

## ПОНЕДЕЛНИК, 19 АПРИЛ 2010 г.

ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛСТВОТО НА: г-н BUZEK

*Председател*

(Заседанието се открива в 17,35 ч.)

### 1. Възобновяване на сесията

**Председател.** – Възобновявам сесията на Европейския парламент, прекъсната в сряда, 7 април 2010 г.

### 2. Одобряване на протокола от предишното заседание: вж. протокола

### 3. Въпроси с искане за устен отговор и писмени декларации (вносяне): вж. протокола

### 4. Внесени документи: вж. протокола

### 5. Отпаднали писмени декларации: вж. протокола

### 6. Петиции: вж. протокола

### 7. Действия, предприети вследствие позиции и резолюции на Парламента: вж. протокола

### 8. Борба срещу рака на гърдата в Европейския съюз (писмена декларация): вж. протокола

**Председател.** – Писмена декларация 0071/2009, внесена от членовете на Парламента Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka и Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, относно борбата срещу рака на гърдата в Европейския съюз, е подписана от мнозинството от членовете на Парламента. Следователно, в съответствие с член 123 от Правилника за дейността, тя ще бъде предадена на съответните адресати и ще бъде публикувана заедно с други текстове, приети на пленарното заседание от 24 февруари 2010 г. Имената на подписалите я лица ще бъдат публикувани в протокола от заседанието.

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – (EN) Г-н председател, бих искала само да благодаря на всички за подписването на Писмена декларация 71 относно рака на гърдата.

Повечето от вас знаят, че това е водещата причина за смъртността на жени между 35 и 59-годишна възраст в ЕС и нашето желание е държавите-членки, наред с другото, да въведат скринингови програми на национално равнище и да открийт специализирани отделения за рак на гърдата.

Надявам се, че подписването на писмената декларация ще отбележи още една крачка към осигуряването на дейност на равнището на ЕС за възпиране на отрицателните последици от рака на гърдата.

**Председател.** – Бих искал да благодаря на нашите колеги и на всички вас, които сте подписали тази декларация.

### 9. Парламентарен имунитет: вж. протокола

### 10. Състав на комисиите и делегациите: вж. протокола

### 11. Проверка на пълномощията: вж. протокола

### 12. Позиции на Съвета на първо четене: вж. протокола.

### 13. Изявления на председателя

**Председател.** – Преди да започнем заседанието, бих искал да кажа, че днес нашите мисли и молитви са насочени към семействата и приятелите на загиналите и ранените в железопътната катастрофа от миналата седмица в Северна Италия. Както всички си спомняме, това беше много тежка железопътна катастрофа.

Бих искал също така да благодаря на всички вас, членовете и служителите на Парламента, на много хора от Парламента, за участието и организацията на церемонията, която се състоя миналата сряда от 12 ч. във връзка с катастрофата на полския самолет. Вчера беше погребението на президента на Полша, а днес – погребението на президента на Полша в изгнание. Миналата сряда почетохме с едноминутно мълчание паметта на жертвите на катастрофата.

Бих искал отново да ви благодаря за този акт на солидарност.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Г-н председател, госпожи и господа, бих искал да Ви благодаря най-сърдечно, г-н председател, за съпричастието, което изразихте към жертвите на катастрофата, която се случи в моя регион и в моята страна, в автономната провинция Бозен в Южен Тирол миналата седмица. Хората в моя регион наистина са изключително шокирани от тази катастрофа, която отне живота на девет души, повечето млади хора, и в която имаше много ранени. Тя е още по-шокираща и затова, че се случи не с някой стар влак, а с този влак, който е гордостта на нашия регион; железопътната линия също е нова, открита едва преди няколко години. Катастрофата не се дължеше и на техническа грешка. Тя чисто и просто е резултат от свличане на земни маси, каквото понякога се случва в планински региони като Алпите.

Благодаря Ви много, г-н председател. Ще предам Вашите думи на съпричастие на жертвите и на хората от моята страна.

(Ръкопляскания)

**Председател.** – Бих искал да благодаря на всички, които днес присъстват в Парламента, тъй като преодоляхме много сериозни транспортни проблеми, за да стигнем до Страсбург. Не всички успяха да дойдат. Преди няколко минути приключи извънредно заседание на Председателския съвет. Председателите на политическите групи имат конкретни предложения за вас, приети и подкрепени от председателите на всички политически групи. По същество предложенията се отнасят до това, да не провеждаме пленарно заседание в четвъртък, така че няма да има ред на работа за четвъртък. В четвъртък и в петък обаче членовете на Парламента ще могат да подпишат присъствените списъци и да работят както обикновено. Няма да има пленарно заседание и ред на работа, но разбира се, наше задължение е да работим и колегите, които се подписват в присъствените списъци в четвъртък и в петък, ще бъдат третираны както обикновено, както винаги в четвъртъците и петъците.

Бих искал също така да подчертая, че тази седмица няма да има гласувания на пленарни заседания или в комисии, ако се провеждат заседания на комисии. Заседания на комисии може да се провеждат, дори в четвъртък, но без гласувания. Така решихме. Причината за това е, че не всички наши колеги успяха физически да пристигнат тук и не можем да ги лишим от правото да участват в тази месечна сесия. Така че това няма нищо общо с кворума, тъй като вероятно кворум ще има, а с факта, че не всички са имали възможност да дойдат на месечната сесия. Отсрочването на гласуване не е сериозно от правна гледна точка с оглед на нашите задължения пред Съвета. Гласуванията са важни, така че ние ги отлагаме с две седмици и ще ги проведем през майската месечна сесия в Брюксел. От гледна точка на нашата работа със Съвета на министрите, с оглед на споразуменията и при второ четене, това е възможно.

Искам също да кажа, че е налице сериозно основание онези от нас, които сме тук, да се срещнем и да обсъждаме, тъй като за утре има извънредна точка, която не бяхме предвидили. Тази точка, по която ще разискваме утре сутринта, е свързана с транспортната ситуация в Европа в момента и нейните последици за европейските граждани. Искаме утре в рамките на двучасово разискване, на което ще присъства председателят на Комисията, г-н Барозу, да обсъдим положението в Европа, тъй като мобилността е възпрепятствана, авиокомпаниите са застрашени и съществува опасност от безработица на места, където има големи летища и където европейски авиокомпаниите могат да рухнат, ако нямат възможност да обслужват пътници в продължение на много дни. Това следователно е сериозна заплаха за всички европейски граждани и затова утрешното разискване е от ключово значение. Тази точка в дневния ред не беше съгласувана предварително; тя е напълно нова и е добавена в резултат на необходимостта да се обсъди сериозно трудното положение в Европейския съюз. Останалите точки ще бъдат разисквани, с изключение на някои от планираните за четвъртък.

Бих искал също така да ви съобща, че на 7 април тази година получих писмо от члена на ЕП г-н Farage. В своето писмо съпредседателят на групата „Европа на свободата и демокрацията“ се позовава на член 6, параграф

3 от Правилника за дейността и прави официално оплакване във връзка с нарушаване на протокола за привилегиите и имунитетите в Европейския съюз. Предадох съдържашото се в писмото на г-н Farage искане на компетентната комисия за разглеждане.

## 14. Ред на работа

**Председател.** – Окончателният проект на дневен ред, изготвен от Председателския съвет на неговото заседание от 19 април 2010 г., понеделник, съгласно член 137 от Правилника за дейността, е разпаден. Предложени са следните промени:

(Първа част от промените: вж. предходната точка)

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Г-н председател, бих искал да повдигна един процедурен въпрос за Ваше сведение. Много мило от Ваша страна, че ни приветствате за присъствието ни тук днес. Макар и да е трудно, това ни е работата. Няма нищо особено в това. Бих искал само да препоръчам за следващия път да улесните малко тази наша работа, като ни предоставяте информация по-бързо и отговаряте на нашите имейли, така че да знаем какво става. Тогава онези, които не са тук днес, може би също ще могат да дойдат.

(Ръкопляскания)

**Председател.** – Признавам, че не разбирам напълно Вашата бележка, г-н Leichtfried, защото членовете на Парламента реагираха много положително. Нека обаче да оставим тази дискусия.

**John Bufton (EFD).** – (EN) Г-н председател, бих искал да подкрепя онзи господин. Знаем, че има проблем с въздушния транспорт – разбира се, че знаем, не сме глупави — но не мога да разбера защо трябваше да се стигне до този извод едва днес вечерта. Ние всички пристигнахме тук днес, в Парламента има много хора, както и много служители. На данъкоплатците нашето присъствие тук струва милиони лири, и все пак Вие решавате да отложите работата напълно импровизирано. Смятам, че това е пълно безобразие.

Според мен тук има достатъчно хора, за да може да се гласува. Известно ни е трудното положение, но това тук все пак е Парламент. Сега преобърнахте позицията си изцяло и заявихте, че няма да гласуваме, но можем да се събираме и да обсъждаме, да разискваме разни въпроси, което твърде често не означава абсолютно нищо, а после, като стигнем до гласуване, ни се казва, че не можем да го направим.

Смятам, че британските данъкоплатци ще бъдат действително ужасени от това. Ние в Обединеното кралство имаме финансови проблеми, съкращаваме услуги, имаме парламентарни избори, говорим за икономии, а същевременно тук пилеем парите с лека ръка. Май е дошло времето този Парламент да се закрие.

**Председател.** – Благодаря Ви за бележката. Отнасям се много сериозно към всички коментари, но бих искал все пак да Ви кажа, че всички политически групи и техните представители се съгласиха с промените, които ще предложи.

**Sophia in 't Veld (ALDE).** – (NL) Г-н председател, според мен решението за отлагане на гласуването е разумно, тъй като, макар и да имаме необходимия брой членове за кворум, нямаме географското разпределение. Бих предложила обаче точките от дневния ред, които не са обхванати, да се съгъстят, така че да можем да свършим един цял ден по-рано от обичайното, тоест в сряда до следобед, както обикновено свършваме в четвъртъците, а не сряда в полунощ. По този начин поне хората, които *присъстват*, ще имат възможност да отпътуват обратно и няма да се наложи да оставаме и в четвъртък.

**Председател.** – Госпожи и господа, ще дам думата за изказвания, след като определим реда на работа.

**Charles Tannock (ECR).** – (EN) Г-н председател, по закона за непредвидените последствия изместването на гласуванията от тази седмица за 6 май, когато е денят на парламентарните избори в Обединеното кралство, означава, че повечето — ако не всички — британски членове на Парламента от всички партии и делегации няма да са тук тогава, което също ще изкриви крайния резултат. Не бихте ли могли да ги преместите за сряда, 5 май, вместо за четвъртък, 6 май?

**Председател.** – Госпожи и господа, ето какво ви предлагам. Нека сега да започнем с дневния ред и след това можем отново да се върнем към всички ваши въпроси относно месечната сесия на 5 и 6 май. Ще вземем решение по-късно, не е необходимо да правим това сега. Единственото нещо е, че гласуванията ще се проведат на 5 и 6 май. Всички решения ще бъдат взети по-късно.

Започваме с дневния ред. Нека да прекратим с процедурните въпроси.

**Председател.** — Окончателният проект на дневен ред за априлската месечна сесия беше раздаден, като в него се предлагат следните промени (член 140 от Правилника за дейността):

*Понеделник:*

Няма предложения за промени.

*Вторник:*

Заседанието ще започне в 9,00 ч. с изявления на Съвета и на Комисията относно прекъсването на въздушния транспорт в Европа.

Разискванията ще продължат до 11,00 ч.

От 11,00 до 13,00 ч. ще бъдат разисквани следните точки: изявление на г-н Барозу относно законодателната и работната програма на Комисията за 2010 г. и изявление на Комисията относно координирането на хуманитарната помощ и възстановяването в Хаити.

Във вторник няма да се провеждат гласувания.

*Сряда:*

Няма предложения за промени.

В сряда няма да се провеждат гласувания.

*Четвъртък:*

Пленарното заседание в четвъртък се отменя.

*(С това редът на работа е определен)*

## 15. Едноминутни изказвания по въпроси с политическа значимост

**Председател.** — Следващата точка от дневния ред е посветена на едноминутни изказвания по въпроси с политическа значимост.

**John Bufton (EFD).** — (EN) Г-н председател, благодаря Ви, че ми дадохте отново думата. С оглед на казаното тук преди малко – практически без предупреждение – бих искал настоятелно да Ви призова да преразгледате въпроса с гласуването по време на следващата сесия на 5 и 6 май.

Твърде вероятно е повечето членове на Парламента от Обединеното кралство да не присъстват. На 6 май имаме парламентарни избори. Цялата страна няма да присъства тук. Вие ще обсъждате неща, които няма да представляват Обединеното кралство. Настоятелно Ви призовавам да разгледате обмислите например датата 4 май – да изтеглите назад с няколко дни – защото ако ни лишите от това гласуване, на практика отнемате на Обединеното кралство възможността да се възпротиви или да подкрепи мерки...

*(Председателят отнема думата на оратора)*

**Председател.** - Ето моя отговор: ще приема казаното от Вас изключително сериозно. Разполагаме с два дни: 5 и 6 май. Ще решим как да процедираме с гласуванията, предвидени за 5 и 6 май, и как да ги разпределим.

**Председател.** — Преди да започнем, бих искал да направя едно съобщение. Както всички знаем, член 150 от Правилника за дейността предвижда възможност за едноминутни изказвания. Опитът показва, че получаваме над два пъти повече искания за изказване, отколкото можем да приемем с оглед на времето, с което разполагаме. Разочарованието, изразено от членове на ЕП, които са чакали за възможността да се изкажат, а после не са я получили, е неизбежно. За избягване на по-нататъшна несигурност и разочарования в бъдеще ще се прилага следната процедура за едноминутните изказвания. Съгласно член 150 от Правилника за дейността ще се изготвя списък за изказвания от 30 членове на ЕП, които ще бъдат подбирани така, че да се запази представително политическо и географско равновесие. Ще се дава предимство на членове на ЕП, които не са имали възможност да направят едноминутно изказване по време на предишните две месечни сесии. Всички членове на ЕП, които са внесли искане да се изкажат, ще бъдат уведомявани предварително дали са избрани

или не. От избраните за изказвания членове на ЕП ще се очаква да присъстват в пленарната зала по времето, когато е техен ред да се изкажат.

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** – (PL) Г-н председател, бих искала да привлека вниманието към въпроса за генетично модифицираните храни. Европейската комисия работи по предложение за изменение на законодателството на ЕС, така че държавите-членки да получат по-голяма свобода да решават дали искат да разрешат генетично модифицираните организми (ГМО), тъй като при настоящото европейско законодателство не е възможно да бъде наложена забрана на ГМО в държавите-членки.

Европейската комисия скоро ще предложи държавите-членки да могат да вземат самостоятелно решения във връзка с отглеждането на генетично модифицирани растения. Независимо от това решенията за внос и преработване на семена от ГМО ще продължат да се вземат на равнището на ЕС. С оглед на това следва да обсъдим дали да не бъде въведен специален етикет за продукти, които не съдържат ГМО. Такова етикетирание трябва да е ясно и разпознаваемо навсякъде, така че европейските потребители да знаят, че продуктът, който купуват, не е бил произведен от животни, хранени с генетично модифициран фураж. Ето защо е добре да помислим за специален дизайн на такъв етикет.

**Traian Ungureanu (PPE).** – (EN) Г-н председател, бих искал да припомня на Парламента, че преди една година в Република Молдова злоупотребите на комунистите бяха посрещнати с народно въстание. Протестите доведоха на власт проевропейска коалиция и една година по-късно новото правителство е доказало своята европейска позиция. Молдовското правителство се нуждае от незабавна подкрепа от ЕС, като има три начина, по които европейската подкрепа може да помогне на Молдова: бърза финансова помощ, отмяна на визовия режим и сключване на споразумение за асоцииране.

Трябва също така да спомена тук случая с журналиста Ernest Vardanian, който беше задържан, лишен от право да общува с външния свят и обвинен в държавна измяна от така наречените власти в Приднестровието. Това е сериозно нарушение на правата на човека. Призовавам върховния представител по въпросите на външните работи и ръководителя на делегацията на ЕС в Молдова да предприемат неотложни действия за незабавното освобождаване на задържания журналист.

**Anna Záborská (PPE).** – (SK) Г-н председател, г-н генерален секретар, г-н член на Комисията, сега трябваше да представя подготвеното от мен изказване, но настъпиха някои извънредни обстоятелства. Знаем, че метеорологичните условия не позволиха на всички да се срещнем тук, в Страсбург, без затруднения. Това причини много стрес и безпокойство на редица членове и служители на ЕП.

Бих искала да се възползвам от тази възможност, за да благодаря на Вас, г-н председател, и също на Генералния секретариат под ръководството на Klaus Welle за това, че не оставихте нищо на случайността и ни осигурихте възможно най-добри условия на работа.

От първите дни на проблема с въздушния транспорт Парламентът започна да работи за реорганизиране на превоза до Страсбург и аз бих искала да изкажа искрена благодарност от името на онези, които не успяха да присъстват днес. Благодаря Ви много.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Г-н председател, опитах се по-рано да привлека Вашето внимание, докато говорехте за новите правила във връзка с едноминутните изказвания. Вие, който идвате от Полша, сигурно знаете какво означава да има различни категории хора и парламентаристи. Бих искал обаче да помоля хората от последните редове също да бъдат взети предвид във връзка с процедурните въпроси.

Имам няколко конкретни въпроса. Първо, може ли, ако обичате, да ми поясните онова, което казахте преди малко, а именно дали, когато говорите за следващите две месечни сесии, имате предвид следващите две месечни сесии в Страсбург или включвате и сесията в Брюксел?

Второ, какво ще направите, ако – както се случи сега – членовете на Парламента не могат да присъстват, независимо по каква причина, дори и да се поискали да се изкажат? Може би ще има още няколко минути по процедурата с вдигане на ръка?

Трето, в духа на тази нова организация, която може само да се приветства, бихте ли започнали още днес, като прочетете имената на тези 30 членове на ЕП, на които възнамерявате да дадете думата днес?

**Председател.** – Благодаря Ви за бележката. Новите правила ще започнат да се прилагат от заседанието в Брюксел. Месечната сесия в Брюксел ще бъде първата, която ще се проведе по новите правила.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Г-н председател, проблемът с бездомните кучета в Румъния за пореден път е на дневен ред в резултат на планираната отмяна на забраната за убиване на тези кучета, действаща от 15 януари 2008 г. Радвам се, че Румъния отново се въздържа от изпълнението на тези планове. Избраната сега алтернатива обаче, а именно настаняването на кучетата в големи приюти за животни, също не е решение. Единственото разумно нещо, което може да се направи, е да се въведе програма за кастрация. Румъния обаче отказа да направи това. Когато се стигне до такъв въпрос — както и до всеки един въпрос във връзка със защитата на животните — Европейският съюз наистина трябва да предприеме нещо, и то своевременно.

Г-н председател, това беше моето едноминутно изказване. Искях да използвам оставащото ми време, за да обясня още веднъж какво исках да кажа преди.

**George Sabin Cutaș (S&D).** – (RO) Г-н председател, когато Саймън Кузнец, съзателят на понятието за „брутен вътрешен продукт“, призна колко трудно може да бъде измерването на благосъстоянието на една нация само на основата на националния ѝ доход, едва ли си е представял, че ще трябва да изминат 75 години, преди петима носители на Нобеловата награда да започнат да работят по комплекс от мерки, които да осигурят по-точна оценка на икономическите постижения и националния продукт, отколкото предлаганата от БВП. Този макроикономически показател не отчита качеството на продуктите, не измерва устойчивия икономически растеж и изключва други фактори, като натуралните стопанства, домакинската работа и доброволческата дейност.

На основата на резултатите от работата на тази комисия, обобщени в доклада Stiglitz, е изготвено предложение за усъвършенстване на системата на националната статистика, по-точно определяне на качеството на живота и включването на устойчивото развитие в изчисляването на показателя за икономически и социален напредък.

В този контекст считам, че трябва да имаме координирана система в целия Европейски съюз за измерване на качеството на живот, степента, до която може да се поддържа икономическото развитие и не на последно място, социалните неравенства. Тази стъпка ще свидетелства, че сме научили урока си от рецесията, която ни се отрази толкова тежко.

#### ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛСТВОТО НА: г-жа КОСН-МЕНРИН

*Заместник-председател*

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – (ES) Г-жо председател, миналата седмица съдът постанови, че закриването на издавания на баски език вестник „Egunkaria“, за което говорих тук преди няколко седмици, е несправедливо, незаконно и произволно.

В решението се казва, че нито испанската Конституция, нито Наказателният кодекс допускат закриването на вестник и че цялото обвинение е било изградено на предпоставката, че защитата на баската култура означава сътрудничество с ЕТА, което е абсурдно. Там се посочва, че обвиняемите са напълно невинни, не членуват в ЕТА, вестникът не е финансирал ЕТА, нито пък ЕТА е финансирала вестника. В решението също така се изтъква, че задържаните са били оставени без връзка с външния свят и при недостатъчен съдебен контрол, което придава достоверност на твърденията на задържаните за малтретиране и изтезание.

Във връзка с това искам да отправя две искания. Бих искала да си вземем бележка за последиците от демагогията и манипулацията на чувствата, както и от прибързано приетото законодателство в една демокрация, както и за факта, че в Испания основните медии и основните партии обвиниха всички нас, които се противопоставихме на тази несправедливост, в сътрудничество с ЕТА. Бих желала също така всички ние да работим заедно, за да се въздаде правосъдие на жертвите и случаят да бъде справедливо приключен.

**Michail Tremopoulos (Verts/ALE).** – (EL) Г-жо председател, през миналия февруари докладът на Европейската комисия за световните пазари на незаконни наркотици от 1998 г. насам, издаден от Reuter и Trautmann, беше представен пред Европейския парламент. Този доклад е ценна база данни и неговите заключения потвърждават някои оценки, изготвени понастоящем във връзка с неефективността на политиките за упойващите вещества в Европейския съюз и на глобално равнище.

Основното заключение е, че настоящите политики са се провалили в основната си цел, а именно, да намалят търсенето и доставянето на незаконни вещества, и са ключов фактор за увеличаване на вредите за индивидуалните потребители, тяхното обкръжение, икономиката и обществото.

През 2004 г. Европейският парламент одобри пакет от препоръки, като например доклада Catania. Ето защо ние призоваваме за ново разглеждане на този въпрос в по-широка рамка, за да се намалят вредите за потребителите.

**Ryszard Czarnecki (ECR).** – (PL) Г-жо председател, моят народ беше сполетян от огромна трагедия. Загинаха президентът, управителят на Централната банка и редица военачалници. Погребението на президента и на неговата съпруга беше вчера. Бих искал да изкажа благодарност за изразената солидарност от много държави-членки на Европейския съюз. Понятието за европейска солидарност вече се е доказало и за нас, поляците, то е изключително важно. Президентите на Чешката република, Словакия, Унгария, Германия, Литва, Латвия, Румъния и Словения, както и министър-председателят на Естония, присъстваха на погребението. Съжалявам, че председателят на Съвета и председателят на Европейската комисия не бяха там. Те не успяха да дойдат, но министър-председателите на Азербайджан, Армения и Грузия например дойдоха, а имаха повече да пътуват. Бих искал да благодаря на всички, които присъстваха, за този израз на съпричастност.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Г-жо председател, позволете ми в рамките на една минута да направя няколко коментара във връзка със Сърбия. Амбициите на Сърбия за присъединяване към ЕС изглежда служат като благоприятен стимул за страната. Във всички случаи тя неотдавна официално се извини за геноцида в Сребреница – което със сигурност не може да се каже за спорната страна кандидатка Турция, където тегне заплахата от санкции, ако някоя страна дори само дискутира въпроса за геноцида над арменците.

Според мен тълкуването на критериите от Копенхаген е произволно, ако Белград се обвинява в недостатъчно сътрудничество с Международния наказателен трибунал в Хага, а същевременно на нарушенията на правата на човека в Анкара се гледа като на маловажни.

Същевременно не е ново за Европейския съюз да прилага двойни стандарти. В Босна няколко етнически групи ще бъдат вкарани в една мултикултурна държава, докато в Косово изведнъж става законно една етническа група да се отдели от съществуваща държава.

За разлика от Турция, Сърбия в историческо, духовно и културно отношение е част от Европа и е ключова държава за сигурността на Балканите. Разбира се, не бива да повтаряме грешките, извършени във връзка с прибързаното присъединяване на България и Румъния. Всички критерии за присъединяване трябва непременно да бъдат изпълнени, но Сърбия е европейска държава и трябва да стане част от Съюза.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Г-жо председател, неотдавнашното разбиване на важна терористична група в Гърция ни припомня, че насилието и заплахата за демократичните институции не признават граници и съществуват навсякъде.

Важно е да не забравяме, че настоящата икономическа криза и поражданият от нея песимизъм у гражданите подхранват агресия и водят до насилие. Всички знаем, че насилието е наказуемо, независимо от формата и произхода му. Трябва обаче да се съгласим и да наблегнем повече на значението на превенцията, защото тя е по-важна от лечението. Ето защо трябва да придвижим напред в дневния ред въпросите, свързани със SWIFT, PNR и укрепването на Европол и Евроюст.

Като имаме предвид това, от жизненоважно значение е да коригираме хроничните социални патологии, които породят насилие. Трябва да нанесем удар върху бедността и безработицата. Вече няма за кога да се бездейства. Последния път, когато европейските лидери се отдръпнаха от социалните предизвикателства на трудните икономически времена, континентът затъна в дълбините на омразата и тоталитаризма.

**Jens Geier (S&D).** – (DE) Г-жо председател, госпожи и господа, бих искал да привлека вниманието на Европейската комисия и на парламента към обезпокоителните промени в цените на суровините. Дуисбург, където са най-големите стоманолепярни заводи в Европа, е в моя избирателен район. Там, както и в други стоманодобивни обекти в ЕС, работниците са много загрижени за работата си, тъй като тримата големи доставчици на желязна руда предизвикват 100% увеличаване на цените за стоманодобивната промишленост. Занапред цената на рудата ще се търгува на Лондонската борса за метали, вместо – както по-рано – да се постига сигурност в цената чрез дългосрочни договори за доставка. Работниците и техните профсъюзи се опасяват, че това ще доведе до извънредно голямо повишаване в цената на основния материал – стоманата. Това се случва в момент, когато потенциалните области за икономии чрез програми за намаляване на разходите и съкращаване на работната сила, особено след последните реструктурирания в стоманодобивната индустрия, са напълно изчерпани. За да привлечат вниманието към тази ситуация, работническите съвети и германският Индустриален съюз на работещите в стоманодобива отправиха апел от името на Дуисбург до канцлера Меркел и до председателя Барозу. Бих искал Комисията да отговори на този апел.

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** — (EN) Г-жо председател, пътниците, чиито планове за ваканция бяха провалени от вулканичната пепел, се сблъскват с объркване по повод на застраховките.

Независимо че авиокомпаниите ще възстановят средствата или ще пренасрочат полетите съгласно директивата за правата на пътниците във въздухоплаването, на много пътници се налагат разходи за хотел и наемане на автомобили, а може би и за алтернативни полети, но би трябвало някои застрахователни пътнически полици да плащат за загубите.

Някои претендират, че това е непреодолима сила, но аз бих призовал тези компании да бъдат прагматични, разумни и да преразгледат решението си, като се има предвид, че и аз – също като много други – имам множество избиратели по летища в различни части на света, където престоят им струва пари, с каквито те не разполагат.

Разбирам, че е в ход преразглеждане на директивата за пакетните пътувания, и това трябва да се извърши без отлагане.

В заключение, от основна важност е тази директива за пътуванията да осигури стандартен набор от правила, които да се прилагат към подобни ситуации. Дори на този етап бих призовал Комисията да разгледа това.

**Claudio Morganti (EFD).** – (IT) Г-жо председател, госпожи и господа, бих искал да предложа тук, в демократичното сърце на европейските институции, кратък преглед на окончателното въздействие на европейските интервенции върху общностите, регионите и отделните хора.

Смятам, че ние трябва да решим дали да представяме универсалистко и глобалистко виждане или, напротив, да запазваме приноса и идентичността на всеки индивид. Според мен вторият вариант е за предпочитане; касае се за широко виждане, в което по-индивидуални измерения, произтичащи от конкретни призвания и традиции, също имат своето място и своето достойнство.

Нека например да разгледаме въздействието на директивата за услугите от 2006 г., така наречената директива Болкенщайн, върху италианския балнеокурортен сектор. Не вярвам, че трябва в името на предполагаемо по-ефективна глобална система да принесем в жертва културата и традицията на гостоприемство, с които винаги са се отличавали местните общности.

Считам, че от икономическа гледна точка малките предприятия са най-истинското изражение на културната идентичност на местните общности и затова трябва винаги да бъдат защитавани.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Г-жо председател, в наши дни не е лесно да си пламенен проевропеец. Бих искал днес да посоча проблема с Евростат. Оказа се, че Евростат е много по-наясно с реалното положение в Гърция, отколкото се смяташе. Съществуват доклади, от които са публикувани само части и които разкриват случаи на измами още от 2002 г., а разбира се, съществува и големият доклад от 2008 г. Същевременно остава напълно неясно къде отиват тези доклади, какви са техните въздействия и от кого може да се потърси отговорност за тях – в случая за това, че по тях не е предприето никакво действие.

Ето защо бих искал да предложа на този етап да работим конструктивно с Евростат, и то не само с оглед на скандалните практики, каквито, разбира се, са съществували и в миналото. Следователно моето предложение е Комисията да предприеме действия, за да се гарантира независимостта на Евростат и да се предостави на гражданите информацията, от която имаме толкова голяма нужда за коренна промяна на нашата демокрация.

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – (PT) Днес ние се сблъскваме с природно бедствие с непредвидими последици. Науката ни дава възможност да изчислим последиците от частиците в атмосферата за въздухоплавателните апарати и системите за авионика с разумна степен на точност. Науката също така ни позволява да изчислим движението на тези частици в атмосферата с разумна степен на точност. Министрите на транспорта от ЕС се срещат днес, за да решат как да се справят със ситуацията с въздушния транспорт. Заклученията от тази среща трябва да се основават на научни познания и на принципа на предпазните мерки. Икономиката не може да е с приоритет пред безопасността на хората. Европа трябва да продължи да функционира като бастион на безопасността и качеството на живота. Ние обаче се надяваме на бързи и прагматични решения за алтернативни транспортни системи по суша и море.

През последната година се сблъскахме с редица кризи, природни бедствия и епидемия; с оглед на всичко това...

*(Председателят отнема думата на оратора)*

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Г-жо председател, в края на годината се очаква да влезе в сила Третата директива за пощенските услуги, която напълно ще дерегулира този пазар. Последиците от икономическата и финансова криза са добре известни, включително на пощенския пазар.



Въздействията на кризата се увеличиха след прилагането на директивата в държавите-членки, където пощенският пазар беше напълно дерегулиран. В този сектор равнището на съкращенията и намаляването на доходите на останалите на работа служители са по-високи от средните. Налице е и намаляване на броя на сделките, увеличаване на пощенските тарифи, без да споменаваме лишаването на гражданите, живеещи в труднодостъпни населени места и области, от средство за комуникация и универсална услуга.

Смятам, че социалните последици от прилагането на тази директива трябва да станат обект на оценка. Наш дълг е да възпрепятстваме случаите на социален дъмпинг. Настоятелно призовавам съответните европейски институции да разгледат възможността за прилагане на поне двегодишен мораториум върху предвидените за изпълнение на директивата срокове с някои вариации във всяка от останалите държави-членки.

**Cristian Dan Preda (PPE).** – (RO) Бих искал да говоря днес за извънредно деликатната ситуация, в която се намира журналистът Ернест Варданян. Той беше арестуван от режима на Игор Смирнов в самопровъзгласилата се Приднестровска република.

Ернест Варданян е обвиняван в държавна измяна и шпионаж, което е не само абсурдно, а и напълно смехотворно. Действително, на журналиста е отказано освобождаване срещу гаранция и той е държан при ужасни условия. Бих искал да кажа, че това се използва от властите в Тираспол, за да сплашват Кишинев във време, когато новото правителство, поело властта след изборите миналата година, има желанието да се доближи до Европейския съюз, а също така да разреши конфликта в Приднестровието.

Призовавам за незабавно и безусловно освобождаване на журналиста Ернест Варданян и настоятелно апелирам към властите в самопровъзгласилата се Приднестровска република да влязат във връзка с Кишинев за решаване на конфликта там.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Финансовата и икономическа криза засегна най-тежко най-бедните. За да посрещне техните нужди, Европейският съюз обяви 2010 г. за Европейска година за борба с бедността и социалното изключване. Смята се, че в Европа над 40 милиона души живеят в бедност, а още близо 40 милиона са застрашени от бедност. Особено достойно за съжаление е, че една четвърт от тази бройка – 20 милиона – са деца. Проблемите, с които им се налага да се сблъскват, засягат не само липсата на храна, медицински грижи и облекло, но най-вече липсата на перспектива за подобряване на положението и изход от бедността. Осигуряването на високо равнище на образование е най-важната стъпка, която може да помогне за промяна на това трагично положение. Тази необходимост може да се види особено ясно в малките градове и селските райони, които са много далеч от академичните центрове. Ето защо смятам, че ключовото решение за промяна е да се увеличи финансирането за стипендии за обучение на млади хора, произхождащи от бедни семейства.

**Derek Vaughan (S&D).** – (EN) Г-н председател, приветствам днешното разискване по въпроса за кризата във въздухоплаването, тъй като не трябва да забравяме, че тя оказва въздействие не само върху Парламента, но и върху хората и бизнеса из цяла Европа. Това става във време, когато Европа, или по-голямата част от Европа, се възстановява от дълбока рецесия. Обединеното кралство, както и много други страни – не всички обаче – се възстановява от тази рецесия, и то благодарение на това, че когато пазарът се срине, правителството се намеси, вместо да остане настрана, както искаха някои.

През следващите няколко седмици в Обединеното кралство ще излязат много икономически статистики и смятам, че повечето от тях ще са положителни. Това е благодарение на намесата на правителството. Смятам, че е важно за институциите на ЕС също да се намесват в неблагоприятни за икономиката моменти. В бъдеще всички институции на ЕС следва да гарантират, че нашите бюджети са насочени към подпомагане на отделните индивиди и предприятия да преодолеят тежките икономически времена, и да планират възстановяването.

**Diogo Feio (PPE).** – (PT) Въпросът, който повдигам на пленарната сесия днес, е за бюджетната позиция на различните държави-членки. Правя това сега, след като срокът за представяне на програми за стабилност и растеж изтече. Тези програми прогнозират средно- и дългосрочните позиции на различните държави-членки. В конкретния случай с моята собствена страна, Португалия, Комисията отбеляза, че представената програма е рискова. Това е обезпокоителен знак за пазарите, но това беше преди всичко знак, че програмата е била насочена към стабилността и доброто състояние на публичните сметки, доколкото е също така важно да се мисли по въпроса за растежа. Тук представените от моята страна статистически данни отново са незадоволителни и за съжаление все още не се вземат под внимание въпроси като опростяването за предприятията и положението с данъчната конкурентоспособност.

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – (EN) Г-жо председател, това всъщност беше преди две изказвания, но аз бих искал да попитам господина там, който препоръчваше намеса на ЕС, как според него ЕС трябва да се намеси срещу вулканичната пепел.

**Председател.** – Уточняващи въпроси с вдигане на синя карта не са разрешени по време на едноминутните изказвания. Така че това не е процедурен въпрос. Може би Вашият колега може да отговори на въпроса Ви индивидуално, но във всички случаи не по време на пленарното разискване.

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – (FR) Г-жо председател, бих желала да се погрижите да има равновесие между мъжете и жените, когато дават думата. Вие дадохте думата пет пъти поред на мъже.

**Председател.** – Благодаря Ви много. Както можете да си представите, за мен като председател на групата на високо равнище за равнопоставеност на половете и многообразие равнопоставеността е много важна. Ние имаме списък на ораторите и действително се опитахме да го направим балансиран. А това, кой получава възможност да се изкаже по време на разискването, зависи несъмнено и от това, кой действително присъства.

С това разглеждането на тази точка от дневния ред приключва.

## 16. Правомощия за законодателно делегиране (разискване)

**Председател.** - Следващата точка е докладът на г-н Szájer – от името на комисията по правни въпроси, относно правото на делегиране на законодателни правомощия (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

**József Szájer, докладчик.** – (HU) Г-жо председател, г-н Шеврович, много оратори започват изказванията си в Парламента с това, че тяхната тема е важна, много важна или дори сред най-важните. Аз също искам да кажа това, но с много повече основания от мнозина други, тъй като въпросът, който разискваме в момента – правото на Парламента да делегира законодателни правомощия на Комисията, вероятно е най-важното, но често пренебрегвано нововъведение в Договора от Лисабон.

Критиците на Договора от Лисабон говореха за демократичен дефицит. Госпожи и господа, бих искал да кажа, че това изменение – гаранцията за правото на Парламента да делегира законодателни правомощия – е едно от най-значителните разширявания на компетентността на Парламента. Това означава, че представителите, избрани пряко от гражданите, отсега нататък ще могат, в Парламента и чрез техните законодателни правомощия, да упражняват контрол и да налагат вето на резолюциите и решенията за прилагане, внасяни от Европейската комисия. С други думи този елемент от Договора от Лисабон, който често е посочван във връзка с разширяването на правомощията на Парламента, а именно, че има значително увеличаване на броя на процедурите на съвместно вземане на решение и че областите, в които Парламентът може да участва, са разширени, представлява, заедно с въпроса за правото на Парламента да делегира законодателни правомощия, не само количествено, но и значително качествено разширяване. С други думи отсега нататък, в резултат на продължително разискване и борба, която се води дълги години и която продължава да се води от членовете на Европейския парламент, имаме гаранции, че решения, взети от Европейската комисия, които не попадат в нейната компетентност, но са приети чрез правомощия за законодателно делегиране, ще бъдат контролирани от Парламента. Разбира се, мнозина ще кажат, че формално погледнато този контрол съществуваше и преди това. В известен смисъл това е така, но при крайни срокове и при обстоятелства, и като резултат от законодателно и междуинституционално сътрудничество, които не даваха възможност за ефективен контрол. Бих искал да насоча вниманието ви и към факта, че тази нова възможност, а именно член 290 от Договора от Лисабон, също така ще преобразува работата на Парламента в бъдеще, още повече ако ние, членовете на Парламента, се отнесем сериозно към тези правомощия и действително съумеем да вземем решения по тези въпроси.

Ако наблюдаващите отвън и неспециалистите в тази област трябва също да разберат за какво става въпрос, тъй като това е технически много сложен въпрос, но той засяга демократична институция и цели да отстрани така наречения демократичен дефицит в Европа, трябва да подчертаем следното: въпросът се заключава в това, че Парламентът и Съветът, двата законодателни органа на Европейския съюз, не могат сами да разглеждат всеки отделен въпрос. Парламентът провежда заседания ежесечно, а понякога възникват обстоятелства, както в настоящия момент, когато заседаваме, но не можем да гласуваме, въпреки че Парламентът трябва все пак да упражни контрол върху въпросите, с които се занимава Съветът или Комисията съгласно делегираното законодателство. Отсега нататък това ще бъде възможно.

В моя доклад се постарях ясно да посоча, че Парламентът настоява да има тези права. Няма да приемем никакво допълнително задължение, което излиза извън рамките, посочени в договора. Няма да го приемем, защото искаме да упражняваме правата си цялостно и считам, че европейската демокрация ще бъде укрепена в резултат на това. За да постигнем това, разбира се, е необходимо тясно сътрудничество с Комисията и Съвета, но не трябва да забравяме, че сега компетентността принадлежи на законодателите и следователно на Парламента и на Съвета. Искам да благодаря на всеки един, на всички колеги, за сътрудничеството по този сложен въпрос и също така да пожелаая на Парламента в бъдеще да се възползва пълноценно от новите си правомощия.

**Марош Шевчович**, *заместник-председател на Комисията*. – (EN) Г-жо председател, в началото искам да благодаря на г-н Szájer за високото качество на доклада, защото в Комисията ценим изключително много подкрепата, засвидетелствана от Парламента за хоризонталния подход към делегираните актове.

Законодателят, разбира се, има пълната свобода да регулира всички въпроси, свързани с делегираните актове във всеки един основен акт, но са необходими известни насоки, за да се избегне непоследователен подход.

Това беше целта на съобщението на Комисията, направено през декември – да посочи на законодателя каква би била предпочитаната линия на действие за постигането на добър и практически подход спрямо бъдещото законодателство.

Бих искал да подчертая, че Комисията решително подкрепя идеята за общо споразумение и дори междуинституционално споразумение между трите институции относно делегираните актове, защото така ще се постигне редът, необходим при изготвяне на законодателството.

По същество мога единствено отново да посоча, че Комисията горещо приветства доклада. Може и да имаме известни несъгласия по определени въпроси, но споделяме едни и същи цели. Желая точност, ефективност, прозрачност и ясен и справедлив баланс на властта.

Ако ми позволите да бъда малко по-конкретен, ще направя съвсем кратки коментари по определени части на доклада.

По отношение на ограничителното естество на член 290, по-специално на втория параграф, становищата ни се различават в известна степен по отношение на средството за контрол на законодателя, упражняван върху делегираните актове, но не бихме искали да навлизаме в правни спорове, тъй като считаме, че важното е да търсим практически решения, що се отнася до конкретно законодателство.

По отношение на продължителността на делегирането на правомощие, горещо приветстваме и силно подкрепяме идеята за мълчаливо подновяване, както е посочено в този доклад, защото считаме, че е много конструктивна и можем да кажем, че някои решения от такова естество вече са намерили място в няколко законодателни документа.

Искам да направя още един конкретен коментар относно продължителността на правото на възражение. И по този въпрос имаме съгласие, защото повечето от нас споделят становището на докладчика за стандартен срок от два месеца с възможност да бъде удължен с два допълнителни месеца, който може да бъде окончателно определен в общо споразумение между нашите три институции, което се надяваме, че ще изготвим бъдеще. Считам, че вече имаме поне 10 положителни примера за практическото приложение на това в текущата законодателна работа.

По отношение на процедурата по спешност, няколко ясни примера от миналото показват, че съществуват проблеми, свързани с безопасността на храните и безопасността на играчките например, които понякога налагат много спешна процедура и затова считаме, че трябва да създадем нещо още по-спешно от предложението за ранно одобрение, направено от докладчика.

Ако ми позволите, в заключение ще говоря за привеждането в съответствие, тъй като това е много важно за Парламента и тук подкрепяме прагматичния подход, защото Парламентът, както и Комисията, вече свършиха голям обем от работа, свързана с привеждането в съответствие на над 250 основни законодателни акта, които бяха приведени в съответствие съгласно прагматичния подход.

Считаме, че сега приоритет следва да бъдат областите, в които до този момент не сме постигнали съответствие с процедурата по регулиране с контрол преди влизането в сила на Договора от Лисабон. Считам, че трябва да се съсредоточим върху тях. Повтарям, това е мащабна задача, но вече обмисляме как да подходим по най-прагматичния и гъвкав начин.

**Jo Leinen**, докладчик по становището на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните. – (DE) Г-жо председател, г-н член на Комисията, Европейският парламент очакваше този момент отдавна, а именно – Парламентът да има равностойни с тези на Съвета права по отношение на контрола на делегирането на законодателни правомощия. И за да дам пример по въпроса: през 2008 г. имаше 6 000 делегирани акта, с други думи огромно количество нормативи, които бяха превърнати в един вид вторично законодателство от Комисията и чрез старата процедура по комитология. Парламентът имаше съвсем малки права в този процес. Бяхме уведомявани, но не бяхме съзаконотатели. Сега Договорът от Лисабон променя това.

Що се отнася до контрола върху делегираните актове, имаме равностойни права с тези на Съвета и също така искаме да се възползваме максимално от нашата равнопоставеност. Това, г-н член на Комисията, означава, че, когато казвате, че процедурата по спешност е възможна, то тогава ще трябва да получим и информация възможно най-скоро. Искаме да получаваме информация веднага щом я получи Съветът.

**Carlos Coelho**, от името на групата PPE. – (PT) Считам, че с основание мога в началото да поздравя г-н Szájer за отличния доклад, който ни представи. Както съвсем точно беше казано, Договорът от Лисабон укрепва правомощията на Европейския парламент и създава правила за упражняване на демократичен контрол. Ето защо считам, че Парламентът заслужава двойни поздравления: не само за отличния доклад на г-н Szájer, който току-що споменах, но също така и защото новите правила отменят старата система „комитология“, която толкова често сме критикували в Парламента.

Сега имаме член 290 от Договора от Лисабон и искам да отбележа, че докладът на г-н Szájer предлага няколко начина на работа, които запазват прерогативите на Парламента. С тази нова разпоредба Парламентът може да се съсредоточи върху съществени законодателни актове и да предостави на Комисията диапазон на гъвкавост да изготви несъществени законодателни актове в сроковете, определени от законодателя. Както г-н Leinen правилно каза, сега имаме права, равностойни с тези на Съвета и следователно Парламентът не се намира в подчинена позиция.

Г-жо председател, бих искал да подчертая няколко аспекта от доклада на г-н Szájer, които считам за особено важни. Първият е идеята да отхвърлим всички разпоредби, които налагат на законодателя допълнителни задължения извън тези, които вече се съдържат в член 290. Второ, Комисията трябва да осигури ранно и непрекъснато предаване на информация и съответни документи. Трето, сроковете следва да текат едва от момента, в който текстът е получен на всички езици – повтарям, на всички езици. Последният аспект е, че трябва да се вземат предвид периодите на парламентарна ваканция.

**Eva Lichtenberger**, от името на групата VERTS/ALE. – (DE) Г-жо председател, често подценяваните структурни проблеми, свързани с отношенията в рамките на „институционалния триъгълник“, са обобщени действително много добре в доклада на г-н Szájer. Сътрудничеството беше изключително конструктивно и аз също бих искала да изкажа искрената си благодарност за това.

Чрез Договора от Лисабон създадохме нови отношения, като тези нови отношения не трябва отново да бъдат подкопавани от задкулисни игри. Всъщност това е основният въпрос в тази връзка. Тук целта беше Европейският парламент да има равностойни права с тези на Съвета, включително и по отношение на делегираните актове, и да се гарантира, на първо място, че е целесъобразно, и второ – че може да бъде гарантирано в хода на процедурата.

Следователно въпросите от първостепенна важност за нас са да бъдат създадени подходящите условия, например като ни се осигури пряк и своевременно достъп до документите, за да вземем необходимите решения, и второ, да няма процедури, които се извършват въз основа на „общо споразумение“, а вместо това да имаме споразумения, които са фиксирани и не могат да се влияят от политическа субективност или от конюнктурния политически дневен ред.

За тази цел са ни необходими ясни, логични правила, чрез които да можем на практика да защитаваме правата на Парламента, а не просто да знаем на теория, че такива съществуват. Благодаря Ви, г-н Szájer. Сътрудничихме си отлично и се надявам, че ще можем да разчитаме на него и за да постигнем целите за нашите колеги в Парламента.

**William (The Earl of) Dartmouth**, от името на групата EFD. – (EN) Г-жо председател, докладчикът основателно спомена за демократичен дефицит. В елитарната структура, каквато представлява Европейският съюз, е налице демократичен дефицит, който се е увеличил, увеличава се и след Договора от Лисабон ще се увеличи още повече. Трябва да признаем, озадачен съм, че докладчикът, въпреки ораторската му дарба, счита, че член 290 е решение.

Тълкуването ни на член 290 е, че той предоставя на Комисията възможността да допълва или изменя законодателството. Такава възможност е доста неясна и твърде обхватна, и може да бъде тълкувана неограничено. Според нас гаранциите срещу неправомерното използване на правомощия, които този член делегира на Комисията, определено са недостатъчни. В своя отговор, предполагам, докладчикът би коментирал защо според него те са достатъчни. Това следователно води до допълнително прехвърляне на правомощия от избрания Парламент на неизбраната Комисия, независимо какво се твърди, че посочвал Договорът от Лисабон.

Винаги сме поддържали становището, и продължаваме да го поддържаме, че на Договора от Лисабон липсва демократична легитимност най-вече защото трите основни политически партии в Обединеното кралство обещаха да го подложат на референдум, но всички те по типичен начин отстъпиха от това си обещание. Ето защо член 290 е продукт на нелегитимния Договор от Лисабон. Той задълбочава демократичния дефицит – любопитно ми е да чуя от докладчика защо според него това не е така – и следователно трябва да му се противопоставим.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Г-жо председател, като ревностен поддръжник на европейската идея аз бях против Договора от Лисабон, именно защото той открива път за доводите, които чуваме преди малко, и именно защото той не създаде за бъдещите поколения яснотата и недвусмислеността, които така силно желая. Аз обаче съм реалист и казвам, че ще трябва да го приемем такъв, какъвто е. Важно е още веднъж изрично да повторим, че тълкуването на този член, член 290, може да е, че не само Съветът, но и Парламентът може да отхвърля съответното делегиране еднолично и по относително прост начин. Ще трябва да си припомним това нееднократно.

Разбира се, казаното от г-н Leinen също е вярно, а именно, че сега вече имаме хиляди законодателни актове, които попадат в една зона на неопределеност, що се отнася до тяхната разбираемост, а това от своя страна налива вода в мелницата на антиевропейски настроените, противниците на европейския проект – проекта за един Европейски съюз, който следва да бъде работещ в областите, в които ни е така необходим. Повтарям, това е много тясно свързано с прозрачността. Ето защо ми се струва, че е изключително важно в параграф 10 да бъде предложено споразуменията за предаване на документи, наред с другото, да е необходимо да бъдат изрично пояснени.

Много от нас са запознати със Закона за свободата на информацията и много от нас имат опит с това, как се работи в Съединените американски щати. Защо тогава просто не „изкопираме“ и не дадем възможност на гражданите, а и на самите нас в Парламента, за получаване на съответните документи независимо, а не по нечие благоволение и посредством масирана намеса от политически групи? Защо не го превърнем в право, като имаме предвид, че вече сме поели риска да имаме хиляди делегирани законодателни актове? В този контекст бих казал да продължим с добрата работа. Ще бъдем конструктивни партньори по пътя към коренна промяна на демокрацията.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Г-жо председател, г-н член на Комисията, по отношение на процеса на делегиране на изпълнително правомощие на Комисията, Договорът от Лисабон внася някои нови елементи. Всъщност член 290 се отнася тъкмо до това. В действителност делегираните актове са актове от общ характер, които могат да променят несъществени аспекти от основния законодателен акт, предоставяйки мандат за делегиране на изпълнително правомощие на Комисията.

Това на практика дава мандат, заедно с продължителността на делегирането, за определяне на времевата рамка, през която Парламентът и Съветът ще имат право да възразят, както и условията за оттегляне на мандата. Парламентът и Съветът упражняват контрол, но само след като делегираните актове са вече приети. Делегираните актове могат също така да бъдат публикувани във времевата рамка, в която Европейският парламент и Съветът имат право да възразят. От Вас, г-н член на Комисията, искам обаче да гарантирате и по-голяма прозрачност по време на изготвянето на делегираните актове.

**Марош Шевчович, заместник-председател на Комисията.** – (EN) Г-жо председател, позволете ми да отговоря на бележките на уважаемите колеги. Напълно съм съгласен с г-н Leinen, че Договорът от Лисабон внесе мащабни промени. Това беше подчертано от докладчика, г-н Szájer. Бих искал да ви уверя, че това ни е добре известно и че ще използваме процедурата, зачитайки максимално законодателя, защото това е много важно за отношенията между нас и за доброто ни сътрудничество.

По отношение на спешността и процедурите по спешност, бих искал да уверя всички ви, че ще прибегваме до нея само при изключителни, извънредни случаи. Наясно сме, че ако злоупотребим с този инструмент, това ще доведе до много трудни взаимоотношения, а това съвсем не е нашата цел.

Що се отнася до коментарите на г-н Coelho и г-жа Lichtenberger, вас също искам да уверя, че ще направим всичко по силите си, за да гарантираме и да ви осигурим на ранен етап преписи на всички документи, в момента, в който ги получи и Съветът, а така също и всички необходими преводи. Известно ни е, че Договорът от Лисабон въведе тази много важна промяна, според която по отношение на законодателни и финансови въпроси Европейският парламент има права, равностойни с тези на Съвета.

Също така планираме да развием нов вид сътрудничество, при което Европейският парламент ще участва в подготвителната работа по делегираните актове, като искаме това да става на много стабилна основа. Ето защо ще откриете и израз на това ново взаимоотношение в рамковото споразумение, по което в момента водим преговори между Комисията и Европейския парламент.

Продължавам по коментарите на граф Dartmouth и г-н Martin относно неограничените правомощия, които член 290 може да предостави на Комисията, но не считам, че това е така, защото тъкмо вие в ролята на законодател ще решавате дали да делегирате (или не) правомощия на Комисията. Вие, законодателят, сте тези, които имат възможност да оттеглите това правомощие или да направите възражения по предложенията, които ще бъдат внесени от Комисията. Ето защо не приемам, че навлизаме в зона на неопределеност, тъй като считам, че правомощията на законодателя са посочени пределно ясно в договора, а Комисията, разбира се, ще се съобрази с това.

**József Szájer, докладчик. – (HU)** Искам да благодаря на уважаемите членове на ЕП за настоящото разискване, защото изготвянето на този доклад стана възможно единствено благодарение на сътрудничеството между комисиите – като искам специално да спомена комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните, пред която ще стоят множество подобни задачи в бъдеще – и политическите партии. Ще добавя също така, уважаеми колеги, че това е борба. Борба с Комисията, борба със Съвета, защото се борим за нашите права. Смисълът на този доклад е ясно да потвърди, че това са нашите права и ние държим на тях. Много по-лесно е това да бъде направено, когато комисиите и колегите от другите партии ме подкрепят, за да можем ясно да заявим на нашите партньорски институции, че Парламентът ще отстоява решително становището си по тези въпроси. В същото време, за да можем да упражняваме ефективно това право, приемам думите на г-н Шевчович като поощрение, че общото привеждане в съответствие може да бъде ускорено през следващите месеци и че действително можем да разширим тези права възможно най-много. Считаме, че това е най-важно за областите, в които преди това не е съществувала процедура на съвместно вземане на решение.

Друг много съществен аспект, който споменаха моите колеги, е важноста на достъпа до информация. Този достъп трябва да бъде уреден в междуинституционално споразумение, като в момента са в ход разисквания с Комисията и със Съвета във връзка с това. Искаме обаче да знаем какво прави Съветът; какви консултации провежда по тези въпроси. Що се отнася до това, дали правата ни са разширени или намалени, госпожи и господа, моля да прочетете доклада и да направите справка със законодателството. Второто мога единствено да тълкувам в смисъл, че правата ни са разширени. До момента няхме думата, когато ставаше въпрос за това, какво се случва с правомощията, които вече сме делегирали. Парламентът на практика не участваше по никакъв начин в този процес. Изслушваха ни от куртоазия, но сроковете бяха толкова кратки, че Парламентът дори не провеждаше заседания в този период. Сега, от друга страна, можем да налагаме вето или да оттегляме тези решения, като дори не се изисква да посочваме основания – с други думи, това категорично представлява разширяване на права. Ние имаме законодателни правомощия и ние сме тези, които делегират тези правомощия на Комисията. Ето защо не мога да разглеждам това като нещо различно от разширяване на правата. Уважаеми колеги, сега само от нас зависи да решим дали да упражняваме тези права в бъдеще.

**Председател. –** Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе на следващото пленарно заседание в Брюксел.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Raffaele Baldassarre (PPE), в писмена форма. – (EN)** На първо място, искам да благодаря на г-н Szájer за изключителната работа, свършена за толкова кратко време. Делегираните актове ще бъдат от първостепенно значение за правото на Съюза и за междуинституционалното равновесие в Европейския съюз. Ето защо е от ключово значение те да бъдат изготвени и по тях да бъдат вземани решения по напълно прозрачен начин, което на практика ще даде възможност на Парламента и на Съвета да упражняват демократичен контрол върху използването на правомощията, делегирани на Комисията. За тази цел, както се препоръчва в доклада Szájer, някои въпроси ще бъдат от изключителна важност и ще трябва да се ангажираме с тях изцяло. Такива са, наред другото, възможността Европейският парламент да оттегли делегирането по всяко време и да се увери, че на Парламента и на Съвета са предоставени равностойни права по отношение на тяхното участие в процеса на делегиране. Накрая, бих искал да подчертая, че приоритет на Комисията следва да бъде

представянето на всички законодателни предложения, необходими за адаптиране на правото на Европейския съюз към разпоредбите на членове 290 и 291, включително правото на Съюза да се адаптира в областите на политиката, които, съгласно Договора от Лисабон, сега се регулират с процедура на съвместно вземане на решение.

**Zita Gurmai (S&D)**, *в писмена форма*. – (EN) Горещо приветствам извода от доклада на г-н Szájer. Дефинирането на новата законодателна система е труден и сложен въпрос. Убедена съм, че Договорът за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и по-специално членове 290 и 291 от него, укрепва демократичния характер на Съюза и рационализира неговия правен режим. Въвеждането на новата концепция за законодателни актове има сериозни последици. Докладът подчертава малките разлики между ключовите законодателни компетентности и подробния механизъм на работата между тях. Истинският въпрос е: ако Европейската комисия получи повече законодателни компетентности и по-широки законодателни правомощия, което означава незабавно повишено участие в интересите на Общността, какви контролни механизми следва да бъдат въведени в полза на Съвета и Европейския парламент? Новата законодателна рамка на ДФЕС посочва инструментите, но няма какъвто и да е практически опит в тяхното адаптиране на общностно равнище. В заключение, настоятелно призовавам съзаконодателите да изготвят възможно най-скоро междуинституционално споразумение между Парламента, Съвета и Комисията относно прилагането на член 290, тъй като е налице спешна нужда от по-голяма прозрачност.

**Rafał Trzaskowski (PPE)**, *в писмена форма*. – (PL) Процедурата на делегиране, макар да остава на заден план, е много важен качествен преход, въведен чрез Договора от Лисабон. Тя следва да бъде разглеждана като изпълнение на договора, без което позицията на Парламента няма да бъде окончателно консолидирана по отношение на останалите институции в процеса на вземане на решения. Защото именно посредством тази процедура ще можем да получим пълно законодателно правомощие и роля в процеса на прилагане на което и да било законодателство. Добре ни е познато разочарованието, свързано с мъчителния процес на преговори със Съвета при процедурата на съвместно вземане на решение и за решения, при които прилагането противоречи на междуинституционалното споразумение. До този момент „комитология“ беше израз за недоверието от страна на държавите-членки към Комисията, но сега ролята на Парламента при прилагането на даден законодателен акт дава на процеса по-голяма легитимност. Парламентът и, косвено, гражданите на Европейския съюз, ще участват по-активно в процеса на приемане на закони на Европейския съюз и тъкмо по този начин следва да бъде разглеждана процедурата по делегиране. За да има смисъл от това обаче, на Парламента трябва да бъде предоставен пълен достъп до информация и по този въпрос съм напълно съгласен с останалите участници в разискването.

**Zbigniew Ziobro (ECR)**, *в писмена форма*. – (PL) Въвеждането на възможността за законодателно делегиране е насочена към това да се гарантира, че законодателството, и особено законодателството от техническо естество, ще бъде допълвано и осъвременявано, без да е необходимо всеки път да се прибегва до цяла законодателна процедура. Следователно делегирането следва да бъде разглеждано като средство за по-добро законотворчество на равнище Европейски съюз.

В същото време е от съществено значение да се гарантира подходящ контрол върху използването на регулаторни правомощия, предоставени на Комисията. Парламентът и Комисията трябва, наред с другото, да имат достатъчно време да упражнят правото на възражение срещу планираните разпоредби. Преди всичко обаче те трябва да имат подходящ достъп до документи, анализи и сведения, изготвени при подготвителната работа на проекти за делегирани актове. Само по този начин правомощията на Комисията да публикува делегирани актове ще бъдат от реална полза за подобряване на законодателния процес в Съюза, като в същото време ще бъде запазен важният контрол върху и прозрачността на действията на Комисията. От съществено значение е също така да се разработят подходящи механизми за сътрудничество между Парламента и Комисията, така че Парламентът да получава своевременно информация за подготвителната работа, която е в ход, и да е запознат обстойно с естеството на разглежданите въпроси.

Резолюцията относно правото на делегиране на законодателни правомощия, която е резултат от компромиса, постигнат между всички политически групи, излага правилно горепосочените въпроси и заслужава подкрепата на Парламента.

## 17. Авиационна безопасност: „черен списък“ на ЕС (разискване)

**Председател.** - Следващата точка е разискването по въпроса, изискващ устен отговор, зададен от Brian Simpson – от името на комисията по транспорт и туризъм, към Комисията относно авиационна безопасност: „черен списък“ на ЕС (О-0024/2010 – В7-0205/2010).

**Silvia-Adriana Țicău**, в качеството на заместник на автора. – (EN) Г-жо председател, въпросът е внесен от Brian Simpson – от името на парламентарната комисия по транспорт и туризъм, след доклада на Комисията, който разглежда ефективността на черния списък на Европейския съюз. Черният списък на Европейския съюз беше създаден през 2006 г., за да посочи, изобличи и наложи забрана на авиокомпаниите, които не спазват международните правила за безопасност. Списъкът беше създаден в отговор на опасенията, свързани с равнището на прилагане на международните стандарти за безопасност и след няколко фатални самолетни катастрофи в много кратък период през 2004 г. и 2005 г.

Четири години по-късно ни е ясно, че черният списък се доказва като ефективно и ценно средство, което да насърчава прилагането на стандартите за безопасност на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO) и да защитава гражданите на Европейския съюз. Въпросът, който днес стои пред нас, е как можем да надградим вече постигнатото. С други думи, как можем да разширим защитата отвъд нашите граници и да продължим да работим за постигане на целта за подобряване на безопасността на глобалното въздухоплаване? Черният списък има за задача не само да идентифицира местата, в които съществуват рискове за безопасността, но също така и да гарантира, че тази информация се предоставя реално на гражданите на Европейския съюз. В този контекст, как можем да гарантираме, че гражданите на Европейския съюз, вземащи полети извън Европа, са осведомени за забранени въздушни превозвачи, които продължават да извършват полети в други региони на света?

В случаите, когато лицензът на въздушния превозвач е бил отнет и следователно този въздушен превозвач не е посочен в черния списък, как можем да сме сигурни, че пътниците са уведомени за това положение? Видяхме колко ефективно е обединяването на различни национални черни списъци в един цялостен списък за Европейския съюз. Ефективността на черния списък обаче е в пряка зависимост от достъпа ни до информация, свързана с безопасността на въздушните превозвачи. Как можем да обогатим информацията, която е в основата на черния списък, посредством подобряване на достъпа до надеждна и подлежаща на проверка информация? Това означава не само намиране на начини за още по-стриктни проверки в държавите-членки на Европейския съюз, но също така и за одобряване на данните, получавани от държави, които не са членки на Европейския съюз.

Смята ли Комисията да разгледа създаването на хармонизирани и стандартизирани процедури за наземни инспекции и докладване? По отношение на подобряването на информацията, получавана от трети държави, смята ли Комисията да разгледа създаването на ефективна система за международен обмен на надеждни данни, което ще ни доближи до изготвянето на световен черен списък, чието създаване знам, че е било обсъждано в миналото? Освен това, струва си да се отбележи, че черният списък се е доказал като ефективно средство, което стимулира авиокомпаниите да спазват международните стандарти за безопасност. Как обаче можем да работим още по-активно за постигане на крайната цел за подобряване на глобалното въздухоплаване? Тук имам предвид как Комисията възнамерява да подкрепи националните органи в областта на гражданската авиация, за да отстранят недостатъците, свързани с безопасността въз основа на одитите на ICAO и да подобрят капацитета за надзор?

От ключово значение е да гарантираме работещи канали за комуникация с обществеността, но от жизненоважно значение също така е в дългосрочен план да продължим да работим за насърчване на прилагането на международни стандарти за безопасност в областта на въздухоплаването в целия свят. В крайна сметка това ще бъде най-ефикасният начин за подобряване на безопасността на всички пътници. Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент очаква с нетърпение съвместната си работа с Комисията, за да опита и да надгради над вече постигнатото от черния списък на Европейския съюз.

**Андрис Пиебалгс**, член на Комисията. – (EN) Г-жо председател, благодаря на г-жа Țicău за положителната ѝ оценка на подхода към черния списък. Комисията е убедена, че съществуващите мерки вече допринасят за много високо равнище на информация и права на обществеността по отношение на полети в рамките и извън Европейския съюз.

Списъкът на авиокомпаниите, за които е наложена забрана в рамките на Европейския съюз, се оповестява на обществеността по интернет и чрез целенасочени информационни дейности. Комисията установява тесни контакти с европейски и международни асоциации на пътнически агенции при всяко актуализиране на списъка. Това им дава възможност да бъдат в най-добрата възможна позиция за оказване на съдействие на пътниците.

Националните органи в областта на гражданската авиация и летищата на територията на държавите-членки са задължени да оповестяват списъка на Европейския съюз на пътниците както на своите уебсайтове, така също и в помещенията си, където това е подходящо.



Списъкът съдържа полезна информация за хора, които желаят да пътуват извън Европейския съюз, за да им помогне да избегнат пътуване с тези авиокомпаниите. Списъкът не важи извън определената територия – не е приложим извън границите на Европейския съюз. Следователно чрез регламента се създават правата на пътниците да бъдат уведомявани за самоличността на всяка от авиокомпаниите, които използват през цялото си пътуване. Договарящият превозвач – или пътническата агенция или туроператорът – е длъжен да уведоми пътниците, когато правят резервация, за самоличността на въздушния превозвач или превозвачи, които действително осъществяват полета. Пътникът също така трябва да бъде уведомен за всяка промяна на опериращия превозвач, било то при регистрация или най-късно при качване в самолета. Регламентът също така дава на пътниците право на възстановяване на разходи или за промяна на маршрута, ако превозвачът, към който е направена резервацията, впоследствие е добавен към списъка, което води до отмяна на въпросния полет.

За наблюдение и оценка на спазването на международните стандарти за безопасност от страна на операторите се използват различни източници на информация; а именно, одити на безопасността, извършвани от Международната организация за гражданско въздухоплаване, информацията, предоставяна от компетентните органи на трети държави, информацията, предоставяна от Европейската агенция за авиационна безопасност в рамките на нейните проверки и разследвания в Европейския съюз или техническите мисии извън Европейския съюз, резултатите от наземните инспекции, извършвани на въздухоплавателни средства или въздушни превозвачи на летища в Европейския съюз в рамките на програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства, съгласно изискванията на съответните правила на Европейския съюз и, на последно място, доказана информация, свързана с произшествия, получена от доклади за произшествия или разследвания на сериозни инциденти.

Следва да спомена също така, че към този момент Европейската комисия не разполага с пълен списък на държавите, които имат сходно законодателство, но няколко държави – Република Корея, Бахрейн и Кралство Саудитска Арабия – прилагат същите ограничения като тези, посочени в европейския списък.

Мога да потвърдя, че Комисията има готовност да работи с Парламента, за да подобри на практика законодателството за черния списък, което допринася за така необходимата безопасност на въздухоплаването.

**Christine De Veyrac**, *от името на групата PPE.* – (FR) Г-жо председател, тъй като бях докладчик по този регламент преди почти пет години, със задоволство мога да отбележа, че сме създали механизъм, който работи и който дори е разширяван през годините. Докладът на Комисията относно прилагането на регламента за черния списък, ми се струва цялостен и предлага интересни теми за размисъл. По-специално, подкрепям идеята за международен черен списък, който ще бъде единствена гаранция за хармонизирано равнище на безопасност на въздухоплавателните средства в глобален мащаб.

Все пак бих искала да задам няколко въпроса на Комисията. Първо, бих искала да знам как се упражнява правото на защита, в случаите когато не се забранява само един въздушен превозвач, а всички въздушни превозвачи от дадена държава. Излагат ли доводите си всички тези въздушни превозвачи или само органът за гражданско въздухоплаване на съответната държава и във връзка с това, как могат определени безопасни въздушни превозвачи да избегнат включването си в черния списък?

Също така, друг важен аспект според мен е наблюдението на самолетите. Комисията наблюдава ли специално всички въздухоплавателни средства на даден въздушен превозвач, който е включен в списъка или чийто лиценз е бил отнет, за да гарантира, че тези въздухоплавателни средства впоследствие не извършват полети под различно наименование? Във връзка с това идентифицирала ли е Комисията държавите, за които се счита, че са използвани като „удобни флагове“, приемащи забранени въздушни превозвачи, които след това сменят името си и държавата на регистрация? Също така, в случай че даден въздушен превозвач е в черния списък, разполага ли Комисията с някаква информация относно това, как пътническите агенции и продавачите на билети са уведомили или компенсирали пътниците, или дали са им предложили алтернативи?

И последно преди да завърша, искам да задам въпрос, свързан с конкретна област: няколко членове на Парламента са получили съобщения, които могат да бъдат окачествени като настоятелни, относно Индонезия, чиито всички въздушни превозвачи са били забранени, като в съобщенията се настоява да изискаме от Комисията да извади Индонезия от черния списък. Считах този натиск за неуместен, тъй като търговски причини не оправдават застрашаването на живота на пътниците. Бих искала да знам каква е ситуацията в момента в тази държава и дали, след като е в черния списък от няколко години, Индонезия е предприела стъпки за отстраняване на недостатъците по отношение на безопасността, за които е била обвинена.

**Saïd El Khadraoui**, *от името на групата S&D.* – (NL) Г-жо председател, г-н член на Комисията, госпожи и господа, очевидно е малко странно да водим разискване относно черния списък, когато цялото въздухоплаване

в Европа е в хаос, но разбирам, че утре ще имаме възможността да проведем спешно разискване по темата и тъкмо това и ще направим.

Сам по себе си черният списък е важен въпрос и можем да кажем, че той имаше успех благодарение, освен други неща, на настоятелността на г-жа de Veugas, която наистина работи усърдно преди няколко години, за да го превърне в реалност. Трябва да обогатим и да си извадим поуки от натрупания опит. Има области, в които са необходими допълнителни действия.

На първо място, въпросът за комуникацията с пътниците. Вярно е, че пътниците трябва да бъдат уведомявани в случай, че резервират някъде самолет, който е в черния списък, например в пътническа агенция, но често пъти пътниците решават да вземат вътрешен полет чак след като са пристигнали на дадено място. Ето защо предлагам да проучим дали ще бъде възможно пътническите агенции и авиокомпаниите, които резервират полети до държави с опасни авиокомпаниии или самолети, да уведомяват пътниците автоматично за това, въпреки че самите те, разбира се, не са в черния списък. Трябва да помислим обстойно по този въпрос.

Друг аспект на въпроса е свързан с оказването на съдействие на пътниците да избегнат самолети, авиокомпаниии и държави, които са включени в черния списък. Когато става въпрос за съдействие на трети държави за изграждане на капацитет, и определено в най-бедните държави, Европейският съюз може да предостави много по-голяма помощ и ноу-хау и да гарантира, че въздухоплавателните органи имат и необходимия капацитет да се справят с проблемите, които стоят пред тях. Един от аспектите, споменати от г-жа de Veugas, разбира се, е, че хората биват подвеждани. Имаме ли наистина безупречна система? Сигурни ли сме, че няма пропуски на някои места, които дават възможност на авиокомпаниии от държава, която е в черния списък, на практика да работят през други държави или острови? Виждали сме примери за това.

В заключение искам да кажа, че следва да работим в посока към съставяне на световен черен списък. Бих искал да попитам какво сте предприели с вашите колеги от други държави, например на равнище ICAO, за да бъде съставен такъв списък.

**Gesine Meissner**, от името на групата ALDE. – (DE) Г-жо председател, в момента въздушното ни пространство не функционира – това ни е известно; вече беше споменато. Скоро ще разiskваме как можем да променим това положение. На практика можем да се опасяваме, що се отнася конкретно до икономическата страна, че скоро авиокомпаниите ще се сблъскат дори с още по-големи проблеми. Това, разбира се, не трябва да повлиява на безопасността.

Става въпрос за безопасността на въздухоплаването на европейските пътници. За нас в Европа е огромно постижение, че хората имат възможност да се движат свободно и че потребителите могат да решават как желаят да пътуват, с които въздушни превозвачи да си резервират полети и с кои не. За да могат да решават свободно, разбира се, е необходимо да получат реално съответната информация.

Току-що чухме, че черният списък съществува от 2006 г. и че по принцип хората следва да бъдат уведомявани дали ще могат да пътуват в безопасност или не. За мен същинският въпрос – точно както беше казано от г-жа De Veugas и г-н El Khadraoui – е дали наистина съществуват пропуски в системата и дали хората действително винаги получават цялата им необходима информация, свързана с безопасността. Единственото, което желаем, е всеки, който използва въздушен транспорт тук, в Европа, да бъде превозен безопасно и да пристигне невредим.

В заключение, друг фактор, който играе роля по отношение на безопасността, е да се знае дали дадена авиокомпания е финансово стабилна. Авиокомпаниите трябва редовно да подават заявления в техните национални органи, за да са сигурни, че действително им е разрешено да извършват полети в европейското въздушно пространство, и този процес включва не само проверка на това, дали на практика спазват всички свои задължения, свързани с безопасността, провеждат изискваните проверки и могат да превозват хора безопасно, но също така и дали са финансово стабилни, така че да могат да извършват транспортна дейност в дългосрочен план. Доколкото ми е известно, към днешна дата в черния списък не е била включвана европейска авиокомпания. Въпреки това обаче само преди година станахме свидетели на инцидент със SkyEurope. Тогава европейските граждани бяха резервирали билети с европейска авиокомпания, но нямаша информация за това, че тя е била на ръба на несъстоятелността. Те резервирали полет, но не могли да отпътуват и следователно не са имали информация, която е могла да предотврати това.

Всъщност това ме кара да си задам въпроса – дори и Комисията да казва, че разполага с информацията и я че публикува, че има задължение да я публикува – защо този факт например не е бил известен. Имаме ли на практика гаранция, че всичко, което пътниците трябва да знаят, всичко, което се изисква, винаги се съобщава? Искам като цяло да получа отговор на този въпрос по време на разискването.

**Eva Lichtenberger**, *от името на групата Verts/ALE*. – (DE) Г-жо председател, г-н член на Комисията, Парламентът демонстрира огромна инициативност, когато се изготвяше този черен списък. Това беше направено и с отговорно отношение, което означава, че той осигурява възможно най-високо равнище на безопасност на потребителите. Все пак – а този въпрос стои и в момента – трябва да проверим дали той действително е бил достатъчно полезен в текущата ситуация.

Първият въпрос, който искам да задам в тази насока, е следният. Възможно е тази информация да бъде открита в интернет, но не винаги е лесно при различните авиокомпании. Аз самата опитах този начин. Човек не винаги намира веднага информация, например за свързващи полети, за които трябва да се кацне в трета държава. Следователно тук се натъкваме на проблем.

Вторият отворен въпрос, по който лично съм заинтересована: какво показва опитът на хората, използвали „мокър“ лизинг? В тази област има сериозни опасения, че това може да се превърне в пропуск, от който да се възползват предприятия, които нямат добра репутация. Има ли някакви положителни или отрицателни отзиви в тази връзка?

Трето, и това е много важен въпрос: имал ли е този начин на регулиране на авиокомпаниите, посредством черен списък, превантивно действие върху тях, така че те – по-специално тези извън Европа – да започнат да спазват по-стриктно регламентите за безопасност? Как функционира избиращото одобрение само на част от въздухоплавателните средства собственост на определени авиокомпании, при което им разрешаваме да използват само определени въздухоплавателни средства, за да пътуват до Европа?

**Ryszard Czarnecki**, *от името на групата ECR*. – (PL) Г-жо председател, г-н Пиебалгс, надявам се, но съвсем не съм убеден, че последиците от изригването на вулкана в Исландия няма по някаква случайност да се пренесат на гърба на европейските пътници, ако говорим за цени на билети. Вие, разбира се, сте съвсем прав, че тези прекъсвания във въздушния транспорт вероятно ще бъдат компенсирани с по-високи цени на билетите. Струва си това да бъде казано в защита на интересите на европейския потребител. Европейският парламент за пореден път разисква тази тема. Това показва значението, което ѝ отдаваме. Говорих по нея преди няколко месеца. Много от вас също направиха изказвания тогава и си спомням предишния парламентарен мандат, когато също разисквахме въпроса много открито. След всичко казано досега, бих искал да споделя разсъжденията си. Журналист от най-влиятелния полски вестник ме попита какво точно вършим в Европейския парламент и че в края на краищата това е съвсем маловажен въпрос. Едва сега медиите осъзнават, че това е изключително важен въпрос, въпрос, засягащ сигурността и имащ основно значение от гледна точка на интересите на европейските граждани, данъкоплатци, избиратели и потребители.

Не е редно да знаем какво представлява черният списък в Европейския съюз, но да не знаем какво представлява извън него. Това е изцяло сбъркано положение.

Сега по последния и най-важен въпрос: не трябва да се допуска европейските пътници да заплащат допълнително за сигурност – в края на краищата, това е грижа на държавите и правителствата.

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Г-жо председател, г-н член на Комисията, така погледнат, черният списък беше интересно постижение на Парламента под ръководството на г-жа De Veyras и нейните колеги от предишния парламентарен мандат.

Черният списък може да засегне авиокомпании, държави или въздухоплавателни средства и считам, че във връзка с това Комисията следва да предостави малко по-подробни отговори на поставените въпроси, по-специално на тези, свързани със степента, до която дружествата могат да участват във вземането на решения в различните държави, и защо тази процедура се прилага във връзка с отделни въздухоплавателни средства.

По-нататъшното развитие също е важно за нас. На разискването преди няколко години вече обяснихме, че за нас продължава да бъде важно Комисията да подобри предоставянето на последваща информация за тези действия и мерки в съобщения поне до Парламента. Причината е, че съществуват известни въпроси, на които не сме получили отговор, не на последно място, наблюдението на авиокомпаниите, както и въпросът за въздухоплавателните средства, които със сигурност в определен момент могат да извършват полети под различни наименования, а също въпросът, свързан с факта, че днес е необходимо определено равнище на прозрачност особено за решенията, които могат да бъдат вземани в последния момент.

Така стигам до въпроса, който за мен е най-важен: информацията. Като цяло, нашето становище е – и мисля, че това се споделя във всички групи – че гражданите и пътниците имат правото, като трябва да е налице и съответното задължение, да бъдат уведомявани систематично от дружествата, че информацията относно черния списък може да бъде получена безпроблемно на летищата, както и в пътническите агенции, и че особено

когато пътуват до „някои държави“, за които днес е известно, че са проблемни, пътническите агенции трябва да посочват кои авиокомпании са проблематични, когато се прави презаверяване.

За нас целта е тази мярка, която като цяло вече подобри безопасността, да не обхваща само Европа и европейските пътници, а да бъде приета в целия свят.

**Fiona Hall (ALDE).** – (EN) Г-жо председател, бих искала да повдигна въпрос, който е тясно свързан с безопасността на въздухоплаването и който подчертава необходимостта да направим действието на черния списък на Европейския съюз възможно най-ефективно.

През декември 2008 г. Съветът окончателно прие Кодекса на Европейския съюз за поведение при износ на оръжие. Този кодекс регулира износа от Европейския съюз на военни технологии и оборудване. Пропълзва да съществува обаче загриженост, че не всички държави от Европейския съюз, които изнасят оръжие, са обвързани с този кодекс и че европейски оръжия продължават да бъдат доставяни в конфликтни зони.

Има обаче една мярка, която се е оказала особено ефективна при ограничаване на незаконната доставка на оръжие и това е черният списък на Европейския съюз в областта на въздухоплаването. Шведско проучване, проведено през 2008 г., показва, че авиационните оператори за транспорт на товари, които участват в износ на оръжие до конфликтни зони, са същите онези оператори, които постоянно нарушават стандартите за безопасност на въздухоплаването.

Вероятно няма да се изненадате, че опасни оператори с небрежно отношение към безопасността се оказват и опасни оператори по отношение на товарите, транспортирани от тях. Но добрата последица от тази връзка е, че мерките, предвидени да гарантират стриктен контрол на въздухоплавателните средства, мерките, създадени да защитават европейските граждани, помагат и за защитата на гражданите на други континенти, особено Африка, от разрухата, която настъпва, когато за конфликтите биват осигурявани огромни количества малокалибрени и леки оръжия.

Ето защо ще поискам от г-н Пиебалгс, в качеството му на член на Комисията, отговарящ за развитието, да подпомогне лично усилията на Комисията да гарантира, че черните списъци се прилагат ефективно и систематично.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Черният списък на опасни въздушни превозвачи е мярка за защита на европейските пътници, която горещо приветствам. Списъкът трябва да бъде широко популяризиран както от Европейската комисия, така и от държавите-членки и по-специално от туристическите агенции. На практика всичко се свежда до добросъвестността и добрата воля на туроператорите и туристическите агенции.

От друга страна, трябва да бъде намерено решение за сценарий, при който определено местоназначение се обслужва единствено от опасни въздушни превозвачи. Голям брой от превозвачите, включени в черния списък, обслужват местоназначения в развиващите се и слабо развитите държави в Африка, югоизточна и централна Азия. Това поставя основателно въпроса: до каква степен може да продължи да бъде гарантирана лоялна конкуренция между големите въздушни оператори от Европа, Съединените американски щати и Далечния изток и малките транспортни авиокомпании, създадени в тези развиващи се държави?

Във връзка с това считам, че трябва да разгледаме въпроса, как Европейският съюз може да подпомогне тяхното развитие чрез подобряване на безопасността и сигурността на техните полети, а не да ги изключва от пазара, налагайки им забрана. Това ще даде възможност на Европейския съюз да изпълни с чест един дълг, подкрепяйки по този начин и устойчивото развитие на сектора на въздушния транспорт в тези държави, намиращи се в неравностойно положение.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Г-жо председател, бих искал да направя общ коментар и след това да задам два или три въпроса, в зависимост от това, колко време ще ми дадете. Общият коментар е следният. Струва ми се нелепо, че при сегашното положение ние, групата на Прогресивния алианс на социалистите и демократите в Европейския парламент, получаваме общо девет минути за изказвания за три доклада относно безопасността на въздухоплаването. Разбира се, утре ще се проведе извънредна сесия, но считам, че е крайно време Парламентът да обърне по-голямо внимание на нещата, които действително засягат хората, и по възможност да не отделя твърде много време на разисквания, ползата от които е изкуствено преувеличена.

Що се отнася до самите въпроси, г-н член на Комисията, за мен най-важният е: какво е положението при полети със съвместно използване на кода – тези въздухоплавателни средства следва да бъдат използвани от европейска авиокомпания, но след това могат да бъдат експлоатирани от някоя друга авиокомпания, дори и от такава, включена в черния списък? Какво се прави, за да бъдат уведомени хората, които трябва да вземат

полета? За мен това е наистина много важен въпрос и очаквам да ми отговорите. Ще се огранича само до този въпрос.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Г-жо председател, след като разглеждаме безопасността на въздухоплаването – а ще говорим и гласуваме относно Европейската агенция за авиационна безопасност в друг ден – бих искал да използвам възможността да засегна още една проблемна област.

Хората, практикуващи авиация за спортни цели в Австрия и в други държави-членки, се сблъскват с факта, че жизненоважни правилници за такива спортове са налични единствено на английски език. Тези спортисти често говорят отличен английски; често обаче не е лесно да бъде разбран даден въпрос, който по принцип е доста сложен, когато се използва професионален жаргон на друг език. В резултат на това, държавите-членки се допитват до Европейския съюз за експертно становище. Този разход на време и усилия би могъл да се избегне според мен, ако правилата са налични на съответните езици. Опитвам се да осигуря жизненоважни нормативни документи за практикуващите авиация за спортни цели също така на немски и френски език, тоест, на двата най-широко използвани работни езика.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Черният списък, актуализиран на 30 март тази година, съдържа 278 авиокомпании от 17 държави. Европейският съюз трябва да развие своите технически и административни възможности, за да гарантира спазване на необходимите стандарти на гражданското въздухоплаване, така че само авиокомпании, които спазват международните правила за сигурност, да могат да извършват полети в Европейския съюз. Същевременно обаче трябва да окажем съдействие и на трети държави да подобрят своите стандарти за безопасност на гражданското въздухоплаване.

Компетентните органи от трети държави трябва да подобрят своите възможности за наблюдение на въздушните превозвачи, на които издават лицензи. Анализът на безопасността на полетите, извършен от Европейския съюз за оператори от трети държави, ще включва и наземни инспекции на въздухоплавателните средства на тези оператори, като се вземат под внимание доказателствата, показващи сериозни инциденти и произшествия, претърпени от превозвачите за последната година. Информация обаче следва да бъде предоставяна на пътниците по целия им маршрут, включително информация относно всички авиокомпании, които използват по време на пътуването си. Тази информация следва да бъде предоставена не по-късно от момента на закупуване на билета.

**Андрис Пиебалгс,** член на Комисията. – (EN) Г-жо председател, искам да Ви благодаря за въпросите. Определено стана ясно, че Парламентът силно подкрепя подхода с черния списък. Мога да ви обеща, от името на заместник-председателя Калас, че ще подобрим комуникацията с Парламента по тези въпроси.

Мога също така да обеща, че всички зададени въпроси ще бъдат препратени за писмен отговор, защото ако трябва първа да им отговарям, определено няма да успея през оставащата минута и половина. Затова ще отговаря само на някои, но не защото нямам отговор за всички зададени въпроси.

Първо, международните аспекти: Комисията работи в направления, като например да положи всички възможни усилия за укрепване на международното сътрудничество с трети държави като насърчи държавите да се присъединят към програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства, която обхваща 40 държави в Европа, но също и чрез проекти за техническа помощ за постигане на световните стандарти.

Работим много активно и с ICAO. Участвахме в конференцията на ICAO на високо равнище по въпросите на безопасността в края на март в Монреал и в момента договаряме меморандум за сътрудничество, който да даде възможност за по-задълбочено сътрудничество с ICAO. Имате право; необходим ни е глобален подход към този въпрос, но не трябва да подценяваме резултатите, които дава един подход с черен списък при други държави.

Ще посоча пример от Индонезия, за който ми беше зададен въпрос. Индонезия положи много усилия, за да модернизира своята система на въздухоплаване, включително законодателството си, организацията на органа, което от своя страна промени процедурите за сертифициране, контрола върху авиокомпаниите, създадени в страната. Към днешна дата, тя показва, че е постигнала значително подобрене по отношение на четири въздушни превозвача: Garuda, Airfast, Mandala и Premier. Това беше постигнато с помощ от Комисията, от държавите-членки и от сектора. Това е процес, изискващ подходящи ресурси, но Комисията е в тясно сътрудничество с органите и превозвачите в тази държава, за да постигне по-нататъшен напредък. Подходът ни определено насърчава държавите да променят своя подход към безопасността на въздухоплаването, като това е само един пример.

Ще завърша с много важен въпрос, който беше зададен – този за информацията на потребителите. Изискваме от пътническите агенции да уведомяват устно и/или писмено пътниците в момента на резервацията. Също така, пътническите агенции често пъти изискват от пътниците, ако се съгласят да пътуват със забранен превозвач, да се откажат от всички права да търсят евентуална компенсация, но с удоволствие ще отговоря на всички въпроси и писмено, тъй като виждам, че любезността Ви започва да се изчерпва, г-жо председател.

**Председател.** – Разискването приключи.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Г-жо председател бих искал да направя изказване съгласно член 173 от Правилника за дейността на Европейския парламент във връзка с инцидент, който се случи преди няколко минути, но всъщност по време на точката от дневния ред за едноминутни изказвания. В момента, когато дадохте думата на Hans-Peter Martin, макар че присъстваше, той просто ни подмина. В отговор на зададения с усмивка от нас въпрос дали е проспал собственото си изказване, г-н Martin застана в определена поза, чукна токовете си един в друг и отправи нацистки поздрав.

Г-жо председател, това е недопустимо; това е сериозно нарушение на порядките в тази зала съгласно член 9 и затова настоявам да призовете съответно към спазване на реда в отговор на това неуместно и неприемливо поведение. Бих искал също така във връзка с това да проверите дали това поведение може да бъде документирано на запис. Това е неприемливо. Дори и да и предположим, че е било закачлива провокация, шегите от този род нямат място в Парламента.

**Председател.** - Много Ви благодаря за това, че обърнахте внимание на този инцидент. Ще го разгледаме своевременно и ще разберем какво се е случило.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), в писмена форма.** – (PL) Г-жо председател, във връзка с въпросите, зададени от г-н Simpson, бих искал Комисията да обясни какви са нейните нови принципи и планове, свързани с гарантирането на безопасността на пътниците от държавите-членки, които използват полети на авиокомпаниите, извършващи вътрешни полети във въздушно пространство, което не е в юрисдикцията на Европейския съюз, и често нарушават правилата, като по този начин излагат на опасност пътниците. Предлагам Комисията чрез усилията на върховния представител да изготви международно споразумение по този въпрос, което да бъде гаранция за нашата обща сигурност. В допълнение, бих искал черният списък да предоставя точна информация за въздушния превозвач, която да съдържа изчерпателни данни и статистическа информация и да посочва рисковете, на които са изложени пътниците, както по отношение на безопасността, така и на удобството.

**Artur Zasada (PPE), в писмена форма.** – (PL) Днешното разискване несъмнено е от ключова важност за безопасността на пътниците, които използват въздушен транспорт в Европейския съюз. Изразявам задоволството си от факта, че държавите-членки на Европейския съюз спазват стандартите на ИКАО в областта на принципите и техниките на въздушното движение. Очевидно е обаче, че въздушният транспорт не е ограничен само да въздушното пространство на Европейския съюз. Ето защо възниква следният въпрос: как можем да гарантираме безопасността на гражданите на Европейския съюз извън територията на Европейския съюз? Считаю, че Европейската комисия следва да насърчава държави, които не са част от Общността, да работят съвместно за създаването на черен списък, който се основава на стандартите на Европейския съюз, и следва да играе водеща роля в създаването на глобален черен списък. В допълнение, бих искал да насоча вниманието към един възможен проблем: когато Комисията наблюдава даден въздушен превозвач, който е в черния списък, тя наблюдава ли подробно и целия самолетен парк на този превозвач? Защото може да има самолет, който не се използва от даден въздушен превозвач, който е в черния списък, но да бъде използван например от друга авиокомпания с различен флаг, която извършва чартърни полети с отделни въздухоплавателни средства.

### **18. Такси за сигурността на въздухоплаването (разискване)**

**Председател.** – Следващата точка е докладът на г-н Leichtfried от името на комисията по транспорт и туризъм относно предложението за директива на Европейския парламент и Съвета относно такси за сигурността на въздухоплаването (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

**Jörg Leichtfried, докладчик.** – (DE) Г-жо председател, в момента в областта на сигурността на въздухоплаването и таксите за сигурност в Европа се намираме в положение, при което всеки прави каквото желае. Никой обаче не го прави както трябва. И ще трябва да търпим последствията от това. Не бива да се примиряваме с това положение и този доклад се стреми да промени това. Какво конкретно ще промени той и какво цели да промени?

Бих искал предварително да кажа, че по почти всички точки – и искам да благодаря на моя колега – има единодушно схващане, че докладът може да внесе по-голяма прозрачност. Прозрачност означава, от една страна, че авиокомпаниите в бъдеще ще могат да получават информация какви такси за сигурност ще се прилагат спрямо тях от летищата, за предназначението на тези такси, дали са твърде високи – което все още се случва в момента на отделни места – и, като следваща стъпка, че и пътниците, разбира се, ще могат да разберат какво изискват авиокомпаниите от тях. И по този въпрос имам усещането, че прозрачността на авиокомпаниите понякога е умишлено ограничавана в международен мащаб, дори както те заявяват, когато полагат огромни усилия да бъдат прозрачни.

Един аспект, който е много важен във връзка с това, е фактът, че в цяла Европа съществуват различни системи за финансиране на съоръженията за сигурност. Има държави, които ги финансират изцяло от данъчни постъпления. В други държави заплаща само крайният потребител, а в трети се прилага смесена система.

Намерението ни беше да гарантираме, че тези системи могат да се запазят. Не желаем да разпореждаме на която и да било държава-членка как следва да бъдат финансирани таксите за сигурност; просто искаме да гарантираме, че, който плаща, знае в крайна сметка какво плаща.

Има разбира се различни идеи за това, кои летища следва да бъдат включени и решихме, че това е въпрос, свързан със сигурността. Не става въпрос за приходи и печалби; става въпрос за сигурност. Ето защо решихме, че трябва да бъдат включени всички летища с търговска насоченост и считам, че това решение е правилно.

В заключение искам да кажа, че достигнахме етап, в който беше налице широко единомислие в пленарната зала относно това, че трябва да разграничим таксите за съоръженията за сигурност, мерките за сигурност, предвидени в правилата на Европейския съюз и таксите за мерки за сигурност, които надхвърлят обичайните – така наречените „по-строги мерки“.

Считаме, че всичко, попадащо в контекста на Европейския съюз, трябва да остане непроменено; всяка държава-членка може да прави това, което счита за правилно. Ако обаче бъдат предприети мерките за сигурност, които далеч надхвърлят обичайното, то тогава тези държави-членки ще трябва да сами да ги финансират. От една страна, това следва да гарантира, че ще се процедира внимателно, че мерките за сигурност няма да бъдат предприемани незабавно, без да бъде отчетено дали са необходими, и че ще бъдат взети под внимание и последиците, които това ще има за пътниците и за авиокомпаниите и летищата.

От друга страна, във връзка с това трябва също така да се гарантира, че прилагаме и принципа, че сигурността е и обществено задължение. По принцип нападенията над авиокомпаниите не са насочени към тях, а към държавите, откъдето са тези авиокомпаниите, и следователно считаме, че по принцип сигурността си остава обществено задължение и затова следва да бъде финансирана с публични средства.

Бих искал да кажа няколко думи относно измененията, чиито брой се оказа невероятно голям – общо три. Считам, че всички те са много добре обосновани и аргументирани. Бих казал, по-специално що се отнася до двете изменения, внесени от групата на Зелените/Европейски свободен алианс, че те напълно заслужават да бъдат подкрепени, не защото г-жа Lichtenberger е точно до мен, а защото съдържат социални изисквания за служителите на летищата. Смятам, че това е много важно, по-специално в момент, когато авиокомпаниите и летищата са под натиск.

**Андрис Пиебалгс**, член на Комисията. – (EN) Г-жо председател, предложението за директива относно такси за сигурността на въздухоплаването е резултат от разискването относно финансирането на сигурността на въздухоплаването, което се води от 2001 г. То е продиктувано от нарастването на разходите за сигурност, настъпило след терористичните нападения на 11 септември 2001 г., и създаването на регулаторна рамка на ЕС за сигурност на въздухоплаването.

Със своето законодателно предложение Комисията цели да създаде прозрачна и недискриминационна рамка за събиране на такси за сигурност на въздухоплаването в Европа. Също така Комисията счита, че таксите за сигурност на въздухоплаването следва да бъдат определени след консултации с ползвателите на летището и да бъдат обвързани с разходите. Искам да поздравя г-н Leichtfried за отличната му работа по доклада и да благодаря на членовете на комисията по транспорт и туризъм, които също дадоха своя принос за доклада.

Считам, че насоката на доклада съвпада с тази на целите, които си е поставила Комисията и приветствам изразената в него подкрепа за предложението на Комисията в тази връзка.

Бих искал само да подчертая два конкретни въпроса, които се разглеждат в доклада. Първо, докладът представя на практика един нов елемент, а именно важния и понякога доста противоречив въпрос за това, кой плаща за сигурността на въздухоплаването. Да, предложенията на Комисията не включваха този въпрос, причината

за което е, че почти всички държави-членки настояват, че те не са в позиция да поемат ангажменти в тази насока, макар да признават, че публичното финансиране на сигурността на въздухоплаването следва да бъде разрешено.

Следователно според нас изборът следва да бъде направен от отделните държави-членки и по този начин въпросът да бъде решен чрез субсидиарност.

Имайки това предвид и във връзка със становището, посочено в доклада, който предстои да бъде приет, Комисията би желала да отбележи, че изменение 32, което задължава държавите-членки да поемат финансирането на по-строги мерки, ще доведе до активни разисквания в Съвета относно предложената директива. Убеден съм обаче, че докладчикът е наясно с това и е очаквал борбата със Съвета.

Вторият въпрос е свързан по-скоро с разяснение и се отнася до оценката на въздействието, която трябва да бъде извършена преди предприемането на каквито и да е мерки за сигурността на въздухоплаването съгласно рамковия регламент. Това несъмнено е съвсем основателна мярка, но бих искал да ви кажа, че вече разполагаме с някои механизми и не трябва да се претоварваме.

Първо, съществува Консултативната група на заинтересованите страни по сигурността на въздухоплаването, в чийто състав, освен други, влизат и представители на сектора на въздушния транспорт и която участва активно в разработването на всички предложени мерки относно сигурността на въздухоплаването.

Второ, процедурата по регулиране с контрол гарантира, че Парламентът може да упражни правото си на вето, ако счете това за целесъобразно.

Благодаря ви много за отличния доклад. Очакваме с голямо нетърпение да работим съвместно с докладчика и Парламента и да отбележим по-нататъшен напредък по този въпрос.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Г-жо председател, съжалявам, че трябва да натоварвам пленарното заседание, но съгласно член 151, считам, че съм принуден да направя лична забележка. Преди малко имаше изказване по мой адрес. Това е съвсем в реда на нещата, ако живеете в Австрия. Там съществува една група, която по международните стандарти се определя като крайно дясна. Те имат партийни ръководители, който правят определени жестове във въздуха и въобще не се замислят за това. Има и хора, които не могат да понесат поражението си на демократични избори и отказват каквато и да било форма на ръкостискане или контакт. Ако им помахате с ръка, те виждат само едно единствено нещо: това, което самите те правят – нацистки поздрав.

Разбира се, това са само проблеми, които просто показват, че моята родина, за съжаление, не успя да се примири с миналото, че скоро тук ще трябва да се справяме не с една парламентарно представена крайно дясна партия, а с две. Искам само ясно да повторя: ние сме демократите. Там някъде са крайно десните. Горд съм, че съм част от политическа група, която успя да допринесе много за това в Парламента вече да нямаме група на крайно десните и се надявам никога да нямаме. Следователно отговорът е да имаме повече демокрация, а не повече крайно десни политици, враждебност към хората и цинично презрение към хората. Това са хората, които казват, че трябвало да потърся психиатрична помощ, защото не могат да понесат загубата на демократични избори.

**Председател.** – Въпроси с вдигане на синя карта, отнасящи се до лична забележка съгласно член 151 не са разрешени. Поради тази причина искането Ви да направите изказване по тази точка не се приема.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Това е въпрос с вдигане на синя карта, зададен към предишния оратор. Бих искал половин минута, за да задам въпрос.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – (EN) Г-жо председател, тази намеса, която е напълно приемлива, смущава разискване на определена тема. Предлагам да намерите място за това между докладите.

**Председател.** – Много благодаря. Продължаваме с разискването. Позволих личното обяснение, защото предишното изказване във връзка с нарушаване на правилника се отнасяше лично до г-н Martin. Продължаваме по-нататък с разискването и ще му отдадем цялото си внимание.

**Artur Zasada, от името на групата PPE.** – (PL) Г-жо председател, в началото бих искал да благодаря на докладчика, г-н Leichtfried, за блестящия доклад и за отличното сътрудничество по време на работата ни по този документ.



Трябваше да намерим отговор на четири въпроса, но първо трябваше да формулираме задачата, която се заключава в защитата на интересите на пътниците на авиокомпаниите и това беше най-важната част от нашата работа. Все пак, четирите въпроса, които си зададохме, засягаха въпроса за прозрачността или кои групи могат да бъдат допуснати до участие в процедурата. Въпросът засягаше приложното поле на директивата или на кои летища може да бъде прилагана директивата. Имаше един много важен въпрос – този за финансирането, на който Комисията не съумя да намери отговор. Все пак, съвместно с г-н Leichtfried, успяхме да намерим решение и специално му благодарим за това. Имам предвид по-строгите мерки, които следва да бъдат финансирани от държавите-членки.

Друг аспект се отнасяше до компетентността на независимия надзорен орган при определяне на такси, свързани със сигурността на въздушното движение. По време на работата ни разработихме обща позиция, която считам за много амбициозна. Днес тя е предизвикателство за Съвета и за Комисията. Считам, че ние, като пътници на авиолинии, и за разлика от пътуващите с кораби, автомобили и влакове, не следва да плащаме за такъв вид сигурност. Това е жест към Съвета, компромисна позиция, и днес очаквам също толкова амбициозна позиция от Съвета.

**Saïd El Khadraoui**, *от името на групата S&D.* – (NL) Г-жо председател, госпожи и господа, г-н член на Комисията, в началото искам да благодаря на докладчика за този отличен доклад, някои дори биха го нарекли фантастичен. Благодаря Ви за него и благодаря на онези, които дадоха своя принос.

Ще си позволя да ви припомня, че въпросът за финансирането не е нов. Всъщност, това досие започна да се изготвя още от момента, в който приехме европейски регламент относно прилагането на мерки за сигурност на европейско равнище малко след нападенията на 11 септември 2001 г. Още от самото начало Европейският парламент винаги е подчертавал, че въпросът за финансирането е сериозен и че за него трябва да бъде намерено европейско решение. Съветът обаче винаги възпрепятстваше това. Като последващо действие след това разискване следва отново да призовем Съвета да спази договореностите, които постигна с нас в миналото, по-специално договореността, която ни даваше възможност да изготвим проект за отделно предложение и да се ангажира да работи с нас за намиране на решение.

Очевидно не трябва да забравяме няколко съображения. Първото и най-важното е прозрачността. В момента не разглеждаме въпроса за това, кой точно ще плати сметката във всяка от държавите-членки. Все пак, това, което със сигурност *желаем*, е да организираме консултации по този въпрос, да постигнем споразумения и след това да ги спазваме. С други думи, искаме приходите, генерирани от такси за сигурност, да бъдат инвестирани обратно във финансиране на мерки за сигурност, а не например в някакъв паркинг. Това е от основно значение и следва да е ясно, че няма да променим позицията си по този въпрос.

Второто важно съображение е, че трябва да направим разграничение между мерките за сигурност, по които имаме общо съгласие на европейско равнище, и другите допълнителни мерки, които се вземат от всяка отделна държава-членка. Що се отнася до първото съображение, правилата за прозрачност са ясни и трябва да бъдат прилагани. Що се отнася до второто съображение, трябва ясно да заявим, че финансовата отговорност е на държавите-членки и че те трябва да осигурят средствата за допълнителни мерки за сигурност. Координиращи мерки за сигурност на европейско равнище също биха били отлично допълнение, а ако държавите-членки решат самостоятелно да въведат скенери за проверка на хора или други методи, е, тогава ще трябва да понесат финансовите последици и за това.

**Gesine Meissner**, *от името на групата ALDE.* – (DE) Г-жо председател, първо искам да благодаря на докладчика, г-н Leichtfried, също и от името на г-жа Hennis-Plasschaert. Тя не може да присъства днес тук. Тя договори всичко заедно с Вас и също е изключително удовлетворена.

Можем да кажем също така, че другото доказателство за качеството на доклада е, че в комисията беше гласувано почти единодушно. Това е – също както въпросът с искане за устен отговор, който беше зададен – въпрос, отнасящ се до защитата на потребителите, а и въпрос за безопасността на въздухоплаването. Искаме да има сигурност; но също така искаме потребителите да знаят колко и за какво плащат. Вече беше подчертано, че в различните държави-членки съществуват различни системи и като цяло не искаме да променяме това. Не желаем да налагаме каквото и да било. Желаем обаче да има прозрачност относно начина на изчисляване на разходите и относно дела, който ще бъде заплащан от потребителите. В момента това не винаги е ясно. Тоест, искаме да знаем каква част от цената на билета – в момента само част от цената на билета се плаща за сигурност – е свързана действително със сигурността. Искаме също така гаранция, че това, което се плаща за сигурност, на практика и се влага в сигурност и че никой не генерира печалба от това. Считам, че подходът, който разработихме по този въпрос, е напълно логичен.

Съществуват критични точки, които представляват пречка между това, което би желал Парламентът, и онова, което държавите-членки считат, че е добре, а това е въпросът кой ще плаща за предприетите допълнителни мерки за сигурност, които надхвърлят това, което желаем за европейските пътници. Тук на практика казваме, че държавите-членки следва да заплащат. Това засяга и националната сигурност, от която и националните държави следва да са силно заинтересовани. Държавите, естествено, не искат да плащат за нея. Както беше посочено, по отношение на въпроса, дали желаем скенери за проверка на хора или не, несъмнено ще трябва да вземем под внимание дали ги искаме в цяла Европа или не и кой впоследствие ще трябва да ги плаща. Разбира се, трябва да си зададем и въпроса дали те действително дават повече сигурност.

И така, такси за сигурност на въздухоплаването от този вид следва да бъдат прилагани по прозрачен начин.

*(Председателят отнема думата на оратора)*

**Anna Rosbach**, от името на групата EFD. – (DA) Г-жо председател, беше време, когато летището беше място, на което човек си купува билет за полет, регистрира си багажа, показва си паспорта и излита или каца. Днес, летищата приличат по-скоро на малки градове, в които има всякакви съоръжения – но с мерки за сигурност, които са ги превърнали в подобие на Форт Нокс, а нещата се движат в една единствена посока: към все повече такива мерки.

Разбира се, самолети са катастрофирали и в миналото, като за съжаление това продължава да се случва и сега. Затова е важно едни и същи правила да се прилагат както в рамките, така и извън Европейския съюз. В този контекст Европейският съюз е твърде малък, за да остане изолиран. Това е област, в която можем да видим ползита от наличието на едни и същи правила, едни и същи прозрачни правила, за въздухоплавателните средства, от която и да е държава. Това се прилага и за таксите. Всички – както пътници, така и авиокомпаниите – трябва да са наясно какво покрива таксата за сигурност на въздухоплаването. Не трябва да се създава объркване в джунгла от неясни такси и плащания. Пътниците трябва да знаят точно какво покрива таксата и не трябва да заплащат допълнителни национални такси или да плащат допълнителни суми на авиокомпаниите. Напълно подкрепям доклада на комисията по транспорт и туризъм ...

*(Председателят отнема думата на оратора)*

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Г-жо председател, г-н член на Комисията, първо бих искал да благодаря на докладчика, а също и на останалите групи, за работата им. В комисията по транспорт и туризъм проведохме интересно разискване. Аз обаче съм на мнение, че вече направихме много компромиси на Съвета, който показва, че не е склонен на компромиси тук, също както не е бил и в миналото. Когато обаче започнем да разискваме прилагането, тогава именно започва разискването. Тук ние, като Парламент, следва да очакваме и подкрепата на Комисията за идеята, че таксите за сигурност ще се прилагат за всички летища. Не следва да повтаряме това, което вече сме правили в други области – било то наземно обслужване или такси за въздухоплаването – а именно, да позволяваме изключения да оказват влияние на два или пет милиона пътници.

Второто, а то е дори по-важно за мен, е, разбира се, гарантирането на прозрачност за пътниците – кой, колко и за какво плаща – като това недвусмислено е задължение както на летищата, така и на авиокомпаниите. Считам, че това е доста важен аспект.

С това преминавам към третия въпрос, плащането – област, в която, естествено, винаги има точки, които представляват пречка. По отношение на финансирането, аз лично считам, че за обществената сигурност следва да се плаща с публични средства. Вече сме направили компромис, оставяйки някои неща на така наречената субсидиарност. Този трик винаги работи в Парламента, а също и в Комисията: ако не се намери решение със Съвета, тогава просто се казва, че е свързано със субсидиарността. Аз лично не съм особено удовлетворен в този случай, но така стоят нещата. Ето защо считам, че поне трябва да се придържахме към казаното тук, а именно, че за специалните, по-стриктните мерки, финансирането несъмнено следва да бъде осигурено от публични средства. Таксите за сигурност и средствата за сигурност като цяло са нараснали значително през последните години. Следователно това досега има и икономически аспект. В момента говорим за около 30% от разходите. Ако говорим за сигурност и кой плаща за нея, това ще има икономическо измерение и утре. Ето защо тези три точки според мен са от ключово значение. Надявам се, че поне по текущите искания ще имаме положителен резултат от Съвета и Комисията.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D)**. – (RO) Внесеното законодателство предлага рамка за определяне на такси за сигурността на въздухоплаването, която е прозрачна, недискриминационна и даваща право на обжалване. Сигурността на летищата е отговорност на държавите-членки.

Пътниците обаче са тези, които в крайна сметка плащат за мерките за сигурност чрез цената на своя билет. Ето защо пътниците имат право да получат отделна информация за това, каква част от крайната цена на билета се заделя за сигурността.

Директивата относно таксите за сигурността на въздухоплаването и директивата относно летищните такси следва да бъдат хармонизирани. Парламентът неколкратно е изисквал таксите за сигурността на въздухоплаването, посочени в тази директива, да се използват от авиокомпаниите и летищните оператори само за прилагане на мерки за сигурността на въздухоплаването. Парламентът също така е искал да има прозрачност и съответствие между данъците и таксите, свързани със сигурността, и преследваните цели.

Държавите-членки могат също така да прилагат по-строги мерки за сигурност, разходите за които обаче ще бъдат поемани изцяло от държавите-членки. В същото време тези мерки за сигурност не следва да пречат на безпрепятствения поток от пътници по летищата. За съжаление, особено тук, в Брюксел, се натъкваме на безкрайни опашки, на които пътниците трябва да стоят, за да могат да пътуват.

Бих искала също така да спомена забраната за пренасяне на течности на борда. Това означава, че различни артикули могат да бъдат конфискувани. За съжаление, на летището в Брюксел например, има тягостна процедура, която предвижда както допълнителни такси, така и конфискуване на артикули. За съжаление, тази процедура не предвижда възможността артикулт да бъде получен обратно на адреса на получателя.

**Jaroslav Paška (EFD).** – (SK) Въвеждането на такси за сигурност доведе до възникването на нови финансови разходи за авиационния пазар, които летищните оператори и авиокомпаниите незабавно и умело ще прехвърлят на пътниците.

Ето защо е уместно да бъдат потърсени механизми за защита на пътниците, за да се предотврати добавянето по непрозрачен начин на нереални суми, прикрити като такси за сигурност, както и на добре прикрити дължими суми, с цел да се генерират неоправдани печалби от страна на хитроумни предприемачи в сектора на въздухоплаването. Равнището на тези такси следва да отговаря единствено на разходите, които са доказано направени с цел да бъде гарантирана безопасността на пътниците.

Следователно нашата цел, г-н член на Комисията, е да създадем ясни и прозрачни правила, правила, които ще сложат край на съществуващия в момента безпорядък в този сектор и ще попречат на операторите в бъдеще да се възползват от задължителните мерки за защита на пътниците, за да трупат неоправдани печалби.

Необходимо е да бъдат създадени правила, а не да се създават повече институции и органи, които ще натоварят пътниците, летищните оператори, а и данъкоплатците с още повече допълнителни разходи.

Г-н член на Комисията, ако искаме да помогнем на Европа да бъде конкурентоспособна, не трябва да създаваме нови органи. Органите не създават добавената стойност, която може да повиши жизнения стандарт на нашите граждани. Благодаря ви за вниманието.

**Председател.** – Имахме технически проблем, затова продължи малко повече от минута. Все пак часовникът отново работи и се надявам, че всичко ще продължи съгласно графика.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Г-жо председател, г-н член на Комисията, последиците от облака от вулканична пепел за въздушното пространство над Европа, който, както е добре известно, доведе до отмяната на стотици полети, са добър пример за това, колко е важна сигурността на въздухоплаването. Вече се води разгорещен спор за това, кой следва да покрие възникналите разходи – кой следва да плати за природното бедствие, така да се каже – и доколко са оправдани ограниченията. Докато министрите на транспорта се мъчат да отговорят на тези въпроси, ние трябва да решим кои разходи, свързани с антитерористичните правила за сигурност, които стават все по-ограничаващи, могат да се поемат от пътниците. В крайна сметка, разходите за дейност, която следва да бъде изпълнявана от държавата, а именно подържането на обществената безопасност, не могат просто да бъдат стоварени върху гражданите по този начин. Само ако самите държави поемат финансова отговорност за така определените стриктни мерки за сигурност ще можем да предотвратим възможността от неконтролно увеличаване на броя на скенерите за проверка на хора и други нелепи мерки за сигурност.

Докато продължаваме да работим усилено по споразумението SWIFT, Съединените американски щати в името на борбата срещу тероризма сключват с Европейската комисия и различни организации за гражданско въздухоплаване споразумения за обмен на данни за пътниците. Също така фактът, че недостигът на ръководители на полети и все по-нарастващият обем на работа биха могли да имат фатални последици за безопасността на въздухоплаването беше оставен на заден план в разискването. След либерализацията, извършена през 90-те години на XX век, и визията за единно европейско въздушно пространство изглежда, че на първо място се вземат под внимание разходите, а не толкова безопасността. Става ясно, че облакът от вулканична пепел само

отложи обявената стачка на пилотите. Някои може да видят ирония в това: да се надяваме, че няма да преминем от една хаотична ситуация във въздухоплаването в друга.

**Christine De Veyrac (PPE).** – (FR) Г-жо председател, аз също бих искала да поздравя нашия докладчик, г-н Leichtfried, за доклада и за атмосферата на сътрудничество, в която работихме съвместно по темата, и искам по-специално да изкажа подкрепата си за неговите предложения относно финансирането на сигурността на въздухоплаването, тъй като в момента разискваме сигурността на въздухоплаването, а не авиационната безопасност.

Комисията ни дълги години се бори за приемане на принципа, че най-строгите мерки за сигурност следва да бъдат финансирани от държавите-членки и напълно подкрепям нашия докладчик по този въпрос. Всъщност сигурността засяга не само пътниците, но и всички граждани, и държавите са тези, които носят отговорност за предприемането на антитерористични мерки.

Ето защо не е обосновано да бъдат принуждавани пътниците на въздушния транспорт да поемат цялата цена на мерките за сигурност по летищата и на борда на самолетите, още повече защото на средства за транспорт, като например влакове и кораби, мерките за сигурност се финансират от държавите, било то частично или изцяло, в зависимост от случая. Ето защо считам, че трябва да устоим на натиска на Съвета и да защитаваме до край изменение 32 от доклада, прието от комисията по транспорт и туризъм.

Бих искала накратко да разгледам един друг аспект. Макар да подкрепям напредъка, за който ще допринесе текстът в областта на недискриминацията и прозрачността, не считам, че целта на тази директива е да създаде единна и идентична система за таксите за сигурност в Европа.

Едновременно със спазването на общите правила, държавите-членки трябва да имат право да запазят текущите си системи за събиране на такси. Така в държави като Испания, Италия или Франция таксите се одобряват от техните парламенти и в тези случаи органът, който е отговорен за разследване на възражения срещу законите, трябва да действа като независим надзорен орган. Това е посочено в изменение 40, което се надявам, че много от вас ще подкрепят при гласуването.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Г-жо председател, въпреки различията, които тази седмица станаха до болка очевидни и които са свързани с несъществуващото към момента единно европейско небе и, което е по-важно, на реален единен орган, който да контролира и управлява това единно небе, с малки стъпки се приближаваме все повече до целта, която сме си поставили и този текст следва да бъде поредният инструмент, който да ни помогне по този път.

Известна ми е решителността на докладчика, г-н Leichtfried, когото поздравявам за работата и за особената му чувствителност по социалните въпроси и въпросите на въздушния транспорт. В този случай обаче ми си струва, че ставаме жертва на известна наивност и максимализъм и че в търсене на идеалния вариант рискуваме да не постигнем най-добрия резултат.

Макар изцяло да подкрепям създаването на обща система, включително на независим надзорен орган, който може да предоставя справедливи и прозрачни правомощия по отношение на таксите, и като се отчитат социалните критерии и критериите, свързани с околната среда, както и защитата на пътниците и т.н., все пак считам, че някои аспекти са пропуснати и тях бих искала Комисията да разясни. Например имам предвид току-що казаното от г-жа De Veyrac: не виждам ясно посочена системата, чрез която национален парламент гласува относно такси по парламентарно споразумение, тъй като те трябва да бъдат прилагани от органа. Също така не мога да си представя – и бих искала Комисията да поясни това – колко жизнеспособен може да е този текст, имайки предвид различията със Съвета и, което е по-важно, съответствието, или липсата на такова според мен, между този текст и общата директива относно летищните такси.

Предвид голямата несигурност и несъгласието относно това, кой ще плаща за тази сигурност, която признавам, че е обществена сигурност, считам, че трябва ясно да заявим, че, когато казваме, че държавите-членки плащат, всъщност плаща обществото. Когато говорим за държавите-членки, това звучи като някаква абстрактна личност, но не е: това е и всеки един от нас – пътуващите граждани. Ето защо се страхувам, че в крайна сметка ще отбележим съвсем малък напредък.

Ето защо бих искала да чуя становището на Комисията относно бъдещето на този текст.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Вярно е, че въздушният транспорт е най-безопасният от всеки друг вид транспорт. Въпреки това, авиационните инциденти с глобални последици, като този, който се случи преди 10 дни, или хаосът, породен от изригването на вулкан, ни изправя пред проблема за цялостната верига на безопасност и сигурност в областта на въздухоплаването: летища, авиокомпаниите, контролни кули,

въздухоплавателни средства, екипаж и пътници. Необходимо е да съществува изключително тясна обвързаност между всички тези елементи, а също и открита комуникация.

Пътниците, загрижени за своето пътуване и удобство, няма да разберат необходимостта от мерки за сигурност, без значение колко са стриктни, и дори от разходите, които са необходими за тях, освен ако не осъзнаят значимостта на такива драматични или трагични събития като 11 септември 2001 г. Терористична заплаха, пилотска грешка, технически неизправности, недоразумение между пилота и контролната кула или неочаквани атмосферни условия – всичко това са фактори, които трябва да бъдат предвидени и трябва да бъдат предприети строги мерки за прилагане на регламентите както в духа, така и съгласно буквата на закона.

Съгласен съм, че трябва да бъдат приети извънредни мерки при споменатите сценарии. Тези мерки обаче трябва да бъдат прозрачни. Пътниците имат право и трябва да им бъде осигурено безопасно пътуване също толкова, колкото имат право да знаят и истината. За съжаление, комуникацията и прозрачността са характеристики на сектора на сигурността на въздухоплаването, които спешно се нуждаят от подобрене. Това е задачата на летищата и авиокомпаниите, които трябва да станат по-открити и прозрачни. От друга страна, пътниците трябва да осъзнаят, че мерките за сигурност, прилагани на летищата и на бордовете на самолетите, без значение колко са строги, в крайна сметка са само и единствено за тяхно добро.

**Thomas Ulmer (PPE).** – (DE) Г-жо председател, г-н член на Комисията, госпожи и господа, първо искам да благодаря на г-н Leichtfried за отличния доклад, който съдържа добри и целесъобразни предложения.

В какво, в крайна сметка, се заключава въпросът? Заключават се в укрепване на прозрачността, защита на потребителите, сигурност и координация, както и контрол на качеството. Бих посветил обаче да не се създава нов орган, който да се занимава с тези въпроси. Подкрепям субсидиарността в доклада и тя определено следва да бъде запазена. Считаю също така, че е много важно да има ясно разграничаване между данъци и такси, и всички правителствени функции – било то снемане на пръстови отпечатащи и снимки, полицейски функции, борба срещу тероризма или сходни такива – определено трябва да бъдат финансирани от данъци, а не чрез събиране на такси от потребителите. Ако отделно от това някои държави са жизнено заинтересовани да предприемат мерки за сигурност, които надхвърлят тези, то считам, че в това отношение те следва да поемат и съответните разходи. Който разпорежда мерки за сигурност, свързани с правителството, той и ги заплаща. Считаю, че случаят е различен по отношение на техническата или личната сигурност, разходите за които могат да се поемат от пътниците, при условие че целта е ясно формулирана.

Все пак следва да се отбележи, че в оценката на въздействието, която ни представя Комисията, тези мерки представляват около 0,1% от крайната цена на билета. Следователно не трябва да започваме с машабни планове.

Считаю, че правим целесъобразен компромис, включително с Федерална република Германия, която изрази съществени резерви по отношение на субсидиарността. Надявам се, че крайният резултат се доближава в голяма степен до нашето предложение.

**Zuzana Roithová (PPE).** – (CS) Макар изцяло да подкрепям това предложение, защото то значително повишава прозрачността на размера и изчисляването на таксите за сигурност за всички европейски потребители, които използват въздушен транспорт, силно съм учудена, че липсва по-голяма хармонизация в тази важна област. Опасявам се, че поради доминиращата позиция на определени летища пътниците ще плащат прекомерни такси за сигурност, без това пряко да влияе на равнището, скоростта или качеството на мерките за сигурност при регистрация.

В своя доклад за оценка на двете години след влизането в сила на тази директива, Комисията трябваше да бъде много по-решителна и да предложи единен и задължителен метод за изчисляване на таксите за сигурност в целия Европейски съюз.

Напълно подкрепям искането по-строгите мерки, като например скенерите за проверка на хора, да бъдат финансирани от държавата, а не от пътниците, още повече, че все още не е приключило разискването за необходимостта от такива скенери и свързаните с тях рискове за здравето. Не на последно място, изразявам загриженост относно тълкуването на разпоредбите относно заплащането на разходите за мерките за сигурност, въведени не от летищата, а пряко от авиокомпанията, тъй като може да се случи обратното и тези разходи да бъдат за сметка на пътниците, а това според мен означава, че е налице евентуален риск от злоупотреба под формата на прекомерно големи такси.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – (EN) Г-жо председател, г-н Leichtfried има право. Разходите за допълнителна сигурност следва в крайна сметка да бъдат поемани от държавите-членки. Все пак всички пътници и всеки гражданин по принцип вече плащат на държавите-членки за своята сигурност.

Държавата не може просто да заяви на гражданите си, че получават точно това, за което са платили. Задълженията ѝ далеч надхвърлят това, защото държавата не е просто поредният доставчик на услуги, чиято единствена мотивация е трупането на печалба. Напомням ви тази проста истина, защото, въпреки този принцип, пътниците, а не техните държави, плащат в крайна сметка разходите за допълнителната сигурност на въздухоплаването, както съвсем точно е посочил докладчикът.

Освен това, в много случаи допълнителната сигурност, която получават пътниците, заплащайки допълнителни такси, дори не се осигурява от държавата, а от частни дружества, които са подизпълнители, които често не зачитат пътниците и техните права, използвайки паравана на тайната, обгръщаща въпросите на сигурността като цяло. Това просто не трябва да продължава.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Г-жо председател, имайки предвид, че въпросът с таксите за сигурност на въздухоплаването в рамките на Европейския съюз е решен по много различни начини, считам, че е важно в случая да приложим една обективна мярка. Би било доста логично като основа за изготвяне на оценката да вземем съчетание от броя на пътниците и максималното тегло при излитане. Важно е обаче да е налице ясна връзка между събираната такса за сигурност и услугите, които се осигуряват на практика. Важно е да бъде изготвена дефиниция за самата сигурност на въздухоплаването и трябва да сме наясно точно за какво плащаме. Точният начин, по който ще се изчисляват таксите за сигурност, трябва да бъде разбираем. Трябва открито да бъде предоставяна информация относно размера на таксите и какво включват те. Тук прозрачността е задължителна. За тази цел обаче са ни необходими независими регулаторни органи, които да могат да противодействат на нарушаването на конкуренцията по бърз и ефективен начин.

**Андрис Пиебалгс, член на Комисията.** – (EN) Г-жо председател, настоящото разискване относно сигурността на въздухоплаването е чудесно и показва, че всеки от нас има личен опит в тази област.

В моя случай се простих със сиренето, което трябваше да донесе, защото било за *мазане*! Стори ми се прекалено, но все пак смятам, че внесохме подобрения в цялата система. Предложението на Комисията прави една допълнителна крачка, защото където има сигурност, има и такси, а първото правило е наличието на прозрачност. Този доклад и предложението на Комисията се допълват взаимно.

По отношение на въпроса, кой следва да събира таксите, считам, че субсидиарността продължава да бъде най-добрият вариант, тъй като в крайна сметка плащат не държавите-членки, а гражданите. Единственият въпрос е дали следва да плащат всички данъкоплатци или само онези, които пътуват.

На този въпрос няма лесен отговор, но считам, че аспектът, свързан със субсидиарността, на нашето предложение е в унисон със съвременните договорености в областта на сигурността на въздухоплаването.

Парламентът прави една крачка по-нататък, разглеждайки цялостно сектора на сигурността на въздухоплаването. Ще видим как ще приключи разискването. Считам, че Комисията внесе едно доста разумно предложение и се радвам, че то намери широка подкрепа в Парламента и, както обикновено, той отива малко по-далеч, отколкото предложението на Комисията. Считам, че моментът и приложното поле на предложението са правилно избрани.

**Jörg Leichtfried, докладчик.** – (DE) Г-жо председател, чувствам се малко неудобно след толкова много похвали и затова ще бъда кратък. Все пак искам да използвам възможността, за да благодаря на докладчиците и на докладчиците в сянка, които работиха усилено заедно: г-н Zasada, г-жа Hennis-Plasschaert, г-жа Lichtenberger и г-н Kohlíček. Положихме сериозни усилия по този въпрос в продължение на една година. Такава според мен трябва да бъде политиката в Европа, а не да е форум за препирни, които да правят шоу, както вероятно я виждат други колеги.

Второ, бих искал да се обърна към Съвета и да отправя призив към тях. Комисията по транспорт и туризъм всъщност е приятелски настроена комисия, това е комисия, която работи и спори делово, и в този контекст искам да кажа, че по този закон до голяма степен направихме компромис със Съвета. Още от самото начало бяхме склонни на компромис. Искам обаче да предупредя Съвета да не търси излишно противопоставяне. Ако човек е склонен на компромис, то тогава трябва да очаква компромиси от своите опоненти или партньори.

Ако Съветът не е склонен да направи компромиси с Европейския парламент, то тогава отношението на тази комисия също ще се промени. Не съм единственият, който мисли така. Вече чух от някои колеги, че ако Съветът не е склонен да направи компромис, то и ние ще разискваме скенерите за проверка на хора в доста по-различна

светлина и вероятно също няма да сме склонни на компромис със Съвета. Това не е в интерес на въпроса като цяло и в никакъв случай не трябва да се допуска. Тъкмо поради тази причина призовавам Съвета и държавите-членки да постигнат напредък по въпроса. Договорът от Лисабон вече е факт. Съветът и държавите-членки трябва да постигнат напредък по тази тема, в противен случай за пореден път може да чуем: *Хайде, обратно към SWIFT!*

**Председател.** – Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе на следващото пленарно заседание в Брюксел.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Nessa Childers (S&D)**, *в писмена форма.* – (EN) Г-н Leichtfried заслужава поздравления за изчерпателния и убедителен доклад, който представя реални решения на много проблеми, които са останали нерешени в документа на Комисията. Има все пак някои въпроси, които остават нерешени, и те следва да бъдат преразгледани в нов контекст след продължителния период, през който европейското въздушно пространство остана затворено. При очакваните загуби от над 1 млрд. евро за сектора на въздухоплаването в резултат на облака от вулканична пепел, Европейският съюз трябва да предприеме бързи и решителни мерки, за да смекчи финансовия удар върху сектора на въздухоплаването. Макар че г-н Алмуния заслужава поздравления за своите окуражителни коментари по повод настоящата криза, ние като членове на Европейския парламент също имаме възможност чрез този доклад да подпомогнем сектор, който претърпява сериозни щети за трети път през последните десет години. Парламентът и нашите колеги в Европейския съвет и Комисията следва да започнат да обмислят отпускането на държавни средства за покриването на предлаганите разходи по сигурността, по-специално, в случай че не бъде преминат ниският праг на пътници. Предвид, че тези мерки не бяха популярни преди изригването миналата седмица, то в момента сме на етап, в който всяка пропусната възможност за оказване на съдействие на сектора на въздухоплаването може да се окаже фатална.

**Debora Serracchiani (S&D)**, *в писмена форма.* – (IT) Г-жо председател, госпожи и господа, искам да благодаря на г-н Leichtfried за отличната работа по доклада относно таксите за сигурност на въздухоплаването, който, освен другите аспекти, засяга един много важен въпрос: защитата на потребителите и правата на пътниците.

Трябва да има ясни и прозрачни правила, защото ако авиокомпаниите събират от пътниците допълнителни такси за мерките за сигурност, тази информация следва да бъде предоставена, за да може според мен да се гарантира, че пътниците не губят пари.

Считам, че е най-правилно организациите за защита на потребителите да участват в консултациите и по този начин да добият поглед върху формирането на цените за мерките за сигурност, които биха могли да сравнят с цените на билетите. Само по този начин ще можем да гарантираме по-голяма прозрачност и информация за пътниците.

### **19. Общностни насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (преработен текст) (разискване)**

**Председател.** – Следващата точка е докладът на г-н Simpson от името на комисията по транспорт и туризъм относно предложението за решение на Европейския парламент и на Съвета относно общностните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (преработено) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Тъй като г-н Simpson няма възможност да присъства, г-н El Khadraoui ще направи изказване от негово име.

**Saïd El Khadraoui**, *заместник-докладчик.* – (EN) Г-жо председател, председателят на комисията по транспорт и туризъм, г-н Simpson, няма възможност да присъства днес и ме помоли да прочета неговото изявление.

Преработеният текст относно насоките за мрежата TEN-T се стреми да обедини приетите през годините различни изменения на насоките и да включи измененията, които отчитат разширяването на Европейския съюз до 27 държави-членки.

За да дам контекст на доклада, ще кажа, че насоките дават направление за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. Целта е мрежата да бъде създадена постепенно до 2020 г. чрез интегрирането на инфраструктурните мрежи на сухопътния, морския и въздушния транспорт в Съюза.

По отношение на разглеждания доклад, в по-тесен смисъл той представлява кодификация на законодателния текст, но тъй като Комисията внесе незначителни изменения в текста на приложението, беше принудена да го направи чрез процедурата за преработка. Измененията в приложението коригираха първоначални грешки, направени при присъединяването на 10-те нови държави-членки през 2004 г. Промените не засягат актуализация на карти и не внасят никакви изменения по същество.

Двете новости, представени от докладчика в този доклад, представляват незначителни изменения в съображенията и някои технически поправки по картите. Те са в съответствие с измененията, направени от Съвета, и в съответствие с поправките на насоките.

В съответствие със съвета на Комисията, беше взето решение както от Съвета, така и от г-н Simpson като докладчик с подкрепата на комисията по транспорт, по насоките да не се правят никакви изменения по същество. На докладчика все пак е известно, че Зелените са внесли повторно свои собствени изменения, които предвиждат модернизация на линията между градската част на Мюнхен и летището в Мюнхен, но докладчикът отново посочва, че промените, които правим чрез този доклад, предвиждат внасяне на поправки в текста, а не актуализацията му.

Целта на преработения текст е да създаде ред преди същинското преразглеждане на насоките в началото на 2011 г. Важно е да се гарантира яснотата на насоките при изготвянето на по-съществените промени, които ще бъдат направени следващата година. Всички с нетърпение очакваме същинското преразглеждане на насоките и възможността за по-нататъшно развитие на мрежата TEN-T, но за да стигнем до този етап, трябва да променим по подходящ начин текущото законодателство и именно това сме направили тук.

**Андрис Пиебалгс, член на Комисията.** – (ЕН) Г-жо председател, благодаря много на оратора и докладчика. Именно към това се стремяхме и затова на този етап няма какво повече да добавя, тъй като считам, че казаното описва проблема съвсем точно.

Ще се спра само на преразглеждането на мярката, какво е становището ни по този въпрос, защото това е важно за същността на процеса. Въз основа на Зелената книга от април 2009 г., Комисията започна обществена дискусия с над 300 отговора и създаде шест групи от експерти, които да подпомагат работата по резултатите от консултацията при изготвянето на ново политическо предложение.

Съвсем скоро ще има предложение към колегията, документ, който ще очертае методологията за създаване на новата трансевропейска транспортна мрежа. Предвиждаме да бъде представен на колегията на 5 май.

След това тази методология със сигурност ще бъде представена на Парламента и на Съвета. След това Комисията ще започне работа по изготвяне на предложенията за новата TEN-T и нейното финансиране.

И така, очакванията ни са, че ще можем да го приемем в колегията през първото шестмесечие на 2011 г. Изразявам огромна благодарност на Парламента за това, че осъзнава необходимостта от незначителни изменения и очаквам с нетърпение през следващите месеци да проведем широко и задълбочено разискване относно новите очертания на трансевропейската транспортна мрежа.

**Sergio Paolo Francesco Silvestris, от и в името на групата PPE.** – (IT) Г-жо председател, г-н член на Комисията, госпожи и господа, искам да благодаря на двамата колеги, които, след информацията, предоставена от докладчика и от докладчиците в сянка, дадоха възможност за бързо приключване на парламентарния процес, свързан с този въпрос. Те се въздържаха от внасянето за разглеждане на изменения, които, макар и приемливи що се отнася до съдържанието им, биха представлявали пречка за приемането на този кодифициран текст.

В момента сме на етап, на който можем на предоставим на Комисията основата за изготвяне на програма за TEN-T за следващото десетилетие. В конкретен опит да скъсим сроковете от момента, в който докладчиците се заеха с този въпрос, те постигнаха споразумение да не внасят за разглеждане изменения, които не са договорени със Съвета. Комисията по транспорт и туризъм одобри техническите изменения, проучени от правните служби на Парламента и Съвета, и Съветът декларира, че може да приключи на първо четене, ако гласуваме според договореното, което е напълно приемливо.

Няколкото изменения, направени от комисията по транспорт и туризъм, съответстват на тази цел и считам, че са уместни и полезни за представянето на последователен и точен окончателен текст. Ето защо подкрепям внесените изменения, макар към този момент да не считам за уместно изменението, внесено от групата на Зелените/Европейски свободен алианс, което вече е отхвърлено на гласуването в комисията по транспорт и туризъм.



Макар съдържанието на изменението – а именно изменението на карта, отнасяща се до летището на Мюнхен – да е приемливо, ще има още една възможност то да бъде внесено по време на преразглеждането на TEN-T, което дори може да се състои преди лятото, тъй като работата в Европейската комисия напредва с бързи темпове.

**Silvia-Adriana Țicău**, *от името на групата S&D.* – (RO) Този технически документ дава възможност приложение I да бъде актуализирано, като в него бъдат включени картите на всички държави-членки и целевият краен срок да бъде променен на 2020 г. Задълбоченото разискване относно актуализирането на списъка с проекти по TEN-T е планирано за края на годината. Списъкът следва да включи развитието на морски коридори в Черно море, шосейни връзки с Република Молдова и Украйна, както и разширяването на текущите приоритетни проекти 6 и 17, така че високоскоростната железопътна линия да може да достигне Букурещ и Констанца.

Изригването на вулкана в Исландия ясно ни показва слабостите на европейската транспортна система. Европейският съюз трябва да разполага с работеща система за пренасочване на пътници към други видове транспорт. От първостепенно значение е трансевропейската транспортна мрежа да бъде развита, така че високоскоростните железопътни линии да могат да обслужват не само столиците на всички държави-членки, но и други големи европейски градове. Друг все по-важен аспект е развитието на транспорта по вътрешните водни пътища и европейските морски коридори.

**Eva Lichtenberger**, *от името на групата Verts/ALE.* – (DE) Г-жо председател, трансевропейските мрежи са тема, по която работим на тази пленарна сесия и която следва да ни създава дори още повече работа. Разполагаме с преработен текст и някои – г-н Silvestris, например – се изненадаха, че Зелените са внесли изменения, с които се предлагат промени в списъка на трансевропейските мрежи или в онова, което се счита, че е част от тях.

Не трябва да забравят, че предложеното от нас се отнася до особен случай: а именно, случай, при който самата държава-членка е заявила, че тази част от трансевропейските мрежи е само свързваща линия и следователно вече няма да е от значение за нас; това прочуто направление – сега говоря като г-н Stoiber, считам, че това е заразително и доста опасно – е нещо, което вече не желаем да строим; човек, така да се каже, би могъл да построи свързваща линия към летището на Мюнхен. Следователно това е основанието за нашето изменение.

По принцип обаче считам, че следва да подходим особено внимателно към преразглеждането на трансевропейските мрежи и следва да обсъдим аспект, който считам за изключително важен. Нидерландец е направил изследване – с радост ще го предоставя на члена на Комисията, когато дойде тук – което, според мен, е свързано до голяма степен с предстоящото разискване и което показва, че разходите за голям проект, а често става въпрос за големи проекти, по принцип се подценяват средно с около 45%, а ползата от тях винаги се надценява, тъй като това е необходимо, за да бъде изпълнен проектът. Това означава, че трябва изцяло да преосмислим оценката за разходите за трансевропейски проекти и ви призовавам да направим именно това. Наш дълг е да предоставяме на гражданите явна и ясна информация.

**Jaroslav Paška**, *от името на групата EFD.* – (SK) Определянето на трансевропейските транспортни системи е основна стъпка към подобряване на транспортните връзки за жилищните и промишлените райони в цяла Европа.

Докато в северна, западна и южна Европа железопътните линии и пътищата завършват на пристанища, пътищата и железопътните линии на изток притежават огромния потенциал да продължат на изток през цяла Азия до бреговете на Тихия океан.

Азиатските държави, като например Китай, Япония и Индия, отбелязват значителен икономически растеж и се превръщат в основни търговски партньори на европейските държави. Ето защо е необходимо, едновременно с изграждането на вътрешна европейска транспортна структура, да отваряме транспортни маршрути и към Изтока.

Ширококолейната железопътна линия от Владивосток достига до границата на Европейския съюз при Черна на Тиса. Изготвен е проект, който предвижда тази линия да бъде продължена до Виена, като така ще свърже града с Дунав, с пристанищата и, разбира се, с европейската мрежа.

Считам, че проекти като този следва също да получат значителна подкрепа и в бъдеще. Благодаря ви.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Г-жо председател, да, предпочитам „независим“ член на Парламента. Макар че в този момент разискваме само преработката на насоките, все пак бих искал да използвам възможността да спомена проект, който е особено проблематичен за Австрия. Тунелът Бренер е част от високоскоростното

железопътно направление от Берлин до Палермо и програмата за трансевропейската транспортна мрежа и намерението беше да преминава под направлението Инсбрук – Бозен.

В момента положението е такова, че Европейският съюз остави Австрия, Тирол, северна Италия и южна Германия в състояние на несигурност и съществува опасност тунелът да се превърне в черна дупка за милиарди евро. Първоначалната оценка на разходите, възлизаща на 4,5 млрд. евро през 2002 г., отдавна е надвишена и специалистите очакват по-високи строителни разходи в порядъка на 16 млрд. евро. Нещо повече, въпросът с финансирането все още не е изяснен. По принцип, проектът трябваше да бъде финансиран частично от заинтересованите държави-членки и частично от Европейския съюз. Европейският съюз обаче отказа да поеме правнообвързващо задължение за периода след 2013 г. и като резултат оставя гореспоменатите държави в състояние на несигурност.

Това обаче не е всичко. Разбира се, за да гарантира, че ще бъде използван пълният капацитет на тунела, трябва да бъде създадена и съответната свързваща линия. Въпросният район се простира от Мюнхен на север до Верона на юг и във връзка с това финансирането е напълно неясно, включително от италианска страна. Ето защо моето искане е, когато се стартират проекти по TEN, те не трябва да страдат от недостатъчно финансиране от една от страните, оставяйки заинтересованите държави-членки да поемат разходите. Европейският съюз трябва да поеме поне 50% от разходите, а планове и обещанията трябва да се правят предварително и навреме.

**Werner Kuhn (PPE).** – (DE) Г-жо председател, г-н член на Комисията, госпожи и господа, тези насоки за развитието на трансевропейските транспортни мрежи на пръв поглед са доста технически. Докладчикът обаче, г-н Simpson, вече подчерта, че те са, разбира се, жизненоважни от гледна точка на бъдещото икономическо развитие в Европа.

Пътищата са артериите на нашата икономика. С това сме съгласни всички. Трябва също така да признаем за пореден път, че като икономически и търговски център Европа се конкурира с големите икономически и търговски центрове в Америка и Югоизточна Азия. Ето защо е необходимо да развием сухопътните си транспортни системи за вътрешния пазар, като в същото време обвържем и експортния капацитет на Европа с развитието на трансевропейските мрежи и продължим тяхното по-нататъшно укрепване.

Предназначението на пътните артерии е да поемат изходящия пътен поток и да го трансформират във входящ пътен поток, и в крайна сметка да го насочат там, където са клиентите. Във връзка с това основният въпрос, естествено, е, че развитието на основни пътни направления цели също така да осигури достъп до зоната и следователно има значение за икономическото развитие – нека не го забравяме. Европа е континент с множество брегови линии и огромни пристанища и те трябва да бъдат свързани помежду си – във връзка с това мобилността е от съществено значение. Не трябва обаче да възприемем просто един „навременен“ подход. Трябва също така да работим по разходооефективен, екологосъобразен начин. Това ще бъде от особена важност в бъдеще.

Въпросът от първостепенно значение е следният: ще съумеем ли да превърнем връзките север-юг и изток-запад, които в момента съществуват под формата на железопътни, сухопътни системи и системи от вътрешни водни пътища, в истинска мрежа, защото трябва да признаем, че в това отношение има пречки, които трябва да преодолеем. Във връзка с това, разбира се, има определени неща, които трябва да бъдат отчетени. Що се отнася до най-дългото трансевропейско направление – от Палермо до Берлин – то трябва да бъде допълнително удължено през Рошок по посока на Скандинавските държави. Това са нещата, които трябва да вземем под внимание в бъдеще.

*(Председателят отнема думата на оратора)*

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Г-жо председател, текстът, който разглеждаме днес, актуализира и консолидира процедурата за създаване на трансевропейски мрежи, които да ни подготвят за сигурното стартиране на предпоследните и заключителни етапи на прегледа, сега в Европа на 27-те, която е по-богата и по-сложна в пространствено отношение, а има и нови, съвременни потребности от мобилност.

Изпълнителната агенция за трансевропейската транспортна мрежа е почти напълно готова и работеща, разполагаме с почти всички координатори за коридорите и се надяваме, че скоро ще разполагаме и с останалите, така че да могат да ускорят коридорите, които са ни необходими.

Нашите съседи, по-специално в Средиземноморието, също имат огромни очаквания по отношение на тези мрежи и своите собствени мрежи и очакваме с нетърпение да получим съобщението, което ни обеща Комисията, относно методологията, което ще допълни консултациите и разискванията преди да започнем работа по една от най-вълнуващите дейности в комисията по транспорт и туризъм.

Системата за мобилност и сближаване се превръща в реалност и за пръв път ще свързва общото пространство на 27-те държави-членки на Европейския съюз по един интегриран и динамичен начин. Тя ще определи основните центрове – пристанища, летища и логистични центрове – преодолявайки граничните пречки. Тя предвижда, освен други неща – ако ми позволите да спомена – преминаване през центъра на историческата бариера на Пиринеите на тунел на ниско ниво. По този начин ще бъде осъществен план за бъдещето на Европа в XXI век, който е толкова убедителен, че ще гарантира необходимото финансиране.

Това е нашето предизвикателство, но за момента ще бъдем по-скромни и ще се ограничим с одобрението на тази първа дейност по подобряване на законодателството, за което искам да поздравя нашия председател, г-н Simpson.

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – (DE) Г-жо председател, госпожи и господа, системата „Transrapid“ не следва да бъде включвана в тези насоки. Тя не е част от европейския пейзаж. Тя не намалява разликите между системите, които имаме в момента; тя ги увеличава. Платили сме милиарди, за да създадем единна система, а тук се плащат милиарди на национално равнище, за да се работи в обратна посока. Това не трябва да се допуска!

Въпреки че Европейският парламент в миналото е бил против системата „Transrapid“, тя изведнъж се появи отново през 1996 г. като проект между Берлин и Хамбург. След това неочаквано отново изчезна – и никой не знае защо. През 2004 г., връзката чрез „Transrapid“ между Мюнхен и централната гара на Мюнхен се появи също толкова неочаквано. След това Германия спря проекта с допълнителната подкрепа от правителството на провинция Бавария. Имаше договорка за прекратяване на този проект – вече никой нямаше нужда от него. Поради тази причина той не трябва да бъде включван в тези насоки.

След като сдаде поста, на министър-председателя на Бавария, Едмунд Щойбер, беше възложено да води кампания за намаляване на бюрокрацията тук, в Европа. Това е неговата отговорност. Той е и човекът, който трябва да вземе решението системата „Transrapid“ да не бъде включена в тези насоки. Всички следва да имаме това предвид. Трябва да се отървем от системата „Transrapid“. Тя беше добър модел от научна гледна точка, но няма място в Европа. Не ѝ е мястото тук и, като такава, няма място в тези насоки.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Г-жо председател, бих искал да използвам възможността да поздравя докладчика, г-н Simpson, и в същото време да изразя съжалението си, че той не може да присъства днес тук. Въпреки това ще се справим. Искам по-специално да отправя поздравления за избрания подход да се оставят нещата във вида, в който те са посочени в насоките, защото има един принцип, който е много важен, а именно надеждност и предвидимост от страна на европейския законодател. Той определено е изпълнен с този доклад.

Второ, бих искал да спомена, че ни е необходимо предложение за в бъдеще, когато отново ще можем да вземем решение какво точно да бъде включено в системата TEN и какво не. Бихме могли да проведем разискването до известна степен по начина, по който се провежда сега. Някои хора много изкусно защитават становището, че трябва да свържем ботуша с острова, а други казват, че това в никакъв случай не трябва да бъде включвано. Това обаче е погрешна гледна точка. Трябва да видим какво добавя стойност за данъкоплатците в Европейския съюз и Европа. Освен това, следва да има недвусмислена подкрепа на местата, в които държавите-членки вече работят, където нещо се случва, защото тогава нещо реално ще бъде свършено и няма да сме в положение, при което се правят планове за TEN, които след това не се изпълняват. Това ще е от полза за европейските граждани и пътници, а и за държавите-членки, които се ангажират в крайна сметка да прехвърлят пътния поток от пътищата към железопътната система.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Г-жо председател, в резултат на падането на Желязната завеса и на интеграцията на Централна Европа коридорът между Балтийско и Адриатическо море, както ви е известно, в момента възвръща важността, която имаше преди разпада на Дунавската монархия. Разбира се, Европейският съюз вече потвърди важността на коридора между Балтийско и Адриатическо море, давайки приоритет на северната част от Гданск до Чешката република. Би било обаче дори още по-важно, ако бъде дадено същото равнище на приоритет и на развитието на южната част през южната железопътна линия на Австрия до Италия.

По-специално, в тази мрежа, по която преминават половината от стоките и пътниците, трябва да премахнем опасните препятствия. Единствено тунелът Коралм ще може да осигури трайно решение на проблема, който представлява това препятствие.

Хората, които живеят по протежение на тези железопътни маршрути, както ни е известно, плащат висока и все по-нарастваща цена поради увеличаващия се пътнически поток. Единствено цялостното развитие на южния коридор ще доведе до онова преминаване от сухопътна към железопътна система, което не може да се очаква да бъде постигнато чрез каквито и да било други инфраструктурни мерки в Австрия.

**Elena Băsescu (PPE).** – (RO) В момент, когато въздушният поток в цяла Европа е сериозно нарушен поради вулканичното изригване в Исландия, необходимостта от развитие на паневропейски транспортни мрежи е по-очевидна от всякога.

Европейският съюз следва да окаже особена подкрепа за развитието на транспортната инфраструктура и свързаността ѝ с основните европейски транспортни маршрути в държавите, които се присъединиха към Европейския съюз през последните години. През територията на Румъния преминават три паневропейски коридора – 4, 7 и 9, които са тясно свързани с пристанището на Констанца на Черно море. Считаю, че на коридор 7 следва да бъде обърнато особено внимание.

Дунав е част от основния транспортен воден път Рейн-Майн-Дунав, който свързва Северно море и Черно море чрез пристанищата на Ротердам и Констанца. Той би могъл да осигури на Европа подходящ транспортен гръбнак. Трябва обаче да се установи сътрудничество, за да се повиши значимостта на тези транспортни коридори възможно най-скоро.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Г-жо председател, действително трансевропейските мрежи се използват за редовния поток в Европа. Дори можем да кажем, че трафикът е безспорният гръбнак на целия европейски единен пазар, което, разбира се, е една от основните ни цели в Европа. Ето защо е задължително да гарантираме, че всички тези коридори ще бъдат реално развити, и да открием къде е необходимо да бъде осигурено финансиране и къде Европейският съюз следва да съсредоточи своите усилия.

Разбира се, ясно е, че винаги ще има национални интереси. Това вече си пролича днес: някои хора говориха за Дунав, други обърнаха внимание на южна Европа, а трети продължават да говорят за основния тунел Бренер. Такива коридори за движение има в цяла Европа. Целта е по тях като цяло да няма прекъсвания в цяла Европа, така че не само стоки, но и хора да могат да бъдат транспортирани от точка А до точка Б. Това е задачата, пред която сме изправени. Както казах и по-рано, съвсем естествено е всеки от нас да счита за най-важни потребностите на своя собствен регион. Трябва да гарантираме, че ще избегнем препятствията и, преди всичко, че ще разполагаме с реално работеща мрежа за всички видове транспорт. Това е основният въпрос и това съответно ще разискваме.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Г-жо председател, в това разискване бяха споменати основният тунел Бренер и новият железопътен маршрут от Мюнхен до Верона. В момента 50 млн. тона стоки се транспортират по пътната мрежа на този маршрут и затова този тунел е спешно необходим. Днес обаче в залата беше посочено, че от двете страни на Бренер – както в Австрия, така и в Италия – има трудности, свързани с финансирането на този проект. Средствата от италианска страна биха могли да бъдат лесно осигурени, като се пренасочат пътните такси, събирани от магистралата за Бренер, към финансиране на железопътния маршрут. За да може да се случи това обаче, ще трябва концесията за автомагистралата за Бренер да не бъде подлагана на търг – каквото е сегашното намерение в резултат на натиск от Европа – а на италианската държава да бъде дадена възможността да удължи тази концесия поне с още 50 години, вместо да бъде възлагана на частни участници в търга. В противен случай няма да има кръстосано финансиране, което ще означава, че ще има много малка вероятност маршрутът на TEN да бъде построен от италианската страна.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Г-жо председател, предстои Парламентът да приеме този преработен текст относно трансевропейските мрежи и бих искала Комисията да ми каже, възможно най-конкретно, кога ще имаме възможност за пълен достъп до съобщението относно методологията.

Както Ви е известно, г-н член на Комисията, това е един от приоритетите на испанското председателство и в момента сме в средата на мандата. Ето защо бих искала да знам, възможно най-конкретно, кога ще имаме този текст, тъй като Парламентът предстои сега да приеме преработения текст и следователно ще има възможност да се запознае с новия текст.

**Андрис Пиебалгс,** член на Комисията. – (EN) Г-жо председател, бих искал отново да благодаря на комисията по транспорт и туризъм за нейната подкрепа за този технически преработен текст и се надявам, че гласуването на пленарното заседание ще го подкрепи.

Днешното разискване беше в по-широк мащаб и ще спомогне при изготвяне на предложение за методологията. Заместник-председателят на Комисията г-н Калас ще изпрати предложението до колегията на 5 май. Отне известно време, защото дълго нямаше нова Комисия и ще отнеме още известен период на новата колегия да изготви предложенията.

Изводите, които мога да направя от това разискване, са, че Парламентът силно подкрепя политиката за трансевропейска мрежа. Считаю, че без подходящо взаимосвързана инфраструктура било то в областта на

транспорта, енергетиката, или телекомуникациите, ще бъде много трудно да говорим за Европа. Считам, че това разискване ще ни помогне да оформим предложението си относно методологията, което в общи линии означава, че, ако всичко върви по план, комисията по транспорт и туризъм ще има възможност да го разисква през май.

**Saïd El Khadraoui**, заместник-докладчик. – (EN) Г-жо председател, искам само да благодаря на колегите, които участваха в разискването днес и да подчертая отново становището си, че става въпрос за коригиране на грешки, допуснати в миналото, а не за внасяне на изменения по същество.

Това ще се случи по-късно при същинското преразглеждане на насоките и, разбира се, очакваме с нетърпение това разискване. Ето защо докладчикът, г-н Simpson, и аз, като координатор за моята група, ще дадем указания на моята политическа група да гласува против изменението, внесено от Зелените. Надяваме се, че по този въпрос ще получим подкрепата и на останалите политически групи.

**Председател.** – Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе на следващото пленарно заседание в Брюксел.

## **20. Стратегически цели и препоръки за политиката на Европейския съюз в областта на морския транспорт до 2018 г. (разискване)**

**Председател.** – Следващата точка е докладът на г-н van Dalen от името на комисията по транспорт и туризъм относно стратегическите цели и препоръки за политиката на Европейския съюз в областта на морския транспорт до 2018 г. (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

**Peter van Dalen**, докладчик. – (NL) Г-жо председател, човек може много да говори за европейската политика в областта на морския транспорт. Вместо това ще се съсредоточа върху няколко ключови аспекта и основни теми.

Първият ключов аспект е важността на сектора. Осемдесет процента от световната търговия се извършват по море, а европейският флот е 41% от този световен пазар. В рамките на европейския пазар, 40% от всички стоки се транспортират с морски кораби. Това прави морския транспорт ключов икономически сектор, който трябва да се конкурира на световния пазар. След като разберем това, следва автоматично вторият ключов аспект и това е конкуренцията.

Известно ни е, че много държави в света подпомагат своя морски флот по много различни начини. Ако позволим това в Европа, след няколко години всички наши кораби ще плават под хонконгски или сингапурски флаг. Това не само ще се отрази негативно върху флота, но дори нещо повече – ще бъде удар върху целия морски клъстер. Заетостта на брега, в банки, корабостроителници, застрахователни дружества, логистични дружества, институции за обучение и образование и в дружествата, които активно работят в областта на иновациите и подобренията на екологичните показатели на флота, ще понесе огромен удар, ако останем без флот.

Въз основа на тези два ключови аспекта, в доклада си призовавам държавите-членки да продължат да подкрепят флотите си. Тук имам предвид предоставянето на данъчни облекчения, като например системата за данък върху тонажа за кораби и данъчни облекчения за моряци и корабособственици. Това е единственият начин да гарантираме, че както секторът, така и морските клъстери ще продължат да бъдат от значение за Европа в дългосрочен план.

В тази връзка имам въпрос към члена на Комисията: кога Европейската комисия ще изготви правила за държавната помощ за пристанищата? Това предложение се очакваше да бъде готово през есента, но не знам есента на коя година. За мен е важно държавна помощ да бъде предоставяна по прозрачен начин и да е ясно кой носи отговорността. Не трябва да се ангажираме с това, като подкрепяме стационарните терминали повече, отколкото пристанищата, чието географско разположение е много близко до трети държави. И в двата случая това би се равнявало на безполезни усилия.

Във връзка с това, искам да направя коментар по параграф 5 от проекторезолюцията, в който във версията на английски език се посочват „удобни флагове“. Считам, че това е погрешно употребен израз и бих предпочел нещо от рода на кораби, които „не отговарят на стандартите“. В крайна сметка не искаме флагове и кораби, които заобикалят минималните изисквания на стандартите за безопасност и социалните стандарти. Става въпрос за качеството на флага и това, което на нидерландски наричаме „goedkope vlag“, определено не е точно синоним на „удобен флаг“.

В заключение бих искал да спомена друг важен аспект, а именно как да направим морския сектор привлекателен за младите хора. Населението на Европа все повече застарява и затова трябва да правим много повече за младежите ни. Никога не е прекалено рано да започнем да ги информираме за морския сектор и морския транспорт и искам със задоволство да отбележа, че разбрах, че корабособственици посещават дори начални училища, за да разкажат на младите хора за работата в открито море.

Това бяха някои ключови аспекти, които исках да спомена към момента и ще се радвам да отговаря на всички коментари от колеги и члена на Комисията в края на разискванията.

#### ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛСТВОТО НА: г-н ROUŠEK

*Заместник-председател*

**Андрис Пиебалгс**, член на Комисията. – (EN) Г-н председател, първо искам да благодаря на докладчика за отличната работа по този така важен политически въпрос.

Стратегията в областта на морския транспорт до 2018 г. беше активно използвана за изготвянето на стратегията „2020“ на Комисията и процесът по изготвянето на нова Бяла книга относно транспорта е в ход. Виждаме, че тази стратегия в областта на транспорта е в основата на важни стратегически дейности в Европа.

Морският транспорт е едно от предимствата на Европа и е съвсем естествено да се възползваме от постигнатото в миналото, но е важно да гледаме и напред. Основната ни цел е да гарантираме и укрепим допълнително дългосрочната устойчивост и производителността на европейския морски транспорт. Това означава ефективни, безопасни, сигурни и екологични морски транспортни услуги. Морският транспорт осигурява висококачествени работни места в Европа и подпомага изследванията и иновациите в европейската промишленост.

Имаме и амбициозни екологични цели, като Комисията винаги е подчертавала необходимостта от глобални решения, по-специално в областта на намаляването на емисиите на парникови газове.

Основната работа по стратегията беше свършена преди икономическата криза. Имайки предвид икономическия спад, стратегията все още е в сила. В този контекст акцент трябва да бъде поставен върху запазването и подобряването на международния ред. Изправени сме пред заплахи като протекционизъм, нелоялна конкуренция, морски транспорт, който е под стандартите и пиратство. Трябва да намерим по-подходящи решения на тези проблеми, а именно чрез диалог с основните търговски партньори.

Приветствам изводите на комисията по транспорт и туризъм и в представения доклад и мога да ви уверя, че по много от въпросите вече се работи в Комисията чрез различни дейности по прилагането на стратегията, като например предложението относно формалностите за даване на сведения за кораби, което е важен елемент от общото пространство на морски транспорт без граници.

Службите на Комисията също така започнаха работа по социална програма за морския транспорт, както и по инициативата на Европейския съюз e-Maritime, като Комисията планира да представи двата документа през 2011 г.

Бих искал също така да отговоря на въпроса относно насоките за държавна помощ за морския транспорт през 2010 г. От една страна, насоките от 2004 г. не „изтичат“ през 2011 г., въпреки че Комисията посочва, че те „ще бъдат преразгледани след седем години“. От друга страна, настоящата криза и тежките последици, които тя има за морския транспорт, налагат един много предпазлив подход.

По отношение на конкретните мерки, в момента изготвяме подробна пътна карта за прилагането на тази стратегия, която планираме да публикуваме това лято.

**Georgios Koumoutsakos**, от името на групата PPE. – (EL) Г-н председател, изказването на члена на Комисията според мен съдържаеше много положителен отговор и го изслушах с огромен интерес, тъй като морският транспорт действително е много важен – бих казал жизненоважен – сектор за европейската икономика.

Европейският съюз има всички основания да защитава водещата роля, която има в този сектор, и да поддържа висок стандарт на морския транспорт. Това е предизвикателството: да запазим водещата роля на световния пазар в областта на морския транспорт и за тази цел ни е необходима ефективна и координирана стратегия в областта на морския транспорт.

Докладът, който разискваме днес, одобрен с огромно мнозинство в компетентната комисия, е подробен и представлява стъпка в правилната посока. Считаю, че дори и в настоящия му вид, без промени и изменения,

текстът напълно отговаря на необходимостта ни да се придържаме към определен курс в посоката, която посочих по-рано.

Разбира се, европейският морски транспорт в момента е изправен пред огромни предизвикателства, както и пред такива от външно естество. Първото предизвикателство е необходимостта да бъде засилена конкуренцията. Факт е, че свободната конкуренция е кръвта на морския транспорт. В същото време обаче често се налага използването на държавна помощ, тъй като често трябва да се справяме с нечестна конкуренция от трети държави.

Следователно изводът е: държавната помощ трябва да се запази, защото тя подпомага конкурентоспособността на европейския морски транспорт и икономиката на държавите-членки. Второто предизвикателство, пред което сме изправени, е необходимостта да укрепим и подобрим професионалното обучение на човешките ресурси в сектора на морския транспорт, защото станаме свидетели на мащабно намаляване на броя млади хора, които избират тази професия, и в момента съществува недостиг на обучени моряци.

Ето защо ни е необходима динамична политика. Трябва задължително да предприемем мерки в тези две области и считам, че докладът задава правилната насока.

**Knut Fleckenstein**, *от името на групата S&D*. – (DE) Г-н председател, г-н член на Комисията, госпожи и господа, първо искам да кажа, че горещо приветстваме факта, че в бъдеще в Европейския съюз ще имаме стратегия в областта на морския транспорт, дори и да се наложи да чакаме малко повече, за да гласуваме по нея. Предполагаме, че този доклад ще бъде включен в доклада за бъдещето на транспорта и след това и в Бялата книга.

Чрез Европейската стратегия в областта на морския транспорт до 2018 г. създаваме рамка, която да направи икономиката на европейския морски транспорт по-конкурентна на международно равнище и в нея посочваме, че, на първо място, желаем тази рамка да бъде създадена въз основа на екологични стандарти и, второ, че желаем цялостни разумни социални стандарти за висококачествен морски транспорт.

Позволете ми да говоря накратко по тези три въпроса. Първо, морският транспорт е екологосъобразен транспортен сектор и поради тази причина една от нашите цели за този отрасъл на икономиката беше и в бъдеще той да има роля в борбата срещу изменението на климата. Подкрепям създаването на стимули, като например зелените пристанища, макар и днес да не вземем никакви решения, а само да възложим на Комисията и на Съвета задачата да установят какво може да се направи в тази област.

Считам, че е не по-малко важно да запазим и международната конкурентоспособност – включително по отношение на всички видове транспорт. Ето защо би било правилна стъпка Комисията, въз основа на нашето предложение, да изготви оценка на въздействието по отношение на зоните на контрол на емисиите на сярна в Северно и Балтийско море, защото ако желаем да имаме по-високи изисквания тук, отколкото другаде, трябва да вземем под внимание международната конкуренция и да гарантираме, че по възможност няма да допуснем транспортирането на контейнери да се извършва отново по пътищата, което би означавало обратен ефект.

Позволете ми в заключение да спомена още един въпрос, който считам за особено важен, а именно включването на основните европейски пристанища в планове за мрежите TEN. За нас това е от огромно значение, защото пристанищата са ключови пресечни точки на транспортните вериги и те могат да изпълняват ролята си ефективно само ако интермодалността бъде използвана и укрепвана.

Има много други въпроси, които мога да спомена в тази връзка. Г-н van Dalen, поздравявам Ви за отличния доклад. Всеки от нас даде своя малък принос за него и ви моля да проявите разбиране относно факта, че не искаме да влошаваме качеството на доклада, като приемем вашите изменения.

**Jean-Paul Basset**, *от името на групата Verts/ALE*. – (FR) Г-н председател, групата на Зелените/Европейски свободен алианс напълно подкрепя доклада и препоръките на г-н van Dalen. Той ни предлага балансиран текст, който е резултат от тясното сътрудничество, което той успя да установи с останалите политически групи.

Подкрепяме този доклад, защото той ясно посочва предизвикателствата, който стоят пред политиката на Европейския съюз в областта на морския транспорт, а именно значителното увеличаване на морския трафик както в така и извън Съюза, без да пренебрегва екологичните и социалните въпроси. Този текст е съвместим с логиката, която желаем да бъде прилагана във всички области: политика на устойчиво развитие. Той предлага приемливи начини, които да дадат възможно най-добрите условия за развитие на морския транспорт в периода от този момент до 2018 г.

Поставяме по-специално акцент върху борбата срещу злоупотребите с „удобни флагове“ и плавателни съдове, които не отговарят на стандартите. Подчертаваме и защитата от пиратство. Изтъкваме необходимостта от политика, насочена към единно европейско море и важноста, която придаваме на мултимодалната връзка на европейските пристанища и техния хинтерланд. Изтъкваме подкрепата за опростяване на административните правила, уреждащи влизането и напускането на европейски пристанища. Подчертаваме популяризирането на морските професии и непрекъснатото обучение за тези професии. В заключение изтъкваме приоритета на въпросите, свързани с околната среда.

Като цяло, винаги ще подкрепяме всичко, което според нас спомага за насърчаването на един сектор на морския транспорт, който може да се конкурира със сухопътния и въздушния транспорт. Докладът на г-н van Dalen е описал цялостно глобалното екологично предизвикателство, за което морският транспорт е едно от решенията. По-специално, той е полезен инструмент в борбата срещу глобалното затопляне.

Изявяваме единствено съжаление относно това, че внесеното от нас изменение, което цели да интегрира сектора на морския транспорт в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове, не беше прието от докладчика и от Комисията. Считаме, че всички икономически сектори трябва да спазват общото правило и, както и секторите на въздушния и сухопътния транспорт, макар и да има малък дял в газовите емисии, морският транспорт също трябва да направи необходимото, за да ги намали. Ето защо ще внесем повторно предложението си на пленарно заседание.

**Jacky Hénin**, *от името на групата GUE/NGL*. – (FR) Г-н председател, госпожи и господа, меко казано Съюзът има нужда от реална стратегия за развитие на морския транспорт, защото това е основен въпрос, свързан с бъдещето на нашия Съюз по отношение на прехвана, икономическа и политическа независимост, както и на опазване на околната среда.

За да е ефективна, тази стратегия трябва да бъде цялостна и да обхваща корабостроенето, кораборемонта, пристанищата, заетостта и обучението на работниците, а също и безопасността. Отхвърлянето на директивата за либерализацията на пристанищните услуги през 2006 г. от Парламента според мен представлява крайъгълен камък на всяка европейска стратегия в областта на морския транспорт.

Парламентът призовава Комисията да продължи борбата си срещу злоупотребите с „удобни флагове“. Това е положително, но същинската борба тепърва предстои. В крайна сметка, това, срещу което се борим, не са злоупотребите с „удобни флагове“, а самото съществуване на такава практика. В противен случай, всичките ни добри намерения за безопасност, създаване на работни места, са обречени на провал.

Правилна стъпка е, че държавната помощ за този сектор се обвързва с изпълнението на критерии за качество в социален и екологичен план и с популяризирането на морски професии и насърчаване на обучението на моряците от държавите-членки на Европейския съюз, защото същинските нарушения на конкуренцията не са в резултат на държавна помощ, а на дъмпинг в социалната, екологичната сфера и дъмпинг на заплатите.

Най-добрата гаранция за безопасността на морския транспорт е наличието на добре платени, добре обучени екипажи, които се ползват със социална закрила и работят в добри условия.

Със задоволство мога да отбележа, че най-сетне говорим за обучение на моряци, което продължава през целия живот, и за подобряване на професионалните квалификации и умения. Трябва да гарантираме, че това ще бъде признато за право на всички моряци, и да накараме работодателите да го финансират.

Подкрепям и изискванията за корабостроителниците и качеството на стоманата. Разбира се, представеният ни текст прави определени стъпки напред, но съдържа и множество противоречия. Той остава в плен на догмата за свободна и неопорочена конкуренция. Той е повлиян твърде много от натиска на клиентското лоби и от най-мрачните ултралиберални утопични сценарии.

Как например може да подкрепя заетостта на европейските моряци, а в същото време да призовава за проучвания, които да определят до каква степен новите технологии биха могли да заменят същите тези моряци?

Как може да защитава намаляването на дъмпингови практики, а в същото време да призовава за свобода на движение на работници, които дори нямат еднакви права в рамките на Съюза? Как може да изтъква безопасността, когато в повечето случаи това е въпрос на независимо деклариране и когато някои страни, привлечени от възможността за печалба, нямат никакви колебания да транспортират стоки, които биха могли да се окажат изключително опасни за хората и околната среда, без дори да ги декларират?



Предстои още много работа, но ще я свършим заедно, защото една разумна и качествена политика в областта на морския транспорт трябва преди всичко да зачита онези упорити мъже и жени, които често рискуват живота си, за да удовлетворят потребностите на останалите.

**Anna Rosbach**, *от името на групата EFD*. – (DA) Г-н председател, това е един амбициозен стратегически документ. Все пак имам някои коментари.

По-голямо количество товари по основните реки в Европейския съюз – чудесно, но вземаме ли под внимание факта, че през последните години равнищата на водата често са били твърде ниски, за да може по тях да се движи натоварен до горе шлеп? А ако пътуват натоварени само наполовина, то транспортните разходи са твърде големи.

Инспекции, основани на риска – как тогава можем да преценим дали шлеп, натоварен с въглища, не извършва контрабанда на хора? Инспекциите, основани на риска, не са достатъчни сами по себе си. Наивно е да се смята, че всички нации с морски транспорт в света ще спазват екологичните стандарти на Европейския съюз. Тъкмо обратното, много стари кораби от трети държави ще извлекат финансова изгода от това.

Пиратството – защо този проблем е посочен само във връзка с Африка? Проблемът е много по-наболял във водите около Индонезия. Това засяга и компаниите за морски транспорт от Европейския съюз.

Задължителното разтоварване – задължителното разтоварване следва да бъде въведено като законово изискване във всички крайбрежни води, използвани за корабоплаване, за да се избегнат екологични бедствия.

Също така считам, че можем да съжаляваме, че затворихме толкова много малки пристанища. Следва да инвестираме в укрепването на крайбрежния морски транспорт, а не в отслабването му.

Един последен въпрос – често чуваме колко е важно корабостроенето за Европейския съюз. Защо обаче никой не говори за отговорен, екологичен начин за нарязване на скрап на корабите? Искаме ли да продължим да изпращаме корабите си да бъдат безотговорно нарязани на скрап по индийските брегове след като спрем да ги използваме?

**Marian-Jean Marinescu (PPE)**. – (RO) Проблемите на европейския морски транспорт не могат да бъдат разглеждани отделно от тези на международния морски транспорт. Европа е един от основните участници на пазара на морския транспорт, по-специално по отношение на транспорта на пътници и контейнери. Позицията на Европейския съюз на световния пазар на този сектор трябва да бъде подобрена.

Подобряването на качеството на обучението на моряците, а също и на условията им на труд и живот както на борда, така и на пристанищата и по време на рейд може отнеме дълго време, за да бъдат изпълнени изискванията. Съществува недостиг на висококвалифицирани работници в целия европейски морски сектор – от корабостроители до кораби за развлечение.

Корабоплавателните компании в Съединените американски щати, Азия и Близкия изток предлагат далеч по-благоприятни условия, отколкото тези в Европа. При тези условия европейските специалисти от този сектор предпочитат да работят в корабоплавателни компании или за корабособственици в Дубай или Китай, а на европейските кораби работят филипински или индийски моряци. Трябва да променим положението. Морските институции в държавите-членки трябва да работят в много по-тясно сътрудничество, за да хармонизират своите учебни програми, както и да предложат възможности за платена работа и обмяна на опит с европейските корабоплавателни компании.

Искам да повдигна и друг въпрос, свързан със сигурността, който е много важен и продължава да възпрепятства нормалния поток на световния морски трафик. Имам предвид положението в района на Африканския рог. Приветствам действията на операцията „Аталанта“ на NAVFOR, която напълно изпълнява поставените задачи в региона. Трябва обаче да признаем, че са необходими конкретни инвестиции в отбраната, за да можем да осигурим на въоръжените сили кораби и други средства за намеса, които са много по-ефективни, отколкото тези, които използват в момента европейските военноморски сили.

**Saïd El Khadraoui (S&D)**. – (NL) Г-н председател, госпожи и господа, г-н член на Комисията, до голяма степен съм съгласен с коментарите, направени от колегата Fleckenstein и бих искал преди всичко да благодаря на докладчика, г-н van Dalen, за отличния му доклад. Той насочва вниманието върху няколко важни въпроса, един от които е важността на морския транспорт за икономиката ни. Той също така подчертава факта, че трябва да се конкурираме на глобален пазар и затова трябва да се грижим за конкурентоспособността на сектора на морския ни транспорт, като същевременно се стремим към по-устойчив транспорт. С други думи, трябва да противодействаме на опасността да останем без кораби под наш флаг. В същото време трябва да

участваме при равностойни условия. Ето защо е важно правилата за държавна помощ, които са в процес на изготвяне от доста дълго време, да започнат на практика да се прилагат по нашите пристанища. Уверен съм, че ще се върнем към този въпрос на по-късен етап.

Има три важни области, които трябва да бъдат взети под внимание. Първо, заетостта и условията на работа. Професията „моряк“ трябва да бъде отново популяризирана сред младите хора, а в днешно време това е много трудна задача. Трябва да положим повече усилия, за да разпространим информация относно възможностите за професионално развитие било то на брега, или другаде. Трябва да направим повече по тези въпроси. Условията на работа също трябва да бъдат подобрени чрез ратифициране на законодателството на Международната организация на труда и чрез извършването на проверки не само в Европа, а очевидно и на световно равнище.

Втората важна област – много от вас вече я споменаха – е въздействието на морския транспорт върху околната среда. Сам по себе си морският транспорт е устойчив вид транспорт, но все пак има какво още да се желае. В това отношение Европа трябва да играе водеща роля, включително и в преговорите с Международната морска организация (ММО).

В заключение искам да кажа, че без съмнение безопасността е от ключова важност. Една професия може да се развива само ако условията, в които се практикува, са безопасни. Трябва да изготвим Третия пакет за морска безопасност и да продължим да оказваме подкрепа на мисията „Аталанта“ покрай бреговете на Сомалия.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Г-н председател, тъй като съм първият оратор от групата на Алианса на либералите и демократите за Европа, в началото бих искала да изкажа искрената си благодарност на г-н van Dalen. Всички сме свидетели, че той е изцяло отпаден на морския транспорт. Това стана съвсем ясно.

Знаем колко важна е тази област. През последните години преди кризата морската икономика като цяло отбеляза значително по-голям ръст от останалите икономически сектори. Разбира се, морският транспорт има основен принос за това и можем да кажем, че морските клъстери ще бъдат жизнено необходими за по-нататъшното развитие на Европа. Има също така прогнози, в които се посочва, че след като премине пикът на кризата, транспортният сектор отново ще отбележи растеж и тогава морският транспорт ще придобие още по-голямо значение. Деветдесет процента от износа и вноса ни се транспортира чрез пристанищата. Разбира се, в тази връзка е важно – както беше казано – връзките на пристанищата с хинтерланда да бъдат сериозно обсъдени в контекста на коридорите и трансевропейските мрежи.

Необходими са ни свежи сили. Ако имаме по-голям транспортен поток в морския сектор, съвсем естествено ще се нуждаем от хора, които желаят да работят в тази област. За тази цел ще ни е необходимо висококачествено обучение, което също така е хармонизирано в цяла Европа и в същото време ще трябва да популяризираме тази област. Трябва просто да покажем на младите хора какви възможности съществуват за тях в морския транспорт. Желаям добри условия за работа – и това също можем и искаме да хармонизираме в цяла Европа.

Екологичният аспект вече беше споменат. Морският транспорт е много екологосъобразен, особено що се отнася до емисиите на въглероден диоксид. Могат да се направят далеч повече подобрения по отношение на емисиите на азотни окиси и сяра. Предстои много работа както в самия сектор, така и в Европа като цяло, защото, както беше посочено, това е много важно, тъй като в морския транспорт има много силна международна конкуренция. В Европа имаме съвсем основателно водеща роля в тази област, но трябва също така да гарантираме, че ще запазим тази роля. В отделни случаи може да се наложи да използваме държавна помощ за тази цел. Трябва да гарантираме, че ще работим заедно за по-нататъшното развитие на този сектор.

В обобщение искам да кажа, че морският транспорт определено ще се развива в бъдеще и следователно е добре, че разработваме дългосрочна стратегия.

**Dominique Riquet (PPE).** – (FR) Г-н председател, г-н член на Комисията, жизненоважно е да провеждаме европейска политика в областта на морския транспорт, която е амбициозна и дългосрочна. Тя трябва да вземе под внимание факторите, които са специфични за този сектор и да предвижда мерки за предизвикателствата, пред които сме изправени.

Морският транспорт е стратегически сектор за Европейския съюз в няколко отношения, най-вече заради ролята му за растежа и заетостта, международното му измерение, както и екологията и устойчивото развитие. Вече беше споменато, че морският транспорт е двигател за 80% от световната търговия. Съобщението на Европейската комисия и докладът на г-н van Dalen ни посочват посоката, която трябва да следваме, поставят стратегическите цели и идентифицират ключовите области за действие за политиката на Европейския съюз в областта на морския транспорт.

Бих искал лично да подчертая някои основни точки, които моята колега г-жа Vlasto и аз активно представяме в комисията по транспорт и туризъм, а именно че Европейският съюз трябва да засили конкурентоспособността на сектора на морския транспорт, което по-специално означава да бъдат подобрени условията на работа и възможностите за професионално развитие в сектора, като целта за конкурентоспособността не трябва да бъде отделяна от тази за устойчиво развитие, лоялна конкуренция и безопасност. По отношение на екологичните аспекти, политиката на Европейския съюз следва да насърчава интернализиране на външните разходи и създаването на зони за контрол на емисиите от морския транспорт. В заключение, имайки предвид, че очакваме повишен морски трафик, трябва да насърчаваме инвестиции, насочени към модернизиране и повишаване на капацитета на нашите пристанищни инфраструктури.

Важно е Европейският парламент да споделя визията си за политиката на Европейския съюз в областта на морския транспорт от този момент до 2018 г. Отличният доклад на г-н van Dalen, който получи широка подкрепа в Комисията, се надявам да получи също толкова силна подкрепа и от Парламента, което ще ни осигури стабилна основа за бъдещи преговори.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Морският транспорт става все по-важен за Европейския съюз. Имайки предвид, че морският сектор изпитва конкуренция не само на общностно равнище, но и в световен мащаб, трябва да подчертаем колко е важно да увеличим дела на морския транспорт като част от нашата транспортна дейност като цяло както в рамките на Общността, а особено и извън нея. Следва обаче да подчертаем, че все още има държави-членки на Европейския съюз в черния или сивия списък на Парижкия меморандум за разбирателство. Поради тази причина призоваваме държавите-членки и корабособствениците да положат усилия, за да бъдат включени в белия списък на Парижкия меморандум за разбирателство.

В допълнение, предвид морските произшествия през последните години, считам, че във всяка държава-членка с излаз на море следва да бъдат създадени европейски интервенционни центрове за морски произшествия.

Г-н член на Комисията, бих искала да използвам възможността и разискването, за да повторя отново искането ми към Комисията да се възползва максимално от прекия достъп на Европейския съюз до Черно море, регион, който е от особено географско значение. Във връзка с това Комисията следва да отправи, както в случая с другите европейски морета, покана за предложения за развитие на морски коридори в Черно море. Връзката между пристанищата на Ротердам и Констанца през коридора на Рейн, канала на Майн и река Дунав съкращава разстоянието между Северно море и Черно море с 4 000 км. Ето защо считам, че това е жизненоважно и искам Комисията и държавите-членки да ускорят изпълнението на приоритетен проект 18.

Макар транспортирането с кораб да причинява по-малко замърсяване, Европейският парламент поиска корабният транспорт да бъде включен в схемата за търговия с емисии, по-специално морският транспорт.

Корабостроителниците са изправени пред финансови трудности, особено в настоящата икономическа и финансова криза. Към момента представителите на корабостроителниците не могат да представят решение за преодоляване на настоящата икономическа криза.

Европейският морски сектор е изправен пред все по-задълбочаващ се недостиг на квалифицирани моряци. Социалният аспект и условията на работа, от които се ползват моряците в Европейския съюз, са тясно свързани с конкурентоспособността на европейския флот. Считам, че са необходими мерки, които да улеснят мобилността на работниците в този сектор без неоправдани пречки и ограничения.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Г-н председател, искам специално да поздравя г-н van Dalen и моя колега, г-н Fleckenstein, за тази чудесна инициатива, която допринася за реализирането на амбицията на Европейския парламент, свързана с политиката на Европейския съюз в областта на морския транспорт, и също така искам да им благодаря за това, че проявиха великодушие и приеха голяма част от моите предложения.

Изготвеният доклад включва такива важни аспекти като подкрепа за приспособяването на пристанищата и корабите към потребностите на лица с намалена подвижност и изискването за ратификация на Конвенцията за морски труд на МОТ от 2006 г. и освен това настоява секторът да прилага конвенцията в своята работа. Друг важен аспект е разширяването на предложенията за професионално обучение на моряци на всички равнища, за борба с недооценяването и експлоатацията.

Той също така предлага да поемем водеща роля в Международната морска организация в борбата срещу замърсяването по отношение както на алтернативи на горивото в трюма, така и на намаления на емисиите на сярна, като също така предлага това да бъде постигнато с помощта на интелигентни транспортни системи, като например сателитната система „Галилео“.

Докладът също така предлага да бъде признато значението на борбата на Европа срещу пиратството и подкрепата за все по-нарастващата ефективност на операция „Аталанта“, както и необходимостта да бъде подобрена конструкцията на корабите, така че да бъдат пригодени към най-високите стандарти за достъпност и безопасност.

В заключение искам специално да приветствам признаването на ролята на пристанищата в новите трансевропейски мрежи, включително ключовата им връзка с вътрешни терминали и логистични платформи.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Г-н председател, стратегията, която разискваме днес, е изключително амбициозна и, що се отнася до основното направление, г-н Koumoutsakos, докладчикът за нашата политическа група вече говори по всички въпроси, които исках да засегна.

Позволете ми все пак да направя коментар, като член на комисията по граждански свободи, правосъдие и вътрешни работи, във връзка с изключително интересната и авангардна инициатива за създаването на e-maritime – мрежа за проследяване на морския транспорт. Лично аз съм съгласен с текста на Комисията. Той предвижда създаването на интегрирана система за управление на информацията, която да идентифицира, наблюдава, проследява и докладва всички кораби в морето и техните товари.

Съществуват обаче – не знам дали са развити в по-голяма или по-малка степен – сходни действия за електронно наблюдение, които се предприемат от Frontex като част от борбата срещу незаконната имиграция. Ето защо искам да попитам дали отчитаме този факт, дали е необходимо Комисията да направи разяснения в своето съобщение, дали следва да има специфични, различни компетентности за всяка от агенциите и дали има възможност тази информация да бъде обединена, така че да имаме по-добри резултати и в двете посоки.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – (EN) Г-н председател, бих искал да говоря по два въпроса, споменати от докладчика, но които не бяха разгледани достатъчно задълбочено.

Първият е пиратството; по него са представени чудесни препоръки, които обаче неизбежно са общи. Вероятно бихме могли да използваме опита, основан на поуки от операция „Аталанта“, за да бъдат допълнени правилата за самозащита, препоръчани от ММО, като се има предвид, че пиратството вероятно ще бъде все по-често срещано, а нашият Съюз не може да организира подобни операции навсякъде в морското пространство, използвано от търговските флоти на Европейския съюз.

Вторият въпрос е необходимостта от по-добра връзка между морския сектор и сектора на вътрешните морски пътища, като се има предвид сложността на дейностите в тези области. Пример за това е взаимовръзката между икономическите, социалните, екологичните и политическите фактори в случая на река Дунав и Черно море.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Първият въпрос засяга доклад, който изискваме от Европейската комисия и който се отнася до ефективността на програмата „Марко Поло“. Вторият въпрос е свързан с възможността или по-скоро бъдещите законодателни предложения относно засилващата се роля на морските пристанища на Европейския съюз в рамките на световната морска логистика.

**Georgios Koumoutsakos (PPE).** – (EL) Г-н председател, поисках да ми бъде дадена думата, за да поясня, че в моя първоначален доклад съм пропуснал нещо, което колегите също не са споменавали. По-специално, имам предвид ролята на Европейската агенция за морска безопасност, или ЕАМБ, чиято дейност е много важна за развитието на стратегията на Европейския съюз в областта на морския транспорт. Тя се нуждае от нашата подкрепа и считам, че информационните и техническите съоръжения, с които тя разполага, подпомагат не само сектора на корабния и морския транспорт в Съюза, но могат също така да бъдат полезни и в другите сектори, споменати пред малко, по-специално що се отнася например до информация, която може да бъде оценена и използвана и от Frontex.

Честно казано, и това е последният ми коментар, работата на ЕАМБ е важна и трябва да я отчетем и имаме предвид, когато разискваме стратегията на Европейския съюз в областта на морския транспорт.

**Андрис Пиебалгс,** член на Комисията. – (EN) Г-н председател, разискването беше отлично и със сигурност допълва чудесния доклад на г-н van Dalen. Считам, че докладът е добър, защото няма нищо по-трудно от това да напишеш доклад относно стратегия по принцип, тъй като стратегията е инструмент, който е дългосрочен, но в същото време трябва да се съсредоточи върху някои основни положения.

В момента в колегията работим за изготвянето на подробна пътна карта за прилагането. Можем да сме готови преди лятото. Бих искал да посоча три конкретни въпроса. Първият се отнася до насоките за държавна помощ за пристанищата. В момента това се обсъжда в генерална дирекция „Конкуренция“ към Комисията и с бивш

член на Европейската комисия, отговарящ за конкуренцията, и те желаят ние, Комисията, да работим съвместно, така че ще е необходимо известно време. Не мога да посоча конкретни срокове, но работим по въпроса.

Относно въпроса за „Марко Поло“, разисквали сме въпросите, свързани с трансевропейската транспортна мрежа, така че това разискване ще бъде свързано с него.

Относно морските пристанища, в момента не сме в процес на изготвяне на законодателство.

Накрая бих искал отново да ви благодаря, г-н председател и уважаеми колеги, за това разискване. То беше много полезно за Комисията.

**Peter van Dalen**, докладчик. – (NL) Г-н председател, благодаря Ви, благодаря и на всички колеги. Считаю, че този доклад е добър пример за конструктивно сътрудничество между различните групи.

Искам да говоря по три ключови въпроса, които някои от вас вече споменаха. Първият се отнася до околната среда, а тя е от изключителна важност. Екологичните показатели на корабите ни трябва да се подобрят значително и в моя доклад посочвам няколко възможности в тази връзка, по-специално въвеждането на такса за гориво в трюма, което има лоши екологични характеристики. Питам се дали Комисията би могла отново да обсъди тази идея.

И на последно място, идеята за „зелени пристанища“, както беше наречена от някои колеги. В зеленото пристанище екологосъобразен кораб ще бъде обработван по-бързо и ще заплаща по-ниска пристанищна такса. Тази идея е награда за поведение, щадящо околната среда. По този начин на практика се съчетават система от стимули и възпиращи фактори. Ако са налице добри екологични показатели, се дава поощрение, а ако те не са достатъчно добри, то тогава се заплащат големи суми. Силно подкрепям такава система.

Що се отнася до безопасността, един от колегите каза, че държавите-членки трябва много бързо да приложат Третия пакет за морска безопасност. Това е необходимост. Г-жа Тисаи спомена Парижкия меморандум за разбирателство. Напълно сте права; в момента инспекциите се променят, така че да се основават на риска, което е много по-добре от фиксирания процент. Това повишава значително ефективността на инспекциите и стимулира доброто поведение. С други думи, корабите трябва да спазват правилата. Словакия все още не е включена в белия списък и трябва да положи допълнителни усилия в тази област.

Поставил съм специален акцент върху корабостроенето и поддръжката на корабите. Известно ни е, че в момент на икономически спад поддръжката бързо преминава на заден план. Ясно е, че не можем да позволим това като в момента класификационните дружества са изправени пред огромно търсене.

Подкрепяме изцяло мисията „Аталанта“ срещу пиратството. Тя е добра мисия и доказва, че е успешна. Преди седмица фрегата на нидерландските военноморски сили помогна за освобождаването на германски търговски кораб. Струва ми се, че това сътрудничество е отлично. В този конкретен случай, всички корабособственици трябваше да работят съвместно и да плават в конвой, тъй като никой не можеше да се справи сам.

В заключение бих искал да благодаря на члена на Комисията и на Комисията и очакваме с нетърпение този доклад да се превърне в пътна карта.

**Председател.** - Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе след две седмици на месечната сесия в Брюксел.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Sergio Berlato (PPE)**, в писмена форма. – (IT) Г-н председател, госпожи и господа, европейският морски транспорт играе важна роля на глобализирания пазар. Значимостта му се обосновава с ключови данни: 41% от световния флот се управлява от държави от Европейския съюз.

След увеличаването обаче на държавната помощ за секторите на морския транспорт в трети държави, конкурентното място на европейския флот все повече е подложено на натиск. Ето защо призовавам Комисията бързо да представи нови правила за държавната помощ, за да бъдат разработени справедливи условия на международната морска търговия.

Неотдавнашни проучвания показват, че се очаква морският транспорт в държавите-членки да нарасне от 3,8 млрд. тона през 2006 г. на около 5,3 млрд. през 2018 г. Поради тази причина приемам съдържанието на въпросния доклад; с други думи, съгласен съм, че е приоритет увеличаването на капацитета на пристанищната инфраструктура, за да продължи растежът на сектора на морския транспорт.

В заключение искам да кажа, че морските професии следва да бъдат по-широко популяризирани сред младите хора в Европа с помощта на подходящата информация, която изглежда липсва в момента. Считам, че нарастващият недостиг на специалисти в европейския морски транспорт може да доведе до неговото отслабване в бъдеще.

**Danuta Jazłowiecka (PPE)**, в писмена форма. – (PL) Госпожи и господа, ако човек погледне положението на морския транспорт на Европейския съюз, може да стигне до нееднозначни заключения. От една страна, представените данни са доказателство за факта, че флаговете на държавите-членки заемат голям дял от световния транспорт, а така също и в Съюза. Това подчертава значимостта на Общността за прилагането на нови технологии и системи за организация, особено онези, които са свързани с опазването на околната среда и подобряване на стандарта на живот на екипажите. От друга страна обаче се наблюдава все по-засилваща се конкуренция от трети държави и по-специално от така наречените „удобни флагове“. Забелязва се също така и все по-голямо нежелание от страна на младите хора да се занимават с професия в един несъмнено труден сектор. В обобщение, сегашното положение на пазара на морски транспорт в Европейския съюз не е лошо, но перспективите не ни дават повод за оптимизъм. Все пак, лично за мен, приоритет си остават мерките, насочени към подпомагане на транспорта по вътрешните водни пътища и гарантиране на оптимални връзки между транспорта на стоки по море и по вътрешни морски пътища. Представявам региона, разположен в горната част на река Одер, и съм свидетел на това, колко малко се използва потенциалът на речните пристанища в този регион, особено като транспортен маршрут, свързващ регионите във вътрешността на Чешката република, Полша и Германия с морското пристанище на Шчечин. Този аспект също трябва да се има предвид в контекста на морския транспорт на Европейския съюз, за да може мерките, предприети като част от разискваната политика, да допринесат за развитието на Общността като цяло, а не само на крайбрежните области.

**Vilja Savisaar (ALDE)**, в писмена форма. – (ET) Г-н председател, г-н van Dalen, госпожи и господа, 41 % от световния флот е европейско притежание, но за съжаление, някои други държави подкрепят по-силно своите флотове и корабособственици, отколкото държавите-членки на Европейския съюз, или налагат не толкова строги изисквания относно безопасността и екологичността на корабите.

Европа трябва да гарантира по-добри условия на работа за своите моряци, безопасността на своите кораби и подобряване на положението на морската среда. За тази цел трябва да изискваме, и вероятно да насърчаваме, държавите-членки да подкрепят своя морски транспорт и да гарантират, че корабите, включени в регистъра на държавата, спазват ратифицираната конвенция, както и международните изисквания. Макар морският транспорт да е по-екологосъобразен от сухопътния или въздушния, има възможност замърсяванията да бъдат намалени още повече.

Представяйки това предложение за изменение, надявам се, че то ще направи работата на доковете по-ефективна и по-малко замърсяваща, което определено ще бъде подпомогнато чрез процедури, при които не се употребява хартия, както и посредством по-широкото използване на интелигентни транспортни системи. В същото време основната цел на интелигентните транспортни системи не е да се намали замърсяването, а да се повиши ефективността и да се гарантира по-добра конкуренция.

Безопасността е от изключително значение в сектора на морския транспорт. Трябва да направим всичко възможно за да гарантираме безопасността на нашите моряци, пътници, кораби и стоки, но в същото време не можем да вземаме решения със затворени очи. Трябва да подходим по-цялостно и да намерим решение на съществуващите проблеми в тази област.

На кратко, бих искала да кажа, че морската дейност е много важна част от икономиката и ежедневието на много европейци. Следователно трябва да направим всичко възможно, за да гарантираме конкурентоспособността и устойчивостта на този сектор, като в същото време не забравяме човешкия и екологичния фактори.

## 21. Europeana – следващи стъпки (кратко представяне)

**Председател.** - Следващата точка е краткото представяне на доклада на Helga Trüpel, от името на комисията по култура и образование, относно Europeana – следващи стъпки (COM(2009)0440 – 2009/21 58(INI)) (A7-0028/2010).

**Helga Trüpel**, докладчик. – (DE) Г-н председател, г-жо Крус, Europeana е най-големият цифров културен проект на Европейския съюз. Какво означава Europeana? Това е цифрова библиотека, цифров музей и архив за нашето европейско културно наследство. Стремехът е за всички граждани да бъде предоставен достъп до този цифров ресурс, не само в Европейския съюз, но и в целия свят. Началото на проекта Europeana беше

поставено през ноември 2008 г., като принос за неговото създаване имаха 1 000 културни институции. В проекта участват 150 партньорски организации. Досега са цифровизирани около 6 милиона произведения от нашето европейско културно наследство. Очаква се, че до юни 2010 г. ще има 10 милиона цифровизирани произведения, а до 2015 г. техният брой се очаква да достигне 15 милиона.

Както виждате, това е много амбициозна задача и тя е много важна за Европейския съюз. До този момент Еурогеапа е финансирана от програмата *eContentplus* и от държавите-членки. Досега обаче процентът на цифровизация варира значително между държавите-членки. Франция води с над 40%, Германия е с около 16%, но много други държави-членки силно изостават, а да не забравяме, че това се предполага да бъде нашият най-важен съвместен продукт на европейската политика за цифровизация на произведения в областта на културата.

От особена важност е да разберем, че съществува обществена културна институция и тя по разбираеми причини предвижда силна конкуренция във връзка със съдебното споразумение за „Google Book Search“ (търсене на книги в Google), тъй като ние всъщност не искаме нашето европейско културно наследство да бъде поверено на един монопол. Ние искаме обществен ресурс в най-добрия европейски смисъл за нашето европейско културно наследство. Искаме да запазим и общественото влияние, защото това означава, че европейските граждани могат също да имат истинско политическо влияние.

Това не е проблем по отношение на произведенията, които вече не подлежат на защита от авторско право или които са обществено достояние. Много по-сложен е въпросът с осиротелите произведения, или с други думи, произведения, които продължават да бъдат защитени от авторско право, но за които е много трудно да се издирят носителите на авторските права. Ако Еурогеапа един ден също притежава произведения, защитени от авторско право, ще бъде необходимо да се заплаща за сваляне на материали от частни лица, защото в противен случай ние ще унищожим нашата културна „добавена стойност“ на културния пазар.

Ето защо това, което аз искам да се постигне от политическа гледна точка, е, от една страна, бърза и ефективна цифровизация, като същевременно авторското право бъде запазено, защото това е единственият възможен начин за запазване на културното разнообразие на Европейския съюз. Затова ние се нуждаем от консенсусни решения относно осиротелите произведения и много старателно издирване на законните носители на авторските им права. От политическа гледна точка, ключовият въпрос за мен е, че сега, когато обсъждаме пост-Лисабонската стратегия, стратегията „ЕС 2020“, и когато става въпрос за модернизирването на нашата икономика, развитието на цифровото общество, общество, основано на знанието и културното разнообразие, Еурогеапа също трябва да бъде частично финансирана от програмата „ЕС 2020“, разбира се, с участието на държавите-членки. Това трябва да бъде съвместен европейски проект. Ето защо ние също така се нуждаем от кампанията „Присъедини се към Еурогеапа“ с надеждата да намерим допълнителни частни спонсори. Трябва обаче ясно да посочим, че е необходимо да се повиши информираността на нашите граждани и преди всичко на младите хора за съществуването на този ресурс. Много хора все още не знаят нищо по въпроса. Това е огромна задача, която трябва да посрещнем заедно.

**Piotr Borys (PPE).** – (PL) Г-н председател, Еурогеапа е инициатива от решаващо значение, която може да постави културното наследство на Европа на разположение на целия свят. Както всички знаем, това е не само библиотека, но също така и виртуален музей и архив. Искам всеки един от нас в Парламента да може да каже, че произведенията на велики национални творци, както в моя случай Шопен, Мария Склодовска-Кюри или Словацки, могат да бъдат достъпни в интернет. Бих искал да спомена три основни фактора. Първо, в случая с Еурогеапа ние не можем да допуснем понижаване на качеството. Следва да бъдем внимателни в това отношение по време на изпълнението на проекта. На второ място, необходимо е да се реши въпросът с авторското право в случая с осиротелите произведения и произведенията с изчерпан тираж. Трето, аз имам голяма молба към г-жа Крус за ускоряване на цифровизацията в държавите-членки, ако искаме в бъдеще да се гордеем с този голям водещ проект.

Бих искал да благодаря на г-жа Trüpel за отличния доклад.

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Като докладчик по становището на комисията по промишленост, изследвания и енергетика относно доклада „Еурогеапа – следващи стъпки“, аз приветствам факта, че докладът е окончателно завършен и се надявам, че съдържащите се в него препоръки ще бъдат приети от Комисията. По време на разискванията, проведени до сега по този въпрос, бяха обсъдени най-различни теми като структурата на информационните технологии (ИТ), управлението на уебсайта на Еурогеапа, свободния достъп до информацията в библиотеката, необходимостта от стандартизиране на процеса на цифровизацията и проблема за медийното отразяване на уебсайта. Някои от тези теми присъстват в доклада и това ме изпълва с надежда, че сме успели да постигнем изчерпателен доклад.

Въпреки това аз се надявам, че в бъдеще разискването ще продължи по определени аспекти като управление на уебсайта, начини на финансиране и преди всичко, организиране на уебсайта под формата на единна база данни, а не като портал. Надявам се, че направените от Европейския парламент препоръки, заедно с коментарите на Комисията относно гореспоменатите въпроси, ще бъдат претворени в успешен проект. Euroreana може да стане успешен проект за Европейския съюз, при условие че бъде изградена на основата на ценностите и идеалите на ЕС и че се превърне в централно обединяващо звено за европейската културна информация.

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Г-н председател, в началото бих искал да благодаря на г-жа Trüpel за отличния доклад. Познавам я добре от пет години от работата ни в комисията и зная, че с каквото и да се залови, тя го върши с истинска грижа и професионализъм и докладът ясно показва, че е така.

Това е друг вид проект, от който се нуждаем в Европа, защото Европейският съюз е считан за общност от ценности, но той е също и силна културна общност. Ние имаме 27 различни държави-членки с изключително богата и разнообразна култура.

Ако във време, когато броят на информационните „магистрали“ нараства, ние успеем да направим информацията по-лесно достъпна за хората, то това, за което си заслужава да се инвестира и да се търсят средства, е европейското културно богатство. По такъв начин всички по-малки държави също ще имат възможност да популяризират тяхната собствена уникална и специална култура. Щом като чрез работата на Комисията и на държавите-членки широколентовият интернет се разпространи навсякъде, принципът на равенството ще се реализира в предоставянето на културни услуги, електронни библиотеки, музеи и архиви.

**Marek Henryk Migalski (ECR).** – (PL) Моята политическа група и лично аз не подкрепяме особено широкообхватни програми и институции или създаването на субекти, които надхвърлят границите на необходимото. Euroreana обаче не е такъв субект. Всъщност тя е нещо много важно, преди всичко защото живеем във времена на визуална, а не на писмена култура. Това означава, както Нийл Постман е показал във великолепната си книга „Да се забавляваме до смърт“ (Amusing Ourselves to Death), че визуалната култура обезценява обществения дебат и ни прави по-лоши граждани. Това на свой ред означава, че ако проектът има възможност да подобри навика да се чете, той има възможност да подобри начина на мислене на гражданина и по този начин Европейският съюз ще допринесе за засилване на качеството на образованието на неговите граждани и на начина, по който действат и работят, а това ще означава, че в държавите-членки тези граждани ще бъдат по-активни и знаещи и че ще бъдат по-добри граждани.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Г-н председател, госпожи и господа, ние разискваме инициатива, която може да се окаже истинско съкровище за Съюза и тук аз бих искал още веднъж да благодаря на докладчика г-жа Trüpel за изключителния доклад, който е представила.

Ние говорим за електронно културно хранилище на европейските държави, което ще даде достъп до най-важна културна информация, и тук аз искам да подчертая, че успехът на Euroreana ще зависи от формата, който най-накрая ще решим да й дадем. С това искам да кажа, че ние не искаме Euroreana да бъде копие на вече съществуващи електронни платформи като Google или Wikipedia.

Ние искаме сериозен и надежден източник, който предоставя информация от научно значение и стойност, източник, в който правата на интелектуалната собственост са защитени и сериозността на чието съдържание е гарантирана. Считаю, че това се гарантира с внесените изменения и с разискването, което проведохме по темата в комисията по култура и образование. Разбира се, не може изцяло да се гарантира интересът, който държавите-членки ще проявят към използването на този инструмент за популяризиране на тяхната култура.

Точно в това отношение всички ние трябва да развием нашата роля, да обясним на нашите национални правителства и на гражданите на държавите-членки колко важен е проектът, за да може той да окаже въздействие и всички ние да можем да го използваме по възможно най-добър начин в средносрочен план.

**Petra Kammerevert (S&D).** – (DE) Г-н председател, госпожи и господа, на първо място бих искала още веднъж да отправя най-искрена благодарност към г-жа Trüpel за наистина отличния доклад, който разискваме днес.

Считаю, че това е прекрасен проект, който ще постави разнообразното културно наследство на Европа на разположение на хората в Европа и по целия свят в цифрова библиотека онлайн. Това обаче ще изисква допълнителни съвместни усилия от наша страна, за да направим проекта наистина успешен. Според моята група важна предпоставка за постигане на тази цел е свободният, а това означава също, доколкото е възможно, безплатният достъп до нашето културно наследство чрез Euroreana.



В съвместните обсъждания ние постигнахме добър компромис, при който, от една страна, се защитават интересите на авторите на произведения, защитени от авторско право, като едновременно с това се предоставя необходимият свободен достъп, и аз много бих искала Комисията също да вземе предвид тези предложения и да ги приеме в бъдеще.

Друга предпоставка е държавите-членки да осъзнаят още повече тяхната отговорност. За моята страна това означава, че е неприемливо произведенията на Гьоте да се предоставят на полски и френски език, а не в оригинал на немски. Във връзка с това ние заедно трябва да призовем по-настоятелно държавите-членки да предоставят отново съответните финансови ресурси, за да може Еурогеапа да постигне истински успех също и на това равнище.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Вемайки предвид ползите, които се предлагат на гражданите на Европейския съюз чрез достъпа до Еурогеапа, аз считам, че съществуващото цифрово съдържание трябва да бъде предоставено на всички официални езици на Европейския съюз. Считам също така, че от първостепенна важност е да се предложи достъп до цифровото съдържание на Еурогеапа на хората с увреждания. Като имаме това предвид, ще бъде необходим не само подходящ формат, но също и достъп, приспособен към техните потребности.

Ние препоръчваме Европейската комисия да изиска от доставчиците на цифрово съдържание да гарантират сигурността на уебсайтовете, свързани с Еурогеапа. Не на последно място, аз считам, че е важно да се осигури устойчива система по отношение на финансирането и разработването на проекта Еурогеапа. Г-жо член на Комисията, моля Ви също да ни кажете няколко думи относно преразглеждането на директивата относно хармонизирането на някои аспекти на авторското право и сродните му права в информационното общество.

**Нели Крус, заместник-председател на Комисията.** – (EN) Г-н председател, уважаеми колеги и, разбира се, най-вече г-жо Trüpel, ние сме изключително очаровани от Вашия доклад. Поздравявам Ви. Считам, че „Еурогеапа – следващи стъпки“ наистина е само началото на една много предизвикателна и смела стъпка и тя, между другото, показва силната политическа подкрепа за бъдещото развитие на Еурогеапа като обща точка за достъп до богатото и разнообразно културно наследство на Европа в цифровата епоха.

Затова аз бих искала да благодаря на докладчика г-жа Trüpel за работата, която е свършила, а така също да я поздравя за създаването на марката, тъй като създаването на марката само по себе си е уникално: Еурогеапа – не е необходимо да се обяснява за какво става въпрос.

Комисията може също да подкрепи алтернативното предложение за резолюция, за което, както бях информирана, основните политически групи в Парламента са постигнали съгласие.

Проектът е амбициозен и, повтарям отново, той е само началото. Целта на проекта е да се предоставят цифровизирани книги, вестници, карти, музейни експонати, аудиовизуални материали и звукови архиви в интернет. Това е крайно необходимо, за да се осигури достъп до културата във времето на цифровата епоха. Това не е само нещо, което ни прави по-добри граждани, както каза г-н Migalski. Е, нека да почакаме и да видим, но във всеки случай проектът ни дава възможност да бъдем по-щастливи, защото да се наслаждаваш на културата в повечето случаи означава да се наслаждаваш на щастieto, така да се каже.

В доклада на Парламента правилно се подчертава наличието и на икономически елемент. Цифровизацията и достъпът онлайн до нашето културно наследство ще облагодетелства различни области – помислете си за образованието, научните изследвания, туризма и медиите.

Уебсайтът Еурогеапа е резултат на безпрецедентно сътрудничество между европейските библиотеки, архиви и музеи. Сега, както г-жа Trüpel правилно спомена, той дава достъп до 7 милиона цифровизирани обекта. И отново, това е само началото и нека да се устремим напред. Може и трябва да се направи повече. В доклада на Парламента се подчертават различни области за Еурогеапа и свързаните с нея политики, в които трябва да се постигне напредък през следващите години.

Развитието на уебсайта зависи на първо място от приноса на държавите-членки, които следва да направят повече, за да цифровизират тяхното културно наследство и да предоставят всички цифровизирани обекти чрез Еурогеапа. Радвам се, че Парламентът се присъединява към Комисията в искането, отправено към държавите-членки, да постигнат бърз напредък. Колкото по-скоро, толкова по-добре.

Парламентът подчертава, че Еурогеапа не само следва да предоставя достъп до произведения, които са обществено достъпни, но също така и да включва съдържание, което все още е защитено от авторско право. Наистина съществува спешна необходимост – и това е моят отговор за г-жа Țicău – да се намерят осъществими решения за показване на произведения с изчерпан тираж онлайн, за справяне с проблема с осиротелите

произведения (чиито носители на авторските права е невъзможно да бъдат издирени). Ако не го направим, Европа рискува след няколко години да изостане, по-специално в сравнение със САЩ.

В момента Комисията извършва оценка на въздействието относно възможно правно решение за осиротелите произведения на европейско равнище и ние обсъждаме какво може да се направи, но ако не възразявате, аз ще се върна на този въпрос, когато разговаряме за програмата в областта на цифровите технологии, тъй като това е един от проблемите, които трябва да засетнем.

По-късно тази година ще бъде пусната разширена версия на Europeana, като се очаква, че дотогава тя ще даде достъп до повече от 10 милиона цифровизирани обекта. През следващите години уебсайтът ще бъде доразработен. Парламентът правилно подчертава, че за успеха на Europeana е необходимо да се засили информираността за уебсайта както сред културните институции, които биха могли да допринесат с тяхното цифровизирано съдържание, така и сред обществеността. Както правилно споменахте, специално внимание трябва да се обърне на по-младите хора – изключително важна част от нашето население, до които може да се достигне чрез училищата.

Комисията се ангажира изцяло да продължи работата по разработване на Europeana и свързаните с проекта политики, и това ще бъде основна област на дейност в Европейската програма в областта на цифровите технологии. Във всеки случай има смисъл да се борим за това.

**Председател.** - Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе след две седмици, по време на следващата месечна сесия в Брюксел.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D)**, в писмена форма. – (PL) Днес европейската цифрова библиотека Europeana е изправена пред много предизвикателства. Успехът на това общоевропейско начинание далеч не е гарантиран. Първо, защото досега Europeana е съдържала главно произведения само от няколко от най-активните държави. Второ, това не са съвременни произведения, които биха привлекли най-голям интерес, а обществено достъпни стари творби. Бих искала да обърна специално внимание на един аспект на проекта Europeana, който според мен е от решаващо значение за успеха му – финансирането. Процесът на разширяване на цифровите колекции е много скъп и ще отнеме много повече години. Междувременно Europeana е обезпечена с финансови ресурси само до 2013 г., като част от проект, финансиран частично от Европейската комисия и от държавите-членки, както и от частни спонсори. Считаю, че е от първостепенно значение да се осигурят стабилни източници на финансиране като част от новата финансова рамка за периода 2014-2020 г. Европейските средства под формата на безвъзмездни помощи, отпуснати на отделни културни институции в държавите-членки, следва да ги насърчават да бъдат по-действени в цифровизацията на колекциите. Същевременно следва да се въведат задължителни цели за цифровизиране, които държавите-членки да изпълняват в определен срок. Единствено последователното прилагане на подхода на „моркова и пръчката“ или, с други думи, на поощренията и наказанията ще гарантира, че Europeana ще се превърне в привлекателен портал от голям интерес за читатели и изследователи, а не в цифрова мансарда, използвана за складиране на стари вехтории със сантиментална стойност.

**Iosif Matula (PPE)**, в писмена форма. – (RO) Нашето намерение е Europeana да бъде чисто нов проект, посветен на европейските културни ценности, а не алтернатива на проекта на Google за търсене на цифровизирани книги. Europeana, която е едновременно библиотека, музей и цифров архив, трябва да насърчава единното европейско наследство, да предлага достоверен източник на информация и да позволява на държавите-членки да добавят съдържание по официален и организиран начин.

Europeana не трябва да се превръща в портал като Wikipedia, където всеки може да добавя текст, без да е предварително проверен. Тази практика очевидно води до много грешки в публикуваното съдържание. Във връзка с това ние бихме могли да създадем специален раздел на уебсайта, именно в който потребителите да могат да водят дискусии помежду си, без да им се предлага възможност да изменят културното съдържание, публикувано на уебсайта.

Важно е да се насочим към графичното представяне на уебсайта Europeana и привличането на по-голямо обществено внимание към него и да го направим достъпен в момент, когато настоящият дизайн не е много удобен за потребителя и може да доведе до загуба на обществен интерес. Въз основа на споменатите съображения аз подкрепям предложението за резолюция, внесено от групата на Европейската народна партия (Християндемократи), като алтернатива на настоящата възможност, представена в доклада, за да можем да

помогнем за създаването на ценен портал, актуален по отношение на информацията, която обществеността ще открие там.

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

## **22. Оценка на плана за действие за защита и хуманно отношение към животните за периода 2006-2010 г. (кратко представяне)**

**Председател.** - Следващата точка е докладът на Marit Paulsen, от името на комисията по земеделие и развитие на селските райони, относно оценката на плана за действие за защита и хуманно отношение към животните за периода 2006-2010 г. (A7-0053/2010).

**Marit Paulsen, докладчик.** – (SV) Г-н председател, защитата и хуманното отношение всъщност е нещо, за което повечето граждани на Европа са загрижени. Въпросът не засяга само животните, но също така и нашата собствена идентичност, това, което мислим, че представляваме, и което мислим, че представлява Европа, това, което приемаме като отличителен белег на цивилизацията – засяга зачитането и начина, по който третираме тези наши спътници през целия ни жизнен път.

По моя преценка, която се подкрепя от комисията по земеделие и развитие на селските райони, в по-голямата си част петгодишният план, приет от Парламента през 2006 г., докладчик за който беше г-жа Jeggle, е изпълнен сравнително добре. Една много важна част от пъзела липсва и тя е спазване на изискванията. Ето защо, когато нахвърлях следващия петгодишен план, който и аз, и комисията силно се надяваме да се появи тази година, аз се насочих към затягане на изискванията за спазване на съществуващото законодателство.

В момента това означава по-специално директивата относно живота, защитата и хуманното отношение към и управлението на свинете. Това засяга също така периодично повтарящия се проблем с превоза на животни на дълги разстояния, понякога при ужасни условия. С други думи, става въпрос за спазването, контрола и санкциите, съдържащи се във вече приетите закони, директиви и разпоредби.

Освен това аз искам да видя малко по-нов подход и по-специално по-цялостен подход. Бих искала да видя общ закон за защита на животните, който определя основни стандарти за Европа, ЕС и вътрешния пазар с предвидени минимални равнища.

Това е важно по две причини: първо поради конкуренцията на вътрешния пазар на Съюза. С други думи, за дадена държава не следва да бъде възможно да извлича конкурентно предимство в резултат на пренебрегване на животните. Втората и вероятно по-важна причина е, че ние поставяме големи изисквания към европейските земеделски стопани и производители. Затова те трябва да бъдат защитени от нелоялна конкуренция от трети държави. Неразумно е да отправяме такива големи изисквания към тях, ако не сме готови да гарантираме лоялна търговия. Още повече, и това може да не е толкова популярно, по един или друг начин ние трябва да плащаме за защита и хуманно отношение към животните. Дали това ще бъде на мястото на продажбата или чрез данъци е въпрос на друго разискване. Необходимо е също така да установим постоянна, добре организирана мрежа – и тук отбележете какво казвам: не нов орган, а по-скоро координиращи функции на изключително добри научни институции, каквито вече имаме в Европа.

Не на последно място, ние трябва да се борим с използването на антибиотици в животновъдството. Не говоря за опасността от остатъци от антибиотици в храните, а по-скоро за устойчивостта към антибиотиците, особено при зоонозните бактерии, което създава значителна заплаха за общественото здраве.

**Chris Davies (ALDE).** – (EN) Г-н председател, аз искам да се позова на законодателен акт, с който членът на Комисията, който отговаряше за енергетиката в продължение на пет години, е запознат отблизо. Това е Директивата относно защитата на кокошки носачки, в която се изисква стандартите, спазвани за защита на кокошки носачки отглеждани в клетки, да бъдат подобрили до края на следващата година.

Считам, че това би струвало хиляди. Всъщност в много търговски центрове струва милиони, тъй като е включено едромашабно промишлено оборудване. Много държави спазват директивата. Много земеделски стопани са инвестирали средства, за да гарантират повишаване на стандартите за защита и хуманно отношение към животните до изискваното равнище, но аз не считам, че е възможно да постигнем спазване на изискванията в целия Европейски съюз до края на следващата година.

Искам да зная какви мерки ще вземе Комисията и какво действие ще предприеме, за да се опита да постигне спазване на изискванията.

Докладчикът призовава за забрана върху търговията с яйца, които не отговарят на изискванията на законодателството. Аз не съм сигурен, че това може да се постигне. Искам да зная обаче дали Комисията активно се опитва да гарантира, че държавите-членки и техните земеделски стопани се придържат към стандартите за защита и хуманно отношение към животните и дали всички са поставени при равни условия.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Г-н председател, г-жо Paulsen, благодаря Ви за Вашия доклад. Бих искал да аплодирам работата, извършена от различните докладчици в сянка като част от подготовката за този доклад, и по-специално от докладчика за моята група г-жа Jeggle.

Този проблем има различен отзвук в различните европейски държави. Не всички производители или потребители възприемат въпроса по един и същи начин. Независимо от това, европейското законодателство постепенно върви към успех в създаването на много строг стандарт, който считам, че следва да използваме много по-добре в международните преговори, и по-специално при контрола на вносните продукти.

Въпреки това, както вече беше казано, въпросните правила водят до разходи, а ние всеки ден сме свидетели на увеличаването на разходите за земеделските стопани и другите оператори, точно във време, когато доходността на земеделското производство е засегната в значителна степен. Следователно това е ясно основание за общата селскостопанска политика. Ако харчим по 100 евро на глава за година, за да финансираме общата селскостопанска политика, то защитата и хуманното отношение към животните е една сериозна причина за необходимостта от това финансиране.

**Vasile Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Аз искам да поздравя г-жа Paulsen за този доклад, който предлага решения относно хуманното отношение към животните и проблемите, които въпросът повдига в рамките на европейските политики. Известно е, че здравето на животните включва тяхното благоденствие и известен минимален физически комфорт, без който за тях е невъзможно да бъдат напълно жизнени, включително да проявяват тяхното естествено поведение в зависимост от промените, настъпващи в жизнената им среда.

Ето защо аз считам, че подобряването и повишаването на конкурентоспособността в селскостопанския сектор трябва да се поддържа на равнище Европейски съюз чрез насърчаване и наблюдаване на действащите разпоредби, уреждащи хуманното отношение към животните, което също така трябва да отговаря на изискванията за тяхната защита. Това кара държавите-членки да обмислят преразглеждане на техните технологии за отглеждане на животни и за подмяна на старите с други, модерни и високопроизводителни технологии, при които се вземат предвид физиологичните потребности на животните и се създава възможност за използване на техния продуктивен биологичен потенциал в идеални условия, което води и до по-голяма безопасност на храните. Това очевидно предвижда както отпускане на съответните средства за тази област, така и ефективно използване на предлаганите от тях възможности за подкрепа, така че държавите-членки да могат да инвестират в модерни, новаторски решения, предназначени да бъдат в полза на защитата и хуманното отношение към животните.

Считам, че за намиране на най-добрите решения важна роля ще играе участието на обикновените граждани и на гражданското общество в разработването и изпълнението на програми в тази област, съобразени с реалното положение във всяка държава-членка.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Г-н председател, хуманното отношение към животните е също така критерий за това, доколко цивилизовани сме. Европейският съюз трябва да гарантира, че законодателството е актуално и че има действителен надзор. В момента и в двете области са налице слабости.

Въпросът за превоза на животни е бил повдиган тук. По телевизията сме гледали някои филми за прояви на жестокост и грубост, и по този въпрос, както и по всеки въпрос свързан със защитата и хуманното отношение

към животните, ние ще очакваме бързи действия от страна на Комисията, за да сме сигурни, че животните са третирани добре.

**Андрис Пиебалгс, член на Комисията.** – (EN) Г-н председател, бих искал да благодаря на Парламента, и по-специално на г-жа Paulsen за доклада по собствена инициатива относно Плана за действие на ЕС за защита и хуманно отношение към животните. Докладът отразява не само това, което е било прието, но също така съдържа важни и полезни идеи за бъдещата стратегия за хуманно отношение към животните.

Планът за действие, приет през 2006 г., по същество постигна успех. Той обедини отделните инициативи на ЕС в единно виждане за хуманното отношение към животните и неговото изпълнение в основни линии е задоволително. Казвайки това, ще добавя, че Комисията споделя мнението, изразено на тази сесия с процедура с вдигане на ръка, че прилагането на разпоредбите остава сериозен проблем и е необходимо да се поддържат и увеличават усилията, за да се гарантира правилното им изпълнение.

Относно въпроса на г-н Chris Davies, ние ще дадем писмен отговор на този специален въпрос, но в общи линии Комисията се съсредоточава върху изпълнението. Приетите правила трябва да се изпълняват. Тук става въпрос не само за принципите на правовата държава, но и за лоялната конкуренция.

Ние също така сме съгласни с необходимостта от насърчаване на лоялната конкуренция между производителите в и извън ЕС. Хуманното отношение към животните е и „нетърговски интерес“, който трябва да бъде защитаван и обясняван при преговорите в СТО. Нашата бъдеща стратегия ще трябва ясно да покаже това.

Аз отбелязвам призива за нов план за действие за периода 2011-2015 г. и се радвам да ви информирам, че Комисията вече е започнала да работи в тази насока. Нашата амбиция е да създадем нова стратегия за защитата и хуманното отношение към животните, в която ще бъде възприет цялостен подход, като се вземат под внимание общите разходи на производителите в ЕС и въздействието на мерките за хуманно отношение към животните върху конкурентоспособността на производителите.

Както се споменава в доклада, в член 13 от Договора за функционирането на Европейския съюз се подчертава необходимостта от хуманно отношение към животните. Идеята за общ европейски закон за хуманно отношение към животните, който обхваща всички животни, също е много интересна. Такъв общ закон може да бъде основа за бъдещи инициативи, включително в областта на законодателството, а така също за информация на потребителя, за образованието, изследванията и за насърчаване на по-високи стандарти.

Отбелязвам още и оценявам подкрепата за създаване на Европейска мрежа от референтни центрове за хуманно отношение към животните. Това ще помогне на институциите на ЕС, държавите-членки и на заинтересованите страни в техните действия за насърчаване на инициативи във връзка със защитата и хуманното отношение към животните.

Споделям вашето мнение, че в бъдещата стратегия следва да се обърне сериозно внимание на разходите и конкурентоспособността. Ние трябва да осигурим съгласуваност между нашите политики, вземайки предвид общата устойчивост на нашите предложения от глобална гледна точка.

В доклада също така се подчертава, че бюджетът на ЕС трябва да отговаря на нашите амбиции и по-специално чрез предоставяне на достатъчно средства за изследвания, нови технологии и методи в областта на защитата и хуманното отношение към животните. Подчертава се и необходимостта от достатъчно ресурси за подходящо наблюдение и подкрепа на производителите в ЕС.

Както казах, Комисията приветства всички тези идеи, които взети заедно показват, че защитата и хуманното отношение към животните са на преден план в програмата на ЕС. Комисията планира да представи нова стратегия на Европейския съюз за хуманно отношение към животните през 2011 г.

**Председател.** - Разискването приключи. Гласуването ще се проведе след две седмици, на месечната сесия в Брюксел.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Véronique Mathieu (PPE), в писмена форма.** – (FR) Хуманното отношение към животните е важен въпрос. Както се препоръчва в доклада на г-жа Paulsen, европейското законодателство в тази област трябва строго да се прилага. Ние също следва да гарантираме, че наложените в ЕС стандарти за защита и хуманно отношение към животните се прилагат съответно за стоки, влизащи на територията на Европейския съюз. Истина е, че нашите земеделски стопани и европейската селскостопанска и хранително-вкусова промишленост не трябва да бъдат наказвани в момент, когато правят допълнителни разходи, за да отговорят на изискванията на ЕС.

Стандартите за хуманно отношение към животните трябва да вървят ръка за ръка с европейската търговска политика, със защитата на нашите работни места и с практиките на ловуване при управление на фауната, които са от първостепенно значение за баланса в биоразнообразието. Освен това аз бих изразила резерви относно създаването на Европейска мрежа от референтни центрове за защита и хуманно отношение към животните. Като докладчик относно освобождаването от отговорност във връзка с изпълнението на бюджета за 2008 г. на децентрализираните агенции на ЕС, аз съм добре запозната с проблема за създаването на агенции, които, за съжаление, нямат пълна съгласуваност. Този въпрос, който се разглежда от междуинституционалната работна група за агенциите, трябва да бъде решен, преди да се мисли за създаване на каквато и да било нова агенция.

### 23. Селското стопанство в ЕС и изменението на климата (кратко представяне)

**Председател.** - Следващата точка е докладът на Stéphane Le Foll, от името на комисията по земеделие и развитие на селските райони, относно селското стопанство в ЕС и изменението на климата (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

**Stéphane Le Foll, докладчик.** – (FR) Г-н председател, г-н член на Комисията, докладът, който представям пред Парламента, има за цел да обясни, че селскостопанският сектор на ЕС има място и роля в борбата срещу глобалното затопляне.

Тази седмица природата ни напомни – този път под формата на вулкани – че може да има голямо въздействие върху дейността на човека и върху климата. Това обаче означава, че независимо от всичко, хората, и по-специално Европа, трябва да поемат отговорност за борбата срещу това, което наричаме глобално затопляне.

С моя доклад целя да покажа, че селскостопанският сектор може да продължи да намалява както емисиите на въглерод, така и потреблението на изкопаеми горива и същевременно може, преди всичко, да допринесе активно за фиксирането на въглерода, така че на световно равнище да бъдат постигнати по-ниски емисии на въглерод и да се гарантира по-голям процент на улавяне и складиране на въглерода.

В доклада се прави опит да се илюстрира необходимостта селското стопанство да се отдалечи от разпокъсания подход, който се състои във въвеждане на нова директива при всеки възникнал проблем – директива за почвите, за водата, пестицидите и т.н., с цел да се направи опит за по-комплексно и системно справяне със съответния проблем в селското стопанство.

При такъв подход ние ще трябва да установим възможностите, които гарантират, както вече споменах, че селскостопанският сектор не само намалява своето потребление на енергия, но същевременно участва активно във фиксирането на въглерода. Тази роля е свързана по-специално с процеса на фотосинтезата и биомасата, и особено с областта, която ми е на сърцето, а именно почвата и капацитетът на европейските почви за складиране на органичен въглерод.

Считам, че подходът, който разглеждам в доклада и се надявам да бъде одобрен при гласуването, което ще се проведе на месечната сесия в Брюксел, ще даде възможност на селското стопанство в Европа да навлезе в нов етап на устойчивост и да осъществи прехода към състояние на по-голямо осъзнаване и загриженост за проблемите на околната среда, което ще му позволи да изпревари редица други континенти и земеделски системи. При този процес селското стопанство ще оказва по-положително икономическо и екологично въздействие, а в резултат на това и по-положително въздействие от социална гледна точка.

Следователно докладът разглежда специфичния въпрос за селското стопанство във връзка с борбата срещу глобалното затопляне, но също така претендира – поне се надявам, че го прави – че изследва и други начини за подкрепа, и по-специално, на предстоящото разискване относно бъдещата селскостопанска политика след 2013 г.

Обръщам се към Комисията, ще се обърна към комисиите по земеделие, както често правя, а когато имам възможност ще се обърна и към различните министри. Считам, че е необходимо да променим посоката. Общата селскостопанска политика след 2013 г. трябва да бъде амбициозна. Тя трябва да се основава на целите, които помагат на гражданите да разберат защо се нуждаем от обща селскостопанска политика.

Нуждаем се от обща селскостопанска политика, защото земеделската общност на Европа трябва да гарантира продоволствената сигурност и да поеме по пътя на устойчивостта. Във всеки случай, това е посоката, която предлагам в моя доклад и по отношение на която се надявам голямото мнозинство от членовете на Парламента да се съгласят с мен.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Г-н председател, много благодаря на докладчика за неговия доклад. Селското стопанство е сектор на икономиката, който вече прави и ще продължава да прави всичко възможно да опази околната среда. Така ние вече сме успели да намалим емисиите на парникови газове в селското стопанство с 20%. Освен това, земеделските почви и растения извличат големи количества въглероден диоксид от атмосферата. Следователно селското стопанство е част от решението на проблема с изменението на климата. От друга страна, производството на храни за 500 милиона граждани на ЕС трябва да стане приоритет, като същевременно ресурсите се използват по възможно най-ефективен начин и се осигурява възможно най-висока степен на защита на околната среда и на биоразнообразието.

Земеделските стопани не могат да се справят с това сами. Те се нуждаят от силна европейска селскостопанска политика, която да ги подкрепя. Това е единственият начин, по който ние можем да успеем да произведем достатъчно храна за нарастващото население на света и едновременно с това да защитим околната среда, за да се преборим с изменението на климата.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Г-н председател, докладът на г-н Le Foll е изключително важен, защото въпросите относно европейското производство на храни и селското стопанство са важни.

Европа трябва да бъде самостоятелна. Това е важно и за предотвратяване на изменението на климата, тъй като транспортирането на къси разстояния и храните от местно производство са най-добрите начини за постигане на това.

Селското стопанство трябва да бъде екологично устойчиво и в това отношение на нас ни предстои да свършим много работа. Държавите-членки на Европейския съюз могат да играят водеща роля по този въпрос и в такъв смисъл Европа и държавите-членки сме в добра позиция, защото имаме възможността да инвестираме в научни изследвания.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Г-н председател, бих искал най-искрено да благодаря на г-н Le Foll за неговия доклад. В него се съдържат важни моменти, на които трябва да обърнем внимание в бъдеще. Опазването на климата трябва да бъде също и част от новата реформа на общата селскостопанска политика, то трябва да бъде включено в реформата. В бъдеще ние ще се нуждаем от устойчиви и екологично безвредни процедури, с които да се гарантира, че околната среда е защитена. Селското стопанство не е само жертва по отношение на опазването на климата, а е също важна част от тази кауза. Десет процента от парниковите газове все още произлизат от селското стопанство. Тук също е необходимо да има намаление.

Освен това ние трябва да вземем под внимание един момент, който се споменава в доклада на г-н Le Foll, а именно факта, че внасяме много соя, например от Бразилия. Европейското селско стопанство също е отчасти отговорно за това, че райони с девствени гори в други държави се превръщат в интензивно обработвана селскостопанска площ, което в крайна сметка оказва влияние и тук. Трябва да вземем това предвид в бъдеще. Освен това в бъдеще ще трябва да положим усилия да възстановим нашия собствен запас на протеин в Европа, което също е част от решението на екологичните проблеми, свързани с опазването на климата.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Изключително важен аспект на доклада на г-н Le Foll е, че без селското стопанство ние дори не бихме имали възможност да предприемем действия срещу глобалното изменение на климата. Едновременно с това аз се замислям за горското стопанство, и по-специално, че и до днес то не получава достатъчно подкрепа. Напълно съм съгласен, че в бъдеще селското стопанство трябва да бъде по-зелено и по-благоприятно за околната среда. От една страна, това е много важно. От друга страна, селското стопанство произвежда многобройни екологични обществени блага – биоразнообразие, опазване на ландшафта, чистота на водата и т.н. – които пазарът не възнаграждава достатъчно, нито го прави общата селскостопанска политика. Затова, от 2013 г. нататък нашата обща селскостопанска политика трябва да създаде пазар за екологични обществени блага, така че земеделските стопани да могат да поемат допълнителни услуги и да получават компенсация за извършваните от тях допълнителни услуги.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Г-н председател, този доклад по собствена инициатива засяга изключително важна област, защото ролята, която играе селското стопанство, ще се засилва в бъдеще. Търсенето на храна бързо нараства в световен мащаб, а едновременно с това изменението на климата води до намаляване на площта на земеделската земя в света. Освен това изискванията на потребителите относно качеството на храната се увеличават.

Така както надеждно се грижи за осигуряване на собствената си прехрана, Европа трябва също така да играе роля в поддържане на продоволствието на другите континенти.

Инвестирането в устойчиво горско стопанство и по-добрата експлоатация на горите трябва също да се разглежда като важна част от политиката на ЕС в областта на климата. По тази причина аз бях малко разочарована, че в стратегията „ЕС 2020“ се съдържа съвсем малка сума за инвестиране в селското и горското стопанство. В крайна сметка, селското и горското стопанство играят жизненоважна роля в осигуряване на безопасността на европейските храни, по-ефективно производство на биоенергия и жизнеспособност на селските райони.

**Marit Paulsen (ALDE).** – (SV) Г-н председател, бих искала, ако позволите, да благодаря на докладчика за много свежия нов подход. Аз лично съм убедена, че земеделието и горското стопанство безспорно са най-важните фактори в усилията ни за намаляване на емисиите от въглероден диоксид, особено ако трябва да свързваме въглерода в дърветата, растенията и корените и да го фиксираме или превръщаме в органични съединения в почвата. Това не включва усвояване на нова технология или осъществяване на проекти за научни изследвания, защото вече имаме необходимите знания и инструменти.

Тъй като аз току-що се изказах относно защитата и хуманното отношение към животните, бих искала да задам директен въпрос: не трябва ли да променим самата обща селскостопанска политика? Ако плащаме на земеделските стопани за всички ползи, произведени от тях, които са жизненоважни, както в този случай, за живота на цялото общество, то тогава вместо да плащаме за това, което хората притежават, щяхме да им плащаме за това, което вършат.

**Vasîlica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) На първо място, искам да поздравя докладчика за задълбочения подход, който е възприел при разглеждането на един от най-належащите проблеми в момента. Изменението на климата поставя най-сериозни заплахи не само за околната среда, но също така за икономиката и обществото. Добивите от зърнени култури варират от една година до следващата, силно повлияни от колебанията в крайните климатични условия, което оказва въздействие върху всички сектори на икономиката, макар и селското стопанство да остава най-уязвимият.

На фона на тези условия, в стратегиите на Европейската комисия трябва да се вземат предвид както предотвратяването, така и смекчаването на неблагоприятните последици за селското стопанство в Европейския съюз чрез изпълнение на план за действие в най-засегнатите райони. Тук аз имам предвид приспособяване на селскостопанските дейности към новите условия – залесяване, управление на водните ресурси за селското стопанство и превръщане на замърсените земи в екологосъобразни.

Другата мярка трябва да бъде план за бъдещето, насочен към премахване на причините за изменението на климата чрез насърчаване на нисковъглеродната икономика в световен мащаб, съчетана с енергийната сигурност. Европейският съюз трябва да запази водещата си позиция в борбата срещу изменението на климата, което не трябва да бъде поставено под номер две поради настоящите икономически трудности.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Г-н председател, впечатлен съм от комплексния подход на този доклад. Въпреки това обаче аз имам един простицък въпрос: какви са реалната отговорност, влиянието и въздействието на селското стопанство върху изменението на климата? Аз имам предвид и благотворните, и негативните последици. Може ли да се каже, че позицията на науката и резултатите от нашите научни изследвания са достатъчно силни аргументи, за да се очаква такова голямо увеличение на разходите за борба със затоплянето, което не е напълно установено? Все пак крайно належащо е да се преборим с последиците от икономическата криза, безработицата и другите проблеми, възникнали от социално-икономическото положение в Съюза.

До каква степен общата селскостопанска политика вече изпълнява изискванията за опазване на климата и какви инструменти могат да бъдат приложени в ОСП в тази област в бъдеще?

**Chris Davies (ALDE).** – (EN) Г-н председател, аз искам само да спомена за моя роден край. Имам достатъчно късмет да живея в периферията на Садълхурт Мурландс, между градовете Манчестър и Лийдс. Това е южният край на торфище, което се простира в права посока от Англия до Шотландия.

Това е много рядко срещано местообитание в цяла Европа, но също така местообитание, което е силно опустошено от промишлено замърсяване, продължило 250 години и унищожило разнообразието на видовете, които може да поддържа. Това се допълва от прекомерната паша, вероятно на овце, и от пожари. Разбира се, с пресъхването на торфището се освобождава газ, който причинява глобално затопляне. От това, което би трябвало да бъде прекрасна местност, се освобождава потенциално огромно количество газ, причиняващ глобално затопляне.

В момента Кралското дружество за защита на птиците се опитва да възстанови това местообитание и да направи така, че мъхът сфагнум, който някога е създал торфището, да започне да расте отново. Финансирането, от



което се нуждаят, не е от порядъка на милиони, а на десетки или вероятно стотици хиляди. Това е малък елемент, който може да допринесе както за възстановяване, така и за насърчаване на биологичното разнообразие, и за опазване на това хълмисто местообитание, което потвърждава, че в него се съдържат газове, причиняващи глобално затопляне. Когато разглеждаме реформата на общата селскостопанска политика определено трябва да имаме предвид това.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Селското стопанство генерира значителна част от общия обем на емисиите на въглероден диоксид. Ето защо ние подчертаваме необходимостта от подобряване на енергийната ефективност в този сектор. Настоятелно призовавам Комисията да не спира да следи внимателно връзката между високите цени на храните и повишаващите се цени на енергията, особено на горивата, които се използват.

Бих искала да ви напомня, че стимулите за насърчаване на устойчиво отглеждане на енергийни култури не следва да излагат на опасност производството на храни. По тази причина ние призоваваме Комисията да наблюдава последиците от увеличеното производство на биогорива в Европейския съюз и в трети държави, по отношение на промените в земеползването, цените на хранителните продукти и достъпа до храни.

Призоваваме Комисията и държавите-членки да насърчават научните изследвания и развойната дейност, за да бъдем предпазени и да ни се даде възможност да се адаптираме към изменението на климата. Тук имам предвид по-специално научните изследвания в областта на бъдещото поколение биогорива.

**Андрис Пиебалгс,** член на комисията. – (EN) Г-н председател, бих искал да благодаря на докладчика г-н Le Foll за този много важен доклад относно селското стопанство и изменението на климата.

Борбата срещу изменението на климата е абсолютен приоритет в целия свят. Европейският съюз също дава голям принос, селскостопанският сектор също вече допринася за борбата срещу изменението на климата. Ние имаме политика, която ограничава емисиите на парникови газове. Селското стопанство също така осигурява източници на възобновяема енергия с по-доброто използване на целия цикъл и на всички продукти, произлизащи от сектора. Освен това политиката на ЕС в областта на селското стопанство е насочена към оптимизиране на функцията на земеделските почви да поглъщат въглерод.

От реформата през 1992 г. насам е отбелязан значителен напредък в обединяването на всички екологични съображения в общата селскостопанска политика. Неотдавнашният преглед на състоянието на реформата представляваше допълнителна стъпка в тази насока с определен акцент върху смекчаване на последиците от изменението на климата и приспособяването към тях.

Рамката на настоящата обща селскостопанска политика предоставя балансиран подход между задължителните изисквания, наложени чрез кръстосано спазване, който ограничава някои земеделски практики, и положителни стимули за земеделски практики, шадящи климата, осигурени чрез развитие на селските райони.

Комисията напълно споделя становището, че към изменението на климата трябва да се подходи в глобален мащаб, и че е важно другите също да последват нашия пример. От една страна, ние трябва още повече да помагаме на селското стопанство на ЕС да допринася за смекчаване на изменението на климата чрез намаляване на неговите собствени емисии на парникови газове, като увеличава задържането на въглероден диоксид в почвите и използва възобновяема енергия от други източници и, от друга страна, трябва да бъдем по-продуктивни, по-ефективни в осигуряването на хранителни доставки, и по този начин да покажем, че и двете цели могат да бъдат постигнати – продоволствена сигурност и екологична устойчивост.

В настоящата подготовка на общата селскостопанска политика след 2013 г. и в светлината на резултатите от провеждащите се преговори относно изменението на климата, Комисията ще проучи начини за подпомагане и по-добро обединяване на целите за приспособяване към последиците от изменението на климата и смекчаването им в инструментите на общата селскостопанска политика.

**Председател.** - Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе след две седмици, на следващата месечна сесия в Брюксел.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Robert Dušek (S&D),** в писмена форма. – (CS) Селското стопанство е пряко засегнато от изменението на климата и ще продължава да бъде такова, защото то включва живи организми и неговите резултати се влияят преди всичко от качеството на почвата, водата и въздуха. За съжаление, днес селското стопанство също има дял (от почти 10%) в създаването на парникови газове. От азотните торове се отделя азотен окис, а чрез процесите на храносмилане при добитъка се образува метан. Точно селското стопанство може да помогне в

борбата срещу глобалното затопляне, особено чрез новите методи на обработване на земята, насочени към опазване на почвата и намаляване на складирането на въглероден диоксид, чрез подкрепа за горското стопанство и агроселскостопанството, както и за биологичното земеделие. Приветствам и напълно одобрявам мнението на докладчика относно въвеждането на истинска европейска политика за горското стопанство, при която ще бъде възможно да се подкрепи управлението и последващата производителност на горите, а не те да се използват главно за икономически дейности, насочени предимно към генериране на финансови печалби, било то за полунационализирани, или за частни субекти. Научните изследвания показват, че този сектор има уникалната способност да улавя въглерода в естествена форма, която не причинява замърсяване. Горите също така помагат за решаване на проблемите с ерозията и деградацията на почвите, недостига на вода и замърсяването, и за запазване на биологичното разнообразие на растителните и животинските видове. Поради всички причини, посочени по-горе, аз напълно подкрепям приемането на доклада.

**Mairead McGuinness (PPE), в писмена форма. – (EN)** Аз приветствам този навременен доклад, насочен към ролята, която селското стопанство може да играе в смекчаване на въздействието на изменението на климата. В доклада на ФАО относно състоянието на прехраната и земеделието през 2009 г. се подчертава необходимостта от животновъдството за производството на храни в целия свят. За да отговорим на световното търсене на прехрана, от решаващо значение е да поддържаме настоящите нива на производство. Ние обаче ще трябва да намерим баланс между осигуряването на достатъчно храна за населението в света и произвеждането ѝ по начин, който не води до увеличаване на отрицателното въздействие върху климата в света. Ролята, която европейските земеделски стопани могат да играят в този процес, ще се изясни още повече в провеждащия се дебат относно бъдещата форма на ОСП след 2013 г. и от решаващо значение е ЕС да помогне на нашите земеделски стопани в намирането на този баланс.

Аз напълно подкрепям призива в настоящия доклад на ЕП за компенсиране на земеделските стопани за усилията им да намалят емисиите и за осигуряване на подкрепа за мерките за приспособяване към последиците от изменението на климата и смекчаването им. Предложението в доклада за разработване на стратегия на равнището на ЕС за борба с въздействието на неблагоприятните метеорологични условия върху селското стопанство на ЕС е много навременно и наистина много уместно, като се вземат предвид изключително тежките климатични условия, пред които са изправени земеделските стопани през последните месеци.

**Rovana Plumb (S&D), в писмена форма. – (RO)** Изменението на климата оказва пряко въздействие върху селското стопанство. Най-тежките последици от него се виждат особено ясно сред населението на селските райони, където изкарването на прехраната зависи от селското стопанство. Жените са сред най-уязвимите към въздействието на изменението на климата. Причините за това са, че, от една страна те съставляват основната работна сила в селското стопанство в много държави, докато от друга страна, нямат равни възможности с мъжете в печеленето на доходи.

Методите на производство в селското стопанство, въведени през хилядолетието, в което съвсем скоро навлязохме, изискват човешки усилия, които трябва да задоволят основни потребности като осигуряване на прехрана и безопасност на храните за населението в света (което се очаква да нарасне на 9 милиарда до 2050 г.), координиране на мерките за подкрепа на увеличаването в количествено и качествено отношение на селскостопанското производство, насочено към произвеждането на храни, при изисквания за развитие, наложени от производството на биогорива, заедно с опазване на екосистемите и прекъсване на връзката между икономическия растеж и увреждането на околната среда.

Считам, че е необходимо да се приеме нова стратегия, основана на нов подход, който е насочен към устойчиви модели на селскостопанско производство и изисква компенсационни помощи за покриване на допълнителните разходи, свързани с тези цели (например местни договори за екологично сертифициране), а така също и към създаване на „зелени работни места“ и включване на жените в пазара на труда (опазване на селските райони, опазване на биологичното разнообразие, оранжерии за зеленчуци и цветя).

## **24. Селското стопанство в райони с неблагоприятни природни условия: специална равностметка на състоянието (кратко представяне)**

**Председател.** - Следващата точка е докладът на Herbert Dorfmann, от името на комисията по земеделие и развитие на селските райони, относно селското стопанство в райони с неблагоприятни природни условия: специален преглед на състоянието (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

**Herbert Dorfmann**, докладчик. – (DE) Г-н председател, г-н член на Комисията, госпожи и господа, в настоящия доклад разглеждаме съобщението на Комисията относно селското стопанство в райони с неблагоприятни природни условия.

По-точно, съобщението е относно определяне на границите на райони с неблагоприятни природни условия, и по-специално относно намирането на нови начини за определяне на границите им. Понастоящем те се определят главно или изключително въз основа на национални критерии. Съществуват над 100 такива критерия и те напълно се различават в различните държави-членки на Съюза.

Това не гарантира еднаквост – състояние на нещата, което Европейската сметна палата е критикувала по редица поводи. В своето съобщение Комисията предлага нов начин за определяне на границите на тези райони, използвайки осем различни критерия, които са предназначени да доведат до цялостно повторно определяне на границите на въпросните райони.

Парламентът не знае какво въздействие ще имат тези критерии, защото резултатите от симулациите, които Комисията призова държавите-членки да направят на територията на техните райони, не бяха налице, докато работехме по доклада, нито пък видяхме самите симулации.

Бих искал да обобща предложенията, които сме направили в настоящия доклад. Ние считаме, че по принцип уеднаквен метод на определяне на границите е разумен и може би необходим, за да се гарантира уеднаквяване в рамките на Европейския съюз. Считаме също така, че финансовата компенсация – която може да се каже, че е най-важният резултат от процеса на определяне на границите, тъй като е първото нещо, което се извършва, за да може съответните райони да получат компенсационни плащания – е изключително важен елемент на селскостопанската политика и, преди всичко, създава възможност за селско стопанство на места, където в противен случай това би било много трудно, или с други думи, в районите в неблагоприятно положение, особено в планинските райони.

Въпреки това, ние не сме в състояние да направим оценка на качеството на тези критерии, с други думи дали сега тези критерии действат или не, защото в момента нямаме достъп до симулациите в никой от районите. Има обаче много конкретни съмнения за това, дали предложените критерии ще бъдат достатъчно точни.

Също така, все още съществува необходимост да се изясни дали критериите, предлагани в момента от Комисията, следва да се разглеждат по този начин, тоест поотделно, критерий по критерий, или дали при определени обстоятелства трябва да се вземе предвид натрупването на въпросните критерии. Неблагоприятното положение често се свързва едновременно с няколко фактора и изглежда, че е напълно разумно да обмислим дали е от първостепенно значение да вземем под внимание натрупването на тези критерии.

Ние също така трябва да обмислим дали във връзка с това следва да се вземе предвид принципът на субсидиарност – с други думи, дали и в този случай ще бъде необходимо да съставим приблизителна рамка, като използваме новите критерии и след това да дадем възможност на държавите-членки и на регионите да я съгласуват.

Накрая, аз също считам за много важно да помислим дали да нямаме преходни периоди. Определянето на границите ще доведе до премахване на някои райони от вече определените и те ще се нуждаят от достатъчно дълъг преходен период.

В обобщение бих искал да кажа – и считам, че докладът също отразява това мнение – че настоящото съобщение на Комисията все още се нуждае от допълнително доуточняване и че преди да бъде изпълнено, то трябва да бъде внимателно обмислено, защото ще има трайни последици за засегнатите земеделски стопани.

Накрая, искам да отправя сърдечна благодарност към моите колеги тук в Парламента, както и към Комисията, които през последните няколко месеца помагаша за изготвянето на настоящия доклад.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Г-н председател, много благодаря на докладчика за отличния му доклад. Субсидирането на райони в неблагоприятно положение е основен елемент на общата селскостопанска политика с цел поддържане на общото развитие на селското стопанство на територията на цяла Европа. Следователно подходът на Комисията за разработване на система за определяне на границите на тези райони, която да се използва навсякъде в ЕС, трябва да бъде приветстван. Решаващият момент обаче е дали осемте критерия, които са разработени с тази цел, действително ще бъдат достатъчни. Аз не съм убеден, че това наистина са точните критерии, които да се използват. Не мога да разбера – и считам, че същото може да се каже и за докладчика, и за цялата комисия по земеделие и развитие на селските райони – защо Комисията не ни е предоставила резултатите от симулациите за последиците от въпросните осем критерия. Затова аз отправям призив към Комисията: това наистина не следва да се случва толкова често, колкото се случва сега.

Когато искаме и трябва да оценим нещо, ние естествено трябва да знаем резултатите. Аз гледам на това като един вид липса на доверие в Парламента. Това означава, че специално за този предложен регламент има да се свърши още много работа. Надявам се, че Комисията ще се запознае внимателно с доклада Dorfmann, който сме превърнали в наш собствен доклад. Аз лично се надявам, че г-н Dorfmann ще има възможност да продължи да внася политически принос по въпроса.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Г-н председател, аз също бих искал да благодаря на г-н Dorfmann за неговия доклад. Това, което той представи, ясно показва, че все още има неща, които трябва да бъдат изяснени във връзка с този въпрос. Както и ораторите преди мен, аз също считам, че сегашната рамка за определяне на границите на тези райони е прекалено импровизирана и временна. Много части от нея не отговарят на потребностите на районите в неблагоприятно положение. Съмнявам се дали ще успеем само с тези критерии за природни условия.

Ние също така трябва да се вгледаме внимателно в социалното положение, което играе основна роля в районите в неблагоприятно положение. Тъй като плащанията за тези райони са от жизненоважно значение за оцеляването на много земеделски стопанства, Комисията трябва отново да помисли за подобряване на настоящата рамка, за да даде на много региони шанс за оцеляване.

Страхувам се, че прилагането на настоящата система ще предизвика много големи размествания, които не винаги са разбираеми и ще доведат до голямо безпокойство и несигурност в селското стопанство. Ние трябва отново да разгледаме този въпрос.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Много важно е на основата на доклада Dorfmann в бюджета на общата селскостопанска политика да продължи да се дава приоритет на подкрепата на селскостопански райони с неблагоприятни природни условия, тъй като без такава подкрепа в тях ще възникнат сериозни екологични вреди и социални проблеми. Удовлетворително е, че Комисията – и тук Комисията заслужава похвала – оставя определянето на допустимите за подпомагане райони въз основа на осемте критерия на държавите-членки. Същевременно аз бих искал да обърна внимание на факта, че и до днес съществуват различия и дискриминация между държавите-членки, не само по отношение на директните плащания, които се налагани на новите държави-членки, и по-специално собствената страна на члена на Комисията, Латвия, както и на другите нови държави-членки. В моята страна снабдяването с вода на района с пясъчните дюни (Homokhátság) буди безпокойство, тъй като за четири десетилетия нивото на подпочвената вода е спаднало с 4-5 метра и районът е станал полупустинен. Същият проблем възниква и в Южна Европа и затова намирането на решение на въпроса за управлението на водата в бъдещата обща селскостопанска политика е от особено значение.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Г-н председател, аз бих искал да благодаря на нашия колега г-н Dorfmann за отличната му работа по настоящия доклад. Считаю, че в него е направена отлична преценка на въпроса, така както е днес, по отношение на предложенията на Комисията.

Бих искал да се обърна по-специално към члена на Комисията. Тази работа продължава няколко месеца и създава голяма тревога в някои производства в нашите държави, които са заплашени от повторна класация, и тази повторна класация се извършва в момент, когато – и това ще бъде темата на въпроса, изискващ устен отговор, утре вечер – много производствени сектори изпитват особени затруднения. Затова ние трябва да се придвижим напред и то да се придвижим бързо. Считаю, че не можем да чакаме три години, за да излезем с ясен отговор за земеделските стопани, които са засегнати от извършването на определяне на границите.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Г-н председател, изключително добре е, че в доклада се набляга специално на районите в по-неблагоприятно положение. Централната идея, която вероятно всеки тук подкрепя, е, че предпоставките за доходно селскостопанско производство трябва да бъдат запазени навсякъде в ЕС както сега, така и в бъдеще.

Изглежда, че от критериите за определяне на районите в по-неблагоприятно положение произлиза голямо объркване. Ние трябва да обърнем специално внимание на селското стопанство в райони в по-неблагоприятно положение, защото предишните реформи на общата селскостопанска политика много често са били извършвани от гледна точка на районите в благоприятно положение.

За да може да се продължи с отглеждането на култури в райони в по-неблагоприятно положение, от изключително значение е да се използват пропорционални регулаторни механизми. Отмяната от ЕС на някои от предишните регулаторни механизми в селското стопанство не постигна успех. Например премахването на квотите за мляко и отмяната на схемата за оставяне на земи под угар беше несполучливо решение, що се отнася до районите в благоприятно положение.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Г-н председател, субсидирането на европейското селско стопанство не може да бъде оспорвано. Причините за субсидиите включват най-различни производствени условия като климат, качество на почвата, проблема с достъпа до вода, състоянието на земята и социалните и исторически условия. Повечето от тях оказват значително влияние върху резултатите от производството и икономическото положение, и са дали отражение върху днешните съставни елементи на общата селскостопанска политика.

Аз споделям вижданията и опасенията на автора относно липсата на очаквани резултати от новия подход. Може ли критериите, използвани до сега да са били толкова неподходящи? Ние очакваме изчисления и по-задълбочен анализ на резултатите. Важен въпрос е как да се поддържа селскостопанско производство в райони в по-неблагоприятно положение. Аз съм на мнение, че подкрепата за тези райони все още трябва да продължава на подходящо равнище, като част от общата селскостопанска политика в бъдещата финансова рамка.

**Андрис Пиебалгс,** *член на Комисията.* – (EN) Г-н председател, бих искал да благодаря на г-н Dorfmann за отличния доклад относно съобщението на Комисията, озаглавено „За по-точно насочване на помощите за земеделски производители в райони с неблагоприятни природни условия“.

Бих искал да засегна два въпроса. Общата цел на плащанията за неблагоприятни природни условия е да се осигури непрекъснато земеползване и чрез управлението на земеделската земя да се поддържат селските райони, както и да се насърчава постигането на устойчиви земеделски системи. Плащанията на земеделските производители в тези райони компенсират допълнителните разходи на производителите и пропуснатия доход, свързан със съществуващите неблагоприятни природни условия.

Съветът реши да премахне социално-икономическите критерии от целите на плащанията за неблагоприятни природни условия. Премахването на социално-икономическите критерии следва да се разглежда в контекста на цялата серия от мерки на разположение на държавите-членки, съдържащи се в регламента относно развитието на селските райони – разнообразяване, ориентирано към неселскостопански дейности, развитие на микро-, малки и средни предприятия и туристически дейности, а така също и осигуряване на основни услуги.

Така че плащанията за неблагоприятни природни условия не са лост за интервенция, с който се цели справяне с проблема на обезлюдяването. Компенсирането на земеделските стопани в райони, където производството не е възпрепятствано от неблагоприятни природни условия и където не са направени допълнителни разходи или няма пропуснат доход, би изкривило конкуренцията със земеделските стопани в други райони. Освен това, социално-икономическите показатели се променят с времето и затова изискват непрекъснат процес на проследяване и преразглеждане за всеки съответен район.

Предложението да се взема под внимание отдалечеността не е функционално в сравнение със съгласуваната рамка, определена от Съвета, която е свързана с неблагоприятните природни условия. По отношение на тяхното периферно разположение съществуват други възможни нива на определяне на границите, например в конкретния член относно неблагоприятните условия в регламента.

На различни етапи от процеса Комисията приканваше държавите-членки да представят алтернативни предложения за биофизични критерии и техници прагове. Тези предложения ще бъдат анализирани от учени за тяхната обосновааност и преди всичко за тяхната прозрачност и възможна приложимост навсякъде в Общността. Алтернативните прагове обаче трябва, както иска Съветът, да водят до заключението, че даденият район е значително засегнат от неблагоприятни условия.

Веднъж щом приключи тестването, основано на биофизични критерии, в предложението на Комисията за обща селскостопанска политика след 2013 г. ще бъдат взети под внимание резултатите от тези действия. Всяко правно предложение също ще има за цел да направи по-гладък прехода за онези райони, които могат да загубят статута си на райони с неблагоприятни природни условия.

**Председател.** - Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе след две седмици, по време на следващата месечна сесия в Брюксел.

#### **Писмени изявления (член 149)**

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE),** *в писмена форма.* – (EN) Аз бих искала да благодаря на докладчика за отличната му работа. Поддържането на разнообразни и активни селски райони е важно по няколко причини, не на последно място от които е нарастващото общо търсене на хранителни продукти и екологично устойчив туризъм. Освен това би било сериозен недостатък земята в много райони да спре да се обработва както по

отношение на насъщния доход в селските райони, така и по отношение на загубата на елементи на ландшафта, който може да се е формирал в продължение на няколко века.

**Petru Constantin Luhan (PPE)**, *в писмена форма*. – (RO) Схемата за подпомагане на райони, засегнати от неблагоприятни природни условия, помогна ефективно земеделската земя в тези райони да продължава да се обработва. Безспорно е значението на отпускането на подходящи компенсационни плащания за райони в по-неблагоприятно положение.

Процесът на разграничаване и класифициране на тези райони е извършен от държавите-членки въз основа на редица критерии, в съответствие с техен собствен набор от показатели. Изключително трудно е обаче дори само сравняването на тези показатели, тъй като при тях са използвани различни методи за класифициране и оценяване на районите. Установяването на общ набор от критерии за класификация ще увеличи прозрачността на схемата, нейната надеждност и ефективност в цяла Европа. Във връзка с това аз подкрепям необходимостта от преразглеждане на схемата за подпомагане на земеделски стопани в райони с неблагоприятни природни условия и създаването на обща стратегия за районите в по-неблагоприятно положение, като по този начин се намалят разликите между държавите-членки по отношение на отпускането на финансовата помощ.

**James Nicholson (ECR)**, *в писмена форма*. – (EN) Ние не трябва да забравяме, че 54% от използваната земеделска площ в ЕС понастоящем се класифицира като райони в по-неблагоприятно положение. Изключително важно е да се продължи с прилагането на схемата за райони в по-неблагоприятно положение, ако ще компенсираме земеделските стопани за това, че предоставят обществени блага, не напускат земята, подпомагат насърчаването на биоразнообразието и помагат в подкрепата на селските общности. Пазарът нито възнаграждава, нито компенсира земеделските стопани за тези постижения на земеделието в райони с природни недостатъци. Затова ние трябва да гарантираме, че бъдещата реформа на системата за определяне на райони в по-неблагоприятно положение е достатъчно финансирана в рамките на общия бюджет за общата селскостопанска политика и че системата, използвана за класификацията е справедлива и недискриминационна. В началното съобщение осемте биофизични критерия, предложени от Комисията за оценка на класификацията на райони, засегнати от значителни неблагоприятни природни условия, безспорно клоняха към районите с по-топъл и сух климат на континентална Европа. Ето защо аз бях доволен да видя, че измененията, в които се споменава „баланс на влажността на почвата“ и „капацитетни дни на земята“ са приети на равнище комисия. Направена е първата стъпка към гарантиране на това, че срещу държави в Северна Европа като Обединеното Кралство и Ирландия не е проявена дискриминация в рамката на новата класификационна система.

## 25. Опростяване на ОСП (кратко представяне)

**Председател**. - Следващата точка е докладът на Richard Ashworth, от името на комисията по земеделие и развитие на селските райони, относно опростяване на ОСП (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

**Richard Ashworth**, *докладчик*. – (EN) Г-н председател, г-н член на Комисията, ние сме на много ранен етап на разискването, което ще ни доведе до реформа на общата селскостопанска политика след 2012 г. В настоящия доклад аз предложих някои от принципите, които следва да залегнат в реформираната обща селскостопанска политика. Ясно е, че отрасълът селско стопанство се нуждае от промяна. Той ще трябва да се промени, за да отразява предизвикателствата на времената, в които живеем, а още повече на времената, които ще настъпят.

Продоволствена сигурност, нестабилност на пазара, изменение на климата и необходимост от посрещане по подходящ начин на очакванията за осигуряване на обществени блага – ето това ще бъдат проблемите. Затова е ясно, че начинът, по който прилагаме общата селскостопанска политика, се нуждае от промяна.

При излагане на принципите, които следва да залегнат в реформираната обща селскостопанска политика, аз съзнателно не съм навлязъл в подробностите; това ще стане в докладите на по-късен етап. Аз обаче съм развил две основни теми. Първо, че общата селскостопанска политика трябва да бъде по-проста, справедлива и прозрачна, и второ, че културата на общата селскостопанска политика трябва да се промени, че една бъдеща реформирана обща селскостопанска политика трябва да бъде по-скоро ориентирана към постигане на резултати и намаляване на тежестта на прекомерното регулиране.

Очертал съм четири начина, по които можем да намалим административната тежест върху земеделските предприятия. На първо място, следва да гарантираме, че изискванията, поставени на отрасъла, са пропорционални на оценения риск. Второ, ние можем да хармонизираме стандартите за извършване на проверки и следва да премахнем дублирането на стандартите и процедурите, изисквани от отрасъла. Трето, може или следва да има по-голяма свобода за самосертифициране в отрасъла и четвърто, ние трябва да

гарантираме, че налаганите глоби на земеделските предприятия са пропорционални на степента на нарушението, а не като сегашните неподходящи глоби с фиксирана сума, особено в случаи, когато нарушенията не са по вина на земеделския стопанин.

Аз съм на мнение, че една от целите на общата селскостопанска политика следва да бъде да се помага и насърчава отрасъла в приспособяването му към новите предизвикателства. За постигането на тази цел е необходимо да се промени културата на общата селскостопанска политика. Тя трябва да възприеме по-гъвкав и не толкова стриктен подход. Необходимо е да се провеждат по-широки консултации със заинтересованите страни в отрасъла, и по-специално, за да се направи по-добра оценка на въздействието на предложениите регламенти. Той също така трябва да бъде по-лесен за разбиране. Реформираната обща селскостопанска политика трябва да може да демонстрира публично осигуряването на обществени блага от страна на отрасъла. Необходимо е в нея да се намерят начини за намаляване на разходите на отрасъла, за да се спазят изискванията и, накрая, тя трябва да управлява отрасъла действено, ефективно и безпристрастно.

В доклада са посочени редица начини, чрез които това може да бъде постигнато.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Г-н председател, тежестта в управлението на селското стопанство определено трябва да бъде намалена по отношение на земеделските стопани и методите, посочени от докладчика, са много навременни. Някои земеделски стопани казват, че се чувстват като престъпници, когато се опитват да се преборят с различните административни документи и разпоредби. Общата селскостопанска политика трябва да бъде опростена.

Необходимо е също да се каже, че когато на пазарите стават все повече и повече промени и когато защитата срещу вноса в ЕС намалее, пазарът в бъдеще ще се нуждае от административни и регулаторни механизми. Например в бъдеще ще бъдат необходими и системи на инвентаризация и вероятно рекламна дейност за износните стоки.

Ясно е, че не може да има прост начин за поддържане на тези системи. Специално в случая с деликатни продукти като млякото ние следва да създадем система за регулиране, подобна на квотната система. В противен случай, в райони в по-неблагоприятно положение ще бъде невъзможно да се развива производство.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Поздравявам докладчика с отличните му конкретни предложения и цялостна философия. Отлични, защото той се опитва да даде подкрепа в бъдеще на онези, които действително се занимават със земеделие, с други думи, онези, които обработват земята. Считаю също за отличен и аргумента, че в бъдещата обща селскостопанска политика е важно да се сложи край на свързаните със сектора и всякакви други изопачения, и тук аз още веднъж искам да подчертая дискриминацията срещу новите държави-членки. Много важно също е не само опростяването на общностните разпоредби, то и това, че много неща зависят от изпълнението от страна на държавите-членки. Нека цитирам един типичен пример: преди две години Съветът прие регламент, въвеждащ изискването за задължителна електронна идентификация на всички овце и кози, предназначени за клане, които са на възраст под 12 месеца. При по-бедните държави-членки, в които държавата не е в състояние да предостави помощ, това правило доведе до обедняване на сектора и го постави в безнадеждно положение. Това е още един пример за начина, по който прекомерното регулиране и бюрокрация често нанасят сериозна вреда по силата на общата селскостопанска политика и това още една причина докладът на г-н Ashworth, както и докладите на г-н Dorfmann и г-н Le Foll да бъдат толкова важни.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Г-н председател, изказвам благодарност на г-н Ashworth за отличния доклад. Общата селскостопанска политика е успешна политика, но ние понякога помрачаваме успеха с прекомерна бюрокрация. Това е също толкова вярно и за първия, и за втория стълб на общата селскостопанска политика. Това обаче е специално случаят с малките стопанства, при които приносът на бюрокрацията понякога просто е непропорционален на резултатите под формата на получените пари.

В хода на реформирането на нашата селскостопанска политика ние трябва да помислим за регламент за дребните производители и за това, как да намерим по-прост метод за стопанства, на които по различните глави на бюджета ние често даваме общо само няколко хиляди евро под формата на премии, без да забравяме за нашите цели и без да предизвикваме липса на яснота при отпускането на субсидии. Това трябва да бъде възможно и ние трябва да положим усилия да го постигнем.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) В доклада на Richard Ashworth относно опростяването на общата селскостопанска политика са представени отлични предложения. Голямата заслуга на доклада е, че в него въпросът се проучва от гледна точка на земеделските стопани. Естествено, за данъкоплатците също е важно парите им да се използват по възможно най-справедлив и законен начин. Това обаче е само средство, а не цел. Целта е всички задачи на секторната политика да бъдат изпълнени. Комисиите по земеделие често смесват тези две неща, в ущърб на

постигането на целта. Необходима е радикална промяна на гледната точка. Вместо това, което можем да опишем като култура на подчинение сред клиентите, земеделските стопани и служебните лица, ние се нуждаем от култура на сътрудничество. Комисията също така следва да състави регламент, с който на комисиите по земеделие да бъде наложено задължението да предоставят компенсации и да им се налагат санкции, в случай че интересите на земеделски стопани са нарушени по тяхна вина. Ние трябва да гарантираме, че онези, които имат права, имат и правото да се обърнат към независим съд, за да получат правна защита. В Унгария това все още не е възможно.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Г-н председател, опростяването на общата селскостопанска политика е красива идея и е трудно да си представим, че някой ще ѝ се противопостави. Опростяване означава намаляване на броя на проверките, ограничаване на административните разходи и спестяване на време за земеделския стопанин. Наистина е чудесно.

Въпреки това аз искам да посоча два случая, които изискват малко по-различен подход. Първо, съществуват специални области на производството, в които е трудно инструментите за подкрепа да бъдат опростени. Имам предвид производството на тютюн, хмел и други подобни видове специализирано производство. Вторият случай е поддържане на производството в райони в по-неблагоприятно положение, в които е необходимо да се използват много специфични инструменти за подпомагане на производството, за които говори предишният оратор. Аз споделям мнението на автора, че общата селскостопанска политика, политиката на бъдещето, следва да бъде ясна и прозрачна, но също така ефективна, а ефективността не винаги върви ръка за ръка с простотата.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Г-н председател, европейската обща селскостопанска политика трябва да бъде опростена, да бъде по-прозрачна и по-лесна за разбиране. Това е посланието, предадено от докладчика г-н Ashworth, и то е доброто и правилно послание.

Целта на нашия доклад е да бъде насърчена Комисията да напегне усилия, за да опрости осезателно общата селскостопанска политика (ОСП). Извършването на това ще спести на нашите земеделски стопани много време и средства и ще подобри възприемането на ОСП от обществото.

Нашите земеделски стопани също така ще могат да се концентрират отново върху реалната си работа, а именно производството на храни. Затова аз искам опростяването на общата селскостопанска политика да бъде превърнато в дългосрочна задача както за Парламента, така и за Комисията.

**Андрис Пиебалгс,** член на Комисията. – (EN) Г-н председател, опростяването и по-доброто регулиране са приоритети на Комисията. Аз бих искал да благодаря на докладчика, г-н Ashworth, за отличния му доклад в тази доста сложна и изпълнена с предизвикателства област.

Комисията напълно приема, че опростяването и намаляването на административната тежест ще бъдат от особена полза за земеделските стопани. Това ще им даде възможност да отделят повече време за основната си селскостопанска дейност. Комисията приветства представения доклад, който разглежда общо главните проблемни области за европейските земеделски стопани и предоставя на Комисията нови идеи и наблюдения относно опростяването на общата селскостопанска политика.

През последните години Комисията отбеляза значителен напредък в опростяването на общата селскостопанска политика. Аз бих искал да дам само едно доказателство за това. Групата Stoiber, която съветва Комисията по въпроса за административната тежест, ясно посочи, че равнището на бюрокрацията спрямо земеделските стопани значително е занижено в резултат на опростяване на дейностите, извършвани от Комисията. Опростяването обаче е процес, извършващ се във времето, работата ще продължи през 2010 г.

Освен това има процес на обстойно разглеждане на бъдещето на общата селскостопанска политика. Ние вече започнахме обществен дебат, а това означава, че всички ще трябва да работим заедно, за да открием ефективни начини за намаляване административната тежест при поддържане на високо равнище на защита на финансовите интереси на Европейския съюз и същевременно много ефективно селско стопанство. В този процес бих искал да предупредя за едно желание и направо ще ви дам пример за него. Понякога опростяването не следва да се прави за сметка на предизвикателствата и трудностите, пред които може да се изправим. Вземете за пример проследимостта. През последните години положението е спокойно, без големи скандали или избухване на епидемии, но ключът за това е проследимостта. Не следва да я премахваме само защото не е имало никакви кризи. Затова аз считам, че по време на целия процес ние следва да бъдем много внимателни с опростяването; не следва да забравяме поуките от миналото и причините, поради които сме въвели определени правила. Така че Комисията ще продължи да работи по този процес и ние много ще внимаваме да не забравяме извлечените поуки.



**Председател.** - Разискването приключи.

Гласуването ще се проведе след две седмици, по време на следващата месечна сесия в Брюксел.

**Писмени изявления (член 149)**

**Jarosław Kalinowski (PPE), в писмена форма. – (PL)** Новата система трябва да се основава на обективни и безпристрастни критерии. Намалването на различията в плащанията в различните държави-членки е решаващо за постигането на тази цел. Таваните на цените за превоза на стоки, селскостопански машини и торове и за цените на труда са сходни в много държави. За да може условията на конкуренция на единния пазар да бъдат еднакви, нивото на основните директни плащания трябва да бъде еднакво или сравнимо в целия Съюз. Дошъл е моментът, когато принципи, действащи в други области на икономиката, влизат в сила и в селското стопанство. Не следва също така да се забравя, че новите държави-членки се нуждаят от значителни средства за подкрепа на модернизацията и възстановяването на селското стопанство и за изравняване със „старите петнадесет“ държави-членки.

**26. Дневен ред на следващото заседание: вж. протокола**

**27. Закриване на заседанието**

(Заседанието се закрива в 23,00 ч.)