

# ÁPRILIS 19., HÉTFŐ

ELNÖKÖL: BUZEK ÚR

*elnök*

(Az ülést 17.35-kor megnyitják.)

## 1. Az ülészak folytatása

**Elnök.** – Bejelentem az Európai Parlament 2010. április 7-én, szerdán megszakított ülészakának folytatását.

## 2. Az előző ülés jegyzőkönyvének elfogadása: lásd a jegyzőkönyvet

## 3. Szóbeli választ igénylő kérdések és írásbeli nyilatkozatok (benyújtás): lásd a jegyzőkönyvet

## 4. Dokumentumok benyújtása: lásd a jegyzőkönyvet

## 5. Tárgytalan írásbeli nyilatkozatok: lásd a jegyzőkönyvet

## 6. Petíciók: lásd a jegyzőkönyvet

## 7. A Parlament álláspontjaival és állásfoglalásaival kapcsolatos további intézkedések: lásd a jegyzőkönyvet

## 8. Az emlőrák elleni küzdelem az Európai Unióban (írásbeli nyilatkozat): lásd a jegyzőkönyvet

**Elnök.** – Az Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Járóka Livia és Lidia Joanna Geringer de Oedenberg által készített, „A mellrák elleni küzdelem az Európai Unióban” című 0071/2009. számú írásbeli nyilatkozatot a parlamenti képviselők több mint fele aláírta. Ezért az eljárási szabályzat 123. cikke értelmében továbbítják azt a címzettekhez és közzéteszik egyéb, a 2010. február 24-i plenáris ülésen elfogadott szövegekkel. Az aláírók nevét az ülés jegyzőkönyvében teszik közzé.

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – Elnök úr! Köszönetet szeretnék mondani a mellrákról szóló 71. írásbeli nyilatkozat minden aláírójának.

Önök közül a legtöbben tudják, hogy a mellrák az Európai Unióban élő 35 és 59 év közötti nők halálának első számú oka, ezért azt szeretnénk, hogy a tagállamok sok egyéb mellett országos szűrőprogramokat és mellrákkal foglalkozó egységeket hozzanak létre.

Remélem, hogy az írásbeli nyilatkozat aláírásával újabb lépést teszünk azért, hogy uniós szinten lépünk fel a mellrák súlyos következményeivel szemben.

**Elnök.** – Szeretném megköszönni képviselőtársamnak és mindannyiuknak, hogy aláírták ezt a nyilatkozatot.

## 9. Parlamenti mentelmi jog: lásd a jegyzőkönyvet

## 10. A bizottságok és a küldöttségek tagjai: lásd a jegyzőkönyvet

## 11. Mandátumvizsgálat: lásd a jegyzőkönyvet

## 12. A Tanács álláspontja az első olvasatban: lásd a jegyzőkönyvet

### 13. Az elnökség nyilatkozatai

**Elnök.** – Az ülés megkezdése előtt szeretném elmondani, hogy gondolunk ma az előző heti, észak-olaszországi vasúti baleset sérültjeire, áldozataira és azok családjára, és imádkozunk értük. Mint tudjuk, nagyon súlyos vasúti baleset volt.

Szeretném mindannyiuknak, képviselőknek és parlamenti alkalmazottaknak, a Parlament számos tagjának megköszönni, hogy megszervezték a lengyel légi katasztrófával kapcsolatos, múlt hét szerdán 12 órakor kezdődő ünnepséget, és hogy részt is vettek rajta. A lengyel elnököt tegnap temették el, és a száműzetésben lévő lengyel elnök temetését ma tartották meg. Múlt hét szerdán egyperces csenddel emlékeztünk meg a katasztrófa áldozatairól.

Szeretnék ismét köszönetet mondani együttérzésük kifejezéséért.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Elnök úr, hölgyeim és uraim! Őszintén köszönöm Önnek, elnök úr, hogy együttérzését fejezte ki a régióban és országomban, Bozen dél-tiroli autonóm tartományban történt, múlt heti baleset áldozatai iránt. A régióban élő embereket nagyon megrázta a baleset, amely kilenc ember, főleg fiatalok életét követelte, és sok ember sérülését okozta. De ez azért is sokkoló, mert a vonat egyáltalán nem volt régi, hanem a régiónk ékköve, és egy új útvonalon haladt, amelyet pár éve használnak mindössze. A balesetet nem is technikai hiba okozta, hanem egyszerűen egy földcsuszamlás okozta, amely előfordul olyan hegyvidéken, mint az Alpok.

Nagyon köszönöm, elnök úr. Átadom együtt érző szavait az áldozatoknak és az országom népének.

(Taps)

**Elnök.** – Szeretnék köszönetet mondani a Ház ma megjelent minden tagjának, mert áthidaltuk a Strasbourgba utazás közlekedési problémáit. Nem mindenki tudott ma eljönni. Az Elnökök Értekezletének rendkívüli ülése pár perccel ezelőtt fejeződött be. A képviselőcsoportok elnökei konkrét javaslatokat terjesztenek Önök elé, amelyekről megállapodtak, és amelyeket a képviselőcsoportok elnökei támogatnak. A javaslatok alapvetően arról szólnak, hogy nem lesz plenáris ülés csütörtökön, ezért nem lesz ügyrend sem csütörtökön. De csütörtökön és pénteken a képviselőknek lehetőségük lesz aláírni a jelenléti ívet, és a megszokott módon végezhetik a munkájukat. Nem lesz plenáris ülés, és nem lesz ügyrend, de természetesen kötelességünk munkánkat végezni, és azok, akik csütörtökön és pénteken aláírják a jelenléti ívet, a szokásos elbánásban részesülnek, mint minden csütörtökön és pénteken.

Azt is szeretném megemlíteni, hogy nem lesznek szavazások ezen a héten a plenáris ülésen és a bizottságokban, ha bármilyen bizottsági ülést is tartottak volna. Lehet bizottsági ülést tartani, még csütörtökön is, de szavazni nem lehet. Erről hoztunk döntést. Azért döntöttünk így, mert nem minden képviselőtársunk képes fizikai valójában megjelenni itt, és nem vonhatjuk meg tőlük az ülésen való részvétel jogát. Ennek tehát nincs semmi köze a határozatképességhez, mert valószínűleg lesz határozatképesség, hanem csak arról van szó, hogy nem mindenki tud megjelenni az ülésen. A Tanács iránti kötelezettségeinkre nézve jogi szempontból a szavazás elhalasztása nem jelent problémát. A szavazatok fontosak, ezért két héttel elhalasztjuk a szavazást, és azt a májusi ülésen tartjuk meg Brüsszelben. Ezt megtehetjük a Miniszterek Tanácsával folytatott munkánk, a megállapodások és második olvasatok szempontjából.

Azért is fontos, hogy a megjelentek találkozzanak és tárgyaljanak, mert holnap egy olyan rendkívüli pontról lesz szó, amelyet nem láttunk előre. Ez a pont, amelyről holnap vitát tartunk, az európai aktuális közlekedési helyzetről, és annak az európai polgárokra gyakorolt hatásáról szól. A holnapi kétórás ülésen, amelyen részt vesz a Bizottság elnöke, Barroso úr, az európai helyzetet kívánjuk átgondolni, mert a mobilitás csökken, légitársaságok kerültek veszélybe, és olyan helyeken van munkanélküliség, ahol nagy repülőterek vannak, és ahol európai légitársaságok mehetnek tönkre, ha nem képesek napokon keresztül kiszolgálni az utasokat. Ezért ez komolyan veszélyezteti az európai polgárokat, és ezért kulcsfontosságú a holnap reggeli megbeszélés. Erről az ügyrendi pontról nem született korábban megállapodás. Ez egy teljesen új pont, amely az Európai Unió helyzete miatt került az ügyrendbe, ezért komolyan el kell gondolkodnunk róla. A további pontokról megbeszélést folytatunk, kivéve pár olyan pontot, amelyet csütörtökre terveztünk.

Arról is értesítem Önöket, hogy ezen év április 7-én levelet kaptam Farrage képviselő úrtól. Levelében a Szabadság és Demokrácia Európája képviselőcsoport társelnöke az eljárási szabályzat 6. cikkének (3) bekezdésére hivatkozva hivatalos panaszt nyújtott be az Európai Unió kiváltságairól és mentességeiről szóló jegyzőkönyv megsértésével kapcsolatban. Farage úr levelében megfogalmazott kérelmét véleményezésre továbbítottam az illetékes bizottsághoz.

## 14. Ügyrend

**Elnök.** – Kiosztották a napirendtervezet végső változatát, amelyet az eljárási szabályzat 137. cikke alapján az Elnökök Értekezletének 2010. április 19-i, hétfői ülésén készítettek el. A következő módosításokat javasolták:

*(A módosítások első része az előző pontban)*

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Elnök úr! Tájékoztatása céljából ügyrendi kérdést terjesztenék elő. Kedves Öntől, hogy gratulál nekünk, amiért itt vagyunk. Habár nem volt könnyű megjelennünk, de ez a munkánk. Nincs ebben semmi különös. Azt javasolnám Önnek, hogy legközelebb leegyszerűsíthetné a munkánkat azáltal, hogy gyorsabban juttatja el nekünk az információkat, és hogy válaszol az e-mail üzeneteinkre, így tudjuk majd, mi történik. Így el tudtak volna jönni azok is, akik ma nincsenek itt.

*(Taps)*

**Elnök.** – Bevallom, nem teljesen értem a megjegyzését, Leichtfried úr, mivel a képviselők nagyon jól reagáltak a helyzetre. De most ne erről beszéljünk.

**John Bufton (EFD).** – Tisztelt elnök úr! Osztom az előbb felszólaló úriember véleményét. Tudjuk, hogy gond van a légi utazással – ezt mindannyian tudjuk, nem vagyunk ostobák –, de nem tudom, hogy miért tartott ma estig erre a következtetésre jutni. Mindannyian megérkeztünk ma, a Ház tagjai és a személyzet számos tagja is. Az adófizetők font millióiba kerül az, hogy ma itt vagyunk, de maga ezt egy pillanat alatt lemondja. Szerintem ez borzasztó.

Véleményem szerint elegendő ember van itt a szavazáshoz. Tisztában vagyunk a helyzet nehézségével, de ez mégis csak egy parlament. Maga megfordult és azt mondta, hogy nem fogunk ma szavazni, de velünk tarthat és megbeszéléseket és vitákat tarthatunk, ami lényegében nem jelent semmit, és mikor szavazásra kerül a sor, azt mondja, hogy nem lesz szavazás.

Szerintem ez felháborítja majd az Egyesült Királyság adófizető polgárait. Pénzügyi problémákkal küzd az Egyesült Királyság, csökkentjük a szolgáltatások körét, parlamenti választásokat tartunk, a spórolásról beszélünk, itt pedig csak úgy szórjuk a pénzt. Azt hiszem, eljött az ideje annak, hogy bezárjuk ezt a helyet.

**Elnök.** – Köszönöm a megjegyzését. Minden megjegyzést komolyan veszek, de minden képviselőcsoport és képviselőik egyetértenek azokkal a módosításokkal, amelyeket nemsokára javaslok.

**Sophia in 't Veld (ALDE).** – (NL) Elnök úr, úgy gondolom, hogy helyes volt a szavazás elhalasztása. Habár elegendő a taglétszám a határozatképességhez, de nincs meg a megfelelő földrajzi eloszlás. Azt javaslom, hogy tömörítsük össze a még nem tárgyalt napirendi pontokat, hogy így egy egész nappal korábban végezzünk a munkánkkal. Így szerda este végzünk éjjel helyett, és nem csütörtökön. Így azok, akik itt vannak, hazarepülhetnek, és nekünk nem kellene itt maradnunk csütörtökön.

**Elnök.** – Hölgyeim és uraim! Az ügyrend létrehozását követően átadom a szót a felszólalóknak.

**Charles Tannock (ECR).** – Tisztelt elnök úr! A nem szándékolt következmények törvényének köszönhetően az eheti szavazás május 6-ára való áthelyezése azt eredményezi, hogy a politikai pártok és delegációk brit parlamenti képviselőinek nagy része, hanem a teljessége nem lesz velünk aznap, mivel akkor tartanak parlamenti választásokat az Egyesült Királyságban, és ez így eltorzítja a végeredményt. Nem tudná esetleg május 5-ére, szerdára helyezni a szavazást május 6-a, csütörtök helyett, kérem?

**Elnök.** – Tisztelt hölgyeim és uraim! A javaslatom a következő. Most elkezdjük a napirendi pontok megbeszélését, majd a napirendet követően ismét foglalkozhatunk azzal a kérdéssel, hogy május 5-én vagy 6-án legyen-e az ülés. Erről később döntünk. Nem kell róla most azonnal döntenünk. Csak arról van szó, hogy a szavazás május 5-én és 6-án lesz megtartva. Minden más döntést később hozunk meg.

A napirenddel kezdjük. Nem szeretnék további ügyrenddel kapcsolatos kérdést. <>

**Elnök.** – Kiosztották az áprilisi ülészak végleges napirendtervezetét, amelynek módosítására a következő javaslatokat tették (az eljárási szabályzat 140. cikke):

*Hétfő:*

Nincs változtatás.

*Kedd:*

Az ülés 09.00 órakor kezdődik a Tanácsnak és a Bizottságnak az európai légi közlekedés széteséséről szóló nyilatkozataival.

A vita 11.00 óráig tart.

11.00 és 13.00 óra között a következő pontokról lesz megbeszélés: Barroso úrnak a Bizottság 2010-es jogalkotási munkaprogramjáról szóló nyilatkozata, és a Bizottság a haiti humanitárius segítségnyújtás és újjáépítés koordinálásáról szóló nyilatkozata.

Szavazásra kedden nem kerül sor.

*Szerda:*

Nincs változtatás.

Szavazásra szerdán nem kerül sor.

*Csütörtök:*

Nem lesz ülés csütörtökön.

*(Az ügyrendet elfogadják)*

## 15. Egyperces felszólalások fontos politikai kérdésekben

**Elnök.** – Következő napirendi pontként egyperces felszólalások következnek fontos politikai kérdésekben.

**John Bufton (EFD).** – Elnök úr, köszönöm, hogy ismét megadta nekem a szót. A most elmondottak tekintetében arra kérem, hogy ismét foglalkozzon a május 5-i és 6-i ülésen történő szavazással.

Nagyon valószínű, hogy az Egyesült Királyság parlamenti képviselőinek nagy része nem lesz jelen. Május 6-án tartjuk a parlamenti választásunkat. Egy teljes ország nem lesz képviselve. Olyan dolgokról fogunk megbeszéléseket tartani, amelyekben az Egyesült Királyság nem lesz képviselve. Arra kérem, hogy fontolja meg május 4-ét, egy pár nappal korábbi időpontot. Mert ha megtagadja azt a szavazatot, akkor megtagadja az Egyesült Királyságtól egyes intézkedések támogatásának vagy ellenzésének kifejezését...

*(Az elnök félbeszakítja a felszólalót)*

**Elnök.** - Engedje meg, hogy válaszoljak: Nagyon komolyan megfontolom azt, amit most elmondott. Két nap áll rendelkezésünkre: május 5-e és 6-a. Később döntünk arról, hogyan menjenek végbe a május 5-re és 6-ra tervezett szavazások, és hogyan osszuk fel őket.

**Elnök.** – Bejelentést szeretnék tenni, mielőtt elkezdjük a mai ülést. Mint tudjuk, az eljárási szabályzat 150. cikke engedélyezi az egyperces felszólalásokat. A tapasztalatok azt mutatják, hogy több mint kétszer annyi felszólalási kérelmet kapunk, mint amennyit az adott időkeret engedélyez. Tehát elkerülhetetlen azoknak a képviselőknek a csalódottsága, akik felszólalásra vártak, de nem kaptak erre lehetőséget. A további bizonytalanság és csalódottság elkerülése érdekében ezután a következő eljárást alkalmazom az egyperces felszólalásokra. Az eljárási szabályzat 150. cikkének megfelelően egy harminc főt tartalmazó listát készítünk, a felszólalókat pedig úgy választjuk ki, hogy egyenlően legyenek képviselve a politikai nézetek és a földrajzi régiók. Elsőbbséget élveznek azok a képviselők, akik nem kaptak lehetőséget egyperces felszólalásra az előző két ülés során. Minden képviselőt, aki egyperces felszólalásra kért lehetőséget, előzetesen értesítjük arról, hogy felszólalhat-e vagy sem. A kiválasztott felszólalóktól elvárjuk, hogy legyenek jelen az üléssteremben, amikor rájuk kerül a sor.

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** – *(PL)* Elnök úr! Szeretném felhívni a figyelmét a géntechnológiával módosított élelmiszerek kérdésére. Az Európai Bizottság olyan uniós jogszabályt módosító javaslaton dolgozik, amelynek célja, hogy nagyobb szabadságot biztosítson a tagállamoknak annak eldöntéséhez, hogy kívánják-e engedélyezni a géntechnológiával módosított szervezeteket, mivel az uniós jogszabályok jelenlegi állása szerint nem lehet tilalmat bevezetni a GMO-k ellen a tagállamokban.

Az Európai Bizottság azt javasolja hamarosan, hogy a tagállamok egyénileg döntsék el, hogy engedélyezik-e a géntechnológiával módosított növények termesztését. Viszont a GMO-vetőmagok importálásával és feldolgozásával kapcsolatos döntéseket továbbra is uniós szinten hoznák meg. Ennek fényében meg kell fontolnunk azt a lehetőséget, hogy tegyünk-e megkülönböztető címkét a GMO-mentes termékekre. Az ilyen címkézésnek egyértelműnek és mindenki által felismerhetőnek kell lennie, így az európai fogyasztók tudják, hogy a megvásárolt termék nem olyan állatból készült, amelyet géntechnológiával módosított takarmánnyal tápláltak. Ezért úgy gondolom, hogy egyedi tervezésű címkét kell létrehozunk.

**Traian Ungureanu (PPE).** – Tisztelt elnök úr! Hadd emlékeztessen a Házat arra, hogy egy évvel ezelőtt a Moldovai Köztársaságban népfelkelés szállt szembe a kommunista visszaélésekkel. A tüntetések egy Európa-párti koalíciót hoztak létre, és az egy év alatt az új kormány bebizonyította, hogy Európa mellett foglalt állást. A moldovai kormánynak az Európai Unió azonnali támogatására van szüksége, amelyet három módon adhatunk meg: gyors pénzügyi támogatás, a vízumkötelezettség eltörlése és a társulási megállapodás megkötése formájában.

Itt szeretném megemlíteni Ernest Vardanian, egy letartóztatott újságíró esetét, akit Transznisztria úgymond hatóságai magánzárában tartanak fogva és hazaárulással vádoltak meg. Ez az emberi jogok súlyos megsértése. Megkérem az Unió külpolitikai főképviselőjét és az Európai Unió moldovai delegációjának vezetőjét, hogy sürgősen cselekedjen az őrizetbe vett újságíró azonnali kiszabadítása érdekében.

**Anna Záborská (PPE).** – (SK) Tisztelt elnök úr, főtitkár úr, biztos úr! Most kellene elmondanom az előkészített beszédemet, de kivételes események történtek. Mindannyian tudjuk, hogy az időjárási körülmények nem kedveznek mindannyiunknak itt Strasbourgban. Ez sok képviselőnek és tisztviselőnek okozott stresszt és fejfájást.

Szeretném megragadni az alkalmat, hogy köszönetet mondjak Önnek, elnök úr, és a Klaus Welle által irányított főtitkárságnak is, hogy nem hagytak semmit a véletlenre, és a lehető legjobb munkafeltételeket biztosították számunkra.

A légi közlekedési probléma első napjaitól kezdve a Parlament a Strasbourgba történő közlekedés átszervezésén dolgozik, és ezért őszinte köszönetemet fejezem ki azok nevében is, akik nem lehetnek ma itt velünk. Nagyon köszönöm.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Elnök úr, már korábban szerettem volna felhívni a figyelmét, amikor az egyperces felszólalások új szabályairól beszélt. Lengyelként bizonyára tudja, milyen az, ha az embereket, parlamenti képviselőket különböző osztályokba sorolják. Ezért szeretném megkérni, hogy a hátsó sorban ülőket is vegyék figyelembe az ügyrendi kérdésekkel kapcsolatban.

Lenne néhány konkrét kérdésem. Először is arra kérem, hogy tisztázza azt, amit korábban mondott, vagyis a két következő ülést. Most a két következő strasbourgi ülésre gondol, vagy a brüsszeli is beleszámolja?

Másodszor pedig hogyan jár el akkor, ha bármilyen oknál fogva képviselők nem jelennek meg – mint ahogy az most is megtörtént –, annak ellenére, hogy szerettek volna felszólalni? Vagy lesz pár perc a „catch the eye” eljárásra?

Harmadszor az új hatékony – és üdvözlendő – rendszernek megfelelően megtenné, hogy már ma felolvassa azt a 30 képviselőt, akik ma szót kapnak?

**Elnök.** – Köszönöm a megjegyzését. Az új szabályok alkalmazása a brüsszeli ülésen kezdődik. A brüsszeli ülés lesz az első, amelyen érvénybe lépnek az új szabályok.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Elnök úr, a romániai kóbor kutyákkal kapcsolatos problémák ismét beszédtemává váltak, mivel tervezik a kóbor kutyák megölésére vonatkozó, 2008. január 15-e óta életben lévő tilalom feloldását. Örülök, hogy Románia ismételten tartózkodott ezeknek a terveknek a végrehajtásától. De az alternatív megoldás sem valódi megoldás, miszerint ezeket a kutyákat tömeges állatmenhelyekbe kell helyezni. Az egyetlen ésszerű megoldás a kasztrolási program végrehajtása lenne. De erre Románia nem hajlandó. Legfőbb ideje, hogy ezzel kapcsolatban – úgy, mint a többi állatjóléti kérdésben – az Európai Unió végre tegyen valamit.

Elnök úr, ezzel lezárom az egyperces felszólalásomat. A fennmaradó időben szerettem volna ismét elmagyarázni, amit korábban szerettem volna elmondani.

**George Sabin Cutaş (S&D).** – (RO) Tisztelt elnök úr! Amikor Simon Kuznets, a „bruttó nemzeti termék” elvének létrehozója felismerte, milyen nehéz is egy nemzet jólétét pusztán a nemzeti bevétel alapján mérni, úgy hiszem, nem gondolta volna, hogy hetvenöt évre és öt Nobel-díjas javaslataira lesz szükség ahhoz, hogy pontosabb értékelést adjunk a gazdaság teljesítményéről és a társadalmi termékről, mint amit a GDP nyújt. Ez a makrogazdasági mutató figyelmen kívül hagyja a termékek minőségét, nem méri a fenntartható fejlődést, és nem vesz figyelembe olyan tényezőket, mint például a létfenntartás és az elővárosi gazdaságok, a háztartási és az önkéntes munka.

A bizottság munkájának eredménye alapján, amelyet a Stiglitz-jelentés összegez, javaslatot készítettek a nemzeti statisztikai rendszer fejlesztésére, az életminőség fogalmának pontosabb meghatározására és a fenntartható fejlődés a gazdasági és társadalmi fejlődés indexébe történő felvételébe.

Ennek fényében olyan összehangolt rendszerrel kell az Európai Unió teljes területén rendelkezünk, amely méri az élet minőségét és azt, hogy meddig tartható fenn a gazdaság, és végül, de nem utolsósorban a társadalmi egyenlőtlenségeket. Ez azt jelezné, hogy tanultunk a recesszióból, amely oly jelentős hatást gyakorol ránk.

### ELNÖKÖL: KOCH-MEHRIN ASSZONY

*alelnök*

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – (ES) Tisztelt elnök asszony! Előző héten egy bíróság úgy döntött, hogy az *Egunkaria* baszk nyelvű hírlap megszüntetése, amelyről pár héttel ezelőtt beszéltem, igazságtalan, jogellenes és önkényes tett volt.

A bíróság kimondta, hogy sem a spanyol alkotmány sem a büntető törvénykönyv nem engedi a hírlap bezárását, és a vád egésze arra épült, hogy a baszk kultúra védelme egyenlő az ETA-val való együttműködéssel, ami egyszerűen felháborító. A döntés kimondja, hogy a vádolt személyek teljesen ártatlanok, nem tagjai az ETA-nak, a hírlap nem finanszírozza az ETA-t, és a hírlapot sem támogatja anyagilag az ETA. A döntés azt is kimondja, hogy az őrizetbe vett személyeket magánzárkában tartották, a bírósági ellenőrzések nem voltak kielégítőek, és ez hitelt ad azoknak az állításoknak, miszerint az őrizetbe vett személyekkel rosszul bántak és kínozták őket.

Két kérésem lenne: szeretném megemlíteni, hogy milyen következményei vannak a demagógiának, az érzelmek manipulálásának és a szükségállapot idején hozott jogszabályoknak a demokráciára, és azt a tényt is megemlíteném, hogy Spanyolországban a média főbb elemei és a fő pártok azzal vádoltak meg minket és mindazokat, akik tiltakoztak ez ellen az igazságtalanság ellen, hogy együttműködünk az ETA-val. Szeretném, ha közösen dolgoznánk azon, hogy igazságot szolgáltatassunk ezeknek az áldozatoknak, és az ügy tisztességesen záruljon le.

**Michail Tremopoulos (Verts/ALE).** – (EL) Tisztelt elnök asszony! Tavaly februárban bemutatták az Európai Parlamentnek Reuter és Trautmann által készített európai bizottsági jelentést, amely a globális illegális kábítószerpiacokkal foglalkozott 1998-tól kezdve. Ez a jelentés értékes adatbázis, következtetései pedig megerősítik azokat az értékeléseket, amelyek szerint a kábítószerrel kapcsolatos politikák sem az Európai Unióban, sem világszerte nem hatékonyak.

Az alapvető következtetés az, hogy az aktuális politikák nem érik el legfontosabb céljukat, hogy csökkentsék a tiltott szerek iránti kereslet és azok kínálatát, valamint szerepük kulcsfontosságú az egyéni felhasználókat, a környezetüket, a gazdaságot és a társadalmat érő károk súlyosbításában.

2004-ben az Európai Parlament jóváhagyott egy sor javaslatot, mint például a Catania-jelentést. Ezért azt szeretnénk, hogy ismét foglalkozzanak az ügygel, szélesebb keretek közt, hogy ne ériék károk a felhasználókat.

<>

**Ryszard Czarnecki (ECR).** – (PL) Elnök asszony, nemzetemet súlyos tragédia érte. Az elnök, a Központi Bank és a katonaság vezetői meghaltak. Az elnök és feleségének temetését tegnap tartották meg. Szeretném kifejezni a köszönetemet a sok tagállam és az Európai Unió együttérzéséért. Az európai együttérzés elve kiállta a próbát, ami nekünk, lengyeleknek nagyon fontos. A Cseh Köztársaság, Szlovákia, Magyarország, Németország, Litvánia, Lettország, Románia és Szlovénia elnökei, és Észtország miniszterelnöke jelentek meg a temetésen. Sajnálom, hogy a Tanács vezetője és az Európai Bizottság elnöke nem jelentek meg. Nem tudtak megjelenni, de például Azerbajdzsán, Örményország és Grúzia miniszterelnökei megjelentek, pedig

nekik hosszabb utat kellett megtenniük. Szeretnék ismét köszönetet mondani minden jelenlévőnek együttérzésük kifejezéséért.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Elnök asszony, engedje meg, hogy egy perc erejéig mondjak pár szót Szerbiával kapcsolatban. Úgy tűnik, hogy Szerbia Európai Unióhoz való csatlakozási ambíciói miatt szelet kaptak volna az ország vitorláit. Az ország mindenesetre formálisan bocsánatot kért nemrég a srebrenicai népirtásért. Ugyanez nem mondható el az ellentmondásos tagjelölt Törökországról, ahol szankciókkal fenyeget az ország, ha egy másik országban az örmény népirtásról egyáltalán szó esik.

Véleményem szerint tetszés szerint lehet értelmezni a koppenhágai kritériumokat, mert Belgrádot azzal vádolják, hogy nem hajlandó együttműködni a hágai Nemzetközi Bírósággal, de Ankara emberi jogi jogsértéseit nem tartják fontosnak.

Abban viszont nincs semmi új, hogy az Európai Unió kettős mércét alkalmaz. Boszniában számos etnikai csoportot raknak egy multikulturális államba, míg Koszovóban hirtelen jogszerű lett, hogy egy etnikai csoport leváljon egy meglévő államtól.

Törökországgal ellentétben Szerbia történelmileg, szellemileg és kulturálisan Európa része, és a Balkán biztonságában kulcsfontosságú szerepet vállal. Természetesen nem szabad ugyanazokat a hibákat elkövetnünk, amelyeket Bulgária és Románia elhamarkodott csatlakozásakor követtünk el. Minden csatlakozási kritériumot teljesíteni kell, de Szerbia európai ország, és az Európai Uniót részét kell képeznie.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Tisztelt elnök asszony! A görögországi fontos terrorista sejt minapi feloszlata eszünkbe juttatja, hogy az erőszaknak és a demokratikus intézmények fenyegetésének semmi nem szab határt, és az nincs senkire sem tekintettel.

Nem szabad elfelejtenünk, hogy a jelenlegi gazdasági válság, és az emiatt kialakult pesszimizmus a polgárok körében táplálja az agressziót és erőszakos cselekedeteket vált ki. Mindenki egyetért abban, hogy az erőszak elítélendő, annak formájától és forrásától függetlenül. Viszont abban egyet kell értenünk, és hangsúlyoznunk kell, hogy nagyobb hangsúlyt kell helyezni a megelőzésre a már meglévő helyzet orvoslása helyett. Ezért kell a SWIFT-tel, a PNR-rel kapcsolatos ügyeknek és az Europol és az Eurojust erősítésének elsőbbséget élveznie a napirendi pontok között.

Most, hogy ezt elmondtam, fontosnak tartom, hogy kigyógyítsuk a társadalmat azokból a krónikus betegségekből, amelyek erőszakot szülnek. Fel kell lépniük a szegénység és a munkanélküliség ellen. Nem maradhatunk tovább tétlenek. Legutóbb, amikor Európa vezetői meghátráltak a társadalom kihívásai elől a súlyos gazdasági helyzet idején, eluralkodott a gyűlölet és a totalitarizmus.

**Jens Geier (S&D).** – (DE) Tisztelt elnök asszony, hölgyeim és uraim! Szeretném felhívni az Európai Bizottság és a Ház figyelmét a nyersanyagok árával kapcsolatos aggasztó fejleményekre. Választókerületemben van Duisburg, ahol Európa legnagyobb acélgyárai működnek. Itt és az Európai Unió más, acélgyártással foglalkozó helyein a dolgozók aggódnak a munkahelyük miatt, mivel a három legnagyobb vasércszállító 100 százalékos áremelést erőltet az acéliparra. A jövőben a londoni fémtőzsdén jegyzett ár lesz a meghatározó a fix ár helyett, amelyet korábban a hosszú távú szállítói szerződések biztosítottak. A dolgozók és a szakszervezetek attól tartanak, hogy ez az alapanyag, az acél rendkívüli áremelkedéséhez vezet. És ez mind akkor történik, amikor az acélipar legutóbbi szerkezetátalakítását követően a költségcsökkentő programokkal és a munkaerő csökkentésével történő megtakarítási lehetőségek kimerültek. Annak érdekében, hogy felhívják a figyelmet erre a helyzetre, az üzemi tanácsok és a németországi Fémmunkások Iparági Szakszervezete kért intézett Duisburg nevében Merkel kancellárhoz és Barroso elnök úrhoz. Megkérem a Bizottságot, hogy válaszoljon a kérésükre.

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – Elnök asszony, azok az utasok, akiknek a nyaralását tönkretette a vulkáni hamu, zűrzavarral szembesülnek a biztosítás terén.

Habár a légitársaságok megtérítik a repülőutak árát, vagy új repülőutat foglalnak le a légi utasok jogairól szóló irányelv értelmében, sok utas szembesül a szállodai szobák és az autókölcsönzés, talán még az alternatív repülőút szervezésének költségeivel, de néhány biztosítási kötvény fedezi a veszteségeket.

Mások ezt vis majornak tekintik, de megkérem ezeket a vállalatokat, hogy legyenek pragmatikusak, gondolkodjanak ésszerűen, és gondolják át a döntésüket. Ne felejtsek el, hogy nekem, ahogyan másoknak is, számos választópolgára van világszerte különböző reptereken, és olyan költségeket kell állniuk, amelyekre nincs pénzük.

Úgy tudom, hogy felülvizsgálják a szervezett utazási formákról szóló irányelvet, ezt sürgősen meg kell tenni.

Alapvető fontosságú, hogy az utazási irányelv olyan szabályozást biztosítson, amely az ilyen helyzetekre alkalmazható. Megkérem a Bizottságot, hogy már ezen a szakaszon intézkedjen.

**Claudio Morganti (EFD).** – (IT) Tisztelt elnök asszony, hölgyeim és uraim! Itt, az európai intézmények demokratikus szívében javaslom, hogy röviden tekintsük át, milyen hatással van az uniós beavatkozás a közösségekre, a régiókra és az egyénekre.

Úgy gondolom, döntenünk kell arról, hogy jövőképünk univerzalista és globalista legyen, vagy ehelyett inkább tartunk meg minden egyes egyén hozzájárulását és identitását. Úgy gondolom, hogy a második verzió az előnyös. Ez egy szélesebb látószög, amelyben a sajátos elhivatottságból és hagyományokból származó egyéni dimenzióknak is megvan a maga helye és méltósága.

Nézzük meg a 2006-os szolgáltatási irányelv, az ún. Bolkestein-irányelv hatását az olaszországi fürdőhelyek ágazatára. Úgy gondolom, hogy nem áldozhatjuk fel az állítólagosan hatékonyabb globális rendszer érdekében azokat a vendéglátási kultúrákat és hagyományokat, amelyek mindig is jellemezték a helyi közösségeket.

Gazdasági szempontból a kisvállalkozások fejezik ki legtisztábban a helyi közösségek kulturális identitását, ezért meg kell azokat védeni.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Elnök asszony, nincs könnyű dolga manapság a lelkes Európa-pártiaknak. Szeretném megemlíteni az Eurostat problémáját. Mint kiderült, az Eurostat sokkal inkább tisztában volt Görögország valódi helyzetével, mint azt korábban gondoltuk. Vannak jelentések, amelyeket csak részben tettek közzé, és amelyben már 2002-ben elkövetett csalásokra fényt derítettek, majd utána jött a nagy 2008-as jelentés. Teljes homály fedi azonban, hogy hova kerülnek a jelentések, milyen hatást fejtenek ki, és hogy kit lehet felelősségre vonni, jelen esetben azért, mert nem cselekedett a jelentések hatására.

Ezért most azt javaslom, hogy valóban konstruktívan foglalkozzunk az Eurostattal, és ne csak úgy, ahogy a botrányos ügyekkel kapcsolatban, amelyek persze jelen voltak a múltban. Tehát azt javaslom, hogy a Bizottság cselekedjen, hogy biztosítsa az Eurostat függetlenségét, és bocsássa a polgárok rendelkezésére a demokrácia forradalmasításához olyannyira szükséges információkat.

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – (PT) Ma olyan természeti katasztrófával nézünk szembe, amelynek a következményei kiszámíthatatlanok. A tudomány mai szintje lehetővé teszi, hogy megfelelő pontossággal kiszámítsuk az atmoszféra részecskéinek hatását a repülőgépmotorokra és a repülési rendszerekre. A tudomány mai állása azt is lehetővé teszi, hogy megfelelő pontossággal kiszámítsuk az atmoszféra részecskéinek mozgását. Az Európai Unió közlekedésügyi miniszterei ma találkoznak, hogy tárgyaljanak a légi közlekedés helyzetéről. A találkozó következtetéseit a tudományos ismeretekre és az elővigyázatosság elvére kellene alapozni. A gazdaság nem élvezhet elsőbbséget az emberek biztonsága felett. Európának a biztonság és az életminőség védőbástyájaként kell fellépnie. Mindazonáltal gyors, gyakorlatias megoldásokat várunk el a földi és vízi közlekedés alternatív lehetőségeivel kapcsolatban.

Tavaly számos válság, természeti katasztrófa és járvány sújtott minket. Ezeknek a fényében...

(Az elnök félbeszakítja a felszólalót)

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Tisztelt elnök asszony, ez év végére a harmadik postai irányelv hatályba lép, amely teljesen felszabadítja a piacot a szabályozás alól. A gazdasági és a pénzügyi válság következményeivel tisztában vagyunk, beleértve a postai piacra gyakorolt hatásokat.

A válság hatása többszöröződött, miután bevezették az irányelvet azokban a tagállamokban, ahol a postai piacot teljesen liberalizálták. Ebben az ágazatban a létszámleépítések és a fennmaradó alkalmazottak bérének csökkentése az átlagosnál magasabb szintet ért el. Csökkent továbbá a tranzakciók száma, nőttek a postai díjak, arról nem is beszélve, hogy a nehezen megközelíthető településeken és területeken élő polgárokat megfosztják egy kommunikációs eszköztől és egy általános szolgáltatástól.

Úgy gondolom, hogy az irányelv bevezetésének társadalmi következményeit fel kell mérni. Kötelességünk megakadályozni a szociális dömping előfordulását. Sürgetem az illetékes európai intézményeket, hogy vizsgálják meg azt a lehetőséget, hogy az irányelv végrehajtására kitűzött határidőre legalább két éves moratóriumot alkalmazzanak, megfelelő változtatásokkal a fennmaradó tagállamokban.

**Cristian Dan Preda (PPE).** – (RO) Ma arról a kényes helyzetről szeretnék beszélni, amelybe Ernest Vardanian került. Igor Szmirnov rendszere tartóztatta le a magukat Dnyeszter Menti Köztársaságnak hívó térségben.



Ernest Vardanian hazaárulással és kémkedéssel vádolták, ami nemcsak abszurd, hanem nevetséges is. Az újságírókat nem lehet óvadék ellenében szabadlábra helyezni, és szörnyű állapotok között tartják fogva. A tiraszpoli hatóságok így akarják megfélemlíteni a Kisinyovot akkor, amikor az egy évvel ezelőtti választások után hivatalba lépő új kormány közelebb akar kerülni az Európai Unióhoz, és meg akarja oldani a transznisztriai konfliktust.

Ernest Vardanian újságíró azonnali és feltétel nélküli elengedését követelem, és a magukat Dnyeszter Menti Köztársaságnak nevező nemzet hatóságait, hogy a konfliktus megoldása érdekében közeledjen Kisinyov felé.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) A pénzügyi és gazdasági válság a legszegényebbeket sújtotta a legjobban. Szükségeik kielégítése érdekében az Európai Unió 2010-et a szegénység és társadalmi kirekesztés elleni küzdelem európai évének nyilvánította. Becslések szerint Európában több mint 40 millió ember él szegénységben és közel 40 millió embert fenyeget szegénység. Rendkívül szomorú, hogy ennek a negyede – vagyis 20 millió fő – gyermek. Gondjaik nemcsak az élelmiszer, az egészségügyi ellátás és a megfelelő ruházat hiányával kapcsolatosak, hanem főként azzal, hogy még kilátásuk sincs arra, hogy helyzetük javuljon és kitörjenek a szegénységből. Segíthet megváltoztatni ezt a szomorú helyzetet az az igen fontos lépés, ha színvonalas oktatást biztosítunk. Ez az igény legvilágosabban a kisebb városokban és a vidéki térségekben mutatkozik meg, amelyek távol esnek az oktatási központoktól. Ezért a változáshoz kulcsfontosságú, hogy növeljük a szegény családból származó fiatalok ösztöndíjprogramjainak a finanszírozását.

**Derek Vaughan (S&D).** – Tisztelt elnök úr! Üdvözlöm a holnapi, légi válságról szóló vitát, mert nem szabad elfelejtenünk, hogy az hatással van nemcsak a Parlamentre, hanem az egyénekre és az üzleti vállalkozásokra is egész Európában. Mindez akkor, amikor Európa, vagy majdnem egész Európa mély recesszióból lábál ki. Az Egyesült Királyság is, mint a többi ország, de nem mind, ebből a recesszióból lábál ki, és ez a kormány beavatkozásának köszönhető – mikor a piacnak ez nem sikerült –, és nem állt félre, ahogy azt páran szerették volna.

Számos gazdasági adat lát napvilágot az Egyesült Királyságban a következő hetekben, és úgy gondolom, hogy a legtöbbjük kedvező lesz. Ez annak köszönhető, hogy a kormány beavatkozott. Úgy gondolom, hogy fontos lenne az Európai Unió intézményeinek is beavatkozniuk a nehéz gazdasági időkben. Minden európai uniós intézménynek meg kell bizonyosodnia a jövőben arról, hogy a költségkeretet úgy alakítják ki, hogy az segítsen az egyéneknek és az üzleti vállalkozásoknak átvészelni a nehéz gazdasági időket, és hogy tervezzenek a helyreállításra is.

**Diogo Feio (PPE).** – (PT) A mai ülésen számos tagállam költségvetési helyzetéről szeretnék szólni. Most szólok, amikor a stabilitási és növekedési programok benyújtásának határideje lejárt. Ezek a programok számos tagállam közép- és hosszú távú helyzetét jelzik előre. Az országom, Portugália programját a Bizottság kockázatosnak minősítette. Ez aggasztó jel a piacok felé, de alapvetően annak a jele volt, hogy az államháztartás stabilitását és egészségét vizsgálja, miközben a növekedés problémáját is meg kell vizsgálni. Ebben az esetben sem megfelelők az országom által benyújtott mutatószámok, és sajnos nem foglalkoznak olyan problémákkal, mint az üzleti vállalkozásokat érintő egyszerűsítések és az adózási versenyképesség. <>

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – Elnök asszony! Két felszólalással korábban hangzott el ugyan, de megkérdezném az úrtól, aki az EU beavatkozását támogatta, hogyan kellene az Európai Uniónak közbelépnie a vulkáni hamuval szemben.

**Elnök.** - Kiegészítő kérdéseket nem lehet feltenni a kék kártya használatával az egyperces felszólalások során. Tehát ez nem ügyrendi kérdés volt. A képviselőtársával talán személyesen megbeszélheti a kérdését, de semmi esetre sem a parlamenti ülés során. <>

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – (FR) Elnök asszony, kérem, vegye figyelembe a férfiak és a nők arányát, mikor átadja a szót. Öt férfinak adott szót egymás után.

**Elnök.** - Nagyon köszönöm. Tudhatja, hogy nekem mint a nemek közötti egyenlőséggel és a sokféleséggel foglalkozó magas szintű munkacsoport elnökének az egyenlőség fontos számomra. A felszólalókról lista készült, és ebben kiegyensúlyozottságra törekedtünk. A vitában való felszólalási lehetőség attól is függ, hogy ki van jelen.

A napirendi pontot ezennel lezárom. <>

## 16. A jogalkotási felhatalmazás hatásköre (vita)

**Elnök.** - A következő napirendi pont Szájer úr a Jogi Bizottság nevében előterjesztett, a jogalkotási felhatalmazás hatásköréről szóló jelentése (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

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

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

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

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

**Maroš Šefčovič, a Bizottság alelnöke.** – Elnök asszony, először is szeretnék köszönetet mondani Szájer úrnak a kiváló minőségű jelentésért, mivel a Bizottságban nagyra értékeljük a támogatást, amit a Parlament mutatott a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok iránti horizontális megközelítéssel kapcsolatban.

A jogalkotó természetesen teljes szabadsággal szabályozhat minden kérdést az alapul szolgáló jogi aktusokban említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal kapcsolatban, azonban útmutatásokra van szükség a rendszertelen megközelítés elkerülése érdekében.

Ez volt a célja a Bizottság már decemberben kiadott közleményének, hogy jelezze a jogalkotó felé, hogy mik lennének a legelőnyösebbnek tartott lépések a jövőbeli jogalkotás jó és gyakorlatias megközelítésének kialakítása érdekében.

Szeretném hangsúlyozni, hogy a Bizottság erősen támogatja az egységes megértés elképzelését, vagy akár a három intézmény közötti intézményközi megállapodást a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokról, mivel ez hozná a szükséges rendet a jogalkotás előkészítésébe.

Érdemileg csak ismételni tudom, hogy a Bizottság kifejezetten üdvözlí a jelentést. Lehet, hogy nincs köztünk egyetértés bizonyos konkrét kérdésekben, a célkitűzéseink azonban azonosak. Pontosságot, hatékonyságot, átláthatóságot és egyértelmű és méltányos hatalmi egyensúlyt akarunk látni.

Ha megengedik, hogy valamivel konkrétabban fogalmazzak, távirati stílusban néhány észrevételt tennék a jelentés bizonyos részeivel kapcsolatban.

A 290. cikk, különösen annak második bekezdése korlátozó természetével kapcsolatban, kisebb nézeteltérés van köztünk azzal kapcsolatban, hogy a jogalkotónak milyen ellenőrzési módjai vannak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok felett, azonban nem szeretnék a jogi ellentmondásba bocsátkozni, mivel igen fontosnak tartjuk, hogy gyakorlati megoldásokat keressünk az egyes jogszabályokkal kapcsolatban.

A felhatalmazás időtartamával kapcsolatban üdvözlöljük és nagyon is támogatjuk a jelentésben kifejezett hallgatólagos megújítás gondolatát, mivel nagyon konstruktívnak tartjuk, és elmondhatjuk, hogy néhány ilyen természetű megoldást már találtunk is számos jogalkotási dokumentum esetében.

Egy másik konkrét észrevételem van a kifogásolási jog időtartamával kapcsolatban. Itt újra azt mondhatom, hogy egy rugóra jár az agyunk, mivel mi is nagyban osztjuk az előadó álláspontját a kéthónapos és további két hónappal meghosszabbítható standard rendelkezéssel kapcsolatban, amit egy közös megegyezésben rögzíteni lehetne a három intézményünk között, ami – remélhetőleg – létre is jön majd a jövőben. Azt gondolom, már láttunk mintegy 10 pozitív példát arra, hogy ezt hogyan alkalmazták a jelenlegi jogalkotási munkában.

A sürgősségi eljárással kapcsolatban már volt néhány egyértelmű példa a múltban, hogy vannak kérdések például az élelmiszer-biztonsággal vagy a játékok biztonságával kapcsolatban, amelyek időnként nagyon sürgős eljárást igényelnek, és ezért úgy gondoljunk, találnunk kell valamilyen, még az előadó által javasolt korai elfogadásnál is sürgősebb megoldást.

Ha megengedik, hogy a kiigazítással zárjak – mivel ez nagyon fontos a Parlament számára –, itt ismét a pragmatikus megközelítés alkalmazását támogatnám, mivel ez a Parlament – a Bizottsággal együtt – már jelentős munkát végzett több mint 250 alapvető jogalkotási aktus kiigazításával kapcsolatban, amelyek kiigazítását a pragmatikus megközelítés alapján végezték el.

Azt gondoljuk tehát, hogy elsőbbséget kell biztosítani azoknak a területeknek, amelyeken mindeddig nem igazodtunk alaposan a Lisszaboni Szerződés hatálybalépését megelőzően. Azt gondolom, ezekre kellene koncentrálnunk. Kétségtelen, hogy rengeteg munkát jelentene, de már arról beszélünk, hogy hogyan tudnánk belefogni a leginkább pragmatikus és rugalmas módon.

**Jo Leinen**, a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság véleményének előadója. – (DE) Elnök asszony, Biztos úr, az Európai Parlament már hosszú ideje vár erre a pillanatra, vagyis arra, hogy a Parlament a jogalkotási felhatalmazás ellenőrzése tekintetében azonos szinten álljon a Tanáccsal. E megállapítás szemléltetéséül: 2008-ban 6000 felhatalmazáson alapuló jogi aktus volt, vagyis szabványok egész hegye, amelyek a Bizottság és a régi komitológiai eljárás révén egyfajta másodlagos jogalkotássá váltak. A Parlamentnek alig voltak jogosítványai ebben a folyamatban. Tájékoztattak bennünket, de nem voltunk társak a jogalkotásban. Most pedig ezen változtatott a Lisszaboni Szerződés.

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok ellenőrzése tekintetében egy szinten állunk a Tanáccsal, ezt az egyenlő jogállást teljes mértékben ki is akarjuk használni. Ez azt jelenti, Biztos úr, hogy amikor Ön a sürgősségi eljárás lehetőségéről beszél, akkor nekünk is a lehető legkorábbi időpontban információkat kell kapnunk. Pontosan olyan korán akarunk információkat kapni, mint amikor a Tanács.

**Carlos Coelho**, a PPE képviselőcsoport nevében. – (PT) Azt hiszem, helyénvaló, hogy először is gratuláljak Szájer úrnak a hozzánk benyújtott jelentéshez. Amint nagyon helyesen elhangzott, a Lisszaboni Szerződés erősíti az Európai Parlament hatásköreit és a demokratikus ellenőrzést megerősítő szabályokat vezet be. Ezért tehát azt gondolom, a Parlament kétszeres gratulációt érdemel: nemcsak Szájer úr kiváló jelentéséért – amit épp említettem –, hanem azért is, mert az új szabályok eltörlik a régi komitológiai rendszert, amelyet oly gyakran kritizáltunk a Parlamentben.

Megszületett a Lisszaboni Szerződés 290. cikke és jelzem, hogy Szájer úr jelentése számos munkamódszert javasol, amelyek megvédik a Parlament kiváltságait. Ezen új rendelkezéssel a Parlament az alapvető fontosságú jogalkotási aktusokra koncentrálhat, és bizonyos rugalmasságot engedhet a Bizottságnak a nem alapvető fontosságú jogi aktusok elvégzésére a jogalkotó által meghatározott kereteken belül. Ahogyan Leinen úr helyesen mondta, most már azonos szinten állunk a Tanáccsal és ezért a Parlament nincs alsóbb szintű helyzetben.

Elnök asszony, szeretném kiemelni Szájer úr jelentésének egyes aspektusait, amelyeket különösen fontosnak tartok. Az első az az elképzelés, hogy elutasítunk minden rendelkezést, ami a 290. cikkben foglaltakon túlmenően kötelezettségeket ró a jogalkotóra. Másodszor, a Bizottságnak biztosítani kell az információk és releváns dokumentumok korai és folyamatos továbbítását. Harmadszor, az időtartamoknak csak akkor kellene elkezdődniük, miután minden nyelvi változatot – ismétlem, minden nyelvi változatot – megkaptunk. Az utolsó pont az, hogy a parlamenti szüneti időszakokat számításba kell venni.

**Eva Lichtenberger, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében.** – (DE) Elnök asszony, az intézményi háromszögön belüli kapcsolatokra vonatkozó, gyakran alábecsült strukturális kérdéseket kiválóan foglalja össze Szájer úr jelentése. Az együttműködés rendkívül gyümölcsöző volt, és szeretném ezért őszinte köszönetemet kifejezni.

A Lisszaboni Szerződésen keresztül új viszonyokat teremtettünk, és ezeket a viszonyokat nem szabad a hátsó ajtón keresztül aláásni. Ez a legfontosabb kérdés e tekintetben. Az e mögötti cél az volt, hogy az Európai Parlamentet a Tanáccsal azonos szintre emeljük, többek között a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tekintetében, és hogy biztosítsuk, először is, hogy ez megvalósítható, és másodszor, hogy garantálható az eljárásban.

Az abszolút kulcsfontosságú kérdés számunkra ezért az, hogy létrejöjjenek a megfelelő feltételek, például hogy megfelelő időben egyértelmű hozzáférésünk legyen a dokumentumokhoz a szükséges döntések meghozatala érdekében, és másodszor, hogy egyetlen eljárás sem „közös megegyezés” alapján folyjék, hanem inkább legyenek rögzített megállapodások, amelyek nem lehetnek alárendelve a politikai önkénynek vagy az aktuális politikai napirendnek.

E célból határozott, szilárd szabályokra van szükségünk, amelyeken keresztül megvédhetjük a Parlament jogait a gyakorlatban, és amelyekről nem pedig pusztán elméletben vethetünk számot. Köszönöm, Szájer úr. Nagyszerű volt együttműködni Önnel és bízom abban, hogy ezt annak elérésére is felhasználhatjuk, amit el kell érünk képviselő társaink érdekében.

**William (The Earl of) Dartmouth, az EFD képviselőcsoport nevében.** – Elnök úr, az előadó helyesen hivatkozik a demokratikus deficitre. Az Unió, ezen elitista létesítmény, demokratikus deficittől szenved, amely növekedett, növekszik, és – a Lisszaboni Szerződést követően – tovább fog növekedni. Azt kell mondanom, szórakoztató, hogy az előadó, minden kifinomultsága ellenére, a megoldást látja a 290. cikkben.

Mi úgy értelmezzük a 290. cikket, hogy lehetőséget ad a Bizottság számára, hogy a jogszabályokat kiegészítse vagy módosítsa. Az ilyen lehetőségek messze hatóak és széles hatókörűek, és szinte korlátlan értelmezést tesznek lehetővé. Érvelhetnénk úgy, hogy az ily módon a Bizottságra ruházott hatáskörök nem megfelelő használatával szembeni óvintézkedések egyértelműen elégtelenek. Talán az előadó válaszában kifejti majd észrevételeit azzal kapcsolatban, hogy miért is lennének elégségesek. Ez a megoldás tehát – bármit is akar mondani a Lisszaboni Szerződés – további hatásköröket ruház át a megválasztott Parlamenttől a nem választott Bizottságra.

Mindig mondtuk és most is fenntartjuk, hogy a Lisszaboni Szerződés a demokratikus legitimáció súlyos hiányától szenved, mert az Egyesült Királyságban mindhárom berendezkedett politikai párt népszavazást ígért, majd mindhárom berendezkedett politikai párt megszegte ezt az ígéretet. A 290. cikk tehát az illegitim Lisszaboni Szerződés terméke. Növeli a demokratikus deficitet – szívesen meghallgatnám az előadót, hogy miért ne növelné – és emiatt ellenezni kell azt.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Elnök asszony, mint buzgó Európa-párti, elleneztem a Lisszaboni Szerződést, pontosan azért, mert lehetővé teszi az olyan jellegű érveléseket, amelyet az imént hallottunk, és pontosan azért, mert nem alakította ki azt az egyértelműséget és szókimondást, amit mindenekelőtt kívánok a jövő generációi számára. Ugyanakkor realista is vagyok, és most azt mondom, ezzel együtt kell élnünk. Nagyon fontos még egyszer explicite kimondani, hogy lehetséges ezt a 290. cikket úgy értelmezni, hogy nemcsak a Tanács, hanem a Parlament is fél kézzel és viszonylag egyszerűen hatályon kívül helyezheti a vonatkozó felhatalmazást. Erre újra és újra emlékeztetnünk kell magunkat.

Természetesen igaz, amit Leinen úr mondott, nevezetesen, hogy már most ezernyi jogalkotási aktusunk van, amelyek – érthetőség tekintetében – a szürke területen lebegnek, és amelyek következőképpen folyamatosan az Európa-ellenesek, az Európa-projekt ellenzői, egy, a számunkra legszükségesebb területeken működő EU ellenzőinek malmára hajtja a vizet. Ismét hangsúlyozom, ennek sok köze van az átláthatósághoz. Igen fontosnak tűnik ezért nekem, hogy a 10. bekezdés azt javasolja, hogy – többek között – a dokumentumok átadásával kapcsolatos rendelkezéseket kifejezetten tisztázni kell.

Jó néhányan közülünk ismerik az információ szabadságáról szóló törvényt és jó néhányunknak van tapasztalatuk arról, hogy az USA-ban hogyan mennek a dolgok. Miért nem csinálunk egyszerűen „másolás/beillesztést” és tesszük lehetővé a polgárok számára – és magunk számára is itt a Parlamentben –, hogy függetlenül hozzáférjenek a vonatkozó dokumentumokhoz, ne pedig csak kegyként, a politikai csoportok jelentős beavatkozásán keresztül? Miért nem tesszük ezt joggá, ha már úgys felvállaljuk a több ezernyi átruházott jogi aktus jelentette hatalmas kockázatot? Ezzel kapcsolatban hozzá tenném, csak így tovább! Konstruktív partnerek leszünk a demokrácia forradalmasításához vezető úton.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Elnök asszony, biztos úr, tekintettel a végrehajtó hatalom Bizottságra történő átruházására irányuló folyamatra, a Lisszaboni Szerződés valami újat mond ezzel kapcsolatban. A 290. cikk valójában pontosan erre utal. Valóban, a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok általános aktusok, amelyek az alapvető jogalkotási aktusok szükségtelen vonatkozásait módosíthatják, feltéve, hogy van megbízatás a végrehajtó hatalom Bizottságra történő átruházásához.

A gyakorlatban ez lehetővé teszi a megbízatás, valamint az átruházás időtartamának, a Parlament és a Tanács számára kifogások benyújtására nyitva álló határidő, valamint a megbízatás visszavonása feltételeinek meghatározását. A Parlament és a Tanács ellenőrzést gyakorol, de csak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását követően. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a Parlament és a Tanács számára kifogások benyújtására nyitva álló határidőn belül nyilvánosságra lehet hozni. Kérem azonban, biztos úr, hogy biztosítsanak nagyobb átláthatóságot a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tervezetének elkészítése folyamata során is.

**Maroš Šefčovič, a Bizottság alelnöke.** – Elnök asszony, engedje meg, hogy reagáljak a tisztelt képviselők észrevételeire. Tökéletesen egyetértek Leinen úrral abban, hogy a Lisszaboni Szerződés óriási változásokat hozott. Ezt kiemelte az előadó Szájer úr is. Szeretném biztosítani Önöket, hogy ezzel tökéletesen tisztában vagyunk, és hogy az eljárást a jogalkotó iránti legnagyobb tisztelettel fogjuk alkalmazni, mivel ez nagyon fontos a kölcsönös kapcsolatunk és a jó együttműködésünk érdekében.

A sürgősséggel és a sürgősségi eljárással kapcsolatban szeretném mindannyiukat biztosítani, hogy csak extrém, kivételes esetekben fogjuk alkalmazni. Tisztában vagyunk azzal, hogy ha visszaélünk ezzel az eszközzel, igen megnehezítenénk a kapcsolatunkat és ez egyáltalán nem áll szándékunkban.

Coelho úr és Lichtenberger kisasszony észrevételeivel kapcsolatban szeretném biztosítani Önöket is, hogy mindent megteszünk annak érdekében, hogy a dokumentumok korai átíratát ugyanakkor biztosítsuk és adjuk át Önöknek, mint amikor a Tanácsnak, a szükséges fordításokkal együtt. Tudjuk, hogy a Lisszaboni Szerződés bevezette ezt a nagyon fontos változtatást, hogy jogalkotási és pénzügyi kérdésekben az Európai Parlament tökéletesen egy szinten áll a Tanáccsal.

Sőt, olyan új együttműködési típust tervezünk kidolgozni, amelynek alapján az Európai Parlament részt venne a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítő munkálataiban, és ezt nagyon szilárd alapon szeretnék kidolgozni. Ennek megfelelő ezen új kapcsolat kifejeződését látni is fogják abban a keretmegállapodásban, amelyről jelenleg tárgyalunk a Bizottság és az Európai Parlament között.

Earl of Dartmouth és Martin úrnak a 290. cikk által a Bizottságra ruházott korlátlan hatáskörökre vonatkozó észrevételeivel kapcsolatban nem hinném, hogy tényleg ez volna a helyzet, mivel Önök, a jogalkotó az, aki a hatáskörök Bizottságra való átruházásáról dönt (vagy nem). Önök, a jogalkotó az, akinek lehetősége lesz visszavonni ezt a hatáskört vagy ellenvetést tenni a Bizottság által benyújtandó javaslatok ellen. Nem tudom ezért elfogadni, hogy szürke területre tévednénk, mivel azt gondolom, a jogalkotó hatásköreit nagyon egyértelműen rögzíti a szerződés, amit a Bizottság – természetesen – tiszteletben fog tartani.

**József Szájer, előadó.** – (HU) Köszönöm a kollégáknak a vitát, hiszen mind a bizottságokkal – és külön kiemelném a Környezetvédelmi Bizottságot, amelynek nagyon sok ilyen feladata lesz az elkövetkezendő időszakban –, mind pedig a politikai pártokkal nagyon szoros együttműködésben jött létre ez a jelentés. Hozzáteszem azt is, tisztelt kollégák hogy, ez egy küzdelem. Küzdelem a Bizottsággal, küzdelem a Tanáccsal, hiszen a jogainkért küzdünk. Ez a jelentés arról szól, hogy világosan rögzítsük, hogy ezek a mi jogaink és

ezekhez ragaszkodunk. Ezt sokkal könnyebb megtenni olyan helyzetben, hogy mind a bizottságok, mind pedig a más pártokhoz tartozó kollégák is mögöttem állnak és világossá tesszük a partnerintézmények számára, hogy igenis a Parlament határozottan kiáll ezek mellett a kérdések mellett. Ugyanakkor, hogy ezt a jogunkat ténylegesen gyakorolni tudjuk én biztatásnak veszem Sefcovic úrnak a szavait, hogy a general alignment, vagyis az általános hozzáigazítás az elkövetkezendő hónapokban felgyorsulhat és valóban kiterjeszthetjük ezeket a jogokat minél szélesebb körben. Mi elsősorban azt tartjuk fontosnak, hogy azokra a területekre ahol, eddig az együttdöntés nem létezett.

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

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra a következő plenáris ülésen kerül sor, Brüsszelben.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Raffaele Baldassarre (PPE), írásban.** – Először is szeretnék gratulálni Szájer úrnak a kiváló munkáért, amit oly rövid időn belül elkészített. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok kiemelkedő fontossággal bírnak majd az uniós jog és az EU intézményközi egyensúlya vonatkozásában. Alapvető jelentőségű ezért, hogy azokat teljesen átlátható módon készítsék el és ugyanígy határozzanak azokról, ami hatékonyan lehetővé teszi a Parlament és a Tanács számára, hogy demokratikus kontrollt gyakoroljanak a Bizottság felhatalmazáson alapuló hatásköreinek gyakorlása fölött. E tekintetben – ahogyan a Szájer-jelentés is javasolja – egyes kérdések különös fontossággal bírnak majd és erős elköteleződésünket kívánják majd meg. Ezek közé tartozik – többek között – az Európai Parlament lehetősége, hogy a felhatalmazást bármikor visszavonja, valamint annak biztosítása, hogy a Parlamentre és a Tanácsra azonos jogokat ruházzanak az átruházás folyamatában való részvételükkel kapcsolatban. Szeretném végül hangsúlyozni, hogy a Bizottság számára elsőbbséget kellene élveznie annak, hogy nyújtson be a közösségi vívmányoknak a 290. és 291. cikkéhez való igazításához szükséges minden jogalkotási javaslatot, ideértve az olyan politikai területeken elért vívmányokat is, amelyek – a Lisszaboni Szerződés szerint – most már az együttdöntési eljárás alá tartoznak.

**Zita Gurmai (S&D), írásban.** – Melegen üdvözlöm Szájer úr jelentésének eredményét. Az új jogalkotási rendszer meghatározása nehéz és összetett feladat. Meggyőződésem, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ.) és különösen annak 290. és 291. cikkei megerősítik az Unió demokratikus jellegét és ésszerűsítik annak jogrendjét. A jogalkotási aktusok új koncepciójának bevezetése messze ható következményekkel jár. A jelentés hangsúlyozza a két kulcsfontosságú jogalkotó közötti csekély különbségeket, valamint a hatásköröket és részletes ütemtervet azzal kapcsolatban, hogy hogyan dolgoznak együtt. Az igazi kérdés az, hogy ha az Bizottság több jogalkotási hatáskört és szélesebb jogalkotási hatóságot kap – ami a közösségi érdekek azonnal növekedésével jár –, milyen ellenőrzési módszereket kellene bevezetni a Tanács és a Parlament nevében? Az EUMSZ. új jogalkotási keretrendszere megállapítja az eszközöket, azonban nem volt semmilyen gyakorlati tapasztalat azok közösségi szintű elfogadásával kapcsolatban. Sürgetem végül a jogalkotókat, hogy mielőbb hozzanak létre egy intézményközi megállapodást a Parlament, a Tanács és a Bizottság között a 290. cikk végrehajtásával kapcsolatban, mivel sürgősen szükség van a nagyobb átláthatóságra.

**Rafał Trzaskowski (PPE), írásban.** – (PL) A felhatalmazási eljárás, bár a háttérben marad, a Lisszaboni Szerződés által bevezetett igen fontos minőségi átmenet. Az eljárást a szerződés beteljesedéseként kell kezelnünk, amely nélkül a Parlament helyzete nem lesz teljesen konszolidált a döntéshozatali eljárás más intézményeivel kapcsolatban. Mivel csak ezen eljárással szerzünk teljes jogalkotói hatáskört és jutunk szerephez bármely jogszabály végrehajtási folyamatában. Nagyon jól ismerjük a Tanáccsal a nehézkes együttdöntési eljárás során folytatott tárgyalásokkal járó fáradalmakat és az olyan döntésekkel járó

nehézségeket, amelyek nem felelnek meg az intézményközi megállapodásnak. Ennek megfelelően a „komitológia” a tagállamoknak a Bizottsággal szembeni bizalmatlanságára utaló kifejezés volt, most azonban a Parlament szerepe a jogi aktusok végrehajtásában nagyobb legitimitást biztosít az eljárásnak. A Parlament és – közvetve – az uniós polgárok közelebb kerülnek az uniós jog létrehozásának folyamatához, és így kell tekintenünk a felhatalmazási eljárásra. Annak érdekében azonban, hogy mindennek értelme legyen, korlátlan hozzáférést kell adni a Parlament számára az információkhoz és – e tekintetben – teljesen egyetértek a vita más résztvevőivel.

**Zbigniew Ziobro (ECR), írásban.** – (PL) A jogalkotási felhatalmazás lehetősége bevezetésének célja annak biztosítása, hogy a jogalkotást – és különösen a technikai jellegű jogalkotást – hatékonyabban végezzék és aktualizálják anélkül, hogy minden egyes alkalommal egy teljes jogalkotási eljárás lefolytatására lenne szükség. A felhatalmazást ezért az uniós szintű jogalkotási folyamat fejlesztése eszközének kell tekintenünk.

Elegendhetlen ugyanakkor megfelelő ellenőrzést biztosítani a Bizottságra ruházott szabályozói hatáskörök felett. A Parlamentnek és a Tanácsnak – többek között – megfelelő időt kell biztosítani a tervezett szabályozással szembeni kifogásolási jog gyakorlásához. Mindenekelőtt azonban megfelelő hozzáféréssel kell rendelkezniük a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tervezetének előkészítő munkálatai során született dokumentumokhoz, elemzésekhez és hozzájárulásokhoz. Csak így fogja a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok kihirdetésére vonatkozó hatásköre igazán szolgálni az Unió jogalkotási folyamatának fejlesztését, fenntartva – ugyanakkor – a Bizottság tevékenységei felett az elengedhetetlen ellenőrzést és azok átláthatóságát. Szintén elengedhetetlen megfelelő együttműködési mechanizmusokat kidolgozni a Parlament és a Bizottság között annak érdekében, hogy a Parlamentet tájékoztassák a folyamatban lévő előkészítő munkákról, és hogy a Parlament képes legyen a megfontolás alatt álló kérdések természetével kapcsolatban alapos tudomást szerezni.

A jogalkotási felhatalmazás hatásköréről szóló állásfoglalás – amely valamennyi képviselőcsoport közötti kompromisszum eredménye – megfelelően mutatja be a fenti kérdéseket és megérdemli a Parlament támogatását.

## 17. Repülésbiztonság: a légi fuvarozók közösségi feketelistája (vita)

**Elnök.** – A következő napirendi pont a Brian Simpson által a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság nevében a Bizottsághoz intézett szóbeli választ igénylő kérdésről szóló vita a repülésbiztonság tárgyában: a légi fuvarozók közösségi feketelistája (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

**Silvia-Adriana Țicău, a szerzőt helyettesítve.** – Elnök asszony! A kérdést Brian Simpson nyújtotta be a Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága nevében, miután a Bizottság jelentése vizsgálta a közösségi feketelista hatékonyságát. A közösségi feketelistát 2006-ban hozták létre abból a célból, hogy megnevezze, megszügyenítse és kitiltsa azokat a légitársaságokat, amelyek nem teljesítik a nemzetközi biztonsági előírásokat. A nemzetközi biztonsági előírások betartatásának szintjével kapcsolatos aggodalmakra adott válaszként hozták létre több halálos kimenetelű légi katasztrófa kapcsán, amelyek 2004-ben és 2005-ben rövid idő alatt bekövetkeztek.

Négy év elteltével tudjuk, hogy a feketelista hatékony és értékes eszköznek bizonyult az ICAO biztonsági előírásai betartatásának előmozdításában és az EU polgárainak védelmében. Ma azzal a kérdéssel kell szembenéznünk, hogyan tudunk erre építeni. Más szavakkal: hogyan tudjuk kiterjeszteni ezt a védelmet a saját határainkon túlra és hogyan tudnánk folytatni ezt a munkát a globális repülésbiztonság fejlesztésének elérése érdekében? A feketelistának nemcsak az a feladata, hogy meghatározza, hol rejtőznek a biztonsági kockázatok, hanem arról is gondoskodnia kell, hogy ezeket az információkat hatékonyan közöljék az EU polgáraival. Ezzel összhangban hogyan tudnánk gondoskodni arról, hogy azok az uniós polgárok, akik repülőgépre szállnak Európán kívül, tisztában legyenek azzal, hogy a kitiltott légi fuvarozók továbbra is repülnek a világ más régióiban?

Azokban az esetekben, amikor a légi fuvarozó engedélyét visszavonták és ezért a légi fuvarozó nem jelenik meg a feketelistán, hogyan lehetünk biztosak abban, hogy az utasok tisztában vannak ezzel a helyzettel? Látnak, mennyire hatékony a különféle nemzeti feketelisták egyetlen átfogó, az egész közösségre kiterjedő listában történő egyesítése. A feketelista azonban csak annyira jó, mint amennyire jó a légi fuvarozók biztonságával kapcsolatos információk hozzáférhetősége. Hogyan építhetünk a feketelista alapját képező információkra, azáltal, hogy javítjuk az ellenőrizhető és megbízható információkhoz való hozzáférést? Ez azt jelenti, hogy nemcsak az EU tagállamai által végrehajtott ellenőrzések megszigorítását kell vizsgálnunk, hanem a közösségen kívüli államoktól kapott adatok jóváhagyását is.

Hajlandó-e a Bizottság mérlegelni az összehangolt és szabványosított földi ellenőrzések és bejelentések létrehozását? A harmadik országoktól kapott adatok továbbfejlesztése szempontjából hajlandó-e a Bizottság mérlegelni a megbízható adatok nemzetközi cseréje hatékony rendszerének létrehozását, ami közelebb vinne bennünket egyfajta, az egész világra kiterjedő feketelistához, amelyről tudom, hogy már korábban is felvetették? Ezenkívül érdemes rámutatni arra, hogy a feketelista hatékony eszköznek bizonyult a légitársaságoknak a nemzetközi biztonsági előírások teljesítésére történő ösztönzésében. De hogyan tudnánk még proaktívabban cselekedni a globális repülésbiztonság végső céljának elérése érdekében? Ezen azt értem, hogy hogyan szándékozik a Bizottság támogatni a nemzeti polgári légügyi hatóságokat az ICAO ellenőrzései alapján feltárt biztonsági hiányosságok teljesítésében és felügyeleti képességeik továbbfejlesztésében?

Létfontosságú, hogy hatékony csatornákról gondoskodjunk a nyilvánossággal folytatott kommunikációhoz, de az is ugyanilyen fontos, hogy hosszú távon folytassuk a nemzetközi repülésbiztonsági előírások betartásának előmozdítását, szerte a világon. Ez végeredményben a leghatékonyabb mód lesz az összes utas biztonságának javítására. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága számít a Bizottsággal való együttműködésre, hogy közösen próbáljunk építeni a közösségi feketelista vívmányaira.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök asszony! Köszönetet mondok Ticaú asszonynak a feketelista megközelítési módjának rendkívül pozitív értékeléséért. A Bizottságnak meggyőződése, hogy a jelenlegi intézkedések rendkívül magas szintű tájékoztatást és jogokat biztosítanak a nyilvánosságnak az Európai Unión belüli és kívüli repülőutak tekintetében.

Az Európai Unióban betiltott légitársaságok listája széles körben hozzáférhető a nyilvánosság számára az interneten és célzott tájékoztatási tevékenységek eredményeként. A Bizottság a lista minden egyes frissítésekor közvetlenül felveszi a kapcsolatot az utazási irodák európai és a nemzetközi szövetségeivel. Ez lehetővé teszi a számukra, hogy a lehető legjobb helyzetben legyenek az utasoknak nyújtott segítség szempontjából.

A nemzeti polgári légügyi hatóságok és a tagállamok területén működő repülőterek kötelesek felhívni az utasok figyelmét a közösségi listára, mind weboldalaikon, mind pedig létesítményeikben, ahol ez alkalmazható.

A lista hasznos információkat nyújt azoknak, akik szeretnének az Európai Unión kívülre utazni, hogy ilyen módon elkerülhessék, hogy ezekkel a légitársaságokkal utazzanak. A listának nincs területen kívüli hatálya – az Európai Unión kívül nem érvényes. Ezért a rendelet kimondja, hogy az utasoknak jogukban áll tudni, mely légitársaságokkal repülnek teljes utazásuk során. A szerződő fuvarozónak – vagy utazási irodának vagy utazásszervezőnek – a foglalás megtételekor hatékonyan tájékoztatnia kell az utasokat a járatot üzemeltető légi fuvarozóról vagy fuvarozókról. Az utast a légi fuvarozó esetleges cseréjéről is tájékoztatni kell, vagy a bejelentkezéskor, vagy pedig legkésőbb a beszálláskor. A rendelet azt is kimondja, hogy az utasnak akkor is joga van arra, hogy visszakapja a pénzét, vagy pedig más útvonalon utazzon, ha az a fuvarozó, amelynél a foglalást megtették, utólag került fel a listára, amelynek eredményeként az érintett járatot törölték.

Különböző információforrásokat használnak annak megfigyelésére és felmérésére, hogy a gazdasági szereplők betartják-e a nemzetközi biztonsági előírásokat; nevezetesen a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által végrehajtott biztonsági ellenőrzések, a harmadik országok illetékes hatóságai által közölt információk, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által az Európai Unión belül végrehajtott ellenőrzések és kivizsgálások, vagy az Európai Unión kívül végrehajtott műszaki küldetések keretében közölt információk, a repülőgépeken vagy a légi fuvarozóknál végrehajtott földi ellenőrzések eredményei, amelyeket az EU repülőterein elvégeznek a külföldi légi járművek biztonsági értékelési programjának keretében, a vonatkozó közösségi előírásoknak megfelelően, és végül a balesetekkel kapcsolatos megalapozott információk, amelyek balesetek vagy súlyos események vizsgálati jegyzőkönyveiből származnak.

Azt is szeretném megemlíteni, hogy az Európai Bizottság jelenleg nem rendelkezik átfogó listával azokról az országokról, amelyekben ugyanilyen törvényi szabályozás van érvényben, de több állam – a Koreai Köztársaság, Bahrein és a Szaúd-Arábiai Királyság – az európai listán meghatározottakhoz hasonló korlátozásokat alkalmaz.

Megerősíthetem, hogy a Bizottság készen áll a Parlamenttel folytatandó együttműködésre a feketelistával kapcsolatos jogszabályok továbbfejlesztése céljából, de ez biztosítja az olyannyira szükséges repülésügyi biztonságot.

**Christine De Veyrac, a PPE képviselőcsoport nevében.** – (FR) Elnök asszony! Mivel én ennek a rendeletnek az előadója voltam csaknem öt évvel ezelőtt, nagy örömmel látom, hogy egy működőképes mechanizmust hoztunk létre, amelyet még ki is terjesztettek az elmúlt évek során. A Bizottságnak a „feketelista-rendelet” alkalmazásával kapcsolatos jelentése átfogónak tűnik és érdekes anyagot kínál az elgondolkodáshoz.



Különösen helyeslem a nemzetközi feketelista ötletét, a légi járművek globális szinten összehangolt biztonságának kizárólagos garanciáját.

Ennek ellenére szeretnék feltenni néhány kérdést a Bizottságnak. Először is szeretném tudni, hogyan érvényesül a védelemhez való jog, amikor nemcsak egy légi fuvarozót tiltanak ki, hanem valamely állam összes légi fuvarozóját. Az állam, vagy csak az érintett állam polgári légügyi hatósága képviseli-e ezeknek a légi fuvarozóknak az ügyét, és ebben a vonatkozásban hogyan tudják bizonyos biztonságos légi fuvarozók elkerülni, hogy feltegyék őket a feketelistára?

Véleményem szerint további nagyon fontos szempont a légi járművek megfigyelése. A Bizottság kifejezetten figyelemmel követi-e annak a légi fuvarozónak az összes légi járművét, amelyet feltettek a listára, vagy amelynek engedélyét visszavonták, annak érdekében, hogy ezek a légi járművek ne szállhassanak fel újból más elnevezés alatt? Ebben a vonatkozásban azonosított-e a Bizottság olyan államokat, amelyekről azt feltételezi, hogy „olcsó lobogókként” használják őket, és amelyek elfogadják a kitiltott légi fuvarozókat, amelyek aztán megváltoztatják nevüket és bejegyzésük államát? Ezenkívül abban az esetben, ha egy légi fuvarozó szerepel a feketelistán, rendelkezik-e a Bizottság bármilyen információval arról, hogy milyen módon értesítik az utazási ügynökségeket és a jegyárusítókat, és hogy kártalanítják-e az utasokat, vagy felkínálnak-e nekik alternatívákat?

Végül, mielőtt befejezném, van egy kérdésem egy konkrét ügyről: számos európai parlamenti képviselő kapott meglehetősen követelőző hangvételű üzeneteket Indonéziáról, amelynek összes légi fuvarozóját kitiltottuk, amely üzenetekben azt követelik, hogy kérjük fel a Bizottságot arra, hogy vegye le Indonéziát a feketelistáról. Ezt a nyomásgyakorlást rendkívül helytelennek tartom, mivel kereskedelmi okok nem indokolhatják az utasok életének veszélyeztetését. Szeretném ismerni az említett országban uralkodó jelenlegi helyzetet, és szeretném tudni, hogy Indonézia, miután már több éve szerepel a feketelistán, tett-e lépéseket azoknak a biztonsági hiányosságoknak az orvoslása érdekében, amelyekkel őt vádolják.

**Saïd El Khadraoui**, az S&D képviselőcsoport nevében. – (NL) Elnök asszony, biztos úr, hölgyeim és uraim! Nyilvánvaló módon kissé szürreális vitát folytatni a feketelistáról olyan időben, amikor a teljes európai repülés zűrzavaros állapotban van, de tisztában vagyok azzal, hogy holnap lehetőségünk lesz egy időszerről és sürgős vita lefolytatására, és pontosan ezt fogjuk tenni.

A feketelista önmagában is fontos téma és elmondhatjuk, hogy sikeresnek bizonyult, többek között a de Veyrac asszony által biztosított lendületnek köszönhetően, aki valóban keményen dolgozott néhány évvel ezelőtt annak érdekében, hogy ez valósággá váljon. Építenünk kell a megszerzett tapasztalatokra és tanulnunk kell azokból. Vannak olyan területek, ahol további cselekvésre van szükség.

Először is az utasokkal folytatott kommunikáció területén. Az igaz, hogy az utasokat tájékoztatni kell, ha a feketelistára tett repülőgépre akar helyet foglalni valahol, például egy utazási irodánál, de gyakran az a helyzet, hogy az utasok csak hazai járatra hajlandók felszállni, amikor egy adott helyen tartózkodnak. Ezért az a javaslatom, hogy vizsgáljuk meg, lehetséges lenne-e az, hogy az utazási irodák és a légi fuvarozók, amelyek repülőutakat szerveznek olyan országokba, ahol nem biztonságos légitársaságok vagy nem biztonságos légi járművek működnek, automatikusan tájékoztassák az utasokat erről, még akkor is, ha ők maguk – természetesen – nem szerepelnek a feketelistán. Ezt alaposan át kellene gondolnunk.

További szempont ezzel kapcsolatban az, hogy segítséget kell nyújtanunk az utasoknak a feketelistára tett légi járművek, légitársaságok és országok elkerüléséhez. Ami a harmadik országoknak nyújtott kapacitásépítési segítséget illeti, és a legszegényebb országok minden bizonnyal ide tartoznak, az Európai Unió sokkal több segítséget és know-how-t nyújthatna, és gondoskodhatna arról, hogy a légügyi hatóságok is rendelkezzenek a náluk felmerülő kérdések megoldásához szükséges kapacitásokkal. A de Veyrac asszony által említett egyik szempont természetesen az, hogy félrevezetik az embereket. Valóban kifogástalan rendszerünk van? Biztosak lehetünk-e abban, hogy nincsenek benne kibúvók, amelyeken keresztül a feketelistára tett országokban működő légi fuvarozók más országok vagy szigetek igénybevételével ténylegesen folytathatják tevékenységüket? Láttunk már erre néhány példát.

Befejezésül úgy gondolom továbbá, hogy dolgoznunk kell egy, az egész világra kiterjedő feketelista létrehozásán. Szeretném tudni, milyen erőfeszítéseket tesz más országokból származó munkatársaival, például az ICAO szintjén annak érdekében, hogy egy ilyen jellegű lista valósággá váljon.

**Gesine Meissner**, az ALDE képviselőcsoport nevében. – (DE) Elnök asszony! Légterünkben jelenleg semmi sem mozog – ezt tudjuk; valaki már említette. Hamarosan meg fogjuk vitatni, hogyan tudnánk ezt a helyzetet orvosolni. Valójában attól is félhetünk, különösen, ami a gazdasági kérdéseket illeti, hogy a légitársaságok

hamarosan még a jelenleginél is nagyobb problémákkal fognak küszködni. Magától értetődik, hogy ennek nem kell befolyásolnia a biztonságot.

Ennek a kérdésnek a lényege az európai utasok repülésbiztonsága. Mi itt Európában hatalmas vívmánynak tekintjük, hogy az emberek szabadon mozoghatnak, és hogy a fogyasztók szabadon eldönthetik, hogyan akarnak utazni, mely légi fuvarozóknál foglalnak helyet és melyeknél nem. A döntések szabad meghozatalához természetesen arra is szükség van, hogy valóban megkapjuk a vonatkozó információkat.

Az előbb elhangzott, hogy már 2006 óta létezik ez a feketelista, és hogy az embereket elvben tájékoztatni kell arról, hogy biztonságosan megérkezhetnek-e, vagy sem. Számomra valójában az a kérdés – amint ezt De Veyrac asszony és El Khadraoui úr már említette –, hogy nincsenek-e hézagok a rendszerben, és hogy az emberek valóban mindig megkapnak-e minden információt a biztonságról, amelyre szükségük van. Egyszerűen azt akarjuk, hogy aki Európában repül, az biztonságban utazhasson és biztonságban érkezessen meg.

Végül van még valami, ami szerepet játszik a biztonság szempontjából, mégpedig az, hogy tudnunk kell, erős-e a légitársaság pénzügyi szempontból. A légitársaságoknak rendszeresen nemzeti hatóságaihoz kell fordulniuk annak érdekében, hogy valóban repülhessenek az európai légtérben, és ennek a folyamatnak a keretében nemcsak azt ellenőrzik, hogy valóban betartják-e az összes biztonsági előírást, végrehajtják-e az összes szükséges ellenőrzést és képesek-e biztonságosan szállítani utasaikat, hanem azt is, hogy eléggé erősek-e pénzügyi szempontból ahhoz, hogy hosszú távon megmaradhassanak a közlekedési ágazatban. Tudomásom szerint eddig egyetlen európai légitársaság sem került fel a feketelistára. Ennek ellenére mégis éppen a múlt évben került sor a SkyEurope légitársasággal kapcsolatos incidensre. Akkor az történt, hogy európai polgárok helyet foglaltak maguknak egy európai légitársaságnál, de nem kaptak tájékoztatást arról a tényről, hogy ez a társaság a csőd szélén áll. Igénybe vették a repülőjáratot, aztán szorult helyzetbe kerültek, és nem rendelkeztek azokkal az információkkal, amelyek megvédehették volna őket ettől a helyzettől.

Ez azonban felkelti bennem a kíváncsiságot – még ha a biztos úr azt mondta is, hogy rendelkezésére állnak az információk és közzé is teszi azokat, és hogy kötelessége ezeknek közzététele –, hogy ez például miért nem volt köztudott tény. Valóban van-e garanciánk arra nézve, hogy mindig továbbadnak-e minden olyan információt, amelyeket az utasoknak ismerniük kell, mindent, ami szükséges? Szeretnék átfogó választ kapni erre a kérdésre a vita során.

**Eva Lichtenberger**, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében. – (DE) Elnök asszony, biztos úr! A Parlament nagyon sok kezdeményezést tett ennek a feketelistának az összeállítása kapcsán. Ezt is felelős módon tette, ami azt jelenti, hogy a lehető legmagasabb szintű biztonságról gondoskodik a fogyasztók számára. Ellenőriznünk kell azonban – és ez is aktuális kérdés –, hogy valóban elég jól működik-e a jelenlegi helyzetben.

Ebből következik az első kérdés, amit szeretnék feltenni. Az információk elérhetők az interneten, de nem mindig könnyű ezeket megtalálni az egyes légitársaságok vonatkozásában. Ezt személyesen kipróbáltam. Nem lehet mindig azonnal információkat találni például a csatlakozó repülőjáratokról, ha le kell szállni harmadik országban. Itt tehát van egy problémánk.

A második nyitott kérdés, és ez különösen érdekel engem: milyen tapasztalatokat szereztek az emberek a teljes bérlet tekintetében? Különösen súlyos aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy itt lehet egy kiskapu a nem túl jó hírű vállalkozások számára. Van-e bármilyen pozitív vagy negatív fejlemény ezzel kapcsolatban?

Harmadszor, és ez nagyon fontos szempont: a társaságok feketelistával történő megrendszabályozása gyakorolt-e bármilyen megelőző hatást a légitársaságokra, hogy ők – és különösen az Európán kívüliek – pontosabban betartsák a biztonsági előírásokat? Hogy működik az a szelektív engedélyezés bizonyos légitársaságok néhány légi járműve esetében, amelyek alig néhány géppel repülhetnek Európa felé?

**Ryszard Czarnecki**, az ECR képviselőcsoport nevében. – (PL) Elnök asszony! Piebalsz úr! Remélem, de semmiképpen sem vagyok biztos abban, hogy az izlandi vulkánkitörés következményeit véletlenül sem fogják áthárítani az európai utasokra, már ami a jegyárakat illeti. Mert önnek valóban igaza van abban, hogy a légi közlekedésnek ezeket a szüneteltetéseit valószínűleg magasabb jegyárakkal fogják ellentételezni. Érdekes ezt kimondani az európai fogyasztók érdekeinek védelmében. Az Európai Parlament kénytelen újból beszélni erről az ügyről. Ez megmutatja, milyen nagy fontosságot tulajdonítunk ennek. Néhány hónappal ezelőtt beszéltem erről. Sokan mások is beszéltek róla, és emlékszem az előző parlamenti ciklusra, amikor szintén nagyon nyíltan beszéltünk erről a kérdésről. Mindazok után, ami elhangzott, van egy személyes megjegyzésem. A legbefolyásosabb lengyelországi lap egyik újságírója feltette nekem a kérdést: „Mit csináltak

ti ott az Európai Parlamentben? Elvégre ez egy olyan mellékes kérdés.” A média csak most kezd ráeszmélni arra, hogy milyen fontos ez a kérdés, a biztonság kérdése, és ez teljességgel alapvető kérdés az európai polgárok, adófizetők, szavazók és fogyasztók érdekeinek szempontjából.

Az nincs rendjén, hogy tudjuk, milyen az Európai Unió feketelistája, de azt már nem tudjuk, milyen ez a feketelista az Európai Unión kívül. Ez egy teljesen skizofrén helyzet.

Végül az utolsó, de nagyon fontos kérdés: nem állhat elő az a helyzet, hogy az európai utasoknak többet kell fizetniük a biztonságért – elvégre ez az államokra és a kormányokra tartozik.

**Mathieu Grosch (PPE).** – (DE) Elnök asszony, biztos úr! Ha így nézzük, a feketelista a Parlament érdekes vívmánya volt, amelyet De Veyrac asszony és munkatársai vezetésével sikerült elérni az előző parlamenti ciklusban.

A feketelista hatást gyakorolhat társaságokra, országokra vagy légi járművekre, és meggyőződésem, hogy ezzel kapcsolatban a Bizottságnak valamivel részletesebb választ kell adnia a felvetett kérdésekre, különös tekintettel arra, hogy a társaságok milyen mértékben szólhatnak bele a döntések meghozatalába az egyes országokban, és hogy ezt az eljárást miért egyes légi járművek kapcsán folytatják le.

A továbbfejlesztés szintén nagyon fontos a számunkra. Néhány évvel ezelőtt már kifejtettük a vitában, hogy továbbra is nagyon fontos a számunkra, hogy a Bizottság fejlessze tovább ezeknek az aktusoknak és intézkedéseknek az utólagos intézkedéseit közleményeiben, legalábbis a Parlamenttel. Ennek az az oka, hogy vannak bizonyos kérdések, amelyek továbbra is nyitottak a számunkra, nem utolsósorban a légitársaságok figyelemmel követése, valamint azoknak a légi járműveknek a kérdése, amelyek váratlanul repülhetnek valahol más név alatt, és annak a ténynek a tekintetében, hogy ma szükség van bizonyos szintű átláthatóságra az ilyen döntések meghozatala során, különös tekintettel az utolsó pillanatban meghozott döntésekre.

Ezzel megérkeztem a számomra legfontosabb szemponthoz: ez pedig az információ. Mindent egybevetve azon a véleményen vagyunk – és szerintem ez az összes képviselőcsoportról elmondható –, hogy a polgároknak és az utasoknak joguk van ahhoz, és ennek megfelelően valahol meg kell jelennie egy kötelezettségnek is, hogy a társaságok szisztematikusan tájékoztassák őket arról, hogy a feketelistával kapcsolatos információk minden gond nélkül megszerezhetők a repülőtereken, valamint az utazási irodákban, és hogy különösen akkor, amikor „bizonyos országokba” repülnek, amelyek ma már ismertek problémáikról, az utazási irodáknak jelezniük kell, melyek a problematikus társaságok, amikor átfoglalást hajtanak végre.

Nekünk az a célunk, hogy ez az intézkedés, amely már eddig is lényeges mértékben javította a biztonságot, ne csak Európára és az európai utasokra terjedjen ki, hanem az egész világon fogadják el.

**Fiona Hall (ALDE).** – Elnök asszony! Szeretnék felvetni egy kérdést, ami szorosan kapcsolódik a repülésbiztonsághoz, és amely hangsúlyozza, hogy a lehető leghatékonyabbá kell tennünk a közösségi feketelista működését.

2008 decemberében a Tanács végre elfogadta a fegyverátadásról szóló közösségi magatartási kódexet. Ez a kódex szabályozza a katonai technológia és felszerelések kivitelét az EU-ból. Továbbra is fennáll azonban az az aggály, hogy az EU nem mindegyik fegyverexportáló országa tartja magát a kódexhez, és hogy továbbra is szállítanak európai fegyvereket konfliktusövezetekbe.

De az egyik intézkedés rendkívül hatékonynak bizonyult az illegális fegyverszállítások korlátozása szempontjából, ez pedig a légi fuvarozók közösségi feketelistája. Egy 2008. évi svéd tanulmány kimutatta, hogy azok a légi teheráru-fuvarozók, amelyek részt vettek a konfliktusövezetekbe irányuló fegyverszállításokban, megegyeznek azokkal, amelyek rendszeresen megszegik a légi közlekedés biztonsági előírásait.

Talán nem meglepő, hogy azokat az agyafúrt gazdasági szereplőket, amelyek lazán kezelik a biztonsági szempontokat, az általuk szállított teherárúk tekintetében is le kell lepleznünk agyafúrt gazdasági szereplőkként. De ennek az összefüggésnek az lett a szerencsés következménye, hogy a légi járművek szigorú ellenőrzésének biztosítására irányuló intézkedések, amelyeket az európai polgárok védelmére vezettünk be, ahhoz is hozzájárulnak, hogy megóvjuk más kontinensek – különösen Afrika – polgárait attól a pusztítástól, amelyek bekövetkeznek, ha a konfliktusokat még táplálják is a bőségesen rendelkezésre álló kézi- és könnyűfegyverekkel.

Tehát azt szeretném kérdezni Piebalgs biztos úrtól mint fejlesztési biztostól, hogy be tudná-e vetni személyes befolyását a Bizottság arra irányuló erőfeszítéseinek megerősítésére, hogy a feketelistákat hatékonyan és szisztematikusan hajtásák végre.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) A nem biztonságos légi fuvarozók feketelistája az európai utasok védelmét szolgáló intézkedés, és ezt én melegen üdvözlöm. A listát mind az Európai Bizottságnak, mind pedig a tagállamoknak, de különösen az utazási irodáknak széles körben terjeszteniük kell. Valójában minden az utazásszervezők és az utazási irodák jóhiszeműségén és jóakarátán múlik.

Ugyanakkor megoldást kell találnunk arra a forgatókönyvre, amikor egy konkrét rendeltetési helyre csak nem biztonságos légi fuvarozók repülnek. A feketelistán sok olyan fuvarozó fel van sorolva, amelyek afrikai, délkelet-ázsiai és közép-ázsiai fejlődő vagy elmaradott országokba repülnek. Ez felvet egy jogos kérdést: milyen mértékben lehet garantálni a tisztességes versenyt a nagy európai, amerikai és távol-keleti légi fuvarozók, valamint az ezekben a fejlődő országokban létrehozott kicsi közlekedési társaságok között?

Ebben a tekintetben meggyőződésem szerint mérlegelnünk kell, hogy az Európai Unió hogyan tudná támogatni ezeknek fejlődését repülőjárataik biztonságának és védelmének továbbfejlesztésén keresztül, ahelyett hogy egy tiltással kizárnánk őket a piacról. Ez lehetővé tenné, hogy az Európai Unió becsületbeli kötelességét is teljesítse azáltal, hogy ezekben a hátrányosabb helyzetű országokban is támogatja a légi közlekedési ágazat fenntartható fejlődését.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Elnök asszony! Van egy általános jellegű megjegyzésem, majd szeretnék feltenni két vagy három kérdést, attól függően, hogy mennyi időt ad nekem. Általános jellegű megjegyzésem a következő. Csaknem komikusnak tartom, hogy a jelenlegi helyzetben mi, az Európai Szocialisták és Demokraták Progresszív Szövetsége képviselőcsoport, a három repülésbiztonsági jelentés megvitatása során összesen kilenc percet kaptunk a felszólalásra. Persze, holnap rendkívüli ülés lesz, de meggyőződésem szerint legfőbb ideje, hogy a Parlament nagyobb figyelmet fordítson azokra a kérdésekre, amelyek valóban hatással vannak az emberekre, és esetleg lerövidíthetnénk azokat a vitákat, amelyeknek értékét mesterségesen felfújták.

Ami magukat a kérdéseket illeti, biztos úr – számomra a következő a legfontosabb: mi a helyzet a megosztott járatok tekintetében – ezek a légi járművek egy európai légitársaság nevében repülnek, de egy másik légitársaság is üzemeltetheti őket, még akkor is, ha szerepel a feketelistán? Mit tesznek ebben a helyzetben azoknak az embereknek a tájékoztatása érdekében, akik kénytelenek ezekkel a repülőgépekkel repülni? Ez rendkívül égető kérdés a számomra, és elvárom, hogy válaszoljon. Megmaradok e mellett az egyetlen kérdés mellett.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Elnök asszony! Miután foglalkoztunk a repülésbiztonsággal – és holnapután is fogunk róla beszélni és szavazni is az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnél –, szeretném megragadni a lehetőséget egy további problematikus terület felvetésére.

Azok, akik repülősportokban vesznek részt Ausztriában és más tagállamokban, szembesülnek azzal a ténnyel, hogy az ezekre a sportokra vonatkozó létfontosságú szabályok csak angolul hozzáférhetők. Az érintett sportolók gyakran kiválóan beszélnek angolul; ám gyakran nem könnyű megérteni egy önmagában is bonyolult témát egy másik nyelv szakmai zsargonján megfogalmazva. Ennek eredményeként a tagállamok aztán megpróbálnak szakértői véleményeket beszerezni az EU-tól. Véleményem szerint ez az idővesztés és fáradság elkerülhető lenne, ha a szabályok elérhetőek lennének a vonatkozó nyelveken. Ezért azt kérem, hogy ezeket a rendeleteket, amelyek létfontosságúak a repülősportokban részt vevők számára, tegyék elérhetővé németül és franciául is –, vagyis a két leggyakrabban használt munkanyelven.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) feketelista 17 ország 278 társaságát sorolja fel. Az EU-nak tovább kell fejlesztenie technikai és adminisztrációs képességeit a szükséges polgári repülési előírások teljesítése érdekében, hogy csak azok a légitársaságok repülhessenek az Európai Unióban, amelyek teljesítik a nemzetközi biztonsági rendszabályokat. Ugyanakkor azonban segítséget kell nyújtanunk harmadik országoknak is polgári légi közlekedési biztonsági előírásaik fejlesztésében.

A harmadik országok illetékes hatóságainak fejleszteniük kell képességeiket azoknak a légi fuvarozóknak a megfigyelése területén, amelyeknek működési engedélyt adnak. Az Európai Unióban lefolytatott, a harmadik országok gazdasági szereplőire vonatkozó repülésbiztonsági elemzések olyan ellenőrzéseket is tartalmaznak, amelyeket a földön végeznek el ezeknek a társaságoknak a repülőgépein, szem előtt tartva azt a tényt, hogy a fuvarozók tavaly súlyos eseményeket és baleseteket szenvedtek el. Az információkat azonban az utasok rendelkezésére kell bocsátani teljes utazásuk során, az összes olyan társasággal kapcsolatos információkkal együtt, amelyeket útjuk során igénybe kívánnak venni. Ezeket az információkat legkésőbb a jegy megvásárlásakor közölni kell.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök asszony! Szeretnék köszönetet mondani önöknek kérdéseikért. Egyértelműen szemléltették, hogy a Parlament rendkívül határozottan kiáll a feketelista megközelítési módja mögött. Kallas alelnök úr nevében megígérhetem, hogy javítani fogjuk a Parlamenttel folytatott kommunikációt ezekben a kérdésekben.

Azt is megígérhetem, hogy az összes feltett kérdést továbbítani fogjuk írásbeli válaszáért, mert a hátralévő másfél percben egészen biztosan nem tudnék válaszolni a feltett kérdésekre. Ezért csak a kérdések egy részére válaszolok, de nem azért, mert nem tudnék az összes feltett kérdésre válaszolni.

Először is a nemzetközi vonatkozások: a Bizottság olyan irányvonalak mentén dolgozik, amelyek mentén például minden tőle telhetőt megtesz azért, hogy megerősítse a nemzetközi együttműködést harmadik országokkal azáltal, hogy arra bátorítja az államokat, hogy csatlakozzanak a külföldi légi járművek biztonsági felmérési programjához, amely kiterjed mind a 40 európai államra, ugyanakkor az egész világra kiterjedő előírások elérésére irányuló műszaki segítségnyújtási projektek útján is.

Nagyon sokat dolgozunk a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) is. Részt vettünk az ICAO március végén Montrealban megrendezett „Magas szintű biztonság” című konferenciáján, és jelenleg folynak egy együttműködési szándéknyilatkozat tárgyalásai, amely lehetővé teszi a további együttműködést az ICAO-val. Önöknek igazuk van: globális megközelítésre van szükségünk ebben a kérdésben, de nem szabad alábecsülnünk azokat az eredményeket, amelyeket a feketelista megközelítési módja más országoknál elért.

Megemlítek egy példát Indonéziából, amelyre rákérdeztek. Indonézia nagyon sok erőfeszítést tett légi közlekedési rendszerének korszerűsítése érdekében, többek között a jogalkotás és a hatóság szervezeti felépítése területén, és ezáltal a tanúsítási eljárások, valamint az országban bejegyzett légi fuvarozók felügyelete területén is. Mostanáig szemléltette, hogy jelentős fejlődést sikerült elérnie négy légi fuvarozó: a Garuda, az Airfast, a Mandala és a Premier esetében. Mindezt a Bizottság, valamint a tagállamok és az ágazat segítségével érte el. Ehhez a folyamathoz megfelelő erőforrások szükségesek, de a Bizottság nagyon szorosan együttműködik ezekkel a hatóságokkal és az ország fuvarozóival a további pozitív fejlemények lehetővé tétele érdekében. Hozzáállásunk egyértelműen bátorító hatást gyakorol más országokra a repülésbiztonsághoz való viszonyulásuk megváltoztatása tekintetében, és ez csak egyetlen példa.

Az egyik különösen fontos felvetett kérdéssel fejezem be, ez pedig a fogyasztók tájékoztatása. Megköveteljük az utazási irodáktól, hogy szóban és/vagy írásban tájékoztassák az utasokat a foglalás időpontjában. Emellett az utazási irodák gyakran előírják, hogy ha az utasok beleegyeznek abba, hogy kitiltott fuvarozóval utazzanak, akkor ezzel lemondanak minden esetleges későbbi kártérítési igényükről, de írásban is örömmel válaszolok az összes kérdésre, mert látom, hogy visszaélek az ön kedvességével, elnök asszony.

**Elnök.** – A vitát lezárom.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Elnök asszony! Az eljárási szabályzat 173. cikke értelmében szeretnék felszólalni egy olyan incidens miatt, amelyre alig néhány perce itt került sor, az egyperces felszólalások napirendi pontja során. Amikor ön felszólította Hans-Peter Martint, miközben ő ténylegesen itt volt, elment mellettünk. Válaszul humoros kérdésünkre, hogy esetleg átaludta-e saját felszólalását, Martin úr vigyázzba vágta magát, összeütötte a bokáját és Hitler-köszöntéssel tisztelgett.

Elnök asszony! Ez elfogadhatatlan; ez a Parlament szokásainak súlyos megsértése a 9. cikk szerint, és ezért nyomatékosan kérem, hogy adja ki a megfelelő rendreutasítást ez ellen a helytelen és elfogadhatatlan magatartás ellen. Kérem, azt is ellenőrizze ezzel kapcsolatban, hogy ez a magatartás dokumentálható-e a felvételeken. Ez elfogadhatatlan. Az ilyen tréfáknak még akkor sincs helyük ebben a Parlamentben, ha feltételezhetően csak humoros provokációnak szánták.

**Elnök.** - Nagyon köszönöm, hogy felhívta erre a figyelmünket. Megfelelő módon ki fogjuk vizsgálni az esetet, hogy lássuk, mi történt.

**Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), írásban.** – (PL) Elnök asszony! Hivatkozva a Simpson úr által feltett kérdésekre, szeretném megkérni a Bizottságot, hogy fejtse ki, milyen új alapelvei és tervei vannak a tagállamok utazói biztonságának garantálása tekintetében, akik olyan légitársaságokkal utaznak, amelyeknek a belső légtérben indított repülőjáratok nem tartoznak az Európai Unió joghatósága alá, és amelyek rendszeresen megsértik a rendeleteket és így veszélyeztetik az utasokat. Javaslom, hogy a Bizottság a főképviselő fáradozásain keresztül dolgozzon ki nemzetközi megállapodást ebben az ügyben, amely közös biztonságunk garanciája lehetne. Emellett szeretném, ha a feketelista elérhetővé tenne pontos információkat

a légi fuvarozókról, többek között átfogó adatokat és statisztikákat, és bemutatná azokat a biztonsággal és a kényelemmel kapcsolatos kockázatokat, amelyeknek az utasok ki vannak téve.

**Artur Zasada (PPE), írásban. – (PL)** A mai vita kétségbevonhatatlanul kritikus jelentőségű azoknak az utasoknak a biztonsága szempontjából, akik légi úton utaznak az Európai Unióban. Örülök annak, hogy az EU tagállamai betartják az ICAO előírásait a nemzetközi légi forgalom alapelvei és technikai területén. Nyilvánvaló azonban, hogy a légi közlekedés nem korlátozódik kizárólag az Európai Unió légterére. Ezért felmerül a kérdés: hogyan tudjuk biztosítani az EU polgárainak biztonságát az EU területén kívül? Véleményem szerint az Európai Bizottságnak ösztönöznie kell a közösséghez nem tartozó országokat arra, hogy működjenek együtt az EU normáira épülő feketelista létrehozásában, vagy akár magára kell vállalnia a vezető szerepet egy globális feketelista létrehozásában. Ezenkívül szeretném felhívni a figyelmet egy lehetséges problémára: amikor a Bizottság megfigyel egy légi fuvarozót, amely szerepel a feketelistán, akkor a fuvarozó teljes flottáját is részleteiben megfigyelés alatt tartja? Ugyanis megtörténhet, hogy egy repülőgépet nem a feketelistán szereplő légi fuvarozó használja, hanem például egy másik társaság más név alatt, amely külön repülőgépeket bérel.

## 18. Légi közlekedési biztonsági díjak (vita)

**Elnök. –** A következő napirendi pont Leichtfried úr a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság nevében előterjesztett, a légiközlekedés-védelmi díjakról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról szóló jelentése (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

**Jörg Leichtfried, előadó. – (DE)** Elnök asszony! Az európai légi közlekedés védelme és a légiközlekedés-védelmi díjak területén pillanatnyilag az a helyzet, hogy mindenki azt tesz, amit akar. Valójában senki sem teszi megfelelően. Ezért azonban fizetnünk kell. Ezt azonban semmiképpen sem szabad elfogadnunk, ennek a jelentésnek pedig az a célja, hogy megváltoztassa ezt a helyzetet. Pontosan mit akar megváltoztatni, és mi a célja ezeknek a változtatásoknak?

Előjáróban csak annyit szeretnék mondani, hogy csaknem minden pontról – és ezért szeretnék köszönetet mondani képviselőtársaimnak – egyhangúlag az a felfogás alakult ki, hogy a jelentés javítani kívánja az átláthatóságot. Az átláthatóság azt jelenti, hogy a jövőben a légitársaságoknak egyrészt képesnek kell lenniük megszerezni azokat az információkat, amelyek lehetővé teszik a számukra annak megértését, hogy milyen védelmi díjak vonatkoznak rájuk a repülőtereken, mire szolgálnak ezek a díjak, nem túl magasak-e – jelenleg ez is előfordul alkalmanként –, majd a következő lépésként természetesen az utasok is megérthetik, mit követelnek tőlük a légitársaságok. Ezzel kapcsolatban is az a gyanúm, hogy a légitársaságok időnként szándékosan korlátozzák az átláthatóságot, jöllehet azt állítják, hogy hatalmas erőfeszítéseket tesznek annak érdekében, hogy átláthatóak legyenek.

Az egyik rendkívül fontos szempont ezzel kapcsolatban az a tény, hogy Európa-szerte sok különféle rendszer működik a védelmi berendezések finanszírozására. Vannak államok, amelyek teljességgel az adóztatáson keresztül finanszírozzák ezeket. Vannak államok, ahol kizárólag a végfelhasználók fizetnek, megint máshol pedig vegyes rendszert alkalmaznak.

Az volt a szándékunk, hogy biztosítsuk, hogy ezeket a rendszereket meg lehessen őrizni. Egyik tagállamnak sem akarjuk előírni, hogyan finanszírozza a védelmi díjakat; csak arról akarunk gondoskodni, hogy aki fizet, végre tudja, miért fizetett.

Vannak, vagy voltak különféle elképzelések arról, hogy mely repülőterekre kell ezt a rendszert kiterjeszteni, ezért úgy döntöttünk, hogy ez biztonsági kérdés. Nem a bevételekről és nem a nyereségről, hanem a biztonságról szól. Ezért úgy döntöttünk, hogy minden kereskedelmi alapon működtetett repülőterre ki kell terjeszteni ezt a rendszert, és úgy gondolom, hogy ez a döntés is helyes volt.

Végül eljutottunk oda, hogy nagy egyetértés alakult ki itt, a plenáris ülésen, nevezetesen arról a kérdésről, hogy különbséget kell tennünk az EU szabályaiba beillesztett védelmi berendezések, védelmi intézkedések díjai, valamint az ezt meghaladó védelmi intézkedések díjai között – ezekre „még szigorúbb intézkedések” elnevezéssel hivatkoztunk.

Mi azt mondjuk, hogy mindaz, ami uniós vonatkozású, maradjon úgy, ahogy van; mindegyik tagállam azt teheti, amit jónak lát. Ha azonban a vállalt védelmi intézkedések ezt meghaladják, akkor a tagállamoknak ezt önmaguknak kell finanszírozniuk. Egyrészt ennek biztosítania kell azt, hogy gondosan bánjanak azzal a kérdéssel, hogy ne hozzanak meg azonnali védelmi intézkedéseket annak mérlegelése nélkül, hogy ezek

valóban szükségesek-e, és hogy azt is mérlegeljék, mit jelent mindez az utasokra nézve, és mit jelent a légitársaságokra és a repülőterekre nézve.

Másrészt arról is gondoskodni kell, hogy ebben a tekintetben is alkalmazzuk azt az alapelvet, hogy a védelem egyben közfeladat is. Alapvető szabály, hogy a légitársaságok elleni támadások nem a légitársaságok ellen irányulnak, hanem azok ellen az államok ellen, amelyhez ezek a légitársaságok tartoznak, és ezért úgy gondoljuk, hogy a védelem elvben továbbra is közfeladat, és ezért közpénzekből kell finanszírozni.

Röviden szeretnék mondani még valamit a módosításokról, amelyekből hihetetlenül sokat, összesen három kaptunk. Úgy gondolom, hogy mindegyik indokolt és jól megalapozott. Azt mondanám, különösen a Zöldek/Európai Szabad Szövetség képviselőcsoport által benyújtott két módosításról, hogy ezek nagyon megérdemlik a támogatásunkat, nem azért, mert Lichtenberger asszony itt ül mellettem, hanem azért, mert a repülőterek alkalmazottaira vonatkozó szociális követelményeket tartalmazznak. Én ezt nagyon fontosnak tartom, különösen olyan időkben, amikor a légitársaságokra és a repülőterekre nagy nyomás nehezedik.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök asszony! A légiközlekedés-védelmi díjakról szóló irányelvre irányuló javaslat a légi közlekedési védelem finanszírozásáról folytatott vita eredményeként született meg, amely már 2001 óta napirenden van. A védelmi költségeknek a 2001. szeptember 11-i terrorista támadások óta megfigyelhető emelkedéséből, valamint a légi közlekedés védelmére vonatkozó uniós szabályozási keretek létrehozásából fakadóan született meg.

Jogalkotási javaslatával a Bizottság egy átlátható és megkülönböztetésektől mentes keretrendszer kíván létrehozni a légiközlekedés-védelmi díjak kivetésére Európában. Ezenkívül a Bizottság úgy véli, hogy a légiközlekedés-védelmi díjakat a repülőterek felhasználóival lefolytatott konzultációk útján kell meghatározni a költségek alapján. Szeretnék gratulálni Leichtfried úrnak a jelentés kapcsán elvégzett hihetetlen munkájáért, és köszönetet mondok még a TRAN Bizottság tagjainak is, akik szintén hozzájárultak ehhez a jelentéshez.

Véleményem szerint a jelentés pontosan a Bizottság tervezett céljai felé halad, és üdvözlöm azt a támogatást, amelyet ez a jelentés nyújt a Bizottság javaslatához.

Szeretnék hangsúlyozni két konkrét kérdést, amellyel a jelentés foglalkozik. Először: a jelentés bevezet egy valóban új elemet, nevezetesen azt a fontos és időnként rendkívül ellentmondásos kérdést, hogy ki fizet a légi közlekedés védelméért. Nos, a Bizottság javaslata nem foglalkozott ezzel a kérdéssel, ugyanis csaknem az összes tagállam ragaszkodik ahhoz, hogy ők nincsenek olyan helyzetben, hogy kötelezettségeket vállaljanak ebben a tekintetben, bár elismerik, hogy meg kell engedni a légi közlekedés védelmének közpénzekből történő finanszírozását.

Ezért véleményünk szerint az egyes tagállamokra kell bízni a választást, és így a szubszidiaritás elve szerint kell megoldani ezt a kérdést.

Ennek szem előtt tartásával, és a jelentésben elfogadás céljából felvázolt álláspont tekintetében a Bizottság meg kívánja jegyezni, hogy a 32. módosítás, amely még szigorúbb intézkedések finanszírozására kötelezné a tagállamokat, intenzív vitát fog kiváltani a Tanáccsal a javasolt irányelvről. Mégis biztos vagyok abban, hogy az előadó mindezzel tisztában volt, és számított erre a küzdelemre a Tanáccsal.

A második kérdés inkább a tisztázásról szól, és arra a hatásvizsgálatra vonatkozik, amelyet az esetleges további légiközlekedés-védelmi intézkedések megtétele előtt le kell folytatni a keretrendelet alapján. Ez határozottan nagyon indokolt intézkedés, de szeretném, ha tudnák, hogy már vannak érvényben lévő mechanizmusaink, és nem szabad magunkat túlterhelniünk.

Először is ott van az érdekelt feleknek a légi közlekedés védelmével foglalkozó tanácsadó csoportja, amely többek között a légi közlekedési ágazat képviselőiből áll, és teljes mértékben részt vesz a légi közlekedési védelmével kapcsolatos javasolt intézkedések kialakításában.

A gondosan lefolytatott szabályozási eljárás gondoskodik továbbá arról, hogy a Parlament élhessen vétőjogával, ha ezt helyénvalónak tartja.

Nagyon köszönöm ezt a kitűnő jelentést. Nagyon várjuk az előadóval és a Parlamenttel való együttműködést és a további előrelépést ebben a kérdésben.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Elnök asszony! Nagyon sajnálom, hogy ezzel kell zaklatnom a plenáris ülést, de az eljárási szabályzat 151. cikke alapján úgy érzem, kénytelen vagyok megtenni egy személyes megjegyzést. Az imént megszólítottak. Ez jellemző, ha valaki Ausztriában él. Van ott egy csoport, amely

nemzetközi mércével mérve szélsőjobboshnak számít. Vannak olyan pártvezetők, akik tesznek különféle mozdulatokat, és bele se gondolnak. Ráadásul ezek az emberek nem tudják elviselni, ha demokratikus választásokon legyőzik őket, és a kézfogás vagy az érintkezés minden formáját elutasítják. Ha valaki integet nekik, akkor csak egy valamit látnak: azt, amiről valós tapasztalataik vannak, vagyis a Hitler-köszöntést.

Ezek a problémák természetesen csak azt mutatják, hogy hazámban sajnos még mindig nem sikerült feldolgozni a múltat, hogy nemcsak egy szélsőjobbosh pártot kell kezelnünk, amely itt képviselteti magát, hanem hamarosan kettőt. Szeretném egyszerűen még egyszer tisztázni: mi vagyunk a demokraták. A szélsőjobboshok ott ülnek. Büszke vagyok arra, hogy ahhoz a politikai csoporthoz tartozom, amelynek sikerült döntő mértékben hozzájárulni ahhoz a tényhez, hogy a továbbiakban ne legyen szélsőjobboldali csoportunk ebben a Parlamentben, és remélhetőleg soha többé nem is lesz. A válasz tehát az, hogy több demokráciára van szükségünk, nem pedig több szélsőjobbosh politikára, ellenségeskedésre másokkal szemben, vagy az emberek iránti cinikus megvetésre. Ezek azok az emberek, akik már azt is mondták nekem, hogy forduljak pszichiáterhez, mert nem tudják elviselni, hogy veszítettek egy demokratikus választáson.

**Elnök.** – A 151. cikk nem engedélyezi a személyes megjegyzésekkel kapcsolatos kék kártyás kérdéseket. Ezért az ezzel a ponttal kapcsolatos felszólalási kérelme nem elfogadható.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Ez egy kék cédulás kérdés az előző fősztólalóhoz. Fél percben szeretnék kérdést föltenni.

**Ioan Mircea Paşcu (S&D).** – Elnök asszony! Ez a közbesztólás – ami egyébként teljes mértékben elfogadható – megzavarja a tárgyról folytatott vitát. Javaslom, hogy a jelentések közé illessze be az ilyen jellegű kérdéseket.

**Elnök.** – Nagyon köszönöm. Most folytatjuk a vitát. Azért engedtem meg a személyes magyarázatot, mert az előző ügyrendi javaslat közvetlenül Martin úrra vonatkozott. Most folytatjuk a vitát, és arra fordítjuk teljes figyelmünket.

**Artur Zasada, a PPE képviselőcsoport nevében.** – (PL) Elnök asszony! Először is szeretnék köszönetet mondani az előadónak, Leichtfried úrnak ezért a ragyogó jelentésért és a dokumentumon végzett munka során tanúsított ideális együttműködésért.

Meg kellett válaszolnunk négy kérdést, de először is meg kellett határozni a feladatot, ami a légi utasok érdekeinek védelme volt, és ez alkotta munkánk legfontosabb részét. A négy kérdés azonban, amelyet feltettünk magunknak, valójában az átláthatósággal kapcsolatos kérdés megválasztásával, vagy azzal volt kapcsolatos, hogy mely csoportoknak szabad megengedni a folyamatban való részvételt. A kérdés az irányelv tárgyi hatályára vonatkozott, vagy hogy mely repülőterekre lehet alkalmazni az irányelvet. Volt egy nagyon fontos kérdés a finanszírozásról, amelyet a Bizottság nem volt képes megválasztolni. Leichtfried úrral közösen azonban sikerült megoldást találni, és ezért szeretnék neki külön köszönetet mondani. A még szigorúbb intézkedésekről beszéllek, amelyeket a tagállamoknak kell finanszírozniuk.

Egy másik ügy a független felügyeleti hatóság hatáskörére vonatkozott a légi közlekedés védelmével kapcsolatos díjak megállapítása tekintetében. A munka során kialakítottunk egy közös álláspontot, amelyet igen ambiciózusnak tartok. Ez ma kihívásként áll a Tanács és a Bizottság előtt. Ugy gondolom, hogy nekünk mint légi utasoknak, ellentétben a hajók, gépkocsik és vasutak utasaival, nem lenne szabad fizetnünk az ilyen jellegű védelemért. Ez egy gesztus a Tanács felé, egy kompromisszumos álláspont, és ma hasonlóan ambiciózus álláspontot számítok a Tanács részéről.

**Saïd El Khadraoui, az S&D képviselőcsoport nevében.** – (NL) Elnök asszony, hölgyeim és uraim, biztos úr! Először is szeretnék köszönetet mondani az előadónak kiváló munkájáért, amelyet egyesek hihetetlenül jó munkának neveznének. Tehát köszönöm, és köszönöm mindazoknak, akik ehhez hozzájárultak.

Hadd emlékeztessen önöket arra, hogy a finanszírozás kérdése korántsem új. Ez a dokumentáció valójában azóta készült, hogy a 2001. szeptember 11-i támadásokat követően elfogadtunk egy európai rendeletet a védelmi intézkedések európai szintű alkalmazásáról. Az Európai Parlament már kezdettől fogva mindig hangsúlyozta, hogy a finanszírozás kérdése nagyon súlyos kérdés, amelyre európai megoldást kell találni. A Tanács azonban ezt folyamatosan megakadályozta. Ennek a vitának az utólagos intézkedéseként újból fel kell szólítanunk a Tanácsot azoknak a megállapodásoknak a betartására, amelyeket a múltban velünk kötött, különös tekintettel arra, amely lehetővé teszi a számunkra önálló javaslatok megfogalmazását ebben a kérdésben, és hogy kötelezze el magát amellett, hogy együttműködik velünk a megoldás kidolgozásában.



Nyilvánvalóan szem előtt kell tartanunk néhány szempontot. Az első és legfontosabb szempont az átláthatóság. Pillanatnyilag nem látjuk pontosan, hogy az egyes tagállamokban kinek kell állnia a számlát. Egy valamit azonban biztosan akarunk: ez pedig konzultáció megszervezése erről a kérdéstről, hogy megállapodásra juthassunk, majd ragaszkodni akarunk ezekhez a megállapodásokhoz. Vagyis azt akarjuk elérni, hogy a védelmi díjakból szerzett bevételt valóban visszaforgassák a védelmi intézkedések finanszírozásába, és például ne valamiféle parkolásra fordítsák. Ez elengedhetetlen, és egyértelműnek kell lennie, hogy ettől nem tághatunk.

Egy másik fontos szempont az, hogy különbséget kell tennünk azok között a védelmi intézkedések között, amelyeket európai szinten közösen fogadtunk el, és más kiegészítő intézkedések között, amelyeket az egyes tagállamok fogadtak el. Ami az első szempontot illeti, az átláthatósági szabályok egyértelműek, és ezeket alkalmazni kell. Ami a másodikat illeti, egyértelművé kell tennünk, hogy a tagállamok viselik a pénzügyi felelősséget, és hogy nekik kell állniuk a kiegészítő védelmi intézkedések számláját. A védelmi intézkedések európai szintű egyeztetése szintén csak bónusz, és ha a tagállamok önállóan úgy döntenek, hogy bevezetnek testszennereket vagy bármi mást, nos, akkor nekik kell viselniük ezeknek a pénzügyi következményeit.

**Gesine Meissner**, az ALDE képviselőcsoport nevében. – (DE) Elnök asszony! Először is szeretnék köszönetet mondani az előadónak, Leichtfried úrnak, Hennis-Plasschaert asszony nevében is. Ő ma nem lehet is. Önnel együtt ő intézett el mindent, és teljesen elégedett volt.

Azt is elmondhatjuk, hogy van még valami, ami azt mutatja, mennyire jó ez a jelentés, ez pedig az egyetértés, ami a Bizottságban a szavazáskor létrejött. Ez is – az előbb felvetett szóbeli választ igénylő kérdéshez hasonlóan – a fogyasztók védelmére irányuló kérdés, emellett pedig a légi közlekedés védelmének kérdése is. Védelmet akarunk; de azt is akarjuk, hogy a fogyasztók tudják, miért mennyit fizetnek. Már rámutattak arra, hogy az egyes tagállamokban egymástól nagyon eltérő rendszerek működnek, és hogy ezt nem is akarjuk általánosságban megváltoztatni. Senkinek sem akarunk semmit sem előírni. Azt viszont akarjuk, hogy átláthatóság jellemezze azt, hogy miből tevődnek össze a költségek, és ennek mekkora hányadát fizeti végül a fogyasztó. Jelenleg nem mindig ez a helyzet. Vagyis tudni akarjuk, a jegyárnak mekkora hányada – pillanatnyilag a jegyárnak csak egy hányadát fizetjük a védelemért – vonatkozik valójában a védelemre. Aztán azt is garantálni akarjuk, hogy amit a védelemért fizetünk, azt valóban a védelemre fordítsák, és senki ne szerezzen belőle nyereséget. Úgy gondolom, hogy az a megközelítési mód, amit ezzel kapcsolatban kidolgoztunk, teljes mértékben logikus is.

Van egy kritikus feloldhatatlan ellentmondás aközött, amit a Parlament szeretne, és amit a tagállamok jónak tartanak, mégpedig az a kérdés, hogy ki fizessen azokért a kiegészítő védelmi intézkedésekért, amelyeket Európában azon felül megtesznek az utasokért, amit mi el akarunk érni. Azt mondtuk, hogy ezt valójában a tagállamoknak kell megfizetniük. Ez nemzetbiztonsági kérdés, amelyből a tagállamoknak is erősen ki kell venniük a részüket. Az államok természetesen nem akarnak ezért fizetni. Amint már valaki megjegyezte, annak a kérdésnek a kapcsán, hogy akarunk-e testszennereket vagy sem, kétségkívül azt is mérlegelnünk kell, hogy akarjuk-e ezeket egész Európában vagy sem, és hogy végül ki fog ezekért fizetni. Természetesen azt a kérdést is fel kell tennünk, hogy ezek valóban növelik-e a védelmet.

Tehát az ilyen jellegű légiközlekedés-védelmi díjakat átláthatóan kell kezelni.

(Az elnök félbeszakítja a felszólalót)

**Anna Rosbach**, az EFD képviselőcsoport nevében. – (DA) Elnök asszony! Valamikor régen a repülőtér az a hely volt, ahol az ember megvásárolta a jegyét, leadta a csomagját, megmutatta az útlevelet, majd felszállt vagy leszállt. Ma a repülőtér sokkal inkább egy kis városhoz hasonlítanak, ahol különféle szolgáltatásokat kínálnak – de védelmi intézkedéseket is bevezettek, amelyek miatt a repülőtér sokkal inkább Fort Knox-ra hasonlítanak, és minden ugyanabba az irányba halad: egyre jobban és jobban.

Persze repülőgépek régen is zuhantak le, és ez sajnos ma sincs másként. Ezért olyan fontos, hogy ugyanazokat a szabályokat alkalmazzák az Unión belül és kívül egyaránt. Ebben az összefüggésben az EU túl kicsi ahhoz, hogy elzárt szigetként viselkedjen. Ezen a területen megláthatjuk, milyen előnyökkel jár az, ha azonos előírásokat, azonos átlátható előírásokat alkalmazunk mindegyik ország repülőgépeire. Ugyanez vonatkozik a díjakra is. Mindenkinek – az utasoknak és a légitársaságoknak egyaránt – tisztán kell látniuk, mit fedez a légiközlekedés-védelmi díj. Senkinek sem szabad elvesznie a zűrzavaros díjak és illetékek dzsungelében. Az utasoknak pontosan kell tudniuk, mit fedez ez a díj, és nem szabad külön nemzeti díjakat fizetniük, vagy külön fizetniük még a légitársaságoknak is. Teljes szívemből támogatom a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentését...

(Az elnök félbeszakítja a felszólalót)

**Mathieu Grosch (PPE).** – (DE) Elnök asszony, biztos úr! Először is szeretnék köszönetet mondani az előadónak, valamint a többi képviselőcsoportnak a munkájukért. Érdekes vitát folytattunk a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságban. Én azonban azon a véleményen vagyok, hogy már eddig is nagyon sok kompromisszumba belementünk a Tanáccsal, amely viszont most is erősen vonakodónak bizonyult a kompromisszumokkal szemben ebben a kérdésben, amint a múltban is. Mert amikor a végrehajtásról esik szó, mindig elindul a vita. Nekünk, a Parlamentnek a Bizottság támogatására is számítanunk kell ahhoz, hogy a védelmi díjak az összes repülőtérre vonatkozzanak. Nem szabad megismételnünk azt, amit más területeken korábban elkövettünk – akár a földi kezelés, akár a repülési díjak területén – vagyis nem szabad megengednünk olyan kivételeket, amelyek kettő vagy ötmillió utast érintenek.

A második szempont, és ez még ennél is fontosabb a számomra, természetesen az átláthatóság biztosítása az utasok számára – ki fizet, mennyit, miért –, és ennek a kötelezettségnek félreérthetetlenül vonatkoznia kell a repülőterekre és a légitársaságokra egyaránt. Véleményem szerint ez nagyon fontos szempont.

Ezzel megérkeztem a harmadik szemponthoz, a fizetéshez – ahhoz a területhez, ahol természetesen mindig zsákutcába futunk. A finanszírozásról nekem személyesen az a véleményem, hogy a közbiztonságot közpénzekből kell finanszírozni. Már egyébként is belementünk kompromisszumba azért, hogy bizonyos elemeket az úgynevezett szubszidiaritásra bízunk. Ez a trükk mindig beválik ebben a Parlamentben, és a Bizottsággal szemben is: ha valamit nem tudunk megoldani a Tanáccsal, akkor egyszerűen szubszidiaritási kérdésnek nevezzük az ügyet. Nekem ez nagyon nem tetszik, de ez van. Ezért szerintem legalább ahhoz kellene ragaszkodnunk, amit itt megbeszeltünk, nevezetesen ahhoz, hogy a különleges intézkedéseket, a szigorúbb intézkedéseket egyértelműen közpénzekből kell fizetni. A védelmi díjak és összességében a védelem értéke jelentősen emelkedett az elmúlt években. Ezért ennek a dokumentációnak gazdasági vonatkozásai is vannak. Most a költségeknek körülbelül a 30%-áról beszélünk. Ha a védelemről beszélünk, vagy arról, hogy ki fog ezért fizetni, akkor holnap ennek is lesznek gazdasági vonatkozásai. Ezért ez a három szempont döntő jelentőségű a számomra. Remélem, hogy legalább a jelenlegi követelményeink kedvező visszhangra találnak a Tanácsnál és a Bizottságnál.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) benyújtott jogszabály átlátható, megkülönböztetésektől mentes és jogorvoslati lehetőségeket biztosító kereteket kínál a légiközlekedés-védelmi díjak meghatározásához. A repülőtéri védelem a tagállamok felelőssége.

Ám végeredményben az utasok azok, akik a jegyárakon keresztül megfizetik a védelmi intézkedések árát. Ezért az utasok jogosultak elkülönítve tudni, hogy a teljes jegyárból mennyit fizetnek a védelemért.

A légiközlekedés-védelmi díjakról szóló irányelvet és a repülőtéri díjakról szóló irányelvet össze kell hangolni. A Parlament már többször is kérte a társaságoktól és a repülőterek üzemeltetőitől, hogy az említett irányelvben meghatározott légiközlekedés-védelmi díjakat kizárólag a légiközlekedés-védelmi intézkedések végrehajtására használják fel. A Parlament kérte továbbá az átláthatóságot, valamint a védelmi adóknak és díjaknak a célkitűzésekkel történő összehangolását.

A tagállamok szigorúbb védelmi intézkedéseket is alkalmazhatnak, ezeknek a költségeit azonban teljes egészében a tagállamoknak kell viselniük. Ezek a védelmi intézkedések ugyanakkor nem akadályozhatják az utasforgalom folyamatos áramlását a repülőtereken. Sajnálatos módon azonban különösen itt, Brüsszelben azt tapasztaljuk, hogy végtelen sorok kígyóznak a pultok előtt, amelyet az utasoknak végig kell állniuk, ha utazni akarnak.

Szeretném még megemlíteni a folyadékok fedélzetre történő felvitelének tilalmát. Ennek eredményeként sok árucikket elkoboznak. Sajnálatos módon például a brüsszeli repülőtéren kimerítő eljárást kell elszenvedni mind a kiegészítő díjak befizetése, mind pedig az árucikkek elkobzása kapcsán. Sajnálatos módon ez az eljárás nem terjed ki arra a lehetőségre, hogy az utas később a saját postai címén visszakaphassa az árucikket.

**Jaroslav Paška (EFD).** – (SK) védelmi díjak bevezetése új pénzügyi költséget eredményezett a repülési piacon, amelyet a repülőterek üzemeltetői és a légitársaságok haladéktalanul és leleményesen áthárítanak az utasokra.

Ezért helyénvaló az utasok védelmét szolgáló mechanizmusokat keresni, hogy megakadályozhassuk azt, hogy a repülési ágazat leleményes vállalkozói fiktív összegeket rejtssenek el a jegyárakban azért, hogy a védelmi díjakat nem átlátható módon adják hozzá jól elrejtett tételekként, jogosulatlan nyereség megszerzésének céljából. A díjtételek mértéke csak azokat a költségeket érheti el, amelyek kimutatható módon felmerülnek az utasok biztonságának garantálása kapcsán.

Ezért, biztos úr, kötelességünk egyértelmű és átlátható szabályok meghatározása, amelyek megszüntetik az ágazatban jelenleg uralkodó zűrzavart és megakadályozzák, hogy a gazdasági szereplők a jövőben jogosulatlan nyereség megszerzésére használják fel az utasok védelme érdekében kötelezően előírt intézkedéseket.

Szabályokat kell meghatározni, nem újabb intézményeket vagy hatóságokat kell létrehozni, amelyek a még további költségek miatt megterhelőek lennének az utasokra, a légitársaságok üzemeltetőire, de még az adófizetőkre nézve is.

Biztos úr, ha elő akarjuk segíteni Európa versenyképességét, akkor el kell felejtetnünk új hatóságok létrehozását. A hatóságok nem hozzák létre azt a hozzáadott értéket, amely javíthatja polgáraink életminőségét. Köszönöm a figyelmüket.

**Elnök.** – Műszaki problémánk volt, így ez egy percnél valamivel hosszabbra sikerült. Az óra azonban újból működik, és mostantól remélhetőleg minden az előírt időrend szerint történik majd.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Elnök asszony, biztos úr! Az a hatás, amelyet a vulkáni hamu Európa légtérére gyakorolt, ami miatt – amint ez mindenki tudja – sok ezer repülőjáratot törölni kellett, jó példával szolgál arra nézve, hogy a légi közlekedés védelme miért olyan fontos. Már most is heves vita zajlik arról, hogy kinek kell megfizetnie az ennek kapcsán felmerült költségeket – hogy úgy mondjam, kinek kell fizetnie a természeti katasztrófáért –, és milyen mértékű korlátozások lehetnek indokoltak. Miközben a közlekedési miniszterek ezzel gyötrődnek, nekünk azt kell eldöntenünk, hogy az egyre erősebben korlátozó jellegű terroristaellenes védelmi rendszabályokkal kapcsolatos költségekből mennyit lehet átruházni az utasokra. Annak a feladatnak, nevezetesen a közbiztonság fenntartásának költségeit, amelyet az államnak kell vállalnia, nem lehet egyszerűen áthárítani a polgárookra, csak így. A testszkennerek és az egyéb nevetséges védelmi intézkedések számának ellenőrizhetetlen növekedését csak akkor lehet megakadályozni, ha az egyes országok magukra vállalják az előírt szigorú védelmi intézkedések pénzügyi felelősségét.

Miközben továbbra is küszködünk a SWIFT-megállapodással, az USA a terrorizmus elleni harc nevében megállapodásokat köt az utasok adatainak kicseréléséről az Európai Bizottsággal és a különféle repülésügyi szervezetekkel. Ezenkívül a vita során háttérbe szorították azt a tényt, hogy a légi irányítók hiánya és növekvő munkaterhelése végzetes hatást gyakorolhat a légi közlekedés biztonságára. A jelek szerint az 1990-es évek liberalizációja és az egységesített európai légtér víziója óta nem annyira a biztonság, mint inkább a költségek állnak a megfontolások előterében. Nyilvánvaló, hogy a hamufelhő csak késleltette a légi irányítók bejelentett sztrájkját. Ironikusan azt mondhatnánk: remélhetőleg nem fogunk az egyik kaotikus légügyi helyzetből egy másikba kerülni.

**Christine De Veyrac (PPE).** – (FR) Elnök asszony! Én is szeretnék gratulálni előadónknak, Leichtfried úrnak ezért a szövegért és az ügyben tanúsított együttműködő hozzáállásáért, és különösen támogatom a légi közlekedés védelmének finanszírozásával kapcsolatos javaslatait, mivel most a légi közlekedési védelmről vitázunk, és nem a légi közlekedés biztonságáról.

Bizottságunk sok éve küzd annak az alapelvnek az elfogadtatásáért, hogy a legszigorúbb védelmi intézkedéseket a tagállamoknak kell finanszírozniuk, és teljes mértékben támogatom előadónkat ebben a kérdésben. A védelem kérdése valójában nemcsak az utasokat érinti, hanem az összes polgárt, és a terrorizmus elleni küzdelem intézkedéseit az államoknak kell meghozniuk.

Ezért nem indokolható az, hogy kizárólag a légi utasok viseljék a repülőtereken és a repülőgépek fedélzetén bevezetett védelmi intézkedések költségeit, annál is inkább, mivel az olyan közlekedési eszközökön, mint a vonatok és a hajók, a védelmi intézkedéseket a feltételektől függően részben vagy teljes egészében az államok finanszírozzák. Ezért szerintem szembe kell szegelnünk a Tanáccsal, és foggal-körömmel kell védenünk a jelentés 32. módosítását, amelyet a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság elfogadott.

Gyorsan szeretnék felvetni még egy szempontot. Bár támogatom azt az előrelépést, amelyet a szöveg előidéz a megkülönböztetés tiltása és az átláthatóság területén, nem hiszem, hogy ennek az irányelvnek az lenne a célkitűzése, hogy egységes és azonos rendszert vezessen be Európában a védelmi díjak szempontjából.

A közös szabályok tiszteletben tartása mellett meg kell engedni, hogy a tagállamok fenntartsák a díjak kivetésével kapcsolatos saját jelenlegi rendszereiket. Így az olyan államokban, mint Spanyolország, Olaszország vagy Franciaország, a díjakat a saját parlamentjük hagyta jóvá, és ezekben az esetekben ez a fellebbezések kivizsgálásáért felelősséggel tartozó hatóság, amelynek független felügyeleti hatóságként kell működnie. Ez a 40. módosítás tárgya, amelyet reményeim szerint sokan támogatnak majd önök közül, amikor szavazni fogunk róla.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Elnök asszony! Azoknak a nehézségeknek az ellenére, amelyek könnyörtelenül nyilvánvalóvá váltak ezen a héten az egységes európai égbolt, és ami még fontosabb, az egységes égbolt valóban egységes ellenőrző és irányító hatóságának jelenlegi hiányával kapcsolatosan, lépésről lépésre közelebb kerülünk a saját magunk elé kitűzött célhoz, és ennek a szövegnek egy további eszköznek kell lennie, amely továbbvisz bennünket ezen az úton.

Tisztában vagyok az előadó, Leichtfried úr állhatatosságával, akinek gratulálok az elvégzett munkáért, és azzal is, hogy különösen fogékony a légi közlekedési és a szociális kérdések iránt. Ebben az esetben azonban úgy érzem, hogy egy bizonyos mértékű naivitás és maximalizmus áldozatává válhatunk, és hogy a tökéletességre való törekvés miatt azt kockáztatjuk, hogy nem sikerül a legjobb eredményt elérnünk.

Jóllehet tökéletesen egyetértek a közös rendszer létrehozásával, ide számítva egy független felügyeleti szervet is, amely képes méltányos és átlátható jogköröket létrehozni a díjak tekintetében, és egyetértek a környezetvédelmi és szociális kritériumok, az utasok védelme stb. figyelembevételével, továbbra is úgy gondolom, hogy bizonyos szempontok hiányoznak, és szeretném, ha a Bizottság ezt tisztázná. Például hivatkozom arra, amit De Veyrac asszony az előbb mondott: Nem látom annak a rendszernek az egyértelmű elismerését, amely által a nemzeti parlamentek szavazhatnak a díjakról parlamenti megállapodás alapján, mivel ez az a szerv, amelynek alkalmaznia kell azokat. Azt sem igazán értem – és szeretném, ha a Bizottság ezt tisztázná – mennyire lehet életképes ez a szöveg, figyelembe véve a Tanáccsal fennálló nézetkülönbségeket, és ami még fontosabb, a következetességet, illetve annak hiányát, amely véleményem szerint a szöveg és a repülőtéri díjakról szóló általános irányelv között tapasztalható.

Figyelembe véve az azzal kapcsolatos súlyos bizonytalanságokat és nézeteltéréseket, hogy ki fog fizetni ezért a védelemért – amelyről elismerem, hogy közbiztonsági kérdés –, úgy gondolom, tisztáznunk kell, hogy amikor a tagállamok által történő fizetésről beszélünk, akkor általában a lakosság fog fizetni. Amikor a tagállamokról beszélünk, ez valami elvont személynek tűnik, de nem az: ide tartozik minden polgár, aki utazik. Ezért attól félek, hogy végül csak nagyon kevés előrehaladást fogunk tapasztalni.

Ezért szeretném, ha a Bizottság kifejtene véleményét arról, milyennek látja ennek a szövegnek a jövőjét.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Való igaz, hogy a légi közlekedés a legbiztonságosabb az összes közlekedési mód közül. A globális khatásokkal rendelkező repülőgépes események azonban, ilyen volt például az, ami tíz nappal ezelőtt történt, vagy a vulkánkitörés által előidézett zűrzavar, szembeállított minket a teljes légügyi ágazat biztonsági és védelmi láncolati kérdésével: repülőterek, légitársaságok, irányítótoronyok, repülőgépek, a személyzet és az utasok. Különösen szoros kapcsolatra és nyílt kommunikációra van szükség az összes ágazat között.

A saját utazásuk és kényelmük miatt aggódó utasok nem érthetik meg a védelmi intézkedések szükségességét, függetlenül attól, hogy ezek mennyire lazák vagy szigorúak, de még a felmerülő költségeket sem, ha nincsenek tisztában az olyan drámai vagy tragikus események jelentőségével, mint ami például 2001. szeptember 11-én történt. Egy terrorfenyegetés, a pilóta hibája, műszaki hibák, félreértés a pilóta és az irányítótorony között, előre nem látható légköri viszonyok, ezek mind-mind olyan tényezőt alkotnak, amelyeket előre kell jelezni, és szigorú intézkedéseket kell életbe léptetni a rendeletek szellemének és szövegének alkalmazására egyaránt.

Egyetértek a kivételes intézkedések elfogadásával a már említett helyzetekben. Ezeknek az intézkedéseknek azonban átláthatóaknak kell lenniük. Az utasok jogosultak arra, hogy biztonságosan utazzanak és ezt mindenképpen biztosítanunk kell a számukra, de ugyanilyen módon arra is jogosultak, hogy megismerjék az igazságot. Sajnálatos módon a kommunikáció és az átláthatóság sürgős fejlesztésre szorul a légi közlekedési védelem területén. Ez a repülőterek és a légitársaságok feladata, amelyeknek nyitottabbnak és átláthatóbbnak kell lenniük. Ugyanakkor az utasoknak fel kell ismerniük, hogy tisztában kell lenniük azzal, hogy a repülőtereken és a repülőgépek fedélzetén alkalmazott védelmi intézkedések, függetlenül attól, hogy ezek mennyire szigorúak, végeredményben az ő és csak az ő javukat szolgálják.

**Thomas Ulmer (PPE).** – (DE) Elnök asszony, biztos úr, hölgyeim és uraim! Először is szeretnék köszönetet mondani Leichtfried úrnak ezért a kitűnő jelentésért, amely jó és fenntartható javaslatokat tartalmaz.

Végeredményben mi ennek a kérdésnek a lényege? Az átláthatóság, a fogyasztóvédelem, a biztonság és a koordináció, valamint a minőségellenőrzés megerősítése. Ellenzem azonban új hatóság létrehozását ezeknek a kérdéseknek a kezelése céljából. Kedvezően ítélem meg a szubszidiaritás elvét a jelentésben, és ezt határozottan meg kell tartani. Számomra az is nagyon fontos, hogy világosan szét kell választani az adókat és a díjakat, és minden kormányzati feladatot – legyen az akár ujjlenyomatvételezés vagy fényképezés, rendészeti feladatok, a terrorizmus elleni küzdelem vagy valami hasonló – egyértelműen az adóztatáson keresztül kell

finanszírozni, nem pedig fogyasztói díjakból. Ha azután egyes államoknak létfontosságú érdeke fűződik az ezt meghaladó mértékű védelmi intézkedések bevezetéséhez, akkor szerintem az ezzel kapcsolatban felmerülő költségeket is nekik kell viselniük. Aki a kormányzással kapcsolatos védelmi intézkedéseket megrendeli, az fizet is értük. Szerintem ez a helyzet nem azonos a műszaki vagy személyes védelem esetével, amely minden bizonnyal áthárítható az utasokra mindaddig, amíg annak céljait egyértelműen közlik.

Érdemes azonban megjegyezni, hogy abban a hatásvizsgálatban, amelyet a Bizottság elénk tett, körülbelül a teljes viteldíj 0,1%-a szerepel ezeknek az intézkedéseknek a költségeként. Ezért nem szabad túl magasról indulnunk.

Meggyőződésem, hogy sikerül létrehoznunk egy fenntartható kompromisszumot, többek között a Német Szövetségi Köztársasággal is, amelynek súlyos fenntartásai vannak a szubszidiaritás tekintetében. Remélem, hogy a végeredmény nagyon közel áll majd a mi javaslatunkhoz.

**Zuzana Roithová (PPE).** – (CS) Jóllehet teljes mértékben támogatom ezt a javaslatot, mivel jelentős mértékben növeli majd az illetékek, valamint a védelmi díjak kiszámíthatóságának átláthatóságát az összes európai fogyasztó számára, aki a légi közlekedést igénybe veszi, meglep, hogy nincs nagyobb harmonizáció ezen a fontos területen. Aggódom amiatt, hogy egyes repülőterek domináns helyzete miatt az utasok túlzottan magas védelmi díjakat fizetnek, amelyeknek nincs közvetlen hatása a védelmi intézkedések szintjére, gyorsaságára vagy színvonalára bejelentkezéskor.

Az irányelv hatályba lépését követő két évről szóló értékelő jelentésében a Bizottságnak sokkal bátrabbnak kellett volna lennie, és egységes, kötelező módszert kellett volna javasolnia a védelmi díjak kiszámítására az egész Közösségben.

Teljes mértékben egyetértek azzal az igénnyel, hogy a még szigorúbb intézkedéseket, például a testszkennereket az állam finanszírozza, ne pedig az utasok, különös tekintettel arra, hogy még mindig folyik a vita ezeknek szükségességéről és a kapcsolódó egészségügyi kockázatokról. Végül, de nem utolsósorban aggódom azoknak a rendelkezéseknek az értelmezése miatt, amelyek azoknak a védelmi intézkedésekhez kapcsolódó költségeknek a kivetését szabályozzák, amelyeket nem a repülőterek, hanem közvetlenül a légitársaságok hajtanak végre, mivel ezeket a költségeket viszont rá lehet terhelni az utasokra, és ez véleményem szerint a túlszámlázás formájában elkövetett visszaélés potenciális veszélyét rejti magában.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Elnök asszony! Leichtfried úrnak igaza van. A külön védelem költségeit végeredményben a tagállamoknak kell megfizetniük. Elvégre az utasok és minden polgár már ma is fizet a tagállamoknak az általános védelemért.

Az állam nem mondhatja egyszerűen ezt a polgárainak: „pontosan azt kapjátok, amiért fizettek”. Kötelezettségei ezen túlmutatnak, mert az állam nem egyszerűen egy további olyan szolgáltató, amelyet kizárólag a nyereség motivál. Azért emlékeztetem önöket erre az egyszerű igazságra, mert dacára ennek az alapelvnek, végeredményben az utasok, és nem az állam állja a fokozott légi védelem számláját, amint ezt az előadó helyesen megjegyezte.

Ezenkívül azt a fokozott védelmet, amelyet az utasok a kiegészítő díjak megfizetéséért megkapnak, gyakran nem is az állam nyújtja, hanem alvállalkozóként foglalkoztatott magántársaságok, amelyek gyakran semmibe veszik az utasokat és az utasok jogait, a védelmi kérdésekre vonatkozó általános titoktartási kötelezettségeik mögé bújva. Ennek egyszerűen véget kell vetni.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Elnök asszony! Annak figyelembevételével, hogy a légiközlekedés-védelmi díjakat az Unión belül egymástól erősen eltérő módokon kezelik, fontosnak tartom egy objektív mérték alkalmazását ezen a területen. Ésszerű lenne az utasok számának, valamint a maximális felszállási súlynak a kombinációját tekinteni a felmérés alapjának. Fontos azonban, hogy egyértelmű kapcsolat áll fenn a kivetett védelmi díjak és a ténylegesen nyújtott szolgáltatás között. Nagyon fontos önmagának a légi közlekedési védelmének a meghatározása, emellett pontosan kell tudnunk, miért is fizetünk. A védelmi díjak kiszámítása pontos módjának érthetőnek kell lennie. Nyíltan közölni kell a díjak mértékére, valamint tartalmára vonatkozó információkat. Az átláthatóság elengedhetetlen ezen a területen. Ehhez azonban független felügyeleti hatóságra van szükségünk, mert csak így tudjuk gyorsan és hatékonyan megakadályozni a verseny esetleges torzulását.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök asszony! Lenyűgöző volt ez a vita a légi közlekedési védelméről, és azt mutatja, hogy valamennyien szereztünk már tapasztalatokat ezen a területen.

Jómagam elvesztettem az összes sajtót, amit magammal akartam vinni, csak azért, mert kenhető volt! Ezt túlzásnak tartottam, de ennek ellenére is úgy gondolom, hogy a rendszeren keresztül jelentős javulást sikerült elérnünk. A Bizottság javaslata egy lépéssel továbbmegy, mert ahol védelem van, ott díjak is vannak, és a legelső szabály az átláthatóság. A jelentés és a Bizottság javaslata erősíti egymást.

Arról a kérdésről, hogy kinek kell beszédnie a díjakat, az a véleményem, hogy a szubszidiaritás ennek a legjobb módja, elvégre nem a tagállamok, hanem a polgárok fizetnek. Az egyetlen kérdés az, hogy az összes adófizető fizessen, vagy csak az utasok.

Nem könnyű megválaszolni ezt a kérdést, de úgy vélem, hogy javaslatunk szubszidiaritási aspektusa lépést tart a mai légiközlekedés-védelmi intézkedésekkel.

A Parlament eggyel továbblép, és a légiközlekedés-védelmi ágazat egészét vizsgálja. Meglátjuk, hova vezet ez a vita. Meggyőződésem, hogy a Bizottság nagyon tisztességes javaslatot tett és nagyon örülök annak, hogy a Parlament ezt nagy többséggel elfogadta, és szokás szerint még egy kicsivel tovább is lép, mint a Bizottság javaslata. Meggyőződésem, hogy a javaslat időzítése és hatóköre megfelelő.

**Jörg Leichtfried, előadó.** – (DE) Elnök asszony! Kicsit zavarban vagyok ennyi dicséret után, ezért rövid leszek. Ennek ellenére szeretném megragadni a lehetőséget, hogy köszönetet mondjak az előadóknak és az árnyékelőadóknak, akik nagyon kemény együttműködést tanúsítottak: Zasada úrnak, Hennis-Plasschaert asszonynak, Lichtenberger sszonynak és Kohlíček úrnak. Keményen dolgoztunk ezen az ügyön csaknem egy éven keresztül. Én ilyennek látom az európai politikát: nem a civódás látványosságát kínáló fórumának tekintem, ellentétben azzal, ahogyan talán néhány képviselőtársam látja.

Szeretném továbbá megszólítani a Tanácsot egy kéréssel. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság valójában egy nagyon szívélyes bizottság, amely üzleti módon dolgozik és érvel, és ennek szellemében nagyon sok kompromisszumot kötöttünk a Tanáccsal ennek a jogszabálynak a kapcsán. Már a kezdetektől fogva nagyon erősen törekedtünk a kompromisszumra. Szeretném azonban figyelmeztetni a Tanácsot arra, hogy ne keltsék fel az alvó oroszlánt. Ha mi kompromisszumra törekedtünk, akkor ellenfeleinktől vagy partnereinktől is elvárhatjuk a kompromisszumkészséget.

Ha a Tanács egyáltalán nem hajlandó kompromisszumot kötni az Európai Parlamenttel, akkor az említett bizottság hozzáállása is meg fog változni. Ez nem csak az én véleményem. Már néhány munkatársamtól is hallottam, hogy ha a Tanács nem hajlandó kompromisszumot kötni velünk, akkor mi is teljesen más megvilágításban fogjuk tárgyalni a testszkennerek kérdéskörét, és esetleg mi sem leszünk hajlandók a kompromisszumra a Tanáccsal. Ez nem szolgálja az ügy egészének érdekeit, és távolról sem kell feltétlenül megtörténnie. Ezért kérem a Tanácsot és a tagállamokat, hogy lépjenek ebben az ügyben. Most már a kezünkben van a Lisszaboni Szerződés. Mind a Tanácsnak, mind pedig a tagállamoknak tovább kell lépniük ezen a területen, ellenkező esetben lehetséges, hogy újból ezt fogjuk hallani: *Come on, let's SWIFT again!*

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra a következő plenáris ülésen kerül sor Brüsszelben.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Nessa Childers (S&D), írásban.** – Leichtfried úr dicséretet érdemel ezért az alapos és meggyőző jelentésért, amely hatékonyan foglalkozik sok olyan kérdéssel, amelyet a Bizottság dokumentuma nyitva hagyott. Vannak azonban bizonyos kérdések, amelyek megoldatlanok maradtak, és ezeket a kérdéseket az európai légter elhúzódó zárata után új összefüggésben kell vizsgálni. Miután a légi közlekedési ágazat felkészült arra, hogy csaknem egymilliárd eurót veszít a vulkáni hamufelhő miatt, az EU-nak gyorsan és határozottan kell cselekednie a légi közlekedési ágazatot érő pénzügyi csapás enyhítése érdekében. Bár Almunia biztos urat dicséret illeti a válsággal kapcsolatos mai kedvező megjegyzéseiért, ezen a jelentésen keresztül nekünk mint európai parlamenti képviselőknek szintén lehetőségünk van arra, hogy segítséget nyújtsunk egy olyan ágazatnak, amelyet most harmadszor kényszerítettek térdre a körülmények az elmúlt tíz év során. A Parlamentnek, valamint az Európai Tanácsban és a Bizottságban dolgozó munkatársainknak mérlegelniük kell a javasolt védelmi költségek állami finanszírozását, különösen abban az esetben, ha nem lépik át az utaslétszám alsó küszöbértékét. Bár ezek az intézkedések nem voltak népszerűek a múlt heti kitörés előtt, most ott tartunk, hogy a légi közlekedési ágazat megsegítésének bármely elszalasztott lehetősége végzetesnek bizonyulhat.

**Debora Serracchiani (S&D), írásban.** – (IT) Elnök asszony, hölgyeim és uraim! Szeretnék köszönetet mondani Leichtfried úrnak a légiközlekedés-védelmi díjakról szóló jelentés kapcsán végzett kiváló munkájáért,

amely a különféle aspektusok között mérlegel egy nagyon fontos szempontot: a fogyasztók védelmét és az utasok jogait.

Egyértelmű és átlátható szabályokra van szükségünk, mert ha a légitársaságok külön díjat szednek az utasoktól a védelmi intézkedésekért, akkor véleményem szerint ezt az információt hozzáférhetővé kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy az utasokat ne lehessen kizsebelni.

Meggyőződésem szerint a fogyasztóvédelmi szervezeteknek feltétlenül részt kell venniük a konzultációkon, hogy betekintést nyerjenek a védelmi intézkedések árképzésébe, amelyet aztán ellenőrizhetnek a jegyárak alapján. Csak így lehet garantálni az utasok számára a nagyobb átláthatóságot és a tájékoztatást.

## **19. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatások (átdolgozás) (vita)**

**Elnök.** – A következő napirendi pont Simpson úr a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság nevében előterjesztett, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról (átdolgozás) szóló európai parlamenti és tanácsi határozatra irányuló javaslatról szóló jelentése (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Mivel Simpson úr nem tudott megjelenni, El Khadraoui úr szólal fel a nevében.

**Saïd El Khadraoui**, az előadót helyettesítve. – Elnök asszony! A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság elnöke, Simpson úr ma nem tudott eljönni, és felkért engem arra, hogy olvassam fel nyilatkozatát.

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó iránymutatások átdolgozása arra törekszik, hogy összeszedje az iránymutatások évek alatt elfogadott különféle módosításait és beépítse azokat a módosításokat, amelyek figyelembe veszik az EU 27 tagállamra történő kibővítését.

Annak érdekében, hogy a jelentésnek legyen némi háttere, az iránymutatások megadják a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének irányát. A célkitűzés a közlekedési hálózat fokozatos létrehozása 2020-ig, a szárazföldi, a tengeri és a légi közlekedési infrastruktúra-hálózatoknak az egész Unióra kiterjedő integrálásával.

Visszatérve a kezünkben tartott jelentésre, szigorúan véve ez egy jogalkotási szöveg egységes szerkezetbe foglalása, de mivel a Bizottság végrehajtott néhány kisebb változtatást a mellékleten, mindenképpen az átdolgozási eljárás alapján kellett ezt megtenniük. A melléklet változtatásai a szöveg eredeti hibáinak korrigálására irányultak, amelyeket a 2004-ben felvett tíz új tagállam csatlakozása során elkövettek. A változtatások nem a térképek frissítését vagy valami alapvető változás elérését célozzák.

A jelentésnek az előadó által végrehajtott két változtatása a preambulumbekendések kisebb módosításait és a térképek bizonyos technikai korrekcióit tartalmazza. Ezek összhangban állnak a Tanács által végrehajtott változtatásokkal és az iránymutatások helyesbítésével.

A Bizottság tanácsát követve azt a határozatot hozta mind a Tanács, mind pedig Simpson úr mint előadó, a Közlekedési Bizottság támogatásával, hogy nem hajtanak végre lényegi változtatásokat az iránymutatásokon. Az előadó azonban tisztában van azzal, hogy a Zöldek ismételt benyújtották saját módosító javaslataikat, amelyek a München belvárosa és a müncheni repülőtér közötti vonal korszerűsítésére törekednek, de az előadó szeretné megismételni azt a szempontot, hogy azok a változtatások, amelyeket a jelentésen végrehajtottunk, a szöveg helyesbítésére, nem pedig frissítésére irányulnak.

Ennek az átdolgozásnak az a célja, hogy mindent rendbe tegyünk az iránymutatások 2011. elején esedékes tényleges átdolgozása előtt. Feltétlenül gondoskodnunk kell az iránymutatások egyértelműségéről a jelentősebb változtatások előtt, amelyekre a jövő évben kerül sor. Már valamennyien alig várjuk az iránymutatások tényleges átdolgozását és a transzeurópai közlekedési hálózat továbbfejlesztésének lehetőségét, de ha el akarunk jutni ebbe a szakaszba, akkor rendbe kell tennünk a jelenlegi jogszabályokat, és most pontosan ezt tesszük.

**Andris Piebalgs**, a Bizottság tagja. – Elnök asszony! Nagyon hálás vagyok a felszólalónak és az előadónak. Pontosán erre törekedtünk, ezért pillanatnyilag semmi hozzáfűznivalóm nincs, mert úgy gondolom, hogy pontosan leírja a lényegét.

Ezért csupán az intézkedés e felülvizsgálatáról kívánok szólni, arról, hogy éppen hol tartunk vele, mert fontosnak tartom, hogy folyamatában lássuk. A 2009 áprilisában kiadott zöld könyv alapján a Bizottság elindított egy nyilvános konzultációt, több mint 300 válasszal, és létrehozott hat szakértői csoportot, amelyek hozzájárulnak a konzultációk eredményeinek egy új politikai javaslatban történő feldolgozásához.

A kollégium nagyon rövid időn belül kap egy javaslatot, egy dokumentumot, amely felvázolja az új transzeurópai közlekedési hálózat létrehozásának módszertanát. Így arra számítunk, hogy ezt a dokumentumot május 5-én benyújthatják a kollégiumhoz.

Ezután ezt a módszertant minden bizonnyal betervezik a Parlamenthez és a Tanácshoz. Ezt követően a Bizottság megkezdi az új transzeurópai közlekedési hálózatra és annak finanszírozására vonatkozó javaslatok előkészítését.

Tehát arra számítunk, hogy 2011 első félévében képesek leszünk ezt elfogadni a kollégiumban. Nagyon hálás vagyok a Parlamentnek, amiért megértette a kisebb változtatások szükségességét, és nagyon várom a transzeurópai közlekedési hálózat új kereteiről folytatandó rendkívül átfogó és erőteljes vitát, amelyre a következő hónapok folyamán kerül sor.

**Sergio Paolo Francesco Silvestris**, a PPE képviselőcsoport nevében. – (IT) Elnök asszony, biztos úr, hölgyeim és uraim! Szeretnék köszönetet mondani azoknak a képviselőtársaimnak, akik az előadótól és az árnyékelőadótól kapott információk birtokában lehetővé tették a parlamenti eljárás gyors lezárását ebben az ügyben. Elálltak a módosítások benyújtásától, amelyek – jóllehet tartalmuk szerint elfogadhatóak lennének –, mégis akadályoznák ennek a kodifikációs szövegnek az elfogadását.

Most olyan helyzetben vagyunk, hogy megadhatjuk a Bizottságnak a programkészítés alapjait a transzeurópai közlekedési hálózat következő évtizedére vonatkozóan. Az előadók – kifejezetten a határidők lerövidítésére irányuló erőfeszítésként – attól a pillanattól kezdve, amikor átvették ezt az ügyet, megállapodásra jutottak arról, hogy nem nyújtanak be olyan módosításokat, amelyekről nem született megállapodás a Tanáccsal. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jóváhagyta a Parlament és a Tanács jogi szolgálatait által megvizsgált technikai módosításokat, és a Tanács bejelentette, hogy el tudja fogadni első olvasatra, ha mi ezek szerint a szempontok szerint szavazunk, ami tökéletesen elfogadható.

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság által végrehajtott néhány változtatás összhangban áll ezzel a célkitűzéssel, és én megfelelőnek és hasznosnak tekintem ezeket egy koherens és pontos végleges szöveg benyújtása szempontjából. Ezért támogatom a benyújtott módosításokat, bár a jelen pillanatban nem tekintem helyénvalónak a Zöldek/Európai Szabad Szövetség képviselőcsoport által benyújtott módosítást, amelyet a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságban lefolytatott szavazás már elutasított.

Jóllehet a módosítás tartalma – nevezetesen a müncheni repülőtérrel kapcsolatos térkép módosítása – elfogadható, még lesz lehetőség ennek ismételt benyújtására a transzeurópai közlekedési hálózat felülvizsgálata során, amelyre akár már a nyáron sor kerülhet, mivel az Európai Bizottságban végzett munka gyorsan halad.

**Silvia-Adriana Țicău**, az S&D képviselőcsoport nevében. – (RO) Ez a technikai dokumentum lehetővé teszi az I. melléklet frissítését az összes tagállam térképének beillesztésével és a megcélzott határidő 2020-ra történő módosításával. A transzeurópai közlekedési hálózat projektjei listájának frissítésével kapcsolatos részletes vitára a tervek szerint az év végén kerül sor. Ennek a listának tartalmaznia kell a fekete-tengeri hajózási folyosók fejlesztését, a közúti kapcsolatok fejlesztését a Moldovai Köztársasággal és Ukrajnával, valamint a jelenlegi 6. és 17. számú kiemelt projekt kiterjesztését, hogy a nagy sebességű vasútvonal elérhesse Bukarestet és Konstancát.

Az izlandi vulkánkitörés megvilágította előttünk az európai közlekedési rendszer gyengeségét. Az Európai Uniónak szüksége van egy hatékony rendszerre az utasok más közlekedési módokra történő átirányításához. A transzeurópai közlekedési hálózatot mindenképpen úgy kell továbbfejlesztenünk, hogy a nagy sebességű vasútvonalak ne csak a tagállamok fővárosait tudják kiszolgálni, hanem más nagy európai városokat is. Egy további, egyre fontosabbá váló szempont a belvízi közlekedés és az európai tengeri közlekedési folyosók fejlesztése.

**Eva Lichtenberger**, a Verts/ALE képviselőcsoport nevében. – (DE) Elnök asszony! A transzeurópai hálózatok témája folyamatosan munkát ad nekünk ezen a plenáris ülésen, és még ennél is többet kellene ezzel foglalkoznunk. Most a kezünkben van egy átdolgozás, és néhányan – például Silvestris úr – meglepődtek azon, hogy a Zöldek benyújtottak olyan módosításokat, amelyek javaslatot tesznek a transzeurópai hálózatok listájának módosítására, vagy arra, amit ennek részének tekintünk.



Ezeknek az embereknek nem szabad megfeledezniük arról, hogy az, amit mi javasoltunk, egy különleges esetre vonatkozik: nevezetesen amikor maga a tagállam kijelentette, hogy a transzeurópai hálózatoknak ez a része csak szárnyvonal és ezért a továbbiakban már nem releváns a számunkra; ezt a híres repülési útvonalat – most úgy beszélek, mint Stoiber úr; szerintem ez ragályos és meglehetősen veszélyes – nem akarjuk tovább építeni; ezzel lényegében felépítenénk egy, a müncheni repülőtér felé vezető szárnyvonalat. Ez tehát módosító javaslatunk indoka.

Általánosságban úgy gondolom azonban, hogy különös gonddal kell végrehajtani a transzeurópai hálózatok átdolgozását, és szem előtt kell tartanunk egy olyan szempontot, amit én különösen fontosnak tartok. Egy holland ember írt egy tanulmányt – boldogan átdom ezt a biztos úrnak, ha itt lesz –, amely nagyon lényeges a számomra a jövőben lefolytatandó vita szempontjából, és amely megmutatja, hogy a nagy projektek költségeit – és ő nagyon gyakran részt vesz nagy projektekben – alapszabályként átlagosan 45%-kal alábecsülik, előnyeiket viszont mindig túlbecsülik, mivel ez szükséges a projekt végrehajtásához. Ez azt jelenti, hogy teljes egészében újra kell gondolnunk a transzeurópai projektek költségbecsléseit, és én szeretném önöket felszólítani erre. Kötelességünk, hogy jó és egyértelmű információkat adjunk polgárainknak.

**Jaroslav Paška**, az EFD képviselőcsoport nevében. – (SK) transzeurópai közlekedési hálózatok meghatározása alapvető lépés Európa lakó- és ipari övezetei közlekedési kapcsolatainak fejlesztése felé.

Míg Európa északi, nyugati és déli részében a vasutak és a közutak véget érnek a tengeri kikötőknél, a keleti közutak és vasutak roppant lehetőségeket rejtnek, mert folytatódhatnak kelet felé, egész Ázsián keresztül, a Csendes-óceán partjaiig.

Az olyan ázsiai országok, mint Kína, Japán és India, jelentős gazdasági növekedést élnek át jelenleg, és egyre inkább az európai társaságok fontos kereskedelmi partnereivé válnak. Ezért a belső európai közlekedési struktúra mellett a kelet felé vezető közlekedési útvonalakat is meg kell nyitni.

A Vlagyivosztokból induló széles nyomtávú vasútvonal Tiszacsernyőnél éri el az EU határait. Készült egy projekt ennek a vonalnak a Bécsig történő meghosszabbításáról, amely összekapcsolná azt a Dunával, a kikötőkkel és természetesen az európai hálózattal.

Véleményem szerint az ilyen projekteket is nagyon jelentős támogatásban kell részesítenünk a jövőben. Köszönöm.

**Franz Obermayr (NI)**. – (DE) Elnök asszony! Igen, én szívesebben vagyok független. Bár jelenleg csak az iránymutatások átdolgozásáról beszélünk, ennek ellenére szeretném megragadni az alkalmat egy projekt megemlítésére, amely különösen problematikus Ausztria számára. A Brenner bázisalagút a Berlin és Palermo közötti nagy sebességű vasúti tengely, valamint a transzeurópai közlekedési hálózati program része, és a tervek szerint kereszteznie kell az Innsbruck–Bozen tengelyt.

A jelenlegi helyzet szerint az EU a bizonytalanság állapotában hagyta Ausztriát, Tirolt, Észak-Olaszországot és Dél-Németországot, és fennáll annak veszélye, hogy az alagút egy sokmilliárd eurót elnyelő fekete lyukká válik. A 2002. évi eredeti költségbecslést már régen túllépték, és a szakértők sokkal magasabb, 16 milliárd euró körüli építési költségekre számítanak. Ezenkívül a finanszírozást még mindig nem tisztázták. A projektet elvileg részben az érintett tagállamoknak, részben pedig az EU-nak kell finanszíroznia. Az EU azonban nem hajlandó jogilag kötelező érvényű ígéretet tenni a 2013. év utáni időszakra nézve, és ennek eredményeként a bizonytalanság állapotában hagyja az előbb említett országokat.

Ez azonban még nem minden. Az alagút teljes kihasználásának biztosítása érdekében természetesen megfelelő szárnyvonalakat is ki kell alakítani. Az érintett gyűjtőterület északon Münchentől délen Veronáig terjed, és ebben a tekintetben a finanszírozás teljes mértékben tisztázatlan, az olasz oldalt is ide számítva. Kéréssem tehát az, hogy amikor a transzeurópai közlekedési hálózat projektjeit elindítják, ezt nem szabad az egyik fél elégtelen tervezése alapján megtenni, hogy aztán az érintett tagállamoknak kelljen kifizetniük a számlát. Az EU-nak legalább a költségek 50%-át vállalnia kell, és kellő ütemben kell elvégezni a tervezést és megtenni az ígéreteket.

**Werner Kuhn (PPE)**. – (DE) Elnök asszony, biztos úr, hölgyeim és uraim! A transzeurópai közlekedési hálózatok fejlesztésére vonatkozó ezen iránymutatások kezdetben nagyon technikai jellegűnek tündek. Az előadó, Simpson úr azonban már rámutatott arra, hogy ezek természetesen létfontosságúak Európa jövőbeni gazdasági fejlődése szempontjából.

A közutak gazdaságunk artériái. Ebben valamennyien egyetértünk. Azt is újra meg újra el kell ismernünk, hogy gazdasági és kereskedelmi központként Európa versenyben áll Amerika és Délkelet-Ázsia nagy gazdasági

és kereskedelmi központjaival. Ezért fejlesztenünk kell belföldi közlekedési rendszereinket a belső piac számára, ugyanakkor természetesen össze kell kapcsolnunk Európa exportkapacitását a transzeurópai hálózatok fejlesztésével, és folyamatosan tovább kell ezeket fejlesztenünk.

A forgalmi artériák feladata az eredő forgalom felvétele és annak átalakítása célforgalommá, és végül elvezetése oda, ahol a fogyasztók vannak. A nagy kérdés ebben a tekintetben természetesen az, hogy a fontos forgalmi tengelyek fejlesztésének a térséghez való hozzáférést is biztosítania kell, és ilyen módon gazdaságfejlesztési szerepe is van – erről semmiképp nem szabad megfeledkeznünk. Európa kontinens, amely nagyon sok tengerparttal és sok nagy kikötővel rendelkezik, és ezeket a kikötőket össze kell kapcsolni egymással – ebben a tekintetben a mobilitás elengedhetetlen. Nem gondolkodhatunk azonban csupán egy „éppen időben” jellegű megközelítésben. Emellett költséghatékony, környezetkímélő és környezetbarát módon kell dolgoznunk. Ez különösen fontos lesz a jövőben.

Egy megkerülhetetlen kérdés: át tudjuk-e alakítani a meglévő észak–déli és a kelet–nyugati vasúti, közúti és belvízi összeköttetéseket egy valódi hálózattá, mivel fel kell ismernünk, hogy vannak ezen a területen olyan szűk keresztmetszetek, amelyeket meg kell kerülnünk. Ebben a tekintetben természetesen vannak olyan tényezők, amelyeket figyelembe kell vennünk. Ami a leghosszabb transzeurópai tengelyt, a Palermo és Berlin közötti vonalat illeti, ezt meg kell hosszabbítanunk Rostockon keresztül Skandinávia felé. Ezeket a szempontokat figyelembe kell vennünk a jövőben.

*(Az elnök félbeszakítja a felszólalót)*

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Elnök asszony! Az a szöveg, amellyel ma foglalkozunk, frissíti és egyesíti a transzeurópai hálózatok létrehozásának eljárását, és ezzel felkészít minket a felülvizsgálat utolsó előtti és végső szakaszának végleges elindítására most, a 27 tagállamból álló Európában, amely gazdagabb és területi szempontból összetettebb, és amelynek új, innovatív mobilitási szükségletei vannak.

A Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatala már csaknem teljesen létrejött és működőképes, a folyosók csaknem minden koordinátora megvan, és reméljük, hogy hamarosan a többi is meglesz, hogy előmozdíthassák azoknak a folyosóknak az ügyét, amelyekre szükségünk van.

Szomszédaink, különösen a Földközi-tenger térségében, szintén nagy várakozásokkal tekintenek ezekre a hálózatokra és a saját hálózataikra, és nagyon várjuk, hogy megkapjuk a Bizottság által megígért közleményt a módszertanról, amely kiegészíti a konzultációkat és a vitákat, mielőtt megkezdénénk a munkát a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság számára egyik legizgalmasabb feladaton.

A mobilitási és kohéziós hálózat lassan valósággá válik, és első alkalommal integrált és dinamikus módon összekapcsolja a 27 tagállamból álló EU közös területét. Meghatározza a nélkülözhetetlen csomópontokat – kikötők, repülőterek és logisztikai csomópontok –, leküzdvé a határok akadályait. Magába foglalja többek között – ha megengedik nekem, hogy ezt megemlítssem –, a Pireneusok történelmi sorompója közepének áttörését egy mélyvezetésű alagúttal. Ilyen módon megvalósít egy tervet a 21. századi Európa jövője számára, amely akkora meggyőző erővel rendelkezik, hogy képes előteremteni a szükséges finanszírozást.

Ez a kihívás áll előttünk, de pillanatnyilag szerényebbek leszünk és ennek az első jogalkotási finomítási gyakorlatnak a jóváhagyására korlátozzuk önmagunkat, amelyhez szeretnék gratulálni elnökünknek, Simpson úrnak.

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – (DE) Elnök asszony, hölgyeim és uraim! A Transrapid rendszert nem szabad beilleszteni ezekbe az iránymutatásokba. Nem illeszkedik az európai tájhoz. Nem csökkenti, hanem növeli a jelenlegi rendszereink közötti különbséget. Milliárdokat költöttünk egy egységes rendszer létrehozására, itt pedig milliárdokat költünk nemzeti szinten ennek ellensúlyozására. Ez megengedhetetlen!

Bár az Európai Parlament korábban már felszólalt a Transrapid rendszerrel szemben, az váratlanul újból megjelent 1996-ban a Berlin és Hamburg közötti projektként. Aztán hirtelen újból eltűnt – és senki sem tudja, miért. 2004-ben ugyanilyen váratlanul jelent meg a müncheni repülőtér és a müncheni főpályaudvar közötti Transrapid kapcsolat. Ezt azután Németországban leállították, a bajor tartományi kormány kiegészítő támogatásával. Megállapodás született a projekt törlesztéséről – a továbbiakban már senki sem akarta. Ezért nem szabad a továbbiakban szerepelnie ezekben az iránymutatásokban.

Bajorország volt miniszterelnökét, Edmund Stoibert, miután távozott hivatalából, kinevezték az európai bürokrácia csökkentését célzó kampány élére. Ez a feladata. Ugyanakkor ő az, akinek most meg kell hoznia azt a döntést, hogy ennek a Transrapid rendszernek nincs semmi keresnivalója ezekben az iránymutatásokban. Ezt valamennyiünknek tudnunk kell. Meg kell szabadulnunk ettől a Transrapid rendszertől. Tudományos

szempontból szép modell volt, de nincs semmi helye Európában. Idegen test itt, és az idegen testeknek nincs semmi keresnivalójuk ezekben az iránymutatásokban.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Elnök asszony! Szeretném megragadni a lehetőséget arra, hogy gratuláljak az előadónak, Simpson úrnak, ugyanakkor szeretném kifejezni sajnálatomat, amiért ma nem lehet itt velünk. Ennek ellenére boldogulni fogunk. Különösen szeretnék gratulálni annak a megközelítési módnak az elfogadásáért, amellyel lényegében mindent változatlanul hagytak ezekben az iránymutatásokban, mert van egy nagyon fontos alapelv, nevezetesen az európai jogalkotó megbízhatósága és kiszámíthatósága. Ez a jelentés minden bizonnyal megfelel ennek az elvárásnak.

Másodszor azt szeretném megemlíteni, hogy a jövőre nézve is szükségünk van egy javaslatra, amikor újból eldönthetjük, mi az, ami valóban a transzeurópai közlekedési hálózatokhoz tartozik, és mi az, ami nem. Lefolytathatjuk a vitát úgy, ahogyan egy bizonyos mértékben már lefolytattuk. Vannak, akik megnyerően érvelnek valami értelmetlen cél mellett, míg mások azt állítják, hogy ezt egyáltalán nem szabad a tervbe beilleszteni. Ez a megközelítési mód azonban helytelen. Azt kell néznünk, hogy mi az, ami új értéket kínál az Európai Uniónak és az európai adófizetőknek. Ezenkívül egyértelműen támogatást kell nyújtanunk azokon a helyeken, ahol a tagállamok már tesznek valamit, ahol valami történik, mert akkor valóban fog történni valami, és nem kerülünk abba a helyzetbe, hogy elkészítjük a transzeurópai közlekedési hálózatok terveit, amelyek aztán soha nem fognak megvalósulni. Az európai polgárok és utasok számára hasznos lesz, valamint azoknak a tagállamoknak a számára is, amelyek végül elkötelezik magukat a közúti forgalomnak a vasútra történő terelése mellett.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Elnök asszony! A vasfüggöny leomlásának, valamint a közép-európai integrációnak az eredményeként a Balti-tenger és az Adria közötti folyosó, amint tudjuk, kezdi visszanyerni azt a jelentőségét, amellyel az Osztrák-Magyar Monarchia összeomlása előtt rendelkezett. Az EU természetesen már megerősítette a Balti-tenger és az Adria közötti folyosó jelentőségét azáltal, hogy elsőbbségi státust adott a Gdańsk és a Cseh Köztársaság közötti északi résznek. Még ennél is fontosabb lenne azonban, hogy az osztrák déli vasutakon át Olaszországba vezető déli rész is megkapja ugyanezt a szintű prioritást.

Pontosan ezen a hálózaton, amely az összes áru és utas felét szállítja, kell semlegesítenünk egy veszélyes szűk keresztmetszetet. Csak a Koralm-alagút képes az ez által a szűk keresztmetszet által alkotott akadály végleges kiküszöbölésére.

Amint ezt valamennyien tudjuk, a tranzitútvonalak mellett élő emberek magas és emelkedő árat fizetnek a forgalom mennyiségi növekedéséért. Kizárólag ennek a déli folyosónak a teljes kiépítése terelheti át a közúti forgalmat a vasútra, és ennek elérését az osztrák infrastruktúrával kapcsolatos egyetlen más intézkedéstől sem várhatjuk.

**Elena Băsescu (PPE).** – (RO) Azokban a napokban, amikor Európa teljes légi forgalma hatalmas fennakadásoktól szenved az izlandi vulkánkitörés miatt, a páneurópai közlekedési hálózatok fejlesztésének szükségessége nyilvánvalóbb, mint valaha.

Az Európai Uniónak kiemelt támogatást kell nyújtania a közlekedési infrastruktúra, valamint annak a fő európai közlekedési útvonalakkal történő összekapcsolásának fejlesztéséhez azokban az országokban, amelyek az elmúlt évek során csatlakoztak az Unióhoz. Románia területét három transzeurópai folyosó keresztezi, a 4., a 7. és a 9., és ezek szorosan összekapcsolódnak Konstancával, a fekete-tengeri kikötővárossal. Úgy vélem, hogy kiemelt figyelmet kell fordítanunk a 7. folyosóra.

A Duna a Rajna–Majna–Duna transzeurópai vízi közlekedési főútvonal része, amely Rotterdam és Konstanca között összekapcsolja egymással az Északi-tengert és a Fekete-tengert. Megfelelő közlekedési gerincvonalat biztosíthatna Európa számára. Ahhoz azonban, hogy meg tudjuk növelni ezeknek a közlekedési folyosóknak a jelentőségét, a lehető leghamarabb meg kell teremtenünk az együttműködést.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Elnök asszony! A transzeurópai hálózatokat valóban felhasználják a rendszeres közlekedésre Európában. Azt is mondhatnánk, hogy a forgalom a teljes európai belső piac nélkülözhetetlen gerince, ami természetesen egyik legfontosabb célunk Európában. Ezért feltétlenül oda kell figyelni arra, hogy valóban fejlesztik-e az összes folyosót, hol van szükség finanszírozásra, és az Uniónak hova kell összpontosítania erőfeszítéseit.

Az természetesen nyilvánvaló, hogy mindig vannak nemzeti érdekek. Ezt már ma is láttuk: egyesek beszéltek a Dunáról, mások elsősorban Dél-Európát emelték ki, megint mások pedig a Brenner bázislagútról beszéltek. Ezek a közlekedési folyosók szerte Európában találhatók. Céljuk Európa általános átjárhatóságának biztosítása,

hogy ne csak az árukat, hanem az embereket is el lehessen szállítani A pontból B pontba. Ez a feladat vár ránk. Amint korábban említettem, természetes, hogy valamennyien a saját regionális követelményeinket tartjuk fontosnak. Gondoskodnunk kell arról, hogy elkerüljük a szűk keresztmetszeteket, és mindenekfelett arról, hogy valóban működőképes hálózatunk legyen az összes közlekedési mód számára. Ez itt a lényeg, és erről kell vitát folytatnunk.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Elnök asszony! A vita során megemlítették a Brenner bázisalagutat, valamint a München és Verona közötti új vasútvonalat. Jelenleg körülbelül ötvenmillió tonna árut szállítanak közúton ezen az útvonalon, ezért van olyan sürgősen szükség erre az alagútra. Ám az is elhangzott ma ebben az ülésteremben, hogy a Brenner mindkét oldalán – mind Ausztriában, mind pedig Olaszországban – nagy nehézségekbe ütközik a projekt finanszírozása. Az olasz oldal finanszírozását könnyen meg lehetne oldani az útdíjakból, a Brenner-autópálya díjaiból származó bevételnek a vasútvonal finanszírozásához történő átcsoportosításával. Ehhez azonban az szükséges, hogy a Brenner-autópálya koncesszióját ne pályáztassák meg – ellentétben az európai nyomással kikényszerített jelenlegi szándékkal –, hanem az olasz állam kapjon lehetőséget ennek a koncesszióknak további legalább ötven évvel történő meghosszabbítására, ahelyett hogy odaítélnék azt magán ajánlattevőknek. Ellenkező esetben nem lesz keresztfinanszírozás, ami viszont rendkívül valószínűtlenné teszi a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó útvonal kiépítését az olasz oldalon.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Elnök asszony! A Parlament a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos átdolgozás elfogadására készül, és szeretném, ha a Bizottság a lehető legpontosabban megmondaná nekem, mikor vehetjük a kezünkbe a módszertannal kapcsolatos közleményt.

Amint ön is tudja, biztos úr, ez a spanyol elnökség egyik prioritása, és most vagyunk félúton. Ezért szeretném a lehető legpontosabban tudni, mikor kaphatjuk meg ezt a szöveget, mivel a Parlament most az átdolgozás elfogadására készül, ezért lehetőséget kell kapnia ennek az új szövegnek a tanulmányozására.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök asszony! Szeretnék újból köszönetet mondani a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságnak a technikai átdolgozáshoz nyújtott támogatásáért, és remélem, hogy a plenáris ülés meg fogja ezt erősíteni szavazatával.

A mai vita átfogóbb volt, és hozzájárul majd a módszertani javaslatához. A Bizottság alelnöke, Kallas úr május 5-én elküldi a javaslatot a kollégiumnak. Szükségünk volt egy kis időre, mert ez az új Bizottság hosszú ideig nem jött létre, és beletelik valamennyi időbe, míg az új kollégium előkészíti a javaslatokat.

Én azt szűrtem le ebből a vitából, hogy a Parlament nagyon erősen támogatja a transzeurópai hálózat politikáját. Meggyőződésem, hogy egy megfelelően csatlakoztatott infrastruktúra nélkül, legyen szó akár a közlekedésről, akár az energiaellátásról, vagy akár a távközlésről, nagyon nehéz Európáról beszélni. Meggyőződésem, hogy ez a vita segítséget jelent majd nekünk a módszertani javaslatunk megformálásában, ami alapvetően azt jelenti, hogy a Közlekedési Bizottság esélyt kap arra, hogy tárgyaljon róla, ha minden jól megy, májusban.

**Saïd El Khadraoui, az előadót helyettesítve.** – Elnök asszony! Szeretnék köszönetet mondani azoknak a munkatársaimnak, akik hozzájárultak a mai vitához, és szeretném megismételni azt az álláspontomat, hogy a múltban elkövetett hibák korrigálására törekszünk, nem pedig alapvető változtatások végrehajtására.

Az iránymutatások tényleges átdolgozására a későbbiekben kerül majd sor, és természetesen nagyon várjuk azt a vitát. Ezért az előadó, Simpson úr és csoportom koordinátoraként jómagam arra utasítjuk majd képviselőcsoportunkat, hogy szavazzanak a Zöldek által benyújtott módosító javaslat ellen. Reméljük, hogy a többi politikai csoport támogat majd minket ebben a kérdésben.

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra a következő plenáris ülésen, Brüsszelben kerül sor.

## 20. Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra (vita)

**Elnök.** – A következő napirendi pont van Dalen úr a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság nevében előterjesztett, az Európai Unió 2018-ig terjedő időszakra szóló tengeri szállítási politikájára vonatkozó javaslatokról és stratégiai célkitűzésekről szóló jelentése. (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

**Peter van Dalen**, *előadó*. – (NL) Elnök asszony, az európai tengeri szállítási politikáról hosszasan lehetne beszélni. Nem teszem ezt, inkább néhány kulcsfontosságú kérdésre és alaptémára koncentrálok.

Az első kulcskérdés az ágazat fontossága. A világkereskedelem nyolcvan százaléka a tengeren zajlik és az európai flotta teszi ki a globális piac 41%-át. Az európai piacon az összes termék 40%-át tengerjáró hajón szállítják. A hajózás emiatt alapvető gazdasági ágazat, amelynek a világpiacon kell versenyeznie. Ha ezt megértjük, automatikusan felmerül a második kulcskérdés, a verseny kérdése.

Tudjuk, hogy a világ számos országa igen különböző módokon túlzottan támogatja a tengeri flottáját. Ha ezt Európában megengednénk, évekbe telne csupán, amíg az összes hajónk el nem megy tőlünk olyan országokba, mint például Hong Kong vagy Szingapúr. Ez nemcsak a flották számára lenne hátrányos, hanem csapást mérne az egész tengerészeti csoportosulásra. A parti foglalkoztatás, a bankok, kikötők, biztosító társaságok, logisztikai cégek, képzési és oktatási intézmények, a flották környezetvédelmi teljesítményével kapcsolatos innovációkon aktívan dolgozó vállalkozások, mind-mind helyrehozhatatlan csapást szenvedne, ha a flottánk elhagyna bennünket.

E két kulcskérdés miatt a jelentésem felhívja a tagállamokat, hogy továbbra is dolgozzanak a megoldáson. Itt adókedvezményekre kell gondolni, például a hajóúrtartalom-adózási rendszerre és a tengerészeket, hajótulajdonosokat érintő adókedvezményekre. Ez az egyetlen mód annak biztosítására, hogy mind az ágazat, mind pedig a tengerészeti csoportosulások Európában hosszú távon relevánsak maradjanak.

E tekintetben lenne egy kérdésem a biztos úrhoz: mikor áll elő az Európai Bizottság a tengeri kikötők számára nyújtott állami támogatások szabályaival? Annak a javaslatnak már ősszel el kellene készülnie, de nem tudom, melyik év őszén. Ami fontos számomra, hogy az állami támogatásokat átlátható módon nyújtsák, és jó elszámoltatás legyen. Nem kezdetünk ebbe nagyobb támogatás biztosításával a rögzített terminálok számára, mint a harmadik országokhoz földrajzilag nagyon közeli kikötők számára. Ezek az erőfeszítések egyik esetben sem jelentenének semmit.

Ezzel kapcsolatban szeretnék észrevételt tenni a határozattervezet 5. bekezdésével kapcsolatban, amelynek angol nyelvű változata az „*olcsó lobogók*”-ról beszél. Számomra ez hibás elnevezést jelent és szívesebben vennék valami olyasmit például, mint „*követelményeket nem teljesítő*” hajók. Végül is, amit nem akarunk, azok a biztonsági és szociális standardok minimumkövetelményeit megkerülő hajók és lobogók. Mi a lobogók minőségéről beszélünk, és amit mi hollandul „*goedkope vlag*”-nak hívunk, az egészen bizonyos, hogy nem automatikusan az „*olcsó lobogó*” szinonimája.

Összefoglalásként szeretnék megemlíteni egy másik kulcskérdést, ami pedig a tengeri közlekedési ágazat vonzóvá tétele fiatalok számára. Európa népessége egyre inkább öregszik, így sokkal többet kell tennünk a fiataljainkért. Sosincs túl korán, hogy elkezdjük tájékoztatni őket a tengeri közlekedési ágazatról és a tengeri hajózásról, és örömmel hallottam, hogy a hajótulajdonosok még általános iskolákba is elmennek, hogy tájékoztatást nyújtsanak a tengeri munkavégzésről.

Ez volt néhány kulcskérdés, amelyre fel akartam hívni a figyelmet és örömmel válaszolok a képviselők és a biztos úr bármely észrevételére, amikor elmerülünk a vitában.

### ELNÖKÖL: ROUČEK ÚR

*alelnök*

**Andris Piebalgs**, *a Bizottság tagja*. – Elnök úr, először is szeretném megköszönni az előadónak ebben a politikailag nagyon fontos kérdésben végzett kiváló munkát.

A 2018-ig tartó tengeri szállítási stratégia erősen hatott a Bizottság Európa 2020 stratégiájára, és a szállításról szóló új fehér könyvre irányuló folyamat már úton van. Látjuk, hogy ez a szállítási stratégia a fontosabb európai stratégiai fejlesztési kérdések egyik legfontosabbika.

A hajózás Európa egyik erőssége és természetes dolog, hogy tőkét kell kovácsolnunk abból, amit a múltban építettünk, fontos azonban a jövőbe is tekintenünk. Legfontosabb célunk az európai hajózás hosszú távú fenntarthatóságának és teljesítményének biztosítása és további növelése. Ez hatékony, biztonságos, biztos és környezetbarát tengeri szállítási szolgáltatásokat jelent. A tengeri szállítás jó minőségű munkahelyeket biztosít Európa számára és ösztönzi a kutatást és az európai ipari innovációt.

Vannak továbbá nagyra törő környezetvédelmi céljaink is, és a Bizottság mindig is hangsúlyozta a globális megoldások szükségességét, különösen az üvegházhatású gázok csökkentésével kapcsolatban.

A stratégián a legtöbb munkát a gazdasági válság előtt végeztük el. A gazdasági lassulás fényében a stratégia még mindig érvényes. E kontextusban a hangsúlynak a nemzetközi rend fenntartásán és javításán kell lennie. Olyan veszélyekkel nézünk szembe, mint például a protekcionizmus, a tisztességtelen verseny, a követelményeket nem teljesítő hajók üzemeltetése vagy a kalózkodás. Jobb válaszokat kell találnunk e kérdésekre, nevezetesen a nagyobb kereskedelmi partnerekkel folytatott párbeszéden keresztül.

Örülök a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság következtetéseinek és a benyújtott jelentésnek, és biztosíthatom Önöket, hogy a Bizottság már számos kérdéssel foglalkozik a stratégia végrehajtására irányuló különböző tevékenységek során, például a hajókra vonatkozó bejelentések formai követelményeire vonatkozó javaslattal, a határok nélküli közös tengeri térség egyik fontos részével.

A Bizottság szolgálatai már elkezdtek dolgozni egy, a tengeri szállításra vonatkozó szociális menetrenden valamint az EU e-tengerészeti kezdeményezésén (e-Maritime initiative), amelyeket a Bizottság 2011-ben kíván benyújtani.

Szeretnék válaszolni továbbá a 2010-es hajózási állami támogatási iránymutatóra vonatkozó felvetésre. Egyfelől, a 2004-es iránymutató nem „jár le” 2011-ben, még ha a Bizottság azt is mondta, hogy „azokat hét éven belül felülvizsgálják”. Másfelől, a jelenlegi válság és annak a hajózásra gyakorolt súlyos hatásai igen óvatos megközelítést tesznek szükségessé.

A különös intézkedésekkel kapcsolatban jelenleg dolgozunk a stratégia végrehajtásának részletes ütemtervén, amelyet ezen a nyáron tervezünk nyilvánosságra hozni.

**Georgios Koumoutsakos**, a PPE képviselőcsoport nevében. – (EL) Elnök úr, a biztos úr kijelentése igen kedvező választ adott számomra és nagy érdeklődéssel figyeltem, mivel a hajózás valóban igen fontos – mondhatnám létfontosságú – ágazat az európai gazdaság számára.

Az Európai Uniónak minden oka megvan arra, hogy megvédje vezető szerepét ebben a gazdasági ágazatban, és hogy fenntartsa a tengeri szállítás magas színvonalát. Ez a kihívás: hogy megőrizzük vezető szerepünket a globális hajózási piacon, amiért is hatékony és koordinált tengeri szállítási stratégiára van szükségünk.

A ma megvitatott jelentés – amelyet az illetékes bizottság elsőprő többséggel fogadott el – egy, a megfelelő irányba haladó részletes jelentés, és úgy gondolom, hogy – még a mostani helyzetben is – a szöveg módosítások és változtatások nélkül teljesen kielégíti azt a szükségletünket, hogy egy meghatározott és rögzített vonal mentén haladjunk az általam korábban említett irányba.

Az európai hajózás természetesen hatalmas kihívásokkal néz most szembe, és egy külső kihívással is. Az első kihívás a versenyképesség fokozásának szükségessége. Tény, hogy a hajózás életerejére a szabad versenyből ered. Ugyanakkor azonban az állami támogatásra gyakran szükség van, mivel gyakran kell tisztességtelen versennyel szembenéznünk harmadik országok részéről.

A következtetés tehát ez: az állami támogatást meg kell tartani, mivel segít az európai hajózás és a tagállamok gazdaságainak versenyképességét megőrizni. A második kihívás, amivel szembenéznünk, az emberi erőforrások szakképzésének erősítése és fejlesztése a hajózási ágazatban, mivel látványosan csökkent a szakmát választó fiatal emberek száma és hiány van képzett tengerészekből.

Dinamikus politikára van tehát szükségünk. Hibátlanul kell foglalkoznunk ezzel a két ágazattal és azt gondolom, hogy a jelentés a helyes irányba halad.

**Knut Fleckenstein**, az S&D képviselőcsoport nevében. – (DE) Elnök úr, Biztos, hölgyeim és uraim, először is nagyon örülök annak, hogy a jövőben nekünk is lesz tengeri hajózási stratégiánk az EU-ban, még ha kicsit tovább is kell várnunk a szavazásra. Feltételezzük, hogy a jelentést beépítik majd a közlekedés jövőjéről szóló jelentésbe, majd pedig a fehér könyvbe is.

A 2018-ig terjedő időszakra szóló európai tengeri szállítási stratégián keresztül olyan keretrendszert hozunk létre, amely javítja az európai tengerészeti gazdaság nemzetközi szintű versenyképességét, és e stratégiában meghatároztuk először is azt, hogy e keretrendszert ökológiai standardok alapján akarjuk létrehozni, másodszor pedig azt, hogy a hajózás jó színvonala érdekében érzékeny globális szociális színvonalat akarunk.

Hadd foglalkozzak röviden három kérdéssel. Először is, a hajózás környezetbarát szállítási ágazat, ezért egyik célkitűzésünk az volt, hogy a jövőben a gazdaságnak ezen ága is játsszon szerepet a klímaváltozás elleni küzdelemben. Nagyon is támogatom, hogy olyan kezdeményezéseket hozzunk létre, mint például a zöld

kikötők, még ha nem is hozunk ma döntést, hanem a Bizottságra és a Tanácsra ruházzuk a feladatot, hogy találják ki, mit tehetünk ebben az ügyben.

Azt hiszem, ugyanilyen fontos megőrizni a nemzetközi versenyképességet – többek között az egyéb szállítási módokkal szemben is. Helyesen jár el ezért a Bizottság, amikor a javaslatunk alapján újra hatásvizsgálatot végez az énkibocsátást ellenőrző területek kijelölésével kapcsolatban az Északi-tengeren és a Balti-tengeren, mivel – ha itt magasabb követelményeket szeretnénk, mint bárhol máshol – számításba kell vennünk a nemzetközi versenyt és biztosítanunk kell, amennyiben lehetséges, hogy a konténerek szállítását ne szorítsuk vissza az utakra, ami szintén kontraproduktív lenne.

Engedjék meg, hogy utoljára egy általam különösen fontos dolgot említsek meg, nevezetesen a nagyobb európai kikötők felvételét a TEN-hálózat tervezésébe. Ez azért nagyon fontos számunkra, mivel a kikötők fontos kereszteződései a közlekedési láncoknak és csak akkor képesek hatékonyan betölteni a szerepüket, ha fenntartjuk és megerősítjük az intermodalitást.

Számos pontot említhetnék itt meg. Van Dalen úr, gratulálok a kiváló jelentéshez. Mindannyian hozzájárultunk egy kicsit és szeretném megértését kérni azzal kapcsolatban, hogy nem szeretnénk tönkre tenni e kiváló jelentést azzal, hogy elfogadjuk a módosításait.

**Jean-Paul Besset**, a *Verts/ALE* képviselőcsoport nevében. – (FR) Elnök úr, a Zöldek/ az Európai Szabad Szövetség képviselőcsoport teljes mértékben támogatja van Dalen úr jelentését és ajánlásait. A más politikai csoportokkal kialakított szoros együttműködés eredményeként kiegyensúlyozott szöveget készített számunkra.

Támogatjuk e jelentést, mert világosan meghatározza az EU tengeri politikája előtt álló kihívásokat, nevezetesen a tengeri közlekedés jelentős növekedését – mind az Unión belül és kívül –, a környezetvédelmi és szociális kérdések feláldozása nélkül. A szöveg összhangban áll azzal a megközelítési móddal, amelyet minden területen szeretnénk alkalmazni: a fenntartható fejlődés politikájával. A jelentés pozitív utakat javasol, amelyek mentén a legjobb körülmények között lehetséges a tengeri szállítás fejlesztése mostantól 2018-ig.

Kiemeljük különösen az olcsó lobogókkal vagy a követelményeket nem teljesítő hajókkal kapcsolatos visszaélések elleni küzdelmet. Kiemeljük továbbá a kalózkodás elleni védelmet. Kiemeljük továbbá az egységes európai tengeri keretrendszerében kialakított politikát, valamint a hátszágok és az európai tengeri kikötők multimodális összekapcsolásának fontosságát. Kiemeljük az európai kikötőkbe történő belépésre és az azokból történő kilépésre vonatkozó adminisztratív szabályok egyszerűsítése iránti támogatást. Kiemeljük a tengerészeti hivatások előmozdítását és az azokkal kapcsolatos folyamatos képzést. Végül pedig kiemeljük a környezetvédelmi kérdéseknek tulajdonított fontosságát.

Végző soron mindig is támogatni fogunk mindent, ami – álláspontunk szerint – hozzájárul a tengeri szállítási ágazat előmozdításához, amely versenyre kelhet a közúti és légi szállítással. Van Dalen úr jelentése kimerítően mérlegeli a környezetvédelmi kihívásokat, amelyek egyik lehetséges megoldása a tengeri szállítás. Különösen hasznos eszköz lehet a globális felmelegedés elleni küzdelemben.

Egyetlen bánatunk, hogy a tengeri szállítási ágazat és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei kereskedelmi rendszerének integrációjával kapcsolatban általunk benyújtott módosítást sem az előadó, sem a Bizottság nem fogadta el. Álláspontunk szerint egyetlen gazdasági ágazat sem térhet el a főszabálytól és – miként a légi vagy közúti ágazat – a tengeri szállítási ágazatnak is meg kell tennie a magáét az üvegházhatást okozó gázok csökkentése érdekében, még ha csak alacsony fokú gázkibocsátásért felelős is. Ennek megfelelően újra benyújtjuk a módosítást a plenáris ülésnek.

**Jacky Hénin**, a *GUE/NGL* képviselőcsoport nevében. – (FR) Elnök úr, hölgyeim is uraim, az Uniónak finoman szólva is igazi tengeri szállítási fejlesztési stratégiára van szüksége, mivel ez igen fontos kérdés az Uniónk jövője számára az élelmiszerekkel, a gazdasági és politikai függetlenséggel és a környezetvédelemmel kapcsolatban.

A hatékonyság érdekében ennek a stratégiának átfogónak kell lennie és ki kell terjednie a hajóépítésre és -javításra, a kikötőkre, foglalkoztatásra és a munkaerőképzésre, valamint a biztonságra. A kikötői szolgáltatások liberalizációjára vonatkozó irányelv Parlament általi elvetése 2006-ban álláspontunk szerint az európai tengeri szállítási stratégia sarokkövét jelenti.

A Parlament arra hívja fel a Bizottságot, hogy folytassa a küzdelmet az olcsó lobogók használatával kapcsolatos visszaélések ellen. Ez kedvező, az igazi küzdelem azonban még el sem kezdődött. Végző soron nem is az olcsó lobogók használatával kapcsolatos visszaélések ellen kell küzdenünk, hanem az ilyen gyakorlat pusztá

léte ellen. Máskülönben a biztonságra, munkahelyteremtésre irányuló legjobb szándékaink is pusztulásra vannak ítélve.

Pozitív lépés az ágazatnak nyújtott állami támogatásokat minőségi szociális és környezetvédelmi kritériumoknak való tagállami megfeleléstől, a munkahelyek előmozdításától és a tengerészek képzésétől függővé tenni, mivel a verseny egyedüli igazi torzító tényezői nem az állami támogatásokból, hanem a szociális, bérezési és környezetvédelmi dömpingből erednek.

A tengeri szállítás biztonságának legjobb garanciája a jól fizetett, jól képzett legénységekben rejlik, akik jó szociális védelmet és jó munkakörülményeket élvezhetnek.

Örömmel látom, hogy végre beszélünk a tengerészek egész életen át tartó tanulásáról és a szakmai képesítések és képességek erősítéséről. Biztosítanunk kell most, hogy ezeket elismerjék a tengerészek jogaiként és a munkáltatókat rá kell vennünk a finanszírozásra.

Szintén támogatom a hajóépítéssel és az acélminőséggel kapcsolatos követelményeket. A hozzánk benyújtott szöveg természetesen néhány lépéssel tovább megy, ugyanakkor számos ellentmondást is tartalmaz. A szöveg továbbra is a szabad és torzításmentes verseny dogmájának láncai közé szorulva senyved. Emellett túlságosan befolyásolta a hajózók lobbija által kifejtett nyomás, valamint a legrosszabb ultraliberális utópista forgatókönyvek.

Például hogyan támogathatja Európa tengerészeinek foglalkoztatását, miközben olyan tanulmányok elkészítésére szólít fel, hogy az új technológiák hogyan tudnák helyettesíteni őket?

Hogyan védelmezheti a dömpinggyakorlatok csökkentését, miközben olyan munkavállalók szabad mozgását kívánja, akik még csak azonos jogokkal sem rendelkeznek az Unión belül? Hogyan hangsúlyozhatja a biztonságot az önbevallás fenntartásával, miközben egyes, hasznot szimatoló csoportok gondolkodás nélkül szállítanak az emberek és a környezet számára különösen veszélyesnek bizonyuló termékeket anélkül, hogy bevallanák azokat?

Még mindig sok munka van hátra, de együtt fogjuk elvégezni, mert egy szilárd, magas színvonalú tengeri politikának mindenekelőtt tisztelnie kell azokat a kitartó férfiakat és nőket, akik gyakran életüket kockáztatva elégítik ki mások szükségleteit.

**Anna Rosbach**, az EFD képviselőcsoport nevében. – (DA) Elnök úr, ez egy ambiciózus stratégiai dokumentum. Van azonban néhány észrevételem.

Még több teherszállítás az Unió nagyobb folyóin – nagyszerű, de hogyan vesszük számításba azt a tényt, hogy az elmúlt években a vízszintek gyakran voltak túl alacsonyak a teljesen feltöltött uszályok hajóztatásához? Ha pedig csak félig megrakva közlekednek, a szállítási költségek túlságosan magasak lesznek.

Kockázatalapú ellenőrzések – akkor hogyan tudhatjuk meg, hogy egy szénszállító uszály embereket csempész-e? A kockázatalapú ellenőrzések önmagukban nem elegendőek. Naivitás lenne azt várni a világ minden hajós nemzetétől, hogy betartsák az Unió szigorú környezetvédelmi előírásait. Ezzel szemben a harmadik országok számos öreg hajója fogja pénzügyi szempontból kihasználni a helyzetet.

Kalózkodás – e probléma miért csak Afrika vonatkozásában merül fel? A probléma sokkal súlyosabb Indonézia környező vizein. Ez szintén érinti az uniós hajózási társaságokat.

Kötelező kibocsátás – a kötelező kibocsátást a környezeti katasztrófák elkerülése érdekében jogszabályban kellene előírni minden hajózható parti víz vonatkozásában.

Sajnálatosnak tartom továbbá, hogy olyan sok kis kikötőt bezártunk. Be kellene fektetnünk a part menti tengeri szállításba, nem pedig csökkentenünk kellene azt.

Egy utolsó megjegyzés – gyakran mondják nekünk, milyen fontos az Unió számára a hajógyártás. Ugyanakkor hol marad a felelős, környezetvédelmi szempontból megfelelő hajóbontásra vonatkozó vita? Továbbra is az indiai partokra akarjuk küldeni az elhasznált hajóinkat, hogy ott felelőtlenül lebontsák azokat?

**Marian-Jean Marinescu (PPE)**. – (RO) Európa tengerészeti ágazatát nem lehet a nemzetközi tengerészeti ügyektől függetlenül szemlélni. Európa jelentős versenyző a tengeri szállítási piacon, különösen az utasszállítási és konténerszállítási terén. Az Európai Unió globális piaci helyzetét ebben az ágazatban javítani kell.



Sokat lehet tenni a tengerészek képzése minőségének, munka- és életkörülményeik – mind a fedélzeten, mind pedig a kikötőkben és révekben – javítása érdekében ennek a követelménynek az eléréséhez. Hiány van magasan képzett dolgozókból az egész európai tengeri közlekedési ágazatban, a hajóépítőktől egészen a kiránduló hajókig.

Amerikai, ázsiai és közel-keleti társaságok sokkal jobb felszereltséget kínálnak, mint európai megfelelőik. Ilyen feltételek mellett az európai szakemberek ebben az ágazatban szívesebben állnak dubai vagy kínai tengerészeti társaság vagy hajóépítők alkalmazásában, míg az európai hajók Fülöp-szigeteki és indiai tengerészekkel vannak tele. Ennek a helyzetnek véget kell vetni. A tagállamok tengerészeti intézményeinek sokkal szorosabban kell együttműködniük annak érdekében, hogy harmonizálják képzési programjaikat, valamint hogy lehetőségeket kínáljanak fizetett kiküldetésekre és tapasztalatcserére más európai tengerészeti társaságokkal.

Szeretnék egy másik kérdést is felvetni a biztonsággal kapcsolatban, ami rendkívül fontos és folyamatosan gátolja a globális tengeri közlekedés zökkenőmentes áramlását. Az Afrika szarvánál fennálló helyzetre utalok. Örülök a NAVFOR Atalanta műveleteinek, amely teljesen ellátja a feladatait a régióban. Fel kell ismernünk azonban, hogy célzott beruházásra van szükség a védelmi iparban annak érdekében, hogy a katonaság számára hadihajókat és más beavatkozási forrásokat nyújtsunk, amelyek sokkal hatékonyabbak az európai haditengerészet által jelenleg alkalmazott eszközöknél.

**Saïd El Khadraoui (S&D).** – (NL) Elnök úr, hölgyeim és uraim, biztos úr, nagymértékben egyetértek Fleckenstein kollégám észrevételeivel és szeretnék elsősorban köszönetet mondani az előadónak, van Dalen úrnak a kiváló jelentésért. Bemutat számos fontos kérdést, valamint elsősorban a hajózás fontosságát a gazdaságunk számára. Rámutat továbbá arra a tényre, hogy a globális piacon kell versenyeznünk, és hogy ezért figyelmet kell fordítanunk a tengeri közlekedési ágazatunk versenyképességére, miközben fenntarthatóbb szállításra kell törekednünk. Vagyis el kell hárítanunk a zászlófosztás veszélyét. Ugyanakkor egyenlő feltételek mellett kell cselekednünk. Fontos tehát, hogy az állami támogatások szabályai – amelyek már jó ideje készülőkben vannak – végre alkalmazandóak legyenek a kikötőinkre. Biztos vagyok benne, hogy vissza kell majd térnünk erre később.

Három fontos területet kell átgondolnunk. Először a foglalkoztatást és a munkakörülményeket. A hajózási szakmát ismét vonzóvá kell tenni a fiatalok számára és ez manapság rendkívül nehéz kihívás. Több erőfeszítést kell tennünk mind a parti, mind máshol elérhető karrierlehetőségekről szóló információk terjesztése érdekében. Ezekre a dolgokra kell építenünk. A munkakörülményeket szintén javítani kell a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet jogszabályainak ratifikációjával és globális szintű – nem csak Európára kiterjedő – ellenőrzéseket kell tartani.

A második fontos kérdés – amit már önök közül is sokan említettek – a hajózás hatása a környezetre. Önmagában véve a hajózás fenntartható szállítási mód, de még mindig sokat lehetne javítani rajta. E tekintetben Európának úttörő szerepet kell játszani, ideértve a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben folytatott tárgyalásokat.

Végül – már mondani sem kell – a biztonság alapvető fontosságú. Csak akkor lehet virágzó szakmát létrehozni, ha azt biztonságosan lehet folytatni. A kibővített Harmadik Tengerészeti Biztonsági Csomagot valósággá kell változtatnunk és továbbra is támogatnunk kell a Szomália partjainál tevékenykedő Atalanta missziót.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Elnök úr, mivel én vagyok a Liberálisok és Demokraták Szövetsége Európáért képviselőcsoport első felszólalója, szeretném a felszólalásomat van Dalen úrnak szóló őszinte köszönettel kezdeni. Mindannyian láthattuk, hogy teljes szívből elkötelezett a tengeri szállítás iránt. Ez egészen nyilvánvalóvá vált.

Mindannyian tudjuk, hogy mennyire fontos ez a terület. Az elmúlt években, még a válság előtt, a tengerészeti gazdaság egésze sokkal jelentősebben növekedett, mint a gazdaság más területei. A tengeri szállítás természetesen fontos szerepet játszik ebben, és elmondhatjuk, hogy a tengerészeti csoportosulások alapvető fontosságúak lesznek Európa további fejlődése számára. Vannak előrejelzések, amelyek azt mondják, hogy már túl vagyunk a krízis legrosszabb időszakán, így a szállítási ágazat ismét növekedésnek indul és a tengeri szállítás így ismét fontossá válik. Az exportunk és importunk kilencven százaléka a kikötőkön keresztül történik. Fontos e tekintetben természetesen – mint az korábban is elhangzott már –, hogy a kikötőkre és a hátszágokra megfelelő figyelmet szenteljünk a folyosókkal és a TEN-hálózattal kapcsolatban.

Vérfrissítésre van szükségünk. Ha többet szállítunk a tengeri közlekedési ágazatban, akkor természetesen új emberekre is szükség van, hogy e területen dolgozzanak. Ehhez magas minőségű és egyúttal egész Európában

harmonizált képzésre van szükség, továbbá ugyanakkor hirdetnünk is kell a területet. A fiataloknak egészen egyszerűen tudniuk kell, hogy milyen jövőbeli kilátásaik lehetnek a tengeri szállítás területén. Jó munkakörülményeket akarunk – vagyis olyasmit, amit szintén harmonizálni tudunk és akarunk is egész Európában.

A környezetvédelmi szempontot már említették. A hajózás igen környezetbarát, különösen a CO<sub>2</sub>-kibocsátás tekintetében. Jelentős fejlesztésre van még szükség a nitrogén-oxidok és a kénkibocsátás terén. A munkát el kell végezni e területeken, mind az ágazatban magában és általában Európában is, mivel – mint már elhangzott – ez rendkívül fontos, mivel a tengeri szállításban nagyon erős nemzetközi versenyhelyzet áll fenn. Európában valóban vezető szerepet töltünk be, de biztosítanunk kell, hogy megőrizzük a vezető szerepünket. Egyes esetekben ennek eléréséhez állami támogatásra is szükség lehet. Biztosítanunk kell, hogy együtt dolgozzunk ennek az ágazatnak a további fejlesztésén.

Összefoglalásként, a tengeri szállítás a jövő egyik igen fontos területe, ezért nagyon helyénvaló, hogy egy hosszú távú stratégia elkészítésén dolgozzunk.

**Dominique Riquet (PPE).** – (FR) Elnök úr, biztos úr, létfontosságú, hogy olyan európai tengeri szállítási politikát folytassunk, amely nagyra törő és hosszú távra tekint. A politikának figyelembe kell vennie az ágazatra jellemző tényezőket is és foglalkoznia kell az ágazat előtt álló kihívásokkal.

A tengeri szállítás stratégiai ágazat az Európai Unió számára számos szempontból, elsősorban a növekedésben és foglalkoztatásban betöltött szerepe, továbbá nemzetközi dimenziója és környezetbarát és fenntartható fejlődési vonatkozásai miatt. Említették már, hogy a tengeri szállítás a világkereskedelem 80%-ának a lebonyolítója. Az Európai Bizottság közleménye és van Dalen úr jelentése mutatja számunkra a követendő utat és stratégiai célokat határoz meg, továbbá kulcsfontosságú cselekvési területeket jelöl ki az Európai Unió tengeri szállítási politikája számára.

Személy szerint szeretném hangsúlyozni néhány felvetésünket, amelyeket a kollégámmal, Vlasto asszonnyal a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságban sürgetettünk, és amelyek szerint az Európai Uniónak cselekednie kell a tengeri szállítási ágazat versenyképességének erősítése érdekében, ami különösen az ágazaton belüli munkakörülmények és karrierlehetőségek javítását jelenti, anélkül azonban, hogy a versenyképességre vonatkozó célokat elszakítanánk a fenntartható fejlődés, a tisztességes verseny és a biztonság céljaitól. A környezetvédelmi szempontokkal kapcsolatban az uniós politikának elő kell mozdítania a külső költségek nemzetköziesítését, valamint a tengerészeti kibocsátás ellenőrzési területeinek létrehozását. Végül pedig, készülve a növekvő tengeri közlekedésre, elő kell mozdítanunk a kikötőink infrastruktúrájának kapacitásnövelésére és korszerűsítésére irányuló beruházásokat.

Fontos az Európai Parlament számára, hogy megossza az Unió mostantól 2018-ig terjedő időszakban folytatott tengeri szállítási politikájára vonatkozó elképzelését. Van Dalen úr kiváló jelentése – amelyet a Bizottságon belül széles körben támogatnak – reményeim szerint hasonlóan széles körű támogatást élvez majd a Parlamentben, ami erős alapot jelenthet majd jövőbeli tárgyalásaink során.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) A tengeri szállítás egyre inkább kiemelkedő fontossággal bír az Európai Unió számára. Szem előtt tartva, hogy a tengeri közlekedési ágazat nemcsak közösségi szinten, hanem világszerte versenyhelyzetben van, hangsúlyoznunk kell a tengeri szállítás növekvő arányának fontosságát a teljes szállítási tevékenységeink között, mind a Közösségen belül, mind pedig különösen azon kívül. Ki kell emelnünk ugyanakkor, hogy az Európai Unió egyes tagállamai még mindig a párizsi egyetértési memorandum fekete vagy szürke listáján szerepelnek. Ezért hívjuk fel a tagállamokat és hajótulajdonosokat, hogy tegyenek erőfeszítéseket a párizsi egyetértési memorandum fehér listájára történő kerülés érdekében.

Szem előtt tartva továbbá az elmúlt években bekövetkezett tengerészeti szerencsétlenségeket, azt hiszem, hogy európai baleset-megelőzési központokat kell létrehozni minden tengeri hozzáféréssel rendelkező tagállamban.

Biztos úr, szeretném megragadni ezt a vitát és az alkalmat, hogy megismétljem a Bizottsághoz intézett kérésemet, hogy a lehető legnagyobb mértékben kovácsoljunk tőkét az Európai Unió közvetlen hozzáféréseiből a Fekete-tengerhez, amely terület különös geostratégiai fontossággal bír. E tekintetben a Bizottságnak – hasonlóan az európai tengerekhez – ajánlattételi felhívásokat kellene indítani a fekete-tengeri tengerészeti folyosók fejlesztése érdekében. A rotterdami és konstancai kikötők között a rajnai folyosón átmenő kapcsolat, a Majna-csatorna és a Duna folyó mintegy 4 000 kilométerrel rövidíti meg az Északi-tenger és a Fekete-tenger közötti távolságot. Ezért tartom ezt létfontosságú kérdésnek és kérem a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gyorsítsák fel a 18. sz. kiemelt projekt végrehajtását.

Bár a hajón történő szállítás kevesebb szennyezéssel jár, az Európai Parlament azt kérte, hogy azt emeljék be a kibocsátási tanúsítványok kereskedelmi rendszerébe, különösen a tengeri szállítás esetében.

A kikötők pénzügyi nehézségekkel küzdenek, különösen a jelenlegi gazdasági és pénzügyi válság idején. Jelenleg a kikötők képviselői nem látnak megoldást a mostani gazdasági válság legyőzésére.

Az európai tengeri közlekedési ágazat a képesített tengerészek egyre növekvő hiányával néz szembe. Az Európai Unió tengerészei által élvezett szociális szempontok és munkakörülmények szorosan kapcsolódnak az európai flotta versenyképességéhez. Azt hiszem, intézkedésekre van szükség a munkavállalók indokolatlan korlátok és korlátozások nélküli mobilitásának elősegítésére az ágazatban.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Elnök úr, különösen szeretnék gratulálni van Dalen úrnak és kollégámnak, Fleckenstein úrnak e kiváló kezdeményezésért, amely az Európai Parlament törekvéseinek megfelelően halad előre az Európai Unió tengeri politikája irányába, és szeretnék továbbá köszönetet mondani nekik a nagyvonalúságért, amellyel javaslataim nagy részét elfogadták.

A befejezett jelentés olyan fontos szempontokat tartalmaz, mint a kikötők és hajók támogatása a csökkent mozgásképességű személyek szükségleteihez való igazodás érdekében, valamint a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006-os tengerészeti munkaügyi egyezményének ratifikációjának követelménye, illetve felszólítja az iparágat, hogy az egyezményt ültesse át a gyakorlatba. Egy másik fontos szempont a tengerészek szakmai képzésének minden szintű kiterjesztése az alulértékelésük és kihasználásuk elleni küzdelem érdekében.

A jelentés a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet szennyezés elleni harcának vezetését is javasolja a bunkerolaj alternatíváinak és a kénkibocsátás csökkentésének tekintetében, és javaslata szerint ezt okos szállítási rendszerek – mint például a Galileo műholdas rendszer – alkalmazásával kell elérni.

A jelentés a kalózkodás elleni küzdelem és az Atalanta művelet növekvő hatékonyságának támogatása erősítésének tudomásulvételét is javasolja, továbbá javasolja a hajótervezés minősége javításának szükségességét is a hajók legmagasabb hozzáférhetőségi és biztonsági szabványokhoz való igazítása érdekében.

Végül pedig különösen üdvözlöm a kikötők új transzeurópai hálózatokban betöltött szerepének elismerését, ideértve azok elengedhetetlen kapcsolatát a száraz kikötőkkel vagy belföldi kikötőkkel és a logisztikai platformokkal.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Elnök úr, a ma megvitatott stratégia rendkívül nagyra törő, irányával kapcsolatban pedig, Koumoutsakos úr, az előadó képviselőcsoportunk számára már érintett mindent, amiről beszélni akartam.

Engedjék meg azonban, hogy az Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság tagjaként észrevételt tegyek az e-tengerészet – egy tengerészeti megfigyelő rendszer – létrehozására irányuló igen érdekes és úttörő kezdeményezéssel kapcsolatban. Személy szerint egyetértek a Bizottság szövegével; rendelkezik egy integrált információkezelési rendszer létrehozásáról a tengeri hajók és azok rakományának azonosítása, nyomon követése, lokalizálása és jelentése érdekében.

Azonban, hasonló – nem tudom, talán fejlettebb, vagy kevésbé fejlett – elektronikus nyomon követő lépéseket tesznek a Frontex erői is az illegális bevándorlás elleni küzdelem részeként. Szeretném ezért megkérdezni, hogy ezt figyelembe vesszük-e, hogy a Bizottságnak bármit is tisztáznia kell-e a közleményében, hogy az egyes ügynökségeknek meghatározott és különböző hatáskörökkel kell-e rendelkezniük, vagy hogy talán az információkat kombinálni kellene, hogy mindkét irányban jobb eredményt érjünk el.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Elnök úr, szeretnék két, az előadó által felvetett, azonban nem kidolgozott kérdéssel foglalkozni.

Az első a kalózkodás, amellyel kapcsolatban az ajánlások jók, azonban szükségszerűen általánosak. Talán az Atalanta műveletből levont tanulságaink alapján többel is hozzájárulhatnánk a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által javasolt önvédelmi szabályokhoz, mivel a kalózkodás várhatóan terjedni fog és Uniónk ilyen jellegű műveleteket nem képes végezni az Unió kereskedelmi flottája által használt teljes tengerészeti területen.

A második kérdés a jobb és fejlettebb kapcsolat szükségessége a tengeri és belföldi vízi közlekedési ágazatok között, figyelemmel az azokon a területeken folytatott tevékenységek összetettségére. Ezt szemléltetik például a Duna folyó és a Fekete-tenger esetében a gazdasági, szociális, környezeti és politikai tényezők közötti összetett kapcsolatok.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Az első kérdés egy olyan jelentésre vonatkozik, amit az Európai Bizottságtól a Marco Polo program hatékonyságával kapcsolatban kértünk. A második kérdés az Európai Unió tengerészeti kikötőinek a globális tengerészeti logisztikában betöltött szerepének növelésére vonatkozó lehetséges, vagy inkább jövőbeli jogszabályra irányuló javaslatokra vonatkozik.

**Georgios Koumoutsakos (PPE).** – (EL) Elnök úr, azért kértem szót, hogy tisztázzam, hogy a kezdeti jelentésemből kihagytam valamit, amit képviselőtársaim sem említettek még meg. Szeretnék különösen utalni az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) szerepére. Magam és néhány más kollégám számára nemrég lehetőség nyílt meglátogatni az EMSA-t, amely az Európai Unió tengeri szállítási stratégiájának kialakítása szempontjából elengedhetetlen fontosságú munkát végez. Szüksége van a támogatásunkra és azt gondolom, hogy a rendelkezésére álló információs és műszaki berendezések nemcsak segítik a hajózást és tengeri szállítást az Unióban, hanem hasznosak lehetnek más, néhány perccel ezelőtt említett ágazatokban is, különösen például a Frontex által is használható és értékelhető információkkal kapcsolatban.

Őszintén szólva – és ez az utolsó megjegyzésem – az EMSA fontos munkát végez, amelyet el kell ismerni és figyelembe kell venni az Európai Unió tengeri stratégiájának megvitatásakor.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök úr, érdekesítő vita volt ez és határozottan erősíti van Dalen úr kiváló jelentését. Azt hiszem, jól készült el, mivel nincs annál nehezebb, mint egy általános jelentést írni egy stratégiáról, mivel a stratégiák olyan eszközök, amelyek hosszú távú jövőképpel rendelkeznek, ugyanakkor azonban a főbb kérdésekre kell koncentrálniuk.

A kollégiumban most a végrehajtásra irányuló részletes ütemterv előkészítésén dolgozunk. A nyárra végezhetünk is. Szeretnék három konkrét kérdést megemlíteni. Az egyik a kikötőkre irányuló állami támogatásokra vonatkozik. Ezt vitatja meg a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága és egy korábbi versenypolitikai biztossal, és igazán azt várják tőlünk, a Bizottságtól, hogy megfelelően dolgozzunk együtt, úgyhogy időre lesz szükségünk. Nem tudok pontos határidőket mondani, de dolgozunk rajta.

A Marco Polo kérdéssel kapcsolatban, megvitatottuk a TEN szállítási hálózatokra vonatkozó kérdéseket, így ez az egyeztetés is ide fog kapcsolódni.

A tengeri kikötők esetében jelenleg nincsen folyamatban levő jogalkotási folyamat.

Végül szeretném ezt a vitát még egyszer megköszönni önöknek, elnök úr és tisztelt képviselők. Igazán sokat segített a Bizottság számára.

**Peter van Dalen, előadó.** – (NL) Elnök úr, képviselők, köszönöm! Azt hiszem, ez a jelentés jó példája a különböző csoportok közötti konstruktív együttműködésnek.

Három kulcskérdéssel szeretnék foglalkozni, amelyeket néhányuk már említett. Először is, a környezet alapvető fontosságú. Hajóink környezeti teljesítményét jelentősen javítani kell és a jelentésben jó néhány lehetőséget vetek fel e tekintetben, különösen a nem kielégítő környezeti karakterisztikával rendelkező bunkerolaj megadóztatását. Kíváncsi lennék, hogy a Bizottság meg kívánja-e újra fontolni ezt az elképzelést.

Végül, az egyes képviselők által „zöld kikötőknek” nevezett elképzelés. Egy zöld kikötőben a környezetbarát hajók gyorsabb kiszolgálásban részesülnének és alacsonyabb kikötői díjat is kellene fizetniük. Ez a koncepció a helyes környezeti magatartás jutalmazása lenne. Így valójában kombinálják az ösztönző és ellenőrző rendszereket. Jó környezeti magatartási adatok alapján jutalom jár, aki nem üti meg a mércét, annak azonban nagyon gyorsan kiürülhet a pénztárcája. Erősen támogatom egy ilyen rendszer bevezetését.

A biztonság kérdésével kapcsolatban az egyik képviselő azt mondta, hogy nagyon gyorsan végre kell hajtunk a harmadik tengerészeti csomagot. Ez szükséges. Țicău asszony említette a párizsi egyetértési memorandumot. Igaza van; az ellenőrzés most a kockázatalapú ellenőrzés irányába mozdul el, ami sokkal jobb, mint a rögzített százalékok. Az ellenőrzésnek így hatalmas lendületet adhatunk és a helyes magatartás is jutalmat érdemel. Vagyis a hajóknak jól kell viselkedniük. Szlovákia még mindig nincs rajta a fehér listán és további erőfeszítéseket kell tenni ez ügyben.

Különös hangsúlyt fektettem a hajóépítésre és a hajók karbantartására. Tudjuk, hogy a gazdaság lassulása esetén a karbantartást könnyen elhanyagolják. Ezt egyszerűen nem engedhetjük meg, és különösen az osztályozó társaságok jelenleg jelentős igényekkel néznek szembe.

Teljes mértékben támogatjuk a kalózkodás ellen folytatott Atalanta missziót. Ez egy jó misszió és már most sikeresnek bizonyult. Az elmúlt héten a holland haditengerészet egy fregattja segített egy német kereskedelmi

hajó kiszabadításában. Az ilyen jellegű együttműködés számomra ideálisnak tűnik. Ebben az esetben minden hajótulajdonosnak együtt kellett működnie és konvojban kellett haladnia, mivel egyikük sem volt képes egyedül haladni.

Végül pedig szeretnék köszönetet mondani a biztos úrnak és a Bizottságnak, és várjuk, hogy a jelentésből ütemterv szülessen.

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra két hét múlva, a következő ülésen kerül sor Brüsszelben.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Sergio Berlato (PPE), írásban.** – (IT) Elnök úr, hölgyeim és uraim, az európai tengeri szállítási ágazat kulcsszerepet tölt be a globalizált piacon. Fontossága egy kulcsfontosságú statisztikai adaton alapul: a globális flotta 41%-át az Európai Unió országai kezelik.

A tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatások következtében az európai flotta versenyhelyzete egyre növekvő nyomásnak van kitéve a harmadik országokban. Felhívom ezért a Bizottságot, hogy gyorsan nyújtsa be az állami támogatásokra vonatkozó új szabályokat a tisztességes tengeri kereskedelmi feltételek kidolgozása érdekében.

Friss tanulmányok becslései szerint 2018-ban a tengeri szállítás a tagállamokban a 2006-os 3,08 milliárd tonnáról 5,3 milliárd tonnára fog nőni. Egyetértek ezért a kérdéses jelentés tartalmával; vagyis egyetértek azzal, hogy fontos az európai kikötői infrastruktúra kapacitásának fejlesztése a tengeri szállítási ágazat növekedésének fenntartása érdekében.

Végül azt gondolom, hogy a tengerészeti szakmákat népszerűsíteni kell a fiatal európai polgárok körében megfelelő információ biztosításával, aminek úgy tűnik, jelenleg híján vagyunk. Meglátásom szerint valójában a szakemberek növekvő hiánya az európai tengeri szállítási ágazatban idővel gyengíteni fogja az ágazatot.

**Danuta Jazłowiecka (PPE), írásban.** – (PL) Hölgyeim és uraim, egy pillantás az Európai Unió tengeri szállítására ambivalens következtetésekhez vezethet. A bemutatott adatok egyfelől azt mutatják, hogy a tagállamok lobogói hatalmas szerepet játszanak a globális és az Unión belüli szállításban. Ez kiemeli a Közösség fontosságát az új technológiák és szervezeti rendszerek végrehajtásában, különösen a környezetvédelemmel és a tengerészek életszínvonalának javításával kapcsolatban. Másfelől azonban egyre erősebb verseny tapasztalható a harmadik országok felől, különösen az olcsó lobogókként ismert helyzetek esetében. Szintén érzékelhető a fiatalok vonakodása, hogy egy kétségtelenül nehéz ágazatban helyezkedjenek el. Összefoglalásként elmondható, hogy a tengeri szállítási piac jelenlegi helyzete az Unióban nem rossz, a kilátások azonban nem épp biztatóak. Nekem személy szerint azonban a belföldi hajózás segítésére és a termékek tengeri és belföldi szállításának optimális összekapcsolásának biztosítására irányuló intézkedések fontos prioritások. A felső Odera folyó menti régiót képviselem és látom, hogy milyen kis mértékben kerül kihasználásra a régió folyó menti kikötőiben rejlő potenciál, különösen mint összekapcsoló szállítási útvonal a Cseh Köztársaság, Lengyelország és Németország belföldi régiói és Szczecin tengeri kikötői között. E szempontot is figyelembe kell venni az Unió tengeri szállításával kapcsolatban, hogy a megvitatott politika alapján elfogadott intézkedések a Közösség egészének, ne pedig csak a parti területek fejlődéséhez járuljanak hozzá.

**Vilja Savisaar (ALDE), írásban.** – (ET) Elnök úr, van Dalen úr, hölgyeim és uraim, a világ flottáinak 41%-a Európához tartozik, sajnos egyes országok mégis több támogatást biztosítanak flottáik és hajótulajdonosaik számára, mint az Európai Unió tagállamai, vagy kevesebb korlátozó biztonsági és környezetbarát jellegre vonatkozó követelményt írnak elő hajóik számára.

Európának jobb munkafeltételeket kell biztosítania tengerészei számára, továbbá biztosítania kell hajói biztonságát, valamint javítania kell a tengeri környezeti helyzeten. Ezek elérése érdekében elő kell írunk, vagy talán biztatunk kellene a tagállamokat, hogy támogassák a tengeri közlekedési ágazataikat, vagy garantálják, hogy az ország lajstromában szereplő hajók megfeleljenek a ratifikált egyezménynek és a nemzetközi követelményeknek. Bár a tengeri szállítás környezetbarátabb megoldás, mint a közúti vagy légi szállítás, még mindig lehetséges tovább csökkenteni a szennyezést e tekintetben.

A jelen módosításra irányuló javaslat benyújtásakor bízom abban, hogy annak alapján a jövőbeli dokkolási műveletek hatékonyabbak és kevésbé szennyezőek lesznek, amit a papírmentes eljárások és az intelligens

szállítási rendszerek alkalmazása bizonyosan segíteni fog. Az intelligens szállítási rendszerek célja ugyanakkor nem a szennyezés csökkentése, hanem a hatékonyság növelése és a jobb versenyképesség biztosítása.

A tengeri közlekedési ágazat biztonsága nagyon fontos. Meg kell tennünk minden annak érdekében, hogy garantáljuk a tengerészeink, utasaink, hajóink, termékeink biztonságát, ugyanakkor azonban nem oldhatjuk meg ezt a problémát csukott szemmel. Szélesebb összefüggésben kell tekintenünk a helyzetre és megoldást kell találnunk a területen létező problémákra.

Dióhéjban azt szeretném mondani, hogy a tengerészeti tevékenység igen fontos része a gazdaságnak és számos európai hétköznapi életének. Mindent meg kell tennünk tehát az ágazat versenyképességének és fenntarthatóságának biztosítása érdekében, miközben nem feledkezhetünk meg a környezeti és emberi tényezőkről sem.

## 21. Europeana – következő lépések (rövid ismertetés)

**Elnök.** - A következő napirendi pont Helga Trüpel a Kulturális és Oktatási Bizottság nevében előterjesztett, „Europeana – következő lépések” című jelentésének rövid ismertetése (COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

**Helga Trüpel, előadó.** – (DE) Elnök úr, Kroes biztos asszony! Az Europeana lesz az Európai Unió legnagyobb digitális projektje. Mit jelent az Europeana? Az európai kulturális örökség digitális könyvtárát, digitális múzeumát és digitális archívumát. Célja, hogy nem csupán az Európai Unión belül, de világszerte valamennyi polgár számára elérhetővé tegye ezt a digitális forrást. Az Europeana projekt 2008 novemberében indult, és létrehozásában 1000 kulturális intézmény működött közre. 150 partnerszervezete van. Ez idáig az európai kulturális örökség részét képező körülbelül 6 millió alkotás digitalizálására került sor. 2010 júniusára az Europeana várhatóan 10 millió digitalizált művet tartalmaz majd, és ez a szám 2015-re várhatóan eléri a 15 milliót.

Mint azt látják, rendkívül ambiciózus vállalkozásról van szó, amely nagyon fontos az Európai Unió számára. Az eddigi támogatást az eContentplus program és a tagállamok biztosították. A digitalizálás üteme azonban egyelőre jelentős eltéréseket mutat az egyes tagállamokban. 40%-ot meghaladó aránnyal Franciaország vezeti a sort, Németország körülbelül 16%-ot teljesített, sok más tagállamnak azonban jóval komolyabb a lemaradása, és ne feledjük, elvben ez az európai digitális kulturális politika közös vezérprojektje.

Különösen fontos megérteni, hogyan működik egy kulturális közintézmény, amelynek célja érthető okokból az, hogy erős versenyt teremtsen a Google Book Search szolgáltatással kapcsolatos perben született egyezséggel szemben, mivel európai örökségünket nem szeretnénk egyszerűen egy monopóliumra bízni. Európai kulturális örökségünk számára a legjobb értelemben vett közforrást szeretnénk. Ezenfelül fenn kívánjuk tartani az állami befolyást, ez ugyanis azt jelenti, hogy az európai polgárok is valódi politikai befolyással rendelkezhetnek.

A szerzői jog által már nem védett, illetve a köztulajdonban lévő alkotásokkal nincs probléma. Sokkal bonyolultabb az ügy a gazdátlan művek, tehát olyan alkotások esetében, amelyek továbbra is szerzői jogi védelem alatt állnak, tényleges jogtulajdonosaikat ugyanakkor rendkívül nehéz felkutatni. Szintén más kérdés a szerzői jogi védelem alatt álló művek ügye. Ahhoz, hogy az Europeana egy nap szerzői jog által védett műveket is tartalmazhasson, a magáncélú letöltésekért díjat kell majd fizettetni, máskülönben megsemmisítjük azt a kulturális hozzáadott értéket, amelyet a kulturális piacokon képviselünk.

Politikai szempontból ezért egyrészt a gyors és hatékony digitalizálást, ezzel egy időben pedig a szerzői jog megtartását szeretném elérni, mivel ez az egyetlen módja annak, hogy megőrizzük az Európai Unió kulturális sokszínűségét. Ennek megfelelően elfogadható megoldásra van szükség a gazdátlan művek tekintetében, és igen alapos kutatást kell végezni a tényleges jogtulajdonosok felderítése érdekében. Akkor, amikor a Lisszabon utáni stratégiáról, az Európa 2020 stratégiáról beszélünk, a gazdaságunk korszerűsítése, a digitális társadalom, a tudásalapú társadalom és a kulturális sokszínűség kialakítása tekintetében politikai szempontból kulcsfontosságú kérdés számomra, hogy az Europeanát részben ebből az Európa 2020 programból kell finanszírozni, természetesen tagállami hozzájárulással. Az Europeanának közös európai projektté kell válnia. Szükség van tehát egy „közös Europeana” kampányra is, amelynek segítségével remélhetőleg további magánszponzorokat találhatunk. Egyértelművé kell azonban tennünk, hogy a polgárokat, és elsősorban a fiatalokat tájékoztatnunk kell e forrás létezéséről. Sokan még most sem hallottak róla. Ez hatalmas feladat, amellyel most közösen kell szembenéznünk.

**Piotr Borys (PPE).** – (PL) Elnök úr! Az Europeana meghatározó jelentőségű vállalkozás, amely az egész világ számára elérhetővé teheti Európa kulturális örökségét. Mint azt mindannyian tudjuk, nem csupán könyvtár, hiszen egyben virtuális múzeum és archívum is. Azt kívánom, hogy itt az ülésteremben valamennyien elmondhassuk, hogy nagy nemzeti alkotóink, az én esetemben Chopin, Marie Curie, született Skłodowska vagy Slowacki művei elérhetők az interneten. Három kulcsfontosságú tényezőt szeretnék említeni. Először is, az Europeana esetében nem engedhetjük meg a minőségromlást. Erre nagyon ügyelnünk kell a projekt során. Másodszor, a gazdátlan vagy már nem forgalmazott művek esetében megoldást kell találni a szerzői jogok problémájára. Harmadszor pedig nagy kérésem Kroes asszony felé, hogy ha a jövőben büszkék szeretnénk lenni erre a nagyszerű vezérprojektre, gyorsítsa fel a tagállamokban folyó digitalizálást.

Köszönetet mondok Trüpel asszonynak a kiváló jelentésért.

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság „Europeana – következő lépések” című jelentésről szóló véleményének előadójaként üdvözlöm, hogy a jelentést véglegesítették, és bízom abban, hogy a benne szereplő ajánlásokat a Bizottság el fogja fogadni. A témával kapcsolatos eddigi viták során számos különböző kérdéstről tárgyaltunk, például az informatikai struktúráról, az Europeana webhely kezeléséről, a könyvtári információkhoz való ingyenes hozzáférésről, a digitalizálási folyamat szabványosításának szükségességéről és a honlap médiajelenlétének problémájáról. E témák közül néhány a jelentésben is szerepel. Ez reménytelen számomra a tekintetben, hogy kimerítő jelentést sikerült készítenünk.

Ugyanakkor bízom abban, hogy bizonyos szempontokat illetően a vita a jövőben is folytatódik; ilyen például a webhely kezelése, a támogatási módszerek és mindenekelőtt az, hogy a webhelyet egységes adatbázis és ne portál formájában hozzák létre. Bízom abban, hogy a fent említett kérdésekkel kapcsolatban az Európai Parlament által meghatározott ajánlások és a Bizottság észrevételei sikeres projekt formájában fognak megvalósulni. Az Europeana sikeres európai uniós projektté válhat, feltéve, hogy az EU értékein és eszméin alapul, és az európai kulturális információk gyűjtőpontjaként szolgál.

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Elnök úr! Elsőként köszönetet szeretnék mondani Trüpel asszonynak a nagyszerű jelentésért. A bizottságon belül már öt éve jól ismerem, és tudom, hogy bármibe fog is, minden esetben őszinte gondossággal és szakmaisággal végzi a munkáját, ez a mostani pedig mindenek jó példája.

Ismét egy olyan típusú projektről van szó, amelyre szükség van Európában, mivel az Európai Uniót értékközösségként tartják számon, ezzel együtt azonban erős kulturális közösség is. 27 különböző tagállamunk van, amelyek rendkívül gazdag és változatos kultúrával büszkélkedhetnek.

Ha akkor, amikor az információs szupersztrádák száma egyre nő, könnyebben elérhetővé tehetjük az információkat az emberek számára, akkor ez olyan európai gazdagság, amelybe érdemes befektetni, és amelyhez érdemes forrásokat keresni. Ezáltal a kis országoknak is lehetőségük nyílik arra, hogy egyedi és különleges kultúrájukat népszerűsítsék. Amint a Bizottság és a tagállamok munkája nyomán a széles sáv mindenhol elérhetővé válik, a kulturális szolgáltatásnyújtás, az elektronikus könyvtárak, múzeumok és archívumok területén érvényesülni fog az egyenlőség elve.

**Marek Henryk Migalski (ECR).** – (PL) Képviselőcsoportom és jómagam személyesen nem kedveljük különösebben a nagyméretű programokat és intézményeket, illetve a szükségesen túlmutatató entitások létrehozását. Az Europeana azonban nem ilyen. Valójában rendkívül fontos, különösen azért, mert a vizuális és nem az írott kultúra idején élünk. Ez azt jelenti, ahogyan arra *Amusing Ourselves to Death* című kiváló könyvében Neil Postman is rámutat, hogy a vizuális kultúra nyomán elértéktelenedik a nyilvános vita, és ezáltal szegényebb polgárokká válunk. Ez pedig azt jelenti, hogy ha egy projekt javíthatja az olvasási szokásokat, akkor javíthatja a polgárok gondolkodását is, és ezáltal az Európai Unió hozzájárulhat a polgárok műveltsége és életvitele minőségének erősítéséhez, ez pedig azt jelentené, hogy a tagállamokban ezek a polgárok aktívabbá, bölcsébbé és jobb polgárokká válnának.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Elnök úr, hölgyeim és uraim! A vita egy olyan kezdeményezésről szól, amely igazi kincsé válhat az Unió számára, és most még egyszer köszönetet szeretnék mondani az előadónak, Trüpel asszonynak az általa benyújtott kiváló jelentésért.

Az európai államok olyan elektronikus kulturális táráról beszélünk, amely hozzáférést biztosít az elsődleges kulturális információkhoz, és ezen a ponton hangsúlyozni szeretném, hogy az Europeana sikere attól függ majd, végül milyen formába öntjük, ami alatt azt értem, hogy nem szeretnénk, ha az Europeana a már létező elektronikus platformok, például a Google vagy a Wikipedia másolata lenne.

Komoly és megbízható forrást szeretnénk, amelynek információi tudományos jelentőséggel és értékkel bírnak, olyan forrást, amelyben biztosított a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok védelme és szavatolt a tartalom komolysága. Úgy gondolom, mindez a benyújtott módosításoknak, valamint a Kulturális és Oktatási Bizottságban tartott kapcsolódó vitának köszönhetően garantálható. Természetesen amit a projekt maga nem tud garantálni, az az, hogy a tagállamok érdeklődést tanúsítanak majd az eszköz használata iránt saját kultúrájuk népszerűsítése érdekében.

Ez az a terület, ahol valamennyiünknek tökéletesíteniünk kell a szerepünket, hogy nemzeti kormányainknak és a tagállamok polgárainak elmagyarázzuk, milyen fontos ez a projekt, annak érdekében, hogy az hatékony lehessen, és középtávon valamennyien a lehető legeredményesebben élhessünk vele.

**Petra Kammerevert (S&D).** – (DE) Elnök úr, hölgyeim és uraim! Először is még egyszer őszinte köszönetemet szeretném kifejezni Trüpel asszony felé a ma tárgyalt igazán kiváló jelentésért.

Úgy vélem, nagyszerű projektről van szó, amely Európa változatos kulturális örökségét egy digitális internetes könyvtárban elérhetővé teszi Európa és a világ polgárai számára. Ahhoz azonban, hogy ez a projekt sikeres legyen, további közös erőfeszítéseket kell tennünk. Képviselőcsoportom véleménye szerint ennek fontos előfeltétele az Europeanán keresztül a kulturális örökségünkhöz való szabad – és ezen belül lehetőség szerint díjmentes – hozzáférés.

A közös megbeszélések során kedvező kompromisszum született, amely egyrészt véd a jogvédelem alatt álló művek szerzőinek érdekeit, másrészt pedig biztosítja a szükséges ingyenes hozzáférést, és nagyon szeretném, ha ezeket a javaslatokat a jövőben a Bizottság is figyelembe venné és elfogadná.

További előfeltétel, hogy a tagállamok minél inkább tisztában legyenek saját felelősségükkel. Saját hazámban ez azt jelenti, elfogadhatatlan, ha Goethe lengyel és francia nyelven elérhető, német eredetiben azonban nem. E tekintetben közösen és erősebb hangon ismét fel kell szólítanunk a tagállamokat, hogy bocsássák rendelkezésre a megfelelő pénzügyi eszközöket annak érdekében, hogy az Europeana ezen a szinten is valódi sikert érhesse el.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Figyelembe véve az Europeanához való hozzáférés által az Európai Unió polgárai számára nyújtott előnyöket, úgy vélem, hogy a meglévő digitális tartalmakat az Európai Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhetővé kell tenni. Úgy gondolom továbbá, meghatározó jelentőségű, hogy a fogyatékkal élők számára is biztosítsuk az Europeana digitális tartalmaihoz való hozzáférést. Ezt szem előtt tartva nem csupán megfelelő formátumra van szükség, hanem olyan hozzáférésre is, amely illeszkedik az ő szükségleteikhez.

Javasoljuk, hogy az Európai Bizottság kérje a digitális tartalomszolgáltatóktól az Europeanára hivatkozó webhelyek biztonságának tanúsítását. Végül, de nem utolsósorban, úgy gondolom, fontos, hogy az Europeana projekt finanszírozása és fejlesztése szempontjából fenntartható rendszert szolgáltassunk. Biztos asszony, kérem, hogy néhány szóban ismertesse az információs társadalomban a szerzői és szomszédos jogok egyes vonatkozásainak összehangolásáról szóló irányelv felülvizsgálatát is.

**Neelie Kroes, a Bizottság alelnöke.** – Elnök úr, tisztelt képviselők és természetesen különösen Trüpel asszony! Teljesen lenyűgözött bennünket a jelentése, amelyet üdvözlünk. Úgy gondolom, az „Europeana – következő lépések” valóban csupán az első lépése egy igazi kihívást jelentő kalandnak, emellett pedig jól szemlélteti az Europeana mint a digitális korban a gazdag és sokszínű európai kulturális örökségéhez való közös hozzáférési pont további fejlesztése iránti határozott politikai támogatást.

Köszönetet szeretnék ezért mondani Trüpel előadó asszonynak az általa végzett munkáért, és gratulálok neki a márkaépítésért, hiszen már maga a név is egyedi: „Europeana” – nem szükséges elmagyarázni, mire is utal.

A Bizottság az alternatív állásfoglalásra irányuló indítványt is támogatja, amelyet a fő parlamenti képviselőcsoportok tudomásom szerint elfogadtak.

Ambiciózus projektről van szó, és ismétlem, ez még csak a kezdet. Célja az, hogy az Európából származó digitalizált könyveket, újságokat, térképeket, múzeumi tárgyakat, audiovizuális anyagokat és archív hangfelvételeket elérhetővé tegye az interneten. Mindez nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a digitális korban biztosítsuk a kultúrához való hozzáférést. Nem csupán azt képviseli, amit Migalski úr említett: valamit, ami jobb polgárokká tesz bennünket. Idővel mindenesetre majd kiderül, ettől függetlenül azonban lehetőséget teremt arra, hogy boldogabbá váljunk, mivel a kultúra élvezete a legtöbb esetben bizonyos értelemben maga a boldogság.



A Parlament jelentése helyesen rámutat, hogy létezik egy gazdasági összetevő is. A kulturális örökség digitalizálása és online elérhetősége több különböző tevékenységi ágazat számára előnyös: gondoljunk például az oktatásra, a kutatásra, az idegenforgalomra és a médiára.

Az Europeana webhely az európai könyvtárak, archívumok és múzeumok között létrejött, példa nélküli együttműködés eredménye. Jelenleg, ahogyan Trüpel asszony helyesen megjegyezte, 7 millió digitalizált alkotáshoz biztosít közvetlen hozzáférést. Ismét mondom, ez csupán a kezdet, folytassuk hát a munkát. Ennél többet is tehetünk, és kell is többet tennünk. A Parlament jelentése kiemeli az Europeana és a kapcsolódó politikák azon területeit, ahol az elkövetkező években előre kell lépni.

A webhely fejlesztése elsősorban a tagállamok közreműködésétől függ, akiknek jobban kell törekedniük kulturális örökségük digitalizálására, illetve arra, hogy az Europeanán keresztül valamennyi digitalizált alkotást elérhetővé tegyenek. Örömmre szolgál, hogy a Bizottsághoz hasonlóan a Parlament is felkéri a tagállamokat, hogy e tekintetben gyorsan cselekedjenek. Minél hamarabb, annál jobb.

A Parlament hangsúlyozza, hogy az Europeanának nem csupán a köztulajdonban lévő művekhez kell hozzáférést biztosítania, hanem még szerzői jogvédelem alatt álló anyagokat is tartalmaznia kell. Valójában sürgősen szükség van arra – és ez a válaszom Țicău asszonynak –, hogy működőképes megoldást találjunk a kereskedelmi forgalomban már nem beszerezhető művek online megjelentetésére és a gazdátlan művek (olyan művek, amelyeknek jogtulajdonosa nem fellelhető) problémájának kezelésére. Ha ezt elmulasztjuk, az azt a veszélyt rejtí magában, hogy Európa néhány év múlva, elsősorban az USA-val szemben, lemarad.

A Bizottság jelenleg hatásvizsgálatot készít a gazdátlan művekkel kapcsolatos európai szintű jogi megoldásokról, és megbeszélést folytatunk a lehetséges fellépésről, ha azonban nem bánják, erre a digitális menetrendről szóló vita során térnék vissza, ez ugyanis olyan témakör, amelyet mindenképpen érintenünk kell.

Az év során később elindul az Europeana továbbfejlesztett verziója, amely addigra várhatóan 10 millió digitalizált alkotáshoz biztosít majd hozzáférést. A webhelyet az ezt követő években továbbfejlesztjük. A Parlament helyesen hívja fel a figyelmet arra, hogy az Europeana sikeréhez elengedhetetlen a webhely fokozottabb megismertetése mind a kulturális intézmények – amelyek saját digitális tartalmaikkal működhetnek közre –, mind pedig a nagyközönség körében. Különös figyelmet kell fordítani az önkéntesek által is találozott fiatalokra, akik a lakosság rendkívül fontos részét képezik, és akiket az iskolákon keresztül lehetne megcélózni.

A Bizottság teljes mértékben elkötelezett az Europeana és az ahhoz kapcsolódó politikák továbbfejlesztése mellett, és mindez az európai digitális menetrend kulcsfontosságú tevékenységi területét fogja képezni. Mindenféleképpen érdemes küzdeni érte.

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra két hét múlva, a következő brüsszeli részülésen kerül sor.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), írásban.** – (PL) Az európai digitális könyvtár, az Europeana ma számos kihívással áll szemben. Ezen összeurópai vállalkozás sikere még távolról sem biztos. Először is azért, mert mostanáig az Europeana főként csupán a néhány legaktívabb országból származó műveket tartalmazza. Másodszor, ezek nem a legnagyobb érdeklődésre számot tartó kortárs alkotások, hanem régebbi, köztulajdonban lévő művek. Külön fel szeretném hívni a figyelmet az Europeana projekt egyik elemére, amely véleményem szerint kulcsfontosságú annak sikeréhez – ez a finanszírozás. A digitális gyűjtemények bővítésének folyamata rendkívül költséges és még hosszú évekig eltart majd. Mindeközben az Europeana csak 2013-ig számíthat garantált pénzügyi támogatásra, egy olyan projekt részeként, amelyet részben az Európai Bizottság és a tagállamok, valamint magánszponzorok finanszíroznak. Úgy gondolom, létfontosságú, hogy a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó új pénzügyi kereten belül állandó pénzügyi forrásokat biztosítsunk. A tagállamok egyes kulturális intézményei számára nyújtott európai támogatásoknak ösztönözniük kell ezeket az intézményeket arra, hogy hatékonyabban végezzék gyűjteményeik digitalizálását. Ezzel egyidejűleg kötelező digitalizációs célokat kell bevezetni, amelyeket a tagállamoknak meghatározott időn belül teljesíteniük kell. Csak a „jutalmazás és büntetés” megközelítés következetes alkalmazása révén biztosítható, hogy az Europeana az olvasók és a kutatók számára vonzó, nagy érdeklődésre számot tartó portállá, ne pedig a régi katalógusok szentimentális jellegű tárolására szolgáló digitális padlásává váljon.

**Iosif Matula (PPE), írásban. – (RO)** Azt szeretnénk, ha az Europeana az európai kulturális értékek iránt elkötelezett teljességgel újszerű projekt, nem pedig a Google könyvdigitalizációs projektjének alternatívája lenne. Az Europeana-nak, amely egyszerre könyvtár, múzeum és digitális archívum, az egységes európai örökséget kell népszerűsítene, hiteles információforrást kell kínálnia és lehetővé kell tennie a tagállamok számára, hogy formális, szervezett módon adjanak hozzá tartalmakat.

Nem szabad, hogy az Europeana a Wikipediához hasonló portállá váljon, ahová bárki előzetes ellenőrzés nélkül feltölthet szövegeket. E gyakorlat nyomán az ott közzétett tartalom nyilvánvalóan számos tévedést tartalmaz. E tekintetben létre lehetne hozni a webhelyen egy olyan, kifejezetten ilyen célt szolgáló részt, ahol a felhasználók beszélgethetnének egymással, anélkül, hogy lehetőségük lenne a webhelyen közzétett kulturális tartalom módosítására.

Fontos, hogy figyelmet fordítsunk az Europeana webhelyének grafikai megjelenésére, annak megismertetésére és hozzáférhetővé tételére, mivel jelenlegi kialakítása nem igazán felhasználóbarát, és ez hozzájárulhat a közérdeklődés hanyatlásához. Az említett megfontolások alapján támogatom az Európai Néppárt (Kereszténydemokraták) képviselőcsoport által benyújtott állásfoglalási indítványt, amely alternatívát nyújt a jelentésben előterjesztett jelenlegi lehetőséggel szemben, ezáltal ugyanis értékes, a nyilvánosság számára elérhető információk szempontjából releváns portált hozhatunk létre.

**Emil Stoyanov (PPE), írásban. – (BG)** Hölgyeim és uraim! Politikusként és polgárként manapság egyik alapvető kötelességünk az európai kulturális örökség megőrzése a jövő generációk számára. Az Europeana e terület egyik vezető projektje, amely az egyes tagállamokban elősegíti a kulturális örökség digitalizálási folyamatának felgyorsítását. A könyvek, többek között a jelenleg európai könyvtárakban található könyvek tömeges digitalizálásából fakadó kulturális és jogi problémák azonban továbbra is megoldatlanok. Az Europeana előtt álló legkomolyabb kihívások egyikét a szerzői jog és az e tekintetben irányadó tagállami jogszabályok alkotják. A Google-lal szembeni verseny szintén számos megoldandó problémára világít rá. E tekintetben minden lehetséges forrást meg kell keresnünk a nemzeti könyvtárak, múzeumok és archívumok támogatásához annak érdekében, hogy az Europeana projekt ténylegesen tükrözze az európai kulturális örökség gazdagságát és sokoldalúságát. A Kulturális és Oktatási Bizottságban folyt viták során javasoltam, hogy az Európai Parlament ellenőrzési jogköröket kapjon a projekt felett, tisztában vagyok azonban azzal, hogy a jelenlegi szabályok mellett ez nem lehetséges. Mindazonáltal szeretném, ha egyetlen közvetlenül megválasztott tagokból álló uniós intézményként az Európai Parlament egy nap ellenőrzést szerezhetne az európai kezdeményezések felett. Köszönöm a figyelmüket.

## **22. Az állatjólétért 2006 és 2010 között folytatott cselekvési terv értékelése és elemzése (rövid ismertetés)**

**Elnök. –** A következő napirendi pont Marit Paulsen a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság nevében előterjesztett, a 2006–2010-es időszakra szóló állatjóléti cselekvési terv értékeléséről és elemzéséről szóló jelentése (A7-0053/2010).

**Marit Paulsen, előadó. – (SV)** Elnök úr, az állatjólét tulajdonképpen olyasmi, amivel az európai polgárok többsége törődik. Az állatjólét nem csak az állatokról szól. Vonatkozik saját identitásunkra is: arra, hogy véleményünk szerint mit képviselünk és véleményünk szerint Európa mit képvisel; arra, hogy mit tekintünk a civilizáció ismérveinek; szól a tiszteletről, továbbá arról, hogy hogyan kezeljük őket, életen át tartó utazásunk útítársait.

A Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság támogatását élvező értékelésben a Parlament által 2006-ban elfogadott ötéves terv – amelynek előadója Jeggel úr volt – túlnyomó részének alkalmazása meglehetősen ésszerűen történik. A kirakós egy nagyon fontos darabkája hiányzik, ez pedig a megfelelés. Következésképp, amikor felvázoltam a következő ötéves tervet – amelynek idejében megjelenéséhez a bizottsággal együtt nagy reményeket fűzök –, a hatályos jogszabályoknak való megfelelés szigorítására koncentráltam.

Jelenleg ez különösen a sertések életéről, jóllétéről és kezeléséről szóló irányelvet jelenti. Az állatok nagy távolságra, néha kíméletlen körülmények között történő szállításának visszatérő problémájára is kiterjed. Vagyis a már elfogadott jogszabályokban, irányelvekben és rendeletekben foglalt ellenőrzésnek és szankcióknak való megfelelésről szól.

Ezen túlmenően szeretnék egy valamelyest új szemléletet látni – és különösen holisztikusabb szemléletet. Szeretnék látni egy állatvédelemre vonatkozó általános jogi aktust, amely – minimumszintek rögzítésével – meghatározza az alapvető normát Európa, az EU és a belső piac számára.

Ez két okból fontos. Először is az Unión belüli belső piaci verseny miatt; azaz nem szabad lehetővé tennünk, hogy egy ország az állatok elhanyagolásából versenyelőnyt kovácsoljon. A második és talán legfontosabb ok, hogy szigorú követelményeket támasztunk az európai gazdálkodók és termelők számára. Ezért védeni őket harmadik országok tisztességtelen versenyétől. Ésszerűtlen ilyen szigorú követelményeket támasztani velük szemben, ha nem állunk készen a tisztességes kereskedelem biztosítására. Ezen túlmenően – és ez esetleg nem annyira népszerű – így vagy úgy fizetnünk kell az állatjóléért. Az, hogy ez az értékesítéskor vagy adók útján történjen-e, más alkalomra tartozó vita. Létre kell hoznunk egy állandó, jól szervezett hálózatot is – és itt jegyezzék meg, hogy mit mondok: nem egy új hatóságot kell létrehozni, hanem inkább koordináló funkciókat a már létező, rendkívül jó tudományos intézményeinkhez.

Végül, de nem utolsósorban ellenőriznünk kell az antibiotikumok használatát az állattenyésztésben. Most nem az élelmiszerekben előforduló antibiotikum-maradványok kockázatáról beszélek, hanem inkább – különösen a zoonotikus baktériumok körében előforduló – antibiotikum-rezisztenciáról, amely számottevő veszélyt jelent a közegészségre.

**Chris Davies (ALDE).** – Elnök úr, egy olyan jogszabályra szeretnék hivatkozni, amelyet a biztos úr, aki öt évig energiaügyi biztos volt, bizonyára közlelő ismer. Ez a tojtyúkokról szóló irányelv, amely előírja, hogy a tojtyúkok tartására szolgáló ketrecekre vonatkozó állatjóléti előírásokat a jövő év végéig korszerűsíteni kell.

Úgy gondoltam, hogy ez több ezer euróba kerül. Tulajdonképpen számos kereskedelmi központban milliókba kerül, mivel nagyméretű ipari berendezések érintettek. Számos ország eleget tett az irányelvnek. Sok gazdálkodó fektetett be pénzeszközöket annak biztosításába, hogy az állatjóléti előírásokat a megkövetelt szintre emelje, de nem tartom valószínűnek, hogy az Európai Unió egészében elérjük a megfelelést a jövő év végéig.

Szeretném tudni, hogy a Bizottság milyen fellépést tesz, és milyen fellépést kezdeményez a megfelelés elérésére irányuló törekvéseiben.

Az előadó a jogszabálynak nem megfelelő tojások kereskedelmének tilalmára szólított fel. Nem vagyok biztos abban, hogy ez megtehető. Szeretném azonban tudni, hogy a Bizottság proaktív-e annak biztosítására irányuló törekvéseiben, hogy a tagállamok és a gazdálkodók tartsák magukat ezekhez az egyre magasabb szintű állatjóléti előírásokhoz, és hogy mindenki számára egységesek legyenek a feltételek.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Tisztelt Elnök úr! Paulsen asszony, köszönöm a jelentését. Szeretném üdvözölni a különböző árnyékelőadókat – és különösen a képviselőcsoportomat képviselő előadót – Jeggle asszony által e dokumentáció kidolgozása keretében folytatott munkát.

Ez a kérdés különböző visszhangra lel a különböző európai országokban. Nem minden termelő és fogyasztó fogja fel ugyanúgy a kérdést. Ennek ellenére az európai jogalkotás egyre sikeresebb egy nagyon szigorú előírás létrehozásában, amelyet véleményem szerint sokkal jobban ki kellene használnunk a nemzetközi tárgyalások során, és különösen az importtermékek ellenőrzése során.

Mindemellett, mint már elhangzott, e szabályoknak költségvonzata van, és minden nap szemtanúi vagyunk annak, hogy ez a költség pontosan olyankor emelkedik a gazdálkodók és más szereplők számára, amikor a gazdálkodás jövedelmezősége súlyosan érintett. Ez tehát egyértelmű igazolás a közös agrárpolitikára. Ha fejenként 100 eurót költünk egy közös agrárpolitika finanszírozására, az állatjólét jó indokot szolgáltat e finanszírozás szükségességének miértjére.

**Vasileia Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Szeretnék gratulálni Paulsen asszonynak ehhez a jelentéshez, amely megoldásokat kínál az állatjólétre, valamint azokra a problémákra, amelyeket ez a téma az európai szakpolitikákon belül felvet. Köztudott, hogy az állatok egészsége magában foglalja a jóllétüket és magában foglalt bizonyos minimális biológiai komfortot, amely nélkül – az életkörülményeinkben bekövetkező változásoktól függően – nem fejezhetik ki teljes körűen az életképességüket, természetes viselkedésüket is ideértve.

Ezért úgy vélem, az agrárágazaton belüli versenyképesség javítását és fokozását európai uniós szinten kell tartani, az állatjólétre irányadó jelenlegi szabályozások előmozdításával és betartásával, amely szabályozásoknak meg kell felelniük a védelmükre vonatkozó követelményeknek is. Ez azzal jár, hogy a tagállamok mérlegeljék állattenyésztési technológiáik felülvizsgálatát, valamint régi technológiáiknak olyan egyéb, korszerű és csúcsteljesítményű technológiával való felváltását, amelyek figyelembe veszik az állatok fiziológiai szükségleteit és lehetővé teszik biológiai termelőképességük ideális körülmények közötti

kihhasználását, ezáltal sokkal jobb élelmiszer-biztonságot is eredményezve. Ez nyilvánvalóan előirányozza az e területnek szánt megfelelő pénzeszközök elosztását, csakúgy, mint az általuk kínált támogatási lehetőségek annak érdekében történő hatékony felhasználását, hogy a tagállamok befektethessenek az állatok jóllétét szolgáló korszerű, innovatív megoldásokba.

Úgy vélem, a legjobb megoldások feltárása érdekében fontos szerep biztosítható a mindennapi polgárok és a civil társadalom számára az e területen felmerülő, az egyes tagállamokban fennálló aktuális helyzethez igazított programok szövegezésében és végrehajtásában.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Elnök úr, az állatjóllét annak is mércéje, hogy mi, európaiak mennyire vagyunk civilizáltak. Az Európai Uniónak biztosítania kell, hogy a jogszabályok naprakészek legyenek, és hogy a felügyelet működjön. Pillanatnyilag mindkét területen hiányosságok vannak.

Felvetődött itt az állatok szállításának kérdése. Kegyetlen és rettenetes képsorokat láttunk a televízióban; ebben a témakörben, valamint az állatjólléthez kapcsolódó valamennyi témakörben gyors fellépést várnánk a Bizottságtól, hogy biztosak lehessünk afelől, hogy az állatok méltányos bánásmódban részesülnek.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök úr, szeretném megköszönni a Parlamentnek és különösen Paulsen asszonynak az állatjóllétre vonatkozó uniós cselekvési tervről szóló saját kezdeményezését. A jelentés nemcsak a múltbeli dolgok átgondolása, hanem fontos és hasznos elgondolásokat is tartalmaz egy jövőbeli állatjólléti stratégiát illetően.

A 2006-ban elfogadott cselekvési terv ez idáig alapvetően sikeres volt. Különálló uniós kezdeményezéseket tömörített egybe az állatjóllétre vonatkozó egységes szemléletmódban, végrehajtása pedig nagyjából kielégítő volt. Ez azt jelenti, hogy a Bizottság osztja a „catch the eye” ülés során kifejezésre juttatott azon nézőpontot, hogy a végrehajtás továbbra is komoly kérdés, emellett erőfeszítéseket kell fenntartani és javítani a megfelelő végrehajtás biztosítása érdekében.

Ami Chris Davies kérdését illeti, írásbeli választ adunk majd az adott kérdésre, a Bizottság azonban alapvetően a végrehajtásra koncentrál. Az elfogadott szabályokat végre kell hajtani. Nemcsak a jogállamiságról van szó, hanem a tisztességes versenyről is.

Egyetértünk abban is, hogy elő kell mozdítani az uniós és a nem uniós termelők közötti tisztességes versenyt. Az állatjóllét egyben olyan „kereskedelmen kívüli érdekelttség”, amelyet védelmezni kell, és amelyre magyarázatot kell adni a WTO-tárgyalások során. Jövőbeli stratégiánknak egyértelművé kell ezt tennie.

Tudomásul veszem a 2011–2015 közötti időszakra szóló új cselekvési tervre vonatkozó felhívást, és örömmel tájékoztatom Önöket arról, hogy a Bizottság már megkezdte az erre irányuló munkát. Arra törekszünk, hogy egy olyan új állatjólléti stratégiát hozzunk létre, amely holisztikus szemléletet fog alkalmazni, figyelembe véve az uniós termelők számára felmerülő valamennyi költséget és a jólléti intézkedések által a versenyképességükre gyakorolt hatásokat.

Ahogy a jelentés említi, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 13. cikke hangsúlyozza, hogy minden állatot figyelembe kell venni. Egy valamennyi állatra kiterjedő általános állatjólléti jogszabályra vonatkozó elképzelés szintén kifejezetten érdekes. Egy ilyen általános jogszabály jövőbeli kezdeményezések, többek között jogszabályok alapját képezhetné, de lehetne a fogyasztónak, az oktatási és a kutatási szférának szánt tájékoztatás, továbbá magasabb rendű normák előmozdítása is.

Tudomásul veszem és nagyra értékelem az állatjólléttel foglalkozó referenciaközpontok európai hálózatának létrehozásának támogatását is. Ez a hálózat segítséget nyújtana az Európai Unió intézményeinek, a tagállamoknak és az érdekelt feleknek az állatjólléti kezdeményezések előmozdítására irányuló fellépéseikben.

Osztom azt a véleményüket, hogy a jövőbeli stratégiának körültekintően meg kell vizsgálnia a költségeket és a versenyképességet. Következetességet kell biztosítanunk a szakpolitikáink között, szem előtt tartva javaslataink globális perspektívában tekintett általános fenntarthatóságát.

A jelentés azt is hangsúlyozta, hogy az uniós költségvetésnek igazodnia kell ambícióinkhoz – különösen azáltal, hogy elegendő forrást biztosít az állatjóllét területén alkalmazott kutatáshoz, új technológiákhoz és technikákhoz. Hangsúlyozta azt is, hogy kellő mennyiségű erőforrásra van szükség az uniós termelők megfelelő nyomon követéséhez és támogatásához.

Mint mondtam, a Bizottság üdvözli mindezeket az elgondolásokat, amelyek együttesen azt mutatják, hogy az állatjóllét kiemelt helyen szerepel az EU menetrendjében. A Bizottság azt tervezi, hogy 2011-ben előterjeszt egy új uniós stratégiát az állatjólléttel kapcsolatban.

**Elnök.** – A vitát lezárom. A szavazásra két héten belül, a brüsszeli ülésen kerül sor.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Véronique Mathieu (PPE), írásban.** – (FR) Az állatjóllét fontos kérdés. Az erre vonatkozó európai jogszabályokat szigorúan kell alkalmazni, ahogyan azt Paulsen asszony ajánlja. Azt is biztosítanunk kell, hogy az Európai Unión belüli állatjólléti előírásokat kölcsönösen alkalmazzák az Európa területére beléptetett árukra. Gazdálkodóinkat és agrár-élelmiszeriparunkat ugyanis nem büntethetjük olyankor, amikor az uniós követelmények teljesítése érdekében további költségeik merülnek fel. Az állatjólléti előírásoknak az európai kereskedelempolitikával, a munkahelyeink védelmével és az állatvilág szabályozására irányuló vadászati gyakorlatokkal együttesen kell létezniük, amelyek kulcsfontosságúak a biológiai sokféleség egyensúlyához. Ezen túlmenően fenntartásaimat fejezném ki az állatok védelmével és az állatjólléttel foglalkozó referenciaközpontok európai hálózatának létrehozásával kapcsolatban. Az EU decentralizált ügynökségeinek nyújtandó 2008-as mentességgel foglalkozó előadóként nagyon is tisztában vagyok az ügynökségek létrehozásának problémájával, amely sajnos összességében véve nem következetes. Ezt a kérdést, amelyet az ügynökségekkel foglalkozó intézményközi munkacsoport tanulmányoz, meg kell oldani, mielőtt bármely új ügynökség létrehozása mérlegelés tárgyát képezné.

### **23. Unió mezőgazdaság és éghajlatváltozás (rövid ismertetés)**

**Elnök.** – A következő napirendi pont Stéphane Le Foll a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság nevében előterjesztett, az EU mezőgazdaságáról és az éghajlatváltozásról szóló jelentése (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

**Stéphane Le Foll, előadó.** – (FR) Elnök úr, biztos úr, a Parlamentnek előterjesztett jelentésem azt kísérli meg kifejtetni, hogy az agrárgazdaságnak van helye és szerepe a globális felmelegedés elleni küzdelemben.

Ezen a héten a természet – ezúttal vulkánok formájában – emlékeztetett arra, hogy számottevő hatással lehet az emberi tevékenységekre és az éghajlatra. Ez azonban azt jelenti, hogy mindennek ellenére az embereknek és különösen Európának felelősséget kell vállalniuk a globális felmelegedésnek nevezett jelenség elleni küzdelemért.

Jelentésem azt szándékozik bemutatni, hogy az agrárgazdaság továbbra is csökkentheti szén-dioxid-kibocsátásait és fossziliztűzelőanyag-fogyasztását is, és mindenekelőtt – ezzel egyidejűleg – nagyon tevékenyen hozzájárulhat a szén-dioxid megkötéséhez, hogy globális szinten alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátásokat érhessünk el, és biztosíthassuk a szén-dioxid nagyobb arányban történő tárolását és leválasztását.

A jelentés megkísérli szemléltetni annak szükségességét, hogy a mezőgazdaságnak el kellene távolodnia attól a széttagolt megközelítéstől, amely probléma felmerülése esetén a talajra, a vízre, a peszticidekre, s a többire vonatkozó új irányelvet vezet be, ehelyett arra kellene törekednie, hogy a mezőgazdaság kérdését átfogóbban és szisztematikusabban kezelje.

E megközelítés keretében fel kell majd tárunk azokat az alternatívákat, amelyek – mint korábban említettem – biztosítják, hogy az agrárgazdaság ne csak csökkentse az energiafogyasztását, hanem ugyanakkor tevékenyen részt vegyen a szén-dioxid megkötésében. Ez a szerep különösen a fotoszintézishez és a biomasszához, valamint kimondottan egy olyan területhez tartozik, amely közel áll a szívemhez: a talajhoz, valamint az európai talajok szerves szén tárolására való képességéhez.

Úgy vélem, hogy ez a megközelítés, amelyet ebben a jelentésben taglalok, és amelyet remélhetőleg jóváhagynak a brüsszeli ülésen esedékes szavazás során, lehetővé fogja tenni az európai mezőgazdaság számára, hogy egy új fenntarthatósági szakaszba kerüljön és egy környezettudatosabb állapotra térjen át, amely azt több más kontinens és mezőgazdasági rendszer elé helyezné. Eközben pozitívabb hatást gyakorolna gazdasági és környezetvédelmi szempontból is, és következőképp társadalmi szempontból.

Ez a jelentés tehát a mezőgazdaság és a globális felmelegedés elleni küzdelem kapcsolatának sajátos kérdésével foglalkozik, ugyanakkor arra is törekszik – mindenestre ezt remélem –, hogy feltárja: hogyan lehet másképpen fenntartani különösen a 2013 utáni agrárpolitika jövőjéről szóló vitát.

A Bizottsághoz fordulok; a mezőgazdasági bizottságokhoz fogok fordulni, ahogyan azt gyakran tettem, amikor pedig lehetőségem adódik rá, a különböző miniszterekhez is fogok fordulni. Úgy vélem, irányt kell változtatnunk. A 2013-as KAP-nak ambiciózusnak kell lennie. Olyan célokra kell alapulnia, amelyek segítséget nyújtanak a polgároknak annak megértésében, hogy miért van szükségünk közös agrárpolitikára.

Azért van szükségünk közös agrárpolitikára, mert Európa agrárközösségének egyrészt biztosítania kell az élelmiszer-biztonságot, másrészt pedig rá kell térnie a fenntarthatóság útjára. Mindenesetre ez az az irány, amelyet javaslok a jelentésemben, és amelyben reményeim szerint a Parlament döntő többsége követni fog.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Elnök úr, nagyon köszönöm az előadónak ezt a jelentést. A mezőgazdaság az a gazdasági ágazat, amely már a legtöbbet teszi és még a legtöbbet teheti a környezet védelméért. Így már sikerült 20%-kal csökkentenünk az üvegházhatású gázok kibocsátását a mezőgazdaságban. A mezőgazdasági talajok és növények ráadásul jelentős mennyiségű CO<sub>2</sub>-ot vonnak el a légkörből. A mezőgazdaság ezért az éghajlatváltozás jelentette probléma megoldásának részét képezi. Másfelől, az 500 millió uniós polgárt ellátó élelmiszer-termelésnek prioritást kell kapnia, ugyanakkor pedig az erőforrásokat a lehető leghatékonyabban kell kihasználni és a lehető legmagasabb szintű védelmet kell biztosítani a környezetnek és a biológiai sokféleségnek.

A gazdálkodók ezt egyedül nem kezelhetik. Határozott európai agrárpolitikára van szükségük, hogy támogassa őket. Csak ily módon sikerülhet az, hogy elegendő élelmiszert termeljünk a világ egyre növekvő népessége számára, ugyanakkor pedig megvédjük a környezetet az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Elnök úr, Le Foll úr jelentése rendkívül fontos, ugyanis az európai élelmiszer-termelés és mezőgazdaság fontos kérdés.

Európának önellátónak kell lennie. Ez fontos az éghajlatváltozás megakadályozása szempontjából is, mert a rövid szállítási távolságok és a helyi élelmiszerek a leghatékonyabban akadályozhatják meg az éghajlatváltozást.

A mezőgazdaságnak ökológiailag fenntarthatónak kell lennie, és e tekintetben sok tennivalónk van. Az Európai Unió tagállamai úttörő szerepet játszhatnak ebben a kérdésben, és ebben az értelemben Európa és a tagállamok jó helyzetben vannak, amennyiben lehetőségünk van kutatási célú befektetésre.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Elnök úr, szeretnék őszinte köszönetet mondani Le Foll úrnak a jelentéséhez. Nagyon fontos elemeket tartalmaz, amelyekre ügyelnünk kell a jövőben. Az éghajlatvédelemnek az új agrárreform részét is kell képeznie; azt bele kell foglalni ebbe a reformba. A jövőben olyan fenntartható és ökológiailag megbízható eljárásokra lesz szükségünk, amelyek biztosítják a környezet védelmét. A mezőgazdaság nemcsak áldozat az éghajlatvédelem kapcsán; jelentős részét képezi a kiváltó oknak is. Az üvegházhatású gázok tíz százaléka mégiscsak a mezőgazdaságból származik. Itt is csökkentésre van szükség.

Meg kell jegyeznünk egy olyan témát, amelyet a Le Foll-jelentés említ, mégpedig azt a tényt, hogy jelentős mennyiségű szóját importálunk például Brazíliából. Az európai mezőgazdaság is részben felelős azért, hogy más országokban az elsődleges erdőterületeket jelenleg nagyon intenzíven művelt mezőgazdasági földterületekké alakítják át, ami végső soron ide is visszahat. Ez olyasvalami, amit megfontolás tárgyává kell tennünk a jövőben. A jövőben arra is törekednünk kell, hogy helyreállítsuk saját fehérjeellátásunkat Európában. Ez is az éghajlatvédelemhez kapcsolódó környezetvédelmi problémák megoldásának a része.

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

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Elnök úr, ez a saját kezdeményezésű jelentés egy rendkívül fontos területre vonatkozik, ugyanis a mezőgazdaság szerepe csak fokozódni fog a jövőben. Az élelmiszer-kereslet világszerte rohamosan növekszik, miközben az éghajlatváltozás a Földön mindenütt csökkenti a művelésre rendelkezésre álló földterületet. Ráadásul a fogyasztók élelmiszer-minőségre vonatkozó elvárásai növekednek.

Azon túlmenően, hogy megbízhatóan biztosítja saját élelmiszer-biztonságát, Európának szerepet kell játszania más kontinensek élelmiszer-ellátásának fenntartásában is.

A fenntartható erdőszetre irányuló befektetést és az erdők jobb kiaknázását az uniós éghajlat-politika fontos részének kell tekinteni. Ezért némi csalódottsággal töltött el, hogy az Európa 2020 stratégiában elhanyagolhatóan kevés hangsúlyt kap a mezőgazdaság és az erdőszet. Elvégre a mezőgazdaság és az erdőszet rendkívül fontos szerepet játszik az európai élelmiszer-biztonság, a hatékonyabb bioenergia-termelés és a vidéki térségek életképességének biztosításában.

**Marit Paulsen (ALDE).** – (SV) Elnök úr, hadd köszönjem meg az előadónak az igen új keletű megközelítést. Személy szerint meg vagyok győződve arról, hogy a gazdálkodás és az erdőszet egyszerűen a legfontosabb tényezők a szén-dioxid-kibocsátások csökkentésére irányuló erőfeszítéseinkben, különösen, ha fáknban, növényekben és gyökerekben kell megkötnünk a szén-dioxidot, és meg kell kötnünk azt a talajban. Ez nem jár új technológia tökélyre fejlesztésével vagy kutatási projektek végrehajtásával, mert már rendelkezünk a szükséges ismeretekkel és eszközökkel.

Mivel az imént beszéltem az állatok védelméről és az állatjóllétről, szeretnék feltenni egy radikális kérdést: nem magát a közös agrárpolitikát kell megváltoztatnunk? Ha fizetnénk a gazdálkodóknak az általuk termelt valamennyi hasznos dologért, amelyek – mint ebben az esetben – a társadalom egésze számára elengedhetetlenek az élethez, akkor ahelyett, hogy az embereknek a tulajdonukért fizetnénk, inkább a tevékenységükért fizetnénk.

**Vasile Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Először is szeretnék gratulálni az előadónak napjaink egyik legsürgetőbb problémáinak kezelése során alkalmazott átfogó megközelítéséhez. Az éghajlatváltozás az egyik legkomolyabb fenyegetést jelenti nemcsak a környezetre, hanem a gazdaságra és a társadalomra nézve is. A természeti erőforrások évről évre ingadoznak, azokat jelentősen befolyásolja a szélsőséges éghajlati feltételek változása, amely magától értetődően hatással van a gazdaság minden ágazatára, bár továbbra is a mezőgazdaság a kiszolgáltatottabb.

E háttér mellett az Európai Bizottság stratégiáinak figyelembe kell venniük az Európai Unión belüli mezőgazdaságra gyakorolt kedvezőtlen következmények megelőzését és enyhítését is, a leginkább érintett területeken cselekvési terv bevezetésével. Ezen a ponton arra utalok, hogy a mezőgazdasági tevékenységeket az új feltételekhez kell igazítani: az erdőszítéshez, a mezőgazdasági célú vízforrásokkal való gazdálkodáshoz, valamint a szennyezett földterületek környezetbarát tételéhez.

A másik intézkedésnek az éghajlatváltozás okainak felszámolását célzó, jövőre vonatkozó tervnek kell lennie, amely előmozdítja az alacsony szén-dioxid-kibocsátású világgazdaságot, ezzel együtt pedig elősegíti az energiabiztonságot. Az Európai Unióban az éghajlatváltozás elleni küzdelem során fenn kell tartania vezető pozícióját, és nem csúszhat vissza második helyre a jelenlegi gazdasági nehézségek következtében.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Elnök úr, lenyűgöz ennek a jelentésnek az átfogó megközelítése. Van azonban egy egyszerű kérdésem: a mezőgazdaság ténylegesen milyen felelősséggel, befolyással és hatással bír az éghajlatváltozásra? A kedvező hatásokra és a kedvezőtlen hatásokra is gondolok. Elmondható-e, hogy a tudomány állása és a kutatási eredményeink kellően határozott érvek ahhoz, hogy ilyen jelentős kiadásnövekedéssel számoljunk a teljes körűen nem definiált globális felmelegedés elleni küzdelem vonatkozásában? Végül is sürgősen küzdenünk kell a gazdasági válság, a munkanélküliség és az Unión belüli társadalmi-gazdasági helyzet miatt felmerülő egyéb problémák hatásai ellen.

A közös agrárpolitika milyen mértékben hajtja már végre az éghajlatvédelmi követelményeket, és a jövőben milyen eszközök alkalmazhatók a KAP keretében ezen a területen?

**Chris Davies (ALDE).** – Elnök úr, én csak lakóhelyemet szeretném megemlíteni. Elég szerencsés vagyok, hogy a Manchester és Leeds városa közötti Saddleworth Moorlands szélén lakom. Ez egy olyan tőzeges terület déli csücske, amely Angliától egészen Skócia magasságáig húzódik.

Ez egész Európában igen ritka élőhely, de egyben olyan élőhely, amelyet nagyon megcsupaszított 250 évnyi ipari szennyezés, amely elpusztította azokat a változatos fajokat, amelyeket az élőhely el tud tartani. Ehhez járult a túllegettetés, és talán a juhok és a tüzek. Természetesen a tőzeges terület kiszáradásakor globális felmelegedést okozó gázokat bocsát ki. A globális felmelegedést okozó gázok hatalmas potenciális utánpótlását jelenleg egy olyan terület bocsátja ki, amelynek egy csodálatos területnek kellene lennie.

A Royal Society for the Protection of Birds (Királyi Madárvédelmi Társaság) jelenleg megpróbálja helyreállítani ezt az élőhelyet és újratermeszteni a tőzeges területet létrehozó tőzegmohát. A társaság által igényelt

finanszírozás nem többmilliós nagyságrendű – többtízezres vagy talán többszázszáz nagyságrendű. Ez egy csekély tényező, amely hozzájárulhat a biológiai sokféleség helyreállításához és előmozdításához, valamint ennek a tözeglépi élőhelynek a védelméhez is, amely biztosítja, hogy ezek a globális felmelegedést okozó gázok a határain belül maradjanak. Ez olyasmi, amit a közös agrárpolitika reformjának vizsgálatakor nagyon szem előtt kell tartanunk.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) A mezőgazdaság a szén-dioxid-kibocsátások összmenyiségének jelentős hányadát okozza. Ezért hangsúlyozzuk annak szükségességét, hogy javítani kell az energiahatékonyságot ebben az ágazatban. Sürgetem a Bizottságot, hogy folyamatosan vizsgálja meg a magas élelmiszerárak és a növekvő energiaárak közötti kapcsolatot, különösen a használt üzemanyagok tekintetében.

Szeretném emlékeztetni Önöket arra, hogy az energianövények fenntartható termesztését célzó ösztönzők nem veszélyeztethetik az élelmiszer-termelést. Ezen okból kifolyólag felhívjuk a Bizottságot, hogy kövesse nyomon az Európai Unión belül és harmadik országokban a megnövekedett bioüzemanyag-termelés hatásait a földhasználatot, az élelmiszertermékek árait és az élelmiszerhez való hozzáférést érintő változások tekintetében.

Felhívjuk a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mozgósítsák elő a kutatást és a fejlesztést az éghajlatváltozás megakadályozása és az ahhoz való alkalmazkodásunk lehetővé tétele érdekében. Itt különösen a bioüzemanyagok jövő generációira irányuló kutatásra utalok.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök úr, szeretném megköszönni az előadónak, Le Foll úrnak ezt az igen fontos, mezőgazdaságról és éghajlatváltozásról szóló jelentést.

Az éghajlatváltozás elleni küzdelem világszerte elsődleges fontosságú. Az Európai Unió is óriási mértékben járul hozzá ehhez, de már a mezőgazdasági ágazat is tevékenyen részt vesz benne. Létezik szakpolitikánk az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását korlátozására. A mezőgazdaság megújuló energiaforrásokat is biztosít a folyamat teljes körű kiaknázása és az összes mezőgazdasági termék felhasználása által. Az EU agrárpolitikája a művelhető földek szén-dioxid-elnyelő képességének optimalizálásán is dolgozik.

Az 1992-es reform óta jelentős fejlődés történt a környezetvédelmi megfontolások közös agrárpolitikába való beintegrálása terén. A közelmúltbeli „állapotfelméréssel” kapcsolatos reform újabb lépést jelentett ebbe az irányba, különös hangsúlyt fektetve az éghajlatváltozás mérséklésére és az ahhoz való alkalmazkodásra.

A jelenlegi agrárpolitika keretrendszere kiegyensúlyozott megközelítést biztosít a feltételelességen keresztül végrehajtott, a mezőgazdasági tevékenységeket behatároló hatályos követelmények, valamint a vidékfejlesztés által biztosított éghajlatbarát gazdálkodáshoz kapcsolódó ösztönzők között.

A Bizottság teljes mértékben osztja azt a véleményt, hogy az éghajlatváltozást immár globális szinten kell kezelni, továbbá az is fontos, hogy mások is kövessék a példánkat. Egyfelől továbbra is támogatnunk kell az EU mezőgazdaságát abban, hogy hozzájáruljon az éghajlatváltozás mérsékléséhez az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésével, a talaj szén-dioxid-megkötő képességének növelésével, illetve az egyéb forrásból származó megújuló energiaforrások kiaknázásával, másfelől pedig törekednünk kell a termelékenység növelésére, az élelmiszer-ellátás hatékonyabb biztosítására, így megmutatva, hogy egyszerre elérhetjük mindkét célt: egyrészt az élelmiszer-ellátás biztosítását, másrészt pedig a környezet fenntarthatóságát.

Az új, 2013-at követő közös agrárpolitika jelenlegi kidolgozása során, valamint az éghajlatváltozásra vonatkozó, folyamatban lévő tárgyalások eredményeinek fényében a Bizottság meg fogja vizsgálni, hogyan lehet a közös agrárpolitika eszközeibe jobban beépíteni az éghajlatváltozás mérséklésére és az ahhoz való alkalmazkodásra vonatkozó célkitűzéseket.

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra két héten belül, a következő brüsszeli ülésen kerül sor.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Robert Dušek (S&D), írásban.** – (CS) A mezőgazdaságra most és a jövőben is közvetlen hatással lesz az éghajlatváltozás, mivel élő szervezeteket érint, az eredményeit pedig elsődlegesen befolyásolja a talaj, a víz és a levegő minősége. Sajnos a mezőgazdaság jelenleg hozzájárul (majdnem 10%-ban) az üvegházhatást okozó gázok létrehozásához. A nitrogéntartalmú műtrágyákból nitrogén-oxid szabadul fel, az állatok emésztési folyamatai pedig metánt termelnek. Természetesen éppen a mezőgazdaság az, amely segíthet a globális felmelegedés elleni küzdelemben, főleg a talajkímélő, illetve a szén-dioxid-tárolás csökkentését célzó



megmunkálási módszereken keresztül, az erdőgazdálkodáshoz és az agrár-erdőgazdálkodáshoz nyújtott segítséggel, valamint a biogazdálkodás támogatásával. Üdvözlöm és maximálisan támogatom az előadónak azt a véleményét, hogy egy valóban európai erdőgazdálkodási politika bevezetésére kerüljön sor, amelyben megvalósulhatna az erdőkre vonatkozó ügyvitel és terméshozam támogatása, továbbá elkerülhetővé válna, hogy az erdőket főként csupán pénzügyi profitszerzésre irányuló gazdasági tevékenységek céljától termeljék ki, akár félig állami kézben lévő, akár magánjogi jogalanyokról van szó. Tudományos kutatások azt mutatják, hogy egyedül ez az ágazat képes a szén-dioxid természetes, nem szennyező formában történő leválasztására. Az erdők segítenek a talajerózió és a talajromlás, a vízhiány és a környezetszennyezés jelentette problémák megoldásában is, valamint az állat- és növényfajok biológiai sokféleségének megőrzésében. Mindezen okok miatt teljes mértékben támogatom a jelentés elfogadását.

**Mairead McGuinness (PPE), írásban.** – Örömmel fogadom ezt a nagyon aktuális jelentést, amely azt taglalja, hogy a mezőgazdaság milyen szerepet tölthet be az éghajlatváltozás hatásának mérséklésében. A FAO által készített „Az élelmezés és a mezőgazdaság helyzete 2009-ben” című jelentés hangsúlyozza az állatállománynak az élelmiszer-előállításban világszerte betöltött szerepét. A világ élelmiszer-keresletének biztosítása érdekében elengedhetetlen a jelenlegi termelési szintjeink fenntartása. Meg kell azonban találnunk az egyensúlyt a világ népességének elég élelmiszertel való ellátása, valamint aközött, hogy ennek előállítása egyre több negatív hatással járjon a Föld éghajlatára. Az a szerep, amelyet az európai gazdálkodók ebben betölthetnek, letisztul majd a 2013 utáni közös agrárpolitika jövőbeli formájáról folyó vita során, az pedig elengedhetetlen, hogy az EU segítséget nyújtson számukra ennek az egyensúlynak az elérésében.

Teljes mértékben támogatom ennek az európai parlamenti jelentésnek azon felhívását, hogy a gazdálkodókat kompenzálni kell a kibocsátások csökkentése érdekében tett erőfeszítéseikért, és hogy támogatást kell nyújtanunk az éghajlatváltozás mérséklését célzó intézkedésekhez való igazodáshoz. A jelentés által a kedvezőtlen időjárási feltételek az EU mezőgazdaságára gyakorolt hatásának kezelését célzó uniós szintű stratégia kidolgozására megfogalmazott javaslat nagyon üdvös és valójában igen helytálló, figyelembe véve azokat a rendkívül kemény időjárási feltételeket, amelyeket a gazdálkodók az elmúlt hónapok során tapasztaltak.

**Rovana Plumb (S&D), írásban.** – (RO) Az éghajlatváltozás közvetlen hatással van a mezőgazdaságra. A legsúlyosabb hatásai különösen a vidéki térségek mezőgazdaságból élő népessége számára nyilvánvalóak. A nők az éghajlatváltozás hatásának leginkább kiszolgáltatottak közé tartoznak. Ennek okai, hogy egyrészt sok országban ők jelentik a mezőgazdasági munkaerő többségét, másrészt pedig nem férnek hozzá ugyanazokhoz a jövedelemszerzési lehetőségekhez, mint a férfiak.

Az új évezredben alkalmazott mezőgazdasági módszer olyan emberi erőfeszítést követel, amelynek jelentős igényeket kell kielégítenie: a világ (2050-ig várhatóan 9 milliárd főre növekvő) népessége számára az élelmiszerek biztonságosságának biztosítását, az élelmiszer-termelési célú mezőgazdasági termelés mennyiségi és minőségi növekedését támogató intézkedések harmonizálását a bioüzemanyagok előállítása által megkövetelt fejlesztési igényekkel, emellett az ökoszisztémák védelmét, továbbá a gazdasági növekedés és a környezetromlás közötti kapcsolat megtörését.

Úgy vélem, hogy új stratégia elfogadására van szükség egy olyan új megközelítés alapján, amely – az e célkitűzésekhez (például helyi környezetvédelmi tanúsítási szerződésekhez) kapcsolódó további költségek fedezéséhez kompenzációs támogatást szükségessé tevő – fenntartható mezőgazdasági termelési modellekre, valamint „zöld munkahelyek” teremtésére és a nők munkaerő-piaci integrációjára koncentrálni (vidéki térségek megőrzése, a biológiai sokféleség megőrzése, zöldek és virágok termesztésére szolgáló üvegházak).

## **24. Gazdálkodás a hátrányos természeti adottságokkal rendelkező területeken: állapotfelmérés (rövid ismertetés)**

**Elnök.** - A következő napirendi pont Herbert Dorfmann a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság nevében előterjesztett, „Mezőgazdaság természeti hátrányokkal sújtott területeken: különleges vizsgálat” című jelentése (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

**Herbert Dorfmann, előadó.** – (DE) Elnök úr, biztos úr, hölgyeim és uraim, ebben a jelentésben a hátrányos természeti adottságokkal rendelkező területeken folytatott gazdálkodásról szóló bizottsági közleménnyel foglalkozunk.

A jelentés kifejezetten a hátrányos helyzetű területek meghatározásáról, és különösen a meghatározásukra szolgáló új módszerek megtalálásáról szól. E területek meghatározása jelenleg – főként vagy kizárólag –

nemzeti kritériumok alapján történik. Több mint 100 ilyen kritérium van, és e kritériumok teljesen eltérőek Uniónk különböző tagállamaiban.

Ez nem biztosít egységességet; ezt a helyzetet a Számvevőszék számos alkalommal bírálta. Közleményében a Bizottság ezúttal új módszert javasol ezeknek a területeknek a meghatározására nyolc olyan kritérium alkalmazásával, amelyek e területek újradefiniálását célozzák.

A Parlament nem tudja, hogy ezek a kritériumok milyen hatást fognak gyakorolni, mert a Bizottság által a tagállamoktól kért területszimulációk nem álltak rendelkezésünkre e jelentés kidolgozásakor, és meg sem tudtuk tekinteni ezeket a szimulációkat.

Szeretném összefoglalni, hogy most mit javasolunk ebben a jelentésben. Úgy véljük, hogy elvileg egy egységes területmeghatározási módszer érthető és lehet, hogy szükséges is az Európai Unión belüli egységesség biztosításához. Emellett az a véleményünk, hogy a kompenzációs támogatás – amelyről Önök azt állíthatnák, hogy ennek a területmeghatározási folyamatnak a legfontosabb hozadéka, mivel a folyamat elsősorban azért kerül végrehajtásra, hogy ezek a területek kompenzációs kifizetésekben részesülhessenek – rendkívül fontos eleme az agrárpolitikának, és mindenekelőtt lehetővé teszi a gazdálkodást ott, ahol egyébként nagyon nehéz lenne, azaz a hátrányos helyzetű területeken, különösen a hegyvidéki területeken.

Nem tudjuk azonban értékelni ezeknek a kritériumoknak a minőségét, vagyis azt, hogy e kritériumok pillanatnyilag működnek-e vagy sem, ugyanis jelenleg egyetlen területszimulációhoz sincs hozzáférésünk. Mindemellett nagyon konkrét kétségek merülnek fel azt illetően, hogy a javasolt kritériumok kellően pontosak lesznek-e.

Még az is tisztázásra szorul, hogy a Bizottság által most javasolt kritériumokkal valójában ily módon kellene-e foglalkozni, azaz külön-külön, kritériumról kritériumra, vagy bizonyos körülmények között e kritériumok halmazát kellene-e figyelembe venni. A hátrány gyakran egyszerre több tényezőhöz kapcsolódik, és számunkra tökéletesen érthetőnek tűnik annak mérlegelése, hogy nem lenne-e feltétlenül lényeges e kritériumok halmazának figyelembevétele.

Mérlegelnünk kell azt is, hogy e tekintetben figyelembe kellene-e venni a szubszidiaritás elvét, vagyis azt, hogy – ebben az esetben is – szükség lenne-e arra, hogy új kritériumok segítségével kidolgozzunk nagyvonalakban egy keretrendszert, azt követően pedig lehetőséget biztosítsunk a tagállamok és a régiók számára annak finomhangolására.

Végezetül úgy vélem, hogy lényeges mérlegelni átmeneti időszakokat is. E területmeghatározás eredményeképpen egyes területek kikerülnének a meghatározott területek köréből, és ezek a területek kellő hosszúságú átmeneti időszakot igényelnek.

Összefoglalásképpen azt szeretném mondani – és úgy vélem, hogy a jelentés is tükrözi ezt a véleményt –, hogy a jelenlegi bizottsági közlemény még mindig további finomítást tesz szükségessé, mégpedig a végrehajtása előtt; körültekintően meg kell azt vizsgálni, mert messzemenő következményei lesznek az érintett mezőgazdasági termelőknek.

Végezetül szeretném kifejezni őszinte köszönetemet az itt jelen lévő parlamenti képviselőtársaimnak és a Bizottság azon munkatársainak is, akik az elmúlt néhány hónap során segítettek ennek a jelentésnek az összeállításában.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Elnök úr, nagyon köszönöm az előadónak ezt a kitűnő jelentést. A hátrányos helyzetű területek támogatása a közös agrárpolitika alapvető eleme, célja pedig a mezőgazdaság általános elterjedtségének fenntartása Európa egészében. Ezért üdvözlendő a Bizottság azt célzó megközelítése, hogy ki kell dolgozni egy olyan rendszert, amely az Európai Unió egészében használható ezeknek a területeknek a meghatározására. A kulcsfontosságú tényező azonban az, hogy az ennek kivitelezésére kidolgozott nyolc kritérium valójában elegendő lesz-e. Nem vagyok meggyőződve arról, hogy valóban ezek azok a megfelelő kritériumok, amelyeket használni kell. Nem tudom megérteni – és úgy gondolom, ugyanez elmondható az előadóra és a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottságra –, hogy a Bizottság miért nem bocsátotta rendelkezésünkre az említett nyolc kritérium hatásaira vonatkozó szimulációs eredményeket. Ezért a Bizottsághoz fordulok: ennek valóban nem kellene olyan gyakran megtörténnie, mint amilyen gyakran megtörténik.

Amikor értékelni akarunk és értékelnünk kell valamit, természetesen ismernünk kell az eredményeket. Meglátásom szerint ez bizonyos mértékben a Parlamentbe vetett bizalom hiányát jelenti. Azt jelenti, hogy e konkrét, javasolt szabályozás esetében még mindig sok a tennivaló. Remélem, hogy a Bizottság közelről

megvizsgálja a Dorfmann-jelentést, amit beépítettünk a saját jelentésünkbe. Személy szerint remélem, hogy Dorfmann úr továbbra is politikai befolyást gyakorolhat ebben a kérdésben.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Elnök úr, én is szeretném megköszönni Dorfmann úrnak a jelentését. Az általa bemutatottak egyértelműen azt mutatják, hogy még mindig több olyan dolog van, amit egyértelművé kell tenni e kérdés vonatkozásában. Az előttem felszólalókhoz hasonlóan én is úgy gondolom, hogy az e területek meghatározására szolgáló jelenlegi keretrendszer túlságosan elnagyolt. Számos része nem felel meg a hátrányos helyzetű térségek szükségleteinek. Kétségbe vonom, hogy kizárólag ezekkel a természeti kritériumokkal boldogulni tudunk majd.

Közelről meg kell vizsgálnunk a társadalmi helyzetet is, amely fontos szerepet játszik a hátrányos helyzetű térségekben. Mivel a hátrányos helyzetű térségeknek juttatott kifizetések elengedhetetlenek sok mezőgazdasági üzem túléléséhez, a Bizottságnak újra át kell gondolnia a jelenlegi rendszer finomítását, annak érdekében, hogy sok térségnek túlélési esélyt adjon.

Attól tartok, hogy a jelenlegi rendszer végrehajtása igen nagy horderejű váltásokat eredményezne, amelyek nem mindig érthetőek, és amelyek számottevő nyugtalanságot és bizonytalanságot keltenek a mezőgazdaságon belül. Ezt újra meg kellene vizsgálnunk.

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

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Elnök úr, szeretném megköszönni kollégáknak, Dorfmann úrnak a szóban forgó jelentéssel kapcsolatos kiváló munkáját. Úgy gondolom, hogy tökéletesen összefoglalja a kérdést, annak jelenlegi állása szerint, a Bizottság javaslatának értelmében.

Különösen a biztos úrhoz szeretnék fordulni. Ez a munka immár több hónapja folyik. Jelentős nyugtalanságot kelt országaink számos ágazatán belül, amelyeket fenyeget az újrabesorolás, ráadásul ez az újrabesorolás olyankor történik vagy történhet, amikor – és ez lesz a holnap esti szóbeli kérdés témája – sok termelő ágazat különös nehézségekkel küzd. Ezért tovább kell lépniünk, és gyorsan kell továbblépniünk. Nem gondolom, hogy három évet várhatunk arra, hogy egyértelmű választ adjunk a területmeghatározás által érintett mezőgazdasági termelőknek.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Elnök úr, rendkívül pozitív, hogy a kedvezőtlen adottságú térségek különös hangsúlyt kapnak ebben a jelentésben. Az igazán központi jelentőségű elképzelés, amelyet valószínűleg mindenki támogat itt, az, hogy a jövedelmező mezőgazdasági termelés előfeltételeit az Európai Unióban mindenütt biztosítani kell, most és a jövőben egyaránt.

Úgy tűnik, hogy a kedvezőtlen adottságú térségek meghatározásának kritériumai jelentős zavart keltenek. Különös figyelmet kell fordítanunk a kedvezőtlen adottságú térségekben folytatott gazdálkodásra, mert a közös agrárpolitika korábbi reformjait igen gyakran a kedvező adottságú térségek szempontjából hajtották végre.

Annak érdekében, hogy továbbra is gazdálkodhassunk kedvezőtlen adottságú térségekben, rendkívül fontos az arányos szabályozási mechanizmusok használata. Egyes korábbi mezőgazdasági szabályozási mechanizmusoknak az EU általi eltörlése nem volt sikeres. A tejkvóták visszavonása és a területpihentetési rendszer megszüntetése például sikertelen döntés volt a kedvezőtlen adottságú térségek tekintetében.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Elnök úr, az európai mezőgazdaság támogatása nem kérdőjelezhető meg. A támogatások okai között változatos termelési feltételek szerepelnek, mint például az éghajlat, a talajminőség, a vízhez jutás problémája, a föld helyzete, továbbá társadalmi és történelmi feltételek. Ezek többsége jelentősen befolyásolja a termelés eredményeit és a gazdasági teljesítményt, emellett kihat a közös agrárpolitika jelenlegi alkotóelemeire.

Osztom a szerző ahhoz kapcsolódó meglátásait és félelmeit, hogy az új megközelítés várt hatásai elmaradtak. Lehetséges, hogy az eddig használt kritériumok ennyire nem voltak megfelelőek? Számításokat várunk és a hatások mélyrehatóbb elemzését. Fontos kérdés, hogy hogyan tartsuk fenn a mezőgazdasági termelést a kedvezőtlen adottságú területeken. Véleményem szerint a jövőbeli pénzügyi keretben szereplő közös agrárpolitika részeként továbbra is megfelelő szintű támogatást kell nyújtunk ezeknek a területeknek.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök úr, szeretném megköszönni Dorfmann úrnak a „Cél a hátrányos természeti adottságokkal rendelkező területeken gazdálkodó termelőknek nyújtott támogatás hatékonyabb elosztása” című bizottsági közleményről szóló kiváló jelentést.

Szeretnék pár kérdéssel foglalkozni. A természeti hátrányok után járó kifizetések általános célkitűzése, hogy folyamatos földhasználatot biztosítsanak, és a mezőgazdasági földterületekkel való gazdálkodás révén fenntartsák a tájat, valamint fenntartható gazdálkodási rendszereket mozdítsanak elő. Az e területek mezőgazdasági termelőinek szánt kifizetések kompenzálják a mezőgazdasági termelők számára a meglévő természeti hátrány miatt felmerülő pótlólagos költségeket és kiesett jövedelmet.

A Tanács úgy döntött, hogy kiveszi a társadalmi-gazdasági kritériumokat a természeti hátrány után járó kifizetésekből. A társadalmi-gazdasági kritériumok kivételét a tagállamok számára a vidékfejlesztési rendeletben rendelkezésre álló teljes intézkedéssorozat összefüggésében kell figyelembe venni: a nem mezőgazdasági tevékenységek irányába mutató diverzifikáció, a kis- és középvállalkozások és az idegenforgalmi tevékenységek fejlesztése, valamint az alapvető szolgáltatások biztosítása.

A természeti hátrány után járó kifizetések tehát nem az említett elnéptelenedés kérdésének kezelését célzó beavatkozásfokozó tényezőt jelentik. Az olyan mezőgazdasági termelők kompenzálása, akik olyan területeken gazdálkodnak, ahol a termelést nem akadályozzák természeti hátrányok, és ahol nincs pótlólagos költség vagy kiesett jövedelem, torzítaná a más területeken gazdálkodó mezőgazdasági termelőkkel folytatott versenyt. Ezen túlmenően a társadalmi-gazdasági mutatók az idő folyamán változnak, és ennél fogva folyamatos nyomon követési és felülvizsgálati folyamatot tennének szükségessé mindegyik érintett területen.

A távolság figyelembevételére vonatkozó javaslat nem megvalósítható a Tanács által a természeti hátrányokra vonatkozóan megállapított egyezményes keretrendszerrel szemben. Ami peremterület jellegüket illeti, vannak más lehetséges meghatározási szintek, például a rendelet sajátos hátrányra vonatkozó cikke.

A folyamat különböző szakaszaiban a Bizottság felkérte a tagállamokat arra, hogy nyújtsanak be alternatív javaslatokat a biofizikai kritériumokra és azok küszöbértékeire vonatkozóan. Ezeket a javaslatokat tudósok fogják elemezni érvényességük, illetve mindenekelőtt átláthatóságuk és a Közösség egészén belüli lehetséges alkalmazhatóságuk tekintetében. Az alternatív küszöbértékeknek azonban – a Tanács kívánalmainak megfelelően – ahhoz a következtetéshez kell vezetniük, hogy valamely szóban forgó területet jelentős hátrány érint.

Miután lezárult a biofizikai kritériumokon alapuló területmeghatározás tesztelése, a 2013 utáni közös agrárpolitikára vonatkozó bizottsági javaslat figyelembe fogja venni ennek a tesztelésnek az eredményeit. Bármely jogi javaslat zökkenőmentes átmenetet is elő fog irányozni azon területek esetében, amelyek esetlegesen elveszíthetik természeti hátránnyal rendelkező terület státuszukat.

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra két héten belül, a következő brüsszeli ülésen kerül sor.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE), írásban.** – Szeretném megköszönni az előadónak a kiváló munkáját. A változatos és aktív vidéki térségek fenntartása több okból fontos, nem utolsósorban az élelmiszertermékek iránti globális kereslet növekedése és a környezetvédelmi szempontból fenntartható idegenforgalom miatt. Ráadásul számos területen komoly visszalépést jelentene a földművelés leállítás, az alapvető fontosságú vidéki jövedelem és az esetlegesen több évszázad alatt kialakult tájkép elvesztése tekintetében egyaránt.

**Petru Constantin Luhan (PPE), írásban.** – (RO) A természeti hátrányokkal érintett területekre vonatkozó támogatási rendszer ténylegesen segített abban, hogy folytatódjon a mezőgazdasági földterületek művelése ezekben a térségekben. A kedvezőtlen természeti adottságú területeknek szánt megfelelő kompenzációs kifizetések odaítélésének jelentősége vitathatatlan.

A tagállamok a szóban forgó területek meghatározási és besorolási folyamatát számos kritérium alapján, saját mutatókészletüknek megfelelően hajtották végre. Azonban még összehasonlítani is rendkívül nehéz ezeket a mutatókészleteket, mivel azok különböző módszereket használnak a régiók besorolására és súlyozására. A besorolási kritériumok közös készletének létrehozása Európa egészében növelné a rendszer átláthatóságát, megbízhatóságát és hatékonyságát. Ebben a tekintetben támogatom, hogy szükséges felülvizsgálni a természeti hátrányokkal rendelkező területeken élő mezőgazdasági termelőknek szánt támogatási rendszert, valamint kidolgozni egy átfogó stratégiát a kedvezőtlen adottságú területek esetében, csökkentve ezáltal a pénzügyi támogatás elosztása tekintetében megjelent különbségeket.

**James Nicholson (ECR), írásban.** – Emlékeznünk kell arra, hogy az EU-ban a művelt területek 54%-a jelenleg KAT-besorolású. A KAT-rendszer folytatása elengedhetetlen, ha kompenzálni akarjuk a mezőgazdasági termelőket a közjavak biztosításáért, a földterületek művelésből való kivonásának elkerüléséért, a biológiai sokféleség előmozdításának segítéséért, valamint a vidéki közösségek támogatásának segítéséért. A piac nem jutalmazza és nem is kompenzálja a mezőgazdasági termelőket ezekért az eredményekért azokon a területeken, ahol a gazdálkodás természeti hátránynak van kitéve. Ezért biztosítanunk kell, hogy a KAT-rendszer további reformja a KAP-ra vonatkozó általános költségvetésen belül megfelelő finanszírozásban részesüljön, és hogy a besoroláshoz alkalmazott rendszer méltányos és diszkriminációmentes legyen. A Bizottság által az eredeti közleményben – a jelentősen hátrányos természeti adottságokkal rendelkező területek besorolásának értékelése érdekében – javasolt nyolc biofizikai kritérium kétségkívül részrehajló volt a kontinentális Európa melegebb és szárazabb éghajlati feltételei irányában. Ezért örömmel láttam, hogy a „föld nedvességtartalmi egyensúlyát” és a „mezőkapacitási napokat” említő módosítások szakbizottsági szintre kerültek. Ez egy első lépés annak biztosításában, hogy az észak-európai országokat – például az Egyesült Királyságot és Írországot – ne érje hátrányos megkülönböztetés egy új besorolási rendszer keretében.

## 25. A KAP egyszerűsítése (rövid ismertetés)

**Elnök.** – A következő napirendi pont Richard Ashworth a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság nevében előterjesztett, a KAP egyszerűsítéséről szóló jelentése (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

**Richard Ashworth, előadó.** – Elnök úr, biztos úr, a közös agrárpolitika 2012 utáni reformját felvezető vita nagyon korai szakaszában vagyunk. Ebben a jelentésben a megreformált közös agrárpolitikát megalapozni hivatott néhány alapelvre tettem javaslatot. Nyilvánvaló, hogy a mezőgazdasági ágazat változást igényel. Meg kell változnia annak érdekében, hogy tükrözze jelenkorunk kihívásait, de még inkább az eljövendő korszak kihívásait.

Ezek olyan kérdések lesznek, mint például az élelmiszer-biztonság, a piacok volatilitása, az éghajlatváltozás, valamint annak szükségessége, hogy megfelelően teljesüljenek a közjavak biztosítására vonatkozó elvárások. Ezért egyértelmű, hogy a közös agrárpolitikának meg kell változnia ahhoz, hogy tükrözze ezeket a kihívásokat, ugyanakkor az is egyértelmű, hogy meg kell változtatnunk a közös agrárpolitika alkalmazásának módját is.

A megreformált közös agrárpolitikát megalapozni hivatott, említett alapelvek megállapításakor szándékosan nem mélyültem el a részletekben; azok későbbi jelentésekben kerülnek majd sorra. Kifejtettem azonban két lényeges témát. Először is azt, hogy a közös agrárpolitikának egyszerűbbnek, méltányosabbnak és átláthatóbbnak kell lennie, másodszor pedig azt, hogy a közös agrárpolitika kultúrájának meg kell változnia, és azt, hogy egy jövőbeli megreformált közös agrárpolitikának eredményorientáltabbnak és túlszabályozással kevésbé terheltnak kellene lennie.

Kiemeltem négy olyan alternatívát, amelyekkel csökkenthetjük a mezőgazdasági vállalkozások bürokratikus terheit. Először is biztosítanunk kellene, hogy az ágazattal szemben támasztott követelmények arányosak legyenek az értékelt kockázattal. Másodszor: harmonizálhatnánk az ellenőrzési előírásokat, és fel kellene számolnunk az ágazattól duplán megkövetelt ellenőrzési előírásokat és eljárásokat. Harmadszor: az ágazaton belül kiterjedtebb lehetőségek lehetnének vagy kellene, hogy legyenek az öntanúsításra, negyedszer pedig biztosítanunk kell, hogy – a jelenlegi aránytalan átalányalapú büntetések helyett – a mezőgazdasági vállalkozásokra kirótt büntetések arányosak legyenek a jogsértés mértékével, különösen azokban az esetekben, amelyekben a jogsértések nem a mezőgazdasági termelőnek róhatók fel.

Véleményem szerint a közös agrárpolitika egyik célkitűzését annak kellene képeznie, hogy segítse és ösztönözze az ágazatot az említett új kihívásokhoz való alkalmazkodásban. Ennek érdekében szükség van a közös agrárpolitika kultúrájának megváltoztatására. Rugalmasabb, enyhébb szabályozáson alapuló megközelítést kellene alkalmaznia. Fokozottabb konzultációra van szükség az ágazat érdekelt feleivel,

mégpedig különösen a javasolt szabályozás hatásának jobb értékelése érdekében. Könnyebben értelmezhetőnek is kell lennie. A megreformált közös agrárpolitikának képesnek kell lennie arra, hogy demonstrálja a közvélemény számára, hogy az ágazat közjavakat biztosít. Alternatívákat kell találnia arra, hogy csökkentse az ágazattal szemben támasztott követelményeknek való megfelelés költségét, végezetül pedig eredményesen, hatékonyan és tisztességesen kell irányítania az ágazatot.

Ez a jelentés számos alternatívát határoz meg ahhoz, hogy ez megvalósítható legyen.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Elnök úr, a mezőgazdaság adminisztrációs terhet feltétlenül csökkenteni kell a mezőgazdasági termelők számára, és ezek az előadók által kiemelt módszerek kifejezetten üdvözlendők. Egyes mezőgazdasági termelők azt állították, hogy bűnözőnek érzik magukat, amikor megpróbálnak megküzdeni a különböző adminisztratív dokumentumokkal és szabályozásokkal. A közös agrárpolitikának egyszerűbbnek kell lennie.

El kell mondani azt is, hogy amikor egyre több változás következik be a piacokon és az EU importvédelme csökken, a piacot célzó adminisztratív és szabályozási mechanizmusokra a jövőben is szükség lesz. A jövőben szükség lesz például leltározási rendszerekre és lehetőség szerint promóciós tevékenységre is az export esetében.

Egyértelmű, hogy e rendszerek fenntartása nem lehet egyszerű. Különösen az érzékeny termékek, mint például a tej esetében kell létrehozni egy, a kvótarendszerhez hasonló szabályozási rendszert; máskülönben a kevésbé kedvező helyzetű térségekben ellehetlenedik a termelés.

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

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Elnök úr, köszönöm Ashworth úrnak ezt a kitűnő jelentést. A közös agrárpolitika sikeres politika, viszont néha árnyékot vet erre a sikerre a túlzott mértékű bürokrácia. Ez ugyanúgy vonatkozik az agrárpolitika első pillérére, mint a másodikra. Azonban leginkább a kis mezőgazdasági üzemek esetében fordul elő, ahol a bürokráciára szánt ráfordítás néha egész egyszerűen aránytalan a kapott pénzbevételhez képest.

Agrárpolitikánk megreformálása során fontolóra kell vennünk egy kistermelőkre vonatkozó szabályozást, valamint azt, hogy hogyan találhatunk egy sokkal egyszerűbb módszert az olyan mezőgazdasági üzemek esetére, amelyekre különböző költségvetési fejezetekből gyakran csak pár száztól pár ezer euróig terjedő támogatást adunk, anélkül, hogy szem előtt vesztenénk a célkitűzéseinket és megzavarnánk a támogatásnyújtás átláthatóságát. Ennek lehetségesnek kell lennie és törekednünk is kell a megvalósítására.

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

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Elnök úr, a közös agrárpolitika egyszerűsítése szép gondolat, és nehéz elképzelni, hogy valaki is ellenezné. Az egyszerűsítés az ellenőrzések számának csökkentését, az

adminisztrációs költségek korlátozását és a mezőgazdasági termelő idejének megtakarítását jelenti. Ez valóban nagyszerű.

Szeretnék azonban megemlíteni két esetet, amelyek kissé más szemléletet igényelnek. Először is vannak olyan speciális termelési ágazatok, ahol nehéz a támogatási eszközök egyszerűsítése. Gondolok itt a dohányra, a komlóra és hasonló szakosított termesztésre. A második eset a kedvezőtlen adottságú területeken folytatott termelés fenntartása, ahol a termelés támogatása érdekében olyan, kifejezetten egyedi eszközökre van szükség, amelyeket egy előttem felszólaló említett. Én is osztom a szerző azon véleményét, hogy a közös agrárpolitikának, a jövőbelinek, egyértelműnek és átláthatónak, de hatékonyak is kellene lennie, a hatékonyság pedig olyasvalami, ami nem jár mindig kéz a kézben az egyszerűséggel.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Elnök úr, az európai agrárpolitikát egyszerűsíteni kell, átláthatóbbá és könnyebben érthetővé kell tenni. Ezt az üzenetet közvetítette az előadó, Ashworth úr – és ez, amellet, hogy jó, a megfelelő üzenet is.

A jelentésünk célja az, hogy a Bizottságot a közös agrárpolitika (KAP) kézzelfogható egyszerűsítésére fordított erőfeszítéseinek intenzívebbé tételére ösztönözze. Ez sok időt takaríthatna meg mezőgazdasági termelőink számára, és növelné a KAP társadalmi elfogadottságát.

Mezőgazdasági termelőink újra a tényleges feladatokra koncentrálhatnak, mégpedig az élelmiszer-termelésre. Ezért szeretném látni, ha a közös agrárpolitika egyszerűsítése itt a Parlamentben és a Bizottságnál hosszú távú feladattá válna.

**Andris Piebalgs, a Bizottság tagja.** – Elnök úr, az egyszerűsítés és a jobb szabályozás prioritást jelentenek a Bizottság számára. Szeretném megköszönni az előadónak, Ashworth úrnak ezt a kitűnő jelentést erről a meglehetősen bonyolult és kihívást jelentő területről.

A Bizottság teljes mértékben egyetért azzal, hogy az egyszerűsítés és az adminisztratív terhek csökkentése különösen hasznos lenne a mezőgazdasági termelők számára. Ez lehetővé fogja tenni számukra, hogy több időt szentelhessenek alapvető mezőgazdasági tevékenységeiknek. A Bizottság örömmel fogadja az előterjesztett jelentést, amely általánosan foglalkozik az európai mezőgazdasági termelők főbb problémáit jelentő területekkel, a Bizottság számára pedig új ötletekkel és észrevételekkel szolgál a közös agrárpolitika egyszerűsítése tekintetében.

Az elmúlt években a Bizottság jelentős előrelépést tett a közös agrárpolitika egyszerűsítése terén. Erre csak egy bizonyítékot szeretnék felhozni: a Stoiber Group, amely az adminisztratív terhek témakörét illetően nyújt tanácsokat a Bizottságnak, egyértelműen jelezte, hogy a mezőgazdasági termelőkre vonatkozó bürokrácia szintje jelentősen csökkent a Bizottság egyszerűsítő tevékenységeinek eredményeképpen. Az egyszerűsítés azonban egy folyamat; a munka 2010-ben is folytatódik.

Sőt, egy átfogó mérlegelési folyamat is kialakult a közös agrárpolitika jövőjét illetően. Már elindítottunk egy nyilvános vitát, ami azt jelenti, mindannyiunknak együtt kell dolgozni annak érdekében, hogy találjunk hatékony lehetőségeket az adminisztratív terhek csökkentésére, eközben pedig fenntartsuk az Európai Unió pénzügyi érdekének magas szintű védelmét és a mezőgazdaság rendkívüli hatékonyságát. E folyamat során szeretném felhívni a figyelmet egy óhajra is – és csak egy példát említenék rá. Időnként az egyszerűsítés nem történhet annak a kihívásnak a kárára, amellyel szembe tudnánk nézni. Vegyük a nyomon követhetőség példáját. Az utóbbi években békés volt a helyzetünk, nem voltak nagyobb botrányok vagy járványkitörések, ugyanakkor viszont a nyomon követhetőség a kulcs. Nem szabad eltörölnünk csak azért, mert eddig nem volt válság. Tehát úgy vélem, hogy a folyamat egésze során nagyon óvatosnak kell lennünk, amikor egyszerűsítünk: nem szabad elfelejtenünk a múlt tanulságait és azt sem, hogy miért vezettünk be bizonyos szabályokat. Így a Bizottság továbbra is dolgozik a folyamaton és nagyon ügyelni fogunk arra, hogy ne felejtjük el a megtanult leckeiket.

**Elnök.** – A vitát lezárom.

A szavazásra két hét múlva, a következő brüsszeli ülésen kerül sor.

#### **Írásbeli nyilatkozatok (az eljárási szabályzat 149. cikke)**

**Jarosław Kalinowski (PPE), írásban.** – (PL) Az új rendszernek objektív és tisztességes kritériumokon kell alapulnia. A különböző tagállamokban létező kifizetések közötti eltérések csökkentése alapvető ennek a célkitűzésnek a megvalósításához. Az áruszállítás, a mezőgazdasági gépek és a műtrágyák árai, valamint a munkaköltségek számos országban hasonló mértékben vannak maximálva. Ahhoz, hogy az egységes piacon

belüli versenyfeltételek azonosak legyenek, az alapvető, közvetlen kifizetések szintjének az Unió egészében azonosnak vagy összehasonlíthatónak kell lennie. Eljött az idő, hogy a gazdaság egyéb területein hatályos alapelvek a mezőgazdaságban is hatályossá váljanak. Emlékeztetni kell arra is, hogy az új tagállamoknak jelentős eszközökre van szükségük a mezőgazdaság korszerűsítésének és újjáépítésének támogatásához, valamint a „régí tizenötök” országaihoz való felzárkózáshoz.

## **26. A következő ülésnap napirendje: lásd a jegyzőkönyvet**

## **27. Az ülés berekesztése**

*(Az ülést 23.00-kor berekesztik)*