

MÅNDAGEN DEN 19 APRIL 2010

ORDFÖRANDESKAP: BUZEK

Talman

(Sammanträdet öppnades kl. 17.35.)

1. Återupptagande av sessionen

Talmannen. – Jag förklarar Europaparlamentets session återupptagen efter avbrottet onsdagen den 7 april 2010.

2. Justering av protokollet från föregående sammanträde: se protokollet

3. Muntliga frågor och skriftliga förklaringar (ingivande): se protokollet

4. Inkomna dokument: se protokollet

5. Bortfallna skriftliga förklaringar: se protokollet

6. Framställningar: se protokollet

7. Kommissionens åtgärder till följd av parlamentets åtgärder och resolutioner: se protokollet

8. Kampen mot bröstcancer i Europeiska unionen (skriftlig förklaring): se protokollet

Talmannen. – Den skriftliga förklaringen 0071/2009, ingiven av ledamöterna Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka och Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, om kampen mot bröstcancer i EU, har undertecknats av mer än hälften av parlamentsledamöterna. I enlighet med artikel 123 i arbetsordningen översänds den till mottagarna och offentliggörs bland de texter som antagits av kammaren den 24 februari 2010. Undertecknarnas namn offentliggörs i sammanträdesprotokollet.

Elizabeth Lynne (ALDE). – (EN) Herr talman! Jag vill bara framföra mitt tack till alla som undertecknat den skriftliga deklarationen 71 om bröstcancer.

De flesta av er känner till att detta är den ledande dödsorsaken för kvinnor mellan 35 och 59 år i EU. Vi uppmanar bland annat medlemsstaterna att införa landsomfattande mammografiundersökningar och mammografienheter.

Förhoppningsvis är undertecknandet av denna skriftliga förklaring ännu ett framsteg som kan bidra till att säkerställa införandet av EU-omfattande åtgärder för att stoppa bröstcancerens härjningar.

Talmannen. – Jag tackar ledamöten, och alla er som har undertecknat förklaringen.

9. Parlamentarisk immunitet: se protokollet

10. Utskottens och delegationernas sammansättning: se protokollet

11. Valprovning: se protokollet

12. Rådets ståndpunkter vid första behandlingen: se protokollet

13. Uttalanden av talmannen

Talmannen. – Låt mig före sammanträdet säga att vi i dag, i våra tankar och böner, är hos alla anhöriga och vänner till dem som omkommit och skadats i förra veckans tågolycka i norra Italien. Vi kommer ju alla ihåg att detta var en mycket allvarlig tågolycka.

Jag tackar också alla parlamentets ledamöter och medarbetare – många människor från parlamentet – för att ni närvarade vid och hjälpte till att organisera minneshögtiden klockan 12.00 i onsdags i förra veckan med anledning av den polska flygolyckan. I går begravdes Polens president, i dag Polens exilpresident. I onsdags i förra veckan höll vi en tyst minut för att hedra olycksoffren.

Jag tackar er än en gång för denna solidariska handling.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Herr talman, mina damer och herrar! Jag tackar uppriktigt talmannen för att han uttryckt sitt deltagande gentemot offren för den olycka som i förra veckan inträffade i min region och mitt land, den självständiga provinsen Bolzano i Sydtyrolen. Olyckan, som krävde nio människors – främst ungdomars – liv, har verkligen chockat invånarna i min region djupt. Den var ett desto hårdare slag eftersom tåget inte var gammalt, utan tvärtom regionens stolthet. Sträckan var ny och öppnades för trafik för bara ett par år sedan. Olyckan orsakades heller inte av något tekniskt fel, utan berodde enbart på ett jordskred, något som är vanligt i bergsregioner som Alperna.

Stort tack, herr talman. Jag ska framföra ert deltagande till de drabbade och till invånarna i mitt land.

(Applåder)

Talmannen. – Jag vill tacka alla som infunnit sig här i kammaren i dag, eftersom transporten till Strasbourg var förknippad med oerhörda problem. Det är inte alla som lyckats ta sig hit. Talmanskonferensen har genomfört ett extrainsatt sammanträde som avslutades för några minuter sedan. Ordförandena i de politiska grupperna har lagt fram ett antal konkreta förslag för er, som har enhälligt stöd från ordförandena i samtliga politiska grupper. Förslagen innebär i princip att vi inte kommer att genomföra något plenarsammanträde på torsdag, och det kommer således inte att finnas någon arbetsplan på torsdag. Emellertid har ledamöterna på torsdag och fredag möjlighet att skriva på närvarolistan och arbeta som vanligt. Det kommer inte att genomföras något plenarsammanträde, och inte att finnas någon arbetsplan, men givetvis är vi skyldiga att tjänstgöra. De som skriver på torsdagens och fredagens närvarolistor behandlas på samma sätt som de brukar på torsdagar och fredagar.

Jag vill också framhålla att inga omröstningar kommer att genomföras nu i veckan, vare sig i kammaren eller – i den mån utskotten sammanträder – i utskotten. Utskotten får sammanträda, även på torsdag, men får inte genomföra några omröstningar. Så lyder vårt beslut. Det hänger ihop med att alla ledamotskolleger inte har haft fysisk möjlighet att ta sig hit. Vi får inte beröva dem rätten att delta i sammanträdesperioden. Det hela har alltså inget att göra med om vi är beslutsföra eller ej, för vi blir sannolikt beslutsföra. Det har att göra med att alla inte har kunnat ta sig hit till denna sammanträdesperiod. När det gäller våra skyldigheter gentemot rådet är det ur rättslig synvinkel inte så allvarligt om vi skjuter fram omröstningarna. De är betydelsefulla, och därför skjuter vi nu fram dem två veckor, och genomför dem under maj månads sammanträdesperiod i Bryssel. Vare sig vårt arbete med ministerrådet, våra överenskommelser eller våra andrabehandlingar hindrar att vi gör detta.

Jag vill tillägga att det finns en viktig orsak till att vi som är här bör träffas och överlägga med varandra: I morgon finns det en extrainsatt punkt på föredragningslistan som vi inte hade räknat med. Vi ska behandla den punkten i morgon. Den rör den rådande transportsituationen i EU och hur den påverkar unionsmedborgarna. I morgon genomför vi en två timmar lång debatt i närvaro av kommissionsordförande José Manuel Barroso. Då bör vi tänka igenom det läge som EU befinner sig i: Rörligheten har minskat, flygbolagen är i riskzonen och i regioner med stora flygplatser riskerar vi arbetslöshet – om EU:s flygbolag inte på många dagar kan tillgodose sina passagerares behov så kan de gå under. Detta är således ett allvarligt hot mot alla unionsmedborgare, och därför är morgondagens debatt av avgörande betydelse. Denna punkt på föredragningslistan har vi inte enats om tidigare, det är en helt ny punkt som lagts till på grund av den svåra situation som EU befinner sig i, och som förtjänar att begrundas noga. Vi ska behandla de övriga punkterna, med undantag för några punkter som det var tänkt att vi skulle behandla på torsdag.

Jag vill också underrätta er om att jag den 7 april i år fick ett brev från ledamot Nigel Farage, medordförande för gruppen Frihet och demokrati i Europa. Han hänvisar i sitt brev till artikel 6.3 i arbetsordningen, och

inger ett formellt klagomål om protokollstridig användning av EU:s privilegie- och immunitetsbestämmelser. Jag har vidarebefordrat Nigel Farages skriftliga begäran till det behöriga utskottet för utvärdering.

14. Arbetsplan

Talmannen. – Det slutgiltiga förslaget till föredragningslista, som utarbetats av talmanskonferensen vid dess sammanträde måndagen den 19 april 2010 i enlighet med artikel 137 i arbetsordningen, har delats ut. Följande ändringsförslag har lagts fram beträffande detta förslag.

(Första delen av ändringarna: se föregående punkt.)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Herr talman! Jag har en ordningsfråga med anledning av de upplysningar ni lämnat. Det är ju trevligt att ni gratulerar oss till att vi har kommit hit i dag. Det var visserligen omständligt, men det hör till jobbet och är inte så märkvärdigt. Jag vill helt enkelt tipsa er om hur ni kan underlätta detta jobb för oss i framtiden genom att tillhandahålla information lite snabbare, och genom att svara på våra mejl, så att vi vet om vad som sannolikt kommer att hända. Då kanske de som har uteblivit i dag också hade infunnit sig.

(Applåder)

Talmannen. – Jag får medge att jag inte riktigt förstår ert inlägg, för reaktionerna från ledamöterna har överlag varit positiva. Men låt oss sätta punkt för diskussionen.

John Bufton (EFD). – (EN) Herr talman! Jag håller med ledamoten där borta. Vi är givetvis medvetna om att flygtrafiken drabbats av problem – självklart, vi är ju inga dumbommar. Vad jag inte förstår är varför man har dröjt med att dra den här slutsatsen tills nu i kväll. Nu har vi alla infunnit oss i dag, kammaren är full av människor, och många medarbetare är på plats. Att vi mangrant har tagit oss hit kostar skattebetalarna miljontals brittiska pund. Ändå bestämmer ni er för att nästan utan förvarning avbryta det hela. Jag tycker att det är riktigt bedrövligt av er att agera på det viset.

Jag anser att tillräckligt många är på plats för att vi ska kunna rösta. Vi är medvetna om det besvärliga läget, men detta ska ändå föreställa ett parlament. Nu har ni ångrat er och säger att vi inte ska genomföra några omröstningar, men att vi är välkomna att prata om saker och ting, att debattera dem. Kontentan av detta är inte sällan noll. Och sedan, när det gäller omröstningarna, så lyder beskedet: Ni får inte.

Detta framstår säkert som fullkomligt hårresande för våra brittiska skattebetalare. Storbritannien har ekonomiska problem, vi gör neddragningar i välfärden, vi genomför ett parlamentsval, vi diskuterar hur vi ska spara pengar – och ändå strör vi pengar omkring oss här. Nu är väl ändå tiden mogen för att bomma igen det här stället.

Talmannen. – Tack för synpunkterna. Jag tar alla kommentarer på stort allvar, men låt mig ändå upplysa er om att samtliga politiska grupper och deras företrädare står bakom de förändringar som jag strax ska föreslå.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Herr talman! Jag tycker att det var klokt att skjuta fram omröstningen. Även om tillräckligt många ledamöter har kommit hit för att vi ska vara beslutsföra, så saknar vi den rätta geografiska spridningen. Men jag föreslår att de punkter på föredragningslistan som inte har behandlats kortas av, så att vi blir färdiga en hel dag tidigare än vanligt – med andra ord inte vid midnatt på onsdag, utan i slutet av eftermiddagen, som vi brukar på torsdagar. Då får åtminstone de som *har* kommit hit en chans att ta sig hem igen, och slipper att stanna kvar här under torsdagen.

Talmannen. – Mina damer och herrar! Talarna får ordet så snart arbetsplanen har fastställts.

Charles Tannock (ECR). – (EN) Herr talman! Inget gott som inte för något ont med sig. Därför blir det omöjligt för många, om inte alla, brittiska ledamöter i Europaparlamentet i alla partier och delegationer att infinna sig här om vi flyttar veckans omröstningar till den 6 maj – samma dag som det hålls parlamentsval i Storbritannien. Då blir slutresultatet missvisande. Kan ni inte ha vänligheten att flytta omröstningen till onsdagen den 5 maj, i stället för till torsdagen den 6 maj?

Talmannen. – Mina damer och herrar! Mitt förslag till er lyder så här. Vi övergår nu till föredragningslistan, och när vi har avverkat den kan vi återkomma till alla era frågor om sammanträdesperioden den 5 och 6

maj. Vi beslutar om det senare – inget tvingar oss att fatta beslut nu. Huvudsaken är att omröstningarna genomförs den 5 och 6 maj. Alla övriga beslut fattar vi längre fram.

Nu övergår vi till föredragningslistan. Jag undanber mig ytterligare ordningsfrågor just nu.

Talmannen. – Det slutgiltiga förslaget till föredragningslista för april månads sammanträdesperiod har delats ut. Följande ändringar har föreslagits (artikel 140 i arbetsordningen):

Måndagen:

Inga ändringar.

Tisdagen:

Sammanträdet inleds klockan 9.00 med uttalanden från rådet och kommissionen om avbrott i flygtrafiken i Europa.

Debatten pågår fram till klockan 11.00.

Mellan klockan 11.00 och 13.00 diskuteras följande punkter: ett uttalande från José Manuel Barroso om kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram för 2010, och ett uttalande från kommissionen om samordning av humanitärt bistånd och återuppbyggnad i Haiti.

Inga omröstningar genomförs på tisdagen.

Onsdagen:

Inga ändringar.

Inga omröstningar genomförs på onsdagen.

Torsdagen:

Inget sammanträde genomförs på torsdagen.

(Arbetsplanen fastställdes.)

15. Anföranden på en minut om frågor av politisk vikt

Talmannen. – Nästa punkt är anföranden på en minut om frågor av politisk vikt.

John Bufton (EFD). – (EN) Herr talman! Tack för att ni gav mig ordet igen. Med anledning av det som precis har sagts här med så kort framförhållning, uppmanar jag er att ta omröstningarna under nästa sammanträdesperiod den 5 och 6 maj under förnyat övervägande.

Mycket talar för att flertalet av Europaparlamentets brittiska ledamöter inte är här då. Den 6 maj genomför vi vårt parlamentsval. Hela landet kommer att utebli. När ärendena diskuteras kommer Storbritannien inte att vara företrätt. Jag uppmanar er att överväga om inte exempelvis den 4 maj är bättre. Tidigarelägg det hela med några dagar. Om ni berövar Storbritannien möjligheten att närvara vid omröstningen, berövar ni oss chansen att rösta emot eller för åtgärder som ...

(Talmannen avbröt talaren.)

Talmannen. - Tillåt mig att svara er så här: Jag ser mycket allvarligt på det som ni sade. Vi kan välja mellan två dagar: den 5 maj och den 6 maj. Vi ska besluta hur vi gör med de omröstningar som planerats till den 5 och 6 maj, och hur de fördelas.

Talmannen. – Innan vi börjar har jag ett meddelande. Vi känner alla till att artikel 150 i arbetsordningen ger oss möjlighet att göra anföranden på en minut. Det har visat sig att mer än dubbelt så många begär ordet än som, med tanke på tidsramen, kan få det. Det är oundvikligt att ledamöter som väntat på att få hålla sitt anförande och sedan inte får denna möjlighet blir besvikna. För att undvika ytterligare osäkerhet och besvikelse ska jag hädanefter använda mig av följande förfarande när det gäller anföranden på en minut. I enlighet med artikel 150 i arbetsordningen upprättas en lista med 30 talare. Dessa väljs ut så att vi får en representativ politisk och geografisk spridning. I första hand väljs ledamöter som inte fått tillfälle att hålla något anförande på en minut under de två föregående sammanträdesperioderna. Alla ledamöter som begärt ordet får i förväg

veta om de har blivit utvalda eller ej. Vi utgår ifrån att de utvalda ledamöterna också är på plats här i kammaren när det är deras tur att hålla ett anförande.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Herr talman! Låt mig ta upp frågan om genmodifierade livsmedel. Europeiska kommissionen håller på att utarbeta ett förslag till ändring av EU-rätten, som går ut på att ge medlemsstaterna större frihet att själva bestämma om de vill tillåta genmodifierade organismer. I dag ger EU-rätten medlemsstaterna ingen möjlighet att förbjuda genmodifierade organismer.

Europeiska kommissionen ska inom kort föreslå att varje medlemsstat får möjlighet att själv besluta om odling av genmodifierade växter. Emellertid ligger i så fall rätten att besluta om import och hantering av genmodifierat utsäde kvar på EU-nivå. Mot den bakgrunden borde vi överväga att införa en särskild märkning för produkter som är fria från genmodifierade organismer. Märkningen bör vara entydig och lätt att känna igen överallt, så att EU:s konsumenter kan lita på att de köper produkter där djur som ätit genmodifierat foder inte ingår. Vi borde därför tänka igenom hur en sådan märkning skulle kunna se ut mer konkret.

Traian Ungureanu (PPE). – (EN) Herr talman! Låt mig påminna kammaren om att det kommunistiska förtrycket i Moldavien utlöste ett folkuppror för ett år sedan. Protesterna förde en EU-vänlig koalition till makten, och den nya regeringen har nu, efter ett år, visat prov på sin inställning till EU. Den moldaviska regeringen behöver omedelbart stöd från EU. Vi kan stöda Moldavien på tre sätt: genom snabbt finansiellt stöd, genom att avskaffa visumtvånget och genom att ingå ett associeringsavtal.

Jag måste också ta upp ärendet Ernest Vardanjan, en journalist som gripits, isolerats och åtalats för högförräderi av de så kallade myndigheterna i Transnistrien. Detta är en allvarlig människorättskränkning. Jag begär att den höga representanten för utrikesfrågor och chefen för EU:s delegation till Moldavien snarast ingriper för att få till stånd ett omedelbart frisläppande av den gripne journalisten.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Herr talman, herr generalsekreterare, herr kommissionsledamot! Jag borde nu hålla det anförande som jag förberett, men omständigheterna är ju en smula ovanliga. Vi vet alla att vädret är sådant att det inte är det lättaste för oss att genomföra sammanträden här i Strasbourg. Det har vållat en hel del stress och bekymmer för åtskilliga ledamotskolleger och tjänstemän.

Låt mig passa på att tacka er, herr talman, liksom generalsekretariatet under Klaus Welles ledning, för att ni inte har lämnat något åt slumpen, utan sört för att vi har optimala arbetsförhållanden.

När störningarna i flygtrafiken uppstod inledde parlamentet redan samma dag arbetet med att organisera om transporterna till Strasbourg. Jag vill därför också framföra ett uppriktigt tack för de personers räkning som inte kan infinna sig här i dag. Tack ska ni ha.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Herr talman! Jag försökte fånga er uppmärksamhet förut, när ni berättade om de nya reglerna för anföranden på en minut. Som polack inser ni ju vad det innebär att ha olika klasser av människor och parlamentsledamöter. Jag vill ändå uttrycka ett önskemål om att man även ska uppmärksamma ordningsfrågor från ledamöter på de bakre bänkraderna.

Jag har ett par konkreta frågor. För det första: Kan ni vara snäll och förtydliga ert tidigare uttalande, det vill säga om ni med de närmaste båda sammanträdesperioderna syftar på de närmaste två sammanträdesperioderna i Strasbourg, eller om ni räknar in Bryssel också?

För det andra: Hur gör ni om ledamöter av en eller annan orsak inte är här fastän de har begärt ordet? Detta har precis inträffat. Kan ni möjligen förlänga catch the eye-perioden med några minuter i så fall?

För det tredje: Kan ni använda er av de nya rationella metoderna – som är välkomna – genom att redan nu läsa upp namnen på de 30 ledamöter som ni avser att ge ordet i dag?

Talmannen. – Tack för era synpunkter. De nya bestämmelserna börjar tillämpas från och med sammanträdet i Bryssel, och således blir den sammanträdesperiod som genomförs i Bryssel den första som omfattas av de nya bestämmelserna.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Herr talman! Problemet med herrelösa hundar i Rumänien är aktuellt igen eftersom förbudet mot avskjutning av hundarna, som infördes den 15 januari 2008, har upphävts. Det är glädjande att Rumänien återigen har avstått från att genomföra sina planer. Men det alternativ som man nu har valt innebär att djuren placeras i hundstallar och är inte heller rätt lösning. Den enda vettiga åtgärden är att införa ett kastreringsprogram. Detta har dock Rumänien vägrat att göra. Precis som när det gäller alla andra djurskyddsfrågor borde EU faktiskt vidta åtgärder här. Det vore inte ett ögonblick för tidigt.

Så långt mitt anförande på en minut. Jag ville använda den återstående tiden till att än en gång förklara det som jag försökte säga förut.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Herr talman! Simon Kuznets myntade begreppet "bruttonationalprodukt". När han insåg hur svårt det ofta är att mäta ett lands välstånd enbart med ledning av storleken på dess nationalinkomst, kunde han knappast föreställa sig att det skulle dröja ytterligare trekvarts sekel innan fem nobelpristagare utarbetade ett förslag till mätmetod för den ekonomiska prestationsförmågan och socialprodukten som är bättre än BNP. Denna makroekonomiska indikator bortser ifrån produktkvaliteten, mäter inte den långsiktiga ekonomiska tillväxten och tar inte heller hänsyn till andra faktorer som naturhushållning, förortsbaserade ekonomier, hushållsarbete och frivilliga insatser.

Med avstamp i utskottets arbete, som sammanfattats i Joseph E. Stiglitz rapport, har ett förslag tagits fram till hur de nationella statistiksystemen kan förbättras, till en tillförlitligare definition av livskvalitet, och till hur hållbar utveckling kan beaktas vid beräkning av indexvärden för ekonomiskt och socialt framåtskridande.

I det här sammanhanget anser jag att det behövs ett samordnat system i hela EU för att mäta livskvaliteten, hur hållbar den ekonomiska tillväxten är på sikt och, sist men inte minst, de sociala klyftorna. Det vore en åtgärd som signalerade att vi har dragit lärdom av den recession som har drabbat oss så hårt.

ORDFÖRANDESKAP: KOCH-MEHRIN

Vice talman

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Fru talman! Stängningen av den baskiskspråkiga tidningen *Egunkaria*, som jag tog upp i ett anförande för några veckor sedan, är enligt ett domstolsbeslut i förra veckan en orättfärdig, lagstridig och godtycklig åtgärd.

Domstolen anser att stängning av tidningar saknar stöd i Spaniens grundlag och brottsbalk, och att utgångspunkten för hela anklagelsen var att den som tar ställning för baskisk kultur samarbetar med ETA – vilket är absurt. Enligt domstolen är de åtalade helt oskyldiga och tillhör inte ETA. Tidningen har inte finansierat ETA, och inte heller har ETA finansierat tidningen. Enligt domstolsbeslutet har de häktade hållits isolerade utan tillfredsställande rättslig prövning. Detta ger ökad trovärdighet åt de häktades påståenden att de behandlats illa och torterats.

Jag har därför två önskemål. Jag vill att vi lägger på minnet dels hur demokratin påverkas av uppvigling, uppiskade känslor och undantagslagar, dels att tongivande mediaaktörer och partier anklagade alla oss som protesterade emot den här orättvisan för att gå i ETA:s ledband. Jag vill också att vi samarbetar för att se till att de drabbade får en rättvis behandling och att ärendet avslutas på ett sätt som anstår en rättsstat.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Fru talman! I februari i fjol lade kommissionen inför parlamentet fram en rapport om världens illegala narkotikamarknader från 1998 och framåt, som sammanställts av Peter Reuter och Franz Trautmann. Rapporten är ett värdefullt referensmaterial. Dess slutsatser bekräftar vissa analyser som hittills har gjorts av det utfall narkotikapolitiken i EU och i världen har haft.

I princip är slutsatsen att den nuvarande politiken har misslyckats med sitt huvudmål, det vill säga med att minska efterfrågan på illegala substanser och utbudet av dem, och att den starkt bidrar till att förvärra enskilda personers lidande och skadorna på deras omvärld, ekonomin och samhället.

Europaparlamentet godkände 2004 ett paket med rekommendationer, där bland annat Giusto Catanias betänkande ingick. Vi önskar därför att man återkommer till den här frågan i ett bredare sammanhang, för att förebygga att missbrukare far illa.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Fru talman! En enorm tragedi har drabbat mitt land. Presidenten, centralbankschefen och delar av försvarsledningen har omkommit. Presidenten och hans hustru begravdes i går. Jag vill uttrycka min tacksamhet för den solidaritet som så många av EU:s medlemsstater har uttryckt till oss. Vi har fått se prov på solidariteten inom EU, och för oss polacker är detta något mycket betydelsefullt. Bland begravningsgästerna fanns Tjeckiens, Slovakien, Ungerns, Tysklands, Litauens, Lettlands, Rumäniens och Sloveniens presidenter och Estlands premiärminister. Jag kan bara beklaga att rådets ordförande och kommissionsordföranden uteblev. De kunde inte komma – ändå infann sig bland annat Azerbajdzjans, Armeniens och Georgiens premiärministrar, som hade längre resväg. Jag tackar alla som kom för att de visat sin solidaritet på detta sätt.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Fru talman! Låt mig ägna min minut åt några reflexioner om Serbien. Serbiens strävan att ansluta sig till EU verkar ha gett landet vind i seglen. Landet bad hur som helst nyligen om ursäkt för folkmordet i Srebrenica – och man kan definitivt inte säga något liknande om det kontroversiella kandidatlandet Turkiet, som hotar med sanktioner om ett land så mycket som diskuterar folkmordet på armenierna.

Jag tycker att vi gör en godtycklig tolkning av Köpenhamnskriterierna om Belgrad anklagas för bristande samarbetsvilja med Internationella krigsförbrytartribunalen i Haag, medan Ankaras människorättskränkningar möts med en axelryckning.

Men dubbelmoralen i EU är ju ingen nyhet. I Bosnien ska ett flertal folkgrupper slås ihop till en enda mångkulturell stat, medan det i Kosovo plötsligt har blivit accepterat att en folkgrupp bryter sig ut ur en existerande stat.

I motsats till Turkiet är Serbien historiskt, andligt och kulturellt en del av Europa, och en av de stater som Balkans säkerhet framför allt hänger på. Vi får naturligtvis inte upprepa begångna fel i samband med Bulgariens och Rumäniens förhastade inträde. Alla inträdesvillkor ska definitivt uppfyllas, men Serbien är ett europeiskt land och bör bli en del av unionen.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Fru talman! En viktig terroristcell sprängdes nyligen i Grekland. Detta utgör en påminnelse om att våldet och hoten mot demokratins institutioner är lika gräns- som urskillningslösa.

Det är viktigt att komma ihåg att den nuvarande ekonomiska krisen, och den svartsyn som den utlöser hos medborgarna, är en grogrund för aggression som föder våld. Ingen anser annat än att våld är förkastligt, oavsett hur och av vem det utövas. Men vi behöver enas om att det snarare behövs förebyggande åtgärder än botemedel, och prioritera detta. Det är därför som vi behöver ge förtur åt frågor som rör Swift, PNR och förstärkningen av Europol och Eurojust.

Men med det sagt är det ändå avgörande att vi åtgärdar de kroniska sociala smitthärdar där våldet spirar. Vi behöver bekämpa fattigdom och arbetslöshet. Det finns inget utrymme för handlingsförlamning. Europas ledare underlät en gång att ta itu med de sociala utmaningar som ekonomiska kriser utlöser. Den gången sjönk hela vår kontinent ned i hat och diktatur.

Jens Geier (S&D). – (DE) Fru talman, mina damer och herrar! Låt mig påpeka råvaruprisernas oroande utveckling för kommissionen och kammaren. EU:s största stålverk ligger i Duisburg, som i sin tur ligger i min valkrets. Arbetstagarna här är mycket oroliga för sina jobb, precis som fallet är på alla andra håll i EU där stål tillverkas. Det beror på att de tre största järnmalsleverantörerna tvingar stålbranschen att gå med på prishöjningar på 100 procent. Hittills har långsiktiga leveransavtal sørjt för en stabil prisutveckling, men i framtiden noteras malmpriserna på London Metal Exchange. Arbetstagarna och deras fackföreningar fruktar att vi därför kan räkna med en prisexplosion för råmaterialet stål. Detta inträffar samtidigt som besparingspotentialen genom nedskärningsprogram och uppsägningar är nere på noll, i synnerhet efter stålbranschens senaste omstruktureringar. För att skapa uppmärksamhet kring detta har företagsråden och de tyska metallarbetarnas fackförbund för Duisburgs räkning riktat ett upprop till förbundskansler Angela Merkel och kommissionsordförande José Manuel Barroso. Jag uppmanar kommissionen att reagera på detta upprop.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – (EN) Fru talman! De resenärer vars semesterplaner har gått i stöpet på grund av det kaos som vulkanaskan utlöst står inför en förrvirrad försäkringssituation.

Visserligen återbetalar eller ombokar flygbolagen resor i enlighet med förordningen om flygpassagerares rättigheter, men många passagerare belastas av kostnader för hotellrum, hyrbilar och kanske också alternativa flygförbindelser. Vissa reseförsäkringar väntas dock ersätta dessa utgifter.

Andra åberopar force majeure. Jag vill uppmana dessa företag att vara pragmatiska och tillmötesgående och ompröva sina beslut. I likhet med många andra ledamöter har jag nämligen åtskilliga väljare som är strandsatta på flygplatser runtom i världen, och belastas med kostnader som de inte har råd med.

Såvitt jag förstår ska direktivet om paketresor ses över, och detta behöver ske snarast.

Avslutningsvis är det avgörande att detta resedirektiv sørjer för att enhetliga bestämmelser tillämpas i sådana här situationer. Jag vill redan på det här stadiet uppmana kommissionen att ta itu med detta.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Fru talman, mina damer och herrar! Vi befinner oss nu i det demokratiska hjärtat av EU:s institutioner. Därför föreslår jag att vi i korthet sammanfattar följderna av EU:s åtgärder för samhällen, regioner och enskilda personer.

Som jag ser det behöver vi bestämma oss för om vår vision ska vara allomfattande och global, eller om den snarare ska slå vakt om varje enskild människas identitet och möjlighet att dra sitt strå till stacken. Jag föredrar det senare alternativet. Det är en bred vision med utrymme för att på ett värdigt sätt beakta de unika aspekter som särskilda yrkesval och traditioner är förknippade med.

Ta till exempel följderna av 2006 års tjänstedirektiv, det så kallade Bolkesteindirektivet, för företagare i italienska badorter. Jag anser att vi inte ska offra lokalsamhällenas traditionella kultur och gästfrihet till förmån för ett globalt system som påstås vara effektivare.

I ekonomiskt avseende tror jag att småföretagen är det mest äkta uttrycket för lokalsamhällenas kulturella identitet, och att vi därför alltid bör slå vakt om dem.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Fru talman! Vi hängivna EU-anhängare har det i dessa dagar inte lätt. Jag vill i dag också ta upp problemet Eurostat. Det har visat sig att Eurostat hade mycket bättre insyn i den verkliga situationen i Grekland än vad man allmänt utgick ifrån. Vissa rapporter, som bara delvis har publicerats, har avslöjat att fusk förekom redan 2002, och dessutom lades ju en stor rapport fram 2008. Men det är helt oklart vem som har fått ta del av rapporterna, vad de får för konsekvenser och vem som kan ställas till svars för dem – eller, i det här fallet, för att rapporterna inte utlöste några åtgärder.

Därför föreslår jag nu att vi vidtar konstruktiva åtgärder när det gäller Eurostat, och inte bara betonar de upprörande avarterna, som naturligtvis har förekommit även tidigare. Jag föreslår således att kommissionen ingriper här för att garantera ett oberoende Eurostat, som kan förse oss medborgare med det underlag som är en så nödvändig förutsättning för en demokratisk revolution.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) I dag står vi inför en naturkatastrof vars följder inte går att förutse. Med vetenskapens hjälp kan vi med ganska hygglig tillförlitlighet beräkna hur partiklarna i atmosfären påverkar flygmotorer och flygplanssystem. Vetenskapen låter oss också göra hyggligt tillförlitliga beräkningar av partiklarnas väg i atmosfären. I dag genomför EU:s transportministrar ett möte för att bestämma vad de ska göra åt luftfartssituationen. Mötets slutsatser bör vara vetenskapligt välunderbyggda och bygga på försiktighetsprincipen. Ekonomin får aldrig gå före människors säkerhet. Europa måste fortsätta att försvara säkerhet och livskvalitet. Men vi förväntar oss att man hittar snabba och pragmatiska lösningar för alternativa transportsystem till lands och till sjöss.

Det senaste året har vi drabbats av en rad olika kriser och naturkatastrofer och av en epidemi. Mot bakgrund av allt detta ...

(Talmannen avbröt talaren.)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Fru talman! Genom det tredje direktivet om posttjänster, som träder i kraft i slutet av året, avregleras marknaden helt och hållet. Den ekonomiska och finansiella krisens återverkningar är välkända, även när det gäller posttjänstemarknaden.

Krisen har slagit mångdubbelt hårdare mot de medlemsstater som helt har avreglerat sina posttjänstemarknader efter direktivets genomförande. Uppsägningarna och lönesänkningarna för branschens återstående medarbetare ligger över genomsnittet. Dessutom har antalet transaktioner minskat och portot höjts, för att inte tala om att medborgare som bor i isolerade områden och regioner har berövats både ett sätt att kommunicera och en tjänst som alla ska kunna använda sig av.

Jag anser att vi behöver utreda de sociala följderna av att genomföra direktivet. Det är vår skyldighet att förebygga social dumpning. Jag uppmanar de berörda EU-institutionerna att undersöka om det går att införa ett minst två år långt stopp för de tidsfrister som ska gälla för direktivets genomförande, med viss anpassning till läget i alla övriga medlemsstater.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) I dag vill jag tala om den synnerligen känsliga situation som journalisten Ernest Vardanjan befinner sig i. Han har gripits av Igor Smirnovs regim i utbrytarrepubliken Transnistrien.

Ernest Vardanjan anklagas för högförräderi och spioneri. Det är inte bara absurt, utan fullständigt skrottretande. Man har faktiskt vägrat att frige journalisten mot borgen, och håller honom fängslad under fruktansvärda förhållanden. Jag antar att myndigheterna i Tiraspol har vidtagit dessa åtgärder för att sätta press på Chişinău,

eftersom den nya regeringen, som kom till makten efter valet i fjol, vill närma sig EU och även lösa konflikten om Transnistrien.

Jag kräver att journalisten Ernest Vardanjan omedelbart frigges utan några som helst förbehåll. Jag uppmanar myndigheterna i utbrytarrepubliken Transnistrien att inta en försonande hållning till Chişinău, så att det går att lösa konflikten där.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Den finansiella och ekonomiska krisen slår hårdast mot de fattigaste. För att tillgodose deras behov har EU gjort 2010 till det Europeiska året för bekämpning av fattigdom och social utestängning. I EU lever uppskattningsvis över 40 miljoner människor i fattigdom, medan ytterligare närmare 40 miljoner människor befinner sig i riskzonen för fattigdom. Det är särskilt beklagligt att var fjärde sådan person, eller 20 miljoner människor, är ett barn. De konfronteras inte bara med problem som bristfällig tillgång till mat, sjukvård och kläder, utan saknar framför allt också hopp om att deras situation ska förbättras, så att de kan ta sig ur sin fattigdom. Det vi framför allt kan göra för att bidra till att förändra denna tragiska situation är att tillhandahålla goda utbildningsmöjligheter. Behovet är mest skriande i mindre städer och på landsbygden, där det är långt till den akademiska världen. Jag tror därför att en avgörande lösning för att åstadkomma förändring är att öka finansieringen av stipendieprogram för ungdomar ur fattiga familjer.

Derek Vaughan (S&D). – (EN) Fru talman! Jag välkomnar morgondagens debatt om krisen för flygtrafiken. Vi behöver komma ihåg att den inte bara påverkar Europaparlamentet, utan också enskilda personer och företag i hela EU, i ett läge när EU – eller merparten av EU – håller på att återhämta sig från en allvarlig recession. I likhet med många, men inte alla, andra länder återhämtar sig Storbritannien från recessionen. Det beror på att regeringen ingrep när marknaden misslyckades, i stället för att stå och titta på, som man på sina håll krävde.

De närmaste veckorna publiceras en hel del ekonomisk statistik i Storbritannien. Jag tror att utfallet i stor utsträckning blir positivt, och att detta får tillskrivas regeringens ingripande. Det är viktigt att även EU:s institutioner ingriper när vi får ekonomiska svårigheter. Alla EU-institutioner borde hädanefter sörja för att våra budgetar syftar till att hjälpa enskilda personer och företag att klara den ekonomiska krisen och planera inför återhämtningen.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Den fråga jag vill ta upp under dagens plenarsammanträde är medlemsstaternas budgetsituation. Jag gör detta nu eftersom tidsfristen för att inkomma med stabilitets- och tillväxtprogram har löpt ut. Dessa program innehåller prognoser för utvecklingen i medlemsstaterna på medellång och lång sikt. När det gäller just mitt land, Portugal, har kommissionen anmärkt att det ingivna programmet är riskfyllt. För marknaderna är detta en varningssignal, men i grund och botten innebar signalen att kommissionen inriktade sig på de offentliga finansernas stabilitet och skick, trots att även tillväxtaspekten är betydelsefull. Även här har de siffror som lagts fram av mitt land väckt missnöje. Samtidigt går man tyvärr fortfarande inte in tillräckligt hårt för att förenkla företagens tillvaro och skapa en konkurrenskraftig skattemiljö.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – (EN) Fru talman! Jag vill faktiskt återknyta till det näst senaste anförandet, och fråga ledamoten där borta, som talade sig varm för EU-ingripanden, hur han föreställer sig att EU ska ingripa mot vulkanaska.

Talmannen. - Uppföljningsfrågor med användning av blått kort medges inte under anförandena på en minut. Det var således ingen ordningsfråga. Er ledamotskollega kanske kan besvara frågan vid ett enskilt samtal, men under plenardebatten går det i alla händelser inte.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Fru talman! Det vore bra om ni beaktade könsfördelningen när ni tilldelar ledamöterna ordet. Ni har gett en manlig talare ordet fem gånger i sträck nu.

Talmannen. - Stort tack. Jag är ju ordförande i Högnivågruppen för jämställdhet och mångfald, och därför inser ni säkert att jag ser detta som en synnerligen angelägen fråga. Vi har en talarlista, och när den sammanställdes eftersträvade vi balans. Vem som får ordet under debatten beror förstås också på vem som faktiskt är på plats.

Punkten är härmed avslutad.

16. Befogenhet att delegera lagstiftning (debatt)

Talmannen. - Nästa punkt är ett betänkande av József Szájer, för utskottet för rättsliga frågor, om befogenhet att delegera lagstiftning (KOM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, föredragande. – (HU) Fru talman, herr kommissionsledamot! Många talare inleder sina parlamentariska anföranden med att säga att deras ämne är viktigt, mycket viktigt eller till och med ett av de viktigaste som finns. Detta skulle jag också vilja säga, men med bättre fog än många andra. Diskussionen handlar nämligen om parlamentets befogenhet att delegera lagstiftning till kommissionen. Det är en av Lissabonfördragets kanske viktigaste nydaningar, som emellertid ofta glöms bort.

Lissabonfördragets kritiker talade om ett demokratiskt underskott. Jag skulle vilja påstå att den här ändringen – det vill säga att parlamentet garanteras rätten att delegera lagstiftning – hör till de viktigaste utvidkningarna av parlamentets befogenheter. Därigenom kan de företrädare som folket utsett i direkta val hädanefters i egenskap av lagstiftare i parlamentet övervaka och stoppa de resolutioner och beslut om genomförande som Europeiska kommissionen lägger fram. Allt fler ärenden omfattas av medbeslutandeförfarandet, och parlamentet kan medverka på fler områden – detta är en aspekt av Lissabonfördraget som ofta nämns i samband med utvidgningen av parlamentets befogenheter. Tillsammans med parlamentets befogenhet att delegera lagstiftning utgör detta således inte bara en kvantitativ, utan också en betydande kvalitativ maktutvidgning. Europaparlamentets ledamöter har utkämpat en mångårig kamp och strid, som fortgår än i dag. Det är således tack vare detta som vi hädanefters får en garanti för att parlamentet har rätt att övervaka de av Europeiska kommissionens beslut som inte fattas på grundval av dess egna befogenheter, utan under utövat av delegerade lagstiftningsbefogenheter. Många hävdar förstås att vi rent formellt har haft en sådan övervakningsmöjlighet redan tidigare. Detta är på sätt och vis riktigt. Tidsfristerna, arbetsvillkoren och utformningen av samarbetet på lagstiftningsområdet och mellan institutionerna har dock inte varit ägnade att främja en verksam övervakning. Låt mig också påpeka att den nya möjlighet som Lissabonfördragets artikel 290 ger oss också förändrar parlamentets arbete under de närmaste åren, särskilt om vi parlamentsledamöter tar våra befogenheter på allvar, så att vi verkligen klarar av att fatta beslut om de här frågorna.

Detta är tekniskt synnerligen komplicerade frågor, men de berör en demokratisk institution, och syftet är att undanröja det så kallade demokratiska underskottet i EU. För att ge utomstående observatörer och andra som saknar specialkunskaper om detta en chans att förstå vad det handlar om, borde vi påpeka följande. Det innebär att parlamentet och rådet, som är EU:s båda lagstiftande organ, inte själva kan handlägga varje liten detaljfråga. Parlamentet sammanträder en gång i månaden. Ibland är omständigheterna speciella, som nu, när vi sammanträder utan att kunna rösta – trots att parlamentet ju ska övervaka de ärenden som hör till den delegerade lagstiftningen, och som därför bereds av rådet och kommissionen. Hädanefters går det att arbeta på det sättet.

Jag har försökt utforma mitt betänkande så att det framgår att parlamentet insisterar på dessa rättigheter. Vi finner oss inte i några skyldigheter utöver vad som framgår av fördraget. Det vore oacceptabelt, eftersom vi vill utöva våra rättigheter helt och hållet, vilket jag tror gagnar demokratin i EU. För detta ändamål behövs det förstås ett nära samarbete med kommissionen och rådet. Låt oss dock inte glömma att behörigheten nu finns hos lagstiftarna, det vill säga hos parlamentet och rådet. Jag vill tacka alla mina ledamotskolleger för ett gott samarbete kring denna invecklade materia, och hoppas också att parlamentet i framtiden kommer att använda sig av sina nya befogenheter.

Maroš Šefčovič, kommissionens vice ordförande. – (EN) Fru talman! Jag vill först tacka József Szájer för att hans betänkande håller så hög kvalitet. Vi i kommissionen uppskattar nämligen till fullo att parlamentet har signalerat sitt stöd för tillämpningen av horisontella principer på de delegerade akterna.

Det står naturligtvis lagstiftaren helt fritt att i varje grundläggande akt uppta bestämmelser för alla detaljer som ingår i respektive delegerade akter. Det behövs dock ändå vissa riktlinjer, så att arbetet inte blir helt ad hoc-orienterat.

Detta var syftet med det meddelande som kommissionen lade fram redan i december: att ge lagstiftaren en fingervisning om det bästa sättet att åstadkomma vettiga och genomförbara metoder för lagstiftningsarbetet i framtiden.

Jag understryker att kommissionen är en varm anhängare av gemensamma överenskommelser, eller kanske rentav interinstitutionella avtal mellan de tre institutionerna, eftersom vi därigenom kan skapa den goda organisation som är av nöden då lagstiftning ska utarbetas.

I materiellt avseende kan jag bara upprepa att det här betänkandet är mycket välkommet för kommissionens del. Kanske skiljer sig vår uppfattning på enstaka konkreta punkter, men vi har samma mål: Precision, resultat, öppenhet och en tydlig och rättvis maktbalans.

Om jag får bli lite mer konkret, så ska jag i korthet kommentera vissa delar av betänkandet.

När det gäller de begränsande aspekterna av artikel 290, i synnerhet i punkt 2, ser vi lite olika på lagstiftarens instrument för att övervaka de delegerade akterna. Vi vill dock undvika en rättslig polemik om detta, eftersom vår uppfattning är att det är mycket viktigt att hitta användbara lösningar för specifik lagstiftning.

När det gäller varaktigheten för delegeringen av befogenheter uppskattar och stöder vi starkt den idé om förnyelse i tysthet som framförts i betänkandet. Vi ansåg att detta var mycket konstruktivt, och kan säga att vi redan har åstadkommit lösningar enligt dessa principer i flera lagstiftningsärenden.

Jag har en annan konkret synpunkt beträffande tidsfristen för rätten att göra invändningar. Även här kan jag konstatera att vi går i takt, eftersom vi i stor utsträckning håller med föredraganden om att tidsfristen som regel bör vara två månader, med möjlighet till förlängning med ytterligare två månader. Detta skulle kunna fastställas i en gemensam överenskommelse mellan våra tre institutioner. Det får vi förhoppningsvis i framtiden. Jag tror att vi redan har sett något totalt lyckade exempel på hur detta kan tillämpas i det pågående lagstiftningsarbetet.

Så till det brådskande förfarandet. Här har vi redan tidigare kunnat konstatera att vissa ärenden – som exempelvis rör livsmedelssäkerhet eller säkra leksaker – ibland helt klart kan erfordra en mycket snabb handläggning. Vi anser därför att vi behöver hitta ett ännu snabbare system än den tidiga tidsfrist för att göra invändningar som föredraganden föreslår.

Tillåt mig att avsluta med att ta upp anpassning, som är en mycket viktig fråga för parlamentet. Även här efterlyser vi pragmatiska metoder. Parlamentet och kommissionen har nämligen redan utträttat åtskilligt när det gäller anpassningen av mer än 250 grundläggande rättsakter, som anpassats med hjälp av sådana pragmatiska metoder.

Vi anser att vi nu behöver prioritera områden som hittills inte anpassats till det föreskrivande förfarandet med kontroll före Lissabonfördragets ikraftträdande. Detta är vad jag tycker att vi bör koncentrera oss på. Och visst är detta en gigantisk uppgift, men vi reflekterar redan över hur vi ska kunna hantera den så pragmatiskt och flexibelt som möjligt.

Jo Leinen, föredragande för yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet. – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot! Europaparlamentet har väntat länge på det här ögonblicket, då parlamentet får samma möjligheter som rådet att övervaka den delegerade lagstiftningen. Låt mig exemplifiera detta på följande sätt: 2008 fanns det 6 000 delegerade akter – med andra ord: ett enormt berg av bestämmelser – som blev ett slags andra klassens lagstiftning genom att handläggas av kommissionen i det gamla kommittéförfarandet. I den processen hade parlamentet inte mycket att säga till om. Vi underrättades, men deltog inte i lagstiftningsarbetet. Det har Lissabonfördraget ändrat på.

När det gäller övervakningen av de delegerade akterna har vi nu samma rättigheter som rådet, och denna jämbördighet vill vi också utnyttja fullt ut. Det innebär att om kommissionsledamoten kräver att det brådskande förfarandet tillämpas, så behöver vi också erhålla information i tidigast möjliga skede. Vi vill erhålla information i lika god tid som rådet.

Carlos Coelho, för PPE-gruppen. – (PT) Det är bara rimligt att inleda med att gratulera József Szájer till det förträffliga betänkande som han har lagt fram för oss. Det brukar helt riktigt heta att Lissabonfördraget ökar Europaparlamentets makt och inför bestämmelser som förbättrar den demokratiska kontrollen. Jag anser därför att parlamentet förtjänar en dubbel gratulation – inte bara med anledning av József Szájers utmärkta betänkande, som jag precis nämnde, utan också därför att det kommittéförfarande som utsatts för så hård kritik av oss här i kammaren avskaffas genom det nya regelverket.

Nu har vi artikel 290 i Lissabonfördraget. Jag noterar att József Szájer i sitt betänkande föreslår arbetsmetoder som värnar parlamentets befogenheter. Den nya bestämmelsen gör att parlamentet kan inrikta sig på de lagstiftningsakter som är av avgörande betydelse, medan kommissionen får en flexibel tidsfrist för att

färdigställa mindre betydelsefulla lagstiftningsakter inom de ramar som lagstiftaren anvisar. Som Jo Leinen helt riktigt har konstaterat så har vi nu samma rättigheter som rådet, och det betyder att parlamentet inte längre befinner sig i underläge.

Jag skulle vilja lyfta fram några aspekter av József Szájers betänkande som i mina ögon är särskilt betydelsefulla. För det första har vi idén att vi avvisar alla förslag som går ut på att införa mer långtgående skyldigheter för lagstiftaren än de som artikel 290 redan innehåller. För det andra ska kommissionen sörja för att information och relevanta handlingar översänds till oss löpande och i god tid. För det tredje bör tidsfristerna inte inledas förrän vi har tagit emot samtliga språkversioner – jag upprepar: samtliga språkversioner. Slutligen ska även parlamentets uppehållsperioder beaktas.

Eva Lichtenberger, för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Fru talman! I József Szájers betänkande sammanfattas mycket skickligt de strukturella frågor som rör förbindelserna inom den institutionella triangeln och vars vikt ofta underskattas. Samarbetet har varit utomordentligt givande och jag vill tacka varmt för detta.

Genom Lissabonfördraget har vi skapat nya förbindelser. Vi får inte tillåta kryphål som undergräver dessa nya förbindelser. Detta är faktiskt huvudsaken här. Det underliggande syftet var att ge Europaparlamentet samma rättigheter som rådet även när det gäller delegerade rättsakter, och att sörja för en arbetsgång som dels gör att detta går att genomföra, och dels garanterar rättigheterna.

Helt avgörande för oss är därför dels att vi får rätt förutsättningar – till exempel genom att verkligen i god tid erhålla alla dokument och allt arbetsmaterial som krävs för att fatta nödvändiga beslut – och dels att inga förfaranden bedrivs på grundval av "gemensamma överenskommelser", utan att vi får klart definierade avtal som inte kan bli föremål för politiskt godtycke eller användas som dagspolitiska slagträn.

Detta erfordrar ett tydligt och välfungerande regelverk som vi kan använda för att tillvarata parlamentets rättigheter inte bara i teorin, utan också i praktiken. Tack ska ni ha, herr Szájer. Samarbetet har varit mycket lyckat och jag hoppas också att vi med dess hjälp kan uppnå det som behöver uppnås för våra ledamotskollegers räkning.

William (The Earl of) Dartmouth, för EFD-gruppen. – (EN) Herr talman! Föredraganden gör rätt i att ta upp det demokratiska underskottet. EU har skapats av eliten. EU:s demokratiska underskott har ökat, ökar och fortsätter att öka genom Lissabonfördraget. Jag måste erkänna att det är lite roande att denne värtalige föredraganden kan se artikel 290 som en lösning.

Vår tolkning av artikel 290 är att den ger kommissionen möjlighet att komplettera eller ändra lagstiftningen. Detta är en möjlighet som kan få lika djupgående som omfattande följder, och som det går att tolka in nästan vad som helst i. Vi anser att de säkerhetsåtgärder som ska hindra kommissionen från att missbruka sina delegerade befogenheter är uppenbart otillräckliga. Föredraganden kanske kan bemöta oss och förklara varför de är tillräckliga. Vad som än står i Lissabonfördraget så är slutresultatet att ytterligare makt flyttas från det folkvalda parlamentet till den ovalda kommissionen.

Vi har alltid hävdat, och hävdar fortfarande, att Lissabonfördraget saknar demokratisk legitimitet. Det beror framför allt på att samtliga de tre politiska partier som utgör etablissemangen utlovade en folkomröstning i Storbritannien – och alla de tre politiska etablissemangspartierna svek sitt löfte i stor stil. Artikel 290 är därför en produkt av ett Lissabonfördrag som saknar legitimitet. Artikeln ökar det demokratiska underskottet – det vore intressant att höra föredraganden redogöra för hur något annat kan vara fallet. Därför bör den bekämpas.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Fru talman! Jag är en glödande EU-anhängare, och motståndare till Lissabonfördraget just därför att det bäddar för sådana dispyter som vi precis fick lyssna på – just därför att fördraget inte har åstadkommit den uttryckliga tydlighet som jag hade hoppats att vi skulle lämna efter oss till våra barn och barnbarn. Men jag är realist. Nu får vi leva med vad vi har. Det är mycket viktigt att än en gång uttryckligt konstatera att artikel 290 kan tolkas som att inte bara rådet, utan också parlamentet får återkalla relevant lagstiftning helt på egen hand, på ett ganska okomplicerat sätt. Detta bör vi komma ihåg många gånger framöver.

Jo Leinens uttalande är förstås också riktigt, det vill säga att tusentals lagstiftningsakter redan i dag rör sig i begriplighetens utmarker. De blir hela tiden ny ammunition för EU-motståndarna, för fienderna till det europeiska projektet, till ett EU som borde leverera resultat där behovet av EU är så skriande. Här handlar det återigen mycket om öppenhet. Därför blir det i mina ögon så viktigt med förslaget i punkt 10, om att uttryckligt föreskriva hur sådant som översändandet av handlingar ska gå till.

Vi är några personer som känner till Freedom of Information Act, och en hel del av oss har stiftat bekantskap med de amerikanska metoderna. Varför kan vi inte bara "klippa och klistra" dem, så att både medborgarna och vi parlamentsledamöter på egen hand kan begära ut relevanta handlingar – inte på nåder, eller efter intensiva politiska påtryckningar? Varför inför vi inte en sådan rättighet? De tusentals delegerade lagstiftningsakterna utgör ju redan en stor risk för oss. Låt mig i den andan uppmana er att fortsätta med ert utmärkte arbete. Vi blir konstruktiva bundsförvanter på vägen mot en demokratisk revolution.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Fru talman, herr kommissionsledamot! Lissabonfördraget innehåller nya bud om hur den verkställande makten ska delegeras till kommissionen. Artikel 290 handlar nämligen om precis detta. Delegerade akter är ju akter med allmän räckvidd som kan ändra oväsentliga delar av grundläggande lagstiftningsakter. Därigenom införs en möjlighet att delegera verkställande makt till kommissionen.

I praktiken gör detta att det går att fastställa ett mandat, tillsammans med delegeringens varaktighet, tidsfristen för parlamentet och rådet att göra invändningar och villkoren för mandatets återkallande. Övervakningen är parlamentets och rådets sak, men först när de delegerade akterna antagits. Delegerade akter kan också offentliggöras under den tidsfrist som Europaparlamentet och rådet har för att göra invändningar. Men jag uppmanar kommissionsledamoten att garantera större öppenhet även då de delegerade akterna utarbetas.

Maroš Šefčovič, kommissionens vice ordförande. – (EN) Fru talman! Låt mig få svara på ledamöternas kommentarer. Jag instämmer helt med Jo Leinen när han säger att Lissabonfördraget medför mycket stora förändringar. Föredragande József Szájer underströk detta. Jag vill försäkra er om att vi är helt medvetna om det och att vi skulle använda förfarandet med allra högsta respekt för lagstiftaren, för det betyder mycket för våra ömsesidiga förbindelser och för ett gott samarbete oss emellan.

Jag vill försäkra er alla om att vi kommer att inleda brådskande förfaranden endast i extrema och exceptionella fall. Vi vet att vi skulle få mycket svåra relationer om vi missbrukar instrumentet och det är definitivt inte vår avsikt.

När det gäller Carlos Coelho och Eva Lichtenbergers kommentarer skulle jag också vilja försäkra er om att vi kommer att göra allt som står i vår makt för att ge er, samtidigt som vi ger rådet, all information och dokumentation samt alla nödvändiga översättningar. I Lissabonfördraget infördes den mycket viktiga ändringen att Europaparlamentet jämsställs med rådet i lagstiftningsfrågor och finansiella frågor.

Vi kommer dessutom att utveckla en ny typ av samarbete som medför att Europaparlamentet kommer att delta i beredningen av delegerade akter och vi vill göra det mycket noggrant. Vi talar också om de nya förbindelserna i det ramavtal som kommissionen och Europaparlamentet för närvarande förhandlar om.

När det gäller William Dartmouths och Hans-Peter Martins kommentarer om obegränsade befogenheter som skulle tilldelas kommissionen enligt artikel 290, anser jag att det inte är så i verkligheten, för det är ni, som lagstiftare, som kommer att besluta om att delegera (eller inte delegera) befogenheter till kommissionen. Det är ni, som lagstiftare, som också kan återkalla befogenheten eller invända mot kommissionens förslag. Jag kan därför inte hålla med om att vi ger oss in i en gråzon, för jag anser att lagstiftarens befogenheter är klart och tydligt fastställda i fördraget och det kommer kommissionen naturligtvis att respektera.

József Szájer, föredragande. – (HU) Jag vill tacka mina kolleger för debatten, eftersom ett nära samarbete mellan utskotten och de politiska partigrupperna ledde till att förslaget till betänkande kunde läggas fram – alldeles särskilt vill jag framhålla utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet som kommer att få många liknande uppgifter under kommande period. Jag vill också säga att det är en kamp. En kamp med kommissionen, en kamp med rådet, eftersom det är en kamp för våra rättigheter. I betänkandet fastställs tydligt att det är vår rätt och vi står fast vid den. Det är mycket lättare att göra det om såväl utskotten som ledamöterna från andra partigrupper delar samma åsikt, så att vi tydligt klargör för de institutioner som vi samarbetar med att parlamentet bestämt står fast vid dessa frågor. Om vi ska kunna utöva våra rättigheter effektivt tolkar jag samtidigt Maroš Šefčovičs ord som en uppmuntran till att den allmänna anpassningen ska påskyndas under kommande månader och att vi också kan utöva våra rättigheter så mycket som möjligt. Vi anser att det är viktigt främst inom de områden där det tidigare inte förekom något medbeslutande.

En annan viktig aspekt som ledamöterna också nämnde är att det är viktigt att få tillgång till information. Tillgången måste fastställas i ett interinstitutionellt avtal. Diskussioner i den här frågan pågår med kommissionen och rådet. Men vi vill veta vad rådet gör, vilken typ av samråd som genomförs när det gäller dessa frågor. Mina damer och herrar, på frågan om vi har fått utökade eller minskade rättigheter, läs betänkandet och titta på lagstiftningen. Jag kan inte tolka det på annat sätt än att våra rättigheter har utökats.

Fram till i dag kunde vi inte påverka befogenheterna som vi tidigare delegerade. I praktiken tilldelades parlamentet inte någon roll i förfarandet. De lyssnade till oss av artighet, men tidsfristerna var så korta att parlamentet inte ens samlades under perioden. Men nu kan vi invända mot eller återkalla besluten och vi behöver inte ens ange några skäl – med andra ord innebär det här definitivt utökade rättigheter. Det är vi som har lagstiftningsbefogenheter och vi delegerar befogenheterna till kommissionen. Jag kan därför inte tolka det på annat sätt än att vi har fått utökade rättigheter. Det är nu upp till oss själva att besluta om vi i framtiden vill utöva våra rättigheter.

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum vid nästa plenarsammanträde i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), skriftlig. – (EN) Jag vill först tacka József Szájer för hans utomordentliga arbete på så kort tid. De delegerade akterna kommer att få största betydelse för unionens lagstiftning och den interinstitutionella balansen inom EU. Det är därför av yttersta vikt att de utarbetas och beslutas om under fullständig insyn, på ett sätt som i sak låter parlamentet och rådet övervaka kommissionens utövande av den befogenhet som den delegerats. Som det anges i betänkandet av József Szájer kommer i detta avseende vissa frågor att vara av yttersta vikt och kräva vårt fulla engagemang. Det omfattar bland annat att Europaparlamentet ska kunna få möjlighet att återkalla befogenheten när som helst och se till att parlamentet och rådet har samma rätt i delegeringsförfarandet. Jag vill slutligen framhålla att kommissionen bör ge högsta prioritet åt att lägga fram alla lagstiftningsförslag som krävs för att anpassa regelverket till bestämmelserna i artiklarna 290 och 291, även regelverket som avser de politikområden som enligt Lissabonfördraget nu regleras enligt medbeslutandeförfarandet.

Zita Gurmai (S&D), skriftlig. – (EN) Jag välkomnar varmt slutsatserna i betänkandet av József Szájer. Det är en svår och komplicerad fråga att fastställa det nya lagstiftningssystemet. Jag är övertygad om att fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och i synnerhet artiklarna 290 och 291 stärker unionens demokratiska karaktär och rationaliserar dess rättssystem. Det nya begreppet lagstiftningsakt införs och får långtgående konsekvenser. I betänkandet betonas mindre skillnader bland de främsta medlagstiftare, kompetens och en detaljerad agenda över samarbetet. Den verkliga frågan är: om EG får större lagstiftningskompetens och bredare lagstiftande myndigheter, vilket innebär en omedelbar ökning i gemenskapens intressen, vilka kontrollmetoder bör då införas på rådets och Europaparlamentets vägnar? I EUF-fördragets nya rättsliga ram fastställs verktygen, men det finns ingen praktisk erfarenhet av anpassningen på gemenskapsnivå. Jag uppmanar slutligen medlagstiftarna att så snart som möjligt upprätta ett interinstitutionellt avtal mellan parlamentet, rådet och kommissionen om genomförandet av artikel 290, eftersom det finns ett brådskande behov av större insyn.

Rafał Trzaskowski (PPE), skriftlig. – (PL) Även om delegeringsförfarandet finns kvar i bakgrunden, är det en mycket viktig kvalitetsförbättring som införs enligt Lissabonfördraget. Det bör behandlas som ett genomförande av fördraget och utan det skulle parlamentets ställning inte vara fullt konsoliderad i förhållande till de andra institutionerna i beslutsförfarandet. Det är endast genom det förfarandet som vi kommer att få fulla lagstiftningsbefogenheter och en roll i omsättandet av rättsakter i praktiken. Vi är väl medvetna om den frustration som följer med den arbetsamma förhandlingsprocessen med rådet inom medbeslutandeförfarandet och i samband med beslut om genomförande som inte följer det interinstitutionella avtalet. Hittills var kommittéförfarandet ett uttryck för medlemsstaternas bristande förtroende för kommissionen, men nu ger parlamentets roll när det gäller genomförandet av rättsakter förfarandet större legitimitet. Parlamentet och indirekt EU-medborgarna kommer att stå närmare förfarandet för antagande av EU-lagstiftning och det är så vi bör förstå delegeringsförfarandet. Men för att det ska ha någon mening måste parlamentet få full tillgång till information och i den frågan instämmer jag helt med andra talare i debatten.

Zbigniew Ziobro (ECR), skriftlig. – (PL) Införandet av möjligheten till delegering av lagstiftning avser se till att lagstiftningen, och särskilt de tekniska lagstiftningsaspekterna, kompletteras och moderniseras mer effektivt utan att man nödgas upprepa ett fullt lagstiftningsförfarande varje gång. Delegering bör därför betraktas som ett verktyg för att åstadkomma bättre lagstiftning på EU-nivå.

Det är samtidigt väsentligt att se till att det finns en noggrann kontroll av de befogenheter för regelgivning som överförs till kommissionen. Tillräcklig tid måste anslås så att parlamentet och rådet kan utöva sin rätt att motsätta sig planerade förordningar. De måste framför allt få lämplig tillgång till dokumentation och analyser samt delta i beredningen av utkast till delegerade akter. Kommissionens befogenheter att offentliggöra delegerade akter kommer endast på detta sätt att kunna förbättra lagstiftningsförfarandet i unionen, samtidigt

som väsentlig kontroll över och insyn i kommissionens verksamhet bibehålls. Det är också väsentligt att utveckla lämpliga samarbetsmekanismer mellan parlamentet och kommissionen, så att parlamentet informeras om beredningsarbetet som pågår och kan få god inblick i frågorna som tas upp.

I resolutionen om befogenheter för delegering av lagstiftning, som är en kompromiss som alla politiska partigrupper kommit överens om, framställs ovanstående frågor på lämpligt sätt och den förtjänar parlamentets stöd.

17. Flygsäkerhet: EU:s svartlistning av lufttrafikföretag (debatt)

Talmannen. - Nästa fråga är en debatt om en muntlig fråga till kommissionen från Brian Simpson, för utskottet för transport och turism, om flygsäkerhet: EU:s svartlistning av lufttrafikföretag (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, suppleant för frågeställaren. – (EN) Fru talman! Brian Simpson lämnade in frågan, för utskottet för transport och turism, efter kommissionens rapport om effektiviteten av EU:s svarta lista. EU:s svarta lista upprättades 2006 i syfte att namnge och förbjuda verksamhet för lufttrafikföretag som inte följer internationella säkerhetsföreskrifter. Den upprättades efter att man ifrågasatt i vilken mån internationella säkerhetsföreskrifter tillämpades och efter flera flygolyckor med dödligt utgång under kort tid 2004 och 2005.

Efter fyra år vet vi att den svarta listan har varit ett effektivt och värdefullt verktyg för att främja tillämpningen av ICAO:s säkerhetsnormer och för att skydda EU-invanarna. Frågan som vi står inför i dag är hur den kan utvecklas vidare. Med andra ord, hur kan vi utvidga skyddet till att gälla utanför våra egna gränser och arbeta vidare med målet att förbättra den globala flygsäkerheten? Den svarta listan avser inte bara identifiera var säkerhetsriskerna föreligger, utan också se till att informationen når ut till EU-invanarna på ett effektivt sätt. I linje med detta, hur kan vi se till att EU-invanare som reser med flyg utanför Europa får information om de lufttrafikföretag som är belagda med verksamhetsförbud, men ändå fortsätter driva sin verksamhet i andra delar av världen?

När ett lufttrafikföretags tillstånd har dragits in och lufttrafikföretaget därför inte tas upp på den svarta listan, hur kan vi då se till att passagerarna får tillgång till informationen? Vi har sett hur effektivt det är att sammanställa olika nationella svarta listor till en enda lista som omfattar hela EU. Men den svarta listan blir inte bättre än den information som vi får om lufttrafikföretagens säkerhet. Hur kan vi gå vidare utifrån den information som utgör grunden till den svarta listan och förbättra tillgången till tillförlitliga uppgifter som kan kontrolleras? Det betyder inte bara att undersöka hur man kan förstärka kontrollerna som görs i EU:s medlemsstater, utan också att godkänna uppgifterna som man får från länder som inte är medlemmar i EU.

Kommer kommissionen att undersöka behovet att införa harmoniserade och standardiserade rampinspektioner och rapportering? När det gäller att förbättra informationen från tredjeländer, kommer kommissionen att undersöka behovet att införa ett effektivt system för internationellt utbyte av tillförlitliga uppgifter, som för oss närmare en typ av världsomfattande svart lista som jag vet har förts på tal tidigare? Vidare, det är värt att understryka att den svarta listan har visat sig vara ett effektivt verktyg för att förmå lufttrafikföretag att följa internationella säkerhetsföreskrifter. Men hur kan vi inrikta vårt arbete mer aktivt så att den globala flygsäkerheten håller en hög nivå? Jag menar, hur avser kommissionen stödja nationella tillsynsmyndigheter för civil luftfart som tar itu med säkerhetsbrister enligt ICAO:s granskningar och förbättrar sin tillsyn?

Det är av yttersta vikt att vi ser till att informationskanalerna till allmänheten är effektiva, men det är också väldigt viktigt att vi på lång sikt fortsätter att arbeta för att främja genomförandet av internationella flygsäkerhetsföreskrifter runt om i världen. Det blir i slutändan det bästa sättet att förbättra säkerheten för alla passagerare. Europaparlamentets utskott för transport och turism ser fram emot att arbeta med kommissionen för att fortsätta utvecklingen utifrån EU:s svarta lista.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Fru talman! Jag tackar Silvia-Adriana Țicău för hennes mycket positiva utvärdering av den svarta listan. Kommissionen är övertygad om att nuvarande åtgärder redan i hög grad tillgodoser allmänhetens rätt till information om flyg inom och utanför Europeiska unionen.

Allmänheten får tillgång till listan över lufttrafikföretag belagda med verksamhetsförbud inom Europeiska unionen genom Internet och riktade informationskampanjer. Kommissionen har ett nära samarbete med

européiska och internationella resebyråföreningar varje gång listan uppdateras. På så sätt kan de hjälpa passagerarna på bästa sätt.

Nationella civila luftfartsmyndigheter och flygplatser inom medlemsstaternas territorium måste uppmärksamma passagerarna på EU:s svarta lista, både via sina webbplatser och på ort och ställe om så behövs.

Listan tillhandahåller användbar information för människor som vill resa utanför Europeiska unionen, så att de kan undvika att resa med dessa flygbolag. Listan har ingen inverkan utanför territoriet – den gäller inte utanför Europeiska unionen. I förordningen fastställs därför passagerarnas rätt till information om vilket flygbolag de flyger med under sin resa. Trafikföretaget som säljer resan – eller resebyrån eller researrangören – måste vid bokningen informera passagerarna om vilket eller vilka flygbolag de flyger med under resan. Passagerarna måste också informeras om det eller de lufttrafikföretag som ska utföra flygningen ändras, antingen vid incheckningen eller senast i samband med omborstigningen. I förordningen anges även att passagerarna har rätt till återbetalning eller ombokning om ett lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen har förts in i förteckningen, vilket lett till att den berörda flygningen blivit inställd.

Olika informationskällor används för att styra och utvärdera om operatörerna följer internationella säkerhetsföreskrifter, nämligen säkerhetsrevisioner som utförs av ICAO, information som berörda myndigheter i tredjeländer tillhandahåller, information som Europeiska byrån för luftfartssäkerhet tillhandahåller inom ramen för sina inspektioner och utredningar inom Europeiska unionen eller tekniska uppdrag utanför Europeiska unionen, resultaten från rampinspektioner som utförs på flygplan eller lufttrafikföretag på flygplatser i EU inom ramen för programmet för säkerhetskontroll av utländska flygplan, enligt kraven i tillämpliga EU-bestämmelser, och slutligen styrkt information om olyckor som framkommer i utredningar om olyckor eller allvarliga incidenter.

Jag bör också nämna att Europeiska kommissionen i detta skede inte har någon heltäckande lista över länder med liknande lagstiftning, men flera stater – Sydkorea, Bahrain och Saudiarabien – tillämpar samma bestämmelser som de som fastställs i den europeiska listan.

Jag kan bekräfta att kommissionen är redo att arbeta tillsammans med parlamentet för att verkligen förbättra lagstiftningen om svartlistning, men den tillgodoser ett stort behov av flygsäkerhet.

Christine De Veyrac, för PPE-gruppen. – (FR) Fru talman! Jag var föredragande för den här förordningen för nästan fem år sedan och jag är glad att se att vi har genomfört ett system som fungerar och till och med har utvecklats under åren. Kommissionens rapport om tillämpningen av förordningen om den "svarta listan" förefaller omfattande och väcker intressanta tankar. Jag stödjer särskilt idén om en internationell svart lista, som utgör den enda garantin för en global och harmoniserad flygsäkerhet.

Men jag vill ändå ställa några frågor till kommissionen. Jag vill först veta hur rätten till försvar utövas när inte bara ett lufttrafikföretag utan alla lufttrafikföretag i en stat är belagda med verksamhetsförbud. Utförs revisioner av alla lufttrafikföretag eller endast av den civila luftfartsmyndigheten i aktuellt land och hur kan i det sammanhanget vissa pålitliga lufttrafikföretag undvika att föras in på den svarta listan?

En annan mycket viktig fråga enligt mig är uppföljningen av flygplanen. Följer kommissionen särskilt upp ett lufttrafikföretags samtliga flygplan som tas upp på listan eller vars tillstånd har återkallats, för att se till att dessa flygplan inte lyfter igen under ett annat namn? Har kommissionen i det avseendet identifierat de stater som man misstänker används som bekvämlighetsflagg och accepterar lufttrafikföretag som belagts med verksamhetsförbud och sedan byter namn och registreringsland? Vidare, i den händelse ett lufttrafikföretag tas upp på den svarta listan, har kommissionen någon information om hur resebyråer och biljettförsäljare har informerat och kompenserat resenärerna och erbjudit dem alternativ?

Innan jag avslutar har jag till sist en fråga som rör ett särskilt ämne. Flera parlamentsledamöter har fått meddelanden som skulle kunna beskrivas som ihärdiga och som rör Indonesien, som fått alla sina lufttrafikföretag belagda med verksamhetsförbud, med begäran om att vi uppmanar kommissionen att ta bort Indonesien från den svarta listan. Jag anser påtryckningarna vara olämpliga eftersom passagerarnas liv inte får äventyras på grund av kommersiella skäl. Jag skulle vilja få information om aktuell situation i landet och om Indonesien, som tagits upp i flera år på den svarta listan, har vidtagit åtgärder för att råda bot på de säkerhetsbrister som landet anklagades för.

Saïd El Khadraoui, för S&D-gruppen. – (NL) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Det är faktiskt lite surrealistiskt att ha en debatt om svartlistning i en tid då hela luftfarten i Europa befinner

sig i kaos, men jag förstår att vi i morgon kommer att få tid till en aktuell och brådskande debatt och det är precis vad vi kommer att ha.

Den svarta listan är i sig ett viktigt ämne och vi kan säga att den har blivit en framgång tack vare bland annat att Christine de Veyrac drivit frågan och för några år sedan arbetat hårt för att driva igenom den. Vi måste gå vidare och lära oss från våra erfarenheter. Det finns några områden som kräver ytterligare åtgärder.

Först och främst gäller det informationen till passagerarna. Det är riktigt att passagerarna måste informeras om de till exempel hos en resebyrå bokar ett flyg som tas upp på den svarta listan, men ofta bestämmer sig passagerarna att ta ett inrikes flyg först när de befinner sig på en bestämd ort. Mitt förslag är därför att vi undersöker om det skulle vara möjligt att resebyråer och flygbolag, som bokar flyg till länder med opålitliga flygbolag eller opålitliga flygplan, automatiskt informerar passagerarna om det, även om de själva naturligtvis inte tas upp på den svarta listan. Vi måste tänka den tanken.

En annan aspekt här är att hjälpa passagerare att undvika flygplan, flygbolag och länder som tas upp på den svarta listan. När det gäller bistånd till kapacitetsutbyggnad i tredjeländer och framför allt i de fattigaste länderna skulle Europeiska unionen kunna tillhandahålla mycket mera hjälp och kunskap och se till att luftfartsmyndigheterna också har nödvändig kapacitet för att lösa sina problem. En punkt som Christine de Veyrac nämnde är naturligtvis människor som blivit vilseledda. Har vi verkligen ett vattentätt system? Är vi säkra på att det inte finns några kryphål här och var genom vilka flygbolag från ett land som tas upp på den svarta listan skulle kunna driva sin verksamhet via andra länder eller öar? Vi har sett några exempel på det.

Slutligen anser jag också att vi bör arbeta för en världsomfattande svart lista. Jag skulle vilja fråga vilka ansträngningar som ni och era kolleger från andra länder har gjort, till exempel på ICAO:s nivå, för att förverkliga en sådan lista.

Gesine Meissner, för ALDE-gruppen. – (DE) Fru talman! För närvarande är det stillestånd i vårt luftrum – det vet vi, det har redan nämnts. Vi kommer snart att diskutera hur vi kan åtgärda situationen. Vi måste kanske också befara att – när det kommer till ekonomiska frågor i synnerhet – flygbolagen snart står inför ännu allvarigare problem. Det behöver naturligtvis inte påverka säkerheten.

Här gäller det europeiska passagerares säkerhet i luften. För oss i Europa är det en stor prestation att människor kan röra sig fritt och att konsumenterna fritt kan välja hur de vill resa, hos vilka lufttrafikföretag de vill boka sina flygresor eller inte. För att kunna bestämma fritt är det naturligtvis nödvändigt att också få relevant information.

Vi har nu precis hört att vi har den svarta listan sedan 2006 och att människor i princip bör informeras om de kan komma fram tryggt eller inte. För mig är den verkliga frågan – precis som Christine de Veyrac och Saïd El Khadraoui redan sagt – om det finns kryphål i systemet och om människor verkligen alltid får den säkerhetsinformation som de behöver. Vi vill bara att alla som flyger här i Europa ska transporteras tryggt och anlända tryggt.

Till sist spelar det också en roll för säkerheten om ett flygbolag är ekonomiskt starkt. Flygbolagen måste regelbundet ansöka hos sina nationella myndigheter om tillstånd för att få flyga inom europeiskt luftrum och förfarandet omfattar inte endast att kontrollera om de följer säkerhetsföreskrifterna, utför alla kontroller och kan transportera passagerare tryggt, utan också kontrollera om de är finansiellt starka nog att finnas kvar inom transportområdet på längre sikt. Så vitt jag vet har vi fram till i dag inte haft något europeiskt flygbolag upptaget på den svarta listan. Men trots det hade vi tillbudet med SkyEurope för något år sedan. Det som hände var att europeiska invånare hade bokat sig hos ett europeiskt flygbolag, men inte fått information om att företaget var konkursmässigt. De tog flyget och blev strandsatta utan att få den information som skulle ha skyddat dem.

Jag ställer mig därför frågan – även om kommissionen har sagt att den har informationen och offentliggör den, att det finns en skyldighet att offentliggöra den – varför det till exempel inte var känt. Har vi verkligen en garanti för att allt som passagerarna behöver känna till, allt som krävs, också vidarebefordras? Jag skulle gärna vilja få ett svar på detta allmänt i debatten.

Eva Lichtenberger, för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot! Parlamentet har visat mycket initiativ när det gällde att sammanställa den svarta listan. Det gjordes också på ett ansvarsfullt sätt, vilket betyder att konsumenterna tillförsäkras högsta möjliga säkerhetsnivå. Men – och det är också en fråga nu – vi måste kontrollera om den verkligen har lyckats tillräckligt bra i den aktuella situationen.

Den första frågan som jag vill ställa är följande. Det är möjligt att få information genom Internet, men det är inte alltid så lätt hos olika flygbolag. Jag har själv försökt. Man kan inte alltid omedelbart hitta information till exempel om anslutningsflyg som kräver att man landar i ett tredjeland. Här har vi alltså ett problem.

Den andra öppna frågan, och den intresserar mig. Vilka erfarenheter har människor från *wet lease*? Det har funnits allvarliga farhågor att det skulle kunna bli ett kryphål för företag med mindre gott anseende. Har det visat sig vara positivt eller negativt?

För det tredje, och det här är en väldigt viktig punkt. Har regleringen av företag genom den svarta listan haft en förebyggande effekt på flygbolag, så att dessa – i synnerhet utomeuropeiska – har följt säkerhetsföreskrifterna mer noggrant? Hur fungerar det selektiva tillståndet för några flygplan som tillhör vissa flygbolag, som endast får flyga till Europa med vissa flygplan?

Ryszard Czarnecki, för ECR-gruppen. – (PL) Fru talman, herr Piebalgs! Jag hoppas, men jag är inte alls säker, att europeiska passagerare inte på något sätt kommer att belastas av konsekvenserna av vulkanutbrottet på Island, när vi pratar om biljettpriser. Ni har alldeles rätt i att dessa avbrott i flygtrafiken förmodligen skulle kompenseras med högre biljettpriser. Det är värt att nämna detta för de europeiska konsumenternas bästa. Europaparlamentet diskuterar frågan än en gång. Det visar vilken vikt vi lägger på frågan. Jag talade om detta för ett par månader sedan. Många av er talade också och jag minns att vi under parlamentets förra valperiod talade mycket öppet om det här också. Efter allt som har sagts har jag en egen fundering. En journalist från en av de mest inflytelserika tidningarna i Polen frågade mig: "Vad gör ni ledamöter i Europaparlamentet? När allt kommer omkring är det en oviktig fråga." Först nu har media blivit medveten om att det är en väldigt viktig fråga, en fråga om säkerhet och en absolut grundläggande fråga sett ur de europeiska invånarnas, skattebetalarnas, väljarnas och konsumenternas synvinkel.

Det är normalt att vi vet hur den svarta listan i Europeiska unionen ser ut, men vi vet inte hur den ser ut utanför Europeiska unionen. Det är en fullständigt schizofren situation.

Och nu den sista och mycket viktiga punkten. Det är inte nödvändigt att europeiska passagerare ska betala extra för säkerheten – det är när allt kommer omkring en fråga för stater och regeringar.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot! Den svarta listan var ur den här synvinkeln ett intressant resultat av parlamentet under ledning av Christine De Veyrac och hennes kolleger under föregående mandatperiod.

Den svarta listan kan drabba företag, länder eller flygplan och jag anser att kommissionen i det här sammanhanget bör svara något mer detaljerat på de ställda frågorna, i synnerhet när det gäller i vilken omfattning företagen har någon talan i beslutsprocessen i olika länder och varför den här processen äger rum i samband med enskilda flygplan.

Fortsatt utveckling är också viktig för oss. Redan för några år sedan förklarade vi i debatten att det fortfarande är viktigt för oss att kommissionen fortsätter att följa upp dessa åtgärder och förbättrar sin kommunikation åtminstone med parlamentet. För oss finns det fortfarande några obesvarade frågor, inte minst kontrollen av flygbolag och flygplan som plötsligt flyger under annat namn och när det gäller att det i dag krävs en viss insyn, i synnerhet i besluten som kan fattas i sista minuten.

Jag kommer därmed till den för mig viktigaste punkten: information. Vi anser alla – och jag tror att det här gäller för samtliga grupper – att medborgarna och passagerarna har rätt – och att det därmed bör finnas en skyldighet för företagen – att systematiskt få information om den svarta listan, att informationen ska kunna erhållas utan problem på flygplatserna och också hos resebyråer och att resebyråerna, i synnerhet när man flyger till "vissa länder" som i dag är kända för att ha problem, informerar om vilka företag som har problem när ombokningar sker.

Vårt mål är att åtgärden, som redan har förbättrat säkerheten väsentligt, inte bara utökas till att omfatta Europa och europeiska passagerare, utan hela världen.

Fiona Hall (ALDE). – (EN) Fru talman! Jag vill ta upp en fråga som är nära kopplad till flygsäkerhet och som understryker behovet av att EU:s svarta lista blir så effektiv som möjligt.

I december 2008 antog rådet slutligt EU:s uppförandekod för vapenöverföringar. I koden fastställs kontrollen av export från EU av militär teknik och militärutrustning. Men det är fortfarande så att inte alla EU-länder som exporterar vapen efterlever koden och att europeiska vapen fortfarande levereras till konfliktområden.

Men en åtgärd har visat sig mycket effektiv för att minska leveransen av illegala vapen, nämligen EU:s svarta lista över lufttrafikföretag. I en svensk studie från 2008 visades att de luftfraktsoperatörer som är inblandade i vapenöverföringar till konfliktråden är samma operatörer som vanligtvis bryter mot flygsäkerhetsnormer.

Man bör kanske inte bli förvånad över att skumma operatörer som inte bryr sig om säkerhet också visar sig vara skumma när det gäller den last som fraktas. Men den positiva konsekvensen av det här är att åtgärder för att garantera en strikt kontroll av flygplan, åtgärder som är ämnade att skydda europeiska invånare, också bidrar till att skydda invånare på andra kontinenter, särskilt Afrika, mot den förödelse som äger rum när en stor tillgång till handeldvapen och lätta vapen underblåser konflikter.

Jag vill därför be Andris Piebalgs, kommissionsledamot för utvecklingsbistånd, att han lägger personlig vikt bakom kommissionens försök att se till att de svarta listorna tillämpas effektivt och systematiskt.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Den svarta listan över opålitliga lufttrafikföretag är en åtgärd för att skydda europeiska passagerare och jag välkomnar den varmt. Listan måste offentliggöras tydligt både av Europeiska kommissionen och medlemsstaterna, och i synnerhet av resebyråer. Det är ju alltid en fråga om god vilja hos researrangörerna och resebyråerna.

Man måste å andra sidan hitta en lösning för de fall då endast opålitliga lufttrafikföretag flyger på en särskild destination. Ett stort antal lufttrafikföretag som tas upp på den svarta listan flyger på destinationer i utvecklingsländer i Afrika, Sydostasien och Centralasien. Det föranleder följande fråga. I vilken mån kan sund konkurrens fortfarande garanteras mellan stora lufttrafikföretag i Europa, USA och Fjärran östern och små transportföretag som har byggts upp i utvecklingsländerna?

I det avseendet anser jag att vi måste fundera över hur Europeiska unionen kan stödja deras utveckling genom att förbättra deras flygsäkerhet, snarare än utesluta dem från marknaden genom ett verksamhetsförbud. Europeiska unionen skulle därmed få möjlighet att fullfölja ett hedersuppdrag genom att också stödja en hållbar utveckling inom lufttransportsektorn i dessa mindre gynnade stater.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Fru talman! Jag vill ge en allmän kommentar och sedan vill jag ställa två eller tre frågor beroende på hur mycket tid jag får. Den allmänna kommentaren är följande. Jag finner det rätt märkligt att vi i gruppen Alliansen liberaler och demokrater för Europa i den aktuella situationen, i tre betänkanden om flygsäkerhet, har fått sammanlagt nio minuters talartid. Naturligtvis finns den extra sessionen i morgon, men jag anser att det är hög tid att kammaren fäster större vikt vid sådana saker som verkligen berör människor och kanske minskar något på debatter vars värde bara har blåsts upp.

När det gäller själva frågorna, herr kommissionsledamot – för mig är det viktigaste: hur är det med flygningar med gemensam linjebeteckning – med dessa flyg som ska flygas av ett europeiskt flygbolag, men som flygs av ett annat flygbolag, även något som tas upp på svarta listan? Hur förmedlas informationen till människor som måste flyga? Det är en riktigt brinnande fråga för mig och jag förväntar mig att ni svarar på den. Jag håller mig till den här frågan.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru talman! Nu när vi har avhandlat flygsäkerhet – och vi kommer också att tala och rösta om Europeiska byrån för luftfartssäkerhet i övermorgon – vill jag ta tillfället i akt för att ta upp ett annat problematiskt område.

Människor som bedriver flygsport i Österrike och i andra medlemsstater ställs inför det att mycket viktiga bestämmelser för sådana sporter endast finns på engelska. De idrottsmän som saken gäller talar ofta mycket bra engelska. Men det är inte alltid så lätt att förstå ett ämne som redan är mycket komplicerat i sig på en fackjargong på ett annat språk. Medlemsstaterna försöker då få EU:s sakkunniga att uttala sig. Jag anser att detta slöseri med tid och kraft skulle kunna undvikas om bestämmelserna fanns på motsvarande språk. Jag anhåller om att mycket viktiga bestämmelser om flygsport ska göras tillgängliga för idrottarna också på tyska och franska, alltså på de två andra större arbetsspråken.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Den svarta listan som uppdaterades den 30 mars i år omfattar 278 företag från 17 länder. EU måste utveckla sin tekniska och administrativa kapacitet för att se till att nödvändiga normer för den civila luftfarten efterlevs, så att endast flygbolag som följer internationella säkerhetsföreskrifter får flyga i Europeiska unionen. Men samtidigt måste vi hjälpa tredjeländerna att förbättra sina säkerhetsföreskrifter för civil luftfart.

Behöriga myndigheter i tredjeland måste förbättra sina kunskaper för att kontrollera de lufttrafikföretag som beviljas tillstånd. Analysen av flygsäkerhet som utförs i Europeiska unionen för tredjeländers operatörer måste också omfatta kontroller på marken av dessa företags flygplan, med tanke på de allvarliga incidenter

och olyckor som drabbade lufttrafikföretagen förra året. Men informationen måste nå ut till passagerarna under hela deras resa och den måste omfatta samtliga företag som anlitas för hela resan. Informationen bör lämnas senast i samband med biljettköpet.

Andris Piebalgs, *ledamot av kommissionen*. – (EN) Fru talman! Tack så mycket för frågorna. De visar tydligt att parlamentet ger ett mycket starkt stöd till strategin med den svarta listan. På vice ordförande Siim Kallas vägnar lovar jag att vi kommer att förbättra kommunikationen med parlamentet om dessa frågor.

Jag lovar också att alla frågor som har ställts kommer att besvaras skriftligt. Om jag besvarar frågorna omgående, kommer jag nämligen inte att kunna göra det under den en och en halv minut som återstår. Jag ska därför ta upp några av dem, men inte därför att jag inte skulle kunna besvara alla frågor som har ställts.

Först de internationella aspekterna: Kommissionen anstränger sig på alla sätt för att stärka det internationella samarbetet med tredjeländer genom att uppmuntra staterna att ansluta sig till programmet för säkerhetskontroll av utländska flygplan som omfattar alla de 40 staterna i Europa, men också genom projekt för tekniskt stöd för att uppnå de globala normerna.

Vi samarbetar också mycket med Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Vi deltog i ICAO:s säkerhetskonferens på hög nivå i Montreal i slutet av mars och vi förhandlar också för närvarande om ett samarbetsmemorandum varigenom det blir möjligt att ytterligare samarbeta med ICAO. Ni har rätt. Vi behöver en global strategi för denna fråga, men vi bör inte undervärdera de resultat som har uppnåtts med strategin med den svarta listan när det gäller andra länder.

Jag ska nämna ett exempel från Indonesien som man bad mig anföra. Indonesien har arbetat hårt för att modernisera sitt luftfartssystem, däribland lagstiftningen, organisationen av myndigheten och samtidigt certifieringsförfarandet, en kontroll av de flygbolag som är etablerade i detta land. Hittills har Indonesien visat att man har åstadkommit betydande förbättringar när det gäller fyra flygbolag: Garuda, Airfast, Mandala och Premier. Detta har åstadkommits med hjälp av kommissionen och även med hjälp av medlemsstaterna och näringslivet. Det är en process som kräver lämpliga resurser, men kommissionen samarbetar mycket nära med dessa myndigheter och med flygbolag i detta land för att möjliggöra en fortsatt positiv utveckling. Genom vår strategi uppmuntras länder att ändra sin syn på flygsäkerheten, och detta är bara ett exempel.

Jag ska avsluta med en särskilt viktig fråga som har tagits upp, nämligen den som gäller konsumentinformation. Vi kräver att researrangörerna muntligen och/eller skriftligen informerar passagerarna vid bokningstillfället. Researrangörerna kräver också ofta att passagerare, om de samtycker till att resa med ett lufttrafikföretag som är belagt med verksamhetsförbud, avstår från alla rättigheter att senare begära ersättning, men jag besvarar också gärna alla frågor även skriftligen eftersom jag inser att jag utnyttjar er vänlighet, fru talman.

Talmannen. – Debatten är avslutad.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru talman! Jag vill tala i enlighet med artikel 173 i arbetsordningen med anledning av en händelse som ägde rum här för några minuter sedan och närmare bestämt under den punkt på föredragningslistan som gäller anföranden på en minut. När ni ropade upp Hans-Peter Martin när han faktiskt var närvarande gick han förbi där vi satt. Som svar på vår skämtsamma fråga om han hade sovit under sitt eget anförande intog Hans-Peter Martin en speciell hållning, slog ihop klackarna och gjorde Hitlerhälsningen.

Detta är oacceptabelt. Det är ett allvarligt brott mot parlamentets sedvanor i enlighet med artikel 9 och därför uppmanar jag er enträget, fru talman, att kalla till ordningen mot detta olämpliga och oacceptabla uppförande. I detta sammanhang ber jag er också kontrollera om detta uppförande kan tas till protokollet. Detta är oacceptabelt. Även om det var avsett som en skämtsam utmaning passar inte sådana skämt här i parlamentet.

Talmannen. – Tack för att ni har uppmärksammat oss på detta. Vi ska naturligtvis titta på detta och undersöka vad som har hänt.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), *skriftlig*. – (PL) Fru talman! Med hänvisning till de frågor som har ställts av Brian Simpson ber jag kommissionen förklara vilka nya principer och planer den har när det gäller att garantera säkerheten för passagerare från medlemsstater som flyger med flygbolag som gör inrikesflygningar i luftrum som inte står under EU:s jurisdiktion och som ofta bryter mot förordningarna och därigenom äventyrar passagerarnas säkerhet. Jag föreslår att kommissionen, genom den höga representantens insatser, ska utveckla en internationell överenskommelse om denna fråga, som skulle

innebära en garanti för vår gemensamma säkerhet. Dessutom vill jag att man i den svarta listan ska tillhandahålla exakt information om flygbolaget, som ska innehålla omfattande uppgifter och statistik och visa de risker, både när det gäller säkerhet och komfort, som passagerarna utsätts för.

Artur Zasada (PPE), skriftlig. – (PL) Dagens diskussion är otvivelaktigt avgörande för säkerheten för passagerare som reser med flyg i EU. Det gläder mig att EU:s medlemsstater iakttar ICAO-normerna inom området för den internationella flygtrafikens principer och teknik. Det är emellertid tydligt att flygtransporter inte uteslutande är begränsade till EU:s luftrum. En fråga uppstår därför: Hur kan vi garantera EU-medborgarnas säkerhet utanför EU:s territorium? Jag anser att Europeiska kommissionen bör uppmuntra länder som inte tillhör gemenskapen att samarbeta för att skapa en svart lista baserad på EU-normer eller att den också bör spela en ledande roll för att skapa en global svart lista. Dessutom vill jag fästa uppmärksamheten på ett eventuellt problem: Övervakar kommissionen också i detalj, när den övervakar ett lufttrafikföretag som finns på den svarta listan, hela den flotta som tillhör företaget? Det kan nämligen hända att ett flygplan inte används av ett lufttrafikföretag som finns på den svarta listan, men att det till exempel används av ett annat företag med en annan livery som befraktar individuella flygplan.

18. Avgifter för luftfartsskydd (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Jörg Leichtfried för utskottet för transport och turism om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om avgifter för luftfartsskydd (KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, föredragande. – (DE) Fru talman! För närvarande har vi inom området för den europeiska flygsäkerheten och avgifterna för luftfartsskydd en situation då alla gör som de vill. Ingen gör det egentligen på rätt sätt. Men vi kommer att få betala för detta. Detta är något som vi inte bör finna oss i och målet för detta betänkande är att ändra på förhållandet. Vad exakt kommer att ändras och vilka ändringar avses?

Jag vill bara säga i förväg att det, på nästan alla punkter – och jag vill tacka mina kolleger för detta – finns en enhällig uppfattning om att man genom betänkandet skapar större öppenhet. Öppenhet innebär å ena sidan att flygbolagen i framtiden kommer att kunna få information som gör det möjligt för dem att förstå vilka luftskyddsavgifter som flygplatserna kommer att tillämpa på dem, vad de innebär, om de är för höga – vilket ibland fortfarande händer just nu – och därefter, att naturligtvis även passagerarna kommer att kunna förstå vad flygbolagen kräver av dem. I detta avseende misstänker jag att flygbolagens öppenhet ibland är avsiktligt begränsad, även när de påstår att de verkligen anstränger sig att vara öppna.

En mycket viktig punkt i detta avseende är att det i hela EU finns olika system för att finansiera säkerhet. Det finns stater som har finansierat dem enbart genom beskattning. Det finns stater där bara slutanvändaren betalar och andra som har ett blandat system.

Vår avsikt var att se till att dessa system kunde behållas. Vi vill inte för varje medlemsstat bestämma hur skyddsavgifterna ska finansieras. Vi vill bara se till att den som betalar i sista hand ska veta vad han eller hon har betalat.

Det finns, eller fanns, olika åsikter om vilka flygplatser som skulle ingå och vi har beslutat att detta är en säkerhetsfråga. Det handlar inte om inkomster och inte om vinster utan om säkerhet. Därför har vi beslutat att alla flygplatser som drivs kommersiellt måste inkluderas och jag anser att även detta var ett korrekt beslut.

Slutligen har vi nått en punkt då det råder stor enhällighet här i kammaren, nämligen om att vi bör skilja mellan avgifter för säkerhetsanordningar, skyddsåtgärder som ingår i EU-reglerna och avgifter för skyddsåtgärder som går utöver detta – det som går under benämningen "strängare åtgärder".

Vi säger att allt som ingår i EU-sammanhanget kommer att fortsätta som vanligt. Varje medlemsstat kan göra vad den anser vara det rätta. Men om skyddsåtgärder vidtas som sträcker sig utöver detta måste dessa medlemsstater finansiera dem själva. Å ena sidan kan man därigenom se till att det hanteras med omsorg, att säkerhetsåtgärder inte bara vidtas omedelbart utan att man överväger om de verkligen är nödvändiga, och att man också kommer att ta hänsyn till vad detta innebär för passagerarna och vad det innebär för flygbolagen och flygplatserna.

Å andra sidan bör man även se till att vi i detta hänseende också tillämpar principen om att säkerhet också är en offentlig skyldighet. Attacker mot flygbolag är i regel inte riktade mot flygbolagen utan mot de stater som dessa flygbolag kommer från, och därför anser vi att säkerhet i princip fortfarande är en offentlig skyldighet som följaktligen måste finansieras med offentliga medel.

Jag vill i korthet säga ytterligare något om ändringsförslagen som har uppnått ett otroligt högt antal – totalt tre. Jag anser att de alla är mycket berättigade och välgrundade. Framför allt när det gäller de två ändringsförslagen från Gruppen De gröna/Europeiska fria alliansen anser jag att de i hög grad förtjänar att stödjas, inte därför att Eva Lichtenberger sitter bredvid mig, utan därför att de innehåller sociala krav för arbetstagare på flygplatser. Jag anser att det är mycket viktigt, framför allt i en tid då flygbolagen och flygplatserna har svårigheter.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Fru talman! Förslaget till direktiv om avgifter för luftfartsskydd är ett resultat av debatten om finansieringen av luftfartsskyddet som har varit uppe till förslag sedan den 11 september 2001. Det är ett resultat av de stigande säkerhetskostnader som har observerats efter terroristattacker den 11 september 2001 och inrättandet av ett europeiskt regelverk för luftfartsskydd.

Genom sitt lagstiftningsförslag tänker kommissionen inrätta en öppen och icke-diskriminerande ram för uttag av avgifter för luftfartsskydd i EU. Dessutom anser kommissionen att avgifter för luftfartsskydd bör fastställas i samråd med flygplatsanvändarna och att de bör vara kostnadsrelaterade. Jag vill gratulera Jörg Leichtfried för hans utmärkta betänkande och även tacka ledamöterna av utskottet för transport och turism, som också har bidragit till detta betänkande.

Jag anser att betänkandet helt överensstämmer med kommissionens avsedda mål och jag välkomnar det stöd som genom betänkandet ges till kommissionens förslag i detta avseende.

Jag vill bara betona två specifika frågor som behandlas i betänkandet. För det första införs en helt ny aspekt i betänkandet, nämligen den viktiga och ibland mycket kontroversiella frågan om vem som ska betala för luftfartsskyddet. Kommissionen angrep inte denna fråga i sina förslag och anledningen är att nästan alla medlemsstater uttryckligen framhäver att de inte kan ta på sig några åtaganden i detta hänseende, trots att de erkänner att offentlig finansiering av luftfartsskyddet bör tillåtas.

Vi anser därför att valet bör överlåtas till de enskilda medlemsstaterna och därigenom hanteras enligt subsidiaritetsprincipen.

Mot bakgrund av detta och med hänsyn till den ståndpunkt som anges i det betänkande som ska godkännas noterar kommissionen att ändringsförslag 32, enligt vilket medlemsstaterna skulle tvingas finansiera strängare åtgärder, kommer att ge upphov till livliga diskussioner med rådet om det föreslagna direktivet. Jag är emellertid övertygad om att föredraganden visste allt detta och att han var beredd på denna strid med rådet.

Den andra frågan handlar mer om ett klagande och gäller den konsekvensbedömning som ska göras innan man vidtar ytterligare åtgärder för luftfartsskydd enligt ramförordningen. Detta är avgjort en mycket berättigad åtgärd, men jag vill att ni ska veta att vi redan har fastställt några mekanismer och att vi inte bör åta oss för mycket.

Först har vi den rådgivande gruppen om luftfartsskydd för berörda parter som består av bland annat företrädare för lufttransportindustrin och den är helt positivt inställd till alla föreslagna åtgärder om luftfartsskydd.

För det andra garanterar man genom det föreskrivande förfarandet med kontroll att parlamentet kan utöva sin vetorätt, om det anser att det är lämpligt.

Tack så mycket för detta utmärkta betänkande. Vi ser fram mot att samarbeta med föredraganden och parlamentet och att främja en vidare utveckling i denna fråga.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Jag beklagar att jag måste ta plenarsammanträdet i anspråk men enligt artikel 151 känner jag mig tvingad att komma med en personlig anmärkning. För en stund sedan blev jag utsedd till måltavla. Detta är mycket vanligt när man bor i Österrike. Det finns en grupp där som enligt internationella normer klassificeras som högerextremister. De har partiledare som utan vidare gör vissa gester. Det finns också människor som inte står ut med att besegras i demokratiska val och som sedan vägrar ta i hand eller utsättas för kroppskontakt av något slag. Om man vinkar till dem ser de bara en sak: det som de har verklig erfarenhet av, nämligen Hitlerhälsningen.

Naturligtvis finns det problem som helt enkelt visar att mitt hemland tyvärr inte har lyckats komma till rätta med det förflutna, att vi inte bara kommer att ha att göra med ett högerextremistiskt parti som är representerat här utan inom kort med två. Jag vill helt enkelt klargöra det ytterligare en gång: Vi är demokrater. Högerextremisterna sitter där borta. Jag är stolt att tillhöra en politisk grupp som har lyckats lämna ett avgörande bidrag till att vi inte längre har någon högerextremistisk grupp i parlamentet och att vi förhoppningsvis aldrig kommer att få någon. Svaret är alltså mer demokrati och ingen mer högerextremistisk

politik, ingen mer fientlighet mot människor och inget mer cyniskt människoförakt. Det är dessa människor som redan har sagt att jag bör söka psykiatrisk vård därför att de inte kan uthärda att förlora ett val på demokratiskt sätt.

Talmannen. – Blåkortsförfrågor om en personlig kommentar enligt artikel 151 är inte tillåtna. Er begäran att tala om denna punkt kan därför inte godtas.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Detta är en blåkortsförfråga till föregående talare. Jag behöver en halv minut för att ställa en fråga.

Ioan Mircea Paşcu (S&D). – (EN) Fru talman! Detta ingripande – som är helt oacceptabelt – hindrar en diskussion om en fråga. Jag föreslår att ni placerar sådana ärenden mellan betänkandena.

Talmannen. – Tack så mycket. Vi ska nu fortsätta diskussionen. Jag tillät den personliga förklaringen på grund av den tidigare ordningsfrågan där man hänvisade direkt till Hans-Peter Martin. Vi ska nu fortsätta diskussionen och ägna hela vår uppmärksamhet åt den.

Artur Zasada, för PPE-gruppen. – (PL) Fru talman! Först vill jag tacka föredraganden, Jörg Leichtfried, för ett utmärkt betänkande och för ett mycket gott samarbete under vårt arbete med detta dokument.

Vi var tvungna att besvara fyra frågor, men först måste vi fastställa uppgiften som var att skydda flygpassagerarnas intressen och detta var den viktigaste delen av vårt arbete. Emellertid gällde de fyra frågor vi ställde oss att besvara en fråga om öppenhet eller om vilka grupper som skulle kunna få delta i förfarandet. Den gällde direktivets räckvidd eller vid vilka flygplatser direktivet kan tillämpas. Det fanns en mycket viktig fråga om finansiering som kommissionen inte kunde besvara. Tillsammans med Jörg Leichtfried lyckades vi emellertid hitta en lösning och jag tackar honom särskilt för detta. Jag talar om de strängare åtgärder som skulle finansieras av medlemsstaterna.

En annan fråga gällde behörigheten för den oberoende tillsynsmyndigheten att fastställa avgifter som är knutna till luftfartssäkerhet. Under vårt arbete utvecklade vi en gemensam ståndpunkt som jag anser vara mycket ambitiös. Den är i dag en utmaning för rådet och kommissionen. Jag anser att vi, som flygpassagerare, och i motsats till passagerare på båtar, i bilar och på järnvägar inte bör vara tvungna att betala för denna form av säkerhet. Detta är en gest till rådet, det är en kompromisståndpunkt och jag förväntar mig i dag en lika ambitiös ståndpunkt från rådet.

Saïd El Khadraoui, för S&D-gruppen. – (NL) Fru talman, mina damer och herrar, herr kommissionsledamot! Till att börja med vill jag tacka föredraganden för ett utmärkt arbete, vissa skulle till och med säga ett fantastiskt arbete. Jag tackar er därför och även dem som har bidragit till det.

Får jag bara påminna er om att frågan om finansiering inte är ny. Detta ärende har faktiskt behandlats sedan vi antog en EU-förordning om tillämpningen av skyddsåtgärder på EU-nivå efter attackerna den 11 september 2001. Redan från början har Europaparlamentet ständigt betonat att finansieringsfrågan är allvarlig och att vi måste hitta en europeisk lösning på den. Rådet har emellertid alltid hindrat detta. Som en uppföljning av denna debatt bör vi åter uppmana rådet att respektera de överenskommelser det tidigare har ingått med oss, framför allt den som skulle göra det möjligt för oss att lägga fram ett särskilt förslag om denna fråga, och att lova att samarbeta med oss för att nå en lösning.

Naturligtvis måste vi ha några överväganden i åtanke. Den första och viktigaste är öppenheten. För ögonblicket tittar vi inte exakt på vem i varje medlemsstat som ska betala räkningen. Något vi emellertid definitivt vill är att organisera ett samråd om denna fråga, att träffa överenskommelser och sedan hålla fast vid dessa överenskommelser. Med andra ord vill vi se att de intäkter som skapas genom avgifter för luftfartsskydd återinvesteras för att finansiera skyddsåtgärder och att de inte till exempel sätts in på något slags konto. Detta är viktigt och det bör stå klart att vi inte får ge vika i denna fråga.

Det andra viktiga övervägandet innebär att vi måste skilja mellan skyddsåtgärder som vi alla gemensamt har kommit överens om på EU-nivå och andra ytterligare åtgärder som vidtas enskilt av medlemsstater. När det gäller det första övervägandet är reglerna för öppenhet tydliga och de måste tillämpas. När det gäller det andra måste vi klargöra att det ekonomiska ansvaret ligger hos medlemsstaterna och de måste betala räkningen för ytterligare skyddsåtgärder. Det skulle också vara en fördel att samordna säkerhetsåtgärder på EU-nivå och om medlemsstaterna själva beslutar att införa kroppsskanning eller något annat måste de också bära de ekonomiska följderna av detta.

Gesine Meissner, för ALDE-gruppen. – (DE) Fru talman! Jag vill först tacka föredraganden, Jörg Leichtfried, och även på Jeanine Hennis-Plasschaerts vägnar. Hon kan inte närvara här i dag. Hon samarbetade hela tiden med er och var också mycket nöjd.

Vi kan också säga att ytterligare en sak visar att betänkandet är bra, nämligen att omröstningen i utskottet har varit ganska enhällig. Detta är också – precis som frågan för muntligt besvarande som just ställdes – en fråga om att skydda konsumenterna och detta är också en fråga om luftfartsskydd. Vi vill införa säkerhet, men vi vill också att konsumenterna ska veta hur mycket de betalar och för vad. Det har redan påpekats att systemen i olika medlemsstater i stor utsträckning skiljer sig åt, och vi vill inte heller ändra på detta i det stora hela. Vi vill inte införa några tvingande åtgärder. Vi vill emellertid att det ska råda öppenhet om hur kostnaderna hänger ihop och om den andel som ska betalas av konsumenterna. Detta sker inte alltid för närvarande. Vi vill nämligen veta vilken del av biljettpriset – för närvarande är det bara en del av biljettpriset som betalas för säkerheten – som verkligen gäller säkerhet. Då vill vi också ha en garanti för att det som betalas för säkerhet faktiskt används för detta ändamål och att ingen tjänar på det. Jag anser att den strategi som vi just har utvecklat för detta också är helt logisk.

Det finns en kritisk hake mellan vad parlamentet vill och vad medlemsstaterna anser är bra och det är frågan om vem som kommer att betala för ytterligare skyddsåtgärder som sträcker sig utöver vad vi vill ha för passagerare i EU. I det fallet har vi sagt att medlemsstaterna bör göra detta. Det är en fråga om nationell säkerhet som även nationalstaterna måste intressera sig mycket för. Staterna vill naturligtvis inte betala för detta. Som redan har noterats kommer vi, när det gäller frågan om huruvida vi vill ha kroppsskannrar eller inte, otvivelaktigt också bli tvungna att överväga om vi vill ha detta i hela EU eller inte, och vem som i sista hand ska betala för detta. Vi måste naturligtvis också fråga om det verkligen ger mer säkerhet.

Sådana avgifter för luftfartsskydd måste därför administreras på ett öppet sätt.

(Talmannen avbröt talaren.)

Anna Rosbach, för EFD-gruppen. – (DA) Fru talman! En gång i världen var en flygplats ett ställe där man köpte en flygbiljett, checkade in bagaget, visade sitt pass och startade eller landade. I dag liknar flygplatser mer en liten stad där man erbjuds all möjlig service – men med skyddsåtgärder som har gjort dem till något som liknar Fort Knox och allt går bara i en riktning: Det blir fler och fler sådana åtgärder.

Förvisso kraschade flygplan också förr i världen och det gör de tyvärr fortfarande. Därför är det viktigt att samma regler tillämpas både inom och utanför EU. I detta sammanhang är EU för litet för att vara en isolerad ö. Detta är ett område där vi kan se fördelarna av att ha samma regler, samma öppna regler, för flygplan från varje land. Detta gäller också avgifterna. Alla – både passagerare och flygbolag – måste ha klart för sig vad som täcks av en luftskyddsavgift. Ingen får gå vilse i en djungel av otydliga avgifter och pålagor. Passagerarna måste få veta exakt vad avgiften täcker och inte heller bör de vara tvungna att betala särskilda nationella avgifter eller extra till flygbolagen. Jag stöder helhjärtat betänkandet från utskottet för transport och turism.

(Talmannen avbröt talaren.)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot! Först vill jag tacka föredraganden och även de andra politiska grupperna för deras arbete. Vi hade en intressant diskussion i utskottet för transport och turism. Jag anser emellertid att vi redan har gått med på många kompromisser med rådet, som har visat sig mycket ovilligt att kompromissa i det här fallet, precis som i det förflutna. När vi kommer in på genomförandet börjar nämligen diskussionen på allvar. I den här frågan bör vi i parlamentet också vänta oss stöd av kommissionen för tanken att skyddsavgifterna kommer att tillämpas på alla flygplatser. Vi får inte upprepa vad vi redan har gjort inom andra områden – vare sig det gäller marktjänster eller avgifter för luftfartsskydd – det vill säga tillåta undantag som rör två eller fem miljoner passagerare.

Det andra är naturligtvis, och detta är ännu viktigare för mig, att garantera öppenheten för passagerarna – vem som betalar hur mycket för vad – och detta är otvetydigt en skyldighet för flygplatserna och för flygbolagen. Jag anser att detta är ett mycket viktigt övervägande.

Därmed kommer jag till den tredje punkten, nämligen betalningen – ett område där det naturligtvis alltid finns hakar. När det gäller finansieringen anser jag personligen att man bör betala för den allmänna säkerheten med allmänna medel. Vi kompromissar redan genom att överlåta vissa frågor till den så kallade subsidiariteten. Detta är alltid ett effektivt knep här i parlamentet och även i arbetet med kommissionen: Om det inte går att åstadkomma en lösning med rådet kallar ni det helt enkelt för en subsidiaritetsfråga. Personligen är jag inte speciellt nöjd med det, men så är det. Därför anser jag att vi åtminstone bör hålla fast vid vad vi har sagt här,

nämligen att speciella åtgärder, strängare åtgärder, definitivt måste betalas med allmänna medel. Luftskyddsavgifter och säkerhet i allmänhet har ökat betydligt under de senaste åren. Därför har detta ärende också en ekonomisk aspekt. Vi talar nu om ungefär 30 procent av kostnaderna. Om vi talar om säkerhet och vem som betalar för den kommer detta även i framtiden att ha en ekonomisk aspekt. Därför är dessa tre punkter mycket viktiga för mig. Jag hoppas att vi, åtminstone när det gäller de nuvarande kraven, kommer att få ett positivt resultat hos rådet och kommissionen.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Genom den lagstiftning som har lagts fram erbjuds vi en ram för fastställandet av avgifter för luftfartsskydd som är öppna, icke-diskriminerande och som innebär rätten att inlämna klagomål. Säkerhet på flygplatserna är medlemsstaternas ansvar.

Det är emellertid passagerarna som i sista hand betalar för säkerhetsåtgärderna genom det pris de betalar för sin biljett. Därför har passagerarna rätt att separat få veta hur stor andel av det slutliga biljettpriiset som ska betalas för säkerhet.

Direktivet om avgifter för luftfartsskydd och direktivet om flygplatsavgifter bör harmoniseras. Parlamentet har vid upprepade tillfällen bett om att de avgifter för luftfartsskydd som specificeras i detta direktiv ska användas av företag och flygplatsernas ledningsenheter endast för att genomföra åtgärder för luftfartsskydd. Parlamentet har bett om öppenhet och ett samband mellan säkerhetsskatterna och avgifterna med de mål som eftersträvas.

Medlemsstaterna kan också tillämpa hårdare skyddsåtgärder, men de kommer att stå för hela kostnaden för dessa. Dessa skyddsåtgärder får ändå inte hindra den smidiga strömmen av passagerartrafik på flygplatserna. Tyvärr möter vi, framför allt här i Bryssel, ändlösa köer där passagerare står för att kunna resa.

Jag vill också nämna förbudet mot att ta med vätskor ombord. Detta innebär att olika föremål kan konfiskeras. Olyckligtvis är det till exempel på flygplatsen i Bryssel en långdragen procedur som inbegriper både extra avgifter och konfiskering av föremål. Tyvärr ingår inte i denna procedur någon möjlighet att få tillbaka föremålet senare på mottagarens adress.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Genom införandet av avgifter för luftfartsskydd har en ny finansiell kostnad tillkommit på luftfartsmarknaden, som flygplatsernas ledningsenheter och flygbolagen omedelbart och skickligt överför till passagerarna.

Det är därför rätt att söka efter mekanismer som gör att passagerarna skyddas för att hindra att påhittade belopp som döljs i form av luftfartsskydd tillkommer på ett icke öppet sätt som väl dolda poster, i syfte att skapa obefogade vinster för förslagna företagare inom luftfartssektorn. Nivån för dessa avgifter bör endast motsvara kostnader som bevisligen tas ut för att garantera passagerarnas säkerhet.

Det är därför vår skyldighet att definiera tydliga och öppna regler – regler som innebär att den nuvarande förvirringen inom sektorn försvinner och hindrar operatörerna från att i framtiden utnyttja obligatoriska åtgärder för att skydda passagerarna i syfte att göra obefogade vinster.

Det är nödvändigt att fastställa regler och att inte inrätta fler institutioner och myndigheter som kommer att ta ut ytterligare kostnader från passagerarna, luftfartsföretagen och även från skattebetalarna.

Om vi vill hjälpa EU att bli konkurrenskraftigt måste vi låta bli att inrätta nya myndigheter. Genom myndigheter skapar vi inte det mervärde som kan höja levnadsstandarden för våra medborgare. Tack för er uppmärksamhet.

Talmannen. – Vi har haft ett tekniskt problem och därför var anförandet något längre än en minut. Men nu fungerar klockan igen och jag hoppas att allt nu kommer att gå enligt tidtabellen.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot! Följderna av det vulkaniska askmolnet för EU:s luftrum vilka, som alla vet, har gjort att tusentals flygningar har inställts, är ett bra exempel på varför luftskydd är viktigt. Det pågår redan ett stort meningsutbyte om vem som ska täcka kostnaderna för detta – vem som så att säga ska betala för naturkatastrofen – och i vilken utsträckning restriktionerna är berättigade. Medan transportministrarna brottas med denna fråga måste vi besluta vilka kostnader för de alltmer restriktiva säkerhetsbestämmelserna mot terrorismen som kan överföras på passagerarna. I slutändan kan kostnaderna för en uppgift som åvilar staten, nämligen upprätthållandet av den allmänna säkerheten, inte överföras till medborgarna på detta sätt. Endast om länderna själva måste ta ett ekonomiskt ansvar för de stränga skyddsåtgärder som har föreskrivits kan vi hindra möjligheten av en hejdlös ökning av kroppsskannrar och andra ganska absurda säkerhetsåtgärder.

Medan vi fortfarande kämpar med Swift-avtalet ingår Förenta staterna, under förevändning av att de bekämpar terrorismen, avtal om utbyte av passageraruppgifter med Europeiska kommissionen och de olika luftfartsorganisationerna. Dessutom sköt man under diskussionen det faktum i bakgrunden att bristen på flygledare och deras växande arbetsbörda skulle kunna få ödesdigra effekter för flygsäkerheten. Sedan avregleringen 1990 och visionen om ett enat europeiskt luftrum har nämligen kostnaderna och inte så mycket säkerheten stått i förgrunden. Det är tydligt att askmolnet bara har inneburit en försening av den pilotstrejk som har aviserats. Därför skulle man kunna se ironiskt på detta: Förhoppningsvis kommer vi inte att gå från en kaotisk flygsituation till nästa.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Fru talman! Jag vill också gratulera föredraganden, Jörg Leichtfried, till hans text och hans samarbetsanda i denna fråga. Jag stöder framför allt hans förslag om finansieringen av luftskyddet, eftersom vi här diskuterar luftskydd och inte flygsäkerhet.

Vårt utskott har i många år kämpat för att få gehör för principen att de strängaste skyddsåtgärderna ska finansieras av medlemsstaterna och jag stöder helt vår föredragande på denna punkt. Säkerhet rör inte bara resenärer utan alla medborgare och det är staternas ansvar att vidta åtgärder mot terrorismen.

Det är därför inte berättigat att låta flygpassagerarna ensamma bära kostnaden för skyddsåtgärderna på flygplatser och ombord på flygplan, i synnerhet eftersom skyddsåtgärderna på transportmedel som tåg och båtar finansieras av medlemsstaterna, antingen delvis eller helt, vilket är helt i sin ordning. Jag anser därför att vi måste stå emot rådet och in i det sista försvara ändringsförslag 32 i det betänkande som har antagits av utskottet för transport och turism.

Jag vill i korthet ta upp ytterligare en punkt. Trots att jag stöder de framsteg som man genom denna text kommer att göra inom området för icke-diskriminering och öppenhet anser jag inte att målet med detta direktiv är att införa ett enda och identiskt system för luftskyddsavgifter i EU.

Samtidigt som medlemsstaterna respekterar de gemensamma reglerna måste de få behålla sina nuvarande system för att ta ut avgifter. I stater som Spanien, Italien eller Frankrike godkänns avgifterna av deras parlament och i dessa fall är det den myndighet som ansvarar för att undersöka klagomål mot lagstiftningen som måste agera som oberoende tillsynsmyndighet. Detta är innehållet i ändringsförslag 40, som förhoppningsvis många av er kommer att stödja när vi röstar om det.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Fru talman! Trots de svårigheter som har blivit plågsamt tydliga denna vecka och som rör den nuvarande bristen på ett gemensamt europeiskt luftrum och framför allt bristen på en verklig gemensam myndighet för att kontrollera och hantera detta gemensamma luftrum närmar vi oss så småningom det mål vi har satt upp för oss själva och denna text bör bli ytterligare ett verktyg som ska hjälpa oss på vägen.

Jag vet hur ihärdig föredraganden, Jörg Leichtfried, är och jag gratulerar honom till hans arbete och även till hans stora lyhördhet för luftfart och sociala frågor. Men i detta fall anser jag att vi kan falla offer för en viss naivitet och maximalism och att vi genom att sträva efter perfektion riskerar att inte nå det bästa resultatet.

Trots att jag helt håller med om att skapa ett gemensamt system, däribland ett oberoende tillsynsorgan med förmåga att fastställa rättvisa och öppna befogenheter när det gäller avgifter, och med hänsyn till bl.a. miljömässiga och sociala kriterier samt passagerarskydd, saknar jag ändå vissa aspekter som jag vill att kommissionen ska klargöra. Jag hänvisar till exempel till vad Christine De Veyrac just sade. Jag inser inte att det finns något tydligt erkännande av systemet som innebär att ett nationellt parlament röstar igenom avgifter genom parlamentets samtycke, eftersom det är organet som måste tillämpa dem. Jag anser också att det är svårt att förstå – och jag vill att kommissionen ska klargöra detta – hur livskraftig denna text kan vara med tanke på meningsskiljaktigheterna med rådet och framför allt med tanke på överensstämmelsen, eller enligt min åsikt bristen på överensstämmelse, mellan denna text och det allmänna direktivet om flygplatsavgifter.

Med tanke på den stora osäkerhet och meningsskiljaktighet när det gäller vem som ska betala för detta skydd – som jag medger tillhör den allmänna säkerheten – anser jag att vi måste klargöra att, när vi talar om att medlemsstaterna ska betala, är det den stora allmänheten som ska stå för kostnaderna. När vi talar om medlemsstaterna låter det som om vi talar om en abstrakt person, men så är det inte: Det är också var och en av oss medborgare som reser. Därför är jag rädd att vi i slutändan kommer att se mycket få framsteg.

Jag vill därför att kommissionen ska tala om hur den ser på framtiden för denna text.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Det är sant att luftfart är det säkraste av alla transportmedel. Emellertid tvingas vi på grund av flygtillbud med globala konsekvenser, som det som ägde rum för 10 dagar sedan eller

det kaos som uppkom på grund av ett vulkanutbrott, att ställas inför frågan om hela säkerhets- och skyddsskedjan inom luftfartssektorn: flygplatser, flygbolag, kontrolltorn, flygplan, besättningar och passagerare. Det måste finnas en mycket nära anknytning mellan alla dessa länkar, tillsammans med öppen kommunikation.

Passagerare som oroas över sin egen resa och komfort kan inte förstå behovet av skyddsåtgärder, hur slappa eller stränga de än är, och inte heller de kostnader de drabbas av, om de inte är medvetna om betydelsen av sådana dramatiska eller tragiska händelser som de som inträffade den 11 september 2001. Ett terroristhot, ett pilotfel, tekniska fel, ett missförstånd mellan piloten och kontrolltornet och oförutsedda atmosfäriska förhållanden är alla faktorer som måste förutsägas och stränga åtgärder måste vidtas för att tillämpa bestämmelserna både när det gäller deras innebörd och bokstavligen.

Jag samtycker till att vi vidtar undantagsåtgärder för de scenarier som redan har nämnts. Dessa åtgärder måste emellertid vara öppna. Passagerare har rätt till och måste kunna njuta av en säker resa i samma utsträckning som de har rätt att veta sanningen. Tyvärr är kommunikation och öppenhet egenskaper inom luftskyddssektorn som snarast måste förbättras. Detta är en uppgift för flygplatser och flygbolag som måste bli mer öppna och insynsbara. Å andra sidan måste passagerarna inse att de måste vara medvetna om att de skyddsåtgärder som tillämpas på flygplatserna och ombord på flygplanen, hur stränga de än är, i slutändan är till för deras bästa och endast för deras bästa.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Först vill jag tacka Jörg Leichtfried för ett utmärkt betänkande som innehåller bra, hållbara förslag.

Vad handlar det i grund och botten om? Det handlar om att stärka insynen, konsumentskyddet, säkerheten och samordningen samt kvalitetskontrollen. Jag avråder dock från att inrätta en ny myndighet för att hantera dessa frågor. Jag ser positivt på subsidiariteten i betänkandet, och den bör definitivt behållas. Det är även mycket viktigt för mig att det görs en tydlig skillnad mellan skatter och avgifter. Alla statens uppgifter – vare sig det handlar om att ta fingeravtryck och fotografier, polisuppgifter, att bekämpa terrorism eller liknande – måste helt klart finansieras genom skatter och inte genom konsumentavgifter. Om enskilda stater sedan har ett starkt intresse av att vidta säkerhetsåtgärder som går utöver detta anser jag att de på detta område även är skyldiga att bära kostnaderna. Den som vill ha statsrelaterade säkerhetsåtgärder betalar även för dem. Jag anser att det är något annat med teknisk eller personlig säkerhet, som säkerligen kan vältras över på passageraren, så länge syftet är klart uttalat.

Det är dock värt att lägga märke till att vi i den konsekvensanalys som kommissionen har presenterat talar om ett belopp som utgör omkring 0,1 procent av det sammanlagda biljettpriset för dessa åtgärder. Vi bör därför inte starta för högt.

Jag anser att vi håller på att få till stånd en hållbar kompromiss, även med Förbundsrepubliken Tyskland, som har betydande förbehåll på subsidiaritetsområdet. Jag hoppas att slutresultatet kommer att ligga mycket nära vårt förslag.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Även om jag till fullo stöder förslaget, eftersom det avsevärt ökar insynen i priserna och hur man beräknar avgifterna för luftfartsskydd för alla konsumenter i EU som använder lufttransport, är jag förbluffad över att det inte finns mer harmonisering på detta viktiga område. Jag är bekymrad över att passagerarna på grund av vissa flygplatsers dominerande ställning kommer att betala överdrivet höga avgifter för luftfartsskydd utan någon direkt inverkan på skyddsåtgärdernas nivå, snabbhet eller kvalitet vid incheckning.

I sin utvärderingsrapport för de två åren efter att detta direktiv trädde i kraft borde kommissionen ha varit mycket djärvare och borde ha föreslagit en enhetlig och bindande metod för beräkning av avgifter för luftfartsskydd i hela EU.

Jag instämmer helt i kravet på att strängare åtgärder, som kroppsskannrar, ska finansieras av staten och inte av passagerarna, särskilt eftersom det fortfarande pågår en debatt om hur nödvändiga de är och om de därmed förknippade hälsoriskerna. Sist men inte minst är jag bekymrad över tolkningen av bestämmelserna om att ta betalt för skyddsåtgärder som inte genomförs av flygplatserna utan direkt av flygbolagen, eftersom dessa kostnader tvärtom kan tas ut av passagerarna. Enligt mig innebär detta att det finns en potentiell risk för missbruk i form av överpriser.

Ioan Mircea Paşcu (S&D). – (RO) Fru talman! Jörg Leichtfried har rätt. Kostnaden för extra luftfartsskydd bör i slutänden täckas av medlemsstaterna. Passagerarna och varje medborgare betalar ju redan medlemsstaterna för sin säkerhet i allmänhet.

Staten kan inte bara säga till sina medborgare att de får exakt vad de betalar för. Dess skyldigheter sträcker sig utöver detta, eftersom staten inte bara är någon tjänsteleverantör som endast motiveras av vinst. Jag påminner om denna självklara sanning eftersom passagerarna och inte staterna trots denna princip i slutänden betalar räkningen för det extra luftfartsskyddet, vilket föredraganden med rätta konstaterar.

Dessutom tillhandahålls ofta det extra luftfartsskydd som passagerarna får genom att betala extra avgifter inte ens av staten, utan av privata underleverantörer. Genom detta nonchaleras ofta passagerarna och deras rättigheter i skydd av det hemlighetsmakeri som omger säkerhetsfrågor i allmänhet. Detta måste helt enkelt upphöra.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru talman! Med tanke på att avgifterna för luftfartsskydd inom EU har behandlats på mycket olika sätt, anser jag att det är viktigt att använda en objektiv måttstock. Det skulle vara mycket förnuftigt att använda en kombination av antalet passagerare och högsta tillåtna startvikt som grund för bedömningen. Det är dock viktigt att det finns ett klart samband mellan den avgift för luftfartsskydd som tas ut och de tjänster som faktiskt tillhandahålls. Det är viktigt att definiera luftfartsskyddet i sig, och vi måste även veta exakt vad vi betalar för. Det sätt på vilket avgifterna för luftfartsskyddet exakt ska beräknas måste vara begripligt. Uppgifter om avgifternas storlek och vad de består av måste regelbundet tillhandahållas. Insyn är absolut nödvändig. För att åstadkomma detta behöver vi dock oberoende tillsynsmyndigheter för att snabbt och effektivt kunna motverka snedvridning av konkurrensen.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Fru talman! Debatten om luftfartsskydd har varit fascinerande och visar att vi alla har våra egna erfarenheter på området.

I mitt fall gick jag miste om all ost jag ville ta med mig eftersom den var *tartinable*, bredbar! Jag tyckte att det var att gå till överdrift, men anser likväl att vi har gjort förbättringar i hela systemet. Kommissionens förslag går ett steg längre eftersom luftfartsskydd alltid är kopplat till avgifter, och det viktigaste är insyn. Betänkandet och kommissionens förslag stärker varandra.

Angående vem som ska samla in avgifterna anser jag att subsidiaritet fortfarande är bästa sättet, eftersom det när allt kommer omkring inte är medlemsstaterna utan medborgarna som betalar. Enda frågan är om alla skattebetalare ska betala eller endast de som är passagerare.

Detta är ingen lätt fråga att besvara, men jag anser att subsidiaritetsaspekten i förslaget går ihop med dagens ordningar för luftfartsskydd.

Parlamentet går ytterligare ett steg när det tar hela sektorn för luftfartsskydd i beaktande. Vi får se vart debatten leder. Jag anser att kommissionen har lagt fram ett mycket anständigt förslag och är mycket glad över att parlamentet i stort sett har godtagit det och som vanligt går lite längre än kommissionens förslag. Jag anser att förslaget kommer i rätt tid och har rätt räckvidd.

Jörg Leichtfried, föredragande. – (DE) Fru talman! Jag är något förlägen efter så mycket beröm, så jag kommer att fatta mig kort. Jag skulle icke desto mindre vilja ta tillfället i akt och tacka föredragandena och skuggföredragandena, som har arbetat hårt tillsammans: Artur Zasada, Jeanine Hennis-Plasschaert, Eva Lichtenberger och Jaromír Kohlíček. Vi har arbetat hårt i denna fråga i nästan ett år nu. Så här föreställer jag mig EU:s politik, inte som ett forum för publikfriande käbbel, vilket kanske andra ledamöter gör.

För det andra vill jag rikta en vädjan till rådet. I utskottet för transport och turism finns det faktiskt mycket god vilja, och dess arbete och diskussioner är metodiska. I denna anda har vi i hög grad mött rådet på halva vägen i fråga om denna lag. Vi har från början varit i högsta grad beredda att kompromissa. Jag råder dock rådet att inte väcka den björn som sover. Om man är beredd att kompromissa måste man kunna förvänta sig att motståndare eller partner också är beredda till kompromisser.

Om rådet inte på något sätt är villigt att möta Europaparlamentet på halva vägen nu, kommer utskottet att ändra inställning. Det är inte bara jag som säger det. Jag har redan hört kolleger säga att om rådet inte vill möta oss på halva vägen så kommer även vi att diskutera kroppsskannrar med en annan inställning och kanske inte heller vara beredda att möta rådet på halva vägen. Detta är något som inte gynnar saken som helhet och som absolut inte får inträffa. Det är skälet till att jag vädjar till rådet och medlemsstaterna att skrida till handling. Nu har vi Lissabonfördraget. Både rådet och medlemsstaterna måste skrida till handling, annars kan det hända att vi återigen får höra: *Come on, let's SWIFT again!*

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum vid nästa plenarsammanträde i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Nessa Childers (S&D), skriftlig. – (EN) Jörg Leichtfried bör lovordas för ett grundligt och slutgiltigt betänkande, i vilket många av de frågor som lämnades öppna i kommissionens meddelande behandlas på ett ändamålsenligt sätt. Vissa frågor är dock fortfarande inte lösta. Dessa frågor bör betraktas i ett nytt sammanhang efter den långvariga stängningen av det europeiska luftrummet. Flygindustrin kan förlora uppåt en miljard euro som en följd av molnet av vulkanisk aska. EU måste därför agera snabbt och beslutsamt för att lindra de finansiella konsekvenserna för luftfartssektorn. Även om kommissionsledamoten Joaquin Almunia bör lovordas för sina lovande synpunkter på krisen i dag, har även vi som parlamentsledamöter genom detta betänkande en möjlighet att hjälpa en sektor som just har tvingats på knä för tredje gången under de senaste tio åren. Parlamentet och våra kolleger i Europeiska rådet och kommissionen bör börja överväga statlig finansiering av de föreslagna kostnaderna för luftfartsskydd, särskilt då en låg passagerartröskel inte överskrids. Dessa åtgärder var inte populära före utbrottet i förra veckan, men vi befinner oss för närvarande i en situation där varje missat tillfälle att hjälpa luftfartssektorn kan visa sig bli ödesdigert.

Debora Serracchiani (S&D), skriftlig. – (IT) Fru talman, mina damer och herrar! Jag vill tacka Jörg Leichtfried för hans utmärkta arbete med betänkandet om avgifter för luftfartsskydd. I betänkandet behandlas bland annat en viktig fråga: konsumentskydd och passagerarnas rättigheter.

Det måste finnas tydliga och öppna regler, för om flygbolagen tar extra betalt av passagerarna för säkerhetsåtgärder, bör denna information enligt mig göras tillgänglig för att se till att passagerarna inte blir barskrapade.

Jag anser att det inte är mer än rätt att konsumentskyddsorganisationer deltar i samrådet och därmed får en inblick i hur priset på säkerhetsåtgärderna utformas, så att de sedan kan jämföra det med flygpriset. Endast på detta sätt blir det möjligt att garantera större insyn och information för passagerarna.

19. Gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbetning) (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Brian Simpson, för utskottet för transport och turism, om förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbetning) (KOM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Eftersom Brian Simpson inte kunde närvara kommer Saïd El Khadraoui att tala i hans ställe.

Saïd El Khadraoui, ersättare för föredraganden. – (EN) Fru talman! Brian Simpson, ordförande i utskottet för transport och turism, kan inte delta i dag och har bitt mig läsa upp hans uttalande.

I det omarbetade betänkandet om riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet är strävan att sammanföra de olika ändringar av riktlinjerna som har antagits under årens lopp och arbeta in ändringar som tar hänsyn till utvidgningen av EU till 27 medlemsstater.

Som bakgrund till betänkandet kan jag säga att riktlinjerna gäller utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Syftet är att bygga ut nätet gradvis fram till 2020 genom att integrera transportinfrastrukturen till lands, på havet och i luften i hela unionen.

För att återgå till själva betänkandet är det strängt taget en kodifiering av rättsakten, men eftersom kommissionen gjorde vissa små ändringar i bilagan var de tvungna att göra det genom omarbetningsförfarandet. Syftet med ändringarna i bilagan är att rätta till misstag som gjordes i början vid anslutningen av de tio nya medlemsstaterna som gick med 2004. Ändringarna innebär inte att kartorna uppdateras eller att några större ändringar görs.

De två ändringsförslag som föredraganden har fört in i betänkandet rör mindre ändringar i skälen och vissa tekniska korrigeringar av kartorna. Dessa är i linje med rådets ändringar och i linje med en korrigering av riktlinjerna.

På kommissionens inrådan fattade rådet och Brian Simpson i egenskap av föredragande, med stöd av utskottet för transport och turism, tillsammans beslutet att inte införa några betydande ändringar i riktlinjerna. Föredraganden är dock medveten om att De gröna på nytt har ingett sina egna ändringsförslag i syfte att försöka uppdatera linjen mellan München och Münchens flygplats, men föredraganden upprepar på nytt att ändringarna som görs i detta betänkande syftar till att korrigera texten, inte uppdatera den.

Syftet med denna omarbetning är att ställa allt till rätta inför den verkliga revideringen av riktlinjerna i början av 2011. Det är viktigt att se till att riktlinjerna är tydliga inför de mer betydande förändringar som kommer att genomföras nästa år. Vi inväntar alla med spänning den verkliga revideringen av riktlinjerna och möjligheten att ytterligare bygga ut det transeuropeiska transportnätet, men för att komma till det skedet måste vi rätta till den nuvarande lagstiftningen. Det är vad vi har gjort här.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Fru talman, jag är mycket tacksam mot talaren och föredraganden. Detta är exakt vad vi har letat efter, så därför har jag på denna punkt inget att tillägga, eftersom jag anser att det beskrivs exakt vad det handlar om.

Jag ska bara inrikta mig på revideringen, var vi befinner oss med den, eftersom det är viktigt att se att den pågår. Med utgångspunkt i grönboken från april 2009 har kommissionen inlett ett offentligt samråd med fler än 300 svar och har inrättat sex expertgrupper, som hjälper till att bearbeta resultaten från samrådet till ett nytt förslag.

Mycket snart kommer ett förslag att läggas fram inför kommissionen, ett dokument som kommer att innehålla metoden för ett inrättande av det nya transeuropeiska transportnätet. Så vi räknar med att detta ska kunna presenteras för kommissionen den 5 maj.

Därefter kommer denna metod absolut att läggas fram för parlamentet och rådet. Kommissionen kommer sedan att börja förbereda förslagen till det nya transeuropeiska transportnätet och finansieringen av detta.

Så vi räknar med att vi kommer att kunna anta detta i kommissionen under första halvåret 2011. Jag är mycket tacksam mot parlamentet för att det inser nödvändigheten av små ändringar och jag ser fram emot att ha en mycket öppen och energisk debatt om de nya grunddragen i det transeuropeiska transportnätet under de kommande månaderna.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, för PPE-gruppen. – (IT) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Jag vill tacka de ledamöter som efter informationen från föredraganden och skuggföredragandena har gjort det möjligt att snabbt slutföra den parlamentariska processen i denna fråga. De har avstått från att lägga fram ändringsförslag som, även om de är godtagbara till innehållet, skulle ha utgjort ett hinder för antagandet av denna kodifierande text.

Vi kan nu förse kommissionen med en grundval för programplaneringen av det transeuropeiska transportnätet för nästa årtionde. Från det ögonblick de tog upp frågan och i det bestämda syftet att påskynda förfarandet, kom föredragandena överens om att inte lägga fram några ändringsförslag som de inte hade enats om med rådet. Utskottet för transport och turism har godkänt de tekniska korrigeringar som behandlades av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet och rådet, och rådet har förklarat att det kan avsluta ärendet i första behandlingen om vi röstar enligt dessa principer, vilket är helt godtagbart.

De få ändringar som gjorts av utskottet för transport och turism stämmer överens med detta mål, och jag betraktar dem som lämpliga och användbara för att presentera en sammanhängande och exakt slutlig text. Därför stöder jag de framlagda ändringsförslagen, även om jag anser att det ändringsförslag som lades fram av gruppen De gröna/Europeiska fria alliansen, vilket redan har röstats ned i utskottet för transport och turism, är olämpligt vid denna tidpunkt.

Även om innehållet i ändringsförslaget – nämligen ändring av en karta kopplad till Münchens flygplats – är godtagbart, kommer det att finnas möjlighet att lägga fram det igen i samband med översynen av det transeuropeiska transportnätet, som till och med skulle kunna äga rum fram till sommaren, eftersom arbetet i kommissionen snabbt går framåt.

Silvia-Adriana Țicău, för S&D-gruppen. – (RO) Detta tekniska dokument gör det möjligt att uppdatera bilaga I genom införande av kartorna över alla medlemsstater och ändra den uppsatta tidsgränsen till 2020. Den fördjupade debatten om en uppdatering av förteckningen över TEN-T-projekt planeras till slutet av året. Förteckningen bör innefatta utbyggnaden av sjökorridorer i Svarta havet, vägförbindelser med Moldavien och Ukraina samt förlängningen av dagens prioriterade projekt 6 och 17 så att järnvägsförbindelsen för höghastighetståg kan nå Bukarest och Constanța.

Vulkanens utbrott på Island har framhävt det europeiska transportnätets svaghet. EU borde ha haft ett effektivt system för omdirigering av passagerare till andra transportslag. Det håller på att bli absolut nödvändigt att bygga ut ett transeuropeiskt transportnät så att järnvägsförbindelser för höghastighetståg kan svara för trafiken inte bara till medlemsstaternas huvudstäder utan även till andra storstäder i EU. En annan allt viktigare sida är utbyggnaden av transporten längs inre vattendängar och de europeiska sjökorridorerna.

Eva Lichtenberger, för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Fru talman! Det transeuropeiska transportnätet är ett ämne som håller oss sysselsatta under denna plenarsession, och bör hålla oss ännu mer sysselsatta. Vi har nu ett omarbetat betänkande. Somliga – Sergio Silvestris till exempel – har uttryckt förvåning över att De gröna har lagt fram ändringsförslag om förteckningen över transeuropeiska transportnät eller sådant som betraktas som en del av detta.

De får inte glömma bort att vad vi har föreslagit rör ett särskilt fall: nämligen där medlemsstaten själv har sagt att denna del av det transeuropeiska transportnätet endast är en matarlinje och därför inte längre kommer att vara av betydelse för oss. Denna berömda färd bana – nu börjar jag låta som Edmund Stoiber, jag tror det är smittsamt och rätt farligt – är något som vi inte vill bygga längre. Man skulle så att säga ha byggt en matarlinje till Münchens flygplats. Detta är därför skälet till vårt ändringsförslag.

I allmänhet anser jag dock att vi med största omsorg bör ägna oss åt revideringen av det transeuropeiska transportnätet, och vi bör överväga en punkt som är särskilt viktig för mig. Det finns en studie av en nederländare – jag vidarebefordrar gärna till kommissionsledamoten när han är här – som för mig är av stor betydelse i den kommande debatten och som visar att kostnaderna för ett stort projekt – och det handlar ofta om stora projekt – i regel underskattas med i snitt 45 procent samtidigt som fördelarna alltid överskattas, eftersom detta behövs för att genomföra projektet. Det betyder att vi fullständigt måste ompröva kostnadsberäkningen för transeuropeiska projekt. Jag uppmanar er att göra det. Det är vårt ansvar att ge medborgarna rättvisande och tydlig information.

Jaroslav Paška, för EFD-gruppen. – (SK) Definitionen av transeuropeiska transportnät är ett grundläggande steg i riktning mot att förbättra transportförbindelserna för bostads- och industriområden i hela EU.

Samtidigt som järnvägar och vägar i norra, västra och södra Europa slutar vid sjöhamnar, har vägar och järnvägar i östra Europa den enorma potentialen att kunna fortsätta österut över hela Asien till Stilla havets kust.

I asiatiska länder som Kina, Japan och Indien sker en betydande ekonomisk tillväxt och de håller på att bli viktiga handelspartner för europeiska företag. Det är därför nödvändigt att samtidigt med utbyggnaden av den interna europeiska transportstrukturen även öppna upp transportvägar i östlig riktning.

Den bredspåriga järnvägslinjen från Vladivostok når EU:s gräns vid Čierna nad Tisou i Slovakien. Det har utarbetats ett projekt för att förlänga denna linje till Wien, vilket kopplar samman den med Donau, hamnarna och självfallet det europeiska nätet.

Enligt mig bör även projekt som detta få mycket stort stöd i framtiden. Tack.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru talman! Ja, jag föredrar nog "gruppfri". Även om vi just nu endast diskuterar en omarbetning av riktlinjerna vill jag ändå ta tillfället i akt och nämna ett projekt som är särskilt problematiskt för Österrike. Tunneln under Brenner utgör en del av järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Berlin och Palermo samt det transeuropeiska transportnätetsprogrammet. Avsikten är att den ska gå mellan Innsbruck och Bolzano.

För närvarande låter EU Österrike, Tyrolen, norra Italien och även södra Tyskland sväva i ovisshet. Det finns risk för att tunneln blir ett svart hål för miljarder euro. Den ursprungliga kostnadsberäkningen på 4,5 miljarder euro från 2002 har för länge sedan överskridits. Experterna räknar med högre konstruktionskostnader i storleksordningen 16 miljarder euro. Dessutom har finansieringen fortfarande inte klargjorts. I princip är det tänkt att projektet ska finansieras delvis av berörda medlemsstater och delvis av EU. Men EU vägrar att ge ett rättsligt bindande löfte för perioden efter 2013. Som en följd av detta får dessa länder sväva i ovisshet.

Det är dock inte allt. För att se till att tunneln utnyttjas till fullo måste naturligtvis även lämpliga matarlinjer anläggas. Det berörda upptagningsområdet sträcker sig från München i norr till Verona i söder. I detta hänseende är finansieringen fullkomligt oklar, inklusive på den italienska sidan. Min begäran är därför att TEN-projekten när de inleds inte får drabbas av otillräcklig planering av ena parten, vilket skulle tvinga de berörda medlemsstaterna att betala kalaset. EU måste ta på sig minst 50 procent av kostnaderna, och planeringen och löfena måste komma i rask takt.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Dessa riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet låter väldigt tekniska i början. Men föredraganden Brian Simpson har redan påpekat att de naturligtvis är avgörande för EU:s framtida ekonomiska utveckling.

Vägarna är ekonomins pulsåder. Det kan vi alla vara eniga om. Vi måste även om och om igen erkänna att EU som ekonomiskt centrum och handelscentrum konkurrerar med de stora ekonomiska centrumen och handelscentrumen i Nordamerika och Sydostasien. Det är därför nödvändigt att vi bygger ut vårt landtransportsystem för hemmamarknaden samtidigt som vi å andra sidan naturligtvis kopplar samman EU:s exportkapacitet med utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet och fortsätter att stärka dem.

Syftet med trafikleder är att ta upp utfartstrafik och omvandla den till infartstrafik och i slutänden föra ut den till kunderna. Den stora frågan i detta hänseende är naturligtvis att utbyggnaden av större trafikförbindelser även syftar till att ge tillgång till området och därmed påverka den ekonomiska utvecklingen – vi får verkligen inte glömma det. Europa är en kontinent med väldigt lång kust och mycket stora hamnar. Dessa hamnar behöver kopplas samman. I detta hänseende är rörligheten central. Vi ska dock inte bara satsa på någon ”just –in –time”-metod. Vi behöver även arbeta på ett kostnadseffektivt, miljömässigt hållbart och miljövänligt sätt. Detta kommer att bli särskilt viktigt i framtiden.

En absolut central fråga kommer att vara om vi kan göra dagens förbindelser i form av väg-, järnvägs- och inre vattenvägsnät i nord-sydlig och öst-västlig riktning till ett verkligt nät, för vi måste erkänna att det finns flaskhalsar här som vi måste komma runt. I detta hänseende finns det naturligtvis vissa saker som man måste ta hänsyn till. När det gäller den längsta transeuropeiska förbindelsen från Palermo till Berlin bör denna förlängas ytterligare via Rostock i riktning mot Skandinavien. Detta är frågor som vi måste ta hänsyn till i framtiden.

(Talmannen avbröt talaren.)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Fru talman! Genom texten vi behandlar i dag uppdateras och konsolideras förfarandet för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Detta bäddar för den definitiva starten på den nästsista och slutliga fasen av översynen, som äger rum i ett EU med 27 stater som är rikare och mer rumsligt komplext och med nya behov i fråga om rörlighet.

Genomförandeorganet för det transeuropeiska transportnätet är nu nästan helt i gång, vi har nästan alla samordnare för korridorerna, och vi hoppas att vi snart kommer att ha de kvarvarande så att de kan verka för de korridorer vi behöver.

Våra grannar, särskilt i Medelhavsområdet, har också enorma förväntningar på detta nät och sina egna nät. Vi ser fram emot att få det meddelande som kommissionen har lovat oss om metoden, vilket kommer att komplettera samrådet och debatterna, innan vi börjar arbeta på en av de mest spännande uppgifterna för utskottet för transport och turism.

Rörlighets- och sammanhållningsnätet håller på att förverkligas. För första gången kommer det att koppla samman det gemensamma området EU-27 på ett integrerat och dynamiskt sätt. De nav som är nödvändiga för att överbrygga gränshindren – hamnar, flygplatser och knutpunkter – kommer att fastställas. Det kommer bland annat att innebära – om ni tillåter att jag flikar in detta – att man bryter igenom mitten av den historiska barriären Pyrenéerna med en djup tunnel. Genom detta kommer följaktligen en plan för Europas framtid på 2000-talet att åstadkommas som har en sådan övertygande kraft att nödvändig finansiering kommer att säkras.

Det är en utmaning för oss, men för tillfället kommer vi att vara ödmjuka och begränsa oss till att godkänna denna första uppsatsning av lagstiftningen, som jag vill gratulera vår ordförande Brian Simpson till.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Fru talman, mina damer och herrar! Transrapid-nätet bör inte omfattas av dessa riktlinjer. Det passar inte in i det europeiska landskapet. Det minskar inte skillnaderna mellan våra nuvarande nät, utan ökar dem. Vi har betalat miljarder för att skapa ett enhetligt nät, och här betalas miljarder på nationell nivå för att motverka detta. Det får inte hända!

Även om Europaparlamentet tidigare har vänt sig emot transrapid-nätet dök det plötsligt upp igen 1996 som ett projekt mellan Berlin och Hamburg. Sedan försvann det plötsligt igen, och ingen vet varför. Lika plötsligt dök transrapid-förbindelsen mellan Münchens flygplats och Münchens centralstation upp 2004. Det stoppades sedan i Tyskland med stöd av Bayerns delstatsregering. Man var överens om att projektet skulle skrotas – ingen ville ha det längre. Det är skälet till att det inte längre får omfattas av dessa riktlinjer.

Efter att ha lämnat sitt ämbete tillsattes Edmund Stoiber, tidigare ministerpresident i Bayern, för att leda kampen för en minskning av byråkratin här i EU. Det är hans ansvar. Det är samtidigt han som nu måste fatta beslutet att detta transrapid-nät inte hör hemma bland dessa riktlinjer. Det är något vi alla bör notera. Vi måste bli av med detta transrapid-nät. Det var en fin modell från ett vetenskapligt perspektiv, men det hör inte hemma i EU. Det hör inte hemma här och hör därför inte heller hemma i dessa riktlinjer.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Fru talman! Jag vill utnyttja tillfället att gratulera föredraganden, Brian Simpson, och samtidigt beklaga att han inte kan vara med oss här i dag. Men vi kommer att klara oss ändå. Jag vill särskilt lyckönska föredraganden till taktiken att i huvudsak låta saker och ting vara oförändrade i riktlinjerna, för det finns en princip som är mycket viktig, nämligen att EU:s lagstiftare är pålitlig och förutsägbar. Den principen uppfylls verkligen i detta betänkande.

För det andra vill jag nämna att vi också behöver ett förslag för framtiden, då vi än en gång kan bestämma vad som verkligen hör till TEN-systemet och vad som inte gör det. Vi skulle kunna genomföra debatten på det sätt som den i viss mån redan genomförs. Vissa talar kraftfullt för att man ska förbinda en stövel med en ö och andra säger att det absolut inte ska ingå. Men det är fel sätt att gripa sig an saken. Vi måste undersöka vad som tillför EU och de europeiska skattebetalarna ett mervärde. Det är dessutom tydligt att stöd bör ges på de ställen där medlemsstaterna redan gör något, där något händer, för då kommer det verkligen att hända något och vi får inte en situation där man gör upp planer för det transeuropeiska nätet som sedan aldrig genomförs. EU:s medborgare och passagerare kommer att vinna på detta, liksom de medlemsstater som slutligen åtar sig att flytta trafiken från vägarna till järnvägssystemet.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Fru talman! Som en följd av järnridåns fall och Centraleuropas integration håller den baltisk-adriatiska korridoren, som vi vet, just nu på att återfå den betydelse den hade före Donaumonarkins fall. EU har naturligtvis redan bekräftat den baltisk-adriatiska korridorens betydelse genom att den norra delen från Gdansk till Tjeckien har fått prioriterad status. Det skulle emellertid vara ännu viktigare att också låta utvecklingen av den södra delen via den österriskiska sydbanan till Italien få samma prioriteringsnivå.

I detta nät, där hälften av allt gods och alla passagerare transporteras, behöver vi särskilt motverka en farlig flaskhalsituation. Koralmtunneln är det enda sättet att varaktigt få bort det hinder som denna flaskhals utgör.

De människor som lever längs med transitvägarna betalar, som vi alla vet, ett högt och allt högre pris för den ökade trafiktätheten. Bara genom att fullständigt utveckla den södra korridoren kan man få till stånd en sådan växling från väg- till järnvägssystem som man inte skulle kunna uppnå genom några andra infrastrukturåtgärder i Österrike.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Just nu när all lufttrafik i hela Europa utsätts för svåra störningar på grund av vulkanutbrottet på Island är behovet av att utveckla alleuropeiska transportnät tydligare än någonsin.

EU bör ge särskilt stöd till utvecklingen av transportinfrastrukturen och sammanlänkningen med de viktigaste europeiska transportvägarna i de länder som har anslutit sig till EU under de senaste åren. Rumänien har tre alleuropeiska korridorer som korsar landets territorium, nr 4, 7 och 9, som alla är nära förbundna med hamnstaden Constanța vid Svarta havet. Jag anser att särskild uppmärksamhet måste fästas vid korridor nr 7.

Donau är en del av den viktiga transeuropeiska vattentransportleden Rhen–Main–Donau, som förbinder Nordsjön och Svarta havet via hamnarna Rotterdam och Constanța. Den skulle kunna bli en verklig ryggrad för transporten i Europa. Man måste emellertid inleda ett samarbete för att dessa transportkorridorer ska få en tydligare profil så snart som möjligt.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Fru talman! De transeuropeiska näten används verkligen för regelbunden trafik i Europa. Man skulle till och med kunna säga att trafiken är en nödvändig ryggrad för hela den inre marknaden, som naturligtvis är ett av våra viktigaste mål i EU. Därför måste vi verkligen vara noga med att se till att alla korridorer faktiskt utvecklas samt fastställa var det finns ett finansieringsbehov och var EU bör koncentrera sina insatser.

Naturligtvis är det tydligt att det alltid finns nationella intressen. Vi har redan sett det i dag – vissa har talat om Donau, andra har särskilt talat om södra Europa och en del har talat om Brenntunneln. Trafikkorridorerna finns i hela Europa. Målet är att de i stort sett ska löpa oavbrutet genom Europa så att inte bara varor utan även människor ska kunna transporteras från A till B. Det är den uppgift vi står inför. Som jag sade tidigare är det naturligt att var och en av oss anser att våra egna regionala krav är viktiga. Vi

måste se till att vi undviker flaskhalsar och framför allt att vi får ett verkligt funktionellt nät för alla transportmedel. Det är vad det handlar om och det är därför också det vi kommer att debattera.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Fru talman! Under denna debatt har Brennertunneln och den nya järnvägslinjen från München till Verona också nämnts. För närvarande transporteras ca 50 miljoner ton gods med vägfordon på denna sträcka, så det finns ett trängande behov av tunneln. Man har emellertid också sagt här i kammaren i dag att det är svårt att finansiera projektet på båda sidor om Brennerpasset – både i Österrike och i Tyskland. Finansieringen på den italienska sidan skulle lätt kunna bli möjlig genom att intäkterna från vägtullarna, från Brennermotorvägen, omfördelades för att finansiera järnvägslinjen. För att detta ska kunna ske är det emellertid nödvändigt att koncessionen för Brennermotorvägen inte blir föremål för ett upphandlingsförfarande – vilket för närvarande är tanken till följd av påtryckningar från EU – utan att den italienska staten får möjlighet att förlänga koncessionen med ytterligare 50 år i stället för att den ges till privata anbudsgivare. Annars får vi ingen korsfinansiering, vilket skulle innebära att det är ytterst osannolikt att TEN-vägen byggs på den italienska sidan.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Fru talman! Parlamentet ska anta denna omarbetning beträffande de transeuropeiska nätverken, och jag vill att kommissionen talar om för mig så tydligt som möjligt när vi kommer att få tillgång till meddelandet om metodiken.

Som ni vet, herr kommissionsledamot, är detta en av det spanska ordförandeskapets prioriteringar och vi passerar nu halvtid. Jag vill därför veta så tydligt som möjligt när vi kommer att få denna text, eftersom parlamentet ska anta omarbetningen nu och därför kommer att ha möjlighet att granska den nya texten.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Fru talman! Jag vill än en gång tacka utskottet för transport och turism för stödet för denna formella omarbetning och jag hoppas att den kommer att godkännas vid omröstningen i kammaren.

Dagens debatt har varit mer omfattande och kommer att bidra till att vi kan lägga fram ett förslag till metod. Kommissionens vice ordförande Siim Kallas kommer att sända förslaget till kollegiet den 5 maj. Det har tagit lite tid, för den nya kommissionen har inte har suttit så länge, och det tar en del tid för det nya kollegiet att utarbeta förslag.

Det jag tar med mig från debatten är att parlamentet ger ett mycket starkt stöd till politiken för transeuropeiska nät. Jag anser att det är mycket svårt att tala om Europa utan en väl sammanlänkad infrastruktur, inom transport, energi eller telekommunikation. Jag anser att debatten kommer att hjälpa oss att utforma vårt förslag till metod, vilket faktiskt innebär att utskottet för transport och turism kommer att kunna ta upp det i maj om allt går enligt planerna.

Saïd El Khadraoui, ersättare för föredraganden. – (EN) Fru talman! Jag vill bara tacka de kolleger som har bidragit till debatten i dag, och på nytt upprepa att vi är ute efter att rätta till misstag i det förflutna och inte efter att göra några omfattande ändringar.

Det kommer senare i samband med den riktiga översynen av riktlinjerna och vi ser naturligtvis fram emot den debatten. Därför kommer föredraganden, Brian Simpson, och jag själv, som samordnare för min grupp, att rekommendera min egen politiska grupp att rösta mot det ändringsförslag som lagts fram av De gröna. Vi hoppas att de andra politiska grupperna kommer att kunna stödja oss i detta avseende.

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum vid nästa plenarsammanträde i Bryssel.

20. Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är betänkandet av Peter van Dalen, för utskottet för transport och turism, om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, föredragande. – (NL) Fru talman! Man skulle kunna tala länge om EU:s sjöfartspolitik. Jag ska inte göra det, utan i stället koncentrera mig på några huvudpunkter och grundläggande teman.

Den första huvudpunkten är sektorns betydelse. 80 procent av världshandeln sker via sjöfarten och EU:s flotta står för 41 procent av den globala marknaden. Inom den europeiska marknaden transporteras 40 procent av allt gods med havsgående fartyg. Det gör sjöfarten till en viktig ekonomisk sektor som måste kunna konkurrera på den globala marknaden. När man inser detta följer den andra punkten automatiskt, nämligen konkurrensen.

Vi vet att många länder runt om i världen stöder sina sjöfartsflottor på mycket olika sätt. Om vi skulle tillåta detta i EU skulle det bara ta ett par år innan alla våra fartyg flaggade ut till länder som Hongkong eller Singapore. Det skulle inte bara skada flottan, utan vad mera är skulle det vara ett slag för hela sjöfartsklustret. Sysselsättningen i land, på banker, skeppsvarv, försäkringsbolag, logistikföretag, utbildningsinstitutioner och företag som aktivt arbetar med innovationer och förbättringar när det gäller flottans miljöprestanda skulle drabbas oerhört hårt om flottan lämnade oss.

På grund av dessa två huvudpunkter uppmanar jag i mitt betänkande medlemsstaterna att fortsätta främja användandet av sin flagg. I detta sammanhang talar vi om att bevilja skattelättnader, till exempel tonnageskattesystemet för fartyg och skattelättnader för sjöfolk och rederier. Det är det enda sättet för oss att se till att både sektorn och sjöfartsklustren fortsätter att vara betydelsefulla i Europa på lång sikt.

I detta sammanhang har jag en fråga till kommissionsledamoten: När tänker Europeiska kommissionen komma med regler för statligt stöd till hamnar? Förslaget ska komma under hösten men jag vet inte vilket år det gäller. Det som är viktigt för mig är att det statliga stödet beviljas på ett öppet sätt och med god ansvarsskyldighet. Vi bör inte inlåta oss på detta genom att stödja stationära terminaler och inte heller hamnar som geografiskt sett ligger mycket nära tredjeländer. I båda fallen skulle det vara detsamma som att prygla en död häst.

I detta sammanhang har jag en kommentar som gäller punkt 5 i utkastet till resolution, där den engelska versionen talar om *flags of convenience*. För mig är det en oriktig benämning och jag skulle ha föredragit något i stil med *substandard ships*. Det vi inte vill ha är när allt kommer omkring flagg och fartyg som kringgår minimikraven i fråga om säkerhet och sociala normer. Vi talar om flaggens kvalitet, och det som vi på nederländska kallar *goedkope vlag* är faktiskt inte självklart synonymt med *flag of convenience*.

Avslutningsvis vill jag nämna en annan huvudpunkt och det är att göra sjöfartssektorn attraktiv för unga människor. EU:s befolkning blir allt äldre och därför måste vi göra mycket mer för våra unga. Det är aldrig för tidigt att börja informera dem om sjöfartssektorn och sjöfarten, och det glädde mig att höra att redare till och med besöker grundskolans lägre årskurser för att informera ungdomarna om hur det är att arbeta till sjöss.

Det var några av de huvudpunkter jag ville lyfta fram så här långt, och jag bemöter gärna ledamöternas och kommissionsledamotens synpunkter när jag avslutar debatten.

ORDFÖRANDESKAP: ROUČEK

Vice talman

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Först och främst vill jag tacka föredraganden för hans utmärkte arbete med denna politiskt mycket viktiga fråga.

Sjötransportstrategin fram till 2018 har använts i mycket stor utsträckning vid utarbetandet av kommissionens EU 2020-strategi, och processen för en ny vitbok om transportpolitiken är på gång. Vi ser att sjötransportstrategin står i förgrunden när det gäller viktig strategisk utveckling i Europa.

Sjöfarten är en av EU:s starka sidor, och det är helt naturligt att vi utnyttjar det vi har byggt upp i det förflutna, men det är också viktigt att vi ser mot framtiden. Vårt viktigaste mål är att trygga och ytterligare öka den europeiska sjöfartens långsiktiga hållbarhet och kapacitet. Detta innebär effektiva, säkra, trygga och miljövänliga sjötransporttjänster. Sjöfarten står för arbetstillfällen av god kvalitet i Europa och stimulerar forskning och industriell innovation i EU.

Vi har också ambitiösa miljömål, och kommissionen har alltid betonat behovet av globala lösningar, särskilt när det gäller minskningen av växthusgaser.

Huvuddelen av arbetet med strategin genomfördes före den ekonomiska krisen. Med hänsyn till konjektur nedgången är strategin fortfarande välgrundad. I detta sammanhang måste tonvikten ligga på att upprätthålla och förbättra den internationella ordningen. Vi står inför hot som protektionism, illojal

konkurrens, undermåliga fartyg eller piratverksamhet. Vi måste hitta bättre sätt att ta itu med dessa frågor, närmare bestämt genom dialog med viktiga handelspartner.

Jag välkomnar de slutsatser som utskottet för transport och turism har kommit fram till samt det betänkande som har lagts fram, och kan försäkra er om att kommissionen redan har tagit itu med många av frågorna genom olika verksamheter för att genomföra strategin, till exempel förslaget om rapporteringsformaliteter för fartyg, som är ett viktigt inslag i det gemensamma europeiska sjötransportområdet utan hinder.

Kommissionens tjänsteavdelningar har också börjat arbeta med en social agenda för sjötransporter samt ett EU-initiativ för e-sjöfart som båda ska läggas fram av kommissionen under 2011.

Jag vill också svara på frågan om riktlinjer för statligt stöd till sjöfarten 2010. Å ena sidan kommer inte riktlinjerna från 2004 att "upphöra att gälla" 2011 även om kommissionen sade att de "kommer att ses över senast efter sju år". Å andra sidan kräver den aktuella krisen med dess allvarliga konsekvenser för sjöfarten en mycket försiktig strategi.

Med avseende på de särskilda åtgärderna håller vi för närvarande på att utarbeta en detaljerad färdplan för genomförandet av strategin som vi planerar att offentliggöra i sommar.

Georgios Koumoutsakos, för PPE-gruppen. – (EL) Herr talman! Kommissionsledamotens anförande fick mig att reagera mycket positivt och jag lyssnade till det med stort intresse, för sjöfarten är verkligen en mycket viktig – jag skulle säga livsviktig – sektor inom EU:s ekonomi.

EU har all anledning att trygga den ledande roll som vi spelar inom denna ekonomiska sektor och upprätthålla en hög standard inom sjötransporten. Utmaningen är att behålla vår ledande roll på den internationella sjöfartsmarknaden och därför behöver vi en effektiv och samordnad sjötransportstrategi.

Det betänkande som vi debatterar i dag, som antogs av en överväldigande majoritet i det ansvariga utskottet, är ett detaljerat betänkande som rör sig i rätt riktning. Jag anser att texten, även som den ser ut nu, utan ändringar, till fullo motsvarar det behov som finns av att vi rör oss längs en tydligt fastställd linje i den riktning som jag nämnde tidigare.

Naturligtvis står den europeiska sjöfarten inför mycket stora utmaningar just nu och också en yttre utmaning. Den första utmaningen är behovet av att öka konkurrensen. Det är ett faktum att den fria konkurrensen är sjöfartens bärande kraft. Men samtidigt behövs det många gånger statligt stöd, eftersom vi ofta måste klara illojal konkurrens från tredjeländer.

Så slutsatsen är att vi måste behålla det statliga stödet, för det har bidragit till att upprätthålla konkurrenskraften hos den europeiska sjöfarten och medlemsstaternas ekonomi. Den andra utmaningen vi står inför är behovet av att stärka och förbättra yrkesutbildningen för arbetskraften inom sjöfartssektorn, eftersom det har skett en drastisk minskning av antalet unga som ger sig in i yrket och det är brist på utbildat sjöfolk.

Vi behöver därför en dynamisk politik. Vi måste verkligen ta itu med dessa två områden och jag anser att betänkandet innebär ett steg i rätt riktning.

Knut Fleckenstein, för S&D-gruppen. – (DE) Herr talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! För det första är vi mycket glada över att vi i framtiden kommer att ha en sjöfartsstrategi i EU, även om vi måste vänta lite längre på omröstningen. Vi förutsätter att detta betänkande kommer att införlivas i betänkandet om framtida transporter och därefter i vitboken.

Genom EU:s sjötransportstrategi 2018 skapar vi ramar för att göra EU:s sjöfartsekonomi mer konkurrenskraftig på internationell nivå, och i strategin har vi för det första bestämt att vi vill att dessa ramar ska skapas med utgångspunkt från ekologiska normer och för det andra att vi vill ha förnuftiga globala sociala normer för sjöfart av hög kvalitet.

Låt mig kort ta upp tre punkter. För det första är sjöfarten en miljövänlig transportsektor, och därför var ett av våra mål att denna ekonomiska sektor ska spela en roll för kampen mot klimatförändringar också i framtiden. Jag är mycket positiv till att vi skapar incitament som de gröna hamnarna, även om vi inte fattar några beslut i dag utan snarare ger kommissionen och rådet i uppdrag att ta reda på vad som är möjligt i detta avseende.

Jag anser att det är precis lika viktigt att upprätthålla den internationella konkurrenskraften – även i fråga om andra transportsätt. Det är därför också lämpligt att kommissionen, med utgångspunkt från vårt förslag, på nytt genomför en konsekvensanalys beträffande övervakningsområdena för utsläpp av svaveloxider i

Nordsjön och Östersjön, för om vi vill ha högre krav här än på andra ställen måste vi ta hänsyn till den internationella konkurrensen och om möjligt se till att det inte leder till att containertransporten flyttas tillbaka till vägarna, vilket skulle vara kontraproduktivt.

Låt mig nämna en sista sak som jag anser är särskilt viktig, nämligen att de stora europeiska hamnarna tas med i planeringen av TEN-näten. Detta är mycket viktigt för oss eftersom hamnarna är viktiga skärningspunkter i transportkedjorna och de kan bara fungera effektivt om intermodaliteten underlättas och stärks.

Det finns många andra punkter som jag skulle kunna nämna här. Jag lyckönskar er, herr van Dalen, till detta utmärkta betänkande. Vi har alla bidragit lite till det och jag vill be er om förståelse för att vi inte vill förstöra detta utmärkta betänkande genom att godkänna era ändringsförslag.

Jean-Paul Besset, för Verts/ALE-gruppen. – (FR) Herr talman! Gruppen De gröna/Europeiska fria alliansen stöder till fullo Peter van Dalens betänkande och rekommendationer. Han lägger fram en balanserad text, vilket är en följd av det nära samarbetet med de andra politiska grupperna som han lyckats få till stånd.

Vi stöder betänkandet eftersom det formulerar tydligt de utmaningar som EU:s sjöfartspolitik står inför, det vill säga en väsentlig ökning av sjöfarten både inom och utanför unionen utan att man gör avkall på miljön eller sociala frågor. Texten överensstämmer med en logisk grund som vi önskar tillämpades inom alla områden – en politik för hållbar utveckling. Den erbjuder positiva vägar för att sjöfarten ska kunna utvecklas under perioden fram till 2018 på bästa möjliga sätt.

Vi understryker särskilt kampen mot missbruket av bekvämlighetsflagg eller fartyg som inte uppfyller normerna. Vi betonar också skyddet mot piratverksamhet. Vi understryker betydelsen av att ha en politik som är utformad inom ramen för ett gemensamt europeiskt hav och den vikt som läggs vid de multimodala förbindelserna mellan europeiska kusthamnar och inlandet. Vi understryker stödet för en förenkling av de administrativa bestämmelserna för inresa och utresa från europeiska hamnar. Vi understryker vikten av att stimulera intresset för yrken inom sjöfarten samt att vidareutbilda arbetskraften. Slutligen understryker vi prioriteringen av miljöfrågor.

Överhuvudtaget kommer vi alltid att stödja sådant som enligt vår uppfattning bidrar till att främja en sjöfartssektor som kan konkurrera med vägtransporter och luftfart. I betänkandet har Peter van Dalen utförligt granskat den globala miljöutmaningen där sjöfarten är en av lösningarna. Den är framför allt ett användbart verktyg i kampen mot den globala uppvärmningen.

Det enda vi beklagar är att det ändringsförslag vi lade fram i syfte att införliva sjöfartssektorn i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inte har tagits upp av föredraganden eller av kommissionen. Enligt vår uppfattning bör ingen ekonomisk sektor avvika från den allmänna regeln, och liksom luftfarts- och vägsektorn måste sjöfarten, även om den bara står för låga utsläpp av gaser, göra sin del för att minska dem. Vi kommer därför att på nytt lägga fram vårt ändringsförslag för kammaren.

Jacky Hénin, för GUE/NGL-gruppen. – (FR) Herr talman, mina damer och herrar! Att säga att unionen behöver en verklig strategi för sjöfartens utveckling är ett milt uttryck, eftersom detta är en viktig fråga för unionens framtid när det gäller såväl livsmedel och ekonomisk och politisk självständighet som miljöskydd.

För att vara effektiv måste strategin vara omfattande och innefatta nybyggnad och reparation av fartyg, hamnar, sysselsättning och utbildning av personal samt säkerhet. Att parlamentet 2006 avslog direktivet om avreglering av hamntjänster är enligt min uppfattning grunden för EU:s sjötransportstrategi.

Parlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta kampen mot missbruket av bekvämlighetsflagg. Detta är positivt, men kampen har ännu inte börjat på allvar. Ytterst är det inte missbruket av bekvämlighetsflagg som vi måste bekämpa utan det faktum att själva företeelsen finns. Annars är alla våra goda avsikter när det gäller säkerhet och skapande av arbetstillfällen dömda att misslyckas.

Det är ett positivt steg att statligt stöd till denna sektor ska medges på villkor att man uppnår sociala och miljömässiga kvalitetskriterier samt främjar sysselsättning och utbildning för sjöfolk från EU:s medlemsstater, eftersom den enda verkliga snedvridningen av konkurrensen inte beror på statligt stöd utan på social, lönemässig eller miljömässig dumpning.

Den bästa garantin för sjöfartssäkerheten är att ha välavlönade, välutbildade besättningar som åtnjuter social trygghet och goda arbetsförhållanden.

Jag är glad över att vi till slut talar om livslångt lärande och stärkande av yrkeskvalifikationer när det gäller sjöfolk. Vi måste nu se till att detta erkänns som en rättighet för allt sjöfolk och få arbetsgivarna att finansiera det.

Jag stöder också de krav som gäller fartygskonstruktioner och stålqualität. Den text som har lagts fram innebär naturligtvis vissa framsteg, men den innehåller fortfarande många motsägelser. Den är fortfarande bunden av dogmen om fri konkurrens utan snedvridning. Den är fortfarande alltför präglad av påtryckningarna från speditörernas lobbygrupper och av de värsta ultraliberala utopiska scenarierna.

Hur kan man till exempel stödja sysselsättningen för EU:s sjöfolk, men också uppmäna till undersökningar för att ta reda på i vilken utsträckning den nya tekniken kan ersätta dem?

Hur kan man försvara en minskning av dumpningen samtidigt som man eftersträvar fri rörlighet för arbetstagare som inte ens har samma rättigheter inom unionen? Hur kan man betona säkerhet när det är egendeklarationer som gäller, och när vissa aktörer, som lockas av möjligheten att tjäna pengar, inte hyser några betänkligheter mot att transportera gods som skulle kunna visa sig vara särskilt farligt för människor och miljö utan att anmäla det?

Det finns fortfarande mycket att göra men vi ska göra det tillsammans, för en sund sjöfartspolitik på hög nivå måste också, och framför allt, respektera de strävsamma män och kvinnor som ofta riskerar sina liv för att tillgodose andras behov.

Anna Rosbach, för EFD-gruppen. – (DA) Herr talman! Detta är ett ambitiöst strategidokument. Jag har emellertid ett par kommentarer.

Mer fraktgodis på EU:s stora floder – fint, men hur tar vi hänsyn till att vattennivåerna under de senaste åren ofta har varit för låga för att en fullastad pråm ska kunna trafikera dem? Om pråmarna bara är halvfylla blir fraktkostnaderna för höga.

Riskbaserade kontroller – men hur kan vi veta att en kolpråm smugglar människor? Det är inte tillräckligt med bara riskbaserade kontroller. Det är naivt att förvänta sig att alla sjöfartsnationer i världen ska följa EU:s höga miljönormer. Många gamla fartyg från tredjeländer kommer tvärtom att dra ekonomisk nytta av detta.

Piratverksamhet – varför nämns detta problem endast i samband med Afrika? Problemet är mycket större i farvattnen runt Indonesien. Det berör ju också EU:s rederier.

Obligatorisk avlämning av avfall – i alla kustnära farvatten bör obligatorisk avlämning av avfall vara en lagstadgad skyldighet för att undvika miljökatastrofer.

Jag anser också att det är beklagligt att vi har lagt ner så många små hamnar. Vi ska satsa på att stärka den kustnära sjöfarten och inte göra den svagare.

En sista punkt – det talas mycket om hur viktig varvsindustrin är för EU. Men var är debatten om en ansvarsfull och miljömässigt sund skrotning av fartyg? Vill vi fortsätta att skicka våra uttjänta fartyg till indiska stränder där de skrotas på ett oansvarigt sätt?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) EU:s sjöfartsfrågor kan inte betraktas isolerat från internationella sjöfartsfrågor. EU är en betydande konkurrent på sjötransportmarknaden, särskilt när det gäller transport av passagerare och containrar. EU:s ställning på den globala marknaden måste stärkas inom denna sektor.

Att förbättra kvaliteten på sjömännens utbildning och deras arbets- och levnadsförhållanden, både ombord och i hamnar och på redder kan räcka långt för att uppfylla detta krav. Det är brist på högkvalificerad arbetskraft inom hela den europeiska sjöfartssektorn, från skeppsbyggeri till fritidsbåtssektorn.

Företag i USA, Asien och Mellanöstern erbjuder många fler möjligheter än sina europeiska motparter. Under dessa omständigheter föredrar europeiska yrkesmän inom sektorn att ta anställning hos rederier eller redare i Dubai eller Kina, medan besättningen på europeiska fartyg utgörs av sjöfolk från Filippinerna eller Indien. Vi måste få slut på denna situation. Sjöfartsinstitutioner i medlemsstaterna måste samarbeta mycket närmare för att harmonisera sina utbildningsprogram samt erbjuda möjligheter till betald praktik och erfarenhetsutbyte med europeiska rederier.

Jag vill också ta upp en annan punkt angående säkerhet som är oerhört viktig och fortsätter att hindra den globala sjöfarten från att fungera smidigt. Jag syftar på situationen på Afrikas horn. Jag välkomnar ingripandena från insatsen Navfor Atalanta som uppfyller sina plikter i området till fullo. Vi måste emellertid inse att det

behövs särskilda investeringar inom försvarsindustrin för att kunna förse militären med fartyg och andra insatsresurser som är mycket mer effektiva än de som den europeiska marinen för närvarande använder.

Säïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Herr talman, mina damer och herrar, herr kommissionsledamot! Jag instämmer till stor del i min kollega Knut Fleckensteins synpunkter och vill först och främst tacka föredraganden, Peter van Dalen, för hans utmärkta betänkande. Han inriktar sig på ett antal viktiga frågor, till att börja med sjöfartens betydelse för vår ekonomi. Han påpekar också att vi måste konkurrera på en global marknad och att vi därför måste uppmärksamma sjöfartssektorns konkurrenskraft, samtidigt som vi strävar efter mer hållbara transporter. Vi måste med andra ord motverka risken för utflaggning. Samtidigt måste vi också konkurrera under lika villkor. Det är därför viktigt att de regler för statligt stöd som har varit på gång under ganska lång tid faktiskt börjar gälla våra hamnar. Jag är säker på att vi måste återkomma till detta i ett senare skede.

Det finns tre viktiga områden att uppmärksamma. För det första anställnings- och arbetsvillkoren. Sjöfartsyrket måste bli attraktivt igen för ungdomar och nuförtiden är det en oerhört svår uppgift. Vi måste öka informationen om karriärmöjligheter både i land och på andra ställen. Detta är vad vi måste bygga på. Arbetsvillkoren måste också förbättras genom att vi ratificerar Internationella arbetsorganisationens konventioner och genomför kontroller på global nivå och självklart inte bara inom EU.

Den andra viktiga punkten – och många av er har redan nämnt den – är sjöfartens påverkan på miljön. I sig är sjöfarten ett hållbart transportsätt men det finns fortfarande stort utrymme för utveckling. På den punkten måste EU spela en ledande roll, bland annat när det gäller förhandlingarna inom Internationella sjöfartsorganisationen.

Slutligen säger det sig självt att säkerheten är mycket viktig. Man kan bara skapa en framgångsrik yrkeskår om yrket kan utövas på ett säkert sätt. Vi måste förverkliga det utvidgade tredje sjösäkerhetspaketet och fortsätta att ge stöd till insatsen Atalanta utanför Somalias kust.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Herr talman! Eftersom jag är den första talaren från Gruppen Alliansen liberaler och demokrater för Europa vill jag börja med att uppriktigt tacka Peter van Dalen. Vi har alla sett att han har ett helhjärtat engagemang för sjöfarten. Det har framgått mycket tydligt.

Vi vet alla hur viktigt detta område är. Under de senaste åren, före krisen, växte sjöfartsekonomin som helhet betydligt mer än andra områden av ekonomin. Sjötransporten spelar naturligtvis en viktig roll i detta sammanhang, och man kan säga att sjöfartsklustren kommer att vara helt avgörande för EU:s framtida utveckling. Det finns också prognoser som förutsäger att transportsektorn, nu när vi har kommit igenom den värsta krisen, kommer att börja växa igen och att sjötransporten då kommer att få allt större betydelse. Nittio procent av vår export och import transporteras via hamnarna. Naturligtvis är det i detta avseende viktigt – vilket redan har nämnts – att hamnar och förbindelser med inlandet uppmärksammas i tillräcklig utsträckning i samband med korridorer och transeuropeiska nät.

Vi behöver nytt blod. Om transporterna ökar inom sjöfartssektorn behöver vi naturligtvis också människor som vill arbeta inom området. För att kunna uppnå detta behöver vi utbildning av hög kvalitet som också harmoniseras inom hela EU, och samtidigt behöver vi marknadsföra detta område. Unga behöver helt enkelt upptäcka vilka framtidsutsikter de skulle ha inom sjöfarten. Vi vill ha goda arbetsförhållanden – det är också något som vi kan och vill harmonisera i hela EU.

Miljöaspekten har redan nämnts. Sjöfarten är mycket miljövänlig, särskilt när det gäller koldioxidutsläpp. Det finns fortfarande stort utrymme för förbättringar när det gäller kväveoxid och svavelutsläpp. Det behövs insatser här, både inom själva sektorn och också inom EU i allmänhet, eftersom detta, som redan nämnts, är oerhört viktigt då den internationella konkurrensen inom sjöfarten är mycket stark. Inom EU har vi en ganska ledande roll på detta område, men vi måste se till att vi också behåller den. I enskilda fall kan vi också behöva statligt stöd för att kunna uppnå detta. Vi måste se till att vi arbetar tillsammans för att utveckla denna sektor ytterligare.

Sammanfattningsvis är sjöfarten ett tydligt framtidsområde och därför är det bra att vi utarbetar en långsiktig strategi.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot! Det är viktigt att vi bedriver en europeisk sjöfartspolitik som är ambitiös och långsiktig. Inom ramen för denna politik måste man ta hänsyn till faktorer som är specifika för sektorn och bemöta de utmaningar som den står inför.

Sjöfarten är en strategisk sektor för EU i flera avseenden, framför allt på grund av den roll den spelar när det gäller tillväxt och sysselsättning, den internationella dimensionen samt de aspekter som rör miljö och hållbar utveckling. Det har nämnts att 80 procent av världshandeln sker med sjötransporter. I meddelandet från kommissionen och i Peter van Dalens betänkande visar man oss den väg vi måste gå, sätter upp strategiska mål och fastställer viktiga åtgärdsområden för EU:s sjöfartspolitik.

Jag vill personligen betona vissa punkter som min kollega, Dominique Vlasto, och jag har fört fram i utskottet för transport och turism, nämligen att EU måste agera för att stärka sjöfartssektorns konkurrenskraft, och att det särskilt innebär att förbättra arbetsförhållanden och karriärmöjligheter inom sektorn, utan att skilja målet om konkurrenskraft från målen om hållbar utveckling, sund konkurrens och säkerhet. När det gäller miljöaspekterna bör EU:s politik främja att externa kostnader internaliseras och att övervakningsområden för utsläpp inrättas. För att föregripa en ökad sjöfart måste vi slutligen främja investeringar som syftar till att modernisera och öka kapaciteten hos hamninfrastrukturerna.

Det är viktigt att Europaparlamentet delger sin vision för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018. Jag hoppas att Peter van Dalens utmärkta betänkande, som har fått ett mycket brett stöd inom kommissionen, kommer att få ett lika brett stöd från parlamentet, vilket kommer att ge oss en stark grund för framtida förhandlingar.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Sjöfarten håller på att bli oerhört viktig för EU. Med tanke på att sjöfartssektorn är konkurrensutsatt inte bara på gemenskapsnivå utan framför allt på global nivå bör vi betona betydelsen av att öka sjötransportens andel av vår transportverksamhet som helhet, både inom och särskilt utanför gemenskapen. Det bör emellertid understrykas att det fortfarande finns EU-medlemsstater med på Paris-samförståndsavtalets svarta eller grå lista. Därför uppmanar vi medlemsstater och redare att anstränga sig för att komma med på nämnda samförståndsavtals vita lista.

Mot bakgrund av de olyckor till sjöss som inträffat under de senaste åren anser jag dessutom att europeiska center för ingripande vid olyckor till sjöss behöver inrättas i alla medlemsstater med tillträde till havet.

Herr kommissionsledamot! Jag vill utnyttja tillfället och debatten för att på nytt upprepa min begäran till kommissionen att dra största möjliga fördel av EU:s direkta tillträde till Svarta havet, ett område av särskild geostrategisk betydelse. I detta avseende bör kommissionen, liksom när det gäller de andra europeiska haven, offentliggöra inbjudningar att lämna förslag till utveckling av sjöfartskorridorer i Svarta havet. Förbindelsen mellan hamnarna Rotterdam och Constanța genom Rhen-korridoren, Main-kanalen och floden Donau minskar avståndet mellan Nordsjön och Svarta havet med 4 000 kilometer. Därför anser jag att detta är mycket viktigt och jag ber kommissionen och medlemsstaterna att påskynda genomförandet av det prioriterade projektet nr 18.

Även om transporter med fartyg orsakar mindre föroreningar har Europaparlamentet begärt att fartygstransporter ska ingå i systemet för handel med utsläppsrätter, särskilt när det gäller sjötransporter.

Skeppsvarven står inför ekonomiska svårigheter, särskilt i denna tid av ekonomisk och finansiell kris. För närvarande kan inte företrädarna för varvsindustrin se någon lösning för att övervinna den aktuella ekonomiska krisen.

Den europeiska sjöfartssektorn står inför en allt större brist på utbildat sjöfolk. Den sociala aspekten och de arbetsvillkor som sjöfararna inom EU åtnjuter är nära kopplade till den europeiska flottans konkurrenskraft. Jag anser att det inom denna sektor behövs åtgärder för att underlätta arbetstagarnas rörlighet utan oberättigade hinder och begränsningar.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Herr talman! Jag vill särskilt gratulera Peter van Dalen och även min kollega Knut Fleckenstein till detta utmärkta initiativ, som har tagit Europaparlamentets ambition för EU:s sjöfartspolitik ett steg framåt, och jag vill även tacka dem för deras generositet att godta en stor del av mina rekommendationer.

Det färdiga betänkandet innehåller så viktiga aspekter som exempelvis anpassning av hamnar och fartyg efter behoven hos personer med nedsatt rörlighet och ratificering av ILO:s sjöarbetskonvention från 2006. Dessutom uppmanas sektorn att införliva konventionen i sin praxis. En annan viktig aspekt är de många förslag som rör professionell utbildning av sjöfolk på alla nivåer för att motverka att yrkesgruppen undervärderas och utnyttjas.

Det föreslås även att Internationella sjöfartsorganisationen ska leda kampen mot föroreningarna genom både alternativ för att bunkra bränsle och för att minska utsläpp av svavel med hjälp av intelligenta transportsystem, till exempel satellitsystemet Galileo.

I betänkandet föreslås också att åtgärder erkänns som syftar till att utöka bekämpningen av piratverksamhet och stöd till insatsen Atalantas allt större verkningskraft samt behovet av att förbättra kvaliteten på fartygens utformning för att anpassa dem efter strängaste tillgänglighets- och säkerhetsstandarder.

Slutligen välkomnar jag särskilt erkännandet av hamnarnas roll i de nya transeuropeiska näten, bland annat deras viktiga förbindelser med inlandshamnar eller inlandsterminaler och logistikplattformar.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Herr talman! Den strategi som vi diskuterar i dag är oerhört ambitiös och när det gäller den grundläggande inriktningen har Georgios Koumoutsakos, föredragande från vår politiska grupp, redan tagit upp allting som jag ville säga.

Jag skulle ändå vilja säga någonting som ledamot av utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor i samband med det mycket intressanta och banbrytande initiativet att öka e-sjöfarten, ett nätverk för övervakning av sjöfarten. Jag instämmer personligen i kommissionens text, som syftar till att skapa ett integrerat informationshanteringssystem för att identifiera, övervaka, lokalisera och rapportera alla fartyg till sjöss och deras last.

Liknande åtgärder för elektronisk övervakning vidtas även av Frontex, som en del av kampen mot olaglig invandring, men jag vet inte hur pass utvecklade dessa är. Jag vill därför fråga om vi tar hänsyn till detta, om kommissionen måste klargöra någonting i sitt meddelande, om det bör finnas särskilda, åtskilda behörigheter för varje organ eller om denna information kanske bör kombineras, så att vi får ett bättre resultat i båda riktningarna.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Herr talman! Jag vill ta upp två punkter som föredraganden har nämnt men inte behandlat i detalj.

Den första punkten gäller piratverksamhet, och alla rekommendationerna här är bra, men ofrånkomligt allmänna. Kanske kan vår erfarenhet från lärdomarna av insatsen Atalanta i större utsträckning bidra till de regler för självskydd som IMO har rekommenderat, med tanke på att piratverksamheten sannolikt kommer att växa och vår union inte kan utföra detta slags insatser inom hela det havsområde som EU:s handelsflottor rör sig.

Den andra punkten gäller behovet av en bättre utvecklad förbindelse mellan sjöfartssektorerna till sjöss och i inlandet, med tanke på den komplexa verksamheten på dessa områden. Detta blir exempelvis tydligt genom sammanlänkningen av ekonomiska, sociala, miljömässiga och politiska faktorer i fallet med Donau och Svarta havet.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Den första frågan berör en rapport som vi har bett kommissionen lägga fram om Marco Polo-programmets verkan. Den andra frågan gäller möjligheten eller snarare de framtida lagstiftningsförslagen om en stärkt roll för EU:s hamnar inom den globala sjöfartslogistiken.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Herr talman! Jag har bett att få ordet för att klargöra att jag i mitt första betänkande försummat någonting som inte heller mina kolleger här har nämnt. Jag vill särskilt belysa Europeiska sjösäkerhetsbyråns roll. Jag har och flera andra kolleger fick nyligen tillfälle att besöka Europeiska sjösäkerhetsbyrån, som utför ett viktigt och centralt arbete för utvecklingen av EU:s sjötransportstrategi. Byrån behöver vårt stöd och jag anser att den information och de tekniska hjälpmedel som den har inte bara hjälper sjöfartstransporten inom unionen, utan även kan hjälpa de andra sektorer som precis har nämnts, särskilt i fråga om exempelvis information som även kan utvärderas och användas av Frontex.

I ärlighetens namn, och detta är min sista kommentar, så utför Europeiska sjösäkerhetsbyrån ett viktigt arbete som vi måste erkänna och ta hänsyn till när vi diskuterar EU:s sjöfartsstrategi.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Detta har varit en fascinerande debatt som definitivt stärker Peter van Dalens utmärkta betänkande. Jag anser att det är ett väl utfört arbete, eftersom det inte finns någonting svårare än att författa ett betänkande om en allmän strategi, därför att strategier är verktyg som verkligen har långtidsperspektiv, men samtidigt måste vara inriktade på huvudfrågorna.

Vi arbetar nu i kollegiet för att utarbeta en utförlig färdplan för genomförande. Vi skulle kunna lägga fram denna till sommaren. Jag vill här ta upp tre specifika frågor. Den första gäller riktlinjerna för statligt stöd till hamnar. Detta diskuteras för närvarande i kommissionens generaldirektorat för konkurrens tillsammans med en före detta kommissionsledamot med ansvar för konkurrens, och denna diskussionsgrupp vill att vi i kommissionen samarbetar efter samma riktlinjer, vilket kommer att ta lite tid. Jag kan inte ge några exakta tidsramar, men vi arbetar på det.

Angående Marco Polo så har vi diskuterat de frågor som rör det transeuropeiska transportnätet, så diskussionen kommer att beröra detta.

När det gäller hamnarna så finns ingen lagstiftning på väg i det här skedet.

Slutligen vill jag återigen tacka er, herr talman och ärade ledamöter, för den här debatten. Den har verkligen varit givande för kommissionen.

Peter van Dalen, föredragande. – (NL) Herr talman! Tack till er och tack till alla ledamöter. Jag anser att det här betänkandet är ett bra exempel på konstruktivt samarbete mellan de olika grupperna.

Jag vill ta upp tre huvudfrågor som några av er redan har nämnt. Först och främst miljön, som är mycket viktig. Miljöprestandan för våra fartyg måste förbättras avsevärt och i mitt betänkande anger jag ett antal alternativ för detta syfte, framför allt alternativet att införa en avgift på bunkerbränsle som har låg miljöprestanda. Jag undrar om kommissionen skulle vilja överväga detta på nytt.

Sedan konceptet ”gröna hamnar”, som vissa ledamöter har valt att kalla det. I gröna hamnar skulle miljövänliga fartyg få snabbare behandling och även betala lägre hamnavgifter. Ett sådant koncept är en belöning för gott miljöbeteende. På detta sätt kan man faktiskt kombinera ett system med positiva och negativa incitament. Den som har goda miljöresultat belönas och den som inte klarar nivån blir mycket snabbt barskrapad. Jag förespråkar starkt detta system.

När det gäller säkerheten så sade en av ledamöterna att medlemsstaterna mycket snabbt måste genomföra det tredje sjöfartspaketet. Detta är nödvändigt. Silvia-Adriana Țicău nämnde samförståndsavtalet. Och ni har helt rätt, kontrollerna övergår nu till riskbaserade kontroller, som är mycket bättre än fasta procentsatser. Detta gör att kontrollerna får ett enormt uppsving och att gott uppförande belönas. Det vill säga: fartygen måste uppföra sig väl. Slovakien står fortfarande inte på den vita listan och måste därför anstränga sig extra på detta område.

Jag har särskilt framhåvt varvsindustrin och underhåll av fartyg. Vi vet att i tider med konjunkturedgång åsidosätts snabbt underhållet. Vi kan helt klart inte låta detta ske, och klassificeringsorganen är särskilt hårt ansatta för närvarande.

Vi stöder till fullo insatsen Atalanta som syftar till att bekämpa piratverksamhet. Detta är en bra insats som redan har visat sig vara framgångsrik. Så sent som i förra veckan hjälpte en fregatt från den nederländska flottan ett tyskt handelsfartyg. Sådant samarbete förefaller idealiskt för mig. I det här fallet var alla rederier tvungna att samarbeta och segla i konvoj, eftersom ingen av dem kunde göra det ensam.

Till sist vill jag tacka kommissionsledamoten och kommissionen. Vi ser fram emot att det här betänkandet omsätts i en färdplan.

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum om två veckor under sammanträdesperioden i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Sergio Berlato (PPE), skriftlig. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Den europeiska sjötransportsektorn har en central roll på den globaliserade marknaden. Betydelsen av den stöds av viktig statistik: 41 procent av den globala flottan förvaltas av EU-länder.

Till följd av allt mer statligt stöd inom sjötransportsektorerna i tredjeländer ökar dock trycket på den europeiska flottans konkurrenskraft. Jag uppmanar därför kommissionen att snabbt lägga fram nya regler för statligt stöd, i syfte att utveckla rättvisa internationella handelsvillkor för sjöfarten.

Enligt färskastudier beräknas sjötransporten i medlemsstaterna öka från 3,08 miljarder ton under 2006 till 5,3 miljarder ton under 2018. Jag instämmer därför i det som sägs i betänkandet, med andra ord håller jag med om att det är en prioritet att bygga ut den europeiska hamninfrastrukturens kapacitet, i syfte att stödja sjötransportsektorns tillväxt.

Till sist anser jag att sjöfartsyrkana bör främjas mer bland unga EU-medborgare med hjälp av lämplig information, som för närvarande tycks saknas. Enligt min mening kan den ökande bristen på yrkesmän inom den europeiska sjötransportsektorn på lång sikt leda till att sektorn försvagas.

Danuta Jazłowiecka (PPE), skriftlig. – (PL) Mina damer och herrar! En granskning av situationen för EU:s sjötransport kan leda till ambivalenta slutsatser. Å ena sidan vittnar de uppgifter som har lagts fram om att fartyg flaggade i medlemsstaterna har en enorm andel både av den globala och den EU-interna transporten. Detta understryker gemenskapens betydelse när det gäller att införa ny teknik och nya organisationssystem, särskilt inom miljöskydd och förbättringar av besättningens levnadsstandard. Å andra sidan kan man observera en allt starkare konkurrens från tredjeländer, särskilt sådana fall som går under begreppet bekvämlighetsflagg. Anmärkningsvärt är även den ökande oviljan hos unga människor att börja arbeta inom denna obestridligt svåra sektor. Kortfattat är situationen för sjötransportmarknaden i EU inte illavarslande, men utsikterna får oss heller inte att känna oss optimistiska. Personligen anser jag att sådana åtgärder bör prioriteras som syftar till att hjälpa inlandssjöfarten och garantera optimala förbindelser mellan godstransportsektorerna till sjöss och på land. Jag företräder regionen för Oderflodens övre flodområde och kan där se hur lite man i denna region utnyttjar flodhamnarnas potential, framför allt med tanke på att detta är en transportled som förbinder Tjeckiens, Polens och Tysklands inland med Szczecin kusthamn. Även denna aspekt bör vi ha i åtanke i sammanhanget EU:s sjötransport, så att de åtgärder som har vidtagits som en del av den politik vi håller på att diskutera bidrar till att utveckla hela gemenskapen, inte enbart kustområdena.

Vilja Savisaar (ALDE), skriftlig. – (ET) Herr talman, herr van Dalen, mina damer och herrar! 41 procent av världens flottor hör till Europa, och ändå ger beklagligt nog vissa andra länder mer stöd till sina flottor och rederier än vad EU:s medlemsstater gör, eller föreskriver mindre stränga säkerhets- och miljökrav för fartyg.

Europa måste garantera sina sjömän bättre arbetsvillkor, säkra fartyg och en mer miljövänlig sjöfart. För att kunna göra detta bör vi kräva, eller kanske uppmana, medlemsstaterna att stödja de statliga sjöfartssektorerna eller garantera att de fartyg som finns i respektive stats register följer den konvention som har ratificerats samt de internationella kraven. Även om sjötransporten är mer miljövänlig än väg- och lufttransporten kan föroreningarna minskas ytterligare.

Jag hoppas att det här förslaget till förändring kommer att göra framtida dockningsverksamhet mer effektiv och mindre förorenande, något som definitivt kommer att underlättas av papperslösa förfaranden och ökad användning av intelligenta transportsystem. Det främsta målet med intelligenta transportsystem är emellertid inte att minska föroreningarna, utan att öka effektiviteten och garantera bättre konkurrens.

Sjöfartssektorns säkerhet är mycket viktig. Vi måste göra allt för att garantera säkerheten för våra sjömän, passagerare, fartyg och varor, samtidigt som vi inte kan lösa det här problemet med förbundna ögon. Vi måste ha ett bredare perspektiv på situationen och hitta lösningar på de problem som finns här.

Kort sagt vill jag säga att sjöfartsrelaterad verksamhet är en mycket viktig del av ekonomin och många europeiska medborgares vardag. Vi måste därför göra allt för att garantera konkurrenskraften och hållbarheten inom sektorn, samtidigt som vi inte får glömma miljömässiga och mänskliga faktorer.

21. Europeana – nästa steg (kortfattad redogörelse)

Talmannen. – Nästa punkt är en kort presentation av ett betänkande av Helga Trüpel, för utskottet för kultur och utbildning, om Europeana – nästa steg (KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, föredragande. – (DE) Herr talman, kommissionsledamot Kroes! Europeana är tänkt att bli EU:s största digitala kulturprojekt. Vad innebär Europeana? Det är ett digitalt bibliotek, ett digitalt museum och ett digitalt arkiv för vårt europeiska kulturarv. Avsikten är att alla medborgare ska få tillgång till denna digitala resurs, inte bara inom EU, utan över hela världen. Projektet Europeana inleddes i november 2008 och 1 000 kulturinstitutioner har bidragit till dess tillkomst. Projektet har 150 partnerorganisationer. Hittills har omkring sex miljoner verk från vårt europeiska kulturarv digitaliserats. Senast i juni 2010 räknar man med att det ska finnas tio miljoner digitaliserade verk och fram till 2015 beräknas siffran uppgå till femton miljoner.

Som ni märker är detta ett mycket ambitiöst arbete som är mycket viktigt för EU. Fram till i dag har projektet finansierats genom programmet eContentplus och medlemsstaterna. Emellertid har medlemsstaternas digitaliseringskvot varierat kraftigt. Frankrike går i spetsen med över 40 procent, Tyskland ligger på ungefär 16 procent, men många andra medlemsstater är långt efter, samtidigt som detta, som ni minns, är tänkt att vara vårt gemensamma flaggskepp för europeisk digital kulturpolitik.

Särskilt viktigt är att vi förstår att det finns en offentlig kulturinstitution, som av förklarliga skäl är avsedd att utgöra stark konkurrens till överenskommelsen i ärendet om Google Book Search, eftersom vi inte vill att

vårt europeiska arv rätt och slätt utlämnas till ett monopol. Vi vill ha en offentlig resurs, i bästa europeiska anda, för vårt europeiska kulturarv. Vi vill även upprätthålla allmänhetens inflytande, eftersom det innebär att EU-medborgarna även kan ha ett genuint politiskt inflytande.

Det finns inga problem i fråga om verk som inte längre är upphovsrättsligt skyddade eller som hör till allmängodset. Däremot är mycket mer komplicerat när det handlar om anonyma verk, det vill säga verk som fortfarande är upphovsrättsligt skyddade, men som det är mycket svårt att spåra rättighetshavarna till. Ytterligare en annan sak är det med verk som är upphovsrättsligt skyddade. Om Europeana en dag också ska omfatta upphovsrättsligt skyddade verk måste privata nedladdningar avgiftsbeläggas, eftersom vi annars kommer att förstöra vårt kulturella mervärde på kulturmarknaden.

Därför vill jag att vi från politisk synpunkt å ena sidan frambringar en snabb och effektiv digitalisering, samtidigt som vi å andra sidan bevarar upphovsrätten, eftersom vi endast på detta sätt kan bevara den kulturella mångfalden. Följaktligen måste vi enas om lösningar för anonyma verk och göra mycket noggranna eftersökningar för att hitta de personer som är rättighetshavare. När vi nu diskuterar den nya strategin efter Lissabonstrategin – EU 2020 – och när det handlar om att modernisera vår ekonomi och utveckla det digitala samhället, det kunskapsbaserade samhället och den kulturella mångfalden, är den absoluta huvudfrågan för mig från politiskt perspektiv att Europeana även till viss del måste finansieras genom programmet EU 2020, naturligtvis med hjälp av medlemsstaterna. Det måste vara ett gemensamt europeiskt projekt. Vi behöver därför även en kampanj för att få fler att delta i Europeana, så att vi förhoppningsvis hittar ytterligare privata sponsorer. Vi måste emellertid klargöra att våra medborgare, framför allt unga, måste bli mer medvetna om att resursen finns. Många känner fortfarande inte till det. Detta är en gigantisk uppgift som vi nu måste ta oss an gemensamt.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Herr talman! Europeana är ett projekt av största vikt, som kan göra Europas kulturarv tillgängligt för hela världen. Som vi alla vet är det inte bara ett bibliotek, utan även ett virtuellt museum och arkiv. Jag önskar att var och en av oss här i kammaren kunde säga att alla verk av de stora nationella upphovsmännen, i mitt fall till exempel Chopin och Marie Curie (född Skłodowska eller Słowacki), kunde bli tillgängliga på Internet. Jag vill nämna tre viktiga faktorer. För det första, i fallet med Europeana, får vi inte tillåta sämre kvalitet. Här måste vi vara försiktiga i projektet. För det andra krävs en lösning i fråga om upphovsrätten för anonyma verk och verk som inte längre finns i tryck. För det tredje har jag ett stort önskemål till Neelie Kroes att hon ska påskynda digitaliseringen i medlemsstaterna, om vi vill kunna vara stolta över detta fantastiska flaggskeppsprojekt i framtiden.

Jag vill tacka Helga Trüpel för ett utmärkt betänkande.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Som föredragande för yttrandet från utskottet för industrifrågor, forskning och energi över betänkandet "Europeana – nästa steg" välkomnar jag att betänkandet nu har färdigställts och hoppas att rekommendationerna i det kommer att antas av kommissionen. I debatten hittills i frågan har en mängd olika aspekter diskuterats, till exempel IT-strukturen, förvaltningen av Europeanas webbplats, fri tillgång till biblioteksinformation, behovet av att standardisera digitaliseringen och problemet med mediabevakningen av webbplatsen. Några av dessa aspekter förekommer i betänkandet. Det ger mig hopp om att vi har lyckats skapa ett uttömmande betänkande.

Jag hoppas dock att debatten kommer att fortsätta i framtiden angående vissa aspekter, till exempel förvaltning av webbplatsen, finansieringsmetoder och framför allt webbplatsens upplägg i form av en gemensam databas och inte en portal. Jag hoppas att Europaparlamentets rekommendationer vid sidan av kommissionens reflektioner kring ovan nämnda aspekter kommer att omsättas i ett framgångsrikt projekt. Europeana kan bli ett framgångsrikt projekt för EU om det bygger på EU:s värderingar och ideal och är inriktat på europeisk kulturinformation.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Herr talman! Till att börja med vill jag tacka Helga Trüpel för detta utmärkta betänkande. Jag har lärt känna henne väl genom utskottet under fem år nu, och jag vet att oavsett vad hon gör så gör hon det med stor omsorg och professionalitet, och det här är ett bra bevis på det.

Detta är ytterligare ett exempel på det slags projekt som vi behöver i Europa, eftersom EU betraktas som en värdegemenskap, samtidigt som det också är en stark kulturgemenskap. Vi har 27 olika medlemsstater med en oerhört rik och varierad kultur.

Om det är möjligt att i en tid när informationsvägarna hela tiden ökar göra information mer lättillgänglig för människor, så är det här det slags europeisk rikedom som är värt att investera i och söka resurser för. På detta sätt kommer även alla mindre länder att få möjlighet att föra fram sina egna unika och särskilda kulturer.

När bredbandstekniken väl har nått ut till alla genom kommissionens och medlemsstaternas arbete kommer principen om jämlikhet att förverkligas genom att kulturella tjänster tillhandahålls i elektroniska bibliotek, museum och arkiv.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Min politiska grupp och jag själv personligen är inte särskilt förtjusta i omfattande program och institutioner eller enheter som sträcker sig utöver vad som är nödvändigt. Europeana är dock inte en sådan enhet, utan faktiskt någonting mycket viktigt, särskilt som vi lever i en tid av visuell, och inte skriftlig, kultur. Som Neil Postman har visat i sin enastående bok "Underhållning till döds" innebär detta att den visuella kulturen devalverar den allmänna debatten och gör oss till fattigare medborgare. I sin tur innebär detta att om ett projekt har chans att förbättra läsvanorna, har det även chans att förbättra medborgarnas medvetande, och på detta sätt skulle EU bidra till att förbättra kvaliteten på medborgarnas utbildning och funktion, vilket skulle göra EU-medborgarna mer aktiva, klokare och till bättre medborgare.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Herr talman, mina damer och herrar! Vi diskuterar ett initiativ som kan visa sig vara en äkta skatt för unionen och jag skulle i det här skedet återigen vilja tacka föredraganden, Helga Trüpel, för det enastående betänkande som hon har lagt fram.

Vi talar om ett slags elektronisk magasinering av EU-staternas kultur, som kommer att ge tillgång till grundläggande kulturinformation, och jag skulle här vilja understryka att Europeanas framgångar kommer att vara beroende av det format som vi i slutändan beslutar att ge projektet. Med detta menar jag att vi inte vill ha ett Europeana som är en kopia av en elektronisk plattform som redan finns, till exempel Google eller Wikipedia.

Vi vill ha en seriös och tillförlitlig källa med det slags information som är av vetenskaplig vikt och vetenskapligt värde, en källa där immateriella rättigheter skyddas och innehållet är garanterat seriöst. Jag anser att detta garanteras genom de ändringsförslag som har lagts fram och den debatt som vi har haft i utskottet för kultur och utbildning i frågan. Det som inte kan garanteras är naturligtvis medlemsstaternas intresse för att använda det här verktyget i syfte att föra fram sin kultur.

Här måste vi alla inta vår roll och förklara hur viktigt projektet är för våra nationella regeringar och medlemsstaternas medborgare, så att det får genomslagskraft och vi alla kan använda det på bästa möjliga sätt på medellång sikt.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Herr talman, mina damer och herrar! Först och främst vill jag återigen framföra mitt uppriktiga tack till Helga Trüpel för det verkligen utmärkta betänkande som vi diskuterar i dag.

Jag anser att detta är ett lysande projekt som kommer att göra Europas mångfasetterade kulturarv tillgängligt för Europas och hela världens medborgare i ett digitalt bibliotek online. Fortfarande krävs dock ytterligare gemensamma insatser från vår sida för att projektet faktiskt ska bli framgångsrikt. En betydelsefull förutsättning för detta är enligt min grupp fri tillgång – vilket även så långt möjligt innebär kostnadsfri tillgång – till vårt kulturarv via Europeana.

I de gemensamma diskussionerna har vi kommit fram till bra kompromisser, som tillvaratar intressena hos upphovsmännen till de skyddade verken, samtidigt som den nödvändiga fria tillgången garanteras, och jag vill verkligen uppmana kommissionen att ta hänsyn till och anta dessa förslag i framtiden.

En annan förutsättning är att medlemsstaterna blir mer medvetna om sitt ansvar. För mitt eget land innebär detta att det inte kan godtas att Goethe blir tillgänglig på polska och franska, men inte på ursprunglig tyska. Här måste vi alla gemensamt uppmana medlemsstaterna mera bestämt att återigen tillhandahålla lämpliga finansiella resurser i syfte att göra Europeana till en verklig framgång även på denna nivå.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Med tanke på de fördelar som tillgången till Europeana ger EU-medborgarna anser jag att det digitala innehåll som redan finns måste bli tillgängligt på alla EU:s officiella språk. Jag anser också att det är ytterst viktigt att människor med funktionshinder får tillgång till Europeanas digitala innehåll. Med detta i åtanke krävs inte bara ett hållbart format, utan även en tillgänglighet som är anpassad efter deras behov.

Vi rekommenderar att kommissionen uppmanar leverantörer av digitalt innehåll att certifiera de webbplatser som det hänvisas till på Europeana. Sist, men inte minst, anser jag att det är viktigt att systemet är hållbart i fråga om finansiering och utveckling av projektet Europeana. Jag ber kommissionsledamoten att också säga ett par ord om granskningen av direktivet om harmonisering av vissa aspekter av upphovsrätt och närstående rättigheter i informationssamhället.

Neelie Kroes, *kommissionens vice ordförande*. – (EN) Herr talman, ärade ledamöter och framför allt naturligtvis fru Trüpel! Vi är fullständigt fascinerade av ert betänkande. Vi välkomnar det. Jag anser att "Europeana – nästa steg" sannerligen bara är början på ett mycket utmanande äventyr och för övrigt tyder på det starka politiska stöd som finns för fortsatt utveckling av Europeana som en gemensam portal för Europas rika och mångfasetterade kulturarv i den digitala tidsåldern.

Så jag vill tacka föredraganden, Helga Trüpel, för hennes arbete och även framföra mina gratulationer till profileringen, eftersom redan profileringen i sig är unik: "Europeana" – man behöver inte förklara vad det handlar om.

Kommissionen kan även stödja det alternativa förslaget till resolution, som enligt de uppgifter som jag har fått är en överenskommelse mellan de största politiska grupperna i parlamentet.

Detta är ett ambitiöst projekt och jag vill återigen säga att det bara är en början. Projektet syftar till att tillgängliggöra digitaliserade böcker, tidningar, kartor, museumobjekt, audiovisuellt material och ljudarkiv från hela Europa på Internet. Detta är viktigt för att trygga tillgången till kultur i den digitala tidsåldern. Inte enbart för att det, som Marek Henryk Migalski sade, gör oss till bättre medborgare. Här får vi avvakta och se, men hur som helst så ger det möjligheter till mer glädje, eftersom kulturella upplevelser i de flesta fall så att säga är glädjefyllda upplevelser.

I parlamentets betänkande understryks med all rätt att det även finns en ekonomisk faktor. Digitaliseringen och tillgängligheten online till vårt kulturarv kommer att gynna flera olika verksamhetsområden, till exempel utbildning, forskning, turism och media.

Europeanas webbplats är ett resultat av ett samarbete mellan europeiska bibliotek, arkiv och museum, som saknar motstycke. För närvarande ger den direkt tillgång till sju miljoner digitaliserade objekt, vilket Helga Trüpel mycket riktigt nämnt. Återigen vill jag säga att detta bara är en början som vi ska gå vidare med. Vi kan göra mer och vi måste göra mer. I parlamentets betänkande framhävs Europeanas olika verksamhetsområden och berörda politiska områden där vi måste göra framsteg under de närmaste åren.

Webbplatsens utveckling beror först och främst på medlemsstaternas insatser, eftersom dessa bör digitalisera mer av sitt kulturarv och göra alla digitaliserade objekt tillgängliga genom Europeana. Jag är glad över att parlamentet gör gemensam sak med kommissionen och uppmanar medlemsstaterna att göra snabbare framsteg här. Ju tidigare, desto bättre.

Parlamentet understryker att Europeana inte bara får ge tillgång till verk som är allmängods, utan även måste innefatta material som fortfarande är upphovsrättsligt skyddat. Det finns sannerligen ett skriande behov av att hitta fungerande lösningar för att göra verk tillgängliga online som inte längre finns i tryck och för att hantera problemet med anonyma verk (verk som det är omöjligt att spåra rättighetshavarna till), och detta är mitt svar till Silvia-Adriana Țicău. Om vi misslyckas med detta, finns det risk för att Europa inom några år kommer att ligga efter sin tid, särskilt i jämförelse med USA.

För närvarande genomför kommissionen en konsekvensbedömning av en möjlig rättslig lösning för anonyma verk på EU-nivå och vi diskuterar vad som kan göras, men om ni inte har någonting emot detta, så ber jag att få återkomma i den här frågan när vi diskuterar den digitala agendan, eftersom detta är en av de frågor som vi måste behandla.

En förbättrad version av Europeana kommer att införas senare i år, och detta förväntas ge tillgång till över tio miljoner digitaliserade objekt. Webbplatsen kommer att fortsätta att utvecklas under de kommande åren. Parlamentet påpekar mycket riktigt att både medvetenheten hos kulturinstitutionerna, som kan bidra med sitt digitala innehåll, och hos allmänheten måste öka för att Europeana ska bli framgångsrikt. Särskilt bör yngre människor uppmärksammas, som ni med all rätt har beskrivit som en ytterst viktig del av vår befolkning, vilken skulle kunna nås genom skolorna.

Kommissionen är fast besluten att fortsätta arbetet med att utveckla Europeana och den politik som berörs, och detta kommer att vara ett huvudområde för arbetet med den europeiska digitala agendan. Det är i varje fall värt att kämpa för.

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum om två veckor under nästa sammanträdesperiod i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), skriftlig. – (PL) Europeana, det europeiska digitala biblioteket, står i dag inför många utmaningar. Att detta alleuropeiska projekt kommer att bli framgångsrikt är långtifrån garanterat. För det första består Europeana än så länge principiellt av verk som kommer från endast några få av de mest aktiva länderna. För det andra är dessa verk inte några samtida verk av största intresse, utan äldre verk som hör till allmängodset. Jag vill särskilt lyfta fram en aspekt av projektet Europeana, som enligt min åsikt är av yttersta vikt för att projektet ska bli framgångsrikt, nämligen finansieringen. Förfarandet med att utöka de digitala samlingarna är mycket omfattande och kommer att ta flera år. Samtidigt är Europeana endast garanterat finansiella resurser fram till 2013, som en del av ett projekt som delvis finansieras av kommissionen och medlemsstaterna och även privata sponsorer. Jag anser att det är mycket viktigt att se till att det finns stabila finansieringskällor som en del av den nya budgetplanen för 2014–2020. EU-medel i form av anslag till enskilda kulturinstitutioner i medlemsstaterna bör uppmuntra dessa att bli mer effektiva när det gäller att digitalisera sina samlingar. Samtidigt bör obligatoriska digitaliseringskrav införas, som medlemsstaterna måste uppfylla inom en viss tid. Endast en konsekvent omsättning i praktiken av begreppet "morot och piska" kommer att göra Europeana till en högtintressant portal för läsare och forskare, i stället för ett slags digital vindskammare för sentimental förvaring av gammal lump.

Iosif Matula (PPE), skriftlig. – (RO) Vårt mål är att Europeana blir ett helt nytt projekt för europeiska kulturella värden och inte ett alternativ till Googles digitaliserade bokprojekt. Europeana är ett kombinerat bibliotek, museum och digitalt arkiv som måste främja ett gemensamt europeiskt arv, erbjuda trovärdiga informationskällor och göra det möjligt för medlemsstaterna att bidra med innehåll på ett formellt och strukturerat sätt.

Europeana får inte bli en portal som liknar Wikipedia, där vem som helst kan lägga upp texter utan att de kontrolleras på förhand. Sådan praxis ger uppenbarligen upphov till flera felaktigheter i det innehåll som offentliggörs. Vi skulle därför kunna skapa en särskild avdelning på den här webbplatsen, särskilt avsedd för att användarna ska kunna diskutera med varandra, utan att de kan ändra det kulturella innehåll som offentliggörs på webbplatsen.

Det är viktigt att vi inriktar oss på den grafiska utformningen av Europeanas webbplats och på att lyfta fram dess profil och göra den tillgänglig, i ett skede när dess nuvarande utformning inte är särskilt användarvänlig, vilket kan leda till att allmänhetens intresse går förlorat. Med tanke på de faktorer som har nämnts stöder jag det förslag till resolution som har lagts fram av gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) som ett alternativ till betänkandets nuvarande förslag, så att vi kan hjälpa till att skapa en värdefull portal som har relevant information för allmänheten.

Emil Stoyanov (PPE), skriftlig. – (BG) Mina damer och herrar! En av våra grundläggande plikter i dagens samhälle som politiker och medborgare är att bevara vårt europeiska kulturarv och föra det vidare till framtida generationer. Europeana är bland de viktigaste projekten på detta område och hjälper till att påskynda förfaranden för att digitalisera kulturarvet i varje enskild medlemsstat. De kulturella och rättsliga problem som är knutna till storskalig digitalisering av böcker, inbegripet den som för närvarande sker på europeiska bibliotek, kvarstår dock att lösa. Medlemsstaternas gällande upphovsrätt och lagstiftning i detta avseende utgör en av Europeanas största utmaningar. Konkurrensen med Google belyser också flera problem som måste lösas. Varje möjlig resurs måste utnyttjas för att stödja nationella bibliotek, museer och arkiv, så att projektet Europeana kan bli en verklig återspeglings av det europeiska kulturarvets rikedom och mångfald. Under debatterna i utskottet för kultur och utbildning föreslog jag att Europaparlamentet bör ha viss kontroll över projektet, men jag inser att detta på grundval av de nuvarande bestämmelserna inte är möjligt. Min önskan är ändå att Europaparlamentet, i egenskap av den enda EU-institution vars ledamöter är direktvalda, en dag ska kunna utöva sin kontroll över europeiska initiativ. Tack för er uppmärksamhet.

22. Utvärdering och bedömning av handlingsplanen för djurskydd och djurs välbefinnande 2006–2010 (kortfattad redogörelse)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Marit Paulsen, för utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling, om utvärdering och bedömning av handlingsplanen för djurskydd och djurs välbefinnande 2006–2010 (A7-0053/2010).

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

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

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

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

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

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

Chris Davies (ALDE). – (EN) Herr talman! Jag vill hänvisa till en lagstiftning som kommissionsledamoten – som var kommissionsledamot med ansvar för energi under fem år – kommer att känna till väl. Det handlar om direktivet om värphöns, som kräver att djurskyddsnormerna för burar som värphöns inhyes i ska förbättras före årsskiftet nästa år.

Jag trodde att detta skulle kosta några tusen. Men i många handelscentrum kostar det miljoner, eftersom omfattande industriutrustning är involverad. Många länder följer direktivet. Många jordbrukare har investerat pengar för att se till att djurskyddsnormer höjs till den nivå som krävs, men jag tror inte att vi kommer att få se efterlevnad inom hela EU före årsskiftet nästa år.

Jag skulle vilja veta vilka åtgärder som kommissionen kommer att vidta och har tagit initiativ till för att försöka uppnå efterlevnad.

Föredraganden har efterlyst ett förbud mot handel av ägg som inte uppfyller kraven i lagstiftningen. Jag är inte säker på att vi kan göra så. Jag vill dock försäkra mig om att kommissionen är aktiv för att försöka se till att medlemsstaterna och deras jordbrukare följer målet att förbättra dessa djurskyddsnormer och att samma spelregler gäller för alla.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Herr talman, Marit Paulsen, tack för ert betänkande! Jag vill applådera det förberedelsearbete som har utförts av de olika skuggföredragandena, och särskilt av föredraganden för min grupp, fru Jeggle.

Denna fråga får gehör på olika sätt i olika EU-länder. Alla producenter och konsumenter uppfattar inte frågan på samma sätt. Trots detta lyckas EU-lagstiftningen gradvis skapa en mycket strikt standard, vilken jag anser att vi bör använda oss av betydligt mer vid internationella förhandlingar, och särskilt vid kontrollen av importerade produkter.

Enligt vad som redan har påpekats medför dessa regler dock en mindre kostnad. Och varje dag ser vi att kostnaden ökar för jordbrukare och andra aktörer, vid en tid när jordbrukets lönsamhet har drabbats hårt. Detta visar att det är klart berättigat med en gemensam jordbrukspolitik. Vi spenderar 100 euro per person och år för att finansiera en gemensam jordbrukspolitik – djurs välbefinnande är en god anledning till att dessa medel behövs.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Jag gratulerar Marit Paulsen till detta betänkande, enligt vilket lösningar presenteras angående djurens välbefinnande och till de problem som denna fråga väcker i europeisk politik. Det är välkänt att djurs hälsa innefattar välmående och ett visst minimum av biologisk komfort. Utan

detta är det inte möjligt för dem att fullt ut uttrycka sin vitalitet, däribland att bete sig naturligt utifrån de förändringar som uppstår i deras levnadsmiljö.

Därför anser jag att en förbättrad och utökad konkurrenskraft inom jordbrukssektorn måste upprätthållas på EU-nivå genom att främja och iakttä de rådande bestämmelserna om djurs välbefinnande, vilka även överensstämmer med kraven för djurskydd. Detta innebär att medlemsstaterna gör en översyn av sina metoder för boskapsuppfödning och ersätter gamla tekniker med moderna tekniker med hög prestanda, vilka tar djurens fysiologiska behov i beaktande och gör det möjligt att utnyttja deras produktiva biologiska potential under ideala förhållanden, och som dessutom resulterar i mycket högre livsmedelssäkerhet. För att göra detta krävs både tilldelning av lämpliga medel och ett effektivt användande av de stöd som erbjuds, så att medlemsstaterna kan investera i moderna, innovativa lösningar som gynnar djurens välbefinnande.

Jag anser att man, för att hitta de bästa lösningarna inom detta område, kan ge vanliga medborgare och civilsamhället en stor roll att spela när det gäller att förbereda och genomföra program som är skraddarsydda efter den faktiska situationen i respektive medlemsstat.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Herr talman! Djurs välbefinnande är också ett mått på hur civiliserade vi, Europas folk, är. Europeiska unionen måste säkerställa att lagstiftningen är uppdaterad och att det finns en verksam övervakning. För närvarande finns det tillkortakommanden inom båda dessa områden.

Frågan om djurtransporter har tagits upp här. Vi har sett några grymma filmer på TV och vi förväntar oss, såväl när det gäller denna fråga som alla andra frågor förknippade med djurens välfärd, ett snabbt handlande från kommissionen så att vi kan vara säkra på att djur behandlas på ett anständigt vis.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Jag vill tacka parlamentet, och särskilt Marit Paulsen, för initiativbetänkandet om EU:s handlingsplan för djurs välbefinnande. Betänkandet speglar inte bara vad som har hänt, utan det innehåller även viktiga och användbara idéer för att utforma en framtida strategi för djurs välbefinnande.

Handlingsplanen som antogs 2006 har huvudsakligen varit en framgång. Den har fört samman olika EU-initiativ till en enda vision om djurs välbefinnande, och dess genomförande har på det hela taget varit tillfredsställande. Med detta sagt delar kommissionen åsikten att verkställighet fortfarande är en viktig fråga och att ansträngningar måste upprätthållas och förstärkas för att säkerställa att detta tillämpas korrekt, något som uttrycktes under ögonkontaktsförandet.

När det gäller frågan från Chris Davies kommer vi att tillhandahålla ett skriftligt svar på denna särskilda fråga. Men kommissionen är huvudsakligen inriktad på genomförandet. De regler som har antagits bör genomföras. Det handlar inte bara om rättsstatsprincipen utan också om sund konkurrens.

Vi är också eniga om behovet av att främja en sund konkurrens mellan producenter inom och utanför EU. Djurs välbefinnande är också en icke-handelsrelaterad fråga som måste försvaras och förklaras under WTO-förhandlingarna. Vår framtida strategi måste göra detta klart.

Jag uppmärksammar uppmaningen till en ny handlingsplan för 2011–2015, och det gläder mig att upplysa er om att kommissionen redan har börjat arbeta i denna riktning. Vår ambition är att upprätta en ny strategi för djurs välbefinnande som ska omfattas av en helhetssyn. Den ska även beakta de övergripande kostnaderna för EU:s producenter och de effekter som välfärdsåtgärder får på deras konkurrenskraft.

Som nämndes i betänkandet understryks behovet av att beakta alla djur i artikel 13 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Tanken på en allmän europeisk djurskyddslag som omfattar alla djur är också mycket intressant. En sådan allmän lag skulle kunna ligga till grund för framtida initiativ, däribland lagstiftning, men också för information till konsumenten, utbildning, forskning och främjande av högre standarder.

Dessutom noterar jag och uppskattar stödet för ett upprättande av ett europeiskt referenscentrum för djurskydd och djurens välfärd. Detta skulle bistå EU-institutioner, medlemsstater och berörda parter i deras verksamhet att främja initiativ för djurens välbefinnande.

Jag delar er uppfattning att man bör titta noga på kostnader och konkurrenskraft i den framtida strategin. Vi måste säkerställa att vår politik är konsistent och se till att våra förslag har en övergripande hållbarhet utifrån ett globalt perspektiv.

I betänkandet betonades också att EU:s budget skulle motsvara våra ambitioner, särskilt genom att tillhandahålla tillräckligt med forskningsresurser, nya tekniker och tekniska metoder inom området djurens

välbefinnande. Även behovet av tillräckligt med resurser för att ordentligt övervaka och stödja EU:s producenter betonades.

Kommissionen välkomnar som sagt alla dessa idéer. Tillsammans visar de att djurens välbärd står högt på EU:s agenda. Kommissionen planerar att presentera en ny EU-strategi för djurs välbefinnande 2011.

Talmannen. - Debatten är härmed avslutad. Omröstningen kommer att äga rum om två veckor, under sammanträdesperioden i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Véronique Mathieu (PPE), skriftlig. – (FR) Djurens välbefinnande är en viktig fråga och EU-lagstiftningen om detta bör tillämpas rigoröst i enlighet med vad Marit Paulsen rekommenderar i betänkandet. Vi måste också säkerställa att de standarder för djurens välbärd som erfordras i EU även tillämpas på varor som tas in på europeiskt territorium. Faktum är att vi inte får bestraffa våra jordbrukare och den europeiska livsmedelsindustrin vid en tid när de ådrar sig ytterligare kostnader för att uppfylla EU:s krav. Standarden på djurens välbärd måste gå hand i hand med den europeiska handelspolitiken, bevarandet av våra jobb, med jaktleden och faunavärden, vilka är avgörande för att upprätthålla balansen i den biologiska mångfalden. Dessutom vill jag uttrycka mina reservationer mot upprättandet av ett europeiskt nätverk för referenscentrum för djurskydd och djurs välbefinnande. Som föredragande för beviljande av ansvarsfrihet för EU:s decentraliserade organ 2008 är jag väl medveten om problemet med att upprätta organ som tyvärr som helhet inte har någon samstämmighet. Denna fråga, som den interinstitutionella arbetsgruppen om organ ser över, måste lösas innan vi beaktar ett upprättande av nya organ.

23. EU:s jordbruk och klimatförändringen (kortfattad redogörelse)

Talmannen. - Nästa punkt är betänkandet av Stéphane Le Foll, för utskottet för jordbruk och landsbygds utveckling, om EU:s jordbruk och klimatförändringarna (SEK(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, föredragande. – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot! I betänkandet som jag lägger fram för parlamentet förklaras att jordbrukssektorn har en roll att spela i kampen mot den globala uppvärmningen.

Under veckan som gått har naturen påmint oss – denna gång i form av vulkaner – att den kan ha en stor påverkan på människans aktiviteter och på klimatet. Icke desto mindre betyder detta att människor, och särskilt européer, trots allt måste ta ansvar för att bekämpa det som vi hänvisar till som den globala uppvärmningen.

Syftet med mitt betänkande är att visa att jordbrukssektorn kan fortsätta att minska både sina koldioxidutsläpp och sin konsumtion av fossila bränslen och, framför allt, samtidigt mycket aktivt bidra till att fastlägga koldioxid, så att vi på global nivå kan uppnå lägre koldioxidutsläpp och säkerställa att en större del av koldioxiden lagras och binds.

I betänkandet görs försök att illustrera att vi behöver jordbruket för att kunna gå ifrån ett uppdelande tillvägagångssätt, vilket består i att lägga fram ett nytt direktiv om mark, vatten, bekämpningsmedel och så vidare närhelst det uppstår ett problem, till att i stället försöka handskas med jordbruksfrågan på ett mer övergripande och systematiskt sätt.

Med detta sätt att närma sig frågan kommer vi, som jag tidigare nämnt, behöva identifiera vägar som säkerställer att jordbrukssektorn inte bara minskar sin energikonsumtion utan samtidigt deltar aktivt i fastläggandet av koldioxid. Denna roll är särskilt relaterad till fotosyntesen och biomassan, och särskilt till ett område som ligger mig varmt om hjärtat, vilket är jorden och den europeiska jordens kapacitet att lagra organiskt kol.

Jag anser att denna strategi, vilken jag diskuterar i detta betänkande och som jag hoppas kommer att få stöd i omröstningen som kommer att hållas under sammanträdesperioden i Bryssel, kommer att leda in europeiskt jordbruk i en ny fas av hållbarhet och medföra en övergång till ett mer miljömedvetet stadium, vilket skulle innebära att Europa hamnade före flera andra kontinenter och andra jordbrukssystem. Detta skulle få en positiv inverkan både ekonomiskt och miljömässigt och som ett resultat av detta även goda effekter på ett socialt plan.

I betänkandet behandlas därför den särskilda frågan som rör jordbrukets roll i kampen mot den globala uppvärmningen. Men det hävdas även – jag hoppas åtminstone det – att man bör utforska andra vägar till återhämtning, särskilt i debatten som kommer att äga rum om jordbrukspolitikens framtid efter 2013.

Jag riktar mig till kommissionen, och som så ofta förr kommer jag även att rikta mig till jordbrukskommittéerna. Dessutom riktar jag mig till de olika ministrarna när jag har möjlighet. Jag anser att vi måste ändra inriktning. Den gemensamma jordbrukspolitiken år 2013 måste vara ambitiös. Den måste baseras på mål som hjälper medborgarna att förstå varför vi behöver en gemensam jordbrukspolitik.

Vi behöver en gemensam jordbrukspolitik eftersom EU:s jordbruksbefolkning både behöver trygga livsmedelssäkerheten och slå in på en väg mot hållbarhet. I vilket fall som helst är detta den färdväg som jag föreslår i mitt betänkande och den som jag hoppas att en stor majoritet av parlamentet kommer att stödja.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Herr talman! Stort tack till föredraganden för denna rapport! Jordbruket är den ekonomiska sektor som redan gör och som kan göra mest för att skydda miljön. Vi har redan lyckats reducera utsläpp av växthusgaser i jordbruket med 20 procent. Dessutom absorberar jordbruksmark och växter en stor mängd koldioxid från atmosfären. Jordbruk är därför en del av lösningen på problemet med klimatförändringarna. Å ena sidan måste vi prioritera livsmedelsproduktionen för 500 miljoner EU-medborgare, å andra sidan använda resurserna så effektivt som möjligt och tillhandahålla en så hög skyddsnivå som möjligt för miljön och den biologiska mångfalden.

Jordbrukare kan inte ensamma lyckas med detta. De behöver stöd av en stark europeisk jordbrukspolitik. Det är bara så vi kan lyckas med att producera tillräckligt med livsmedel för världens ökande befolkning och samtidigt skydda miljön och bekämpa klimatförändringarna.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Herr talman! Stéphane Le Foll's betänkande är mycket viktigt eftersom europeisk livsmedelsproduktion och jordbruk är viktiga frågor.

Europa måste vara självförsörjande. Inte minst är detta viktigt för att förhindra klimatförändringarna, eftersom kortare transportavstånd och lokala livsmedel är de bästa sätten att förhindra dessa.

Jordbruket måste vara ekologiskt hållbart, och det återstår mycket att göra när det gäller detta. EU:s medlemsstater kan spela en roll som pionjärer – EU har en bra position eftersom vi har möjlighet att investera i forskning.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Herr talman! Jag vill uppriktigt tacka Stéphane Le Foll för hans betänkande. Det innehåller mycket viktiga frågor som vi kommer att behöva beakta i framtiden. Klimatskyddet måste också utgöra en del av den nya jordbruksreformen; det behöver införlivas i denna reform. I framtiden kommer vi att behöva hållbara och ekologiskt sunda förfaranden som säkerställer att miljön bevaras. Jordbruket är inte bara ett offer i detta sammanhang utan det är också en viktig del av orsaken. Tio procent av växthusgaserna kommer fortfarande från jordbruket. Det måste bli en minskning här också.

Vi måste också uppmärksamma en fråga som nämns i Le Foll's betänkande, nämligen det faktum att vi importerar mycket soja från exempelvis Brasilien. Europeiskt jordbruk är delvis ansvarigt för det faktum att områden i andra länder som huvudsakligen består av skog görs om till intensivt uppodlad jordbruksmark. Detta påverkar ytterst även oss här och är något som vi måste beakta i framtiden. Vi kommer även att behöva sträva efter att återupprätta vår egen proteinförsörjning i Europa. Även det är en del av lösningen på miljöproblemen och kopplat till klimatskyddet.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) En mycket viktig aspekt av Le Foll's betänkande är att vi utan jordbruk inte ens skulle ha en chans att vidta åtgärder mot de globala klimatförändringarna. Samtidigt tänker jag här särskilt på skogsbruket, vilket ännu idag inte får tillräckligt med stöd. Jag håller fullständigt med om att jordbruket måste bli grönare och mer miljövänligt i framtiden. Å andra sidan – och detta är mycket viktigt – producerar jordbruket ett stort antal "miljömässiga fördelar", exempelvis biologisk mångfald, skydd av landsbygden, hälsosamt vatten och så vidare, något som varken belönas tillräckligt av marknaden eller i den allmänna jordbrukspolitiken. Därför måste vår allmänna jordbrukspolitik från och med 2013 skapa en marknad för miljömässiga fördelar, så att jordbrukare kan tillhandahålla ytterligare tjänster och även få kompensation för dessa.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Herr talman! I detta initiativbetänkande berörs ett mycket viktigt område, eftersom jordbrukets roll kommer att öka i framtiden. Efterfrågan på livsmedel ökar snabbt världen över samtidigt som klimatförändringarna minskar den globala tillgången på markområden som är tillgängliga för jordbruk. Dessutom ökar konsumenternas efterfrågan när det gäller livsmedelskvalitet.

Europa måste, likväl som att trygga sin egen livsmedelssäkerhet, också spela en roll när det gäller att upprätthålla livsmedelssäkerheten på andra kontinenter.

Investeringar i ett hållbart skogsbruk och ett bättre utnyttjande av skogar måste också ses som en viktig del av EU:s klimatpolitik. På grund av detta var jag också lite besviken över att det i EU 2020-strategin endast hade investerats ett mycket litet belopp i jordbruk och skogsbruk. Dessa båda spelar trots allt en mycket viktig roll för att säkerställa Europas livsmedelsäkerhet, en effektivare bioenergiproduktion och bärkraftigheten på landsbygden.

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

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

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Först och främst vill jag gratulera föredraganden till att, med en övergripande strategi, ha tagit itu med ett av de mest akuta problemen för närvarande. Klimatförändringarna utgör ett av de allvarligaste hoten inte bara mot miljön utan även mot ekonomin och samhället. Skördeutfallet fluktuerar från ett år till ett annat, starkt påverkat av växlande och extrema klimatförhållanden som får en implicit effekt på alla ekonomiska sektorer även om jordbruket är den mest sårbara.

Mot bakgrund av detta måste Europeiska kommissionen i sina strategier beakta både att förebygga och begränsa de skadliga konsekvenserna för Europeiska unionens jordbruk, genom att genomföra en handlingsplan för de mest påverkade områdena. Vad jag avser här är att anpassa jordbruksverksamheten till nya förhållanden som avskogning, och att hantera vattenresurser för jordbruket samt göra förorenad mark miljövänlig.

Den andra åtgärden måste bestå av en plan för framtiden i syfte att eliminera orsakerna till klimatförändringarna genom att främja en global ekonomi med låga koldioxidutsläpp kombinerat med främjande av energisäkerhet. EU måste upprätthålla sin ledande ställning i kampen mot klimatförändringarna. Denna fråga får inte halka ner på andra plats på grund av de nuvarande ekonomiska svårigheterna.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Herr talman! Jag är imponerad över betänkandets övergripande ansats. Jag vill emellertid ställa en enkel fråga: Vad är jordbrukets verkliga ansvar för klimatförändringarna och hur har det påverkats av desamma? Jag avser såväl positiva som negativa effekter. Kan man säga att vetenskapens ståndpunkt och forskningsresultaten utgör tillräckligt starka argument för att i så stor utsträckning öka utgifterna för att bekämpa en uppvärmning som inte är klart definierad? Det finns trots allt ett akut behov av att bekämpa effekterna av den ekonomiska krisen, arbetslösheten och andra allvarliga problem som uppstått ur den socioekonomiska situation som unionen befinner sig i.

I vilken utsträckning genomför man redan krav på klimatskydd inom den gemensamma jordbrukspolitiken, och vilka instrument kan i framtiden tillämpas i GJP inom detta område?

Chris Davies (ALDE). – (EN) Herr talman! Jag vill bara nämna att jag har turen att bo vid kanten av Saddleworth Moorlands, mellan städerna Manchester och Leeds. Det är i södra änden av ett område med torvmark som sträcker sig rakt upp från England och in i Skottland.

Det är en sällsynt livsmiljö i Europa, men det är också en livsmiljö som har berövats mycket på grund av 250 år av industriutsläpp som har ödelagt områdets stora mängd arter. Dessutom har området utsatts för överbetning, möjligen av får, och för eldsvådor. När torvmarken torkar ut släpper den givetvis ut växthusgaser. En enorm mängd växthusgas släpps ut från vad som skulle kunna vara ett fantastiskt område.

Royal Society for the Protection of Birds försöker nu återställa denna livsmiljö och få vitmossan som skapade torvmarken att växa igen. De medel som man behöver rör sig inte om miljoner – det handlar om tiotusental eller kanske hundratusental. Små summor skulle kunna bidra både till återställande och stimulans av den biologiska mångfalden och också till skyddande av denna livsmiljö bestående av hedland, samtidigt som man skulle säkerställa att växthusgaser binds. När vi beaktar reformen av den gemensamma jordbrukspolitiken är detta något som vi i stor utsträckning måste hålla i minnet.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) En betydande del av de totala utsläppen av koldioxid kommer från jordbruket. Det är därför som vi lyfter fram behovet av att förbättra energieffektiviteten inom detta område. Jag uppmanar kommissionen att ständigt undersöka kopplingen mellan höga matpriser och stigande energipriser, särskilt för de bränslen som används.

Jag vill erinra om att incitamenten för att uppmuntra till en hållbar odling av energigrödor inte bör äventyra livsmedelsproduktionen. Med anledning av detta uppmanar vi kommissionen att övervaka effekterna av en ökad bioenergiproduktion i EU och i tredjeländer när det gäller förändringar avseende markanvändning, livsmedelspriser och tillgång till livsmedel.

Vi uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att främja forskning och utveckling för förebyggande av och anpassning till klimatförändringarna. Jag hänvisar här särskilt till forskning om nästa generations biobränslen.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Jag vill tacka föredraganden, Stéphane Le Foll, för detta mycket viktiga betänkande om jordbruket och klimatförändringarna.

Kampen mot klimatförändringarna är en absolut global prioritering. EU, och även jordbrukssektorn, bidrar i mycket stor utsträckning i denna kamp. Vi för en politik som begränsar utsläppen av växthusgaser. Jordbruket tillhandahåller även förnybara källor genom ett bättre användande av hela cykeln och av alla produkter som kommer från jordbruket. EU:s jordbrukspolitik arbetar även för att maximera jordbruksmarkernas koldioxidupptagning.

Ända sedan 1992 års reform har man gjort stora framsteg när det gäller att integrera miljöaspekter i den gemensamma jordbrukspolitiken. Den nya reformen om hälsokontroll representerade ytterligare ett steg i denna riktning med särskilt fokus på minskning av och anpassning till klimatförändringarna.

Inom ramen för den nuvarande gemensamma jordbrukspolitiken tillhandahålls en balanserad strategi mellan bindande föreskrifter som görs gällande genom tvärvillkor, vilka sätter gränserna för vissa jordbruksmetoder, och positiva incitament för klimatvänligt jordbruk som tillhandahålls genom utvecklingen av landsbygden.

Kommissionen delar helt och hållet åsikten att klimatförändringarna nu måste tas itu med globalt. Det är viktigt att även andra följer vårt exempel. Å ena sidan behöver vi ytterligare hjälpa EU:s jordbruk att bidra till att begränsa klimatförändringen genom att minska de egna utsläppen av växthusgaser, utöka inkapslingen av koldioxid i markerna och använda förnybar energi från andra källor, och å andra sidan behöver vi vara mer produktiva och mer effektiva när det gäller att trygga livsmedelstillgången. På detta sätt kan vi visa att man kan uppnå båda målen: både livsmedelssäkerhet och miljömässig hållbarhet.

I de nuvarande förberedelserna för den gemensamma jordbrukspolitiken efter 2013, och i skenet av resultaten av de pågående förhandlingarna om klimatförändringen, kommer kommissionen att undersöka olika sätt att ytterligare och på ett bättre sätt integrera anpassningsmålen och begränsningsmålen i instrumenten för den gemensamma jordbrukspolitiken.

Talmannen. - Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum om två veckor, vid nästa sammanträdesperiod i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Robert Dušek (S&D), skriftlig. – (CS) Jordbruket är och kommer att fortsätta att vara direkt påverkat av klimatförändringen, eftersom det inbegriper att levande organismer och dess produkter framför allt påverkas av kvaliteten på marken, vattnet och luften. Olyckligtvis bidrar jordbruket för närvarande också en del (nästan 10 procent) till bildandet av växthusgaser. Dikväveoxid släpps ut från kvävegödselmedel och metan skapas genom boskapens matsmältningsprocesser. Det är naturligtvis just jordbruket som kan hjälpa till i kampen mot den globala uppvärmningen, särskilt genom nya bearbetningsmetoder i syfte att bevara marken och minska lagringen av koldioxid, genom att stödja skogsbruket och blandade jord- och skogsbruk och genom att stödja ekologiskt jordbruk. Jag välkomnar och jag stödjer helt och fullt föredragandens åsikt när det gäller att upprätta en reell europeisk skogsbrukspolitik, enligt vilken det skulle vara möjligt att stödja administrationen och den efterföljande produktionen av skogar, och att inte exploatera skogarna huvudsakligen för verksamhet som är inriktad på att bringa ekonomisk vinst, antingen till enheter som till hälften är förstatligade eller till privata sådana. Vetenskaplig forskning visar att denna sektor är unikt kapabel att fanga in kol i naturlig och icke-förorenande form. Skogar hjälper också till att lösa problem med markerosion och markförsämring, vattenbrist och föroreningar samt att bevara den biologiska mångfalden

för växt- och djurarter. Det är på grund av alla dessa anledningar som jag helt och hållet är för ett antagande av betänkandet.

Mairead McGuinness (PPE), skriftlig. – (EN) Jag välkomnar detta lägliga betänkande, vilket tar itu med den roll som jordbruket kan spela för att begränsa klimatförändringarnas påverkan. I FAO:s rapport om tillståndet för livsmedel och jordbruk 2009 ("The State of Food and Agriculture 2009") understryks behovet av boskap i livsmedelsproduktionen över hela världen. För att möta den globala efterfrågan på livsmedel är det nödvändigt att upprätthålla våra nuvarande produktionsnivåer. Vi kommer emellertid att behöva hitta en balans mellan att tillhandahålla tillräckligt med livsmedel för världens befolkning samtidigt som vi producerar dessa livsmedel på ett sätt som inte leder till ökad negativ påverkan på världens klimat. Den roll som europeiska jordbrukare kan spela i detta sammanhang kommer att tydliggöras under den pågående diskussionen om hur den gemensamma jordbrukspolitiken efter 2013 ska utformas, och det är viktigt att EU bistår våra jordbrukare när det gäller att hitta denna balans.

Jag stödjer helt och hållet uppmaningen i Europaparlamentets betänkande om att kompensera jordbrukare för deras försök att minska utsläppen och att ge stöd till dem för anpassningsåtgärder i syfte att begränsa klimatförändringen. Betänkandets förslag att utveckla en strategi på EU-nivå för att ta itu med hur ogynnsamma väderförhållanden påverkar EU:s jordbruk är mycket välkommet och verkligen mycket relevant med tanke på de extremt hårda klimatförhållandena som jordbrukare har fått utstå under de senaste månaderna.

Rovana Plumb (S&D), skriftlig. – (RO) Klimatförändringen har en direkt påverkan på jordbruket. Dess allvarligaste effekter är särskilt tydliga bland befolkningen i jordbruksområden, vilka är beroende av jordbruket för sitt levebröd. Kvinnor tillhör dem som är mest sårbara för klimatförändringens påverkan. Anledningen till detta är att de dels utgör största delen av jordbrukets arbetskraft i många länder, dels inte har tillgång till samma inkomstmöjligheter som män.

Den jordbruksmetod som utvecklats i det sekel som vi just har inträtt kräver mänskliga insatser som tillgodoser följande huvudsakliga behov: att säkerställa livsmedelssäkerheten och säkerheten för världens befolkning (som förväntas uppgå till 9 miljarder 2050), att genomföra harmoniseringsåtgärder som stödjer den kvantitativa och kvalitativa ökningen av jordbruksproduktion i syfte att producera livsmedel med de utvecklingskrav som följer av biobränsleproduktion, att skydda ekosystemen samt bryta kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring.

Jag anser att vi måste anta en ny strategi som grundar sig på hållbara produktionsmodeller för jordbruk, som kräver kompensatoriskt stöd för att täcka de tillkommande kostnaderna som är förknippade med dessa mål (till exempel lokala ekologiska certifieringskontrakt), skapandet av "gröna jobb", integration av kvinnor på arbetsmarknaden (bevarande av jordbruksområden, bevarande av den biologiska mångfalden, växthus för grönsaker och blommor).

24. Jordbruk i områden med naturbetingade svårigheter: en särskild granskning (kortfattad redogörelse)

Talmannen. - Nästa punkt är betänkandet av Herbert Dorfmann, för utskottet för jordbruk och landsbygds utveckling, om jordbruk i områden med naturbetingade svårigheter: en särskild granskning (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, föredragande. – (DE) Herr talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! I detta betänkande beaktas ett meddelande från kommissionen om jordbruk i områden med naturbetingade svårigheter.

Det handlar särskilt om att avgränsa områden med svårigheter och om att hitta nya sätt att göra detta. Dessa områden definieras för närvarande huvudsakligen eller uteslutande på grundval av nationella kriterier. Det finns över 100 sådana kriterier och de skiljer sig helt åt i unionens olika medlemsstater.

Enhetligheten stärks inte av detta förhållande, något som revisionsrätten har kritiserat vid ett flertal tillfällen. Kommissionen föreslår nu i sitt meddelande ett nytt sätt att avgränsa dessa områden som innebär att man använder sig av åtta olika kriterier för att fullständigt omdefiniera dessa områden.

Parlamentet vet ännu inte vilken inverkan dessa kriterier kommer att få, eftersom de simuleringar av områden som kommissionen bad om från medlemsstaterna inte fanns tillgängliga när vi arbetade med detta betänkande och vi alltså inte heller fick titta på dessa.

Jag skulle vilja sammanfatta det som vi föreslår i detta betänkande. Vi anser i princip att det skulle vara rimligt med en enhetlig avgränsningsmetod och att det möjligen också är nödvändigt för att säkerställa enhetlighet i EU. Vi anser även att kompensationsbidraget, vilket man skulle kunna se som den viktigaste konsekvensen av detta avgränsningsförfarande genom att dessa områden kan få ett sådant bidrag, är en mycket viktig del av jordbrukspolitiken och, framför allt, gör jordbruk möjligt i områden där det annars skulle vara mycket svårt, med andra ord i områden med naturbetingade svårigheter, särskilt i bergsområden.

Icke desto mindre kan vi inte, på grund av att vi inte för närvarande har tillgång till några simuleringar av områden, genomföra någon utvärdering av kriteriernas kvalitet, det vill säga bedöma huruvida de fungerar i dag eller inte. Det råder emellertid mycket specifika tvivel om huruvida de föreslagna kriterierna kommer att vara tillräckligt precisa.

Det behöver dessutom fortfarande tydliggöras om kriterierna som kommissionen nu föreslår faktiskt bör handskas med på detta sätt, med andra ord separat, kriterium för kriterium, eller om man under vissa omständigheter måste beakta en ackumulering av dessa kriterier. De naturbetingade svårigheterna inbegriper ofta flera parallella faktorer och det verkar fullkomligt rimligt för oss, och möjligen absolut nödvändigt att beakta en ackumulering av dessa kriterier.

Vi behöver även ta ställning till om subsidiaritetsprincipen bör tas i beaktande när det gäller detta, med andra ord om vi även i detta fall bör upprätta ett grovt ramverk genom att använda det nya kriteriet och sedan ge medlemsstaterna och regionerna möjlighet att finjustera detta.

Slutligen anser jag att det är nödvändigt att även beakta att vi behöver ha övergångsperioder. Denna avgränsning kommer att resultera i att vissa områden inte längre kommer att klassificeras som områden med naturbetingade svårigheter, och dessa områden behöver i så fall få en tillräckligt lång övergångsperiod.

Sammanfattningsvis skulle jag vilja säga – och jag anser att betänkandet speglar denna åsikt – att det nuvarande meddelandet från kommissionen behöver förfinas ytterligare och att det, innan det genomförs, behöver övervägas mycket noggrant, eftersom det kommer att få långtgående konsekvenser för berörda jordbrukare.

Slutligen vill jag tacka mina kolleger här i parlamentet och även kommissionens personal som under de senaste månaderna har hjälpt till att sammanställa detta betänkande.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Herr talman! Stort tack till föredraganden för detta utmärkte betänkande! Att minska de områden som klassificerats som områden med naturbetingade svårigheter är en grundläggande fråga i den gemensamma jordbrukspolitiken, vars syfte är att upprätthålla den allmänna utbredningen av jordbruk i Europa. Kommissionens strategi att utveckla ett system som kan användas i hela EU för att avgränsa dessa områden välkomnas därför. Nyckelfrågan är emellertid huruvida de åtta kriterier som har utvecklats för detta verkligen kommer att räcka till. Jag är inte övertygad om att dessa verkligen är de rätta kriterierna. Jag kan inte förstå, och jag tror att jag även talar för föredraganden och hela utskottet för jordbruk och landsbygds utveckling, varför kommissionen inte har gjort resultatet av simuleringarna av effekterna av dessa åtta kriterier tillgängliga för oss. Jag vädjar därför till kommissionen att inte låta sådant hända så ofta som det faktiskt gör.

När vi vill och behöver utvärdera något måste vi naturligtvis också få veta resultatet av utvärderingen. Jag ser i viss utsträckning detta som en brist på förtroende för parlamentet. Detta betyder att det, när det gäller denna särskilda föreslagna förordning, fortfarande återstår mycket att göra. Jag hoppas att kommissionen kommer att titta närmare på Herbert Dorfmanns betänkande, vilket vi har gjort till vårt eget. Personligen hoppas jag att Herbert Dorfmann kommer att få fortsatt politisk stimulans i denna fråga.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Herr talman! Även jag skulle vilja tacka Herbert Dorfmann för betänkandet. Det som han tydligt och klart har presenterat visar att det fortfarande finns några saker som behöver tydliggöras i denna fråga. Liksom talarna före mig anser även jag att det nuvarande ramverket för att avgränsa dessa områden är alltför grovt. Många delar av områdena uppfyller inte kraven för områden med naturbetingade svårigheter. Jag ifrågasätter om vi kommer att kunna hantera detta med endast naturliga kriterier.

Men vi måste också titta närmare på den sociala situationen som spelar en stor roll i områden med naturbetingade svårigheter. Eftersom utbetalningarna till dessa områden är viktiga för många anläggningars

överlevnad, behöver kommissionen tänka till ännu en gång när det gäller att förfina det nuvarande ramverket för att många regioner ska få chans att överleva.

Jag är rädd för att genomförandet av det nuvarande systemet skulle leda till mycket stora förändringar som inte alltid är gripbara och som kommer att leda till stor oro och osäkerhet inom jordbruket. Vi måste se över detta igen.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Det är mycket viktigt att man i den gemensamma jordbrukspolitiken budget fortsätter att prioritera stöd till jordbruksområden med naturbetingade svårigheter på grundval av Dorfmanns betänkande. Utan ett sådant stöd skulle det uppstå allvarliga ekologiska skador och sociala problem där. Det är glädjande att kommissionen – och här förtjänar den beröm – låter medlemsstaterna själva identifiera de stödberättigade områdena utifrån de åtta kriterierna. Samtidigt skulle jag vilja uppmärksamma det faktum att det ännu idag finns skillnader och diskriminering mellan medlemsstaterna, inte bara när det gäller direkta utbetalningar, vilka har utgått till nya medlemsstater, särskilt kommissionens eget land Lettland, och även till andra nya medlemsstater. I mitt land är vattentillförseln till ett område som består av sanddyner (Homokhátság) ett bekymmer, eftersom grundvattennivån har sjunkit med 4–5 meter de senaste fyra decennierna och området har blivit en halvöken. Samma problem uppstår också i Sydeuropa, och därför är frågan om att hitta en lösning på problemet med vattenförvaltningen i den framtida gemensamma jordbrukspolitiken av särskilt intresse.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Herr talman! Jag vill tacka vår kollega Herbert Dorfmann för hans utmärkta arbete med detta betänkande. Jag tror att det på ett perfekt sätt summerar det nuvarande läget vad beträffar kommissionens förslag.

Jag vill rikta mig särskilt till kommissionsledamoten. Detta arbete har pågått under flera månader nu. Det skapar mycket oro i många av medlemsstaternas industrier som nu hotas av omklassificering. Och detta händer eller kan hända vid en tid när många produktionssektorer upplever särskilda svårigheter, något som kommer att diskuteras vid den muntliga frågestunden i morgon kväll. Vi behöver därför röra oss framåt och det snabbt. Jag tror inte att vi kan vänta tre år på att ge ett tydligt svar till de jordbrukare som påverkas av denna avgränsningsexercis.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Herr talman! Det är mycket bra att mindre gynnade regioner särskilt har uppmärksammats i detta betänkande. Den helt centrala uppfattningen, som förmodligen stöds av alla här, är att förutsättningarna för lönsam jordbruksproduktion måste säkerställas överallt i EU, både nu och i framtiden.

Det tycks råda stor förvirring när det gäller kriterierna för att definiera mindre gynnade regioner. Vi måste ägna särskild uppmärksamhet åt jordbruket i mindre gynnade regioner eftersom tidigare reformer av den gemensamma jordbrukspolitiken ofta genomförts med avseende på gynnade regioner.

För att mindre gynnade regioner ska kunna fortsätta utvecklas är det ytterst viktigt att vi använder oss av proportionella regleringsmekanismer. Att några av de tidigare jordbruksreglerande mekanismerna avskaffades av EU var inte en framgång. Att till exempel mjölkkvoterna togs bort och arealuttagssystemet avskaffades var olyckliga beslut när det gäller mindre gynnade regioner.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Herr talman! Stödet till europeiskt jordbruk kan inte ifrågasättas. Det finns många skäl att ge stöd såsom en mängd olika produktionsvillkor, till exempel klimat, jordkvalitet, problemet med tillgång till vatten, markens belägenhet och sociala och historiska omständigheter. De flesta av dessa är av avsevärd betydelse för produktionsresultaten och ekonomin, och har påverkat de rådande kriterierna för den gemensamma jordbrukspolitiken.

Jag delar författarens uppfattningar och farhågor med avseende på att den nya strategin inte får de förväntade effekterna. Kan det vara så att de kriterier som hittills har använts inte har varit ändamålsenliga? Vi förväntar oss beräkningar och en mer djupgående analys av effekterna. En viktig fråga är hur jordbruksproduktion ska kunna bibehållas i mindre gynnade områden. Enligt min uppfattning måste stödet till dessa områden fortsätta på en lämplig nivå som en del av den gemensamma jordbrukspolitiken i den kommande budgetramen.

Andris Piebalgs, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Jag vill tacka Herbert Dorfmann för ett utmärkt betänkande om kommissionens meddelande "Mot bättre riktat stöd till jordbrukare i områden med naturbetingade svårigheter".

Jag vill ta upp några frågor. Det övergripande målet för stöd för naturbetingade svårigheter är att trygga fortsatt markanvändning och att genom förvaltning av jordbruksmark bevara landsbygden och främja system för hållbara jordbruksmetoder. Stödet till jordbrukare i dessa områden kompenserar jordbrukarnas extra kostnader och inkomstbortfall som är följden av de naturbetingade svårigheterna.

Rådet har beslutat att ta bort de socioekonomiska kriterierna från målen för stöd för naturbetingade svårigheter. Avskaffandet av de socioekonomiska kriterierna bör ses i samband med hela det åtgärds paket som medlemsstaterna kan använda sig av i förordningen om utveckling av landsbygden – diversifiering till annan verksamhet, utveckling av mikroföretag och små och medelstora företag samt turism och grundläggande tjänster.

Stödet för naturbetingade svårigheter är således inte det interventionsmedel som syftar till att lösa avbefolkningsfrågan. Att kompensera jordbrukare i områden där produktionen inte hämmas av naturbetingade svårigheter och där det inte förekommer extra kostnader eller inkomstbortfall skulle snedvräda konkurrensen i förhållande till jordbrukare i andra områden. Dessutom förändras socioekonomiska indikatorer med tiden och det skulle därför krävas en kontinuerlig uppföljning och revideringsprocess av varje aktuellt område.

Förslaget om att ta hänsyn till avlägsenhet är inte praktiskt genomförbart mot bakgrund av den överenskomna ram som fastställts av rådet och som avser naturbetingade svårigheter. När det gäller avlägsenhet finns det andra avgränsningsnivåer, till exempel den särskilda artikeln om svårigheter i förordningen.

I olika skeden av förfarandet inbjöd kommissionen medlemsstaterna att lämna alternativa förslag till biologisk-fysiska kriterier och deras tröskelvärden. Dessa förslag kommer att analyseras av forskare med avseende på deras validitet och framför allt med avseende på deras klarhet och tillämplighet i hela gemenskapen. Men de alternativa tröskelvärdena måste innebära att ett aktuellt område är behäftat med en avsevärd svårighet såsom rådet har begärt.

När arbetet med att undersöka en avgränsning baserad på biologisk-fysiska kriterier har avslutats kommer kommissionens förslag till den gemensamma jordbrukspolitiken efter 2013 att ta hänsyn till detta arbete. Varje lagförslag kommer också att syfta till en smidig övergång för de områden som kan förlora sin ställning som områden med en naturbetingad svårighet.

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum om två veckor under nästa sammanträdesperiod i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), skriftlig. – (EN) Jag vill tacka föredraganden för hans utmärkta arbete. Att upprätthålla varierade och aktiva landsbygdsområden är viktigt av flera skäl, inte minst på grund av ökande global efterfrågan på livsmedelsprodukter och miljömässigt hållbar turism. I många områden skulle det dessutom innebära ett allvarligt avbräck att inte längre bruka marken, både med avseende på viktiga inkomster från jordbruket och att landskap går förlorade som kan ha formats under flera århundraden.

Petru Constantin Luhan (PPE), skriftlig. – (RO) Stödordningen för områden med naturbetingade svårigheter har verksamt bidragit till att bruket av jordbruksmark har kunnat fortsätta i dessa regioner. Betydelsen av att ge skäligt stöd till mindre gynnade områden är obestridlig.

Förfarandet för att avgränsa och klassificera dessa områden har genomförts av medlemsstater på grundval av flera kriterier alltefter deras egna indikatorer. Men bara att jämföra dessa indikatorer är ytterst svårt eftersom det används olika metoder för att klassificera och vikta regionerna. Att införa gemensamma klassifikationskriterier skulle öka ordningens klarhet, tillförlitlighet och effektivitet i hela Europa. I detta hänseende stödjer jag behovet av att se över stödordningen för jordbrukare i områden med naturbetingade svårigheter och att utforma en global strategi för mindre gynnade områden och därigenom minska de skillnader som har uppkommit mellan medlemsstater när det gäller att fördela ekonomiskt stöd.

James Nicholson (ECR), skriftlig. – (EN) Vi bör komma ihåg att 54 procent av den brukade marken i EU för närvarande omfattas av en klassificering som mindre gynnade områden. Att fortsätta med systemet med mindre gynnade områden är avgörande om vi ska kompensera jordbrukare för att tillhandahålla allmänna tjänster, undvika nedläggning av jordbruk, bidra till att främja biologisk mångfald och stödja landsbygdssamhällen. Marknaden varken belönar eller kompenserar jordbrukare för dessa insatser i områden där jordbruket har naturbetingade svårigheter. Vi måste därför se till att reformen av systemet med mindre gynnade områden får adekvat finansiering inom den totala budgeten för GJP och att det system som används

för klassificering är rättvist och icke-diskriminerande. I kommissionens ursprungliga meddelande var de åtta biologisk-fysiska kriterier som kommissionen föreslog för att bedöma klassificeringen av områden med betydande naturbetingade svårigheter otvivelaktigt inriktade på varmare och torrare klimat i Kontinentaleuropa. Därför glädde det mig att se att ändringsförslag som tar upp "markvattenförhållanden" och "antal dagar då jorden kan brukas" antogs i utskottet. Detta är ett första steg för att säkerställa att länder i Nordeuropa, såsom Storbritannien och Irland inte diskrimineras inom ramen för ett nytt klassifikationssystem.

25. En förenklad gemensam jordbrukspolitik (kortfattad redogörelse)

Talmannen. - Nästa punkt är betänkandet av Richard Ashworth för utskottet för jordbruk och landsbygds utveckling om en förenklad gemensam jordbrukspolitik (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, föredragande. – (EN) Herr talman, herr kommissionsledamot! Vi är i ett mycket tidigt skede av den debatt som leder fram till reformen av den gemensamma jordbrukspolitiken efter 2012. I detta betänkande har jag lagt fram förslag till några av de principer som bör utgöra grunden för den reformerade gemensamma jordbrukspolitiken. Det är tydligt att jordbruksnäringen måste förändras. Den måste förändras för att spegla utmaningarna i den tid vi lever i nu men än mer i kommande tider.

Der rör sig om frågor som livsmedelstrygghet, volatilitet på marknaden, klimatförändring och behovet av att på ett adekvat sätt möta förväntningarna på tillhandahållande av kollektiva nyttigheter. Det är därför tydligt att den gemensamma jordbrukspolitiken måste reformeras för att spegla dessa förändringar, men det är också tydligt att det sätt som vi tillämpar den gemensamma jordbrukspolitiken på måste förändras.

När jag utarbetade de principer som bör utgöra grunden för den reformerade gemensamma jordbrukspolitiken har jag medvetet undvikit att gå in på detaljer, det kommer i senare betänkanden. Det som jag har utarbetat är två huvudteman. För det första att den gemensamma jordbrukspolitiken måste bli enklare, mer rättvis och öppen, och för det andra att den gemensamma jordbrukspolitiken kultur måste förändras, att en framtida reformerad gemensam jordbrukspolitik måste bli mer inriktad på resultat och mindre belastad av överdriven reglering.

Jag har föreslagit fyra sätt att minska den administrativa bördan för jordbruksföretag. För det första bör vi se till att de krav som ställs på näringen står i proportion till den risk som bedöms föreligga. För det andra skulle vi kunna harmonisera inspektionsstandarder och vi bör avskaffa de duplicerande inspektionsstandarder och förfaranden som krävs av näringen. För det tredje skulle eller borde det finnas större utrymme för självcertifiering inom näringen, och för det fjärde måste vi se till att de påföljder som åläggs jordbruksföretag står i proportion till hur omfattande överträdelsen är i stället för de nuvarande olämpliga fasta påföljderna, särskilt i de fall där jordbrukaren inte kan lastas för överträdelserna.

Enligt min uppfattning bör ett mål för den gemensamma jordbrukspolitiken vara att hjälpa och uppmuntra näringen att anpassa sig till dessa nya utmaningar. För att göra det krävs det en kulturförändring inom den gemensamma jordbrukspolitiken. Den måste anta en mer flexibel, smidigare strategi. Det behövs mer samråd med intressenter från näringen och särskilt för att bättre bedöma vilken effekt lagstiftningsförslag får. De bör också bli lättare att tolka. Den reformerade gemensamma jordbrukspolitiken måste offentligt kunna tydliggöra näringens tillhandahållande av offentliga nyttigheter. Den måste kunna hitta vägar att minska näringens kostnader för att uppfylla kraven i den och slutligen måste dess förvaltning av näringen bli effektiv, verksam och rättvis.

I detta betänkande föreslås en rad olika sätt för hur det kan uppnås.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Herr talman! Bördan för att förvalta jordbruk måste definitivt minskas när det gäller jordbrukare, och de metoder som föredraganden presenterar är mycket välkomna. En del jordbrukare har sagt att de känner sig som brottslingar när de försöker kämpa med olika administrativa dokument och föreskrifter. Den gemensamma jordbrukspolitiken måste bli enklare.

Det måste också sägas att när fler och fler förändringar äger rum på marknaderna och EU:s importskydd minskar kommer förvaltnings- och regleringsmekanismer för marknaden även att behövas i framtiden. Till exempel kommer inventeringssystem och eventuellt exportfrämjande åtgärder att vara nödvändiga även i framtiden.

Det är tydligt att det inte kan finnas något enkelt sätt att upprätthålla dessa system. Särskilt när det gäller känsliga produkter som mjölk borde vi skapa ett regleringssystem som liknar ett kvotssystem, annars kommer produktion i mindre gynnade regioner att bli omöjlig.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Jag gratulerar föredraganden eftersom inte bara hans specifika förslag utan hela filosofin är utmärkt. Filosofin är utmärkt därför att den syftar till att ge dem som driver aktivt jordbruk stöd i framtiden, med andra ord dem som faktiskt brukar marken. Jag anser också att punkten om att det är viktigt att i den framtida gemensamma jordbrukspolitiken sätta stopp för snedvridningen inom olika sektorer och på andra områden är utmärkt, och här vill jag åter peka på diskrimineringen mot de nya medlemsstaterna. Likaledes är det inte endast mycket viktigt att gemenskapens förordningar förenklas, utan mycket hänger också på medlemsstaternas genomförande. Låt mig anföra ett typiskt exempel: För två år sedan antog rådet en förordning om att införa krav på obligatorisk individuell elektronisk identifikation av varje slaktfår eller slaktget yngre än 12 månader. I fattigare medlemsstater där staten inte kan ge något stöd försvagade denna bestämmelse sektorn och försatte den i en hopplös situation. Detta är ytterligare ett exempel på hur överdriven reglering och byråkrati i den gemensamma jordbrukspolitiken ofta kan orsaka allvarlig skada och är ytterligare ett skäl till varför Richard Ashworths betänkande är betydande, liksom de av Herbert Dorfmann och Stéphane Le Foll.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Herr talman! Tack så mycket, herr Ashworth, för detta utmärkta betänkande. Den gemensamma jordbrukspolitiken är en framgångsrik politik, men vi grumlar ibland denna framgång med överdriven byråkrati. Det gäller i lika stor utsträckning för den första som för den andra pelaren av jordbrukspolitiken. Men det gäller särskilt för små jordbruk där förhållandet mellan byråkratiska insatser ibland inte alls står i rimlig proportion till resultatet i form av erhållet stöd.

När vi reformerar vår jordbrukspolitik måste vi överväga en reglering för små producenter, och hur vi kan hitta en mycket enklare metod för sådana små jordbruk som vi ofta bara ger ett par hundra till ett par tusen euro i premier från olika budgetkapitel, utan att för den skull förlora våra mål ur sikte och skapa oklarhet vid beviljandet av bidrag. Det måste vara möjligt och vi måste ståva efter att uppnå det.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Richard Ashworths betänkande om en förenklad gemensam jordbrukspolitik innehåller utmärkta förslag. Dess stora förtjänst är att frågan undersöks ur jordbrukarnas perspektiv. Naturligtvis är det även viktigt att skattebetalarnas pengar används på ett så rättmätigt sätt som möjligt. Men detta är endast ett medel, inte ett syfte. Målet är att fullgöra alla uppgifter i sektorspolitiken. Jordbruksverken blandar ofta ihop dessa två saker vilket gör det svårare att uppnå målet. Det krävs en radikal perspektivförändring. Istället för vad vi kan beskriva som en kultur av underkastelse bland kunderna, jordbrukarna och tjänstemännen behöver vi en kultur av samarbete. Kommissionen bör också utarbeta en reglering som ålägger jordbruksverken skyldighet att tillhandahålla kompensation och utmäter sanktioner om jordbrukarnas intressen skadas genom deras förvållande. Vi måste se till att de som har stödrättigheter också har rätt att vända sig till en oberoende domstol för prövning. I Ungern är detta alltför inte möjligt.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Herr talman! En förenkling av den gemensamma jordbrukspolitiken är en storartad idé, och det är svårt att tänka sig att någon skulle motsätta sig den. Förenkling innebär en minskning av antalet inspektioner, en begränsning av de administrativa kostnaderna och en tidsbesparing för jordbrukarna. Det är verkligen fantastiskt.

Men jag vill påpeka två fall som kräver en något modifierad strategi. För det första finns det särskilda produktionsområden där det är svårt att förenkla stödinstrument. Jag tänker här på tobak, humle och annan särskild produktion av det slaget. I det andra fallet är det frågan om att upprätthålla produktion i mindre gynnade områden där det är nödvändigt att använda mycket specifika instrument för att stödja produktionen, som en tidigare talare nämnde. Jag delar författarens uppfattning om att den gemensamma jordbrukspolitiken, den framtida politiken, bör vara klar och öppen, men den bör också vara effektiv, och effektivitet är något som inte alltid går hand i hand med enkelhet.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Herr talman! Europeisk jordbrukspolitik måste bli enklare, öppnare och lättare att förstå. Det är det budskap som föredraganden, Richard Ashworth, framför, och det är ett gott och riktigt budskap.

Vårt betänkande syftar till att sporra kommissionen att öka arbetet med att påtagligt förenkla den gemensamma jordbrukspolitiken (GJP). Det skulle spara mycket tid och pengar för våra jordbrukare och det skulle öka acceptansen för GJP i samhället.

Dessutom skulle våra jordbrukare åter kunna koncentrera sig på sin riktiga uppgift, nämligen att producera livsmedel. Jag skulle därför vilja se att förenklingen av den gemensamma jordbrukspolitiken blir en uppgift på lång sikt här i parlamentet och i kommissionen.

Andris Piebalgs, *ledamot av kommissionen*. – (EN) Herr talman! Förenkling och bättre reglering är prioriteringar för kommissionen. Jag vill tacka föredraganden, Richard Ashworth, för ett utmärkt betänkande inom detta ganska komplicerade och utmanande område.

Kommissionen instämmer till fullo i att förenkling och minskning av den administrativa bördan borde vara till särskild nytta för jordbrukarna. Detta kommer att göra det möjligt för jordbrukarna att ägna mer tid åt jordbrukets kärnverksamhet. Kommissionen välkomnar det betänkande som lagts fram. Det tar i allmänhet upp de viktigaste problemområdena för europeiska jordbrukare och ger kommissionen nya idéer och iakttagelser med avseende på att förenkla den gemensamma jordbrukspolitiken.

Under de senaste åren har kommissionen gjort stora framsteg när det gäller att förenkla den gemensamma jordbrukspolitiken. Jag vill bara ge ett prov på det: Stoiber-gruppen, som ger kommissionen råd på temat administrativ börda, har klart och tydligt angett att byråkratin har minskat avsevärt för jordbrukare som en följd av förenklingar som genomförts av kommissionen. Men förenkling är en fortgående process och arbetet kommer att fortsätta under 2010.

Dessutom pågår en övergripande reflektionsprocess om framtiden för den gemensamma jordbrukspolitiken. Vi har redan lanserat en offentlig debatt, och det innebär att vi alla kommer att behöva samarbeta för att hitta effektiva sätt att minska den administrativa bördan samtidigt som vi upprätthåller en hög skyddsnivå för Europeiska unionens ekonomiska intressen och på samma gång ett mycket effektivt jordbruk. I denna process vill jag också varna för ett önskemål, och jag vill bara ge ett exempel på det. Ibland bör förenklingar inte göras på bekostnad av de utmaningar som vi kan möta. Ta spårbarhet som ett exempel. Vi har under de senaste åren haft lugna förhållanden utan några stora skandaler eller utbrott av epidemier, men förklaringen är å andra sidan spårbarhet. Vi bör inte avskaffa den bara för att vi inte har haft några kriser. Således anser jag att vi under hela processen bör vara mycket försiktiga när vi förenklar. Vi bör inte glömma tidigare lärdomar och skälen till varför vi införde särskilda bestämmelser. Kommissionen kommer alltså att fortsätta arbeta med denna process och vi kommer att vara noga med att inte glömma vad vi har lärt oss.

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum om två veckor under nästa sammanträdesperiod i Bryssel.

Skriftliga förklaringar (artikel 149)

Jarosław Kalinowski (PPE), *skriftlig*. – (PL) Det nya systemet måste bygga på objektiva och rättvisa kriterier. Att minska skillnader i stöd mellan olika medlemsstater är avgörande för att nå detta mål. Priser på transporter av varor, jordbruksmaskiner och gödningsmedel och arbetskostnader har liknande tak i flera länder. För att konkurrensförhållandena på den gemensamma marknaden ska vara de samma måste nivån på grundläggande direktstöd vara den samma eller jämförbar i hela unionen. Tiden är mogen för att principer som gäller på andra områden inom ekonomin träder i kraft även inom jordbruket. Vi får inte heller glömma att de nya medlemsstaterna behöver avsevärda medel för att stödja moderniseringen och återuppbyggnaden av jordbruket och för att komma ifatt länderna i det gamla EU-15.

26. Föredragningslista för nästa sammanträde: se protokollet

27. Avslutande av sammanträdet

(Sammanträdet avslutades kl. 23.00.)