

## ΔΕΥΤΕΡΑ 19 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2010

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΟΥ κ. BUZEK

Προέδρου

(Η συνεδρίαση αρχίζει στις 17.35)

### 1. Επανάληψη της συνόδου

**Πρόεδρος.** – Κηρύσσω την επανάληψη της συνόδου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που είχε διακοπεί την Τετάρτη, 7 Απριλίου 2010.

### 2. Έγκριση των συνοπτικών πρακτικών της προηγούμενης συνεδρίασης: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 3. Προφορικές ερωτήσεις και γραπτές δηλώσεις (κατάθεση): βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 4. Κατάθεση εγγράφων: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 5. Γραπτές δηλώσεις που καταπίπτουν: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 6. Αναφορές: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 7. Συνέχεια που δόθηκε στις θέσεις και τα ψηφίσματα του Κοινοβουλίου: βλ. Συνοπτικά πρακτικά

### 8. Καταπολέμηση του καρκίνου του στήθους στην Ευρωπαϊκή Ένωση (γραπτή δήλωση): βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

**Πρόεδρος.** – Η γραπτή δήλωση αριθ. 0071/2009, που κατέθεσαν οι βουλευτές Elizabeth Lynne, Μιχάλης Τρεμόπουλος, Livia Járóka και Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, σχετικά με την καταπολέμηση του καρκίνου του στήθους στην Ευρωπαϊκή Ένωση συγκέντρωσε τις υπογραφές της πλειοψηφίας των βουλευτών του Κοινοβουλίου. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 123 του Κανονισμού, θα διαβιβασθεί στους αποδέκτες της και θα δημοσιευθεί μαζί με άλλα κείμενα που εγκρίθηκαν στην Ολομέλεια στις 24 Φεβρουαρίου 2010. Τα ονόματα των προσυπογραφόντων θα δημοσιευθούν στα συνοπτικά πρακτικά της συνεδρίασης.

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα απλώς να σας ευχαριστήσω όλους για την υπογραφή της γραπτής δήλωσης αριθ. 71 σχετικά με τον καρκίνο του στήθους.

Οι περισσότεροι από εσάς γνωρίζετε ότι πρόκειται για την κύρια αιτία θανάτου γυναικών ηλικίας μεταξύ 35 και 59 ετών σε ολόκληρη την ΕΕ, και θέλουμε τα κράτη μέλη να θεσπίσουν, μεταξύ άλλων, σε εθνικό επίπεδο προληπτικά προγράμματα ελέγχου και ειδικευμένες μονάδες για τον καρκίνο του στήθους.

Ελπίζω ότι η υπογραφή αυτής της γραπτής δήλωσης θα αποτελέσει ένα ακόμη βήμα προόδου προς τη διασφάλιση της ανάληψης πανευρωπαϊκής δράσης για την αναχαίτιση των ολέθριων επιπτώσεων του καρκίνου του στήθους.

**Πρόεδρος.** – Θα ήθελα να ευχαριστήσω τη συνάδελφό βουλευτή, καθώς και όλους εσάς υπογράψατε την εν λόγω δήλωση.

### 9. Κοινοβουλευτική ασυλία: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 10. Σύνθεση των επιτροπών και των αντιπροσωπειών: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 11. Έλεγχος της εντολής: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

## 12. Θέσεις του Συμβουλίου κατά την 1η ανάγνωση: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

### 13. Δηλώσεις της Προεδρίας

**Πρόεδρος.** – Πριν ξεκινήσουμε τη συνεδρίαση, θα ήθελα να δηλώσω ότι οι σκέψεις και οι προσευχές μας συνοδεύουν, σήμερα, τις οικογένειες και τους φίλους των θυμάτων και των τραυματιών του σιδηροδρομικού ατυχήματος που συνέβη την προηγούμενη εβδομάδα στη βόρεια Ιταλία. Ήταν, όπως όλοι θυμόμαστε, ένα πολύ σοβαρό σιδηροδρομικό ατύχημα.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω όλους εσάς, τους βουλευτές και το προσωπικό του Κοινοβουλίου –πολλούς ανθρώπους από το Κοινοβούλιο– για την παρουσία σας και τη διοργάνωση της τελετής της προηγούμενης Τετάρτης, στις 12.00 το μεσημέρι, με αφορμή την πολωνική αεροπορική τραγωδία. Η κηδεία του προέδρου της Πολωνίας πραγματοποιήθηκε εχθές, και η κηδεία του εν εξορία πρώην προέδρου της Πολωνίας πραγματοποιήθηκε σήμερα. Την προηγούμενη Τετάρτη, τηρήσαμε ενός λεπτού σιγή στη μνήμη των θυμάτων της τραγωδίας.

Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω και πάλι για αυτήν την εκδήλωση αλληλεγγύης.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω ολόθερμα, κύριε Πρόεδρε, για τη συμπαράσταση που εκφράσατε προς τα θύματα του δυστυχήματος που συνέβη στην περιφέρειά μου και την πατρίδα μου, στην αυτόνομη επαρχία του Bozen –στο νότιο Τιρόλο– την προηγούμενη εβδομάδα. Οι άνθρωποι στην περιφέρειά μου είναι πραγματικά βαθύτατα συγκλονισμένοι από αυτό το ατύχημα, το οποίο στοίχισε τη ζωή σε εννέα, κατά κύριο λόγο νέους, ανθρώπους και άφησε πολλούς τραυματίες. Είναι ακόμα πιο συγκλονιστικό, διότι το εν λόγω τρένο δεν ήταν παλαιό αλλά κόσμημα της περιοχής μας, επρόκειτο δε για νέα διαδρομή η οποία χαράχθηκε μόλις πριν από λίγα χρόνια. Το ατύχημα αυτό δεν προκλήθηκε ούτε από τεχνική βλάβη. Ήταν απλώς και μόνο αποτέλεσμα κατολίσθησης, κάτι που μπορεί να συμβεί σε μία ορεινή περιοχή όπως οι Άλπεις.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα μεταβιβάσω την έκφραση της συμπαράστασής σας προς τα θύματα και τους πολίτες της χώρας μου.

(Χειροκροτήματα)

**Πρόεδρος.** – Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους είναι παρόντες στο Σώμα σήμερα, διότι ξεπεράσαμε τεράστια προβλήματα με τα μέσα μεταφορών για να φθάσουμε στο Στρασβούργο. Δεν κατάφεραν όλοι να έλθουν. Μία έκτακτη συνεδρίαση της Διάσκεψης των Προέδρων περατώθηκε πριν από λίγα λεπτά. Οι πρόεδροι των πολιτικών ομάδων έχουν συγκεκριμένες προτάσεις για εσάς, οι οποίες συμφωνήθηκαν και εγκρίθηκαν από τους προέδρους όλων των πολιτικών ομάδων. Οι προτάσεις αυτές σημαίνουν, στην ουσία, ότι δεν θα υπάρξει σύνοδος της Ολομέλειας την Πέμπτη, και έτσι δεν θα υπάρχει διάταξη των εργασιών την Πέμπτη. Ωστόσο, την Πέμπτη και την Παρασκευή, οι βουλευτές θα είναι σε θέση να υπογράψουν το μητρώο και να εργαστούν κανονικά. Δεν θα υπάρξει σύνοδος της Ολομέλειας και διάταξη των εργασιών, είναι όμως, φυσικά, υποχρέωση μας να εργαστούμε, και εκείνοι που θα υπογράψουν το μητρώο την Πέμπτη και την Παρασκευή θα αντιμετωπιστούν κανονικά, όπως κάθε Πέμπτη και Παρασκευή.

Θα ήθελα επίσης να δηλώσω ότι δεν θα διεξαχθούν ψηφοφορίες αυτήν την εβδομάδα στην Ολομέλεια ή στις επιτροπές, εάν πραγματοποιηθούν, βεβαίως, συνεδριάσεις επιτροπών. Συνεδρίαση επιτροπών μπορεί να πραγματοποιηθεί, ακόμα και την Πέμπτη, αλλά χωρίς ψηφοφορία. Αυτό αποφασίσαμε. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι δεν κατόρθωσαν, σωματικά, όλοι οι συνάδελφοι βουλευτές να έλθουν εδώ, και δεν μπορούμε να τους στερήσουμε το δικαίωμα συμμετοχής τους σε αυτήν την περίοδο συνόδου. Δεν έχει, συνεπώς, να κάνει με την απαρτία, διότι απαρτία θα υπάρξει, κατά πάσα πιθανότητα, έχει όμως να κάνει με το γεγονός ότι δεν μπόρεσαν όλοι να παρίστανται στην περίοδο συνόδου. Από νομική άποψη, η αναβολή των ψηφοφοριών δεν συνιστά σοβαρό ζήτημα όσον αφορά τις υποχρεώσεις μας προς το Συμβούλιο. Οι ψηφοφορίες είναι σημαντικές, συνεπώς, τις αναβάλλουμε κατά δύο εβδομάδες, και θα πραγματοποιηθούν κατά την περίοδο συνόδου του Μαΐου στις Βρυξέλλες. Από την άποψη της συνεργασίας μας με το Συμβούλιο των Υπουργών, καθώς και των συναινέσεων και των δευτέρων αναγνώσεων, οι διαδικασίες αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν.

Θα ήθελα επίσης να επισημάνω ότι υπάρχει σημαντικός λόγος για τον οποίο όσοι από εμάς είμαστε παρόντες πρέπει να συνεδριάσουμε και να συζητήσουμε, διότι έχει προκύψει για αύριο ένα έκτακτο θέμα, το οποίο δεν είχαμε προβλέψει. Αυτό το θέμα, το οποίο θα συζητήσουμε αύριο το πρωί, σχετίζεται με την τρέχουσα κατάσταση των μεταφορών στην Ευρώπη και τις συνέπειές της για τους πολίτες της Ευρώπης. Αύριο, κατά τη διάρκεια δώρης συζήτησης, στην οποία θα παρίσταται ο Πρόεδρος της Επιτροπής, κ. Barroso, θα εξετάσουμε την κατάσταση στην Ευρώπη, διότι η κινητικότητα έχει καταρρεύσει, οι αεροπορικές εταιρείες διατρέχουν σοβαρό κίνδυνο, και βρισκόμαστε αντιμέτωποι με την ανεργία σε περιοχές όπου υπάρχουν μεγάλα αεροδρόμια και όπου οι ευρωπαϊκές αεροπορικές

εταιρείες ενδέχεται να καταστραφούν εάν αδυνατούν να εξυπηρετήσουν επιβάτες επί σειρά ημερών. Πρόκειται, επομένως, για σοβαρή απειλή για όλους τους πολίτες της Ευρώπης, και, επομένως, η συζήτηση αύριο το πρωί είναι καίριας σημασίας. Το συγκεκριμένο θέμα της διάταξης των εργασιών δεν είχε συμφωνηθεί προηγουμένως· πρόκειται για εντελώς νέο θέμα, το οποίο προστέθηκε συνεπεία της δυσχερούς κατάστασης στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και πρέπει να το λάβουμε σοβαρά υπόψη. Τα υπόλοιπα θέματα θα τεθούν υπό συζήτηση, εξαιρουμένων ορισμένων σημείων που έχουν προγραμματιστεί για την Πέμπτη.

Θα ήθελα επίσης να σας ενημερώσω ότι στις 7 Απριλίου του τρέχοντος έτους, έλαβα επιστολή από τον βουλευτή κ. Farage. Στην επιστολή του, ο συμπρόεδρος της Ομάδας Ευρώπη Ελευθερίας και Δημοκρατίας επικαλείται το άρθρο 6, παράγραφο 3, του Κανονισμού και προβαίνει σε επίσημη καταγγελία σχετικά με την παραβίαση του πρωτοκόλλου περί των προνομίων και ασυλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διαβίβασα το αίτημα που περιέχεται στην επιστολή του κ. Farage στην αρμόδια επιτροπή προς εξέταση.

## 14. Διάταξη των εργασιών

**Πρόεδρος.** – Το τελικό σχέδιο της ημερήσιας διάταξης, που κατάρτισε η Διάσκεψη των Προέδρων κατά τη συνεδρίαση της Δευτέρας 19 Απριλίου 2010, σύμφωνα με το άρθρο 137 του Κανονισμού, έχει διανεμηθεί. Έχουν προταθεί οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

(Πρώτο σκέλος των αλλαγών: βλ. προηγούμενο σημείο)

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να προβώ σε παρέμβαση επί της διαδικασίας όσον αφορά την ενημέρωσή σας. Είναι ευγενικό εκ μέρους σας που μας συγχαίρετε για την παρουσία μας εδώ σήμερα. Μολονότι δύσκολο, αυτό είναι το έργο μας. Δεν είναι τίποτα ιδιαίτερο. Θα ήθελα απλώς να συστήσω, την επόμενη φορά, να μας διευκολύνετε λίγο στο έργο μας αυτό, ενημερώνοντάς μας πιο άμεσα και απαντώντας στα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου μας, ούτως ώστε να γνωρίζουμε τι είναι πιθανό να συμβεί. Ίσως τότε να έλθουν και όσοι δεν είναι παρόντες σήμερα.

(Χειροκροτήματα)

**Πρόεδρος.** – Οφείλω να ομολογήσω ότι δεν αντιλαμβάνομαι πλήρως την παρατήρησή σας, κύριε Leichtfried, διότι οι βουλευτές αντέδρασαν πολύ καλά. Ας μην συνεχίσουμε, ωστόσο, αυτήν τη συζήτηση.

**John Bufton (EFD).** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να συμφωνήσω με τον κύριο εκεί πέρα. Γνωρίζουμε ότι υπάρχει πρόβλημα με τις αεροπορικές μετακινήσεις –ασφαλώς και το γνωρίζουμε· δεν είμαστε ανόητοι–, δεν μπορώ όμως να καταλάβω γιατί χρειάστηκε να καταλήξουμε σε αυτό το συμπέρασμα μόλις σήμερα το βράδυ. Όλοι μας φτάσαμε εδώ σήμερα, είναι μεγάλος ο αριθμός των παρευρισκομένων στην Αίθουσα, και είναι μεγάλος και ο αριθμός των υπαλλήλων. Η παρουσία μας εδώ κοστίζει στους φορολογούμενους εκατομμύρια λίρες στερλίνες, και, παρ' όλα αυτά, εσείς αποφασίζετε να την ακυρώσετε την τελευταία στιγμή. Θεωρώ ότι αυτό που κάνετε είναι ανεκδιήγητο.

Εκτιμώ ότι οι παρόντες είναι αρκετοί για τη διεξαγωγή ψηφοφορίας. Γνωρίζουμε τις δύσκολες συνθήκες, αλλά υποτίθεται ότι το παρόν Σώμα είναι κοινοβούλιο. Τώρα αλλάζετε γνώμη και δηλώνετε ότι δεν πρόκειται να ψηφίσουμε, αλλά μπορούμε να ερχόμαστε και να συζητούμε θέματα, να ανταλλάσσουμε απόψεις, πράγμα που συνήθως δεν έχει κανένα απολύτως νόημα, και στη συνέχεια, όταν πρόκειται για την ψηφοφορία, πληροφορούμαστε ότι δεν μπορούμε να ψηφίσουμε.

Νομίζω ότι οι φορολογούμενοι στο Ηνωμένο Βασίλειο θα φρίξουν απολύτως με αυτήν την έκβαση των πραγμάτων. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, αντιμετωπίζουμε προβλήματα με τα οικονομικά μας, προβαίνουμε σε περικοπές υπηρεσιών, διανύουμε περίοδο βουλευτικών εκλογών, μιλούμε για εξοικονόμηση χρημάτων, και όμως, εδώ, ξοδεύουμε χρήματα με τη σέσουλα. Αναμφίβολα, είναι πλέον καιρός να βάλουμε λουκέτο σε αυτόν τον χώρο.

**Πρόεδρος.** – Σας ευχαριστώ για την παρατήρησή σας. Λαμβάνω πολύ σοβαρά υπόψη όλα τα σχόλια, θα ήθελα όμως να σας πω ότι όλες οι πολιτικές ομάδες και οι εκπρόσωποί τους έχουν συμφωνήσει με τις αλλαγές που πρόκειται να προτείνω.

**Sophia in 't Veld (ALDE).** – (NL) Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι ήταν συνετή η απόφαση να αναβληθεί η ψηφοφορία διότι, παρότι διαθέτουμε τον απαιτούμενο αριθμό βουλευτών για την απαρτία, δεν έχουμε τη γεωγραφική κατανομή. Ωστόσο, θα πρότεινα να εξετασθούν συνοπτικά τα θέματα της ημερήσιας διάταξης που δεν έχουν καλυφθεί, ούτως ώστε να μπορέσουμε να περατώσουμε τις εργασίες μία ολόκληρη ημέρα νωρίτερα από το κανονικό –δηλαδή στο τέλος του απογεύματος της Τετάρτης, όπως κάνουμε συνήθως την Πέμπτη– και όχι τα μεσάνυχτα της Τετάρτης. Αυτό τουλάχιστον θα επέτρεπε σε όσους είμαστε παρόντες να επιστρέψουμε στις πατρίδες μας και να μην είμαστε αναγκασμένοι να παραμείνουμε εδώ και την Πέμπτη.

**Πρόεδρος.** – Κυρίες και κύριοι, θα δώσω τον λόγο στους βουλευτές αφού καθοριστεί η διάταξη των εργασιών.

**Charles Tannock (ECR).** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, χάρη στον νόμο των ακούσιων συνεπειών, η μετάθεση των ψηφοφοριών της τρέχουσας εβδομάδας για τις 6 Μαΐου –ημερομηνία των βουλευτικών εκλογών στο Ηνωμένο Βασίλειο– σημαίνει ότι πολλοί, αν όχι όλοι, οι βρετανοί βουλευτές του ΕΚ, από όλα τα κόμματα και τις αντιπροσωπείες, δεν θα είναι παρόντες την ημέρα εκείνη, γεγονός που θα στρεβλώσει επίσης το τελικό αποτέλεσμα. Θα μπορούσατε, παρακαλώ, να τις μεταθέσετε για την Τετάρτη 5 Μαΐου, αντί της Πέμπτης 6 Μαΐου;

**Πρόεδρος.** – Κυρίες και κύριοι, η πρότασή μου προς εσάς έχει ως ακλουθώς: θα ξεκινήσουμε τώρα με την ημερήσια διάταξη, και μετά από την ημερήσια διάταξη, μπορούμε να ασχοληθούμε εκ νέου με όλες τις ερωτήσεις σας για την περίοδο συνόδου στις 5 και 6 Μαΐου. Θα αποφασίσουμε αργότερα, δεν είναι απαραίτητο να λάβουμε σχετική απόφαση τώρα. Το μόνο σίγουρο είναι ότι οι ψηφοφορίες θα διεξαχθούν στις 5 και 6 Μαΐου. Όλες οι αποφάσεις θα ληφθούν αργότερα.

Θα ξεκινήσουμε με την ημερήσια διάταξη. Δεν θα δεχθώ περαιτέρω παρεμβάσεις επί της διαδικασίας προς το παρόν.

**Πρόεδρος.** – Το τελικό σχέδιο της ημερήσιας διάταξης για την περίοδο συνόδου του Απριλίου έχει διανεμηθεί, και έχουν προταθεί οι εξής τροποποιήσεις (άρθρο 140 του Κανονισμού):

*Δευτέρα:*

Δεν έχει προταθεί τροποποίηση.

*Τρίτη:*

Η συνεδρίαση θα ξεκινήσει στις 9.00 με δηλώσεις του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τη διακοπή της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη.

Η συζήτηση θα συνεχιστεί μέχρι τις 11.00.

Από τις 11.00 έως τη 1.00, θα συζητηθούν τα ακόλουθα σημεία: δήλωση του κ. Barroso σχετικά με το νομοθετικό πρόγραμμα και το πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής (για το 2010), καθώς και δήλωση της Επιτροπής όσον αφορά τον συντονισμό της ανθρωπιστικής βοήθειας και της ανασυγκρότησης στην Αϊτή.

Δεν θα πραγματοποιηθούν ψηφοφορίες την Τρίτη.

*Τετάρτη:*

Δεν έχει προταθεί τροποποίηση.

Δεν θα πραγματοποιηθούν ψηφοφορίες την Τετάρτη.

*Πέμπτη:*

Δεν θα πραγματοποιηθεί συνεδρίαση την Πέμπτη.

(Καθορίζεται η διάταξη των εργασιών)

## 15. Παρεμβάσεις ενός λεπτού επί σημαντικών πολιτικών ζητημάτων

**Πρόεδρος.** – Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τις παρεμβάσεις ενός λεπτού επί σημαντικών πολιτικών ζητημάτων.

**John Bufton (EFD).** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ που μου επιτρέπετε να λάβω εκ νέου τον λόγο. Λαμβανομένων υπόψη όσων μόλις ελέχθησαν, σχεδόν απροειδοποίητα, θα ήθελα να σας ζητήσω να επανεξετάσετε οπωσδήποτε το ζήτημα των ψηφοφοριών κατά την επόμενη συνεδρίαση στις 5 και 6 Μαΐου.

Κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότεροι βουλευτές του ΕΚ από το Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα είναι παρόντες. Στις 6 Μαΐου έχουμε βουλευτικές εκλογές. Θα απουσιάζει ολόκληρη η χώρα. Πρόκειται να συζητήσετε θέματα, για τα οποία δεν θα αντιπροσωπεύεται το Ηνωμένο Βασίλειο. Σας ζητώ να εξετάσετε ως ενδεχόμενη ημερομηνία την 4η Μαΐου –να μεταθέσετε την ψηφοφορία λίγες ημέρες νωρίτερα– διότι, εάν αρνηθείτε την εν λόγω ψηφοφορία, θα στερήσετε ουσιαστικά από το Ηνωμένο Βασίλειο τη δυνατότητα να ταχθεί υπέρ ή κατά μέτρων ...

(Ο Πρόεδρος διακόπτει τον ομιλητή)

**Πρόεδρος.** - Αν μου επιτρέπεται, θα σας δώσω την απάντησή μου: θα λάβω πολύ σοβαρά υπόψη την παρατήρησή σας. Έχουμε δύο ημέρες: την 5η και 6η Μαΐου. Θα αποφασίσουμε πώς θα προχωρήσουμε με τις ψηφοφορίες που είναι προγραμματισμένες για τις 5 και 6 Μαΐου, και πώς θα τις χωρίσουμε.

**Πρόεδρος.** - Πριν ξεκινήσουμε, θα ήθελα να προβώ σε μία ανακοίνωση. Όπως όλοι γνωρίζουμε, το άρθρο 150 του Κανονισμού επιτρέπει παρεμβάσεις ενός λεπτού. Η εμπειρία καταδεικνύει ότι δεχόμαστε διπλάσιες και πλέον αιτήσεις για παρεμβάσεις από όσες μπορούμε να δεχθούμε δεδομένου του διαθέσιμου χρόνου. Είναι αναπόφευκτη η απογοήτευση που εκφράζουν οι βουλευτές οι οποίοι περίμεναν την ευκαιρία να παρέμβουν και στη συνέχεια δεν είχαν τη δυνατότητα να το πράξουν. Προκειμένου να αποφευχθεί περαιτέρω αβεβαιότητα και απογοήτευση, στο μέλλον θα εφαρμόζω για τις παρεμβάσεις ενός λεπτού την ακόλουθη διαδικασία: σύμφωνα με το άρθρο 150 του Κανονισμού, θα καταρτίζεται κατάλογος 30 ομιλητών, οι οποίοι θα καθορίζονται επιλεκτικά, ώστε να διατηρείται αντιπροσωπευτική πολιτική και γεωγραφική ισορροπία. Προτεραιότητα θα δίδεται στους βουλευτές που δεν είχαν την ευκαιρία να προβούν σε παρέμβαση ενός λεπτού κατά τις δύο προηγούμενες περιόδους συνόδου. Όλοι οι βουλευτές που ζητούν να λάβουν τον λόγο θα πληροφορούνται εκ των προτέρων εάν έχουν επιλεγεί ή όχι. Οι βουλευτές οι οποίοι θα επιλέγονται να παρέμβουν αναμένεται να είναι παρόντες στην Αίθουσα τη στιγμή που είναι η σειρά τους να λάβουν τον λόγο.

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** - (PL) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή στο ζήτημα των γενετικά τροποποιημένων τροφίμων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει επί του παρόντος πρόταση τροποποίησης της κοινοτικής νομοθεσίας, προκειμένου να δοθεί στα κράτη μέλη μεγαλύτερη ελευθερία να αποφασίζουν εάν επιθυμούν να επιτρέψουν τους γενετικά τροποποιημένους οργανισμούς, διότι, προς το παρόν, βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας, δεν είναι δυνατή η θέσπιση απαγόρευσης ΓΤΟ στα κράτη μέλη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναμένεται να προτείνει σύντομα στα κράτη μέλη να λαμβάνουν επιμέρους αποφάσεις σχετικά με την καλλιέργεια γενετικά τροποποιημένων φυτών. Ωστόσο, οι αποφάσεις σχετικά με την εισαγωγή και την επεξεργασία γενετικά τροποποιημένων σπόρων θα εξακολουθήσουν να λαμβάνονται σε επίπεδο ΕΕ. Ενόψει αυτής της εξέλιξης, πρέπει να εξετάσουμε κατά πόσον πρέπει να καθιερωθεί ειδική ετικέτα για τα προϊόντα που είναι απαλλαγμένα από ΓΤΟ. Η εν λόγω επισημάνση πρέπει να είναι σαφής και καθολικά αναγνωρίσιμη, ούτως ώστε οι ευρωπαίοι καταναλωτές να γνωρίζουν ότι το προϊόν που αγοράζουν δεν προέρχεται από ζώα που έχουν τραφεί με γενετικά τροποποιημένες ζωοτροφές. Πρέπει, συνεπώς, να εξετάσουμε το ενδεχόμενο ενός συγκεκριμένου σχεδίου ετικέτας.

**Traian Ungureanu (PPE).** - (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να υπενθυμίσω στο Σώμα ότι πριν από έναν χρόνο, η κομμουνιστική κατάχρηση εξουσίας προκάλεσε λαϊκή εξέγερση στη Δημοκρατία της Μολδαβίας. Οι διαμαρτυρίες έφεραν στην εξουσία μία φιλοευρωπαϊκή συμμαχία και, έναν χρόνο αργότερα, η νέα κυβέρνηση απέδειξε την ευρωπαϊκή της στάση. Η κυβέρνηση της Μολδαβίας χρειάζεται άμεση στήριξη από την ΕΕ, και υπάρχουν τρεις τρόποι με τους οποίους η ευρωπαϊκή στήριξη μπορεί να συνδράμει τη Μολδαβία: άμεση οικονομική βοήθεια, κατάργηση των θεωρήσεων και σύναψη συμφωνίας σύνδεσης.

Πρέπει επίσης να αναφέρω εν προκειμένω την περίπτωση του Ernest Vardanian, ενός δημοσιογράφου ο οποίος συνελήφθη, κρατήθηκε σε απομόνωση και κατηγορήθηκε για εσχάτη προδοσία από τις επιλεγόμενες αρχές της Υπερνδονιστερίας. Πρόκειται για σοβαρή καταστρατήγηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ζητώ από την Ύπατη Εκπρόσωπο για θέματα εξωτερικής πολιτικής και από τον επικεφαλής της αντιπροσωπείας της ΕΕ στη Μολδαβία να δράσουν επείγοντως για την άμεση αποφυλάκιση του κρατούμενου δημοσιογράφου.

**Anna Záborská (PPE).** - (SK) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Γενικό Γραμματέα, κύριε Επίτροπε, θα προβώ στην παρέμβαση που έχω ετοιμάσει, υπήρξαν όμως ορισμένες έκτακτες περιστάσεις. Όλοι γνωρίζουμε ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες δεν ευνοούν την απρόσκοπτη μετάβαση όλων ημών εδώ στο Στρασβούργο για τις συνεδριάσεις μας. Αυτό έχει προκαλέσει σε πολλούς βουλευτές και υπαλλήλους μεγάλη πίεση και άγχος.

Θα ήθελα να επωφεληθώ αυτής της ευκαιρίας για να σας ευχαριστήσω, κύριε Πρόεδρε, καθώς και τη Γενική Γραμματεία με επικεφαλής τον κ. Klaus Welle, διότι δεν αφήνετε τίποτα στην τύχη και μας παρέχετε τις καλύτερες δυνατές συνθήκες εργασίας.

Από τις πρώτες ημέρες του προβλήματος των αερομεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τέθηκε επί το έργον για την αναδιοργάνωση των μεταφορών προς το Στρασβούργο, και θα ήθελα, συνεπώς, να απευθύνω επίσης θερμές ευχαριστίες εξ ονόματος όσων δεν μπορούν να είναι παρόντες σήμερα. Σας ευχαριστώ θερμά.

**Hans-Peter Martin (NI).** - (DE) Κύριε Πρόεδρε, προσπάθησα να προσελκύσω την προσοχή σας νωρίτερα, όταν μιλούσατε σχετικά με τους νέους κανόνες για τις παρεμβάσεις ενός λεπτού. Εφόσον κατάγεστε από την Πολωνία, θα ξέρετε τι σημαίνει να υπάρχουν διαφορετικές τάξεις ανθρώπων και βουλευτών. Όσον αφορά, ωστόσο, τις

παρεμβάσεις επί της διαδικασίας, θα ήθελα να ζητήσω να λαμβάνονται εξίσου υπόψη και όσοι κάθονται στα τελευταία έδρανα.

Έχω κάποιες συγκεκριμένες ερωτήσεις. Πρώτον, θα μπορούσατε να διευκρινίσετε αυτό που είπατε προηγουμένως, δηλαδή αν, με την αναφορά σας στις δύο επόμενες περιόδους συνόδου, εννοείτε τις δύο επόμενες περιόδους συνόδου στο Στρασβούργο ή αν συμπεριλαμβάνετε εν προκειμένω και τις Βρυξέλλες;

Δεύτερον, τι θα κάνετε εάν –όπως μόλις συνέβη– οι βουλευτές δεν είναι παρόντες για οποιονδήποτε λόγο, ακόμα και αν έχουν ζητήσει τον λόγο; Προβλέπεται ενδεχομένως παράταση ολίγων λεπτών της διαδικασίας εκτάκτων παρεμβάσεων;

Τρίτον, σύμφωνα με αυτήν τη νέα αποδοτική μέθοδο –την οποία επιδοκιμάζουμε–, θα μπορούσατε να την εγκαινιάσετε τώρα, με την ανάγνωση των ονομάτων των 30 ομιλητών στους οποίους σκοπεύετε να δώσετε τον λόγο σήμερα;

**Πρόεδρος.** – Σας ευχαριστώ για την παρατήρησή σας. Η εφαρμογή των νέων κανόνων θα ξεκινήσει με τη συνεδρίαση στις Βρυξέλλες. Η περίοδος συνόδου των Βρυξελλών θα είναι η πρώτη που θα διεξαχθεί βάσει των νέων κανόνων.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, το πρόβλημα των αδέσποτων σκύλων στη Ρουμανία έχει επανέλθει στην επικαιρότητα λόγω της προβλεπόμενης άρσης της απαγόρευσης θανάτωσης αυτών των σκύλων η οποία τέθηκε σε εφαρμογή από 15ης Ιανουαρίου 2008. Χαίρομαι που η Ρουμανία απέφυγε και πάλι την εφαρμογή των εν λόγω σχεδίων. Ωστόσο, ούτε η εναλλακτική λύση που έχει επιλεγεί επί του παρόντος, δηλαδή ο εγκλεισμός των σκύλων σε μαζικά καταφύγια ζώων, αποτελεί την ενδεδειγμένη λύση. Το μοναδικό εύλογο μέτρο που μπορεί να ληφθεί είναι η εφαρμογή προγράμματος στείρωσης. Εντούτοις, η Ρουμανία απορρίπτει αυτό το μέτρο. Όταν ανακύπτει ένα τέτοιο ζήτημα –όπως και οιοδήποτε ζήτημα προστασίας των ζώων– η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει πραγματικά να παρεμβαίνει – και μάλιστα εγκαίρως.

Κύριε Πρόεδρε, αυτή ήταν η ενός λεπτού παρέμβασή μου. Ήθελα να χρησιμοποιήσω τον υπόλοιπο χρόνο για να εξηγήσω και πάλι αυτό που ήθελα να πω νωρίτερα.

**George Sabin Cutaș (S&D).** – (RO) Κύριε Πρόεδρε, όταν ο Simon Kuznets, ο άνθρωπος που επινόησε την έννοια του «ακαθάριστου εθνικού προϊόντος», αναγνώρισε πόσο δύσκολη είναι η μέτρηση της ευημερίας ενός έθνους με βάση μόνο το μέγεθος του εθνικού του εισοδήματος, δεν πιστεύω ότι θα μπορούσε να φανταστεί πως θα χρειαζόνταν τρία τέταρτα του αιώνα έως ότου πέντε κάτοχοι βραβείου Νόμπελ επεξεργασθούν μία σειρά προτάσεων για την εκπόνηση ακριβέστερης αξιολόγησης της οικονομικής επίδοσης και του κοινωνικού προϊόντος από εκείνη που παρέχει το ΑΕΠ. Αυτός ο μακροοικονομικός δείκτης παραβλέπει την ποιότητα των προϊόντων, δεν υπολογίζει τη βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση και αποκλείει άλλους παράγοντες, όπως το επίπεδο διαβίωσης και τις προασιακές οικονομίες, την οικιακή εργασία και την εθελοντική εργασία.

Με βάση τα αποτελέσματα των εργασιών αυτής της επιτροπής, τα οποία συνοψίζονται στην έκθεση Stiglitz, εκπονήθηκε πρόταση για τη βελτίωση του εθνικού στατιστικού συστήματος, καθορίζοντας με μεγαλύτερη ακρίβεια το βιοτικό επίπεδο και συμπεριλαμβάνοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη στον υπολογισμό του δείκτη οικονομικής και κοινωνικής προόδου.

Σε αυτό το πλαίσιο, πιστεύω ότι πρέπει να θεσπίσουμε ένα συντονισμένο σύστημα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη μέτρηση του βιοτικού επιπέδου, του βαθμού βιωσιμότητας της οικονομικής μεγέθυνσης και, τέλος, αλλά εξίσου σημαντικό, των κοινωνικών ανισοτήτων. Το μέτρο αυτό θα καταστήσει σαφές ότι έχουμε αποκομίσει διδάγματα από την οικονομική ύφεση που έχει τόσο μεγάλο αντίκτυπο επάνω μας.

#### ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΗΣ κ. KOCH-MEHRIN

*Αντιπρόεδρου*

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – (ES) Κυρία Πρόεδρε, την προηγούμενη εβδομάδα, ένα δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το κλείσιμο της εφημερίδας *Egunkaria*, η οποία εκδίδεται στη βασκική γλώσσα και για την οποία μίλησα στο παρόν Σώμα προ ολίγων εβδομάδων, συνιστά άδικη, παράνομη και αυθαίρετη πράξη.

Η απόφαση αναφέρει ότι ούτε το ισπανικό σύνταγμα ούτε ο ποινικός κώδικας επιτρέπουν το κλείσιμο εφημερίδας, και ότι το σύνολο του κατηγορητηρίου βασίστηκε στην παραδοχή ότι η υπεράσπιση του πολιτισμού των Βάσκων συνεπάγεται συνεργασία με την ETA, πράγμα που είναι παράλογο. Επισημαίνει ότι οι άνθρωποι που κατηγορούνται είναι απολύτως αθώοι, ότι δεν ανήκουν στην ETA, και ότι η εφημερίδα δεν έχει χρηματοδοτήσει την ETA, ούτε η ETA έχει χρηματοδοτήσει την εφημερίδα. Η απόφαση αναφέρει επίσης ότι οι κρατούμενοι τέθηκαν σε συνθήκες απομόνωσης, απουσία επαρκών δικαστικών ελέγχων, στοιχείο που προσδίδει αξιοπιστία στους ισχυρισμούς περί κακομεταχείρισης και βασανιστηρίων που πρόβαλαν οι κρατούμενοι.

Επομένως, θα ήθελα να υποβάλω δύο αιτήματα: θα ήθελα να λάβουμε υπόψη τις επιπτώσεις της δημαγωγίας και της χειραγώγησης των συναισθημάτων και της νομοθεσίας εκτάκτου ανάγκης σε μία δημοκρατία, καθώς και το γεγονός ότι τα μεγαλύτερα μέσα ενημέρωσης και τα μείζονα κόμματα της Ισπανίας κατηγορήσαν όλους εμάς για την έκφραση της αντίθεσής μας έναντι αυτής της άδικης κατηγορίας για συνεργασία με την ETA. Θα ήθελα επίσης να συνεργαστούμε ώστε να διασφαλιστεί η δικαίωση των εν λόγω θυμάτων και η δίκαιη περάτωση της υπόθεσής τους.

**Μιχάλης Τρεμόπουλος (Verts/ALE).** - Κυρία Πρόεδρε, τον περασμένο Φεβρουάριο παρουσιάσαμε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την έκθεση Ρόιτερ Τράουτμαν της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σχετικά με τις παγκόσμιες παράνομες αγορές ναρκωτικών από το 1998 και εντεύθεν. Αυτή η έκθεση είναι μια πολύτιμη βάση δεδομένων και τα συμπεράσματά της επιβεβαιώνουν κάποιες αξιολογήσεις που υπήρχαν μέχρι τώρα για την μη αποτελεσματικότητα των πολιτικών περί ναρκωτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το βασικό συμπέρασμα είναι ότι οι τρέχουσες πολιτικές έχουν αποτύχει στον κύριο στόχο τους, δηλαδή να μειωθεί η ζήτηση και προσφορά των παράνομων ουσιών, ενώ αποτελούν έναν κρίσιμο παράγοντα αύξησης της βλάβης στους μεμονωμένους χρήστες, στο περιβάλλον τους, στην οικονομία και την κοινωνία.

Το 2004 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ένα πακέτο συστάσεων όπως η έκθεση Κατάνια. Ζητούμε λοιπόν να ξαναδούμε το θέμα αυτό, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, ώστε να μην υπάρχει βλάβη για τους χρήστες.

**Ryszard Czarnecki (ECR).** - (PL) Κυρία Πρόεδρε, το έθνος μου επλήγη από μία μεγάλη τραγωδία. Σκοτώθηκαν ο πρόεδρος, ο επικεφαλής της Κεντρικής Τράπεζας και στρατιωτικοί ηγέτες. Η κηδεία του προέδρου και της συζύγου του πραγματοποιήθηκε εχθές. Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου για την εκδήλωση αλληλεγγύης εκ μέρους πάρα πολλών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αποδείχθηκε εμπράκτως η έννοια της ευρωπαϊκής αλληλεγγύης, και αυτό είναι, για εμάς τους Πολωνούς, πολύ σημαντικό στοιχείο. Την κηδεία παρακολούθησαν οι πρόεδροι της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Σλοβακίας, της Ουγγαρίας, της Γερμανίας, της Λιθουανίας, της Λετονίας, της Ρουμανίας και της Σλοβενίας, καθώς και ο πρωθυπουργός της Εσθονίας. Λυπούμαι που ο επικεφαλής του Συμβουλίου και ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν ήταν παρόντες. Δεν μπόρεσαν να μεταβούν στην Πολωνία, ωστόσο, οι πρωθυπουργοί του Αζερμπαϊτζάν, της Αρμενίας και της Γεωργίας παρευρέθησαν, για παράδειγμα, μολονότι το ταξίδι τους ήταν μεγαλύτερο. Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους παρίσταντο στην κηδεία για αυτήν την εκδήλωση αλληλεγγύης.

**Andreas Mölzer (NI).** - (DE) Κυρία Πρόεδρε, παραχωρήστε μου, παρακαλώ, ένα λεπτό για να κάνω μερικά σχόλια σχετικά με τη Σερβία. Οι φιλοδοξίες της Σερβίας για την προσχώρησή της στην ΕΕ, φαίνεται να δίνει έντονη ώθηση στη χώρα. Εν πάση περιπτώσει, η χώρα ζήτησε πρόσφατα επισήμως συγγνώμη για τη γενοκτονία στη Srebrenica – κάτι που σίγουρα δεν μπορεί να λησθεί και για την αμφιλεγόμενη υποψήφια χώρα Τουρκία, στην οποία υπάρχει η απειλή κυρώσεων σε περίπτωση που μία χώρα συζητήσει απλώς το ζήτημα της γενοκτονίας των Αρμενίων.

Η ερμηνεία των κριτηρίων της Κοπεγχάγης είναι, κατά την άποψή μου, αυθαίρετη, εάν το Βελιγράδι κατηγορείται για έλλειψη συνεργασίας με το Διεθνές Δικαστήριο Εγκλημάτων Πολέμου της Χάγης, ενώ θεωρούνται ασήμαντες οι παραβιάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων από την Άγκυρα.

Ωστόσο, δεν είναι κάτι νέο για την Ευρωπαϊκή Ένωση να εφαρμόζει δύο μέτρα και δύο σταθμά. Στη Βοσνία, αρκετές εθνικές ομάδες πρόκειται να εξαναγκαστούν να συνυπάρχουν σε ένα πολυπολιτισμικό κράτος, ενώ στο Κοσσυφοπέδιο είναι ξαφνικά θεμιτό για μία εθνική ομάδα να αποσπάται από το υφιστάμενο κράτος.

Σε αντίθεση με την Τουρκία, η Σερβία αποτελεί ιστορικά, πνευματικά και πολιτιστικά τμήμα της Ευρώπης και στρατηγικό κράτος για την ασφάλεια των Βαλκανίων. Φυσικά, δεν πρέπει να επαναλάβουμε τα λάθη που έγιναν σε σχέση με την εσπευσμένη ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας. Ασφαλώς πρέπει να πληρούνται όλα τα κριτήρια ένταξης, η Σερβία όμως είναι ευρωπαϊκή χώρα και πρέπει να αποτελέσει μέρος της Ένωσης.

**Γεώργιος Παπανικολάου (PPE).** - Κυρία Πρόεδρε, η πρόσφατη εξάρθρωση ενός σημαντικού πυρήνα της τρομοκρατίας στην Ελλάδα, έρχεται να υπενθυμίσει ότι η βία και η απειλή των δημοκρατικών θεσμών δεν γνωρίζουν σύνορα, δεν κάνουν διακρίσεις.

Είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι η τρέχουσα οικονομική κρίση και η απαισιοδοξία που αυτή γεννά στους πολίτες θρέφει επιθετικότητα και παράγει βία. Κανένας δεν διαφωνεί ότι η βία καταδικάζεται, όποια μορφή και αν έχει, απ' όπου και αν προέρχεται. Εκεί, όμως, που επίσης πρέπει να συμφωνήσουμε και να δώσουμε περισσότερη έμφαση είναι η σημασία της πρόληψης αντί της καταστολής. Γι' αυτό πρέπει να ιεραρχούμε ακόμη πιο ψηλά, ζητήματα που αναφέρονται στο swift, στο pnr, στην ενίσχυση της Europol και της Eurojust.

Σε κάθε περίπτωση είναι καθοριστικό να διορθώσουμε τις χρόνιες κοινωνικές παθογένειες που αναπαράγουν τη βία. Να χτυπήσουμε τη φτώχεια και την ανέχεια. Δεν υπάρχουν πλέον περιθώρια αδράνειας. Την τελευταία φορά

που οι ηγέτες της Ευρώπης δέιλιασαν μπροστά στις κοινωνικές προκλήσεις των δύσκολων οικονομικά καιρών, η ήπειρος μας βυθίστηκε στο σκοτάδι του μίσους και του ολοκληρωτισμού.

**Jens Geier (S&D).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Κοινοβουλίου στις ανησυχητικές εξελίξεις όσον αφορά τις τιμές των πρώτων υλών. Το Duisburg, έδρα των μεγαλύτερων χαλυβουργιών στην Ευρώπη, βρίσκεται στην εκλογική μου περιφέρεια. Εδώ, καθώς και στις άλλες τοποθεσίες παραγωγής χάλυβα στην ΕΕ, οι εργαζόμενοι ανησυχούν ιδιαίτερα για τις θέσεις εργασίας τους, επειδή οι τρεις μεγάλοι προμηθευτές σιδηρομεταλλεύματος επιβάλλουν αυξήσεις τιμών της τάξης του 100% στη βιομηχανία χάλυβα. Στο μέλλον, η τιμή του μεταλλεύματος αναμένεται να αποτελέσει αντικείμενο συναλλαγών στο Χρηματιστήριο Βασικών Μετάλλων του Λονδίνου, και δεν θα διασφαλίζεται, όπως συνέβαινε κατά το παρελθόν, μέσω μακροπρόθεσμων συμβάσεων προμήθειας. Οι εργαζόμενοι και οι συνδικαλιστικές ενώσεις τους φοβούνται ότι τούτο θα οδηγήσει σε ραγδαία άνοδο των τιμών της βασικής πρώτης ύλης, του χάλυβα. Αυτό συμβαίνει σε μία εποχή κατά την οποία οι πιθανοί τομείς αποταμιεύσεων, μέσω προγραμμαμάτων περικοπής δαπανών και μειώσεων του εργατικού δυναμικού, ιδιαίτερα μετά την τελευταία αναδιάρθρωση της βιομηχανίας χάλυβα, έχουν εξαντληθεί πλήρως. Προκειμένου να επιστήσουν την προσοχή στην κατάσταση αυτή, τα συμβούλια εργαζομένων και η βιομηχανική ένωση μεταλλουργών της Γερμανίας απηύθυναν εξ ονόματος του Duisburg έκκληση προς την καγκελάριο Merkel και τον Πρόεδρο Barroso. Θα ήθελα να ζητήσω από την Επιτροπή να ανταποκριθεί στην έκκληση αυτή.

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, οι ταξιδιώτες των οποίων τα σχέδια διακοπών ναυάγησαν λόγω της ηφαιστειακής τέφρας, αισθάνονται σύγχυση σχετικά με τις ασφάλειες.

Μολονότι οι αεροπορικές εταιρείες θα προβούν σε επιστροφές χρημάτων ή θα επανεκδώσουν εισιτήρια των πτήσεων στο πλαίσιο της οδηγίας για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, πολλοί επιβάτες αντιμετωπίζουν προβλήματα κόστους ξενοδοχείων και ενοικίασης αυτοκινήτου, και, ενδεχομένως, εναλλακτικών ρυθμίσεων πτήσεων· εντούτοις, ορισμένες μόνο ταξιδιωτικές ασφάλειες αναμένεται να καλύψουν αποζημιώσεις για τις απώλειες.

Άλλες εταιρείες ταξιδιωτικής ασφάλισης ισχυρίζονται ότι πρόκειται για ανωτέρα βία, θα ήθελα όμως να ζητήσω από αυτές τις εταιρείες να είναι ρεαλιστικές, να είναι λογικές και να επανεξετάσουν την απόφαση αυτή, έχοντας κατά νου ότι μεγάλος αριθμός πολιτών της δικής μου εκλογικής περιφέρειας, όπως και πολλών άλλων, παραμένουν σε αεροδρόμια διαφόρων περιοχών του πλανήτη, σε κατάσταση αναμονής που τους στοιχίζει χρήματα τα οποία δεν διαθέτουν.

Αντιλαμβάνομαι ότι η οδηγία για τα οργανωμένα ταξίδια τελεί υπό αναθεώρηση, και τούτη πρέπει να περατωθεί επείγοντως.

Εν κατακλείδι, είναι σημαντικό η συγκεκριμένη οδηγία για τα ταξίδια να διασφαλίζει την καθιέρωση ενός τυποποιημένου συνόλου κανόνων το οποίο θα εφαρμόζεται σε καταστάσεις αυτού του είδους. Ακόμα και στο παρόν στάδιο, θα ήθελα να ζητήσω από την Επιτροπή να εξετάσει αυτό το ζήτημα.

**Claudio Morganti (EFD).** – (IT) Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να προτείνω στο παρόν Σώμα, τον δημοκρατικό πυρήνα των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων, μία σύντομη επισκόπηση των τελικών επιπτώσεων που επισύρουν οι ευρωπαϊκές παρεμβάσεις στις τοπικές κοινότητες, τις περιφέρειες και τους ιδιώτες.

Πιστεύω ότι πρέπει να αποφασίσουμε εάν θα προτείνουμε ένα καθολικό και παγκόσμιο όραμα ή εάν θα διατηρήσουμε, αντιθέτως, τη συμβολή και την ταυτότητα εκάστου ατόμου. Εκτιμώ ότι η δεύτερη επιλογή είναι προτιμότερη· αποτελεί ένα ευρύ όραμα, στο οποίο ακόμα και οι πλέον ξεχωριστές συνιστώσες, που απορρέουν από ιδιαίτερες κλίσεις και παραδόσεις, έχουν και αυτές τη θέση τους και τον σεβασμό που τους αρμόζει.

Ας εξετάσουμε, για παράδειγμα, τις επιπτώσεις της οδηγίας του 2006 για τις υπηρεσίες, της επιλεγόμενης οδηγίας Bolkestein, στον τομέα των κολυμβητικών εγκαταστάσεων της Ιταλίας. Φρονώ ότι δεν πρέπει να θυσιάσουμε, στον βωμό ενός δήθεν πιο αποτελεσματικού παγκόσμιου συστήματος, τον πολιτισμό και την παράδοση φιλοξενίας που χαρακτήριζαν ανέκαθεν τις τοπικές κοινότητες.

Πιστεύω ότι, από οικονομική άποψη, οι μικρές επιχειρήσεις αποτελούν την πιο γνήσια έκφραση της πολιτιστικής ταυτότητας των τοπικών κοινοτήτων και, συνεπώς, πρέπει πάντοτε να διασφαλίζονται.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, δεν είναι εύκολο αυτές τις ημέρες να είναι κανείς ένθερμος υπέρμαχος της Ευρώπης. Θα ήθελα, σήμερα, να αναφερθώ στο πρόβλημα της Eurostat. Αποδείχθηκε ότι η Eurostat είχε πολύ μεγαλύτερη επίγνωση της πραγματικής κατάστασης στην Ελλάδα από ό,τι πιστεύαμε εν γένει. Υπάρχουν αναφορές οι οποίες είχαν δημοσιευθεί μόνο αποσπασματικά, και οι οποίες αποκάλυπταν περιπτώσεις απάτης ήδη από το 2002· και στη συνέχεια, φυσικά, υπήρχε η μεγάλη έκθεση του 2008. Ωστόσο, επικρατεί πλήρης ασάφεια



ως προς τους τελικούς αποδέκτες, τις επιπτώσεις και τους δυνητικούς υπευθύνους των εν λόγω εκθέσεων – εν προκειμένω, τους υπευθύνους για τη μη ανάληψη δράσης έναντι αυτών των εκθέσεων.

Ως εκ τούτου, θα ήθελα να προτείνω σε αυτό το σημείο να εξετάσουμε εποικοδομητικά το ζήτημα της Eurostat και όχι μόνο σε σχέση με τις σκανδαλώδεις πρακτικές, οι οποίες φυσικά υπήρχαν και στο παρελθόν. Επομένως, η πρότασή μου συνίσταται στην ανάληψη δράσης εκ μέρους της Επιτροπής, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η ανεξαρτησία της Eurostat και η πληροφόρηση των πολιτών που αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την αφύπνιση της δημοκρατίας μας.

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – (PT) Σήμερα, βρισκόμαστε αντιμέτωποι με μία φυσική καταστροφή με απρόβλεπτες συνέπειες. Η επιστήμη μάς επιτρέπει να υπολογίσουμε την επίδραση των σωματιδίων της ατμόσφαιρας επί των κινητήρων των αεροσκαφών και των ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας με εύλογη ακρίβεια. Η επιστήμη μάς επιτρέπει επίσης να υπολογίσουμε την κίνηση των εν λόγω σωματιδίων στην ατμόσφαιρα με εξίσου εύλογο βαθμό ακρίβειας. Οι υπουργοί μεταφορών της ΕΕ θα συνεδριάσουν σήμερα για να αποφασίσουν πώς θα αντιμετωπίσουν την κατάσταση των αεροπορικών μεταφορών. Τα συμπεράσματα της συνεδρίασης αυτής πρέπει να βασίζονται στην επιστημονική γνώση και την αρχή της προφύλαξης. Η οικονομία δεν μπορεί να υπερισχύει έναντι της ασφάλειας των ανθρώπων. Η Ευρώπη πρέπει να συνεχίσει να λειτουργεί ως προπύργιο της ασφάλειας και της ποιότητας ζωής. Ωστόσο, αναμένουμε ταχείες και ρεαλιστικές λύσεις εναλλακτικών συστημάτων μεταφορών διά ξηράς και θαλάσσης.

Τον τελευταίο χρόνο, αντιμετωπίσαμε πολλές κρίσεις, φυσικές καταστροφές και μία επιδημία· δεδομένων όλων αυτών ...

(Ο Πρόεδρος διακόπτει την ομιλήτρια)

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Κυρία Πρόεδρε, στο τέλος του τρέχοντος έτους, θα τεθεί σε ισχύ η τρίτη ταχυδρομική οδηγία, η οποία θα καταργήσει όλες τις κανονιστικές ρυθμίσεις στη συγκεκριμένη αγορά. Οι επιπτώσεις της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης είναι ευρέως γνωστές, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην αγορά των ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Οι επιπτώσεις της κρίσης πολλαπλασιάστηκαν μετά την εφαρμογή της οδηγίας σε κράτη μέλη όπου οι κανονιστικές ρυθμίσεις έχουν αρθεί πλήρως στην αγορά των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Στον τομέα αυτόν, το ποσοστό των απολύσεων και των μειώσεων του εισοδήματος των υπαλλήλων που παρέμειναν στη θέση τους είναι υψηλότερο από τον μέσο όρο. Υπήρξε επίσης μείωση του αριθμού συναλλαγών και αύξηση των ταχυδρομικών τελών· επιπλέον, πολίτες που ζουν σε δυσπρόσιτες τοποθεσίες και περιοχές στερούνται πλέον την πρόσβαση σε ένα μέσο επικοινωνίας και μία καθολική υπηρεσία.

Πιστεύω ότι απαιτείται εκτίμηση των κοινωνικών συνεπειών που απορρέουν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Είναι καθήκον μας να αποτρέψουμε την εμφάνιση κοινωνικού ντάμπινγκ. Ζητώ μετ' επιτάσεως από τα αρμόδια ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα να εξετάσουν τη δυνατότητα εφαρμογής μίας διετούς τουλάχιστον αναστολής των προθεσμιών που προβλέπονται για την εφαρμογή αυτής της οδηγίας, με ορισμένες διαφοροποιήσεις σε καθένα από τα εναπομείναντα κράτη μέλη.

**Cristian Dan Preda (PPE).** – (RO) Θα ήθελα να σας μιλήσω σήμερα σχετικά με την εξαιρετικά λεπτή κατάσταση στην οποία βρίσκεται ένας δημοσιογράφος ονόματι Ernest Vardanian. Συνελήφθη από το καθεστώς του Igor Smirnov στην αυτοανακηρυχθείσα Δημοκρατία της Υπερδνειστερίας.

Ο Ernest Vardanian κατηγορείται για εσχάτη προδοσία και κατασκοπεία, γεγονός που δεν είναι μόνο παράλογο, αλλά είναι και καταγέλαστο. Πράγματι, η αίτηση αποφυλάκισης με εγγύηση του δημοσιογράφου απορρίφθηκε και κρατείται υπό αυριότατες συνθήκες. Θα ήθελα να αναφέρω ότι η ενέργεια αυτή χρησιμοποιείται από τις αρχές του Tiraspol με στόχο τον εκφοβισμό του Chișinău σε μία περίοδο κατά την οποία η νέα κυβέρνηση, που ανέλαβε καθήκοντα μετά τις εκλογές του προηγούμενου έτους, θα ήθελε να προσεγγίσει την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και να επιλύσει τη διαμάχη της Υπερδνειστερίας.

Απευθύνω έκκληση για την άμεση και άνευ όρων αποφυλάκιση του δημοσιογράφου Ernest Vardanian, και καλώ τις αρχές της αυτοανακηρυχθείσας Δημοκρατίας της Υπερδνειστερίας να προβούν σε συμβιβαστική κίνηση προς το Chișinău, προκειμένου να διευθετηθεί η διαμάχη στην περιοχή.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση έπληξε σοβαρότερα τους άπορους ανθρώπους. Για να καλύψει τις ανάγκες τους, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ανακηρύξει το έτος 2010 ως ευρωπαϊκό έτος καταπολέμησης της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού. Εκτιμάται ότι περισσότερα από 40 εκατομμύρια άνθρωποι ζουν σε κατάσταση φτώχειας στην Ευρώπη, ενώ σχεδόν άλλα 40 εκατομμύρια άτομα απειλούνται από την ανέχεια. Είναι ιδιαίτερα λυπηρό το γεγονός ότι το ένα τέταρτο αυτού του αριθμού – 20 εκατομμύρια – είναι παιδιά. Τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν δεν αφορούν μόνο την έλλειψη

τροφίμων, ιατρικής περίθαλψης και ένδυσης, αλλά, πάνω από όλα, την απουσία προοπτικής για βελτίωση της κατάστασης και έξοδο από την ένδεια. Η παροχή εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου είναι το πιο σημαντικό μέτρο που μπορεί να συνδράμει στην αλλαγή αυτής της τραγικής κατάστασης. Η εν λόγω ανάγκη μπορεί να διαπιστωθεί καλύτερα σε μικρές πόλεις και αγροτικές περιοχές, οι οποίες βρίσκονται πολύ μακριά από ακαδημαϊκά κέντρα. Ως εκ τούτου, νομίζω ότι στρατηγική λύση για την αλλαγή της κατάστασης αποτελεί η αύξηση της χρηματοδότησης στο πλαίσιο προγραμμάτων υποτροφιών για νέους που προέρχονται από φτωχές περιοχές.

**Derek Vaughan (S&D).** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, επικροτώ την αυριανή συζήτηση σχετικά για την κρίση των εναέριων μεταφορών, διότι πρέπει να έχουμε κατά νου ότι δεν έχει αντίκτυπο μόνο σε αυτό το Κοινοβούλιο, αλλά και στους ιδιώτες και τις επιχειρήσεις σε όλη την Ευρώπη. Τούτο συμβαίνει σε μία περίοδο κατά την οποία η Ευρώπη, ή το μεγαλύτερο τμήμα της Ευρώπης, επανακάμπτει από μία βαθιά ύφεση. Το Ηνωμένο Βασίλειο, όπως πολλές άλλες χώρες –όχι όλες– ανακάμπτει από την εν λόγω ύφεση, και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η κυβέρνηση προέβη σε παρεμβάσεις όταν αποδυναμώθηκε η αγορά και δεν στάθηκε στο περιθώριο, όπως θα ανέμεναν ορισμένοι.

Τις προσεχείς εβδομάδες, θα δημοσιευθούν πολλά οικονομικά στοιχεία στο Ηνωμένο Βασίλειο, και πιστεύω ότι πολλά από αυτά θα είναι θετικά. Αυτό οφείλεται στην παρέμβαση της κυβέρνησης. Σε δύσκολες οικονομικές συγκυρίες, θεωρώ εξίσου σημαντική και την παρέμβαση των θεσμικών οργάνων της ΕΕ. Όλα τα θεσμικά όργανα της ΕΕ θα πρέπει, στο μέλλον, να διασφαλίζουν ότι ο στόχος των προϋπολογισμών μας είναι να συνδράμουν ιδιώτες και επιχειρήσεις να αντεπεξέρχονται σε δύσκολους οικονομικούς καιρούς και να προγραμματίζουν την ανάκαμψη.

**Diogo Feio (PPE).** – (PT) Το ζήτημα που θέτω ενώπιον της σημερινής Ολομέλειας είναι η δημοσιονομική θέση των διαφόρων κρατών μελών. Το πράττω τώρα που έχει λήξει η προθεσμία για την υποβολή των προγραμμάτων σταθερότητας και ανάπτυξης. Τα προγράμματα αυτά προβλέπουν τις μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες θέσεις των διαφόρων κρατών μελών. Στην ειδική περίπτωση της πατρίδας μου, της Πορτογαλίας, η Επιτροπή παρατήρησε ότι το πρόγραμμα που υποβλήθηκε ενέχει κινδύνους. Πρόκειται για ανησυχητική ένδειξη για τις αγορές, στην ουσία, όμως, ήταν μία ένδειξη της εστίασης στη σταθερότητα και την εξυγίανση των δημόσιων οικονομικών, ενώ είναι εξίσου σημαντική και η εστίαση στο ζήτημα της οικονομικής μεγέθυνσης. Και στον τομέα αυτόν, όμως, τα στοιχεία που υπέβαλε η χώρα μου δεν είναι ικανοποιητικά, και, δυστυχώς, εξακολουθεί να ελλείπει η μέριμνα επί θεμάτων θέματα όπως η απλοποίηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και η κατάσταση της φορολογικής ανταγωνιστικότητας.

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, αναφέρομαι ουσιαστικά στην προτελευταία παρέμβαση, αλλά θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο εκεί πέρα, ο οποίος τάσσεται υπέρ της κοινοτικής παρέμβασης, με ποιον τρόπο θεωρεί ότι πρέπει να παρέμβει η ΕΕ έναντι της ηφαιστειακής τέφρας.

**Πρόεδρος.** - Κατά τη διάρκεια των παρεμβάσεων ενός λεπτού, δεν επιτρέπεται η υποβολή συμπληρωματικών ερωτήσεων μέσω της διαδικασίας της γαλάζιας κάρτας. Συνεπώς, δεν επρόκειτο για παρέμβαση επί της διαδικασίας. Ο συνάδελφός σας θα μπορούσε ενδεχομένως να απαντήσει στην ερώτησή σας σε κατ' ιδίαν συζήτηση, αλλά, εν πάση περιπτώσει, όχι κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην Ολομέλεια.

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – (FR) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να έχετε κατά νου την ισορροπημένη κατανομή μεταξύ ανδρών και γυναικών όταν δίνετε τον λόγο. Δώσατε τον λόγο σε άνδρα πέντε συνεχόμενες φορές.

**Πρόεδρος.** - Σας ευχαριστώ πολύ. Όπως αντιλαμβάνεστε, ως πρόεδρος της ομάδας υψηλού επιπέδου για την ισότητα των φύλων και τη διαφορετικότητα, η ισότητα είναι πολύ σημαντική για εμένα. Έχουμε κατάλογο ομιλητών και προσπαθήσαμε πραγματικά να επιτύχουμε ισορροπημένη κατανομή. Η δυνατότητα που παρέχεται σε κάποιον να λάβει τον λόγο εξαρτάται, ασφαλώς, και από τα πρόσωπα που είναι πραγματικά παρόντα..

Η συζήτηση του θέματος έληξε.

## 16. Εξουσία ανάθεσης νομοθετικού έργου (συζήτηση)

**Πρόεδρος.** - Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης του κ. Szájer, εξ ονόματος της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων, σχετικά με την αρμοδιότητα νομοθετικής εξουσιοδότησης (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

**József Szájer, εισηγητής.** – (HU) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Šefčovič, πολλοί ομιλητές ξεκινούν την παρέμβασή τους στο Κοινοβούλιο, δηλώνοντας ότι το θέμα τους είναι σημαντικό, πολύ σημαντικό ή ακόμα και από τα πλέον σημαντικά. Θα ήθελα και εγώ να δηλώσω το ίδιο, αλλά για πολύ σημαντικότερο λόγο σε σχέση με πολλούς άλλους, δεδομένου ότι το θέμα που συζητούμε σήμερα, η εξουσία ανάθεσης νομοθετικού έργου του Κοινοβουλίου προς την Επιτροπή, είναι ίσως η πιο σημαντική και όμως συχνά παραμελημένη καινοτομία της Συνθήκης της Λισαβόνας.

Όσο επέκριναν τη Συνθήκη της Λισαβόνας, μίλησαν για δημοκρατικό έλλειμμα. Κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να επισημάνω ότι αυτή η τροπολογία, δηλαδή η διασφάλιση της αρμοδιότητας νομοθετικής εξουσιοδότησης του Κοινοβουλίου, αποτελεί μία από τις πιο σημαντικές διευρύνσεις της δικαιοδοσίας του Κοινοβουλίου. Αυτό σημαίνει ότι οι αντιπρόσωποι που εκλέγονται άμεσα από τους πολίτες θα είναι στο εξής σε θέση, στο Κοινοβούλιο, και βάσει των νομοθετικών τους αρμοδιοτήτων, να εποπτεύουν και να προβάλλουν βέτο στην εφαρμογή ψηφισμάτων και αποφάσεων που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με άλλα λόγια, αυτό το στοιχείο της Συνθήκης της Λισαβόνας, που αναφέρεται συχνά σε σχέση με τη διέγερση των εξουσιών του Κοινοβουλίου –ότι δηλαδή έχει αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός των διαδικασιών συναπόφασης και ότι έχουν διευρυνθεί οι τομείς στους οποίους μπορεί να συμμετάσχει το Κοινοβούλιο–, αποτελεί, μαζί με το ζήτημα της εξουσίας ανάθεσης νομοθετικού έργου του Κοινοβουλίου, όχι μόνο μια ποσοτική, αλλά και σημαντική ποιοτική διέγερση. Εν ολίγοις, από εδώ και στο εξής, και μετά από μακρά πάλη και μάχη, η οποία διεξαγόταν επί σειρά ετών, και εξακολουθεί να διεξάγεται από τους βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, μας παρέχονται διασφαλίσεις ότι το Κοινοβούλιο θα ελέγχει τις αποφάσεις που λαμβάνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χωρίς να εμπίπτουν στη δική της αρμοδιότητα, αλλά εγκρίνονται μέσω κατ' εξουσιοδότηση νομοθετικών αρμοδιοτήτων. Πολλοί μπορεί να πουν, βέβαια, ότι από τυπική άποψη, αυτή η εποπτεία υπήρχε ήδη. Κατά μία έννοια, αυτό αληθεύει, αλλά με τέτοιες προθεσμίες και υπό τέτοιες συνθήκες, και στο πλαίσιο τέτοιας νομοθετικής και διοργανικής συνεργασίας, που δεν επέτρεπαν την άσκηση αποτελεσματικής εποπτείας. Θα ήθελα επίσης να επιστήσω την προσοχή στο γεγονός ότι αυτή η νέα δυνατότητα, δηλαδή το άρθρο 290 της Συνθήκης της Λισαβόνας, θα μεταμορφώσει, επίσης, το έργο του Κοινοβουλίου κατά τα προσεχή έτη, ιδίως εάν εμείς, οι βουλευτές του Κοινοβουλίου, λάβουμε σοβαρά υπόψη αυτές τις εξουσίες και εάν είμαστε πραγματικά σε θέση να λάβουμε αποφάσεις για τα συγκεκριμένα θέματα.

Εάν επιθυμούμε να κατανοήσουν ο υπόλοιπος κόσμος και οι μη ειδικοί στο εν λόγω πεδίο περί τίνος ακριβώς πρόκειται, δεδομένου ότι αποτελεί ένα εξαιρετικά σύνθετο τεχνικό θέμα, το οποίο αφορά, ωστόσο, ένα δημοκρατικό θεσμικό όργανο και χρησιμεύει για την εξάλειψη του λεγόμενου δημοκρατικού ελλείμματος στην Ευρώπη, πρέπει να επισημανθεί το εξής: το ζητούμενο είναι ότι το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ήτοι οι δύο νομοθετικές εξουσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν μόνα τους κάθε λεπτομέρεια. Το Κοινοβούλιο συνεδριάζει κάθε μήνα, και, ενίοτε, υπάρχουν περιπτώσεις, όπως τώρα, που συνεδριάζουμε αλλά δεν μπορούμε να ψηφίσουμε, αν και το Κοινοβούλιο οφείλει, εντέλει, να εποπτεύει τα ζητήματα που εξετάζει το Συμβούλιο ή η Επιτροπή, με κατ' εξουσιοδότηση νομοθετικές αρμοδιότητες. Εφεξής, θα είναι είναι σε θέση να το πράττει.

Στην έκθεσή μου, προσπάθησα να καταστήσω σαφές ότι το Κοινοβούλιο εμμένει σε αυτά τα δικαιώματα. Δεν θα αποδεχτούμε καμία επιπρόσθετη υποχρέωση πέραν αυτών που προβλέπονται στη Συνθήκη. Δεν θα το κάνουμε, διότι θέλουμε να ασκούμε τα δικαιώματά μας πλήρως, και πιστεύω ότι τούτο θα συντελέσει στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής δημοκρατίας. Εάν θέλουμε να το πράξουμε αυτό, είναι, βεβαίως, αναγκαία η στενή συνεργασία μας με την Επιτροπή και το Συμβούλιο, δεν πρέπει όμως να λησμονούμε ότι πλέον η αρμοδιότητα εναπόκειται στους νομοθέτες, και, επομένως, στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όλους, σε όλους τους συναδέλφους βουλευτές για τη συνεργασία τους σε αυτό το πολύπλοκο θέμα, και επίσης να ευχηθώ ότι το Κοινοβούλιο θα αξιοποιήσει πλήρως στο μέλλον τις νέες του αρμοδιότητες.

**Maroš Šefčovič**, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής. – (EN) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να ξεκινήσω απευθύνοντας τις ευχαριστίες μου στον κ. Szájer για την εξαιρετικά υψηλής ποιότητας έκθεσή του, διότι στην Επιτροπή εκτιμούμε ιδιαίτερα την υποστήριξη που έχει εκδηλώσει το Κοινοβούλιο για την οριζόντια προσέγγιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Ο νομοθέτης, φυσικά, είναι απολύτως ελεύθερος να ρυθμίζει όλα τα ζητήματα που συνδέονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σε κάθε βασική πράξη, απαιτούνται, όμως, ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές προς αποφυγήν ενδεχόμενης αποσπασματικής προσέγγισης.

Αυτός ήταν ο σκοπός της ανακοίνωσης που είχε ήδη εκδώσει η Επιτροπή τον Δεκέμβριο, προκειμένου να υποδείξει στον νομοθέτη τον προτιμώμενο τρόπο δράσης για την υιοθέτηση ορθής και πρακτικής προσέγγισης της μελλοντικής νομοθεσίας.

Θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι η Επιτροπή στηρίζει σθεναρά την ιδέα της κοινής συνεννόησης, ή ακόμη και της διοργανικής συναίνεσης μεταξύ των τριών θεσμικών οργάνων για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, διότι αυτό θα εξασφαλίσει την απαραίτητη τάξη κατά την προετοιμασία της νομοθεσίας.

Επί της ουσίας, μπορώ απλώς να επαναλάβω ότι η Επιτροπή επικροτεί θερμά την έκθεση. Μπορεί να διαφωνούμε σε ορισμένα συγκεκριμένα ζητήματα, αλλά οι στόχοι μας είναι κοινοί. Θέλουμε να διασφαλίσουμε ακρίβεια, αποτελεσματικότητα, διαφάνεια, καθώς και σαφή και δίκαιη εξισορρόπηση της εξουσίας.

Αν μου επιτρέπτε να γίνω λίγο πιο συγκεκριμένος, θα κάνω μόνο μερικές λακωνικές παρατηρήσεις για ορισμένα επιμέρους σημεία της έκθεσης.

Όσον αφορά τον περιοριστικό χαρακτήρα του άρθρου 290, ιδίως της δεύτερης παραγράφου, διαπιστώνεται εν προκειμένω ελαφρά διάσταση απόψεων σχετικά με τα μέσα ελέγχου του νομοθέτη επί των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, αλλά δεν θα θέλαμε να τεθεί σε νομική αντιπαράθεση, διότι θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντικό να αναζητήσουμε πρακτικές λύσεις στο πεδίο της ειδικής νομοθεσίας.

Όσον αφορά τη διάρκεια της εξουσιοδότησης αρμοδιότητας, επικροτούμε θερμά και υποστηρίζουμε την ιδέα της σιωπηρής παράτασης, όπως εκφράζεται στην έκθεση, διότι την θεωρούμε λίαν εποικοδομητική και μπορούμε να πούμε ότι κάποιες λύσεις αυτού του είδους έχουν ήδη παρατηρηθεί σε αρκετούς νομοθετικούς φακέλους.

Έχω άλλη μία επιμέρους παρατήρηση επί της διάρκειας του δικαιώματος έκφρασης αντιρρήσεων. Θα έλεγα, λοιπόν, και πάλι ότι διαπιστώνεται ομοφωνία, διότι συμεριζόμαστε και πάλι ευρέως την άποψη του εισηγητή επί της πάγιας μεθόδου της δίμηνης προθεσμίας, με δυνατότητα παράτασης δύο επιπλέον μηνών, η οποία θα μπορούσε να καθοριστεί βάσει κοινής συνεννόησης μεταξύ των τριών θεσμικών μας οργάνων, συνεννόηση που αισιοδοξώ ότι θα επιτύχουμε στο μέλλον. Νομίζω ότι έχουμε ήδη διαπιστώσει περί τα δέκα θετικά παραδείγματα του τρόπου με τον οποίο εφαρμόστηκε στο πλαίσιο του τρέχοντος νομοθετικού έργου.

Όσον αφορά τη διαδικασία κατεπίγειας, είχαμε ήδη κάποια σαφή παραδείγματα κατά το παρελθόν στα οποία διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν ζητήματα όπως η ασφάλεια των τροφίμων ή η ασφάλεια των παιγνιδιών, για παράδειγμα, τα οποία απαιτούν ενίοτε άκρως κατεπίγουσα διαδικασία και, ως εκ τούτου, πιστεύουμε ότι πρέπει να βρούμε κάτι ακόμα πιο επείγον από την πρόταση έγκαιρης έγκρισης που διατύπωσε ο εισηγητής.

Αν μου επιτρέπτε, θα ολοκληρώσω με το ζήτημα της προσαρμογής, διότι είναι πολύ σημαντική για το Κοινοβούλιο, και, εν προκειμένω, θα θέλαμε να ταχούμε υπέρ της ρεαλιστικής προσέγγισης, δεδομένου ότι το παρόν Κοινοβούλιο, μαζί με την Επιτροπή, έχει ήδη καταβάλει σημαντικές προσπάθειες όσον αφορά την προσαρμογή των 250 και πλέον βασικών νομοθετικών πράξεων, η προσαρμογή των οποίων έχει πραγματοποιηθεί με τη ρεαλιστική προσέγγιση.

Εφεξής, φρονούμε ότι προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στους τομείς στους οποίους δεν είχαμε προσαρμοστεί ακόμα στην κανονιστική διαδικασία με έλεγχο πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης της Λισαβόνας. Εκτιμώ ότι πρέπει να εστιάσουμε σε αυτούς τους τομείς. Τούτο συνεπάγεται εξίσου τεράστιο όγκο εργασιών, εντούτοις, εξετάζουμε ήδη ενδεχόμενους τρόπους για την υιοθέτηση της πλέον ρεαλιστικής και ευέλικτης προσέγγισης.

**Jo Leinen**, εισηγητής της γνωμοδότησης της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ανέμενε από καιρό αυτήν τη στιγμή, τη στιγμή δηλαδή που το Κοινοβούλιο θα διαθέτει ισότιμο κύρος με το Συμβούλιο επί του ελέγχου της ανάθεσης νομοθετικού έργου. Θα παραθέσω ένα παράδειγμα: το 2008, υπήρξαν 6.000 κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, με άλλα λόγια ένας τεράστιος όγκος προτύπων, τα οποία μετασχηματίστηκαν σε ένα είδος παράγωγου δικαίου από την Επιτροπή και την παλαιά διαδικασία της επιτροπολογίας. Το Κοινοβούλιο είχε ελάχιστα δικαιώματα σε αυτήν τη διαδικασία. Τηρούμασταν μεν ενήμεροι, αλλά δεν ήμασταν συννομοθέτες. Η Συνθήκη της Λισαβόνας έχει πλέον αλλάξει αυτήν την κατάσταση.

Όσον αφορά τον έλεγχο των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, βρισκόμαστε σε ισότιμη βάση με το Συμβούλιο, και θέλουμε επίσης να αξιοποιούμε πλήρως το ισότιμο κύρος μας. Αυτό σημαίνει, κύριε Επίτροπε, ότι όταν ισχυρίζεστε ότι είναι δυνατή η διαδικασία κατεπίγειας, τότε θα πρέπει επίσης να λαμβάνουμε πληροφορίες το συντομότερο δυνατόν. Θέλουμε να λαμβάνουμε πληροφορίες στο ίδιο πρώιμο στάδιο που τις λαμβάνει και το Συμβούλιο.

**Carlos Coelho**, εξ ονόματος της Ομάδας PPE. – (PT) Φρονώ ότι είναι δίκαιο να ξεκινήσω συγχαίροντας τον κ. Szájer για την εξαιρετική έκθεση που μας παρουσίασε. Όπως ορθά ειπώθηκε, η Συνθήκη της Λισαβόνας ενισχύει τις εξουσίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και εισάγει κανόνες για την ενίσχυση του δημοκρατικού ελέγχου. Πιστεύω, συνεπώς, ότι αξίζουν διπλά συγχαρητήρια στο Κοινοβούλιο: όχι μόνο για την εξαιρετική έκθεση του κ. Szájer, την οποία μόλις ανέφερα, αλλά και επειδή οι νέοι κανόνες καταργούν το παλαιό σύστημα της επιτροπολογίας, το οποίο επικρίναμε πολύ συχνά σε αυτό το Σώμα.

Τώρα πλέον έχουμε το άρθρο 290 της Συνθήκης της Λισαβόνας, και επισημαίνω ότι η έκθεση του κ. Szájer προτείνει πολυάριθμους τρόπους εργασίας, οι οποίοι διασφαλίζουν τα προνόμια του Κοινοβουλίου. Με τη νέα αυτή διάταξη, το Κοινοβούλιο μπορεί να επικεντρωθεί στις ουσιαστικές νομοθετικές πράξεις και να παράσχει στην Επιτροπή περιθώριο ευελιξίας για την ολοκλήρωση μη ουσιαστικών νομοθετικών πράξεων εντός των ορίων που καθορίζονται από τον νομοθέτη. Όπως ορθώς επεσήμανε ο κ. Leinen, διαθέτουμε ισότιμο κύρος με το Συμβούλιο και, ως εκ τούτου, το Κοινοβούλιο δεν βρίσκεται σε μειονεκτική θέση.

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να επισημάνω ορισμένες πτυχές της έκθεσης του κ. Szájer που πιστεύω ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Η πρώτη αφορά την ιδέα ότι απορρίπτουμε τυχόν διατάξεις που επιβάλλουν στον νομοθέτη επιπλέον υποχρεώσεις πέραν αυτών που περιλαμβάνονται ήδη στο άρθρο 290. Δεύτερον, η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει

την έγκαιρη και συνεχή διαβίβαση πληροφοριών και σχετικών εγγράφων. Τρίτον, οι περίοδοι πρέπει να ξεκινούν μόνον εφόσον έχουν παραληφθεί όλες οι γλωσσικές εκδόσεις –επαναλαμβάνω, όλες οι γλωσσικές εκδόσεις. Το τελευταίο σημείο είναι ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι περίοδοι αναστολής των εργασιών του Κοινοβουλίου.

**Eva Lichtenberger**, *εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE*. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, τα συχνά υποτιμημένα διαθρωτικά θέματα σχετικά με τις σχέσεις εντός του θεσμικού τριγώνου, συνοψίστηκαν πράγματι πολύ καλά στην έκθεση του κ. Szájer. Η συνεργασία ήταν εξαιρετικά εποικοδομητική και θα ήθελα επίσης να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου για αυτό.

Μέσω της Συνθήκης της Λισαβόνας, δημιουργήσαμε νέες σχέσεις, και αυτές οι νέες σχέσεις δεν πρέπει να υπονομευθούν και πάλι με πλάγιο τρόπο. Αυτό είναι στην πραγματικότητα το στρατηγικό σημείο εν προκειμένω. Ο απώτερος σκοπός ήταν να αποκτήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ισότιμο κύρος με το Συμβούλιο, όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, και να διασφαλιστεί, καταρχάς, ότι αυτό είναι εφικτό και, κατόπιν, ότι μπορεί να επιτευχθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας.

Ως εκ τούτου, τα απολύτως βασικά ζητήματα για εμάς είναι να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες, αποκτώντας, για παράδειγμα, ελεύθερη πρόσβαση στα έγγραφα σε εύθετο χρόνο, προκειμένου να λαμβάνουμε τις αναγκαίες αποφάσεις, και, δεύτερον, να μην προβλέπονται διαδικασίες που να λειτουργούν με βάση την «κοινή συνεννόηση» αλλά, αντίθετα, να έχουμε καθορισμένες συμφωνίες, οι οποίες δεν μπορούν να υπόκεινται σε πολιτικές αυθαιρεσίες ή στην πολιτική ατζέντα της ημέρας.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου, χρειαζόμαστε σταθερούς, άρτιους κανόνες, μέσω των οποίων θα μπορούμε να προστατεύσουμε τα δικαιώματα του Κοινοβουλίου στην πράξη, και όχι λαμβάνοντάς τα απλώς υπόψη μόνο στη θεωρία. Σας ευχαριστώ, κύριε Szájer. Είχαμε μία εξαιρετική συνεργασία και ελπίζω ότι θα μπορέσουμε επίσης να την αξιοποιήσουμε για την επίτευξη των στόχων που πρέπει να επιτύχουμε για τους συναδέλφους βουλευτές.

**William (The Earl of) Dartmouth**, *εξ ονόματος της Ομάδας EFD*. – (EN) Κύριε Πρόεδρε, δικαίως ο εισηγητής αναφέρεται στο δημοκρατικό έλλειμμα. Το ελιτίστικο οικοδόμημα που ονομάζεται ΕΕ παρουσιάζει όντως δημοκρατικό έλλειμμα, το οποίο έχει αυξηθεί, εξακολουθεί να αυξάνεται και θα αυξηθεί ακόμα περισσότερο μετά τη Συνθήκη της Λισαβόνας. Οφείλω να ομολογήσω ότι με σάστισε η άποψη του εισηγητή ο οποίος, παρά την ευγλωττία του, θεωρεί το άρθρο 290 ως λύση.

Η δική μας ερμηνεία του άρθρου 290 είναι ότι παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να συμπληρώνει ή να τροποποιεί τη νομοθεσία. Μία τέτοια δυνατότητα είναι μεγαλεπήβολη, ευρύτατη και ανοικτή σε σχεδόν απεριόριστες επιλογές ερμηνείας. Θα μπορούσαμε δε να ισχυριστούμε ότι οι διασφαλίσεις έναντι της μη ενδεδειγμένης χρήσης των εξουσιών που ανατίθενται μέσω αυτής της δυνατότητας στην Επιτροπή είναι σαφώς ανεπαρκείς. Ο εισηγητής θα σχολιάσει ενδεχομένως στην απάντησή του για ποιον λόγο είναι επαρκείς. Τούτο ισοδυναμεί, συνεπώς, με την περαιτέρω μεταβίβαση εξουσίας από το αιρετό Κοινοβούλιο στη μη αιρετή Επιτροπή, ανεξαρτήτως των φιλόδοξων δηλώσεων της Συνθήκης της Λισαβόνας.

Ανέκαθεν υποστηρίζαμε, και συνεχίζουμε να υποστηρίζουμε, ότι η Συνθήκη της Λισαβόνας στερείται δημοκρατικής νομιμότητας, κυρίως επειδή και τα τρία πολιτικά κόμματα του κατεστημένου είχαν υποσχεθεί δημοψήφισμα στο Ηνωμένο Βασίλειο, και, έπειτα, και τα τρία πολιτικά κόμματα του κατεστημένου υπαναχώρησαν θεαματικά σε αυτήν την υπόσχεση. Κατά συνέπεια, το άρθρο 290 αποτελεί προϊόν της παράτυπης Συνθήκης της Λισαβόνας. Αυξάνει το δημοκρατικό έλλειμμα –θα με ενδιέφερε να ακούσω από τον εισηγητή γιατί αυτό δεν ισχύει– και, συνεπώς, πρέπει να αντιταχθούμε.

**Hans-Peter Martin (NI)**. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, ως ένθερμος υπέρμαχος της Ευρώπης, ήμουν εναντίον της Συνθήκης της Λισαβόνας, ακριβώς διότι καθιστά δυνατή την προβολή των επιχειρημάτων που μόλις ακούσαμε, και ακριβώς επειδή δεν έχει δημιουργήσει τη σαφήνεια και την ενάργεια που θα ήθελα περισσότερο από οτιδήποτε άλλο για τις μελλοντικές γενιές. Είμαι ρεαλιστής, όμως, και θα έλεγα ότι τώρα πρέπει να συμβιβαστούμε με αυτήν. Είναι πολύ σημαντικό να δηλώσουμε κατηγορηματικά για άλλη μία φορά ότι το άρθρο αυτό, το άρθρο 290, μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, όχι μόνο το Συμβούλιο, αλλά και το Κοινοβούλιο μπορεί να ανακαλέσει τη σχετική εξουσιοδότηση μόνο του και με σχετικά απλό τρόπο. Αυτό θα πρέπει να ανακαλούμε συνεχώς στη μνήμη μας.

Φυσικά, αληθεύει εξίσου και αυτό που είπε ο κ. Leinen, ότι δηλαδή έχουμε πλέον ήδη χιλιάδες νομοθετικές πράξεις που καταλαμβάνουν μία γκρίζα ζώνη όσον αφορά την κατανόηση, και η οποία, με τη σειρά της, παρέχει συνεχώς υλικό στους αντιευρωπαίους, ήτοι τους πολέμιους του ευρωπαϊκού εγχειρήματος, μίας ΕΕ που θα έπρεπε να λειτουργεί στους τομείς όπου τη χρειαζόμαστε κατεπείγοντως. Και εν προκειμένω, το ζητούμενο είναι εν πολλοίς η διαφάνεια. Επομένως, μου φαίνεται πως είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι στην παράγραφο 10 προτείνεται ότι οι ρυθμίσεις, μεταξύ άλλων, για τη διαβίβαση εγγράφων χρήζουν εμπεριστατωμένης αποσαφήνισης.

Λίγοι από εμάς γνωρίζουν τον νόμο περί της ελευθερίας της πληροφόρησης, όπως και λίγοι από εμάς έχουν εμπειρία από τον τρόπο με τον οποίο εκτυλίσσονται τα πράγματα στις ΗΠΑ. Γιατί δεν προβαίνουμε σε μία απλή «αντιγραφή και επικόλληση», επιτρέποντας έτσι στους πολίτες, αλλά και σε εμάς τους ίδιους στο Κοινοβούλιο, την παραλαβή των σχετικών εγγράφων ανεξάρτητα, και όχι μέσω «απονομής χάριτος» και πολλαπλών παρεμβάσεων των πολιτικών ομάδων; Γιατί δεν καθιερώνουμε ως δικαίωμα αυτήν τη διαδικασία, εφόσον διακινδυνεύουμε ήδη σε μεγάλο βαθμό να έχουμε χιλιάδες κατ' εξουσιοδότηση νομοθετικές πράξεις; Τούτου λεχθέντος, θα ήθελα να σας πω να συνεχίσετε το άρτιο έργο σας. Θα είμαστε εποικοδομητικοί συνεργάτες σας στην πορεία προς την αφύπνιση της δημοκρατίας.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, όσον αφορά τη διαδικασία εξουσιοδότησης εκτελεστικής αρμοδιότητας στην Επιτροπή, η Συνθήκη της Λισαβόνας εισάγει ορισμένα νέα στοιχεία εν προκειμένω. Στην πραγματικότητα, το άρθρο 290 αναφέρεται ακριβώς σε αυτό το θέμα. Πράγματι, οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις είναι γενικές πράξεις που ενδέχεται να τροποποιούν περιττές πτυχές της βασικής νομοθετικής πράξης, παρέχοντας εντολή για την εξουσιοδότηση εκτελεστικών αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή.

Στην πράξη, αυτό επιτρέπει τον καθορισμό της εντολής, μαζί με τη διάρκεια της εξουσιοδότησης, το χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μπορούν να υποβάλλουν τις αντιρρήσεις τους, καθώς και τις προϋποθέσεις για την ανάκληση της εντολής. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ασκούν έλεγχο, αλλά μόνο μετά την έγκριση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις μπορούν επίσης να δημοσιεύονται κατά τη διάρκεια του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μπορούν να εγείρουν αντιρρήσεις. Ωστόσο, σας ζητώ, κύριε Επίτροπε, να διασφαλίσετε εξίσου μεγαλύτερη διαφάνεια και κατά τη διαδικασία κατάρτισης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

**Maroš Šefčovič,** Αντιπρόεδρος της Επιτροπής. – (EN) Κυρία Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να απαντήσω στις παρατηρήσεις των αξιότιμων βουλευτών. Συμφωνώ απόλυτα με τον κ. Leinen ότι η Συνθήκη της Λισαβόνας έχει επιφέρει τεράστιες αλλαγές. Αυτό υπογράμμισε και ο εισηγητής, ο κ. Szájer. Θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω ότι έχουμε πλήρη επίγνωση αυτού του γεγονότος και ότι θα κάνουμε χρήση της διαδικασίας με τον μέγιστο δυνατό σεβασμό προς τον νομοθέτη, επειδή αυτό είναι πολύ σημαντικό για την αμοιβαία σχέση μας και για την καλή μας συνεργασία.

Όσον αφορά τα θέματα και τις διαδικασίες κατεπείγοντος, θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω όλους ότι θα προσφύγουμε σε αυτές μόνο σε εξαιρετικές, έκτακτες περιπτώσεις. Γνωρίζουμε ότι, εάν κάνουμε κατάχρηση του μέσου αυτού, η σχέση μας θα είναι ιδιαίτερα δυσχερής, και κάτι τέτοιο σίγουρα δεν ανήκει στις προθέσεις μας.

Όσον αφορά τις παρατηρήσεις του κ. Coelho και της κ. Lichtenberger, θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω επίσης ότι θα καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να διασφαλίσουμε και να σας παρέχουμε έγκαιρα τη μεταγραφή όλων των εγγράφων, με όλες τις απαραίτητες μεταφράσεις, ταυτόχρονα με το Συμβούλιο. Γνωρίζουμε ότι η Συνθήκη της Λισαβόνας εισήγαγε αυτήν την πολύ σημαντική αλλαγή, ότι, δηλαδή, όσον αφορά νομοθετικά ή οικονομικά ζητήματα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο βρίσκεται σε απολύτως ισότιμη βάση με το Συμβούλιο.

Επιπλέον, σχεδιάζουμε την ανάπτυξη ενός νέου τύπου συνεργασίας που θα επιτρέπει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να συμμετέχει στις προπαρασκευαστικές εργασίες των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, και θα θέλαμε να το πράξουμε αυτό σε πολύ στέρεες βάσεις. Ως εκ τούτου, θα βρείτε επίσης την έκφραση αυτής της νέας σχέσης στη συμφωνία πλαίσιο, η οποία βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο των διαπραγματεύσεων μεταξύ της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Προχωρώντας στις παρατηρήσεις του κόμη του Dartmouth και του κ. Martin σχετικά με τις απεριόριστες εξουσίες που το εν λόγω άρθρο 290 παρέχει στην Επιτροπή, εκτιμώ ότι δεν ισχύει κάτι τέτοιο στην πραγματικότητα, διότι εσείς, ο νομοθέτης, θα αποφασίζετε εάν θα αναθέσετε (ή όχι) την εξουσία στην Επιτροπή. Εσείς, ο νομοθέτης, θα έχετε την ευκαιρία να ανακαλείτε αυτήν την εξουσία ή να αντιτάσσετε στις προτάσεις που θα υποβάλλει η Επιτροπή. Συνεπώς, δεν μπορώ να δεχθώ ότι εισερχόμαστε σε μία γκριζα ζώνη, διότι θεωρώ ότι οι εξουσίες του νομοθέτη καθορίζονται σαφέστατα στη Συνθήκη, και η Επιτροπή, φυσικά, θα το σεβαστεί αυτό.

**József Szájer,** εισηγητής. – (HU) Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους βουλευτές για την προύσα συζήτηση, δεδομένου ότι η εκπόνηση αυτής της έκθεσης κατέστη δυνατή χάρη στην πολύ στενή συνεργασία μεταξύ των επιτροπών –και θα έκανα ιδιαίτερη μνεία στην Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, η οποία θα αναλάβει πολλά καθήκοντα αυτού του είδους κατά την προσεχή περίοδο– και των πολιτικών κομμάτων. Θα ήθελα επίσης να προσθέσω, συναδέλφω βουλευτές, ότι δίνουμε πραγματική μάχη. Μάχη με την Επιτροπή, και μάχη με το Συμβούλιο, διότι πρόκειται για μάχη σχετικά με τα δικαιώματά μας. Το ζητούμενο της εν λόγω έκθεσης είναι να επιβεβαιώσουμε με σαφήνεια ότι αυτά είναι τα δικαιώματά μας και ότι εμμένουμε σε αυτά. Είναι πολύ πιο εύκολο να το πράξουμε όταν έχω τη στήριξη των επιτροπών, καθώς και των συναδέλφων βουλευτών από τα άλλα κόμματα· κατ' αυτόν τον τρόπο μπορούμε να καταστήσουμε σαφές στα θεσμικά όργανα και εταίρους μας ότι το Κοινοβούλιο εμμένει με αποφασιστικότητα στα ζητήματα αυτά. Ταυτόχρονα, προκειμένου να είμαστε

σε θέση να ασκήσουμε αυτό το δικαίωμα αποτελεσματικά, εκλαμβάνω ως ενθαρρυντικά τα λεγόμενα του κ. Šefčovič, σύμφωνα με τα οποία μπορεί να επιταχυνθεί η γενική προσαρμογή κατά τους προσεχείς μήνες και να είμαστε πράγματι σε θέση να διευρύνουμε τα εν λόγω δικαιώματα όσο το δυνατόν περισσότερο. Τούτο το θεωρούμε σημαντικό πρωτίστως για τους τομείς στους οποίους δεν υπήρχε διαδικασία συναπόφασης κατά το παρελθόν.

Μία άλλη πολύ σημαντική πτυχή, στην οποία οι συνάδελφοι βουλευτές επίσης αναφέρθηκαν σήμερα, αφορά τη σημασία της πρόσβασης σε πληροφορίες. Η πρόσβαση αυτή πρέπει να καθοριστεί στο πλαίσιο διοργανικής συμφωνίας, και συζητήσεις βρίσκονται σε εξέλιξη με την Επιτροπή και το Συμβούλιο για το θέμα αυτό. Ωστόσο, θα θέλαμε να γνωρίζουμε τι κάνει το Συμβούλιο· τι είδους διαβουλεύσεις πραγματοποιεί επί των εν λόγω θεμάτων. Όσον αφορά δε το ερώτημα σχετικά με το εάν τα δικαιώματά μας έχουν επεκταθεί ή περιοριστεί, θα σας παρακαλούσα, κυρίες και κύριοι, να διαβάσετε την έκθεση και να εξετάσετε τη νομοθεσία. Αδυνατώ να δώσω οιαδήποτε άλλη ερμηνεία στη νομοθεσία, πλην αυτής σύμφωνα με την οποία τα δικαιώματά μας έχουν διευρυνθεί. Μέχρι πρότινος, δεν είχαμε λόγο επί των αρμοδιοτήτων που είχαμε προηγουμένως εξουσιοδοτήσει. Στην πράξη, κανένας ρόλος δεν είχε ανατεθεί στο Κοινοβούλιο στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας. Μας άκουγαν από ευγένεια, αλλά οι προθεσμίες ήταν τόσο μικρές ώστε το Κοινοβούλιο ούτε καν συνεδρίαζε κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Απεναντίας, εφεξής μπορούμε να προβάλλουμε βέτο ή να ανακαλούμε τις αποφάσεις αυτές και δεν είμαστε καν υποχρεωμένοι να αιτιολογούμε τη θέση μας – με άλλα λόγια, πρόκειται αδιαμφισβήτητη για επέκταση των δικαιωμάτων μας. Εμείς κατέχουμε τη νομοθετική εξουσία και μεταβιβάζουμε την εξουσία αυτή στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, μόνο ως επέκταση των δικαιωμάτων μας μπορώ να το εκλάβω αυτό. Συνάδελφοι βουλευτές, είναι πλέον στο δικό μας χέρι και μόνο να αποφασίσουμε εάν θα ασκήσουμε τα δικαιώματα αυτά στο μέλλον.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί κατά την προσεχή σύνοδο της Ολομέλειας στις Βρυξέλλες.

#### **Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Raffaele Baldassarre (PPE)**, γραπτώς. – (EN) Καταρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Szájer για το εξαιρετικό έργο που περάτωσε σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις θα είναι κεφαλαιώδους σημασίας για το δίκαιο της Ένωσης και τη διοργανική ισορροπία στην ΕΕ. Ως εκ τούτου, είναι θεμελιώδες να καταρτίζονται και να αποφασίζονται με πλήρη διαφάνεια, επιτρέποντας ουσιαστικά στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ελέγχουν δημοκρατικά την άσκηση της εξουσίας που ανατίθεται στην Επιτροπή. Στο πλαίσιο αυτό, όπως υποστηρίζεται στην έκθεση Szájer, ορισμένα θέματα θα είναι υψίστης σημασίας και απαιτούν την ισχυρότατη δέσμευσή μας. Τα θέματα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να ανακαλεί την εξουσιοδότησή του ανά πάσα στιγμή και να διασφαλίζεται ότι παρέχονται στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τα ίδια δικαιώματα όσον αφορά τη συμμετοχή τους στη διαδικασία εξουσιοδότησης. Τέλος, θα ήθελα να τονίσω ότι πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Επιτροπή η υποβολή όλων των απαραίτητων νομοθετικών προτάσεων για την προσαρμογή του κεκτημένου στις διατάξεις των άρθρων 290 και 291, συμπεριλαμβανομένου του κεκτημένου σε τομείς πολιτικής οι οποίοι, σύμφωνα με τη Συνθήκη της Λισαβόνας, υπόκεινται πλέον στη διαδικασία συναπόφασης.

**Zita Gurmai (S&D)**, γραπτώς. – (EN) Επικροτώ θερμά το αποτέλεσμα της έκθεσης του κ. Szájer. Ο καθορισμός του νέου νομοθετικού συστήματος είναι δύσκολο και περίπλοκο ζήτημα. Είμαι πεπεισμένη ότι η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και, ιδίως, τα άρθρα 290 και 291 αυτής, ενισχύει τον δημοκρατικό χαρακτήρα της Ένωσης και εξορθολογίζει την έννομη τάξη της. Η εισαγωγή της καινοτόμου έννοιας των νομοθετικών πράξεων έχει ευρύτατες συνέπειες. Η έκθεση υπογραμμίζει τις μικρές αποκλίσεις μεταξύ των βασικών συννομοθετών, τις αρμοδιότητες και το λεπτομερές διάγραμμα του τρόπου συνεργασίας τους. Το ουσιώδες ερώτημα που τίθεται είναι το εξής: σε περίπτωση που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναλάβει περισσότερες νομοθετικές εξουσίες και ευρύτερες νομοθετικές αρμοδιότητες, γεγονός που σημαίνει άμεση αύξηση των κοινοτικών συμφερόντων, τι μέθοδοι ελέγχου πρέπει να θεσπιστούν εξ ονόματος του Συμβουλίου και του ΕΚ; Το νέο νομοθετικό πλαίσιο της ΣΛΕΕ καθόρισε μεν τα μέσα, όμως δεν υπάρχει καμία πρακτική εμπειρία της προσαρμογής τους σε κοινοτικό επίπεδο. Τέλος, καλώ μετ' επιτάσεως τους συννομοθέτες να προβούν το συντομότερο δυνατό σε διοργανική συμφωνία μεταξύ του Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 290, διότι καθίσταται επιτακτική η ανάγκη για μεγαλύτερη διαφάνεια.

**Rafał Trzaskowski (PPE)**, γραπτώς. – (PL) Μολονότι παραμένει στο προσκήνιο, η διαδικασία εξουσιοδότησης αποτελεί πολύ σημαντικό μεταβατικό στάδιο στο πεδίο της ποιότητας που καθιερώνεται με τη Συνθήκη της Λισαβόνας. Πρέπει να αντιμετωπίζεται ως εκπλήρωση της Συνθήκης, ελλείψει της οποίας, η θέση του Κοινοβουλίου δεν θα είναι πλήρως ενοποιημένη έναντι των άλλων θεσμικών οργάνων της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Διότι μόνο με αυτήν τη διαδικασία θα αποκτήσουμε πλήρη νομοθετική εξουσία και ρόλο στη διαδικασία εφαρμογής οιαδήποτε νομοθετήματος. Γνωρίζουμε καλά την απογοήτευση που συνδέεται με την επίπονη διαδικασία

διαπραγματεύσεων με το Συμβούλιο στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης και στην περίπτωση αποφάσεων όπου η εφαρμογή παραβιάζει τη διοργανική συμφωνία. Μέχρι πρότινος, η «επιτροπολογία» αποτύπωνε την έλλειψη εμπιστοσύνης των κρατών μελών προς την Επιτροπή, ενώ τώρα, ο ρόλος του Κοινοβουλίου κατά την εφαρμογή των νομικών πράξεων προσδίδει στη διαδικασία μεγαλύτερη νομιμότητα. Το Κοινοβούλιο και, εμμέσως, οι πολίτες της ΕΕ, θα βρεθούν πιο κοντά στη διαδικασία θέσπισης της νομοθεσίας της ΕΕ, και αυτός είναι ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να αντιμετωπίσουμε τη διαδικασία εξουσιοδότησης. Ωστόσο, για να έχει νόημα η εν λόγω διαδικασία, το Κοινοβούλιο πρέπει να αποκτήσει πλήρη πρόσβαση στην πληροφόρηση και, ως προς αυτό, συμφωνώ πλήρως με τους υπόλοιπους συμμετέχοντες στην παρούσα συζήτηση.

**Zbigniew Ziobro (ECR), γραπτώς. – (PL)** Η καθιέρωση της δυνατότητας εξουσιοδότησης νομοθετικής αρμοδιότητας έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι η νομοθεσία, και, ειδικότερα, η νομοθεσία τεχνικού χαρακτήρα, θα ολοκληρώνεται και θα ενημερώνεται πιο αποτελεσματικά, χωρίς να απαιτείται κάθε φορά η διεξαγωγή πλήρους νομοθετικής διαδικασίας. Επομένως, η εξουσιοδότηση πρέπει να θεωρείται ως μέσο για τη βελτίωση της νομοθετικής διαδικασίας σε κοινοτικό επίπεδο.

Ταυτόχρονα, είναι ουσιώδες να διασφαλιστεί ο κατάλληλος έλεγχος επί της χρήσης των ρυθμιστικών εξουσιών που ανατίθενται στην Επιτροπή. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρέπει, μεταξύ άλλων, να έχουν επαρκή διαθέσιμο χρόνο ώστε να ασκούν το δικαίωμα έκφρασης αντιρρήσεων σε προγραμματισμένους κανονισμούς. Πάνω από όλα, όμως, πρέπει να διαθέτουν επαρκή πρόσβαση σε έγγραφα, αναλύσεις και παρατηρήσεις που καταρτίζονται στο πλαίσιο των προπαρασκευαστικών εργασιών επί των σχεδίων των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Μόνο με τον τρόπο αυτόν οι αρμοδιότητες της Επιτροπής σχετικά με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων θα αποβούν πραγματικά χρήσιμες για τη βελτίωση της νομοθετικής διαδικασίας της Ένωσης, με τη διατήρηση, ταυτόχρονα, ουσιαστικού ελέγχου και διαφάνειας επί των δραστηριοτήτων της Επιτροπής. Είναι εξίσου ουσιώδης η ανάπτυξη κατάλληλων μηχανισμών μεταξύ του Κοινοβουλίου και της Επιτροπής, ούτως ώστε το Κοινοβούλιο να τηρείται ενήμερο για τις υπό εξέλιξη προπαρασκευαστικές εργασίες και να είναι σε θέση να λαμβάνει επαρκή γνώση της φύσης των ζητημάτων που βρίσκονται στο στάδιο της εξέτασης.

Το ψήφισμα σχετικά με την αρμοδιότητα νομοθετικής εξουσιοδότησης, το οποίο είναι αποτέλεσμα συμβιβασμού που επιτεύχθηκε μεταξύ όλων των πολιτικών ομάδων, παρουσιάζει τα ανωτέρω θέματα με τον δέοντα τρόπο και αξίζει την υποστήριξη του Κοινοβουλίου.

## 17. Ασφάλεια των αερομεταφορών: μαύρη λίστα της ΕΕ για τις εναέριες μεταφορές (συζήτηση)

**Πρόεδρος. –** Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση σχετικά την προφορική ερώτηση που κατέθεσε ο Brian Simpson, εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, προς την Επιτροπή με θέμα την ασφάλεια των αερομεταφορών: μαύρη λίστα της ΕΕ για τις εναέριες μεταφορές (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

**Silvia-Adriana Țicău, αναπληρώτρια συντάκτης. – (EN)** Κυρία Πρόεδρε, η ερώτηση κατατέθηκε από τον Brian Simpson, εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Κοινοβουλίου, σε συνέχεια της έκθεσης της Επιτροπής που εξέταζε την αποτελεσματικότητα της μαύρης λίστας της ΕΕ. Η μαύρη λίστα της ΕΕ καταρτίστηκε το 2006 με σκοπό να κατονομάζει, να καταγγέλλει δημοσίως και να απαγορεύει τη λειτουργία αεροπορικών εταιρειών που δεν συμμορφώνονται προς τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας. Καταρτίστηκε ως απάντηση στις ανησυχίες που εκφράζονταν σχετικά με το επίπεδο εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας και κατόπιν αρκετών μοιραίων αεροπορικών συντριβών σε μικρό χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του 2004 και του 2005.

Τέσσερα χρόνια αργότερα, γνωρίζουμε ότι η μαύρη λίστα έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό και πολύτιμο εργαλείο για την προώθηση της εφαρμογής των προτύπων ασφαλείας του ΔΟΠΑ και την προστασία των πολιτών της ΕΕ. Το ερώτημα με το οποίο ερχόμαστε σήμερα αντιμέτωποι είναι πώς μπορούμε να την αξιοποιήσουμε. Με άλλα λόγια, πώς μπορούμε να επεκτείνουμε την προστασία αυτή πέραν των συνόρων μας και να εργαστούμε περαιτέρω με στόχο τη βελτίωση της ασφαλείας των διεθνών αερομεταφορών; Η μαύρη λίστα έχει την ευθύνη όχι μόνο να εντοπίζει πού ελλοχεύουν κίνδυνοι για την ασφάλεια, αλλά και να διασφαλίζει ότι αυτές οι πληροφορίες μεταβιβάζονται αποτελεσματικά στους πολίτες της ΕΕ. Σε σχέση με αυτό, πώς μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι οι πολίτες της ΕΕ που μεταβαίνουν αεροπορικά εκτός της Ευρώπης γνωρίζουν ποιοι είναι οι αερομεταφορείς στους οποίους έχει απαγορευτεί η λειτουργία και οι οποίοι εξακολουθούν να πραγματοποιούν πτήσεις σε άλλες περιοχές του πλανήτη;

Σε περιπτώσεις που έχει ανακληθεί η άδεια του αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, ο τελευταίος δεν εμφανίζεται στη μαύρη λίστα, πώς μπορούμε να είμαστε βέβαιοι ότι οι επιβάτες έχουν γνώση αυτής της κατάστασης; Έχουμε διαπιστώσει πόσο αποτελεσματικός είναι ο συνδυασμός των διαφόρων εθνικών μαύρων λιστών σε μία περιεκτική λίστα για ολόκληρη την ΕΕ. Ωστόσο, η μαύρη λίστα είναι χρήσιμη μόνο εάν διαθέτουμε πρόσβαση σε πληροφορίες



που σχετίζονται με την ασφάλεια των αερομεταφορέων. Πώς μπορούμε να αξιοποιήσουμε τις πληροφορίες που αποτελούν τη βάση της μαύρης λίστας, βελτιώνοντας την πρόσβαση σε επαληθεύσιμες και αξιόπιστες πληροφορίες; Αυτό σημαίνει ότι δεν θα επιδιώξουμε μόνο να ενισχύσουμε τους ελέγχους που πραγματοποιούνται στα κράτη μέλη της ΕΕ, αλλά και να εγκρίνουμε τα στοιχεία που λαμβάνονται από τρίτες χώρες.

Προτίθεται η Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης, και συναφούς αναφοράς, εναρμονισμένων και τυποποιημένων ελέγχων στους διαδρόμους προσγειώσεως; Όσον αφορά τη βελτίωση των δεδομένων που λαμβάνονται από τρίτες χώρες, θα εξέταζε η Επιτροπή το ενδεχόμενο να θεσπίσει ένα αποτελεσματικό σύστημα διεθνούς ανταλλαγής αξιόπιστων δεδομένων, που θα μπορούσε να συμβάλει στην κατάρτιση εκ μέρους μας ενός είδους διεθνούς μαύρης λίστας, κάτι που γνωρίζω ότι είχε τεθεί προς συζήτηση στο παρελθόν; Επιπλέον, αξίζει να επισημανθεί ότι η μαύρη λίστα έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό εργαλείο όσον αφορά την παροχή κινήτρων σε αεροπορικές εταιρείες, προκειμένου να ανταποκριθούν στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Πώς μπορούμε, όμως, να εργαστούμε με το βλέμμα περισσότερο στραμμένο προς το μέλλον, με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας των παγκόσμιων αερομεταφορών; Και εννοώ, εν προκειμένω, πώς σκοπεύει η Επιτροπή να στηρίξει τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας στην προσπάθειά τους να αντεπεξέλθουν στα ελλείμματα ασφαλείας βάσει των ελέγχων του ΔΟΠΑ και να βελτιώσουν την ικανότητά τους όσον αφορά την εποπτεία;

Είναι καίριας σημασίας να διασφαλίσουμε αποτελεσματικούς διαύλους επικοινωνίας με το κοινό, αλλά είναι εξίσου ζωτικής σημασίας να συνεχίσουμε, μακροπρόθεσμα, να εργαζόμαστε με σκοπό την προώθηση της εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας των αερομεταφορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Αυτός θα είναι τελικά ο πλέον αποτελεσματικός τρόπος βελτίωσης της ασφαλείας για όλους τους επιβάτες. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αδημονεί να συνεργαστεί με την Επιτροπή σε μία κοινή προσπάθεια αξιοποίησης των επιτευγμάτων της μαύρης λίστας της ΕΕ.

**Andris Piebalgs**, μέλος της Επιτροπής. – (ΕΝ) Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ την κ. Tiscu για την πολύ θετική αξιολόγησή της όσον αφορά την προσέγγιση της μαύρης λίστας. Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι τα ισχύοντα μέτρα παρέχουν ήδη στο κοινό πολύ υψηλό επίπεδο πληροφόρησης και δικαιωμάτων αναφορικά με τις πτήσεις εντός και εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η λίστα των αεροπορικών εταιρειών στις οποίες έχει απαγορευτεί η λειτουργία στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι διαθέσιμη στο ευρύ κοινό μέσω του Διαδικτύου και μέσω στοχευμένων ενημερωτικών δράσεων. Η Επιτροπή συνεργάζεται στενά με ευρωπαϊκές και διεθνείς ενώσεις ταξιδιωτικών πρακτόρων κάθε φορά που ανανεώνεται η λίστα. Αυτό τους επιτρέπει να βρίσκονται στην καλύτερη δυνατή θέση ώστε να βοηθήσουν τους επιβάτες.

Οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και οι αερολιμένες στην επικράτεια των κρατών μελών υποχρεούνται να εφιστούν την προσοχή των επιβατών στη λίστα της ΕΕ, τόσο μέσω των ιστοτόπων τους όσο και στις εγκαταστάσεις τους, εφόσον κρίνεται σκόπιμο.

Η λίστα παρέχει χρήσιμες πληροφορίες σε όσους επιθυμούν να ταξιδέψουν εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ούτως ώστε να αποφύγουν να ταξιδέψουν με αυτές τις αεροπορικές εταιρείες. Η λίστα δεν έχει εξωεδαφική ισχύ – δεν ισχύει εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, ο κανονισμός διασφαλίζει το δικαίωμα των επιβατών να γνωρίζουν την ταυτότητα κάθε αεροπορικής εταιρείας με την οποία πετούν καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας –ή ταξιδιωτικός ή τουριστικός πράκτορας– υποχρεούται να ενημερώνει τους επιβάτες, κατά τη διαδικασία κράτησης, σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων που πραγματοποιούν την πτήση. Οι επιβάτες πρέπει επίσης να ενημερώνονται σχετικά με τυχόν αλλαγή του μεταφορέα που διενεργεί την πτήση, είτε κατά τον έλεγχο εισιτηρίων είτε, το αργότερο, κατά την επιβίβαση. Ο κανονισμός παρέχει επίσης στους επιβάτες το δικαίωμα επιστροφής αντιτίμου ή μεταφοράς με άλλη πτήση, εάν ο μεταφορέας με τον οποίον έχουν κάνει κράτηση προστεθεί εν τω μεταξύ στη λίστα, στοιχείο που ενδέχεται να οδηγήσει σε ακύρωση της εν λόγω πτήσης.

Χρησιμοποιούνται διάφορες πηγές πληροφόρησης για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των αερομεταφορέων προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας· συγκεκριμένα, οι έλεγχοι ασφαλείας που διενεργούνται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι πληροφορίες που παρέχονται από τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών, τα στοιχεία που διαβιβάζονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων και ερευνών του εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή των τεχνικών αποστολών του εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα αποτελέσματα των ελέγχων διαδρόμου στα αεροσκάφη ή τους αερομεταφορείς στους αερολιμένες της ΕΕ στο πλαίσιο του προγράμματος αξιολόγησης της ασφαλείας των ξένων αεροσκαφών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σχετικών κανόνων της ΕΕ, και, τέλος, οι τεκμηριωμένες πληροφορίες αναφορικά με ατυχήματα οι οποίες πηγάζουν από εκθέσεις ερευνών στο πλαίσιο ατυχημάτων ή σοβαρών περιστατικών.

Θα ήθελα επίσης να αναφέρω ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν διαθέτει, στο παρόν στάδιο, ολοκληρωμένο κατάλογο των χωρών που διαθέτουν παρόμοια νομοθεσία, αλλά αρκετά κράτη –η Δημοκρατία της Κορέας, το Μπαχρέιν και

το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας– εφαρμόζουν τους ίδιους περιορισμούς με αυτούς που καθορίζονται στην ευρωπαϊκή λίστα.

Είμαι σε θέση να επιβεβαιώσω ότι η Επιτροπή είναι πρόθυμη να συνεργαστεί με το Κοινοβούλιο, προκειμένου να βελτιωθεί πραγματικά η εν λόγω νομοθεσία περί της μαύρης λίστας, αλλά προβλέπει και την πολυπόθητη ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών.

**Christine De Veyrac**, *εξ ονόματος της Ομάδας PPE*. – (FR) Κυρία Πρόεδρε, δεδομένου ότι υπήρξα εισηγήτρια του παρόντος κανονισμού πριν από περίπου πέντε χρόνια, χαίρομαι ιδιαίτερα που βλέπω ότι δημιουργήσαμε έναν μηχανισμό που λειτουργεί και έχει διευρυνθεί με την πάροδο των χρόνων. Η έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού για τη «μαύρη λίστα» φαίνεται να είναι ολοκληρωμένη και παρέχει ενδιαφέρον υλικό για προβληματισμό. Ειδικότερα, συμφωνώ με την ιδέα μίας διεθνούς μαύρης λίστας, η οποία θα αποτελέσει τη μοναδική εγγύηση ενός παγκόσμιου εναρμονισμένου επιπέδου ασφάλειας των αεροσκαφών.

Εντούτοις, θα ήθελα να υποβάλω ορισμένες ερωτήσεις στην Επιτροπή. Καταρχάς, θα ήθελα να μάθω πώς ασκείται το δικαίωμα στην υπεράσπιση όταν δεν πρόκειται απλώς για έναν αερομεταφορέα στον οποίο έχει απαγορευτεί η λειτουργία, αλλά για όλους τους αερομεταφορείς ενός κράτους. Προσφεύγουν στη δικαιοσύνη όλοι αυτοί οι αερομεταφορείς ή μόνο η αρχή πολιτικής αεροπορίας της ενεχόμενης χώρας και, εν προκειμένω, πώς μπορούν ορισμένοι ασφαλείς αερομεταφορείς να αποφύγουν την ένταξή τους στη μαύρη λίστα;

Επιπλέον, ένα άλλο πολύ σημαντικό στοιχείο είναι, κατά τη γνώμη μου, ο έλεγχος των αεροπλάνων. Προβαίνει συγκεκριμένως η Επιτροπή σε ελέγχους όλων των αεροσκαφών ενός αερομεταφορέα που έχει συμπεριληφθεί στη λίστα ή του οποίου η άδεια έχει ανακληθεί, ούτως ώστε να διασφαλίσει ότι τα εν λόγω αεροσκάφη δεν θα ξαναβρεθούν στον αέρα υπό διαφορετική ονομασία; Εν προκειμένω, έχει εντοπίσει η Επιτροπή κράτη που θεωρείται ότι χρησιμοποιούνται ως σημαίες ευκαιρίας, αποδεχόμενα απαγορευμένους αερομεταφορείς οι οποίοι αλλάζουν, στη συνέχεια, την επωνυμία και το κράτος εγγραφής τους; Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που ένας αερομεταφορέας βρίσκεται στη μαύρη λίστα, διαδίδει η Επιτροπή πληροφόρηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα ταξιδιωτικά πρακτορεία και οι πωλητές εισιτηρίων ενημερώνουν και αποζημιώνουν τους ταξιδιώτες, ή τους προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις;

Τέλος, προτού ολοκληρώσω, έχω ένα ερώτημα αναφορικά με συγκεκριμένο ζήτημα: αρκετοί βουλευτές του ΕΚ έχουν λάβει μηνύματα, που θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν επίμονα, σχετικά με την Ινδονησία, η λειτουργία όλων των αερομεταφορών της οποίας έχει απαγορευτεί, ζητώντας να καλέσουμε την Επιτροπή να αποσύρει την Ινδονησία από τη μαύρη λίστα. Θεωρώ ανάρμοστη την άσκηση αυτών των πιέσεων, δεδομένου ότι δεν δικαιολογείται βάσει εμπορικών λόγων να τίθεται σε κίνδυνο η ζωή των επιβατών. Θα ήθελα να μάθω ποια είναι η ισχύουσα κατάσταση στην εν λόγω χώρα και κατά πόσον η Ινδονησία, δεδομένου ότι βρίσκεται επί αρκετά χρόνια στη μαύρη λίστα, έχει λάβει μέτρα για να διορθώσει τα ελλείμματα ασφαλείας για τα οποία κατηγορείται.

**Saïd El Khadraoui**, *εξ ονόματος της Ομάδας S&D*. – (NL) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, είναι προφανές ότι είναι κάπως σουρεαλιστική η διεξαγωγή συζήτησης σχετικά με τη μαύρη λίστα τη στιγμή που το σύνολο των αερομεταφορών στην Ευρώπη βρίσκεται σε χαώδη κατάσταση, αλλά αντιλαμβάνομαι ότι αύριο θα έχουμε την ευκαιρία να διεξαγάγουμε συζήτηση επίκαιρου και επείγοντος χαρακτήρα, και αυτό ακριβώς θα είναι το θέμα της.

Η μαύρη λίστα αυτή καθαυτή αποτελεί σημαντικό θέμα και μπορούμε να πούμε ότι ήταν επιτυχής χάρη, μεταξύ άλλων, στην ώθηση που της έδωσε η κ. de Veyrac, η οποία πράγματι εργάστηκε σκληρά πριν από λίγα χρόνια για την υλοποίησή της. Πρέπει να την αξιοποιήσουμε και να διδαχθούμε από τις εμπειρίες που αποκομίσαμε. Υπάρχουν ορισμένοι τομείς στους οποίους απαιτείται να αναληφθεί περαιτέρω δράση.

Καταρχάς, ο τομέας της επικοινωνίας με τους επιβάτες. Δικαίως οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται σε περίπτωση που κάνουν κράτηση σε αεροπλάνο εταιρείας που βρίσκεται στη μαύρη λίστα, μέσω ταξιδιωτικού πρακτορείου, για παράδειγμα, αλλά συχνά οι επιβάτες αποφασίζουν να μετακινηθούν με πτήση εσωτερικού μόνο όταν βρίσκονται ήδη σε συγκεκριμένο τόπο. Ως εκ τούτου, η πρότασή μου είναι να διερευνήσουμε κατά πόσον θα ήταν εφικτό ταξιδιωτικοί πράκτορες και αεροπορικές εταιρείες που πωλούν αεροπορικά εισιτήρια προς χώρες με μη ασφαλείς αεροπορικές εταιρείες ή μη ασφαλή αεροπλάνα να ενημερώνουν αυτομάτως τους επιβάτες σχετικά, ακόμα και εάν οι ίδιοι δεν βρίσκονται βεβαίως στη μαύρη λίστα. Αυτό πρέπει να το εξετάσουμε προσεκτικά.

Ένα δεύτερο ζήτημα εν προκειμένω αφορά την παροχή βοήθειας προς τους επιβάτες, ώστε να αποφεύγουν αεροπλάνα, αεροπορικές εταιρείες και χώρες που βρίσκονται στη μαύρη λίστα. Όσον αφορά την παροχή βοήθειας για τη δημιουργία υποδομών σε τρίτες χώρες, και ασφαλώς στις φτωχότερες χώρες, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μπορούσε να παράσχει πολύ μεγαλύτερη βοήθεια και τεχνογνωσία, καθώς και να διασφαλίσει ότι και οι αρχές της αεροπορίας διαθέτουν, με τη σειρά τους, τις αναγκαίες υποδομές ώστε να επιλύσουν τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν. Ένα

σημείο που αναφέρθηκε από την κ. De Veyrac αφορά, βεβαίως, την παραπλάνηση των ανθρώπων. Διαθέτουμε πράγματι ακλόνητος σύστημα; Είμαστε βέβαιοι ότι δεν υπάρχουν διάσπαρτα «παραθυράκια», μέσω των οποίων οι αεροπορικές εταιρείες μίας χώρας που βρίσκεται στη μαύρη λίστα μπορούν να πραγματοποιούν όντως πτήσεις μέσω άλλων χωρών ή νήσων; Έχουμε γίνει μάρτυρες τέτοιων παραδειγμάτων.

Ολοκληρώνοντας, θεωρώ επίσης ότι πρέπει να εργαστούμε με στόχο τη δημιουργία μίας διεθνούς μαύρης λίστας. Θα ήθελα να μάθω ποιες προσπάθειες καταβάλλετε σε συνεργασία με τους συναδέλφους σας από άλλες χώρες, σε επίπεδο ΔΟΠΑ, επί παραδείγματι, για την υλοποίηση μίας τέτοιας λίστας.

**Gesine Meissner**, εξ ονόματος της Ομάδας ALDE. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, αυτή τη στιγμή ο εναέριος χώρος μας βρίσκεται σε τέλμα – αυτό είναι γνωστό και αναφέρθηκε ήδη. Θα συζητήσουμε προσεχώς πώς μπορούμε να διορθώσουμε την κατάσταση αυτή. Όσον αφορά ειδικότερα ζητήματα οικονομικού χαρακτήρα, είναι πιθανό να έλθουμε αντιμέτωποι με το τρομακτικό ενδεχόμενο οι αεροπορικές εταιρείες να αντιμετωπίσουν σύντομα ακόμα μεγαλύτερα προβλήματα. Ασφαλώς, αυτό δεν χρειάζεται να επηρεάσει την ασφάλεια.

Εν προκειμένω, το ζητούμενο είναι η ασφάλεια των αερομεταφορών για τους ευρωπαίους επιβάτες. Για εμάς στην Ευρώπη, αποτελεί μείζον επίτευγμα το γεγονός ότι οι άνθρωποι είναι σε θέση να μετακινούνται ελεύθερα και ότι οι καταναλωτές μπορούν να αποφασίζουν ελεύθερα πώς επιθυμούν να ταξιδέψουν, και σε ποιους αερομεταφορείς θέλουν ή δεν θέλουν να κάνουν κράτηση εισιτηρίων. Για να είναι σε θέση να αποφασίζουν ελεύθερα, είναι ασφαλώς απαραίτητο να λαμβάνουν και τη σχετική πληροφόρηση.

Ακούσαμε μόλις ότι αυτή η μαύρη λίστα υφίσταται από το 2006, και ότι, καταρχήν, οι άνθρωποι θα έπρεπε να ενημερώνονται εάν μπορούν να φθάσουν στον προορισμό τους με ασφάλεια ή όχι. Κατά τη γνώμη μου, το ερώτημα είναι στην πραγματικότητα –όπως ανέφεραν ήδη η κ. De Veyrac και ο κ. El Khadraoui– κατά πόσον υπάρχουν όντως κενά στο σύστημα, και κατά πόσον οι άνθρωποι λαμβάνουν πάντα όλες τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια. Απλώς επιθυμούμε όποιος ταξιδεύει αεροπορικώς εδώ στην Ευρώπη να μεταφέρεται και να φθάνει στον προορισμό του με ασφάλεια.

Τέλος, κάτι ακόμα που διαδραματίζει ρόλο στον τομέα της ασφάλειας είναι να γνωρίζουμε κατά πόσον μία αεροπορική εταιρεία είναι οικονομικά εύρωστη. Οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει να υποβάλλουν τακτικά αιτήσεις στις εθνικές αρχές, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τους επιτρέπεται πράγματι να πραγματοποιούν πτήσεις στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, και η διαδικασία αυτή δεν περιλαμβάνει μόνο τον έλεγχο εάν εκπληρώνουν όλες τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την ασφάλεια, εάν διενεργούν όλους τους απαιτούμενους ελέγχους και εάν είναι σε θέση να μεταφέρουν τον κόσμο με ασφάλεια, αλλά και τον έλεγχο κατά πόσον είναι αρκετά εύρωστες οικονομικά, ώστε να είναι σε θέση να παραμείνουν μακροπρόθεσμα στον κλάδο των μεταφορών. Εξ όσων γνωρίζω, προς το παρόν δεν υπάρχει καμία ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία σε μαύρη λίστα. Παρ' όλα αυτά, πέρυσι είχαμε το περιστατικό με την SkyEurope. Αυτό που συνέβη τότε ήταν ότι ευρωπαίοι πολίτες είχαν κάνει κρατήσεις σε μία ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία, αλλά δεν έλαβαν καμία πληροφόρηση σχετικά με το γεγονός ότι η εν λόγω εταιρεία βρισκόταν στο χείλος της χρεοκοπίας. Ταξίδεψαν με τη συγκεκριμένη πτήση, κατέληξαν καθηλωμένοι, και, επομένως, δεν είχαν λάβει καμία πληροφορία που θα μπορούσε να τους έχει προστατέψει.

Αυτό με κάνει να διερωτώμαι –ακόμα και αν η Επιτροπή έχει δηλώσει ότι διαθέτει τις πληροφορίες και τις δημοσιεύει, ότι είναι υποχρεωμένη να τις δημοσιεύει– για ποιον λόγο δεν έγινε γνωστή, για παράδειγμα, η συγκεκριμένη περίπτωση. Διαθέτουμε τελικά εγγυήσεις ότι όλα τα στοιχεία που χρειάζεται να γνωρίζουν οι επιβάτες, όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, κοινοποιούνται πάντα; Θα ήθελα να λάβω μία γενική απάντηση εν προκειμένω, στο πλαίσιο της συζήτησης.

**Eva Lichtenberger**, εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, το Κοινοβούλιο επέδειξε σημαντική πρωτοβουλία όσον αφορά την κατάρτιση της παρούσας μαύρης λίστας. Πραγματοποιήθηκε δε με υπεύθυνο τρόπο, πράγμα που σημαίνει ότι παρέχεται το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας για τους καταναλωτές. Ωστόσο –και αυτό αποτελεί επίσης ένα ζήτημα τώρα– πρέπει να ελέγξουμε κατά πόσον λειτούργησε όντως καλά στην παρούσα κατάσταση.

Το πρώτο ερώτημα που θα ήθελα να θέσω σχετικά είναι το ακόλουθο. Η πρόσβαση σε πληροφορίες μέσω του Διαδικτύου είναι δυνατή, αλλά δεν είναι πάντα πολύ εύκολη με τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες. Το δοκίμασα προσωπικά. Δεν είναι πάντα δυνατή η άμεση εύρεση πληροφοριών, για παράδειγμα, σχετικά με τις πτήσεις με ανταπόκριση που απαιτούν την προσγείωση σε τρίτη χώρα. Κατά συνέπεια, εν προκειμένω αντιμετωπίζουμε πρόβλημα.

Το δεύτερο ανοικτό ερώτημα, και αυτό παρουσιάζει ενδιαφέρον για μένα, είναι το εξής: τι είδους εμπειρίες έχει αποκομίσει ο κόσμος από τη μέθοδο της πλήρους εκμίσθωσης; Εν προκειμένω, εκφράζονται σοβαρές ανησυχίες ότι ενδέχεται να λειτουργήσει ως «παραθυράκι» για επιχειρήσεις που δεν έχουν ιδιαίτερα καλή φήμη. Έχουν υπάρξει σχετικά θετικές ή αρνητικές εξελίξεις;

Τρίτον, και πρόκειται για λίαν σημαντικό σημείο: αυτός ο τρόπος ρύθμισης της λειτουργίας των εταιρειών μέσω της μαύρης λίστας είχε αποτρεπτικό αποτέλεσμα για τις αεροπορικές εταιρείες, ώστε –ιδίως οι μη ευρωπαϊκές εταιρείες– να τηρούν αυστηρότερα τους κανονισμούς ασφαλείας; Πώς λειτουργεί η επιλεκτική χορήγηση άδειας σε λίγα αεροσκάφη που ανήκουν σε συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες, όταν εμείς τους επιτρέπουμε να χρησιμοποιούν μόνο συγκεκριμένα αεροσκάφη για να προσγειωθούν στην Ευρώπη;

**Ryszard Czarnecki**, *εξ ονόματος της Ομάδας ECR*. – (PL) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Piebalgs, εύχομαι, αλλά δεν έχω καμία βεβαιότητα επί αυτού, ότι οι επιπτώσεις της ηφαιστειακής έκρηξης στην Ισλανδία δεν θα επιβαρύνουν επ' ουδενί λόγω τους ευρωπαίους επιβάτες, όσον αφορά τις τιμές των εισιτηρίων. Έχετε βεβαίως δίκαιο όταν λέτε ότι αυτή η διακοπή των εναέριων μεταφορών θα αντισταθμιστεί κατά πάσα πιθανότητα με υψηλότερες τιμές εισιτηρίων. Αξίζει να αναφερθεί αυτό προς υπεράσπιση των συμφερόντων των ευρωπαίων καταναλωτών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διεξάγει για μία ακόμα φορά συζήτηση επί του θέματος αυτού. Τούτο καταδεικνύει τη μεγάλη σημασία που του αποδίδουμε. Μίλησα σχετικά πριν από λίγους μήνες. Και πολλοί εξ υμών αναφερθήκατε στο συγκεκριμένο ζήτημα, και έχω κατά νου την προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο, κατά την οποία επίσης συζητήσαμε σχετικώς πολύ ανοικτά. Μετά από όλα όσα έχουν ειπωθεί, έχω να καταθέσω έναν προσωπικό προβληματισμό. Δημοσιογράφος από την εφημερίδα με τη μεγαλύτερη επιρροή στην Πολωνία με ρώτησε: «Μα τι κάνετε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο; Εξάλλου, πρόκειται για εντελώς επουσιώδες ζήτημα». Τώρα μόνο τα μέσα ενημέρωσης αρχίζουν να συνειδητοποιούν ότι πρόκειται για πολύ σημαντικό ζήτημα, ένα ζήτημα ασφαλείας και ένα απολύτως θεμελιώδες ζήτημα από την άποψη των συμφερόντων των ευρωπαίων πολιτών, φορολογούμενων, ψηφοφόρων και καταναλωτών.

Δεν είναι φυσιολογικό να γνωρίζουμε την κατάσταση της μαύρης λίστας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά να μην γνωρίζουμε την κατάσταση της εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για απολύτως σχιζοφρενική κατάσταση.

Και καταλήγω στο τελευταίο και πολύ σημαντικό ζήτημα: οι ευρωπαίοι επιβάτες δεν πρέπει να πληρώνουν περισσότερο για να έχουν ασφάλεια – αυτό άλλωστε είναι υπόθεση των κρατών και των κυβερνήσεων.

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, υπό αυτό το πρίσμα, η μαύρη λίστα αποτέλεσε ενδιαφέρον επίτευγμα του παρόντος Κοινοβουλίου με επικεφαλής της κ. De Veyrac και τους συναδέλφους της από την προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο.

Η μαύρη λίστα μπορεί να επηρεάσει εταιρείες, χώρες ή αεροσκάφη, και θεωρώ εν προκειμένω ότι η Επιτροπή πρέπει να παρέχει πιο εμπεριστατωμένες απαντήσεις στις ερωτήσεις που υποβάλλονται, ιδίως όσον αφορά τον βαθμό στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στις διάφορες χώρες, και τον λόγο για τον οποίο συνδέεται η διαδικασία αυτή με επιμέρους αεροσκάφη.

Είναι επίσης σημαντικό για εμάς να υπάρξουν περαιτέρω εξελίξεις. Εξηγήσαμε ήδη στη συζήτηση που έγινε πριν από λίγα χρόνια ότι εξακολουθεί να έχει σημασία για εμάς να βελτιώσει η Επιτροπή την παρακολούθηση των εν λόγω πράξεων και μέτρων στο πλαίσιο των επικοινωνιών, τουλάχιστον με το Κοινοβούλιο. Διότι υπάρχουν ορισμένα ερωτήματα που παραμένουν ανοικτά για εμάς, όπως είναι, μεταξύ άλλων, η παρακολούθηση των αεροπορικών εταιρειών, αλλά και το ζήτημα των αεροσκαφών που ξαφνικά εκτελούν πτήσεις υπό διαφορετική επωνυμία, καθώς και το γεγονός ότι σήμερα απαιτείται ορισμένο επίπεδο διαφάνειας, ιδίως για τις αποφάσεις που θα μπορούσαν να ληφθούν την τελευταία στιγμή.

Με αυτό, καταλήγω στο πλέον σημαντικό, κατ' εμέ, σημείο: την πληροφόρηση. Σε γενικές γραμμές, είμαστε της γνώμης –και θεωρώ ότι αυτό ισχύει για όλες τις ομάδες– ότι οι πολίτες και επιβάτες έχουν το δικαίωμα, και πρέπει να υφίσταται συναφώς αντίστοιχη υποχρέωση, να ενημερώνονται συστηματικά από τις εταιρείες ότι οι πληροφορίες που αφορούν τη μαύρη λίστα μπορούν να λαμβάνονται από αερολιμένες χωρίς το παραμικρό πρόβλημα, καθώς και από ταξιδιωτικά πρακτορεία, και ότι, ιδίως όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς προς «ορισμένες χώρες» που είναι ήδη γνωστό σήμερα ότι παρουσιάζουν προβλήματα, τα ταξιδιωτικά πρακτορεία μπορούν να τους αναφέρουν ποιες εταιρείες είναι προβληματικές όταν πραγματοποιούνται εκ νέου κρατήσεις.

Σκοπός μας είναι το εν λόγω μέτρο, που έχει πλέον βελτιώσει ήδη ουσιαστικά την ασφάλεια, να μην επεκταθεί καλύπτοντας μόνο την Ευρώπη και τους ευρωπαίους επιβάτες, αλλά να εφαρμοστεί σε παγκόσμιο επίπεδο.

**Fiona Hall (ALDE)**. – (EN) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα ζήτημα που συνδέεται στενά με την ασφάλεια των αερομεταφορών και υπογραμμίζει την ανάγκη να καταστεί η λειτουργία της μαύρης λίστας της ΕΕ όσο το δυνατόν περισσότερο αποτελεσματική.

Τον Δεκέμβριο του 2008, το Συμβούλιο ενέκρινε εντέλει τον κώδικα συμπεριφοράς της ΕΕ όσον αφορά τις μεταφορές όπλων. Ο εν λόγω κώδικας ελέγχει τις εξαγωγές στρατιωτικής τεχνολογίας και εξοπλισμού από την ΕΕ. Ωστόσο, εξακολουθεί να εκφράζεται η ανησυχία ότι δεν συμμορφώνονται όλες οι χώρες της ΕΕ που εξαγουν όπλα με τον κώδικα και ότι συνεχίζεται ο εφοδιασμός ζωνών συγκρούσεων με ευρωπαϊκά όπλα.

Εντούτοις, ένα μέτρο αποδείχθηκε ιδιαίτερα αποτελεσματικό για τον περιορισμό της παράνομης προμήθειας όπλων, και αυτό είναι η μαύρη λίστα της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές. Σουηδική μελέτη του 2008 κατέδειξε ότι οι αερομεταφορείς που συνδέονται με μεταφορά όπλων σε ζώνες συγκρούσεων είναι οι ίδιοι που συνηθίζουν να παραβιάζουν τα πρότυπα ασφάλειας των εναέριων μεταφορών.

Δεν προκαλεί ενδεχομένως έκπληξη το γεγονός πως αποκαλύπτεται ότι οι παράνομοι μεταφορείς που ακολουθούν χαλαρή προσέγγιση στην ασφάλεια είναι παράνομοι και ως προς τα φορτία που μεταφέρουν. Μολαταύτα, η ευτυχής συγκυρία αυτής της σύνδεσης είναι ότι τα μέτρα που λαμβάνονται με σκοπό να διασφαλίσουν τον αυστηρό έλεγχο των αεροσκαφών, τα μέτρα που έχουν σχεδιαστεί με στόχο την προστασία των ευρωπαίων πολιτών, συμβάλλουν επίσης στην προστασία των πολιτών άλλων ηπείρων, ιδίως της Αφρικής, από την καταστροφή που προκαλείται όταν οι συγκρούσεις τροφοδοτούνται με άφθονα διαθέσιμα φορητά όπλα και ελαφρύ οπλισμό.

Θα ήθελα, λοιπόν, να ζητήσω από τον κ. Piebalgs, ως αρμόδιο Επίτροπο σε θέματα ανάπτυξης, να συμβάλει με το προσωπικό του κύρος στις προσπάθειες της Επιτροπής για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής και συστηματικής εφαρμογής των μαύρων λιστών.

**Marian-Jean Marinescu (PPE), γραπτώς. – (RO)** Η μαύρη λίστα των επισφαλών αερομεταφορέων αποτελεί μέτρο για την προστασία των ευρωπαίων επιβατών, και το επικροτώ ολόθερμα. Η λίστα πρέπει να δημοσιεύεται τόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και από τα κράτη μέλη, και, ιδίως, από τα τουριστικά πρακτορεία. Ουσιαστικά, όλα καταλήγουν στην καλή πίστη και την καλή πρόθεση των τουριστικών και των ταξιδιωτικών πρακτόρων.

Από την άλλη πλευρά, πρέπει να βρεθεί λύση για το ενδεχόμενο εξυπηρέτησης ενός συγκεκριμένου προορισμού αποκλειστικά από επισφαλείς αερομεταφορείς. Μεγάλος αριθμός αερομεταφορέων που βρίσκονται στη μαύρη λίστα εξυπηρετούν προορισμούς σε αναπτυσσόμενες ή υποανάπτυκτες χώρες στην Αφρική, τη νοτιοανατολική Ασία και την κεντρική Ασία. Αυτό θέτει ένα σοβαρό ερώτημα: κατά πόσον εξακολουθεί να διασφαλίζεται ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των μεγάλων αερομεταφορέων της Ευρώπης, των ΗΠΑ και της Άπω Ανατολής, καθώς και των μικρών μεταφορικών εταιρειών που έχουν συσταθεί σε αυτές τις αναπτυσσόμενες χώρες;

Εν προκειμένω, πιστεύω ότι πρέπει να εξετάσουμε με ποιον τρόπο μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να στηρίξει την ανάπτυξή τους, βελτιώνοντας την προστασία και την ασφάλεια των πτήσεών τους, και όχι αποκλείοντάς τις από την αγορά μέσω της απαγόρευσης της λειτουργίας τους. Τούτο θα επέτρεπε στην Ευρωπαϊκή Ένωση να εκπληρώσει το καθήκον τιμής της να στηρίζει τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου των εναέριων μεταφορών και σε αυτά τα λιγότερα προηγμένα κράτη.

**Jörg Leichtfried (S&D). – (DE)** Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω ένα γενικό σχόλιο και στη συνέχεια να θέσω μερικά ερωτήματα, ανάλογα με τον χρόνο που θα μου εκχωρήσετε. Το γενικό μου σχόλιο είναι το ακόλουθο. Θεωρώ σχεδόν κωμικό το γεγονός ότι, στην παρούσα κατάσταση, και στο πλαίσιο τριών εκθέσεων σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών, εμείς, ήτοι η Ομάδα της Προοδευτικής Συμμαχίας των Σοσιαλιστών και Δημοκρατών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, λάβαμε συνολικά εννέα λεπτά χρόνου ομιλίας. Ασφαλώς, αύριο θα διεξαχθεί η ειδική συνεδρίαση, αλλά θεωρώ ότι είναι καιρός το Κοινοβούλιο να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στα ζητήματα που επηρεάζουν πραγματικά τους ανθρώπους, και να περιορίσει ενδεχομένως, έως κάποιον βαθμό, τις συζητήσεις των οποίων η αξία διογκώνεται τεχνηέντως.

Όσον αφορά τα ερωτήματα αυτά καθαυτά, κύριε Επίτροπε – το σημαντικότερο, κατ' εμέ, είναι το εξής: ποια είναι η επικρατούσα κατάσταση στον πεδίο της κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων – των αεροσκαφών που προορίζονται μεν να πραγματοποιούν πτήσεις μέσω ευρωπαϊκής αεροπορικής εταιρείας, αλλά ενδέχεται να χρησιμοποιούνται και από άλλη αεροπορική εταιρεία, ακόμα και κάποια που βρίσκεται στη μαύρη λίστα; Τι συμβαίνει εν προκειμένω με την ενημέρωση των ανθρώπων που πρέπει να μετακινηθούν αεροπορικώς; Αυτό είναι το πραγματικά φλέγον ζήτημα για εμένα, και περιμένω να το απαντήσετε. Θα περιοριστώ σε αυτό το ένα ερώτημα.

**Franz Obermayr (NI). – (DE)** Κυρία Πρόεδρε, τώρα που αναφερόμαστε στην ασφάλεια των αερομεταφορών –και θα διεξαγάγουμε συζήτηση αλλά και ψηφοφορία σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας μεθαύριο– δράττομαι της ευκαιρίας για να θέσω επί τάπητος άλλον ένα προβληματικό τομέα.

Οι άνθρωποι που ασχολούνται με την αθλητική αεροπορία στην Αυστρία και σε άλλα κράτη μέλη έρχονται αντιμέτωποι με το γεγονός ότι κανόνες ζωτικής σημασίας που αφορούν αυτού του είδους τα αθλήματα διατίθενται μόνο στα αγγλικά. Οι εν λόγω ερασιτέχνες αθλητές μιλούν συνήθως συχνά άπταιστα αγγλικά· ωστόσο, συχνά δεν είναι εύκολη η κατανόηση σε άλλη γλώσσα ενός θέματος, το οποίο είναι ήδη από τη φύση του σύνθετο και με εξειδικευμένη ορολογία. Συνεπεία τούτου, τα κράτη μέλη προσπαθούν στη συνέχεια να λαμβάνουν τις γνώμες ειδικών από την ΕΕ. Αυτή η δαπάνη σε χρόνο και κόπο θα μπορούσε να αποφευχθεί, κατά την άποψή μου, εάν οι κανόνες ήταν διαθέσιμοι στις αντίστοιχες γλώσσες. Προσπαθώ να συμβάλω, προκειμένου ζωτικής σημασίας

κανονισμοί για όσους ασχολούνται με την αθλητική αεροπορία να διατίθενται επίσης στα γερμανικά και τα γαλλικά – δηλαδή, στις δύο ευρύτερα ομιλούμενες γλώσσες εργασίας.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Η μαύρη λίστα, η οποία ενημερώθηκε στις 30 Μαρτίου του τρέχοντος έτους, περιλαμβάνει 278 εταιρείες από 17 χώρες. Η ΕΕ πρέπει να αναπτύξει τις τεχνικές και διοικητικές υποδομές της για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα αναγκαία πρότυπα της πολιτικής αεροπορίας, ούτως ώστε μόνο οι αεροπορικές εταιρείες που συμμορφώνονται προς τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας να μπορούν να πραγματοποιούν πτήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα, όμως, πρέπει να συνδράμουμε και τις τρίτες χώρες να βελτιώσουν τα πρότυπα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας τους.

Οι αρμόδιες αρχές των τρίτων χωρών πρέπει να βελτιώσουν την ικανότητά τους να ελέγχουν τους αερομεταφορείς στους οποίους χορηγούν άδειες. Η ανάλυση ασφαλείας των πτήσεων που πραγματοποιείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τους φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών θα περιλαμβάνει επίσης επιτόπιους ελέγχους των αεροσκαφών των εν λόγω εταιρειών, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που καταδεικνύουν σοβαρά περιστατικά και ατυχήματα που υπέστησαν οι εν λόγω μεταφορείς κατά το προηγούμενο έτος. Ωστόσο, πρέπει να παρέχονται πληροφορίες στους επιβάτες καθ' όλη τη διάρκεια του δρομολογίου τους, μεταξύ άλλων και σχετικά με τις εταιρείες μέσω των οποίων πραγματοποιούν το ταξίδι τους. Οι εν λόγω πληροφορίες δεν πρέπει να παρέχονται μετά την αγορά του εισιτηρίου.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για τις ερωτήσεις. Κατέδειξαν σαφώς ότι το παρόν Κοινοβούλιο στηρίζει ένθερμα την προσέγγιση της μαύρης λίστας. Σας υπόσχομαι, εξ ονόματος του Αντιπροέδρου της Επιτροπής, κ. Kallas, ότι θα βελτιώσουμε την επικοινωνία με το Κοινοβούλιο όσον αφορά τα ζητήματα αυτά.

Μπορώ επίσης να υποσχεθώ ότι όλες οι ερωτήσεις που υποβλήθηκαν θα διαβιβασθούν προκειμένου να λάβουν γραπτή απάντηση, διότι εάν αναλάμβανα εγώ να δώσω απαντήσεις στις ερωτήσεις, σίγουρα δεν θα προλάβαινα να το κάνω στο επόμενο ενάμισι λεπτό ομιλίας που μου απομένει. Ως εκ τούτου, θα καλύψω ορισμένες από αυτές, αλλά όχι όλες, διότι αδυνατώ να απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις που υποβλήθηκαν.

Καταρχάς, σχετικά με τις διεθνείς πτυχές: η Επιτροπή εργάζεται προς διάφορες κατευθύνσεις, καταβάλλοντας, επί παραδείγματι, κάθε δυνατή προσπάθεια για την ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας με τρίτες χώρες, ενθαρρύνοντας τα κράτη να συμβάλουν στο πρόγραμμα αξιολόγησης της ασφαλείας ξένων αεροσκαφών που περιλαμβάνει και τα 40 κράτη της Ευρώπης, αλλά και μέσω προγραμμάτων παροχής τεχνικής υποστήριξης με σκοπό την επίτευξη των παγκόσμιων προτύπων.

Συνεργαζόμαστε επίσης στενά με τον ΔΟΠΑ. Συμμετείχαμε στη συνεδρίαση υψηλού επιπέδου του ΔΟΠΑ για την ασφαλεία στα τέλη Μαρτίου στο Μόντρεαλ, και επί του παρόντος βρισκόμαστε στο στάδιο των διαπραγματεύσεων ενός μνημονίου συνεργασίας που θα επιτρέψει την περαιτέρω συνεργασία με τον ΔΟΠΑ. Έχετε δικαίωμα· χρειαζόμαστε παγκόσμια προσέγγιση στο ζήτημα αυτό, αλλά δεν πρέπει να υποτιμούμε τα αποτελέσματα που έχει σε άλλες χώρες μία προσέγγιση όπως αυτή της μαύρης λίστας.

Θα αναφέρω ως παράδειγμα τη Ινδονησία, σχετικά με την οποία και ερωτήθηκε. Η Ινδονησία έχει καταβάλει πολλές προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος της αεροπορίας της, μεταξύ άλλων και σε σχέση με τη νομοθεσία της, την οργάνωση της αρμόδιας αρχής και, συνακολούθως, τις διαδικασίες για τη χορήγηση πιστοποίησης, ήτοι μία μορφή επιτήρησης των αεροπορικών εταιρειών που έχουν ιδρυθεί στην εν λόγω χώρα. Μέχρι στιγμής, έχει παρουσιάσει σημαντική βελτίωση στην περίπτωση τεσσάρων αερομεταφορέων: των Garuda, Airfast, Mandala και Premier. Αυτό επετεύχθη με τη βοήθεια της Επιτροπής, αλλά και των κρατών μελών και του κλάδου. Πρόκειται για μία διαδικασία που απαιτεί επαρκείς πόρους, αλλά η Επιτροπή συνεργάζεται πολύ στενά με τις αρμόδιες αρχές και τους μεταφορείς της χώρας, προκειμένου να προωθηθούν περαιτέρω θετικές εξελίξεις. Η προσέγγισή μας ενθαρρύνει σίγουρα τις χώρες να αλλάξουν την προσέγγισή τους έναντι της ασφαλείας των εναέριων μεταφορών, και η Ινδονησία αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα μόνο.

Κλείνω με ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα που τέθηκε, το ζήτημα της πληροφόρησης των καταναλωτών. Ζητούμε από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες να ενημερώνουν προφορικά ή/και γραπτά τους επιβάτες κατά την κράτηση των εισιτηρίων. Επίσης, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες απαιτούν συχνά από τους επιβάτες που συμφωνούν να ταξιδέψουν με μεταφορέα ο οποίος τελεί υπό απαγόρευση λειτουργίας να αποποιηθούν οιαδήποτε δικαιώματος μεταγενέστερης αξίωσης αποζημίωσης, αλλά θα χαρώ να απαντήσω και γραπτώς σε όλες τις ερωτήσεις, διότι αντιλαμβάνομαι ότι καταχρώμαι της καλοσύνης σας, κυρία Πρόεδρε.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 173 του Κανονισμού, με αφορμή ένα περιστατικό που συνέβη στην παρούσα Αίθουσα πριν από λίγα λεπτά, για την ακρίβεια κατά τις

παρεμβάσεις ενός λεπτού. Τη στιγμή που καλέσατε τον Hans-Peter Martin, μολονότι παρευρισκόταν πράγματι στην Αίθουσα, περιφερόταν πίσω από τα έδρανά μας. Απαντώντας στη χιουμοριστική μας ερώτηση μήπως αποκοιμήθηκε κατά τη διάρκεια της ίδιας του της ομιλίας, ο κ. Martin έλαβε συγκεκριμένη στάση, χτύπησε μεταξύ τους τα τακούνια των παπουτσιών του και απηύθυνε χιτλερικό χαιρετισμό.

Κυρία Πρόεδρε, αυτό είναι απαράδεκτο· πρόκειται για σοβαρή παραβίαση των κανόνων συμπεριφοράς του παρόντος Κοινοβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 9, και, συνεπώς, σας παρακαλώ θερμά να επαναφέρετε δεόντως στην τάξη τον υπεύθυνο αυτής της ανάρμοστης και απαράδεκτης συμπεριφοράς. Θα ήθελα επίσης να σας ζητήσω να ελέγξετε, εν προκειμένω, εάν αυτή η συμπεριφορά μπορεί να καταγραφεί στα πρακτικά. Αυτό είναι απαράδεκτο. Ακόμα και εάν υποτεθεί ότι αποτέλεσε χιουμοριστική πρόκληση, τα αστεία αυτού του είδους δεν έχουν καμία θέση στο παρόν Κοινοβούλιο.

**Πρόεδρος.** - Σας ευχαριστούμε που μας επιστήσατε σχετικώς την προσοχή. Θα το εξετάσουμε δεόντως και θα διαπιστώσουμε τι συνέβη.

#### **Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), γραπτώς.** – (PL) Κυρία Πρόεδρε, σε σχέση με τα ερωτήματα που έθεσε ο κ. Simpson, θα ήθελα να ζητήσω από την Επιτροπή να διευκρινίσει τι είδους νέες αρχές και σχέδια έχει στη διάθεσή της αναφορικά με τη διασφάλιση της ασφάλειας των επιβατών κρατών μελών που ταξιδεύουν με αεροπορικές εταιρείες οι οποίες εκτελούν εσωτερικές πτήσεις σε εναέριο χώρο που δεν διέπεται από τη δικαιοδοσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συχνά παραβιάζουν τους κανονισμούς, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο τους επιβάτες. Προτείνω στην Επιτροπή να καταρτίσει εν προκειμένω, μέσω των προσπάθειών της Υπατης Εκπροσώπου, διεθνή συμφωνία που θα εγγυάται την κοινή μας ασφάλεια. Επιπλέον, θα ήθελα η μαύρη λίστα να καθιστά διαθέσιμες ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τον εκάστοτε αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων ολοκληρωμένων δεδομένων και στατιστικών στοιχείων, παρουσιάζοντας επίσης τους κινδύνους στους οποίους εκτίθενται οι επιβάτες, όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και την εξυπηρέτησή τους.

**Artur Zasada (PPE), γραπτώς.** – (PL) Η σημερινή συζήτηση είναι αδιαμφισβήτητη πολύ σημαντική για την ασφάλεια των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με χαροποιεί το γεγονός ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ τηρούν τα πρότυπα του ΔΟΠΑ στον τομέα των αρχών και των τεχνικών της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας. Είναι, ωστόσο, προφανές ότι οι αεροπορικές μεταφορές δεν περιορίζονται αποκλειστικά στον εναέριο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως εκ τούτου, προκύπτει το εξής ερώτημα: πώς μπορούμε να εγγυηθούμε την ασφάλεια των πολιτών της ΕΕ εκτός της επικράτειας της ΕΕ; Κατά την άποψή μου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να παράσχει κίνητρα συνεργασίας στις χώρες που δεν ανήκουν στην Κοινότητα, προκειμένου να δημιουργήσουν μαύρη λίστα βάσει των προτύπων της ΕΕ ή να διαδραματίσουν ηγετικό ρόλο στη δημιουργία παγκόσμιας μαύρης λίστας. Επιπλέον, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή σε ένα πιθανό πρόβλημα: όταν η Επιτροπή ελέγχει έναν αερομεταφορέα που βρίσκεται στη μαύρη λίστα, ελέγχει επίσης ενδελεχώς και ολόκληρο τον στόλο που ανήκει στον εν λόγω αερομεταφορέα; Διότι ενδέχεται ένα αεροπλάνο να μην χρησιμοποιείται από αερομεταφορέα που βρίσκεται στη μαύρη λίστα, αλλά να χρησιμοποιείται, για παράδειγμα, από άλλη εταιρεία, με διαφορετικά διακριτικά χρώματα, η οποία μισθώνει μεμονωμένα αεροσκάφη.

### **18. Τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας (συζήτηση)**

**Πρόεδρος.** – Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης του κ. Leichtfried, εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

**Jörg Leichtfried, εισηγητής.** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, στον τομέα της ασφάλειας και των τελών για την ασφάλεια της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας επικρατεί, επί του παρόντος, μία κατάσταση στην οποία έκαστος ενεργεί κατά βούληση. Κανείς ουσιαστικά δεν ενεργεί με τον δέοντα τρόπο. Ωστόσο, αυτό θα το πληρώσουμε. Πρόκειται για κάτι που πραγματικά δεν πρέπει να δεχτούμε αμαχητί, και η παρούσα έκθεση στοχεύει να επιφέρει αλλαγές. Τι θα αλλάξει συγκεκριμένα, και τι στοχεύει να αλλάξει;

Θα ήθελα απλώς να πω εκ των προτέρων ότι, ως προς όλα σχεδόν τα σημεία –και θα ήθελα να ευχαριστήσω για αυτό τους συναδέλφους βουλευτές– επικρατεί η ομόφωνη αντίληψη ότι η έκθεση μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη διαφάνεια. Διαφάνεια σημαίνει ότι αφενός οι αεροπορικές εταιρείες θα είναι στο μέλλον σε θέση να λαμβάνουν πληροφορίες που θα τους επιτρέπουν να κατανοούν ποια τέλη θα τους επιβάλλονται από τους αερολιμένες όσον αφορά την ασφάλεια, ποιος είναι ο σκοπός τους, εάν είναι υπερβολικά υψηλά –κάτι που εξακολουθεί να συμβαίνει σήμερα σε ορισμένες περιπτώσεις– και αφετέρου, σε μεταγενέστερο στάδιο, ότι και οι επιβάτες, βεβαίως, θα είναι

σε θέση να κατανοήσουν τι ζητούν από αυτούς οι αεροπορικές εταιρείες. Και εδώ, έχω την υποψία ότι η διαφάνεια των αεροπορικών εταιρειών περιορίζεται ορισμένες φορές σκοπίμως, ακόμα και όταν, όπως οι ίδιες δηλώνουν, καταβάλλουν μεγάλη προσπάθεια για τη διαφάνειά τους.

Ένα σημείο που έχει εν προκειμένω μεγάλη σημασία είναι το γεγονός ότι, σε ολόκληρη την Ευρώπη, υπάρχουν αρκετά διαφορετικά συστήματα χρηματοδότησης των υποδομών ασφαλείας. Υπάρχουν κράτη που τις χρηματοδοτούν αποκλειστικά μέσω της φορολογίας. Σε άλλα κράτη πληρώνουν μόνο οι τελικοί χρήστες και σε κάποια άλλα εφαρμόζεται μεικτό σύστημα.

Πρόθεσή μας ήταν να διασφαλίσουμε ότι τα εν λόγω συστήματα μπορούν να διατηρηθούν. Δεν θέλουμε να υπαγορεύσουμε σε κανένα κράτος μέλος τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να χρηματοδοτούνται τα τέλη ασφαλείας του· μοναδική μας επιθυμία είναι να διασφαλίσουμε ότι όποιος πληρώνει θα γνωρίζει εντέλει τι πλήρωσε.

Υπάρχουν ή υπήρξαν διάφορες ιδέες σχετικά με το ποιοι αερολιμένες πρέπει να συμπεριληφθούν, και αποφασίσαμε ότι το συγκεκριμένο θέμα αφορά την ασφάλεια. Δεν αφορά ούτε τα έσοδα, ούτε τα κέρδη· αφορά την ασφάλεια. Για τον λόγο αυτόν, αποφασίσαμε ότι πρέπει να συμπεριληφθούν όλοι οι αερολιμένες που διοικούνται με εμπορικά κριτήρια, και πιστεύω ότι αυτή ήταν και η σωστή απόφαση.

Τέλος, καταλήξαμε σε ένα σημείο, επί του οποίου διαπιστώθηκε ευρεία ομοφωνία στην Ολομέλεια, ότι δηλαδή πρέπει να προβούμε σε διάκριση μεταξύ των τελών για υποδομές ασφαλείας και μέτρα ασφαλείας που περιλαμβάνονται στους κανόνες της ΕΕ, και των τελών για μέτρα ασφαλείας που προχωρούν ακόμα παραπέρα – ήτοι για εκείνα που χαρακτηρίζονται ως «αυστηρότερα μέτρα».

Υποστηρίζουμε ότι οτιδήποτε εμπίπτει στο πλαίσιο της ΕΕ θα παραμείνει ως έχει· κάθε κράτος μέλος μπορεί να ενεργήσει κατά την κρίση του. Εάν, ωστόσο, ληφθούν μέτρα ασφαλείας που υπερβαίνουν το εν λόγω πλαίσιο, τότε τα εν λόγω κράτη μέλη θα αυτοχρηματοδοτούνται. Αφενός, αυτό αναμένεται να διασφαλίσει ότι το θέμα θα τύχει επισταμένης αντιμετώπισης, ότι τα μέτρα ασφαλείας δεν θα ληφθούν άμεσα χωρίς να εξετασθεί κατά πόσον είναι πραγματικά αναγκαία, και ότι θα ληφθεί επίσης υπόψη τι σημαίνει αυτό για τους επιβάτες και τι σημαίνει για τις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες.

Αφετέρου, πρέπει επίσης να διασφαλισθεί ότι εφαρμόζουμε και εν προκειμένω την αρχή, σύμφωνα με την οποία η ασφάλεια αποτελεί επίσης δημόσιο καθήκον. Κατά κανόνα, οι επιθέσεις κατά των αεροπορικών εταιρειών δεν έχουν ως στόχο τις εταιρείες αυτές καθαυτές, αλλά τα κράτη από τα οποία προέρχονται, και, ως εκ τούτου, θεωρούμε επίσης ότι, καταρχήν, η ασφάλεια παραμένει δημόσιο καθήκον και πρέπει, συνεπώς, να χρηματοδοτείται μέσω δημόσιων πόρων.

Θα ήθελα να πω εν συντομία κάτι ακόμα σχετικά με τις τροπολογίες, που έφτασαν στον απίστευτα υψηλό αριθμό των τριών συνολικά τροπολογιών. Θεωρώ ότι είναι όλες αιτιολογημένες και άρτια τεκμηριωμένες. Θα ήθελα να δηλώσω, ιδίως σε σχέση με τις δύο τροπολογίες της Ομάδας των Πρασίνων/Ευρωπαϊκή Ελεύθερη Συμμαχία, ότι αξίζει να λάβουν υποστήριξη, όχι επειδή η κ. Lichtenberger κάθεται δίπλα μου, αλλά επειδή περιέχουν απαιτήσεις κοινωνικού χαρακτήρα για τους εργαζόμενους στους αερολιμένες. Θεωρώ ότι αυτό είναι πολύ σημαντικό, ιδίως σε εποχές κατά τις οποίες οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες δέχονται πιέσεις.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (ΕΝ) Κυρία Πρόεδρε, η πρόταση οδηγίας για τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας είναι το αποτέλεσμα συζήτησης σχετικά με τη χρηματοδότηση της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας που έχει τεθεί στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων από το 2001. Προέκυψε λόγω του αυξανόμενου κόστους ασφαλείας που παρατηρήθηκε μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, και από τη θέσπιση ρυθμιστικού πλαισίου της ΕΕ για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Μέσω της νομοθετικής της πρότασης, η Επιτροπή επιδιώκει να θεσπίσει ένα διαφανές και χωρίς διακρίσεις πλαίσιο για την επιβολή των τελών για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη. Επιπλέον, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας πρέπει να καθορίζονται κατόπιν διαβουλεύσεων με τους χρήστες των αερολιμένων και να σχετίζονται με το κόστος. Θα ήθελα να συγχαρώ τον κ. Leichtfried για το εξαιρετικό έργο που εκπόνησε στο πλαίσιο της παρούσας έκθεσης, και να ευχαριστήσω επίσης τα μέλη της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού που συνέβαλαν, με τη σειρά τους, στην έκθεση αυτήν.

Πιστεύω ότι η έκθεση στοχεύει ακριβώς στην επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων της Επιτροπής, και επικροτώ την υποστήριξη που παρέχει συναφώς στην πρόταση της Επιτροπής.

Θα ήθελα απλώς να επισημάνω δύο συγκεκριμένα ζητήματα με τα οποία ασχολείται η έκθεση. Πρώτον, η έκθεση εισάγει ένα πραγματικά νέο στοιχείο, δηλαδή το σημαντικό και ενίοτε ιδιαίτερα αμφιλεγόμενο ζήτημα σχετικά με το ποιος πληρώνει για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Οι προτάσεις της Επιτροπής δεν έδιναν το ζήτημα αυτό, και ο λόγος συνίσταται στο γεγονός ότι σχεδόν όλα τα κράτη μέλη επιμένουν ότι δεν είναι σε θέση να αναλάβουν



δεσμεύσεις εν προκειμένω, παρόλο που αναγνωρίζουν ότι η δημόσια χρηματοδότηση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας πρέπει να επιτρέπεται.

Επομένως, άποψή μας είναι ότι η επιλογή πρέπει να εναπόκειται στα επιμέρους κράτη μέλη, και, συνεπώς, να αποτελεί αντικείμενο χειρισμού μέσω της επικουρικότητας.

Έχοντας αυτό κατά νου, και λαμβάνοντας υπόψη τη θέση που περιγράφεται στην προς έγκριση έκθεση, η Επιτροπή θα ήθελε να παρατηρήσει ότι η τροπολογία 32, η οποία υποχρεώνει τα κράτη μέλη να χρηματοδοτούν αυστηρότερα μέτρα, θα προκαλέσει έντονες διαβουλεύσεις με το Συμβούλιο για την εν λόγω προτεινόμενη οδηγία. Ωστόσο, είμαι βέβαιος ότι ο εισηγητής γνώριζε και ανέμενε την αντιπαράθεση με το Συμβούλιο.

Το δεύτερο ζήτημα στοχεύει περισσότερο στην παροχή διευκρινίσεων και σχετίζεται με την εκτίμηση των επιπτώσεων που θα εκπονείται πριν από τη λήψη οιασδήποτε περαιτέρω μέτρου για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας βάσει του ρυθμιστικού πλαισίου. Πρόκειται, βεβαίως, για άκρως δικαιολογημένο μέτρο, αλλά θα ήθελα να γνωρίζετε ότι διαθέτουμε ήδη κάποιους μηχανισμούς και δεν θα πρέπει να επιβαρυνθούμε σε υπερβολικό βαθμό.

Καταρχάς, υπάρχει η Συμβουλευτική Ομάδα Ενδιαφερομένων για την Αεροπορική Ασφάλεια, η οποία απαρτίζεται, μεταξύ άλλων, από εκπροσώπους του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών, και συμμετέχει πλήρως στην κατάρτιση οιασδήποτε προτεινόμενων μέτρων σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Κατά δεύτερον, η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο διασφαλίζει ότι το Κοινοβούλιο δύναται να ασκεί το δικαίωμά του σε αρνησικυρία, εάν αυτό ενδείκνυται.

Σας ευχαριστώ θερμότατα για αυτήν την εξαιρετική έκθεση. Αδμονούμε να συνεργαστούμε με τον εισηγητή και το Κοινοβούλιο και να σημειώσουμε περαιτέρω πρόοδο στο συγκεκριμένο ζήτημα.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, λυπούμαι που πρέπει να επιβαρύνω τη σύνοδο Ολομέλειας, αλλά, σύμφωνα με το άρθρο 151 του Κανονισμού, αισθάνομαι υποχρεωμένος να προβώ σε παρατήρηση επί προσωπικού ζητήματος. Προ ολίγου έγινα στόχος επικρίσεων. Αυτό είναι σύνθημα για κάποιον που διαμένει στην Αυστρία. Υπάρχει στη χώρα μου μία ομάδα που, βάσει των διεθνών προτύπων, εντάσσεται στην παράταξη της Ακροδεξιάς. Υπάρχουν αρχηγοί πολιτικών κομμάτων που προβαίνουν σε κάποιες αόριστες χειρονομίες χωρίς κανέναν ενδοιασμό. Πρόκειται για τους ίδιους ανθρώπους που δεν αποδέχονται την ήττα τους σε δημοκρατικές εκλογές, και στη συνέχεια αρνούνται να προβούν σε οιαδήποτε μορφή χειραψίας ή επαφής. Αν τους χαιρετήσει κάποιος με νεύμα, βλέπουν μόνο ένα πράγμα: αυτό που γνωρίζουν πραγματικά καλά: τον χιτλερικό χαιρετισμό.

Ασφαλώς, αυτά είναι προβλήματα που καταδεικνύουν απλώς ότι η πατρίδα μου δεν κατόρθωσε δυστυχώς να συμβιβαστεί με το παρελθόν, ότι δεν έχουμε να αντιμετωπίσουμε ένα μόνο κόμμα της Ακροδεξιάς που εκπροσωπείται εδώ, αλλά σύντομα θα έχουμε δύο. Θα ήθελα να καταστήσω σαφές για μία ακόμα φορά το εξής: εμείς είμαστε οι Δημοκράτες. Οι Ακροδεξιοί κάθονται σε εκείνα τα έδρανα. Είμαι περήφανος που ανήκω σε μία πολιτική ομάδα που έχει κατορθώσει να συμβάλει καθοριστικά στο γεγονός ότι δεν διαθέτουμε πλέον ακροδεξιά ομάδα στο Κοινοβούλιο, και αισιοδοξούμε ότι δεν θα αποκτήσουμε ποτέ ξανά. Επομένως, η απάντηση συνίσταται στο να έχουμε περισσότερη δημοκρατία και όχι περισσότερους ακροδεξιούς πολιτικούς, περισσότερη εχθρότητα και κυνική περιφρόνηση έναντι των ανθρώπων. Πρόκειται για τους ίδιους ανθρώπους που έχουν ήδη δηλώσει ότι χρήζω ψυχιατρικής βοήθειας επειδή δεν μπορούσαν να αποδεχτούν την ενδεχόμενη ήττα τους με δημοκρατικό τρόπο.

**Πρόεδρος.** – Δεν επιτρέπεται η υποβολή ερωτήσεων επί προσωπικού ζητήματος με τη διαδικασία της γαλάζιας κάρτας δυνάμει του άρθρου 151 του Κανονισμού. Επομένως δεν γίνεται αποδεκτό το αίτημά σας να μιλήσετε για το συγκεκριμένο ζήτημα.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Η παρούσα είναι ερώτηση βάσει της διαδικασίας της γαλάζιας κάρτας που απευθύνεται στον προηγούμενο ομιλητή. Θα ήθελα μισό λεπτό για να υποβάλω μία ερώτηση.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, η παρούσα παρέμβαση –που είναι απολύτως θεμιτή– αφορά συζήτηση επί συγκεκριμένου θέματος. Θα πρότεινα να μεταθέσετε τις παρεμβάσεις αυτού του είδους στα διαστήματα μεταξύ των εκδόσεων.

**Πρόεδρος.** – Σας ευχαριστώ πολύ. Θα συνεχίσουμε τώρα με τη συζήτηση. Επέτρεψα τη διευκρίνιση επί προσωπικού ζητήματος, διότι η προηγούμενη παρατήρηση απευθυνόταν άμεσα στον κ. Martin. Συνεχίζουμε τη συζήτηση και επικεντρώνουμε την προσοχή μας αποκλειστικά σε αυτήν.

**Artur Zasada, εξ ονόματος της Ομάδας PPE.** – (PL) Κυρία Πρόεδρε, καταρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή, κ. Leichtfried, για την εξαιρετική έκθεσή του και για την ιδανική συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια των εργασιών για την εκπόνηση του παρόντος εγγράφου.

Έπρεπε να απαντήσουμε σε τέσσερα ερωτήματα, αλλά πρωτίστως έπρεπε να αναφέρουμε το καθήκον μας, που ήταν η προστασία των συμφερόντων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών, και αυτό αποτέλεσε το σημαντικότερο τμήμα των εργασιών μας. Ωστόσο, τα τέσσερα ερωτήματα που θέσαμε στον εαυτό μας είχαν να κάνουν με την απάντηση στο ερώτημα σχετικά με τη διαφάνεια, ή με τα κριτήρια αποδοχής των ομάδων που θα συμμετέχουν στη διαδικασία. Το ζητούμενο ήταν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, ή σε ποιους αερολιμένες μπορεί να εφαρμοστεί η οδηγία. Υπήρχε ένα πολύ σημαντικό ερώτημα σχετικά με τη χρηματοδότηση, στο οποίο η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να απαντήσει. Ωστόσο, μαζί με τον κ. Leichtfried, κατορθώσαμε να βρούμε μία λύση, και τον ευχαριστώ ιδιαίτερα για αυτό. Αναφέρομαι στα πιο αυστηρά μέτρα, τα οποία πρέπει να χρηματοδοτούνται από τα κράτη μέλη.

Ένα άλλο ζήτημα αφορούσε την αρμοδιότητα της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής να ορίζει τα τέλη που συνδέονται με την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών. Κατά τη διάρκεια των εργασιών μας, αναπτύξαμε μία κοινή θέση, την οποία θεωρώ ιδιαίτερα φιλόδοξη. Σήμερα αποτελεί πρόκληση για το Συμβούλιο και την Επιτροπή. Θεωρώ ότι εμείς, ως επιβάτες των εναέριων μεταφορών, και σε αντίθεση με τους επιβάτες των ναυτιλιακών, οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, δεν πρέπει να είμαστε υποχρεωμένοι να πληρώνουμε για αυτού του είδους την ασφάλεια. Πρόκειται για ένα διάβημα προς το Συμβούλιο, για μία συμβιβαστική θέση, και προσβλέπω σήμερα σε μία εξίσου φιλόδοξη θέση εκ μέρους του Συμβουλίου.

**Saïd El Khadraoui**, εξ ονόματος της Ομάδας S&D. – (NL) Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, κύριε Επίτροπε, καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή για την εξαιρετική εργασία του, την οποία κάποιος θα μπορούσαν να χαρακτηρίσουν ακόμα και αξιοθαύμαστη. Σας ευχαριστώ, λοιπόν, και ευχαριστώ όλους όσους συνέβαλαν στην υλοποίησή της.

Επιτρέψτε μου απλώς να σας υπενθυμίσω ότι το ζήτημα της χρηματοδότησης δεν είναι καινούριο. Στην πραγματικότητα, οι εργασίες επί του παρόντος φακέλου ξεκίνησαν από τη στιγμή που εγκρίναμε ευρωπαϊκό κανονισμό σχετικά με την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας σε ευρωπαϊκό επίπεδο μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Ευθύς εξαρχής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνιζε ότι το ζήτημα της χρηματοδότησης είναι σοβαρό και ότι πρέπει να βρούμε ευρωπαϊκή λύση. Ωστόσο, το Συμβούλιο ήγειρε συνεχώς εμπόδια. Μετά την παρούσα συζήτηση, πρέπει να καλέσουμε για μία ακόμα φορά το Συμβούλιο να τηρήσει τις συμφωνίες που έχει συνάψει μαζί μας στο παρελθόν, ιδίως εκείνη που μας επιτρέπει να καταρτίσουμε ξεχωριστή πρόταση επί του εν λόγω ζητήματος, και να δεσμευτεί να συνεργαστεί μαζί μας για την ανεύρεση λύσης.

Είναι προφανές ότι πρέπει να λάβουμε υπόψη ορισμένα ζητήματα. Το πρώτο και ουσιαστικότερο εξ αυτών είναι η διαφάνεια. Αυτή τη στιγμή δεν εξετάζουμε ποιος ακριβώς πρέπει να πληρώσει τον λογαριασμό σε κάθε κράτος μέλος. Ωστόσο, κάτι που όντως επιθυμούμε είναι να διοργανώσουμε διαβούλευση εν προκειμένω, να συνάψουμε συμφωνίες και να τις τηρήσουμε. Με άλλα λόγια, εκείνο που θέλουμε να δούμε είναι τα έσοδα που δημιουργούνται από τα τέλη για την ασφάλεια να ανατροφοδοτούν με τη σειρά τους τα μέτρα ασφαλείας και όχι, για παράδειγμα, κάποιον χώρο στάθμευσης. Αυτό έχει ουσιαστική σημασία και πρέπει να είναι σαφές ότι δεν πρέπει να υποχωρήσουμε εν προκειμένω.

Ένα δεύτερο σημαντικό ζήτημα είναι ότι πρέπει να προβούμε σε διάκριση μεταξύ των μέτρων ασφαλείας για τα οποία έχουμε συμφωνήσει όλοι από κοινού σε ευρωπαϊκό επίπεδο και των λοιπών πρόσθετων μέτρων που λαμβάνονται μεμονωμένα από τα κράτη μέλη. Όσον αφορά τα πρώτα ζητήματα, οι κανόνες περί διαφάνειας είναι σαφείς και πρέπει να εφαρμόζονται. Όσον αφορά το δεύτερο ζήτημα, πρέπει να καταστήσουμε σαφές ότι η ευθύνη χρηματοδότησης εναπόκειται στα κράτη μέλη και ότι αυτά είναι που θα πληρώσουν τον λογαριασμό για τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας. Πρόσθετο όφελος θα μπορούσε επίσης να αποφέρει και ο συντονισμός των μέτρων ασφαλείας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και εάν τα κράτη μέλη αποφασίσουν από μόνα τους να καθιερώσουν σαρωτές σώματος ή οτιδήποτε άλλο συναφές, τότε αυτά θα πρέπει να επωμιστούν και τις αντίστοιχες οικονομικές συνέπειες.

**Gesine Meissner**, εξ ονόματος της Ομάδας ALDE. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή, κ. Leichtfried, και εκ μέρους της κ. Hennis-Plasschaert. Δεν μπορεί να είναι παρούσα σήμερα. Τα κανόνισε όλα μαζί σας, και ήταν εξίσου απολύτως ικανοποιημένη.

Μπορούμε ακόμα να πούμε ότι μία ακόμα απόδειξη της αριότητας της έκθεσης είναι ότι υπήρξε σχεδόν ομοφωνία κατά την ψηφοφορία στο πλαίσιο της επιτροπής. Εν προκειμένω έχουμε –όπως ακριβώς και στην περίπτωση της ερώτησης με αίτημα προφορικής απάντησης που τέθηκε προ ολίγου– ένα ζήτημα που αφορά την προστασία των καταναλωτών, καθώς και ένα ζήτημα που αφορά την προστασία της πολιτικής αεροπορίας. Θέλουμε να υπάρχει ασφάλεια· θέλουμε, όμως, και να γνωρίζουν οι καταναλωτές τι πληρώνουν. Επισημάνθηκε ήδη ότι τα συστήματα στα διάφορα κράτη μέλη παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις, και, εν γένει, δεν θέλουμε να αλλάξει αυτό. Δεν θέλουμε να επιβάλουμε τίποτα. Ωστόσο, θέλουμε να υπάρχει διαφάνεια ως προς τον τρόπο καθορισμού του κόστους και ως προς το ποσοστό που θα καταβάλλουν οι καταναλωτές. Και τούτο δεν διασφαλίζεται πάντα επί του παρόντος. Εν ολίγοις, θέλουμε να γνωρίζουμε το ποσοστό του αντιτίμου του εισιτηρίου –επί του παρόντος πρόκειται απλώς

για μέρος της τιμής του εισιτηρίου που καταβάλλεται για την ασφάλεια— που σχετίζεται όντως με την ασφάλεια. Στη συνέχεια, θέλουμε επίσης να διασφαλίζεται ότι το αντίτιμο που καταβάλλεται για την ασφάλεια χρησιμοποιείται πράγματι για την ασφάλεια, και ότι κανείς δεν αποκομίζει κέρδη από αυτό. Πιστεύω ότι η προσέγγιση που ακολουθήσαμε εν προκειμένω είναι απόλυτα λογική.

Υπάρχει ένα σημαντικό σημείο τριβής ανάμεσα σε αυτό που θα ήθελε το Κοινοβούλιο και αυτό που θεωρούν τα κράτη μέλη ότι είναι σωστό, και αυτό είναι το ερώτημα σχετικά με το ποιος θα πληρώσει για τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται και υπερβαίνουν όσα επιθυμούμε στην Ευρώπη για τους επιβάτες. Αυτό, και το έχουμε ουσιαστικά ξαναπεί, πρέπει να το κάνουν τα κράτη μέλη. Πρόκειται για ζήτημα εθνικής ασφαλείας, στο πλαίσιο του οποίου πρέπει να επιδείξουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και τα εθνικά κράτη. Ασφαλώς, τα κράτη δεν επιθυμούν να πληρώσουν για αυτό. Όπως έχει ήδη επισημανθεί, αναφορικά με το ερώτημα του κατά πόσον επιθυμούμε σαρωτές σώματος, θα πρέπει αναμφίβολα να εξετάσουμε επίσης εάν επιθυμούμε να υπάρχουν ή όχι σε ολόκληρη την Ευρώπη και ποιος θα πληρώσει εντέλει για αυτούς. Βεβαίως, θα χρειαστεί επίσης να θέσουμε το ερώτημα σχετικά με το εάν πραγματικά παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια.

Επομένως, αυτού του είδους τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας πρέπει να τύχουν διαφανούς διαχείρισης.

(Η Πρόεδρος διακόπτει την ομιλία)

**Anna Rosbach**, εξ ονόματος της Ομάδας EFD. – (DA) Κυρία Πρόεδρε, μια φορά και έναν καιρό, το αεροδρόμιο ήταν ο χώρος όπου κάποιος αγόραζε ένα αεροπορικό εισιτήριο, παρέδιδε τις αποσκευές του, έδειχνε το διαβατήριό του και απογειωνόταν ή προσγειωνόταν. Σήμερα, τα αεροδρόμια θυμίζουν περισσότερο μικρή πόλη, παρέχοντας κάθε είδους υπηρεσίες – αλλά με μέτρα ασφαλείας που τα κάνουν να θυμίζουν το Fort Knox, με την κατάσταση να παρουσιάζει μία και μοναδική τάση: τη λήψη ολόένα και περισσότερων μέτρων.

Ασφαλώς, συντριβές αεροσκαφών συνέβαιναν και παλαιότερα, και, δυστυχώς, εξακολουθούν να συμβαίνουν και σήμερα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο είναι σημαντικό να ισχύουν οι ίδιοι κανόνες τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ είναι υπερβολικά μικρή για να αποτελέσει απομονωμένη νησίδα. Πρόκειται για έναν τομέα όπου μπορούμε να διακρίνουμε τα οφέλη της ύπαρξης κοινών κανόνων, της ύπαρξης κοινών διαφανών κανόνων για τα αεροσκάφη εκάστης χώρας. Το ίδιο ισχύει και για τα τέλη. Όλοι –τόσο οι επιβάτες όσο και οι αεροπορικές εταιρείες– πρέπει να έχουν σαφή γνώση του πεδίου που καλύπτεται από ένα τέλος για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Κανείς δεν πρέπει να χάνεται σε έναν λαβύρινθο από ασαφή τέλη και χρεώσεις. Οι επιβάτες πρέπει να γνωρίζουν ακριβώς τι καλύπτει το τέλος και δεν πρέπει να είναι υποχρεωμένοι να καταβάλουν ειδικά εθνικά τέλη ή να πληρώνουν πρόσθετα τέλη για τις αεροπορικές εταιρείες. Στηρίζω ολόθερμα την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού ...

(Η Πρόεδρος διακόπτει την ομιλία)

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή, καθώς και τις άλλες ομάδες, για το έργο τους. Η συζήτηση που πραγματοποιήσαμε στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού ήταν ενδιαφέρουσα. Ωστόσο, είμαι της άποψης ότι έχουμε προβεί ήδη σε πολλούς συμβιβασμούς με το Συμβούλιο, το οποίο έχει επιδείξει μεγάλη απροθυμία να συμβιβαστεί εν προκειμένω, όπως ακριβώς έκανε και στο παρελθόν. Διότι όταν αρχίζουμε να μιλούμε για υλοποίηση, τότε ξεκινά ουσιαστικά και η συζήτηση. Εμείς, ως Κοινοβούλιο, πρέπει επίσης να αναμένουμε την υποστήριξη της Επιτροπής όσον αφορά την ιδέα ότι τα τέλη για την ασφάλεια θα ισχύουν για όλους τους αερολιμένες. Δεν πρέπει να επαναλάβουμε ό,τι κάναμε ήδη σε άλλους τομείς –είτε πρόκειται για τέλη υπηρεσιών εδάφους είτε για αεροπορικά τέλη–, να επιτρέψουμε δηλαδή εξαιρέσεις που θα επηρεάζουν δύο ή πέντε εκατομμύρια επιβάτες.

Δεύτερον, και αυτό είναι ακόμα σημαντικότερο κατ' εμέ, πρέπει να διασφαλίσουμε διαφάνεια για τους επιβάτες –ποιος πληρώνει πόσο για τι– και αυτό αποτελεί αδιαμφισβήτητη καθήκον τόσο των αερολιμένων όσο και των αεροπορικών εταιρειών. Πρόκειται για σημαντικό ζήτημα, κατά τη γνώμη μου.

Και αυτό με οδηγεί στο τρίτο σημείο, την πληρωμή – έναν τομέα όπου υπάρχουν βεβαίως πάντα σημεία τριβής. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, προσωπικά, είμαι της άποψης ότι η δημόσια ασφάλεια πρέπει να χρηματοδοτείται με δημόσιους πόρους. Προβαίνουμε ήδη σε συμβιβασμό, αφήνοντας κάποια πράγματα στην επονομαζόμενη επικουρικότητα. Αυτό αποτελεί πάντα αποτελεσματικό τέχνασμα του Κοινοβουλίου, και από κοινού με την Επιτροπή: εάν δεν μπορεί να επιτευχθεί λύση με το Συμβούλιο, τότε καλείται απλώς ζήτημα επικουρικότητας. Προσωπικά, δεν με χαροποιεί ιδιαίτερα αυτό, δεν παύει όμως να συμβαίνει. Πιστεύω, λοιπόν, ότι πρέπει τουλάχιστον να επιμείνουμε σε όσα επισημάνθηκαν στην παρούσα Αίθουσα, δηλαδή ότι τα ειδικά μέτρα, τα αυστηρότερα μέτρα, πρέπει οπωσδήποτε να χρηματοδοτούνται μέσω δημόσιων πόρων. Τα τέλη ασφαλείας και η ασφάλεια εν γένει έχουν αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Ως εκ τούτου, ο παρών φάκελος διαθέτει και οικονομική πτυχή. Μιλούμε σήμερα

για περίπου 30% των δαπανών. Εάν αναφερόμαστε στην ασφάλεια και στο ποιος πληρώνει για αυτήν, τότε αυτό συνεπάγεται οικονομική πτυχή και για το μέλλον. Επομένως, αυτά τα τρία σημεία έχουν ζωτική σημασία για εμένα. Εύχομαι ότι, τουλάχιστον με τα τρέχοντα αιτήματα, θα έχουμε θετικά αποτελέσματα σε συνεργασία με το Συμβούλιο και την Επιτροπή.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Η κατατεθείσα νομοθεσία παρέχει ένα πλαίσιο σχετικά με τον καθορισμό των τελών για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας το οποίο είναι διαφανές, δεν εισάγει διακρίσεις και επιτρέπει το δικαίωμα προσφυγής. Η ασφάλεια των αερολιμένων αποτελεί αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Οι επιβάτες είναι εκείνοι, ωστόσο, που πληρώνουν τελικά το τίμημα για τα μέτρα ασφαλείας μέσω του αντίτιμου του εισιτηρίου τους. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι επιβάτες δικαιούνται να λαμβάνουν επιμέρους πληροφόρηση σχετικά με το ποσοστό της τελικής τιμής του εισιτηρίου που αφορά την ασφάλεια.

Απαιτείται η εναρμόνιση μεταξύ της οδηγίας για τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και της οδηγίας για τα τέλη αεροδρομίου. Το Κοινοβούλιο έχει ζητήσει επανειλημμένα τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας που καθορίζονται στην τελευταία οδηγία να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τις εταιρείες και τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων για την εφαρμογή μέτρων σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Το Κοινοβούλιο έχει επίσης ζητήσει να υπάρξει διαφάνεια και συσχετισμός των φόρων και των τελών για την ασφάλεια με τους επιδιωκόμενους στόχους.

Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόσουν αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας, το κόστος των οποίων, ωστόσο, θα επωμίζονται εξ ολοκλήρου τα κράτη μέλη. Μολαταύτα, αυτά τα μέτρα ασφαλείας δεν πρέπει να παρεμποδίζουν την ομαλή ροή της κυκλοφορίας των επιβατών στους αερολιμένες. Δυστυχώς, εδώ στις Βρυξέλλες ιδίως, αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα των ατελειωτών ουρών αναμονής, στις οποίες στέκονται οι επιβάτες προκειμένου να μπορέσουν να ταξιδέψουν.

Θα ήθελα επίσης να αναφερθώ στην απαγόρευση της μεταφοράς υγρών εντός του αεροσκάφους. Αυτό συνεπάγεται τη δυνατότητα κατάσχεσης διαφόρων αντικειμένων. Δυστυχώς, στο αεροδρόμιο των Βρυξελλών, για παράδειγμα, εφαρμόζεται μία χρονοβόρα διαδικασία που περιλαμβάνει τόσο πρόσθετα τέλη όσο και κατάσχεση αντικειμένων. Είναι λυπηρό το γεγονός ότι η διαδικασία αυτή δεν περιλαμβάνει την επιλογή της μεταγενέστερης παραλαβής του αντικειμένου στη διεύθυνση του παραλήπτη.

**Jaroslav Paška (EFD).** – (SK) Η εισαγωγή των τελών ασφαλείας έχει επιβάλει νέο οικονομικό κόστος για την αγορά της αεροπορίας, το οποίο οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων και οι αεροπορικές εταιρείες μετακυλίνουν άμεσα και επιδέξια στους επιβάτες.

Κατά συνέπεια, ορθώς αναζητούμε μηχανισμούς προστασίας των επιβατών, προκειμένου να προλάβουμε την επιτήδεια συγκάλυψη πρόσθετων πλασματικών ποσών υπό τη μορφή τελών ασφαλείας με αδιαφανή τρόπο, με σκοπό τη δημιουργία αδικαιολόγητων κερδών για πολυμήχανους επιχειρηματίες του κλάδου των εναέριων μεταφορών. Το ύψος των τελών αυτών πρέπει να ανταποκρίνεται μόνο στο κόστος που αποδεδειγμένα προκύπτει από τη διασφάλιση της προστασίας των επιβατών.

Ως εκ τούτου, καθήκον μας, κύριε Επίτροπε, είναι να καθορίσουμε σαφείς και διαφανείς κανόνες – κανόνες που θα εξαλείψουν την υφιστάμενη αναρχία στον εν λόγω κλάδο και θα αποτρέψουν τους φορείς εκμετάλλευσης να χρησιμοποιούν στο μέλλον τα υποχρεωτικά μέτρα για την προστασία των επιβατών προς απόκτηση αδικαιολόγητων κερδών.

Είναι αναγκαίο να καθοριστούν κανόνες και να μην θεσπιστούν περισσότερα θεσμικά όργανα και αρχές που θα επιβαρύνουν τους επιβάτες, τις αεροπορικές εταιρείες, αλλά και τους φορολογούμενους πολίτες με πρόσθετες δαπάνες.

Κύριε Επίτροπε, εάν θέλουμε να βοηθήσουμε την Ευρώπη να γίνει ανταγωνιστική, πρέπει να ξεχάσουμε το ενδεχόμενο σύστασης νέων αρχών. Οι αρχές δεν δημιουργούν την προστιθέμενη αξία που μπορεί να αυξήσει το βιοτικό επίπεδο των πολιτών μας. Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

**Πρόεδρος.** – Είχαμε ένα τεχνικό πρόβλημα, και, συνεπώς, η παρέμβαση διήρκεσε λίγο περισσότερο από ένα λεπτό. Ωστόσο, το χρονόμετρο λειτουργεί και πάλι, και εύχομαι ότι η διαδικασία θα διεξαχθεί στο εξής σύμφωνα με το καθορισμένο χρονοδιάγραμμα.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, οι επιπτώσεις του νέφους της ηφαιστειακής τέφρας στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, που, όπως είναι ευρέως γνωστό, οδήγησαν σε ακύρωση πολλών χιλιάδων πτήσεων, αποτελούν ενδεικτικό παράδειγμα της σημασίας της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Υπάρχει ήδη έντονη ως προς το ποιος πρέπει να καλύψει το κόστος που προκύπτει από αυτήν την κατάσταση – ποιος πρέπει να πληρώσει

για τη φυσική καταστροφή, ας πούμε— και σε ποιον βαθμό είναι δικαιολογημένοι οι περιορισμοί. Ενώ οι υπουργοί Μεταφορών αγωνιούν επί του θέματος αυτού, εμείς πρέπει να αποφασίσουμε ποιες δαπάνες σχετικά με τους κανονισμούς ασφαλείας κατά της τρομοκρατίας, που γίνονται ολοένα πιο περιοριστικοί, μπορεί να μετακυλισθεί στους επιβάτες. Εντέλει, είναι απλώς αδύνατον να μετακυλισθεί κατ' αυτόν τον τρόπο στους πολίτες το κόστος ενός καθήκοντος που πρέπει να αναληφθεί από το κράτος, δηλαδή η διατήρηση της δημόσιας ασφαλείας. Μόνο εάν οι ίδιες οι χώρες υποχρεωθούν να αναλάβουν την οικονομική ευθύνη για τα αυστηρά μέτρα ασφαλείας που έχουν καθοριστεί μπορούμε να αποτρέψουμε την πιθανότητα τεράστιας αύξησης του αριθμού των σαρωτών σώματος και άλλων, μάλλον γελοίων, μέτρων ασφαλείας.

Τη στιγμή που εμείς συνεχίζουμε να καταβάλλουμε προσπάθειες για τη συμφωνία SWIFT, οι ΗΠΑ συνάπτουν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διάφορους οργανισμούς του αεροπορικού κλάδου συμφωνίες, στο όνομα της καταπολέμησης της τρομοκρατίας, για την ανταλλαγή δεδομένων που αφορούν τους επιβάτες. Επιπλέον, το γεγονός ότι η έλλειψη ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και ο αυξανόμενος φόρτος εργασίας τους ενδέχεται να έχουν ολέθριες επιπτώσεις για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας βρέθηκε στο περιθώριο της συζήτησης. Μετά την ελευθέρωση της αγοράς κατά τη δεκαετία του 1990 και το όραμα ενός ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, το επίκεντρο του ενδιαφέροντος φαίνεται να προσηλώνεται περισσότερο στις δαπάνες και πολύ λιγότερο στην ασφάλεια. Αυτό που γίνεται σαφές είναι ότι το νέφος της τέφρας καθυστερεί απλώς την ήδη ανακοινωθείσα απεργία των πιλότων. Θα μπορούσε, λοιπόν, κανείς, να αντιμετωπίσει ειρωνικά το εν λόγω ζήτημα: ας ελπίσουμε ότι δεν θα μεταβούμε από μία χαοτική κατάσταση στον κλάδο των εναέριων μεταφορών σε κάποια άλλη.

**Christine De Veyrac (PPE).** – (FR) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να συγχαρώ τον εισηγητή μας, κ. Leichtfried, για το κείμενό του και το πνεύμα συνεργασίας που επέδειξε εν προκειμένω, και στηρίζω ιδιαίτερα τις προτάσεις του σχετικά με τη χρηματοδότηση της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, εφόσον το θέμα της συζήτησής μας είναι η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και όχι η ασφάλεια των αερομεταφορών.

Η επιτροπή μας αγωνίζεται επί σειρά ετών για την αποδοχή της αρχής που υποστηρίζει ότι τα αυστηρότερα μέτρα πρέπει να χρηματοδοτούνται από τα κράτη μέλη, και στηρίζω πλήρως τον εισηγητή μας εν προκειμένω. Για την ακρίβεια, η ασφάλεια δεν απασχολεί μόνο τους ταξιδιώτες, αλλά όλους τους πολίτες, και είναι ευθύνη των κρατών να λαμβάνουν μέτρα κατά της τρομοκρατίας.

Επομένως, δεν δικαιολογείται να υποχρεωθούν οι επιβάτες των αεροπορικών μεταφορών να επωμισθούν μόνοι τους το κόστος των μέτρων ασφαλείας σε αερολιμένες και πτήσεις, πόσω μάλλον εφόσον σε μέσα μεταφοράς όπως τα τρένα και τα πλοία, τα μέτρα ασφαλείας χρηματοδοτούνται από τα κράτη, είτε εν μέρει είτε εξ ολοκλήρου, κατά περίπτωση. Ως εκ τούτου, θεωρώ ότι πρέπει να υψώσουμε το ανάστημά μας στο Συμβούλιο και να υπερασπιστούμε μέχρι τέλους την τροπολογία 32 της έκθεσης που εγκρίθηκε από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού.

Θα ήθελα να αναφερθώ εν συντομία σε ένα ακόμα σημείο. Αν και υποστηρίζω την πρόοδο που θα επιφέρει το κείμενο στο πεδίο της διαφάνειας και της κατάργησης των διακρίσεων, δεν πιστεύω ότι στόχος της εν λόγω οδηγίας είναι η θέσπιση ενιαίου και πανομοιότυπου συστήματος όσον αφορά τα τέλη για την ασφάλεια στην Ευρώπη.

Παράλληλα με την τήρηση των κοινών κανόνων, τα κράτη μέλη πρέπει να είναι έχουν τη δυνατότητα να διατηρούν τα ισχύοντα συστήματά τους για την επιβολή των τελών. Σε αυτό το πλαίσιο, σε κράτη όπως η Ισπανία, η Ιταλία ή η Γαλλία, τα τέλη εγκρίνονται από το κοινοβούλιο και, στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή για τη διερεύνηση των προσφυγών κατά της νομοθεσίας είναι εκείνη που πρέπει να ενεργεί ως ανεξάρτητη εποπτική αρχή. Αυτό είναι το αντικείμενο της τροπολογίας 40 που, πιστεύω, πολλοί από εσάς θα υποστηρίξετε κατά τη διεξαγωγή της σχετικής ψηφοφορίας.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Κυρία Πρόεδρε, παρά τις δυσκολίες που έγιναν αισθητές με σκληρό τρόπο αυτήν την εβδομάδα και συνδέονται με την παρούσα έλλειψη ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, και, το πιο σημαντικό, ουσιαστικής ενιαίας αρχής ελέγχου και διαχείρισης αυτού του ενιαίου ουρανού, προσεγγίζουμε σταδιακά ολοένα περισσότερο τον στόχο που οι ίδιοι θέσαμε, και το κείμενο αυτό πρέπει να αποτελέσει ένα ακόμα εργαλείο που θα μας συνδράμει στην πορεία μας.

Γνωρίζω την επιμονή του εισηγητή, κ. Leichtfried, τον οποίο συγχαίρω για το έργο του, καθώς και για την ιδιαίτερη ευαισθησία που επιδεικνύει σε σχέση με ζητήματα που άπτονται των αεροπορικών μεταφορών και των κοινωνικών ζητημάτων. Στην προκειμένη περίπτωση, ωστόσο, αισθάνομαι ότι πέφτουμε έως κάποιον βαθμό θύματα αφέλειας και μαξιμαλισμού, και ότι, επιζητώντας την τελειότητα, κινδυνεύουμε να μην επιτύχουμε το βέλτιστο αποτέλεσμα.

Παρότι συμφωνώ απολύτως με τη δημιουργία ενός κοινού συστήματος, συμπεριλαμβανομένου ενός ανεξάρτητου εποπτικού φορέα με την ικανότητα να διαθέτει δίκαιες και διαφανείς εξουσίες σε σχέση με τα τέλη, και λαμβάνοντας υπόψη περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια και την προστασία των επιβατών, κ.ο.κ., εξακολουθώ να πιστεύω ότι ελλείπουν ορισμένες πτυχές, τις οποίες θα ήθελα να διευκρινίσει η Επιτροπή. Για παράδειγμα, παραπέμπω σε

αυτό που μόλις είπε η κ. De Veyrac: δεν διακρίνω σαφή αναγνώριση του συστήματος με το οποίο ένα εθνικό κοινοβούλιο ψηφίζει επί των τελών μέσω κοινοβουλευτικής συμφωνίας, διότι το κοινοβούλιο είναι ο αρμόδιος φορέας που οφείλει να τα εφαρμόσει. Δυσκολεύομαι επίσης να διακρίνω –και θα ήθελα τις διευκρινίσεις της Επιτροπής σχετικά με αυτό– κατά πόσον μπορεί να είναι βιώσιμο αυτό το κείμενο, δεδομένων των διαφορών με το Συμβούλιο και, κυρίως, της συνέπειας, ή της έλλειψης συνέπειας, κατά την άποψή μου, μεταξύ του παρόντος κειμένου και της γενικής οδηγίας σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη.

Δεδομένης δε της μείζονος αβεβαιότητας και διάστασης απόψεων σχετικά με το ποιος θα πληρώσει για αυτήν την ασφάλεια –που το παραδέχομαι, είναι δημόσια ασφάλεια– θεωρώ ότι πρέπει να καταστήσουμε σαφές ότι, όταν μιλούμε για πληρωμή από τα κράτη μέλη, είναι το κοινό, εν γένει, που θα πληρώσει. Η αναφορά μας στα κράτη μέλη ηχεί σαν να πρόκειται για κάτι απρόσωπο, αλλά δεν είναι: είναι επίσης έκαστος εξ ημών, των πολιτών που ταξιδεύουμε. Ως εκ τούτου, φοβούμαι ότι στο τέλος θα σημειώσουμε ελάχιστη πρόοδο εν προκειμένω.

Για τον λόγο αυτόν, θα ήθελα να μας παράσχει και η Επιτροπή τη γνώμη της σχετικά με το μέλλον του παρόντος κειμένου.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Είναι αλήθεια ότι οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν την ασφαλέστερη από όλες τις μορφές μεταφορών. Ωστόσο, τα αεροπορικά περιστατικά με παγκόσμιες συνέπειες, όπως εκείνο που συνέβη πριν από 10 ημέρες, ή το χάος που δημιουργήθηκε από μία ηφαιστειακή έκρηξη, μάς υποχρεώνουν να αντιμετωπίσουμε το ζήτημα ολόκληρης της αλυσίδας προστασίας και ασφάλειας στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών: αερολιμένες, αεροπορικές εταιρείες, πύργοι ελέγχου, αεροσκάφη, πλήρωμα και επιβάτες. Πρέπει να υπάρχει ιδιαίτερα στενός δεσμός μεταξύ όλων αυτών, σε συνδυασμό με ανοικτή επικοινωνία.

Οι επιβάτες που τους απασχολεί το ταξίδι και η εξυπηρέτησή τους δεν είναι σε θέση να αντιληφθούν την ανάγκη των μέτρων ασφαλείας, όσο χαλαρά ή αυστηρά και αν είναι αυτά, ούτε και το κόστος αυτών, εκτός εάν έχουν γνώση της σημασίας δραματικών ή τραγικών συμβάντων όπως εκείνου της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Μία τρομοκρατική απειλή, ένα σφάλμα του πιλότου, τεχνικά προβλήματα, μία παρεξήγηση μεταξύ του πιλότου και του πύργου ελέγχου και απρόβλεπτες ατμοσφαιρικές συνθήκες αποτελούν όλα παράγοντες που πρέπει να προβλεφθούν, και πρέπει να ληφθούν αυστηρά μέτρα για την εφαρμογή των κανονισμών τόσο ως προς το πνεύμα όσο και ως προς το γράμμα τους.

Συμφωνώ με την έγκριση μέτρων εκτάκτου ανάγκης σε περιπτώσεις όπως αυτές που προανέφερα. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι διαφανή. Οι επιβάτες δικαιούνται και πρέπει να απολαμβάνουν ασφαλή ταξίδια στον ίδιο βαθμό που δικαιούνται να γνωρίζουν την αλήθεια. Δυστυχώς, η επικοινωνία και η ασφάλεια αποτελούν χαρακτηριστικά του κλάδου της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας που χρίζουν άμεσης βελτίωσης. Αυτό είναι καθήκον των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών που πρέπει να ενισχύσουν τη διαλλακτικότητα και τη διαφάνειά τους. Από την άλλη πλευρά, οι επιβάτες πρέπει να συνειδητοποιήσουν πως πρέπει να γνωρίζουν ότι τα μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται στους αερολιμένες και εντός των αεροσκαφών, ανεξαρτήτως του βαθμού αυστηρότητάς τους, είναι εντέλει προς όφελός τους και μόνον.

**Thomas Ulmer (PPE).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Leichtfried για την εξαιρετική του έκθεση, στην οποία περιέχονται άρτιες, βιώσιμες προτάσεις.

Ποιο είναι τελικά το ζητούμενο; Το ζητούμενο είναι η ενίσχυση της διαφάνειας, της προστασίας των καταναλωτών, της ασφαλείας και του συντονισμού, καθώς και του ελέγχου ποιότητας. Θα συμβούλευα, ωστόσο, να μη συσταθεί νέα αρχή για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων. Διάκειται θετικά έναντι της επικοινωνικότητας που αναφέρεται στην έκθεση, και πρέπει οπωσδήποτε να διατηρηθεί. Είναι επίσης πολύ σημαντικό, κατ' εμέ, να υπάρξει σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στους φόρους και τα τέλη, και όλα τα κυβερνητικά καθήκοντα –είτε πρόκειται για λήψη αποτυπωμάτων και φωτογραφιών, είτε για αστυνομικά καθήκοντα, αντιμετώπιση της τρομοκρατίας ή κάτι παρόμοιο– πρέπει να χρηματοδοτούνται σαφώς μέσω της φορολογίας και όχι μέσω τελών που θα επιβάλλονταν στους καταναλωτές. Εάν, κατόπιν αυτού, επιμέρους κράτη έχουν ζωτικό συμφέρον να λάβουν μέτρα ασφαλείας που υπερβαίνουν τα ανωτέρω μέτρα, τότε θεωρώ ότι, εν προκειμένω, έχουν επίσης καθήκον να επωμισθούν το κόστος. Οιοσδήποτε διατάσσει τη λήψη κυβερνητικών μέτρων ασφαλείας, οφείλει και να τα πληρώνει. Θεωρώ ότι τα πράγματα είναι διαφορετικά στην περίπτωση της τεχνικής ή της προσωπικής ασφαλείας, που μπορεί ασφαλώς να μετακυλισθεί στον επιβάτη, εφόσον δηλώνεται με σαφήνεια ο σκοπός της.

Αξιίζει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι στην εκτίμηση των επιπτώσεων που υπέβαλε η Επιτροπή ενώπιόν μας, μιλούμε για ποσό που ανέρχεται περίπου στο 0,1% του συνολικού κόστους για τα εν λόγω μέτρα. Επομένως, δεν πρέπει να ξεκινήσουμε από πολύ ψηλά.

Θεωρώ ότι θα επιτύχουμε βιώσιμη συμβιβαστική λύση, μεταξύ άλλων, και με την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η οποία διατηρεί ουσιαστικές επιφυλάξεις ως προς τον τομέα της επικουρικότητας. Ελπίζω το τελικό αποτέλεσμα να είναι πολύ κοντά στην πρότασή μας.

**Zuzana Roithová (PPE).** – (CS) Μολονότι υποστηρίζω πλήρως την παρούσα πρόταση, διότι αυξάνει σημαντικά τη διαφάνεια των τιμών και του υπολογισμού των τελών για την ασφάλεια για όλους τους ευρωπαίους καταναλωτές που χρησιμοποιούν τις εναέριες μεταφορές, εκπλήσσομαι που δεν υπάρχει μεγαλύτερη εναρμόνιση στον σημαντικό αυτόν τομέα. Με προβληματίζει το γεγονός ότι, εξαιτίας της δεσπόζουσας θέσης ορισμένων αερολιμένων, οι επιβάτες καταβάλλουν υπερβολικά υψηλά τέλη ασφαλείας χωρίς άμεσο αντίκτυπο στο επίπεδο, την ταχύτητα ή την ποιότητα των μέτρων ασφαλείας κατά τον έλεγχο εισιτηρίων.

Στην έκθεση αξιολόγησής της για τη διετία αφότου τέθηκε σε ισχύ η εν λόγω οδηγία, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε επιδείξει μεγαλύτερο σθένος και να είχε προτείνει μία ενοποιημένη και δεσμευτική μέθοδο υπολογισμού των τελών ασφαλείας σε ολόκληρη την ΕΕ.

Συμφωνώ απολύτως με το αίτημα για τη χρηματοδότηση των αυστηρότερων μέτρων, όπως είναι οι σαρωτές σώματος, από το κράτος και όχι από τους επιβάτες, ιδίως εφόσον συνεχίζεται η συζήτηση για την αναγκαιότητά τους, αλλά και τους απορρέοντες κινδύνους τους για την υγεία. Τέλος, με προβληματίζει η ερμηνεία των διατάξεων που αφορούν τη χρέωση του κόστους των εφαρμοζόμενων μέτρων ασφαλείας, όχι από τους αερολιμένες, αλλά απευθείας από τις αεροπορικές εταιρείες, δεδομένου ότι, σε αντίθετη περίπτωση, το εν λόγω κόστος ενδέχεται να χρεωθεί στους επιβάτες, και αυτό σημαίνει, κατά την άποψή μου, ότι ενέχεται κίνδυνος κατάχρησης με τη μορφή υπερβολικών χρεώσεων.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, ο κ. Leichtfried έχει δίκαιο. Το κόστος της πρόσθετης ασφαλείας πρέπει, τελικά, να καλύπτεται από τα κράτη μέλη. Άλλωστε, οι επιβάτες, αλλά και έκαστος πολίτης, πληρώνουν ήδη τα κράτη μέλη για την ασφάλειά τους εν γένει.

Το κράτος δεν μπορεί να δηλώνει απλώς στους πολίτες του «ό, τι δίνεις παίρνεις». Οι υποχρεώσεις του είναι μακράν περισσότερες, διότι το κράτος δεν είναι απλώς ένας ακόμα φορέας παροχής υπηρεσιών με μοναδικό του κίνητρο το κέρδος. Σας επισημαίνω αυτήν την απλή αλήθεια διότι, παρά την εν λόγω αρχή, οι επιβάτες, και όχι τα κράτη τους, πληρώνουν τελικά τον λογαριασμό για την πρόσθετη εναέρια ασφάλεια, όπως ορθώς παρατηρεί ο εισηγητής.

Επιπλέον, πολλές φορές η πρόσθετη ασφάλεια που λαμβάνουν οι επιβάτες καταβάλλοντας πρόσθετα τέλη δεν παρέχεται καν από το κράτος, αλλά από ιδιωτικές εταιρείες υπό καθεστώς υπεργολαβίας, που συχνά αδιαφορούν για τους επιβάτες και τα δικαιώματά τους υπό τη γενική κάλυψη που παρέχει η μυστικότητα που διέπει τα ζητήματα ασφαλείας εν γένει. Αυτό πρέπει πολύ απλά να σταματήσει.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, δεδομένου ότι τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας εντός της ΕΕ αντιμετωπίζονται με πολύ διαφορετικούς τρόπους, θεωρώ ότι είναι σημαντικό να εφαρμοστεί εν προκειμένω ένα αντικειμενικό μέτρο. Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο να ληφθεί ως βάση της αξιολόγησης ο συνδυασμός του αριθμού των επιβατών, καθώς και του μέγιστου βάρους απογείωσης. Είναι, ωστόσο, σημαντικό να υπάρξει σαφής σύνδεση μεταξύ των επιβαλλόμενων τελών ασφαλείας και των υπηρεσιών που παρέχονται στην πραγματικότητα. Είναι σημαντικό να προσδιορίσουμε την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αυτής καθαυτή, και πρέπει επίσης να γνωρίζουμε ακριβώς τι πληρώνουμε. Πρέπει να είναι κατανοητός ο ακριβής τρόπος με τον οποίο θα υπολογιστούν τα τέλη ασφαλείας. Πρέπει να παρέχονται ανοικτά πληροφορίες σχετικά με το ύψος και το περιεχόμενο των τελών. Η διαφάνεια αποτελεί εν προκειμένω απαραίτητη προϋπόθεση. Προς τον σκοπό αυτόν, ωστόσο, χρειαζόμαστε ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές, προκειμένου να είμαστε σε θέση να αντιμετωπίσουμε οιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού άμεσα και αποτελεσματικά.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, η παρούσα συζήτηση για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας υπήρξε συναρπαστική και κατέδειξε ότι όλοι έχουμε τις εμπειρίες μας στον συγκεκριμένο τομέα.

Στη δική μου περίπτωση, έχασα όλο το τυρί που ήθελα να φέρω, διότι ήταν τυρί «για επάλειψη»! Το θεώρησα υπερβολικό, εντούτοις, εκτιμώ ότι επιφέραμε βελτιώσεις σε ολόκληρο το σύστημα. Η πρόταση της Επιτροπής προβαίνει σε ένα βήμα παραπέρα, διότι, όπου υπάρχει ασφάλεια, υπάρχουν και χρεώσεις, και ο πρώτος κανόνας είναι η διαφάνεια. Η έκθεση και η πρόταση της Επιτροπής αλληλοενισχύονται.

Ως προς το ερώτημα σχετικά με το ποιος πρέπει να εισπράττει τα τέλη, άποψή μου είναι ότι η επικουρικότητα παραμένει ο καλύτερος τρόπος, διότι, εντέλει, δεν πληρώνουν τα κράτη μέλη, αλλά οι πολίτες. Το μοναδικό ερώτημα που τίθεται είναι εάν πρέπει να πληρώνουν όλοι οι φορολογούμενοι πολίτες ή μόνο οι επιβάτες.

Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα δεν είναι απλή, αλλά θεωρώ ότι η πτυχή της επικουρικότητας που περιλαμβάνεται στην πρότασή μας συνάδει με τις Που ισχύουσες ρυθμίσεις περί ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Το Κοινοβούλιο προχωρά ένα βήμα πιο πέρα, εξετάζοντας το σύνολο του κλάδου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Σύντομα θα δούμε πού θα οδηγήσει αυτή η συζήτηση. Θεωρώ ότι η Επιτροπή υπέβαλε αξιοπρεπέστατη πρόταση και χαίρομαι ιδιαίτερα που το Κοινοβούλιο την ενέκρινε ευρύτατα και που, ως συνήθως, εντυφά περισσότερο στο ζήτημα από ό,τι η πρόταση της Επιτροπής. Φρονώ ότι είναι ορθή η επιλογή του χρόνου και του πεδίου εφαρμογής της πρότασης.

**Jörg Leichtfried, εισηγητής.** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, αισθάνομαι αμηχανία με όλους αυτούς τους επαίνους και για αυτό θα είμαι σύντομος. Δράττομαι, ωστόσο, της ευκαιρίας να ευχαριστήσω τους εισηγητές και τους σκιώδεις εισηγητές που εργάστηκαν σκληρά από κοινού: τον κ. Zasada, την κ. Hennis-Plasschaert, την κ. Lichtenberger και τον κ. Kohlíček. Εργαστήκαμε σκληρά για το θέμα αυτό σχεδόν επί έναν χρόνο. Έτσι αντιλαμβάνομαι εγώ την ευρωπαϊκή πολιτική και όχι ως βήμα για διαπληκτισμούς εντυπωσιασμού, κάνουν ενδεχομένως κάποιοι άλλοι συνάδελφοι βουλευτές.

Δεύτερον, θα ήθελα να απευθυνθώ στο Συμβούλιο και να του υποβάλω ένα αίτημα. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού είναι στην πραγματικότητα μία πολύ φιλική επιτροπή, μία επιτροπή που εργάζεται και επιχειρηματολογεί με επαγγελματικό τρόπο, και στο πνεύμα αυτό, καταλήξαμε σε συμβιβασμό με το Συμβούλιο σχετικά με την παρούσα νομοθετική πράξη. Εξαρχής ήμασταν πολύ πρόθυμοι να προβούμε σε συμβιβασμό. Ωστόσο, θα ήθελα να προειδοποιήσω το Συμβούλιο να μην προκαλέσει αναταραχές. Εάν είστε διατεθειμένοι να συμβιβαστείτε, τότε πρέπει να είστε και διατεθειμένοι να αναμένετε συμβιβασμούς από τους πολέμιους ή τους εταίρους σας.

Εάν το Συμβούλιο δεν είναι καθόλου διατεθειμένο να προβεί σε συμβιβασμό με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τώρα, τότε θα αλλάξει και η στάση της παρούσας επιτροπής. Αυτή δεν είναι μόνο η δική μου άποψη. Έχω ήδη ακούσει από αρκετούς συναδέλφους να λέγεται ότι εάν το Συμβούλιο δεν είναι διατεθειμένο να προβεί σε συμβιβασμό μαζί μας, τότε και εμείς θα συζητήσουμε και για τους σαρωτές σώματος υπό εντελώς διαφορετικό πρίσμα, και ίσως να μην είμαστε ούτε εμείς πρόθυμοι να προβούμε σε συμβιβασμό με το Συμβούλιο. Αυτό δεν θα ωφελούσε την υπόθεση στο σύνολό της, και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να συμβεί. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο απευθύνω έκκληση προς το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη για την περαιτέρω προώθηση του ζητήματος. Διαθέτουμε πλέον τη Συνθήκη της Λισαβόνας. Τόσο το Συμβούλιο όσο και τα κράτη μέλη πρέπει να συνεχίσουν να προωθούν το ζήτημα, διαφορετικά μπορεί να ακούσουμε για μία ακόμα φορά: *Ας χορέψουμε και πάλι SWIFT!*

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί κατά την προσεχή σύνοδο της Ολομέλειας στις Βρυξέλλες.

#### **Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Nessa Childers (S&D), γραπτώς.** – (EN) Αξίζουν συγχαρητήρια στον κ. Leichtfried για την διεξοδική και ολοκληρωμένη έκθεσή του, η οποία εξετάζει αποτελεσματικά πολλά από τα ζητήματα που παραμένουν ανοικτά στο έγγραφο της Επιτροπής. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα ζητήματα που εξακολουθούν να χρήζουν επίλυσης, και τα ζητήματα αυτά πρέπει να ιδωθούν σε ένα νέο πλαίσιο, μετά από το παρατεταμένο κλείσιμο του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Με τον κλάδο της πολιτικής αεροπορίας να κινδυνεύει να χάσει 1 δισεκατομμύριο και πλέον ευρώ εξαιτίας του νέφους της ηφαιστειακής τέφρας, η ΕΕ πρέπει να δράσει άμεσα και αποφασιστικά, προκειμένου να μετριάσει το οικονομικό πλήγμα στον κλάδο της πολιτικής αεροπορίας. Μολονότι ο Επίτροπος, κ. Almunia, αξίζει συγχαρητηρίων για τα σημερινά θετικά του σχόλια σχετικά με την κρίση, εμείς οφείλουμε, ως μέλη του ΕΚ, να έχουμε, με τη σειρά μας, τη δυνατότητα να βοηθήσουμε, μέσω της έκθεσης αυτής, έναν κλάδο που καταβαρυνώθηκε για τρίτη φορά κατά την τελευταία δεκαετία. Το παρόν Κοινοβούλιο, καθώς και οι συνάδελφοί μας στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και την Επιτροπή, πρέπει να αρχίσουν να εξετάζουν το ενδεχόμενο της κρατικής χρηματοδότησης για την κάλυψη του προτεινόμενου κόστους για την ασφάλεια, ιδίως σε περίπτωση που δεν υπερβαίνεται ένα χαμηλό κατώτατο όριο επιβατών. Αν και τα μέτρα αυτά δεν ήταν δημοφιλή πριν από την έκρηξη του ηφαιστείου την προηγούμενη εβδομάδα, βρισκόμαστε σήμερα στο σημείο όπου κάθε χαμένη ευκαιρία για παροχή βοήθειας στον κλάδο της πολιτικής αεροπορίας μπορεί να αποβεί μοιραία.

**Debora Serracchiani (S&D), γραπτώς.** – (IT) Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Leichtfried για το εξαιρετικό έργο του στο πλαίσιο της έκθεσης σχετικά με τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, η οποία εξετάζει, μεταξύ των διαφόρων πτυχών της, ένα σημαντικό ζήτημα: την προστασία των καταναλωτών και τα δικαιώματα των επιβατών.



Πρέπει να εφαρμοστούν σαφείς και διαφανείς κανόνες, διότι εάν οι αεροπορικές εταιρείες επιβάλλουν στους επιβάτες επιπρόσθετες χρεώσεις για μέτρα ασφαλείας, τότε αυτές οι πληροφορίες πρέπει να είναι διαθέσιμες, κατά τη γνώμη μου, ώστε να διασφαλισθεί ότι οι επιβάτες δεν θα αφαιμαχθούν οικονομικά.

Πιστεύω ότι είναι απολύτως ορθό να συμμετάσχουν στις διαβουλεύσεις οι οργανώσεις προστασίας των καταναλωτών, και να λάβουν έτσι γνώση της τιμολόγησης των μέτρων ασφαλείας, στην οποία θα μπορούν αργότερα να ανατρέχουν προς σύγκριση με το αντίτιμο του εισιτηρίου. Μόνο κατ' αυτόν τον τρόπο θα είναι δυνατή η εξασφάλιση μεγαλύτερης διαφάνειας και πληροφόρησης για τους επιβάτες.

## **19. Κοινοτικοί προσανατολισμοί για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (αναδιאτύπωση) (συζήτηση)**

**Πρόεδρος.** – Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης (A7-0030/2010) του κ. Simpson, εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, σχετικά με την πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τους κοινοτικούς προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (αναδιאτύπωση) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)).

Δεδομένου ότι ο κ. Simpson δεν μπορεί να παραστεί, θα μιλήσει εξ ονόματός του ο κ. El Khadraoui.

**Saïd El Khadraoui, αναπληρωτής εισηγητής.** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, ο πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, κ. Simpson, δεν μπορεί να είναι κοντά μας σήμερα και μου ζήτησε να διαβάσω τη δήλωσή του.

Η αναδιאτύπωση των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών επιδιώκει να συγκεντρώσει τις διάφορες τροπολογίες των προσανατολισμών που εγκρίθηκαν με την πάροδο του χρόνου και να ενσωματώσει τις τροπολογίες που λαμβάνουν υπόψη τη διεύρυνση της ΕΕ σε 27 κράτη μέλη.

Για να παραθέσουμε μερικά στοιχεία από το ιστορικό της έκθεσης, οι προσανατολισμοί κατευθύνουν την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Σκοπός είναι να καθιερωθεί σταδιακά το δίκτυο έως το 2020, με την ενσωμάτωση δικτύων υποδομής χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση.

Επιστρέφοντας στην ανά χείρας έκθεση, αποτελεί, για την ακρίβεια, κωδικοποίηση του νομοθετικού κειμένου, επειδή όμως η Επιτροπή προέβη σε κάποιες μικρής σημασίας αλλαγές στο παράρτημα, ήταν υποχρεωμένη να το πράξει μέσω της διαδικασίας αναδιאτύπωσης. Οι αλλαγές του παραρτήματος έγιναν προς διόρθωση ορισμένων αρχικών σφαλμάτων κατά την προσχώρηση των δέκα νέων κρατών μελών το 2004. Δεν αφορούν την επικαιροποίηση των χαρτών ή ουσιαστικές τροποποιήσεις.

Οι δύο αλλαγές που επέφερε στην έκθεση ο εισηγητής περιλαμβάνουν μικρής σημασίας τροποποιήσεις στις αιτιολογικές σκέψεις και μερικές τεχνικές διορθώσεις στους χάρτες, οι οποίες είναι σύμφωνες με τις αλλαγές στις οποίες προέβη το Συμβούλιο, καθώς και με τη διόρθωση των προσανατολισμών.

Κατόπιν υπόδειξης της Επιτροπής, αποφασίστηκε τόσο από το Συμβούλιο όσο από τον κ. Simpson, ως εισηγητή με την υποστήριξη της Επιτροπής Μεταφορών, να μην γίνουν ουσιαστικές αλλαγές στους προσανατολισμούς. Ωστόσο, ο εισηγητής κατανοεί ότι οι Πράσινοι υπέβαλαν εκ νέου τις τροπολογίες τους με σκοπό την επικαιροποίηση της γραμμής μεταξύ της πόλης και του αερολιμένα του Μονάχου, θα ήθελε όμως να επαναλάβει ότι οι αλλαγές που κάνουμε σε αυτήν την έκθεση συνιστούν διόρθωση του κειμένου και όχι επικαιροποίησή του.

Το ζητούμενο αυτής της αναδιאτύπωσης είναι να τακτοποιηθούν όλες οι εκκρεμότητες ενόψει της πραγματικής αναθεώρησης των προσανατολισμών που θα πραγματοποιηθεί στις αρχές του 2011. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η σαφήνεια των προσανατολισμών στο πλαίσιο της προετοιμασίας για τις ουσιαστικότερες αλλαγές που θα επέλθουν το επόμενο έτος. Περιμένουμε όλοι με ανυπομονησία την πραγματική αναθεώρηση των προσανατολισμών και την ευκαιρία να αναπτύξουμε περαιτέρω το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, όμως για να φθάσουμε σε αυτό το στάδιο, πρέπει να διορθώσουμε την υφιστάμενη νομοθεσία, και αυτό ακριβώς πράξαμε εν προκειμένω.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, αισθάνομαι ιδιαίτερα ευγνώμων στον ομιλητή και τον εισηγητή. Αυτό ακριβώς αναμέναμε, και για τον λόγο αυτόν δεν έχω να προσθέσω τίποτα σε αυτό το σημείο, διότι πιστεύω ότι περιγράφει ακριβώς ποιο είναι το ζητούμενο.

Θα επικεντρωθώ απλώς στην αναθεώρηση αυτού του μέτρου, σε ποιο σημείο βρισκόμαστε, διότι είναι σημαντικό να αποτελέσει τη διαδικασία. Βάσει της Πράσινης Βίβλου του Απριλίου του 2009, η Επιτροπή δρομολόγησε δημόσια διαβούλευση με περισσότερες από 300 απαντήσεις και συνέστησε έξι ομάδες εμπειρογνομόνων που βοήθησαν στην επεξεργασία των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης για τη διατύπωση πρότασης νέας πολιτικής.

Πολύ σύντομα θα υποβληθεί πρόταση στο Σώμα των Επιτρόπων, ένα έγγραφο που θα σκιαγραφεί τη μεθοδολογία για την καθιέρωση του νέου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Επομένως, προβλέπουμε ότι το έγγραφο μπορεί να υποβληθεί στο Σώμα των Επιτρόπων στις 5 Μαΐου.

Κατόπιν, η μεθοδολογία αυτή θα παρουσιαστεί ασφαλώς στο Σώμα και στο Συμβούλιο. Τότε η Επιτροπή θα ασχοληθεί με την προετοιμασία των προτάσεων για το νέο ΔΕΔ-Μ και τη χρηματοδότησή του.

Κατά συνέπεια, αισιοδοξούμε ότι θα μπορέσουμε να το εγκρίνουμε στην Επιτροπή το πρώτο τρίμηνο του 2011. Ευχαριστώ θερμά το Κοινοβούλιο, διότι κατανόησε την ανάγκη των αλλαγών είναι ήσσονος σημασίας και προσδοκώ να διεξαγάγουμε τους προσεχείς μήνες ευρύτατη και έντονη συζήτηση σχετικά με νέες κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

**Sergio Paolo Francesco Silvestris**, *εξ ονόματος της Ομάδας PPE*. – (IT) Κυρία Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους βουλευτές που, ακολουθώντας τις πληροφορίες που έδωσαν ο εισηγητής και οι σκώδεις εισηγητές, κατέστησαν δυνατή τη γρήγορη ολοκλήρωση της κοινοβουλευτικής διαδικασίας για το ζήτημα αυτό. Παραιτήθηκαν από την υποβολή τροπολογιών, οι οποίες, μολονότι θα ήταν αποδεκτές από άποψη περιεχομένου, θα αποτελούσαν εμπόδιο για την έγκριση αυτού του κωδικοποιημένου κειμένου.

Τώρα είμαστε σε θέση να παράσχουμε στην Επιτροπή τη βάση για τον προγραμματισμό των ΔΕΔ-Μ της επόμενης δεκαετίας. Σε μία ιδιαίτερη προσπάθεια να συντομεύσουν τα χρονοδιαγράμματα, οι εισηγητές συμφώνησαν, από τότε που ανέλαβαν το συγκεκριμένο θέμα, να μην υποβάλουν τροπολογίες χωρίς την προηγούμενη συναίνεση του Συμβουλίου. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού ενέκρινε τις τεχνικές τροποποιήσεις που εξέτασαν οι νομικές υπηρεσίες του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και το Συμβούλιο δήλωσε ότι μπορεί να ολοκληρώσει τη διαδικασία σε πρώτη ανάγνωση, εάν ψηφίσουμε σύμφωνα με αυτές τις γραμμές, πράγμα απόλυτα αποδεκτό.

Οι ελάχιστες αλλαγές που έκανε η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού είναι συνεπείς με αυτόν τον στόχο και τις θεωρώ κατάλληλες και χρήσιμες για την παρουσίαση ενός συνεκτικού και ακριβούς τελικού κειμένου. Ως εκ τούτου, υποστηρίζω τις υποβληθείσες τροπολογίες, αν και δεν θεωρώ ενδεδειγμένη στην παρούσα φάση την τροπολογία που υπέβαλε η Ομάδα των Πρασίνων/Ευρωπαϊκή Ελεύθερη Συμμαχία, η οποία απορρίφθηκε ήδη κατά την ψηφοφορία στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού.

Μολονότι το περιεχόμενο της τροπολογίας –ήτοι η τροποποίηση ενός χάρτη που αφορά τον αερολιμένα του Μονάχου– είναι αποδεκτό, θα δοθεί η ευκαιρία να υποβληθεί εκ νέου, κατά την αναθεώρηση του ΔΕΔ-Μ, που θα μπορούσε να γίνει ακόμα και πριν το καλοκαίρι, εφόσον οι εργασίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχωρούν με ταχύ ρυθμό.

**Silvia-Adriana Țicău**, *εξ ονόματος της Ομάδας S&D*. – (RO) Το παρόν τεχνικό έγγραφο επιτρέπει την επικαιροποίηση του παραρτήματος I, συμπεριλαμβάνοντας τους χάρτες όλων των κρατών μελών και μεταθέτοντας την τελική προθεσμία για το έτος 2020. Η εις βάθος συζήτηση για την επικαιροποίηση του καταλόγου των έργων ΔΕΔ-Μ προβλέπεται για το τέλος του τρέχοντος έτους. Ο κατάλογος θα πρέπει να περιλαμβάνει την ανάπτυξη θαλασσιών διαδρόμων στη Μαύρη Θάλασσα, οδικές συνδέσεις με τη Δημοκρατία της Μολδαβίας και την Ουκρανία, καθώς και την επέκταση των σημερινών έργων προτεραιότητας 6 και 17, προκειμένου η σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας να μπορεί να φθάσει στο Βουκουρέστι και την Κωσταντζά.

Η έκρηξη του ηφαιστείου στην Ισλανδία μάς κατέδειξε την αδυναμία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα έπρεπε να διαθέτει αποτελεσματικό σύστημα αναπροσανατολισμού των επιβατών προς άλλους τρόπους μεταφορών. Η ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών καθίσταται απόλυτα ζωτικής σημασίας, προκειμένου οι σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας να μπορούν να εξυπηρετούν όχι μόνο όλες τις πρωτεύουσες των κρατών μελών, αλλά και άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Μία άλλη πτυχή που αποκτά ολοένα εντεινόμενη σημασία είναι η ανάπτυξη των μεταφορών κατά μήκος των οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των ευρωπαϊκών θαλάσσιων διαδρόμων.

**Eva Lichtenberger**, *εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE*. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, τα διευρωπαϊκά δίκτυα είναι ένα θέμα που μας απασχολεί στην παρούσα σύνοδο της Ολομέλειας, και που θα έπρεπε να μας απασχολεί ακόμα περισσότερο. Έχουμε πλέον μία αναδιατύπωση, και ορισμένοι –όπως, για παράδειγμα, ο κ. Silvestris– εξέπληγαν με τους Πράσινους που κατέθεσαν τροπολογίες, προτείνοντας αλλαγές στον κατάλογο των διευρωπαϊκών δικτύων ή σε αυτά που θεωρείται ότι αποτελούν μέρος του.

Δεν πρέπει να λησμονούν ότι οι προτάσεις μας αφορούν μία ειδική περίπτωση: δηλαδή την περίπτωση στην οποία το ίδιο το κράτος μέλος δήλωσε ότι το συγκεκριμένο τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου συνιστά απλώς γραμμή πρόσβασης και, ως εκ τούτου, δεν θα έχει πλέον σημασία για εμάς. Πρόκειται για την περιφέρεια τροχιά πτήσης –τώρα μιλώ και εγώ σαν τον κ. Stoiber, νομίζω ότι είναι κολλητικό, και πολύ επικίνδυνο– την οποία δεν θέλουμε

πλέον να κατασκευάσουμε. Θα είναι σαν να δημιουργούμε, τρόπον τινά, γραμμή πρόσβασης προς τον αερολιμένα του Μονάχου. Αυτός είναι, επομένως, ο λόγος που καταθέσαμε την τροπολογία μας.

Μολαταύτα, θεωρώ επίσης εν γένει ότι πρέπει να επιδείξουμε ιδιαίτερη προσοχή κατά την αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων, και πρέπει να λάβουμε υπόψη ένα σημείο που έχει, κατ' εμέ εξαιρετική σημασία. Υπάρχει μία μελέτη ενός Ολλανδού –θα την διαβιβάσω ευχαρίστως στον κύριο Επίτροπο όταν θα είναι παρών– την οποία θεωρώ πολύ σημαντική για την επικείμενη συζήτηση, και η οποία καταδεικνύει ότι, κατά κανόνα, το κόστος ενός μεγάλου έργου –και πρόκειται πολύ συχνά για μεγάλα έργα– υποτιμάται κατά 45% κατά μέσον όρο, ενώ τα οφέλη πάντα υπερεκτιμούνται, δεδομένου ότι αυτό χρειάζεται για την υλοποίηση του έργου. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να επανεξετάσουμε εκ βάθρων τον υπολογισμό του κόστους των διευρωπαϊκών έργων, και θα σας παρακαλούσα να το πράξετε. Ευθύνη μας είναι να παρέχουμε στους πολίτες μας άρτια και σαφή ενημέρωση.

**Jaroslav Paška**, *εξ ονόματος της Ομάδας EFD*. – (SK) Ο καθορισμός των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών συνιστά θεμελιώδες βήμα προς τη βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων για τις κατοικημένες και βιομηχανικές περιοχές ολόκληρης της Ευρώπης.

Ενώ στη βόρεια, τη δυτική και τη νότια Ευρώπη οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα οδικά δίκτυα καταλήγουν σε θαλάσσιους λιμένες, τα οδικά δίκτυα και οι σιδηρόδρομοι της ανατολικής Ευρώπης έχουν τεράστιες δυνατότητες να συνεχίσουν προς τα ανατολικά, διασχίζοντας ολόκληρη την Ασία και καταλήγοντας στις ακτές του Ειρηνικού.

Ασιατικές χώρες όπως η Κίνα, η Ιαπωνία και η Ινδία γνωρίζουν σημαντική οικονομική ανάπτυξη και γίνονται σοβαροί εμπορικοί εταίροι ευρωπαϊκών επιχειρήσεων. Ως εκ τούτου, παράλληλα με την κατασκευή εσωτερικής ευρωπαϊκής δομής μεταφορών, είναι αναγκαίο να ανοίξουμε και οδούς μεταφορών προς την Ανατολή.

Η σιδηροδρομική γραμμή μεγάλου πλάτους από το Βλαδιβοστόκ καταλήγει στα σύνορα της ΕΕ στη Čierna nad Tisou. Έχει καταρτιστεί σχέδιο για τη συνέχιση της γραμμής αυτής μέχρι τη Βιέννη, συνδέοντάς την με τον Δούναβη, τους λιμένες και, φυσικά, το ευρωπαϊκό δίκτυο.

Κατά τη γνώμη μου, τέτοιου είδους έργα πρέπει μελλοντικά να λάβουν πολύ σημαντική στήριξη. Σας ευχαριστώ.

**Franz Obermayr (NI)**. – (DE) Κυρία Πρόεδρε, ναι, σαφώς προτιμώ το «μη εγγεγραμμένος». Παρόλο που στο σημείο αυτό μιλούμε μόνο για αναδιατύπωση των προσανατολισμών, θα ήθελα να εκμεταλλευτώ την ευκαιρία και να αναφερθώ σε ένα έργο που είναι ιδιαίτερα προβληματικό για την Αυστρία. Η βασική σήραγγα Brenner είναι τμήμα του σιδηροδρομικού άξονα υψηλής ταχύτητας μεταξύ του Βερολίνου και του Παλέρμο, καθώς και του προγράμματος διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, και σχεδιάζεται η διασταύρωσή του κάτω από τον άξονα Innsbruck - Bozen.

Η υφιστάμενη κατάσταση έχει ως εξής: η ΕΕ έχει αφήσει στην αβειαιότητα την Αυστρία, το Τιρόλο, τη βόρεια Ιταλία, αλλά και τη νότια Γερμανία, και η σήραγγα κινδυνεύει να μετατραπεί σε μαύρη τρύπα που θα έχει αντλήσει δισεκατομμύρια ευρώ. Το έργο έχει ξεπεράσει από καιρό την αρχική εκτίμηση του κόστους ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ που είχε εκπονηθεί το 2002, και οι εμπειρογνώμονες αναμένουν αυξημένο κόστος κατασκευής της τάξης των 16 δισεκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, δεν έχει ακόμα διευκρινιστεί το ζήτημα της χρηματοδότησης. Καταρχήν, το έργο υποτίθεται ότι θα χρηματοδοτηθεί εν μέρει από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και εν μέρει από την ΕΕ. Εντούτοις, η ΕΕ αρνείται να προβεί σε νομικά δεσμευτική υπόσχεση για την περίοδο μετά το 2013 και, ως εκ τούτου, αφήνει τις προαναφερθείσες χώρες σε κατάσταση αβειαιότητας.

Όμως δεν είναι μόνο αυτό. Φυσικά, πρέπει να δημιουργηθούν και οι κατάλληλες γραμμές πρόσβασης, προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης εκμετάλλευση της σήραγγας. Η περιοχή κάλυψης εκτείνεται από το Μόναχο, στα βόρεια, έως τη Βερόνα, στα νότια, και η χρηματοδότηση είναι εν προκειμένω εντελώς ασαφής, και από την πλευρά της Ιταλίας. Συνεπώς, ζητώ, κατά τη δρομολόγηση των έργων ΔΕΔ, να μην συντελείται πλημμελής σχεδιασμός από τη μία πλευρά και να αφήνεται η «εξόφληση του λογαριασμού» στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Η ΕΕ πρέπει να αναλάβει τουλάχιστον το 50% του κόστους, ενώ ο σχεδιασμός και οι υποσχέσεις πρέπει να προωθούνται με τη δέουσα ταχύτητα.

**Werner Kuhn (PPE)**. – (DE) Κύρια Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, αυτοί οι προσανατολισμοί για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών φαίνονται εξαρχής ιδιαίτερα τεχνικής φύσεως. Εντούτοις, ο εισηγητής, κ. Simpson, υπογράμμισε ήδη ότι είναι, ασφαλώς, ζωτικής σημασίας από τη σκοπιά της μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης στην Ευρώπη.

Τα οδικά δίκτυα είναι οι αρτηρίες της οικονομίας μας. Όλοι συμφωνούμε επί αυτού. Επίσης, είμαστε υποχρεωμένοι να αναγνωρίζουμε συνεχώς ότι, ως οικονομικό και εμπορικό κέντρο, η Ευρώπη βρίσκεται σε ανταγωνισμό με τα μεγάλα οικονομικά και εμπορικά κέντρα της Αμερικής και της νοτιοανατολικής Ασίας. Επομένως, είναι αναγκαίο να αναπτύξουμε τα συστήματα των εσωτερικών μεταφορών μας για την εσωτερική αγορά, συνδέοντας φυσικά, από

την άλλη πλευρά, και την εξαγωγική ικανότητα της Ευρώπης με την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων και προωθώντας την περαιτέρω ενίσχυσή τους.

Ο σκοπός των οδικών αρτηριών είναι να δέχονται την εισερχόμενη κυκλοφορία, να την μετατρέπουν σε καταληκτική κυκλοφορία και να την οδηγούν τελικά όπου βρίσκονται οι πελάτες. Βεβαίως, το μείζον μεγάλο ζήτημα είναι εν προκειμένω ότι η ανάπτυξη μεγάλων αξόνων μεταφορών έχει επίσης ως στόχο την παροχή πρόσβασης στην περιοχή, διαδραματίζοντας έτσι ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη – αυτό πραγματικά δεν πρέπει να το λησμονούμε. Η Ευρώπη είναι μία ήπειρος με πάρα πολλές ακτογραμμές και πολύ μεγάλους λιμένες, και αυτοί οι λιμένες πρέπει να συνδέονται μεταξύ τους – από την άποψη αυτή, η κινητικότητα είναι ουσιαστικής σημασίας. Ωστόσο, δεν πρέπει να υιοθετούμε απλώς μία προσέγγιση μεταφορών «ακριβώς όταν χρειάζεται» («just-in-time»). Πρέπει επίσης να εργαζόμαστε με τρόπο οικονομικά αποδοτικό, περιβαλλοντικά ορθό και φιλικό προς το περιβάλλον. Αυτό θα έχει ιδιαίτερη σημασία στο μέλλον.

Ένα απόλυτα κρίσιμο ερώτημα θα είναι το εξής: μπορούμε να μετατρέψουμε τις συνδέσεις Βορρά-Νότου και Ανατολής-Δύσης που διαθέτουμε επί του παρόντος για τα συστήματα σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών σε ένα πραγματικό δίκτυο; Διότι οφείλουμε να παραδεχτούμε ότι υπάρχουν εν προκειμένω σημεία συμφόρησης που πρέπει να παρακάμψουμε. Από την άποψη αυτήν, υπάρχουν, φυσικά, ορισμένα πράγματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Όσον αφορά τον εκτενέστερο διευρωπαϊκό άξονα – από το Παλέρμο έως το Βερολίνο –, τούτος πρέπει να επεκταθεί περαιτέρω μέσω του Rostock, με κατεύθυνση προς τη Σκανδιναβία. Όλα αυτά είναι θέματα που πρέπει να λάβουμε μελλοντικά υπόψη.

(Η Πρόεδρος διακόπτει τον ομιλητή)

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Κυρία Πρόεδρε, το κείμενο με το οποίο ασχολούμαστε σήμερα επικαιροποιεί και ενοποιεί τη διαδικασία καθιέρωσης διευρωπαϊκών δικτύων, στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την προτελευταία και οριστική φάση της αναθεώρησης, αυτήν τη φορά σε μία Ευρώπη των 27 που είναι πιο πλούσια και πιο σύνθετη από άποψη χώρου, και παρουσιάζει νέες, καινοτόμους ανάγκες ως προς την κινητικότητα.

Ο Εκτελεστικός οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών βρίσκεται πλέον σχεδόν σε πλήρη λειτουργία, έχουμε σχεδόν όλους τους συντονιστές για τους διαδρόμους και ελπίζουμε ότι σύντομα θα έχουμε και τους υπόλοιπους, ούτως ώστε να μπορούν να προωθήσουν τους διαδρόμους που χρειαζόμαστε.

Οι γείτονές μας, ειδικά στη Μεσόγειο, έχουν επίσης τεράστιες προσδοκίες σχετικά με τα εν λόγω δίκτυα, αλλά και τα δικά τους δίκτυα, και αναμένουμε να λάβουμε την ανακοίνωση που μας υποσχέθηκε η Επιτροπή σχετικά με τη μεθοδολογία, η οποία θα συμπληρώσει τη διαβούλευση και τις συζητήσεις, πριν αρχίσουμε τις εργασίες για ένα από τα πιο συναρπαστικά εγχειρήματα της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού μας.

Το δίκτυο κινητικότητας και συνοχής γίνεται πραγματικότητα και θα συνδέσει για πρώτη φορά με ολοκληρωμένο και δυναμικό τρόπο το κοινό έδαφος της ΕΕ των 27. Θα προσδιορίσει τους αναγκαίους κόμβους – λιμένες, αερολιμένες και εφοδιαστικούς κόμβους – υπερβαίνοντας τους φραγμούς των συνόρων. Θα συμπεριλάβει μεταξύ άλλων – αν μου επιτρέψετε να το αναφέρω – την διάβαση του κέντρου του ιστορικού φραγμού των Πυρηνίων, μέσω μίας σήραγγας μικρού ύψους. Με τον τρόπο αυτόν, θα επιτύχει ένα σχέδιο για το μέλλον της Ευρώπης του 21ου αιώνα, το οποίο θα είναι τόσο πειστικό ώστε θα εξασφαλίσει την αναγκαία χρηματοδότηση.

Αυτή είναι η δική μας πρόκληση, προς το παρόν, όμως, θα παραμείνουμε πιο ταπεινοί και θα περιοριστούμε στην έγκριση αυτής της πρώτης προσπάθειας επεξεργασίας, για την οποία θα ήθελα να συγχαρώ τον πρόεδρό μας, κ. Simpson.

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, το σύστημα Transrapid δεν θα πρέπει να συμπεριληφθεί σε αυτούς τους προσανατολισμούς. Δεν αρμόζει στο ευρωπαϊκό τοπίο. Δεν μειώνει τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων που έχουμε σήμερα, αλλά τις αυξάνει. Πληρώσαμε δισεκατομμύρια για να δημιουργήσουμε ένα ενιαίο σύστημα και εδώ καταβάλλονται δισεκατομμύρια σε εθνικό επίπεδο προς την αντίθετη κατεύθυνση. Δεν μπορούμε να επιτρέψουμε να συμβεί αυτό!

Μολονότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχε προηγουμένως ταχθεί κατά του συστήματος Transrapid, το τελευταίο επανεμφανίστηκε ξαφνικά το 1996 ως έργο μεταξύ Βερολίνου και Αμβούργου. Κατόπιν, εξαφανίστηκε και πάλι αιφνίδια – και κανείς δεν γνωρίζει τον λόγο. Το 2004 εμφανίστηκε εξίσου αιφνίδια η σύνδεση Transrapid μεταξύ του αερολιμένα και του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού του Μονάχου. Τότε το σταμάτησαν στη Γερμανία, με την επιπρόσθετη υποστήριξη της κυβέρνησης του κρατιδίου της Βαυαρίας. Υπήρξε συμφωνία να εγκαταλειφθεί το έργο αυτό – κανείς δεν το ήθελε πια. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνεται πλέον σε αυτούς τους προσανατολισμούς.

Αφού παραιτήθηκε από το αξίωμά του, ο πρώην πρωθυπουργός της Βαυαρίας, Edmund Stoiber, ανέλαβε τη διεξαγωγή εκστρατείας για τη μείωση της γραφειοκρατίας εδώ στην Ευρώπη. Αυτό είναι δική του ευθύνη. Επίσης, αυτός είναι που πρέπει τώρα να λάβει την απόφαση ότι το σύστημα Transrapid δεν πρέπει να περιλαμβάνεται σε αυτούς τους προσανατολισμούς. Αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να λάβουμε όλοι υπόψη. Πρέπει να απαλλαγούμε από το σύστημα Transrapid. Από επιστημονική άποψη, ήταν ένα λίαν ενδιαφέρον μοντέλο, όμως δεν έχει θέση στην Ευρώπη. Δεν έχει θέση εδώ, και, ως εκ τούτου, δεν έχει θέση σε αυτούς τους προσανατολισμούς.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να εκμεταλλευτώ την ευκαιρία για να συγχαρώ τον εισηγητή, κ. Simpson, εκφράζοντας ταυτόχρονα τη λύπη μου για το γεγονός ότι δεν μπορεί να είναι παρών σήμερα. Παρ' όλα αυτά, θα τα καταφέρουμε. Θα ήθελα ιδίως να εκφράσω τα συγχαρητήριά μου για το ότι ακολουθήθηκε η προσέγγιση να παραμείνουν αμετάβλητοι οι παρόντες προσανατολισμοί, διότι υπάρχει μία αρχή που είναι πολύ σημαντική, ήτοι η αξιοπιστία και η προβλεψιμότητα του ευρωπαϊού νομοθέτη. Τούτη η αρχή διασφαλίζεται, βεβαίως, με την παρούσα έκθεση.

Δεύτερον, θα ήθελα να αναφέρω ότι χρειαζόμαστε επίσης μια πρόταση για το μέλλον, όταν θα μπορέσουμε να αποφασίσουμε και πάλι τι είναι πραγματικά μέρος του συστήματος ΔΕΔ και τι όχι. Θα μπορούσαμε να συνεχίσουμε, έως κάποιον βαθμό, τη διεξαγωγή της συζήτησης όπως ήδη διεξάγεται. Ορισμένοι επιχειρηματολογούν με ελκυστικό τρόπο υπέρ της σύνδεσης μίας «μπότας» με ένα νησί και άλλοι δηλώνουν ότι κάτι τέτοιο δεν πρέπει επ' ουδενί λόγω να συμπεριληφθεί στους προσανατολισμούς. Ωστόσο, πρόκειται για την εσφαλμένη προσέγγιση του θέματος. Πρέπει να εξετάσουμε ποια στοιχεία προσδίδουν προστιθέμενη αξία για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους ευρωπαίους φορολογούμενους. Επιπροσθέτως, πρέπει σαφώς να προσφερθεί ενίσχυση σε μέρη όπου τα κράτη μέλη κάνουν ήδη κάτι, όπου γίνεται ήδη κάτι, διότι τότε μόνο θα επιτευχθούν αποτελέσματα και δεν θα έχουμε μία κατάσταση όπου καταρτίζονται σχέδια για ΔΕΔ που στη συνέχεια δεν υλοποιούνται ποτέ. Οι ευρωπαίοι πολίτες και επιβάτες θα ωφεληθούν, το ίδιο και εκείνα τα κράτη μέλη που θα δεσμευτούν τελικά να στρέψουν τις μεταφορές τους από τα οδικά προς τα σιδηροδρομικά δίκτυα μεταφορών.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, συνεπεία της πτώσης του Σιδηρού Παραπετάσματος και της ενσωμάτωσης της κεντρικής Ευρώπης, ο διάδρομος Βαλτικής-Αδριατικής αποκτά ξανά σήμερα, όπως γνωρίζουμε, τη σημασία που είχε πριν από την κατάρρευση της Αυστροουγγαρίας. Φυσικά, η ΕΕ επιβεβαίωσε ήδη τη σημασία του διαδρόμου Βαλτικής-Αδριατικής, προσδίδοντας καθώς και έργο προτεραιότητας στο βόρειο τμήμα, από το Gdańsk ως την Τσεχική Δημοκρατία. Ωστόσο, θα ήταν ακόμα πιο σημαντικό να δοθεί η ίδια προτεραιότητα στην ανάπτυξη του νότιου τμήματος, μέσω των νότιων αυστριακών σιδηροδρόμων προς την Ιταλία.

Σε αυτό ειδικά το δίκτυο, που μεταφέρει το ήμισυ όλων των αγαθών και επιβατών, πρέπει να εξουδετερώσουμε μία επικίνδυνη κατάσταση συμφόρησης. Μόνο η σήραγγα Koraln θα καταστήσει δυνατή τη μόνιμη άρση του εμποδίου που συνιστά αυτή η συμφόρηση.

Οι άνθρωποι που ζουν κατά μήκος των οδών διέλευσης πληρώνουν, όπως όλοι γνωρίζουμε, υψηλό και αυξανόμενο τίμημα εξαιτίας της αύξησης του όγκου των μεταφορών. Μόνο η πλήρης ανάπτυξη αυτού του νότιου διαδρόμου θα οδηγήσει στο είδος της μεταστροφής από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές που δεν αναμένεται να επιτευχθεί με οιοδήποτε άλλο μέτρο υποδομής στην Αυστρία.

**Elena Băsescu (PPE).** – (RO) Σε μία συγκυρία που το σύνολο της εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη υφίσταται σοβαρή διαταραχή εξαιτίας της ηφαιστειακής έκρηξης στην Ισλανδία, η ανάγκη ανάπτυξης πανευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών καθίσταται πιο φανερή από ποτέ.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να στηρίξει ιδιαίτερα την ανάπτυξη της υποδομής των μεταφορών και των διασυνδέσεων της με τις κύριες ευρωπαϊκές οδούς μεταφοράς στις χώρες που προσχώρησαν τα τελευταία χρόνια στην ΕΕ. Η Ρουμανία έχει τρεις πανευρωπαϊκούς διαδρόμους οι οποίοι διασχίζουν την επικράτειά της, τους 4, 7 και 9, που συνδέονται όλοι στενά με τον λιμένα της Μαύρης Θάλασσας, την Κωσταντζα. Πιστεύω ότι η προσοχή πρέπει να εστιαστεί ιδιαίτερα στον διάδρομο 7.

Ο Δούναβης είναι μέρος της κύριας διευρωπαϊκής υδάτινης οδού μεταφορών Ρήνος-Μαίν-Δούναβης, που συνδέει τη Βόρεια Θάλασσα με τη Μαύρη Θάλασσα μέσω των λιμένων του Ρότερνταμ και της Κωσταντζας. Θα μπορούσε να προσφέρει στην Ευρώπη κατάλληλο βασικό δίκτυο μεταφορών. Εντούτοις, πρέπει να καθιερωθεί συνεργασία για τη βελτίωση της εικόνας αυτών των διαδρόμων μεταφοράς το συντομότερο δυνατό.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, τα διευρωπαϊκά δίκτυα χρησιμοποιούνται πράγματι για τις τακτικές συγκοινωνίες στην Ευρώπη. Θα μπορούσαμε μάλιστα να πούμε ότι οι μεταφορές αποτελούν αναμφίβολα τη ραχοκοκαλιά ολόκληρης της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, η οποία συνιστά, φυσικά, έναν από τους κύριους στόχους μας στην Ευρώπη. Επομένως, πρέπει οπωσδήποτε να φροντίσουμε να εξασφαλίσουμε ότι θα αναπτυχθούν

όντως όλοι οι διάδρομοι και να ανακαλύψουμε πού υπάρχει ανάγκη χρηματοδότησης και πού πρέπει να εστιάσει τις προσπάθειές της η ΕΕ.

Βεβαίως, είναι σαφές ότι πάντα υπάρχουν εθνικά συμφέροντα. Αυτό το διαπιστώσαμε ήδη σήμερα: κάποιιοι μίλησαν για τον Δούναβη, άλλοι επεσήμαναν ειδικά τη νότια Ευρώπη, ενώ άλλοι αναφέρθηκαν στη βασική σήραγγα Brenner. Αυτοί οι διάδρομοι μεταφορών βρίσκονται παντού στην Ευρώπη. Στόχος είναι να επιτευχθεί η συνέχειά τους σε ολόκληρη την Ευρώπη, ούτως ώστε να μπορούν να μεταφέρονται από ένα σημείο Α σε ένα σημείο Β, όχι μόνο αγαθά, αλλά και άνθρωποι. Αυτό είναι το καθήκον με το οποίο βρίσκόμαστε αντιμέτωποι. Όπως προανέφερα, είναι φυσικό ο καθένας από εμάς να δίδει σημασία στις απαιτήσεις της δικής του περιφέρειας. Πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι θα αποφύγουμε τις συμφορήσεις και, το κυριότερο, ότι θα έχουμε ένα πραγματικά λειτουργικό δίκτυο για όλα τα μέσα μεταφοράς. Αυτό είναι το ζητούμενο, και είναι επίσης αυτό που θα συζητήσουμε δεόντως.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Κυρία Πρόεδρε, κατά τη διάρκεια αυτής της συζήτησης αναφέρθηκε τόσο η βασική σήραγγα Brenner όσο και η νέα σιδηροδρομική γραμμή Μόναχο-Βερόνα Σήμερα, περίπου 50 εκατομμύρια τόνοι αγαθών μεταφέρονται οδικώς κατά τη διαδρομή και, συνεπώς, η εν λόγω σήραγγα αποτελεί επιτακτική ανάγκη. Ωστόσο, σήμερα αναφέρθηκε επίσης στην παρούσα Αίθουσα ότι η χρηματοδότηση του έργου αυτού είναι δύσκολη και από τις δύο πλευρές του Brenner –τόσο στην Αυστρία όσο και στην Ιταλία. Η χρηματοδότηση από την ιταλική πλευρά θα ήταν εύκολο να επιτευχθεί με την ανακατανομή των εσόδων από τα διόδια του αυτοκινητόδρομου του Brenner, με στόχο τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Για να γίνει όμως αυτό, δεν θα έπρεπε να διεξαχθεί διαγωνισμός για τη σύμβαση ανάθεσης έργου του αυτοκινητόδρομου του Brenner –κάτι που συνιστά την υφιστάμενη πρόθεση, λόγω των πιέσεων που ασκεί η Ευρώπη– αλλά να δοθεί στο ιταλικό κράτος η ευκαιρία να παρατείνει αυτήν τη σύμβαση ανάθεσης έργου για τουλάχιστον άλλα 50 χρόνια και να μην την αναθέσει σε ιδιώτες προσφέροντες. Διαφορετικά, δεν θα υπάρξει διασταυρούμενη χρηματοδότηση, και αυτό θα σήμαινε πως θα ήταν εξαιρετικά απίθανο να αναπτυχθεί η διαδρομή ΔΕΔ στην ιταλική πλευρά.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Κυρία Πρόεδρε, το Κοινοβούλιο πρόκειται να εγκρίνει αυτή την αναδιατύπωση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα και θα ήθελα να πληροφορηθώ από την Επιτροπή όσο πιο συγκεκριμένα γίνεται πότε θα μπορέσουμε να έχουμε πρόσβαση στην ανακοίνωση για τη μεθοδολογία.

Όπως γνωρίζετε, κύριε Επίτροπε, πρόκειται για μία από τις προτεραιότητες της ισπανικής Προεδρίας, και βρίσκόμαστε πλέον στο μέσον της διαδρομής. Για τον λόγο αυτόν, θα ήθελα να μάθω όσο πιο συγκεκριμένα γίνεται πότε θα μπορέσουμε να λάβουμε αυτό το κείμενο, διότι το Κοινοβούλιο θα εγκρίνει τώρα την αναδιατύπωση και, ως εκ τούτου, θα είναι ελεύθερο να εξετάσει αυτό το νέο κείμενο.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω και πάλι την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού για την υποστήριξή της προς αυτή την τεχνική αναδιατύπωση, και ελπίζω ότι η ψηφοφορία στην Ολομέλεια θα την επιβεβαιώσει.

Η σημερινή συζήτηση ήταν ευρύτερης κλίμακας και αυτό θα διευκολύνει την πρόταση μεθοδολογίας. Ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, κ. Kallas, θα διαβίβασει την πρόταση στο Σώμα των Επιτρόπων στις 5 Μαΐου. Χρειάστηκε κάποιος χρόνος, διότι η νέα Επιτροπή είναι νεοσύστατη και η προετοιμασία προτάσεων από το νέο Σώμα των Επιτρόπων απαιτεί κάποιον χρόνο.

Αυτό που κρατώ από την παρούσα συζήτηση είναι ότι το Σώμα υποστηρίζει σθεναρά την πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Πιστεύω ότι χωρίς υποδομές με άρτια διασύνδεση, είτε στις μεταφορές είτε στην ενέργεια ή τις τηλεπικοινωνίες, είναι πολύ δύσκολο να μιλούμε για Ευρώπη. Πιστεύω ότι αυτή η συζήτηση θα μας βοηθήσει να διαμορφώσουμε την πρότασή μας για τη μεθοδολογία, πράγμα που βασικά σημαίνει ότι η Επιτροπή Μεταφορών θα έχει τη δυνατότητα να εκφράσει την άποψή της σχετικά τον Μάιο, εφόσον όλα πάνε καλά.

**Saïd El Khadraoui, αναπληρωτής εισηγητής.** – (EN) Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα απλώς να ευχαριστήσω τους συναδέλφους που έλαβαν τον λόγο στη σημερινή συζήτηση και να επαναλάβω τη θέση μου ότι επιδιώκουμε να διορθώσουμε σφάλματα που έγιναν στο παρελθόν και όχι να επιφέρουμε ουσιαστικές αλλαγές.

Αυτό θα γίνει αργότερα, με την πραγματική αναθεώρηση των προσανατολισμών, και φυσικά προσβλέπουμε σε αυτήν τη συζήτηση. Για τον λόγο αυτόν, ο εισηγητής, κ. Simpson, και εγώ, ως συντονιστής για την Ομάδα μου, θα συστήσουμε στην πολιτική μου ομάδα να ψηφίσει κατά της τροπολογίας που υπέβαλαν οι Πράσινοι. Ελπίζουμε ότι οι άλλες πολιτικές ομάδες θα μπορέσουν να μας υποστηρίξουν σε αυτό.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί κατά την προσεχή σύνοδο της Ολομέλειας στις Βρυξέλλες.

## 20. Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (συζήτηση)

**Πρόεδρος.** - Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης (A7-0114/2010) του κ. van Dalen, εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)).

**Peter van Dalen**, εισηγητής. – (NL) Κυρία Πρόεδρε, θα μπορούσε να μιλά κανείς επί μακρόν για την ευρωπαϊκή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεν πρόκειται να το κάνω αυτό, αλλά, αντιθέτως, θα επικεντρωθώ σε ορισμένα κύρια σημεία και κεντρικά ζητήματα.

Το πρώτο κύριο σημείο είναι η σημασία του τομέα αυτού. Το 80% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης και ο ευρωπαϊκός στόλος καλύπτει το 41% αυτής της παγκόσμιας αγοράς. Στην ευρωπαϊκή αγορά, το 40% όλων των αγαθών μεταφέρεται με πλοία θαλάσσιας ναυσιπλοΐας. Αυτό καθιστά τη ναυσιπλοΐα καίριο οικονομικό τομέα, ο οποίος πρέπει να ανταγωνίζεται στην παγκόσμια αγορά. Η συνειδητοποίηση του στοιχείου αυτού συνεπάγεται αυτομάτως το δεύτερο κύριο σημείο, ήτοι τον ανταγωνισμό.

Γνωρίζουμε ότι πολλές χώρες σε ολόκληρο τον κόσμο υποστηρίζουν τους θαλάσσιους στόλους τους με πολύ διαφορετικούς τρόπους. Εάν το επιτρέπαμε αυτό στην Ευρώπη, τότε μέσα σε λίγα μόνο χρόνια όλα μας τα πλοία θα έφεραν σημαίες χωρών όπως το Χονγκ-Κονγκ ή η Σιγκαπούρη. Αυτό δεν θα απέβαινε μόνο εις βάρος του στόλου, αλλά θα αποτελούσε επιπλέον πλήγμα για ολόκληρο τον ναυτιλιακό κλάδο. Η απασχόληση στην ξηρά, σε τράπεζες, ναυπηγεία, ασφαλιστικές εταιρείες, εταιρείες εφοδιαστικής, οργανισμούς εκπαίδευσης και κατάρτισης και σε εταιρείες που εργάζονται δραστήρια για καινοτομίες και βελτιώσεις της περιβαλλοντικής επίδοσης των στόλων, θα δέχονταν αξεπέραστο πλήγμα εάν ο στόλος μας μάς εγκατέλειπε.

Εξαιτίας των δύο αυτών καίριων σημείων, η έκθεσή μου ζητεί από τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να προωθούν τις σημαίες τους. Μιλούμε εν προκειμένω για την παροχή φορολογικών ελαφρύνσεων, όπως το σύστημα φόρου χωρητικότητας για τα πλοία και φορολογικές ελαφρύνσεις για ναυτικούς και πλοιοκτήτες. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος για να μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε ότι και ο κλάδος και οι ναυτιλιακοί όμιλοι θα παραμείνουν μακροπρόθεσμα σημαντικά στην Ευρώπη.

Σε συνάρτηση με αυτό, έχω μία ερώτηση προς τον κύριο Επίτροπο: Πότε θα παρουσιάσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κανόνες για την κρατική ενίσχυση των θαλασσιών λιμένων; Η πρόταση αυτή υποτίθεται ότι θα παρουσιαστεί το φθινόπωρο, δεν ξέρω όμως ποιου έτους. Αυτό που έχει σημασία για μένα είναι να χορηγείται η κρατική ενίσχυση με διαφάνεια και να υπάρχει επαρκής λογοδοσία. Δεν θα πρέπει να ξεκινήσουμε ενισχύοντας σταθερούς τερματικούς σταθμούς περισσότερο από λιμένες που είναι γεωγραφικά πολύ κοντά σε τρίτες χώρες. Και στις δύο περιπτώσεις, αυτό θα ισοδυναμούσε με μάταια προσπάθεια.

Εν προκειμένω, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο σχετικά με την παράγραφο 5 της πρότασης ψηφίσματος, η αγγλική έκδοση της οποίας αναφέρεται σε «*flags of convenience*». Κατά την άποψή μου, ο χαρακτηρισμός αυτός είναι εσφαλμένος, και θα προτιμούσα κάτι άλλο, όπως τα πλοία «*substandard*». Τελικά, αυτό που δεν θέλουμε είναι σημαίες και πλοία που παρακάμπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια και τις κοινωνικές προδιαγραφές. Μιλούμε για την ποιότητα της σημαίας, και αυτό που αποκαλούμε στα ολλανδικά «*goedkope vlag*», ασφαλώς, δεν αποτελεί αυτομάτως συνώνυμο του όρου «*flag of convenience*».

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να αναφέρω άλλο ένα καίριο σημείο, συγκεκριμένα το να καταστήσουμε τον τομέα της ναυτιλίας ελκυστικό για τους νέους. Ο πληθυσμός της Ευρώπης γεννά συνεχώς, και, επομένως, πρέπει να κάνουμε πολύ περισσότερα για τη νεολαία μας. Ποτέ δεν είναι πολύ νωρίς για να αρχίσουμε να ενημερώνουμε τους νέους σχετικά με τον τομέα της ναυτιλίας και τις θαλάσσιες μεταφορές, και πληροφορήθηκα με χαρά ότι πλοιοκτήτες επισκέπτονται ακόμα και σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης για να ενημερώσουν τους νέους ανθρώπους για την εργασία στη θάλασσα.

Αυτά ήταν μερικά από τα κύρια σημεία που ήθελα να αναφέρω μέχρι στιγμής, και θα απαντήσω με χαρά σε τυχόν παρατηρήσεις συναδέλφων και του Επιτρόπου, όταν θα ανακεφαλαιώσω τη συζήτηση.

**ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΟΥ Κ. ROUČEK**

Αντιπροέδρου

**Andris Piebalgs**, μέλος της Επιτροπής. – (EN) Κύριε Πρόεδρε, καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή για το εξαιρετικό έργο του σχετικά με αυτό το πολύ σημαντικό, από πολιτική άποψη, ζήτημα.

Η πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα κατά την προετοιμασία της στρατηγικής Ευρώπη 2020 της Επιτροπής και έχει ξεκινήσει η διαδικασία για μία νέα Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές. Μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι αυτή η στρατηγική για τις μεταφορές ηγείται μεζόνων στρατηγικών εξελίξεων στην Ευρώπη.

Η ναυτιλία είναι ένα από τα δυνατά σημεία της Ευρώπης και είναι απόλυτα φυσικό να εκμεταλλευτούμε όσα δημιουργήσαμε στο παρελθόν, είναι όμως επίσης σημαντικό να στραφούμε και προς το μέλλον. Κύριος στόχος μας είναι να εξασφαλίσουμε και να αυξήσουμε ακόμα περισσότερο τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και απόδοση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Αυτό σημαίνει αποδοτικές, ασφαλείς και φιλικές για το περιβάλλον υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές προσφέρουν θέσεις εργασίας υψηλής ποιότητας στην Ευρώπη, καθώς και έρευνα σχετικά με τα καύσιμα και καινοτομία στην ευρωπαϊκή βιομηχανία.

Επίσης, έχουμε φιλόδοξους περιβαλλοντικούς στόχους και η Επιτροπή έδινε ανάκαθεν έμφαση στην ανάγκη παγκόσμιων λύσεων, ιδίως για τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου.

Ο κύριος όγκος εργασιών για τη στρατηγική πραγματοποιήθηκε πριν από την οικονομική κρίση. Ενόψει της οικονομικής ύφεσης, η στρατηγική ισχύει ακόμα. Σε αυτό το πλαίσιο, έμφαση πρέπει να δοθεί στη διατήρηση και βελτίωση της διεθνούς τάξης. Αντιμετωπίζουμε κινδύνους όπως ο προστατευτισμός, ο αθέμιτος ανταγωνισμός, η ναυτιλία που δεν πληροί τις προδιαγραφές και η πειρατεία. Πρέπει να αναζητήσουμε καλύτερες απαντήσεις στα ζητήματα αυτά, ιδίως μέσω διαλόγου με τους κύριους εμπορικούς εταίρους.

Επικροτώ τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού και την έκθεση που παρουσίασε, και μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι η Επιτροπή ασχολείται ήδη με πολλά από τα θέματα αυτά στο πλαίσιο διαφόρων δραστηριοτήτων για την εφαρμογή της στρατηγικής, όπως η πρόταση για διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία, που αποτελεί σημαντικό στοιχείο του κοινού χώρου θαλασσίων μεταφορών χωρίς σύνορα.

Επίσης, οι υπηρεσίες της Επιτροπής άρχισαν να εργάζονται επί της εκπόνησης κοινωνικής ατζέντας για τις θαλάσσιες μεταφορές και επί της κοινοτικής πρωτοβουλίας για την ηλεκτρονική ναυτιλία, τις οποίες η Επιτροπή προτιμάται να παρουσιάσει μέσα στο 2011.

Θα ήθελα επίσης να απαντήσω σχετικά με το θέμα των κατευθυντήριων γραμμών για την κρατική ενίσχυση της ναυτιλίας το 2010. Αφενός, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 δεν θα «εκπνεύσουν» το 2011, μολονότι η Επιτροπή έχει δηλώσει πως «θα αναθεωρηθούν εντός επτά ετών», αφετέρου, η σημερινή κρίση με τις σοβαρές συνέπειές της για τη ναυτιλία απαιτεί πολύ προσεκτική προσέγγιση.

Όσον αφορά τα συγκεκριμένα μέτρα, αυτό το διάστημα προετοιμάζουμε αναλυτικό οδικό χάρτη για την εφαρμογή αυτής της στρατηγικής, τον οποίο σχεδιάζουμε να δημοσιεύσουμε το προσεχές καλοκαίρι.

**Γεώργιος Κουμουτσάκος**, *εξ ονόματος της ομάδας PPE*. – Κύριε Πρόεδρε, η ομιλία του κ. Επιτρόπου είχε πολύ θετική ανταπόκριση σ' εμένα και την άκουσα με μεγάλο ενδιαφέρον, γιατί πράγματι η ναυτιλία είναι ένας πάρα πολύ σημαντικός –ζωτικός θα έλεγα– τομέας για την ευρωπαϊκή οικονομία.

Έχει κάθε λόγο η Ευρωπαϊκή Ένωση να διαφυλάξει και τον πρωταγωνιστικό ρόλο που έχει σ' αυτόν τον οικονομικό τομέα, αλλά και σαφώς να διατηρήσει υψηλό το επίπεδο των θαλασσίων μεταφορών. Αυτή είναι η πρόκληση κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει δηλαδή να κρατήσουμε τον πρωταγωνιστικό μας ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και γι' αυτό χρειαζόμαστε μια αποτελεσματική και συντονισμένη στρατηγική στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η έκθεση που συζητάμε σήμερα και η οποία υιοθετήθηκε από την συντριπτική πλειοψηφία στην αρμόδια επιτροπή, είναι μια εμπεριστατωμένη έκθεση που κινείται στην σωστή κατεύθυνση, και ήδη το κείμενο έτσι όπως έχει –χωρίς αλλαγές και μετατροπές– θεωρώ ότι ανταποκρίνεται πλήρως στην ανάγκη να έχουμε μια συγκεκριμένη σταθερή γραμμή προς την κατεύθυνση που προανέφερα.

Βεβαίως, η ευρωπαϊκή ναυτιλία αντιμετωπίζει στις ημέρες μας μεγάλες προκλήσεις καθώς και μία εξωγενή πρόκληση. Η πρώτη πρόκληση είναι η ανάγκη αύξησης του ανταγωνισμού. Είναι γεγονός ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός είναι το οξυγόνο για την ναυτιλία. Ταυτόχρονα όμως, πολλές φορές, οι κρατικές ενισχύσεις γίνονται απαραίτητες γιατί πρέπει να αντιμετωπίσουμε τον πολύ συχνά αθέμιτο ανταγωνισμό από τρίτες χώρες.

Συμπέρασμα λοιπόν: οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να διατηρηθούν καθώς έχουν συνεισφέρει στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αλλά και της οικονομίας των κρατών μελών. Δεύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζουμε είναι η ανάγκη ενίσχυσης και βελτίωσης της επαγγελματικής κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού στον κλάδο της ναυτιλίας. Διότι υπάρχει θεαματική μείωση του αριθμού των νέων που εισέρχονται στο επάγγελμα, αλλά και έλλειψη καταρτισμένων ναυτικών.



Επομένως χρειάζεται μια νέα δυναμική πολιτική. Αυτούς τους δύο τομείς πρέπει οπωσδήποτε να τους αντιμετωπίσουμε και πιστεύω ότι η έκθεση κινείται στην σωστή κατεύθυνση.

**Knut Fleckenstein**, *εξ ονόματος της Ομάδας S&D.* – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, καταρχάς επικροτούμε θερμά το γεγονός ότι μελλοντικά θα έχουμε μία ναυτιλιακή στρατηγική στην ΕΕ, ακόμα και αν θα πρέπει να περιμένουμε λίγο περισσότερο για την ψηφοφορία. Υποθέτουμε ότι η έκθεση αυτή θα ενσωματωθεί στην έκθεση για το μέλλον των μεταφορών και, στη συνέχεια, και στη Λευκή Βίβλο.

Με την πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 δημιουργούμε το πλαίσιο για να κάνουμε την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή οικονομία πιο ανταγωνιστική σε διεθνές επίπεδο, και στη στρατηγική αυτή ορίσαμε, πρώτον, ότι θέλουμε το πλαίσιο αυτό να δημιουργηθεί βάσει οικολογικών προτύπων και δεύτερον, ότι θέλουμε λογικές παγκόσμιες κοινωνικές προδιαγραφές για μία υψηλής ποιότητας ναυτιλία.

Επιτρέψτε μου να θίξω σύντομα τρία σημεία. Πρώτον, η ναυτιλία είναι ένας φιλικός προς το περιβάλλον τομέας των μεταφορών, και, ως εκ τούτου, ένας από τους στόχους μας ήταν να συμβάλει μελλοντικά και αυτός ο κλάδος της οικονομίας στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Συνηγορώ θερμά υπέρ της δημιουργίας νέων κινήτρων όπως οι πράσινοι λιμένες, ακόμα και αν σήμερα δεν λαμβάνουμε αποφάσεις, αλλά αναθέτουμε στην Επιτροπή και το Συμβούλιο το καθήκον να διαπιστώσουν ποιες δυνατότητες υπάρχουν σε σχέση με αυτό.

Θεωρώ ότι είναι εξίσου σημαντικό να διατηρήσουμε διεθνή ανταγωνιστικότητα – μεταξύ άλλων, και σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφορών. Επομένως, είναι επίσης σωστό να διεξαγάγει η Επιτροπή, βάσει της πρότασής μας, νέα εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με τις περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου στη Βόρεια Θάλασσα και στη Βαλτική, διότι, αν θέλουμε εν προκειμένω υψηλότερες απαιτήσεις από ό,τι αλλού, πρέπει να λάβουμε υπόψη τον διεθνή ανταγωνισμό και να διασφαλίσουμε, ει δυνατόν, ότι δεν θα γίνουμε η αιτία επανόδου της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μέσω των οδικών δικτύων, πράγμα που θα ήταν αντιπαραγωγικό.

Επιτρέψτε μου να αναφέρω ένα τελευταίο σημείο που νομίζω ότι έχει ιδιαίτερη σημασία, συγκεκριμένα τη συμπερίληψη των σημαντικότερων ευρωπαϊκών λιμένων στον σχεδιασμό των δικτύων ΔΕΔ. Αυτό έχει για εμάς ιδιαίτερη σημασία, διότι οι λιμένες είναι σημαντικοί κόμβοι των αλυσίδων μεταφοράς και μπορούν να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τον ρόλο τους μόνο εάν διευκολυνθεί και ενισχυθεί η διατροπικότητα.

Υπάρχουν πολλά άλλα σημεία που θα μπορούσα να αναφέρω εν προκειμένω. Κύριε van Dalen, συγχαρητήρια για την εξαιρετική έκθεσή σας. Όλοι συμβάλαμε λίγο σε αυτήν, και θα ήθελα να ζητήσω την κατανόησή σας για το γεγονός ότι δεν θέλουμε να καταστρέψουμε αυτή την εξαιρετική έκθεση με την αποδοχή των τροπολογιών σας.

**Jean-Paul Besset**, *εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE.* – (FR) Κύριε Πρόεδρε, η Ομάδα των Πρασίνων/Ευρωπαϊκή Ελευθέρη Συμμαχία στηρίζει πλήρως την έκθεση και τις συστάσεις του κ. van Dalen. Μας προσφέρει ένα ισορροπημένο κείμενο που είναι προϊόν της στενής συνεργασίας που κατάφερε να καθιερώσει με τις άλλες πολιτικές ομάδες.

Υποστηρίζουμε την έκθεση αυτή, διότι παρουσιάζει με σαφήνεια τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, δηλαδή σημαντική αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών τόσο εντός όσο και εκτός της Ένωσης, χωρίς να θυσιαστούν το περιβάλλον ή κοινωνικά ζητήματα. Το κείμενο αυτό είναι συνεπές με ένα σκεπτικό που θέλουμε να δούμε να εφαρμόζεται σε όλους τους τομείς: την πολιτική αειφόρου ανάπτυξης. Προσφέρει θετικούς τρόπους για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών από σήμερα έως το 2018, με τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις.

Υπογραμμίζουμε ιδίως την καταπολέμηση της κατάχρησης της σημαίας ευκαιρίας ή των πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα. Επίσης, υπογραμμίζουμε την προστασία από την πειρατεία. Δίνουμε έμφαση στη απόκτηση μίας πολιτικής σχεδιασμένης στο πλαίσιο της ενιαίας ευρωπαϊκής θάλασσας, και τονίζουμε τη σημασία της πολυτροπικής σύνδεσης των ευρωπαϊκών θαλασσίων λιμένων με την ενδοχώρα. Υπογραμμίζουμε την υποστήριξη της απλοποίησης των διοικητικών κανόνων που διέπουν την είσοδο και έξοδο από τους ευρωπαϊκούς λιμένες. Υπογραμμίζουμε την προώθηση των θαλάσσιων επαγγελμάτων και τη συναφή διαρκή κατάρτιση. Τέλος, υπογραμμίζουμε την προτεραιότητα στα θέματα περιβάλλοντος.

Γενικά, θα υποστηρίζουμε πάντα οτιδήποτε συμβάλλει, κατά τη γνώμη μας, στην προαγωγή ενός τομέα των θαλασσίων μεταφορών ο οποίος θα μπορεί να ανταγωνιστεί τις οδικές και εναέριες μεταφορές. Η έκθεση του κ. van Dalen καταγράφει εμπεριστατωμένα την παγκόσμια περιβαλλοντική πρόκληση, για την οποία οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν μία λύση. Ειδικότερα, αποτελούν χρήσιμο μέσο αντιμετώπισης της θέρμανσης του πλανήτη.

Το μόνο που μας λυπεί είναι ότι η τροπολογία που υποβάλαμε για την ένταξη του τομέα των θαλασσίων μεταφορών στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου δεν εγκρίθηκε από τον εισηγητή ή την Επιτροπή. Από τη δική μας σκοπιά, κανένας τομέας της οικονομίας δεν πρέπει να αποκλίνει από τον γενικό κανόνα, και, όπως συμβαίνει με τον τομέα των οδικών και εναερίων μεταφορών, οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να συμβάλλουν στη

μείωση των εκπομπών αερίων, μολονότι ευθύνονται μόνο για μικρό μέρος τους. Ως εκ τούτου, θα υποβάλουμε ξανά την τροπολογία μας στην Ολομέλεια.

**Jacky Hénin**, *εξ ονόματος της Ομάδας GUE/NGL. – (FR)* Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, δεν αρκούν οι απλές δηλώσεις ότι η Ένωση χρειάζεται πραγματική στρατηγική ανάπτυξης των θαλασσιών μεταφορών, διότι πρόκειται για σημαντικό ζήτημα για το μέλλον της Ένωσής μας όσον αφορά την επισιτιστική, οικονομική και πολιτική ανεξαρτησία, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.

Για να είναι αποτελεσματική η στρατηγική αυτή, πρέπει να είναι ευρεία και να καλύπτει τη ναυπηγική, τις επισκευές πλοίων, τους λιμένες, την απασχόληση και την κατάρτιση των εργαζομένων, καθώς και την ασφάλεια. Η απόρριψη της οδηγίας για την ελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών από το Κοινοβούλιο το 2006 αντιπροσωπεύει, κατά τη γνώμη μου, τον ακρογωνιαίο λίθο οιασδήποτε ευρωπαϊκής στρατηγικής για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Το Κοινοβούλιο καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει τον αγώνα της κατά των καταχρήσεων των σημαίων ευκαιρίας. Αυτό είναι θετικό, όμως πρέπει πρωτίστως να ξεκινήσει πραγματικά αυτός ο αγώνας. Τελικά, αυτό που πρέπει να καταπολεμήσουμε δεν είναι οι καταχρήσεις των σημαίων ευκαιρίας, αλλά η ίδια η ύπαρξη αυτής της πρακτικής. Διαφορετικά όλες μας οι καλές προθέσεις σχετικά με την ασφάλεια και τη δημιουργία θέσεων εργασίας είναι καταδικασμένες.

Η εξάρτηση της κρατικής ενίσχυσης του εν λόγω τομέα από την υποχρέωση τήρησης ποιοτικών κοινωνικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων και από την προώθηση της απασχόλησης και της κατάρτισης των ναυτικών από κράτη μέλη της ΕΕ είναι ένα θετικό βήμα, εφόσον οι μοναδικές πραγματικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού δεν οφείλονται στην κρατική ενίσχυση, αλλά στο κοινωνικό, μισθολογικό και περιβαλλοντικό ντάμπινγκ.

Η καλύτερη εγγύηση για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών είναι να υπάρχουν καλώς αμειβόμενα και άρτια καταρτισμένα πληρώματα που απολαμβάνουν επαρκή κοινωνική προστασία και καλές συνθήκες εργασίας.

Διαπιστώνω με χαρά ότι μιλούμε επιτέλους για την διά βίου κατάρτιση των ναυτικών και για την ενίσχυση των επαγγελματικών προσόντων και δεξιοτήτων. Τώρα πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι αυτό θα αναγνωριστεί ως δικαίωμα όλων των ναυτικών και θα το χρηματοδοτήσουν οι εργοδότες.

Επίσης, υποστηρίζω τις απαιτήσεις σχετικά με την κατασκευή των πλοίων και την ποιότητα του χάλυβα. Φυσικά, το κείμενο που μας παρουσιάστηκε μάς πηγαίνει αρκετά βήματα εμπρός, ωστόσο εξακολουθεί να περιέχει πολλές αντιφάσεις. Παραμένει δέσμιο του δόγματος του ελεύθερου και χωρίς στρεβλώσεις ανταγωνισμού. Εξακολουθεί να φέρει σε υπερβολικό βαθμό τη σφραγίδα της ομάδας πίεσης των πλοιοκτητών και των χειρότερων ακραίων φιλελεύθερων ουτοπικών σεναρίων.

Για παράδειγμα, πώς μπορεί να υποστηρίξει την απασχόληση για τους ναυτικούς της Ευρώπης, και να ζητεί ταυτόχρονα την εκπόνηση μελετών για να προσδιοριστεί σε ποιον βαθμό θα μπορούσαν να τους αντικαταστήσουν οι νέες τεχνολογίες;

Πώς μπορεί να τάσσεται υπέρ του περιορισμού των πρακτικών ντάμπινγκ, ζητώντας παράλληλα την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων που δεν έχουν καν τα ίδια δικαιώματα εντός της Ένωσης; Πώς μπορεί να δίνει έμφαση στην ασφάλεια όταν αυτό που κυριαρχεί είναι η αυτασφάλιση και όταν ορισμένοι φορείς που προσελκύονται από την οσμή του κέρδους δεν διστάζουν να μεταφέρουν αγαθά που θα μπορούσαν να αποδειχθούν εξαιρετικά επικίνδυνα για τους ανθρώπους και το περιβάλλον χωρίς να τα δηλώνουν;

Υπάρχουν ακόμα πολλά που πρέπει να γίνουν, όμως θα τα κάνουμε από κοινού, διότι μία ορθή και υψηλού επιπέδου θαλάσσια πολιτική πρέπει πρωτίστως να σέβεται και τους επίμονους άντρες και γυναίκες που συχνά διακινδυνεύουν τη ζωή τους για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες άλλων.

**Anna Rosbach**, *εξ ονόματος της Ομάδας EFD. – (DA)* Κύριε Πρόεδρε, πρόκειται για ένα φιλόδοξο έγγραφο στρατηγικής. Ωστόσο, έχω μερικές παρατηρήσεις.

Μεγαλύτερα φορτία στους μείζονες ποταμούς της ΕΕ –υπέροχα· με ποιον τρόπο λαμβάνουμε, όμως, υπόψη το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η στάθμη των υδάτων ήταν πολλές φορές υπερβολικά χαμηλή για να πλεύσει σε αυτά μία φορτηγίδα με πλήρες φορτίο; Εάν πλέουν κατά το ήμισυ φορτωμένες, το κόστος της μεταφοράς φορτίου είναι υπερβολικά υψηλό.

Έλεγχος βάσει του κινδύνου – πώς μπορούμε, όμως, τότε να ελέγξουμε εάν μία φορτηγίδα μεταφοράς άνθρακα μεταφέρει λαθραία ανθρώπους; Έλεγχος αποκλειστικά βάσει του κινδύνου δεν επαρκούν. Είναι αφελές να αναμένουμε από όλα τα ναυτικά έθνη του κόσμου να τηρούν τις υψηλές περιβαλλοντικές προδιαγραφές της ΕΕ. Αντίθετα, πολλά παλαιά πλοία από τρίτες χώρες θα επωφεληθούν οικονομικά.

Η πειρατεία – για ποιον λόγο το πρόβλημα αυτό αναφέρεται μόνο σε αφρικανικό πλαίσιο; Το πρόβλημα είναι πολύ μεγαλύτερο στα ύδατα γύρω από την Ινδονησία. Αυτό επηρεάζει και ναυτιλιακές εταιρείες της ΕΕ.

Υποχρεωτική απόρριψη – η υποχρεωτική απόρριψη θα πρέπει να αποτελέσει θεσμοθετημένη απαίτηση σε όλα τα παράκτια ύδατα πλεύσης προς αποφυγή περιβαλλοντικών καταστροφών.

Θεωρώ επίσης λυπηρό το γεγονός ότι κλείσαμε τόσο πολλούς μικρούς λιμένες. Θα έπρεπε να επενδύσουμε στην ενίσχυση των παράκτιων θαλασσίων μεταφορών, και όχι να τις αποδυναμώνουμε.

Ένα τελευταίο σημείο – μας δηλώνουν συχνά πόσο σημαντική είναι η ναυπηγική βιομηχανία για την ΕΕ. Όμως πού είναι η συζήτηση για την υπεύθυνη και φιλική για το περιβάλλον διάλυση πλοίων; Θέλουμε μήπως να συνεχίσουμε να στέλνουμε τα πλοία μας για ανεύθυνη απόσυρση στις ακτές της Ινδίας όταν δεν τα χρειαζόμαστε πια;

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Τα θέματα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας δεν μπορούν να εξεταστούν χωριστά από τα διεθνή θέματα ναυτιλίας. Η Ευρώπη είναι σημαντικός ανταγωνιστής στην αγορά των θαλασσίων μεταφορών, ειδικά όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών και εμπορευματοκιβωτίων. Η θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην παγκόσμια αγορά πρέπει να ενισχυθεί στον τομέα αυτόν.

Ενδέχεται να χρειαστεί μεγάλο χρονικό διάστημα έως ότου ικανοποιηθεί το αίτημα για τη βελτίωση της ποιότητας της κατάρτισης που παρέχεται στους ναυτικούς, καθώς και των συνθηκών ζωής και εργασίας τους τόσο εν πλω όσο και σε λιμένες και όρμους. Στον τομέα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας υπάρχει έλλειψη εργαζομένων υψηλής εξειδίκευσης, από τους ναυπηγούς έως τα σκάφη αναψυχής.

Οι επιχειρήσεις των ΗΠΑ, της Ασίας και της Μέσης Ανατολής προσφέρουν πολύ περισσότερες διευκολύνσεις από τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Υπό αυτές τις συνθήκες, οι ευρωπαίοι επαγγελματίες του κλάδου προτιμούν να εργάζονται για ναυτιλιακές εταιρείες ή πλοιοκτήτες στο Ντουμπάι ή την Κίνα, ενώ τα πληρώματα των ευρωπαϊκών πλοίων απαρτίζονται από φιλιππινέζους και ινδούς ναυτικούς. Η κατάσταση αυτή πρέπει να σταματήσει. Οι ναυτιλιακοί οργανισμοί στα κράτη μέλη πρέπει να συνεργαστούν πολύ πιο στενά για να εναρμονίσουν τα προγράμματα κατάρτισής τους και να προσφέρουν ευκαιρίες εύρεσης αμειβόμενης εργασίας και ανταλλαγής εμπειριών με ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες.

Θα ήθελα επίσης να θίξω ένα άλλο θέμα που αφορά την ασφάλεια, η οποία είναι εξαιρετικά σημαντική και εξακολουθεί να εμποδίζει την απρόσκοπτη ροή της παγκόσμιας θαλάσσιας κυκλοφορίας. Αναφέρομαι στην κατάσταση που επικρατεί στο Κέρας της Αφρικής. Επιδιοκμάζω τις δράσεις της επιχείρησης NAVFOR Atalanta, η οποία εκπληρώνει απόλυτα το καθήκον της στην περιοχή. Ωστόσο, οφείλουμε να παραδεχτούμε ότι απαιτούνται συγκεκριμένες επενδύσεις στην αμυντική βιομηχανία, προκειμένου να είμαστε σε θέση να εφοδιάσουμε τις ένοπλες δυνάμεις με πλοία και άλλα μέσα επέμβασης που είναι πολύ πιο αποτελεσματικά από αυτά που χρησιμοποιεί σήμερα το ευρωπαϊκό ναυτικό.

**Saïd El Khadraoui (S&D).** – (NL) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, κύριε Επίτροπε, συμφωνώ σε μεγάλο βαθμό με τις παρατηρήσεις του συναδέλφου μου, κ. Fleckenstein, και θα ήθελα πρώτα από όλα να ευχαριστήσω τον εισηγητή κ. van Dalen για την εξαιρετική έκθεσή του. Επικεντρώνεται σε μία σειρά σημαντικών θεμάτων, με πρώτο τη σημασία της ναυτιλίας για την οικονομία μας. Επίσης, υπογραμμίζει την ανάγκη της ανταγωνιστικότητάς μας στο πλαίσιο της παγκόσμιας αγοράς και, ως εκ τούτου, πρέπει να αποδώσουμε προσοχή στην ανταγωνιστικότητα του τομέα της ναυτιλίας μας, επιδιώκοντας, ταυτόχρονα, πιο βιώσιμες μεταφορές. Με άλλα λόγια, πρέπει να αντιδράσουμε στον κίνδυνο της μετανολόγησης. Παράλληλα, πρέπει επίσης να διασφαλίσουμε ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να αρχίσουν να εφαρμόζονται πραγματικά στους λιμένες μας οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις που έχουν δρομολογηθεί εδώ και αρκετό καιρό. Είμαι πεπεισμένος ότι θα πρέπει να επανέλθουμε αργότερα στο ζήτημα αυτό.

Υπάρχουν τρεις σημαντικοί τομείς που πρέπει να εξεταστούν. Πρώτα απ' όλα, η απασχόληση και οι συνθήκες εργασίας. Το επάγγελμα του ναυτικού πρέπει να γίνει και πάλι ελκυστικό για τους νέους, και στις μέρες μας αυτό είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιτευχθεί. Πρέπει να καταβάλουμε μεγαλύτερες προσπάθειες για τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με ευκαιρίες σταδιοδρομίας, είτε στην ξηρά είτε αλλού. Αυτά είναι τα πράγματα που πρέπει να αναπτύξουμε. Επίσης, πρέπει να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας με την επικύρωση της νομοθεσίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και με τη διενέργεια ελέγχων σε παγκόσμιο επίπεδο, και προφανώς όχι μόνο στην Ευρώπη.

Το δεύτερο ουσιαστικό σημείο –πολλοί από εσάς το αναφέρατε ήδη– είναι οι επιπτώσεις της ναυτιλίας στο περιβάλλον. Η ναυτιλία αποτελεί, αυτή καθαυτή, βιώσιμο τρόπο μεταφορών, όμως υπάρχουν, εν προκειμένω, ακόμα μεγάλα περιθώρια προόδου. Ως προς αυτό, η Ευρώπη πρέπει να διαδραματίσει ρόλο πρωτοπόρου, μεταξύ άλλων, και στις διαπραγματεύσεις εντός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Τέλος, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ασφάλεια είναι ουσιαστικής σημασίας. Η άνθηση ενός επαγγέλματος είναι δυνατή μόνο εάν το επάγγελμα αυτό μπορεί να ασκηθεί με ασφάλεια. Πρέπει να υλοποιήσουμε τη διευρυμένη τρίτη δέσμη μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια και να συνεχίσουμε να υποστηρίζουμε την αποστολή Atalanta στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, εφόσον είμαι η πρώτη ομιλήτρια της Ομάδας της Συμμαχίας Φιλελευθέρων και Δημοκρατών για την Ευρώπη, θα ήθελα να αρχίσω εκφράζοντας τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου στον κ. van Dalen. Διαπιστώσαμε όλοι την ολόθερμη αφοσίωσή του στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό κατέστη απόλυτα σαφές.

Όλοι γνωρίζουμε πόσο σημαντικός είναι αυτός ο τομέας. Τα τελευταία χρόνια, πριν από την κρίση, η θαλάσσια οικονομία συνολικά αναπτυσσόταν πολύ περισσότερο από άλλους τομείς της οικονομίας. Φυσικά, οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν μείζονα ρόλο σε αυτό και μπορεί να πει κανείς ότι οι όμιλοι ναυτιλιακών φορέων θα είναι απολύτως καίριας σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ευρώπης. Υπάρχουν επίσης προβλέψεις, σύμφωνα με τις οποίες τώρα που έχουμε εξέλθει από τη χειρότερη φάση της κρίσης, ο τομέας των μεταφορών θα αρχίσει να αναπτύσσεται εκ νέου, και τότε οι θαλάσσιες μεταφορές θα αποκτήσουν μεγαλύτερη σημασία. Το 90% των εξαγωγών και εισαγωγών μας μεταφέρεται μέσω των λιμένων. Φυσικά, εν προκειμένω είναι σημαντικό –όπως ήδη ειπώθηκε– να δοθεί η δέουσα προσοχή στη διασύνδεση των λιμένων με την ενδοχώρα με διαδρόμους και διευρωπαϊκά δίκτυα.

Χρειαζόμαστε νέο αίμα. Αν έχουμε περισσότερες μεταφορές στον θαλάσσιο τομέα, θα χρειαστούμε ασφαλώς και ανθρώπους που θα θέλουν να εργαστούν στον τομέα αυτόν. Για τον σκοπό αυτόν, απαιτείται υψηλής ποιότητας κατάρτιση που θα είναι επίσης εναρμονισμένη σε ολόκληρη την Ευρώπη, ενώ ταυτόχρονα πρέπει και να προβάλουμε τον συγκεκριμένο τομέα. Οι νέοι πρέπει απλώς να δουν ποιες μελλοντικές προοπτικές τους παρέχονται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Θέλουμε καλές συνθήκες εργασίας – αυτό είναι επίσης ένα θέμα που μπορούμε και θέλουμε να εναρμονίσουμε σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Η περιβαλλοντική πτυχή αναφέρθηκε ήδη. Η ναυσιπλοία είναι πολύ φιλική για το περιβάλλον, ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Υπάρχει ακόμα μεγάλο περιθώριο βελτίωσης όσον αφορά τα οξείδια του αζώτου και τις εκπομπές θείου. Εδώ πρέπει να επιτελεστεί έργο τόσο στον ίδιο τον τομέα όσο και γενικά στην Ευρώπη διότι, όπως αναφέρθηκε ήδη, αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό λόγω του μεγάλου διεθνούς ανταγωνισμού που υπάρχει στις θαλάσσιες μεταφορές. Εν προκειμένω, ο ρόλος μας στην Ευρώπη είναι μάλλον ηγετικός, όμως πρέπει να εξασφαλίσουμε και ότι θα τον διατηρήσουμε. Σε επιμέρους περιπτώσεις ίσως χρειαστούμε για αυτό και κρατική ενίσχυση. Πρέπει να διασφαλίσουμε ότι θα συνεργαστούμε για την περαιτέρω ανάπτυξη του εν λόγω τομέα.

Για να συνοψίσω: οι θαλάσσιες μεταφορές είναι οπωσδήποτε ένας τομέας του μέλλοντος, και, για τον λόγο αυτόν, είναι θετική η ανάπτυξη μακροπρόθεσμης στρατηγικής.

**Dominique Riquet (PPE).** – (FR) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, είναι ζωτικής σημασίας να ασκήσουμε μία ευρωπαϊκή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές που θα είναι φιλόδοξη και θα έχει μακροπρόθεσμο προσανατολισμό. Πρέπει να λαμβάνει υπόψη παράγοντες που είναι χαρακτηριστικοί για τον τομέα αυτόν και να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι από πολλές απόψεις ένας στρατηγικός τομέας για την Ευρωπαϊκή Ένωση, πρωτίστως λόγω του ρόλου που διαδραματίζει στην ανάπτυξη και την απασχόληση, της διεθνούς του διάστασης, της περιβαλλοντικής του πτυχής και της πτυχής της αειφόρου ανάπτυξης. Αναφέρθηκε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι το όχημα του 80% του παγκοσμίου εμπορίου. Η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η έκθεση του κ. van Dalen μάς υποδεικνύουν την οδό που πρέπει να ακολουθήσουμε, καθορίζουν στρατηγικούς στόχους και επισημαίνουν κύριους τομείς δράσης για την πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα ήθελα να υπογραμμίσω προσωπικά ορισμένα σημεία που προωθήσαμε με τη συνάδελφό μου, κ. Vlasto, στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, τα οποία είναι τα εξής: η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να δράσει για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των θαλασσιών μεταφορών, και τούτο περιλαμβάνει συγκεκριμένα τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και των ευκαιριών σταδιοδρομίας στον κλάδο, χωρίς να αποσυνδέεται ο στόχος της ανταγωνιστικότητας από εκείνους της βιώσιμης ανάπτυξης, του θεμιτού ανταγωνισμού και της ασφάλειας. Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές πτυχές, η πολιτική της ΕΕ πρέπει να προωθήσει την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους και την καθιέρωση περιοχών ελέγχου των εκπομπών. Τέλος, ενόψει της αύξησης των επιπέδων της θαλάσσιας κυκλοφορίας, πρέπει να προαγάγουμε επενδύσεις με στόχο τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση του δυναμικού των υποδομών των λιμένων μας.

Είναι σημαντικό να μοιραστεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το όραμά του για την κοινοτική πολιτική των θαλασσιών μεταφορών από τώρα μέχρι το 2018. Ελπίζω ότι η εξαιρετική έκθεση του κ. van Dalen, που έτυχε μεγάλης υποστήριξης

στην Επιτροπή, θα τύχει εξίσου μεγάλης υποστήριξης από το Κοινοβούλιο, πράγμα που θα μας προσφέρει ισχυρή βάση για μελλοντικές διαπραγματεύσεις.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Οι θαλάσσιες μεταφορές αποκτούν εξαιρετική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Έχοντας κατά νου ότι ο τομέας της ναυτιλίας αντιμετωπίζει ανταγωνισμό όχι μόνο σε κοινοτικό επίπεδο, αλλά ειδικά σε παγκόσμια κλίμακα, θα πρέπει να υπογραμμίσουμε τη σημασία της αύξησης της αναλογίας των θαλασσίων μεταφορών ως μέρους της όλης μεταφορικής μας δραστηριότητας, τόσο εντός της Ένωσης όσο και, ιδίως, έξω από αυτήν. Θα πρέπει ωστόσο να υπογραμμίσουμε ότι υπάρχουν ακόμα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη μαύρη ή γκριζα λίστα του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ζητούμε από τα κράτη μέλη και τους πλοιοκτήτες να προσπαθήσουν να κατακτήσουν μία θέση στη λευκή λίστα του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού.

Επιπροσθέτως, δεδομένων των θαλασσίων δυστυχημάτων των τελευταίων ετών, πιστεύω ότι πρέπει να συσταθούν ευρωπαϊκά κέντρα επέμβασης για τα θαλάσσια δυστυχήματα σε κάθε κράτος μέλος που έχει πρόσβαση στη θάλασσα.

Κύριε Επίτροπε, θα ήθελα να εκμεταλλευτώ αυτή την ευκαιρία και αυτή τη συζήτηση για να επαναλάβω το αίτημά μου προς την Επιτροπή να αξιοποιήσει στον μέγιστο δυνατό βαθμό την άμεση πρόσβαση της ΕΕ στη Μαύρη Θάλασσα, μία περιοχή ιδιαίτερης γεωστρατηγικής σημασίας. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα πρέπει να δρομολογήσει προσκλήσεις υποβολής προσφορών για τη δημιουργία θαλασσίων διαδρόμων στη Μαύρη Θάλασσα, όπως έκανε και στην περίπτωση των άλλων ευρωπαϊκών θαλασσών. Η σύνδεση των λιμένων του Ρότερνταμ και της Κωσταντζας, μέσω του διαδρόμου του Ρήνου, του καναλιού του Μαιν και του ποταμού Δούναβη, μειώνει την απόσταση μεταξύ της Βόρειας Θάλασσας και της Μαύρης Θάλασσας κατά 4.000 χιλιόμετρα. Για τον λόγο αυτόν, πιστεύω ότι αυτό είναι ζωτικής σημασίας και ζητώ από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επισπεύσουν την υλοποίηση του έργου προτεραιότητας 18.

Μολονότι οι μεταφορές με πλοία προκαλούν μικρότερη ρύπανση, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε να συμπεριληφθούν οι μεταφορές με πλοίο στο σύστημα εμπορίας πιστοποιητικών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες, ιδίως στο πλαίσιο της σημερινής οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης. Επί του παρόντος, οι εκπρόσωποι των ναυπηγείων δεν μπορούν να βρουν μία λύση για να ξεπεράσουν τη σημερινή οικονομική κρίση.

Ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός τομέας αντιμετωπίζει διαρκώς αυξανόμενη έλλειψη εξειδικευμένων ναυτικών. Η κοινωνική πτυχή και οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση συνδέονται στενά με την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου. Θεωρώ ότι απαιτούνται μέτρα που θα διευκολύνουν την κινητικότητα των εργαζομένων στον κλάδο αυτόν χωρίς αδικαιολόγητους φραγμούς και περιορισμούς.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να συγχαρώ ιδιαίτερος τον κ. van Dalen, καθώς και τον συνάδελφό μου, κ. Fleckenstein, για αυτήν την εξαιρετική πρωτοβουλία που προάγει τη φιλοδοξία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για μία θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης· θέλω δε επίσης να τους ευχαριστήσω, διότι υιοθέτησαν γενναϊόδωρα μεγάλο μέρος των προτάσεων μου.

Η τελική έκθεση περιλαμβάνει σημαντικές πτυχές, όπως την ενίσχυση της προσαρμογής των λιμένων και των πλοίων στις ανάγκες των ανθρώπων με μειωμένη κινητικότητα και το αίτημα επικύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ του 2006, και ζητεί επιπλέον από τον κλάδο να ενσωματώσει τη Σύμβαση στις πρακτικές του. Μία άλλη σημαντική πτυχή είναι η επέκταση των προτάσεων επαγγελματικής κατάρτισης, ώστε να συμπεριλάβει τους ναυτικούς σε όλα τα επίπεδα, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η υποβάθμιση και η εκμετάλλευσή τους.

Προτείνει επίσης να αναληφθεί ηγετικός ρόλος στην καταπολέμηση της ρύπανσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, αναφορικά με εναλλακτικές λύσεις για τα καύσιμα των πλοίων και τη μείωση του θείου των εκπομπών, και προτείνει να γίνει αυτό με τη χρησιμοποίηση έξυπνων συστημάτων μεταφορών όπως το δορυφορικό σύστημα Galileo.

Η έκθεση προτείνει επίσης να αναγνωριστεί η εντατικοποίηση της καταπολέμησης της πειρατείας από την Ευρώπη και να υποστηριχθεί η αυξανόμενη αποτελεσματικότητα της επιχείρησης Atalanta, καθώς και η ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας του σχεδιασμού των πλοίων, προκειμένου να προσαρμοστούν στα ανώτατα πρότυπα ως προς την προσβασιμότητα και την ασφάλεια.

Τέλος, επιδοκιμάζω ιδιαίτερα την αναγνώριση του ρόλου των λιμένων στα νέα διευρωπαϊκά δίκτυα, συμπεριλαμβανομένης της καίριας σύνδεσής τους με παραλιμένιους τερματικούς σταθμούς και κέντρα εφοδιαστικής.

**Γεώργιος Παπανικολάου (PPE).** - Κύριε Πρόεδρε, πράγματι είναι εξαιρετικά φιλόδοξη η στρατηγική που συζητάμε σήμερα και, όσον αφορά τις βασικές κατευθύνσεις, έχω πλήρως καλυφθεί από την εισήγηση του κ. Κουμουτσάκου που είναι και ο εισηγητής της δικής μας πολιτικής ομάδας.

Επιτρέψτε μου όμως να κάνω μια παρατήρηση και ως μέλος της Επιτροπής LIBE σε σχέση με την πολύ ενδιαφέρουσα και πρωτοποριακή πρωτοβουλία για τη δημιουργία ενός δικτύου θαλάσσιας παρακολούθησης με την επωνυμία e-maritime. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το κείμενο της Επιτροπής, προβλέπεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης πληροφοριών το οποίο θα δώσει τη δυνατότητα αναγνώρισης, παρακολούθησης, εντοπισμού και αναφοράς όλων των πλοίων που βρίσκονται στη θάλασσα καθώς και των φορτίων τους.

Παρόμοιες, όμως, ηλεκτρονικές δράσεις παρακολούθησης –δεν ξέρω αν είναι λιγότερο ή περισσότερο αναπτυγμένες– αναλαμβάνουν και οι δυνάμεις της Frontex, στο πλαίσιο της καταπολέμησης της λαθρομετανάστευσης. Θέλω λοιπόν να ερωτήσω, κατά πόσον το λαμβάνουμε αυτό υπόψη μας, εάν πρέπει να διευκρινίσει κάτι η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της, εάν πρέπει να υπάρχουν συγκεκριμένες, διαφορετικές αρμοδιότητες σε κάθε φορέα, ή μήπως πρέπει αυτές οι πληροφορίες να συγκεραστούν ούτως ώστε να έχουμε καλύτερο αποτέλεσμα και για τις δύο κατευθύνσεις.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να συζητήσω δύο ζητήματα που εδίγησαν, αλλά δεν αναλύθηκαν από τον εισηγητή.

Το πρώτο είναι η πειρατεία, οι συστάσεις για την οποία είναι όλες καλές, αλλά αναγκαστικά γενικές. Ίσως η πείρα μας βάσει των διδαγμάτων που αποκομίσαμε από την επιχείρηση *Atalanta* να μπορεί να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να συμβάλουμε περαιτέρω στους κανόνες αυτοπροστασίας που συνιστά ο ΔΝΟ, δεδομένου ότι η πειρατεία ενδέχεται να επεκταθεί, και η Ένωσή μας δεν μπορεί να πολλαπλασιάσει αυτήν τη μορφή προστασίας καλύπτοντας ολόκληρο τον θαλάσσιο χώρο που χρησιμοποιείται από τα εμπορικά πλοία της ΕΕ.

Το δεύτερο θέμα είναι η ανάγκη μίας καλύτερα ανεπτυγμένης σύνδεσης μεταξύ των τομέων των θαλασσιών και των εσωτερικών πλωτών οδών, δεδομένου ότι η δραστηριότητα στους τομείς αυτούς είναι πολύπλοκη. Αυτό φαίνεται, για παράδειγμα, στη διασύνδεση μεταξύ οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών παραγόντων στην περίπτωση του ποταμού Δούναβη και της Μαύρης Θάλασσας.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Το πρώτο ερώτημα αφορά μία έκθεση που ζητούμε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την αποτελεσματικότητα του προγράμματος *Marco Polo*. Το δεύτερο ερώτημα αφορά τη δυνατότητα ή μάλλον τις μελλοντικές νομοθετικές προτάσεις για τη διεύρυνση του ρόλου των θαλασσιών λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην παγκόσμια θαλάσσια εφοδιαστική.

**Γεώργιος Κουμουτσάκος (PPE).** - Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για να διευκρινίσω ότι στην αρχική μου εισήγησή έκανα μια παράλειψη και είναι κάτι που δεν ακούστηκε επίσης και από άλλους συναδέλφους εδώ. Θα ήθελα συγκεκριμένα να αναφερθώ στον ρόλο της EMSA (European Maritime Safety Agency) –είχαμε την ευκαιρία με άλλους συναδέλφους να την επισκεφθούμε πρόσφατα– η οποία κάνει ένα σπουδαίο έργο, πολύ χρήσιμο για την ανάπτυξη της στρατηγικής των θαλασσιών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χρειάζεται την υποστήριξή μας και πιστεύω ότι τα στοιχεία και οι τεχνικές δυνατότητες που έχει, όχι μόνο βοηθούν τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης, αλλά μπορούν να βοηθήσουν και σε άλλους τομείς όπως πριν λίγο ειπώθηκε, και κυρίως όσον αφορά π.χ. τα στοιχεία που μπορεί να αξιολογήσει και να χρησιμοποιήσει και η Frontex.

Ειλικρινά, και κλείνω με αυτό, η EMSA πραγματοποιεί ένα σημαντικό έργο το οποίο πρέπει να γνωρίζουμε και να το λαμβάνουμε υπόψη μας όταν μιλάμε και για τη θαλάσσια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, η συζήτηση αυτή ήταν συναρπαστική και ενισχύει οπωσδήποτε την εξαίρετη έκθεση του κ. van Dalen. Θεωρώ ότι είναι άρτια, διότι δεν υπάρχει πιο δύσκολο έργο από τη σύνταξη μίας έκθεσης για τη στρατηγική γενικότερα, δεδομένου ότι η στρατηγική είναι ένα μέσο που έχει μεν πραγματικά πιο μακροπρόθεσμη οπτική, ταυτόχρονα, όμως, πρέπει να επικεντρώνεται σε κύρια σημεία.

Επί του παρόντος, εργαζόμαστε στην Επιτροπή για την προετοιμασία ενός αναλυτικού οδικού χάρτη για την εφαρμογή. Ενδέχεται να δημοσιευθεί πριν από το καλοκαίρι. Θα ήθελα να αναφερθώ σε τρία συγκεκριμένα θέματα. Το ένα αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές για την κρατική ενίσχυση των λιμένων. Αυτό συζητείται στη ΓΔ Ανταγωνισμού της Επιτροπής και με έναν πρώην αρμόδιο Επίτροπο σε θέματα ανταγωνισμού, και θα ήθελαν πραγματικά να συνεργαστούμε συντονισμένα ως Επιτροπή, άρα αυτό θα απαιτήσει κάποιο χρόνο. Δεν μπορώ να δώσω ακριβή χρονοδιαγράμματα, πάντως εργαζόμαστε πάνω σε αυτό.

Σχετικά με το ζήτημα του *Marco Polo*, έχουμε συζητήσει τα θέματα που αφορούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, και, επομένως, αυτή η συζήτηση θα σχετίζεται με το εν λόγω ζήτημα.

Σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες, σε αυτήν τη φάση δεν έχουμε καμία νομοθεσία εν εξέλιξη.

Τέλος, σας ευχαριστώ και πάλι, κύριε Πρόεδρε και αξιότιμοι βουλευτές, για την παρούσα συζήτηση. Ήταν πραγματικά εξαιρετικά επωφελής για την Επιτροπή.

**Peter van Dalen**, εισηγητής. – (NL) Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ, και ευχαριστώ όλους τους βουλευτές. Θεωρώ ότι αυτή η έκθεση είναι ένα καλό παράδειγμα εποικοδομητικής συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων ομάδων.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε τρία καίρια σημεία που έθιξαν ήδη ορισμένοι από εσάς. Πρώτα απ' όλα, το περιβάλλον, το οποίο είναι ζωτικής σημασίας. Οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων μας χρήζουν μείζονος βελτίωσης, και στην έκθεσή μου παρουσιάζω μία σειρά δυνατοτήτων σε σχέση με αυτό, συγκεκριμένα την καθιέρωση φόρου επί των καυσίμων των πλοίων, τα οποία δεν είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Αναρωτιέμαι αν υπάρχει πιθανότητα να επανεξετάσει την ιδέα αυτήν η Επιτροπή.

Τέλος, η έννοια των «πράσινων λιμένων», όπως τους ονόμασαν ορισμένοι συνάδελφοι. Σε έναν πράσινο λιμένα, ένα φιλικό προς το περιβάλλον πλοίο θα αντιμετωπιστεί με μεγαλύτερη ταχύτητα και θα πρέπει επίσης να καταβάλει μικρότερα λιμενικά τέλη. Μία τέτοια προσέγγιση συνιστά ανταμοιβή χρηστής περιβαλλοντικής συμπεριφοράς. Με τον τρόπο αυτόν συνδυάζονται στην πραγματικότητα κίνητρα και αντικίνητρα σε ένα σύστημα. Αν έχει κανείς ένα καλό περιβαλλοντικό ιστορικό, ανταμείβεται, και αν δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις, τότε σύντομα καταλήγει με άδειο πορτοφόλι. Υποστηρίζω θερμά ένα τέτοιο σύστημα.

Όσον αφορά την ασφάλεια, ένα μέλος του Σώματος είπε πως τα κράτη μέλη πρέπει να υλοποιήσουν πολύ σύντομα την τρίτη δέσμη μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια. Αυτό είναι αναγκαίο. Η κ. Tiscău αναφέρθηκε στο μνημόνιο συνεννόησης του Παρισιού. Έχετε απόλυτο δίκαιο. Η επιθεώρηση στρέφεται πλέον προς την κατεύθυνση μίας επιθεώρησης βασισμένης στους κινδύνους, πράγμα πολύ καλύτερο από το σταθερό ποσοστό. Αυτό δίνει τεράστια ώθηση στην επιθεώρηση και η καλή συμπεριφορά ανταμείβεται. Τα πλοία πρέπει δηλαδή να επιδεικνύουν χρηστή συμπεριφορά. Η Σλοβακία εξακολουθεί να μην βρίσκεται ακόμα στη λευκή λίστα, και πρέπει να καταβάλει εν προκειμένω μεγαλύτερη προσπάθεια.

Έδωσα ιδιαίτερη έμφαση στην κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων. Γνωρίζουμε ότι σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η συντήρηση γρήγορα παραμελείται. Ασφαλώς δεν μπορούμε να το επιτρέψουμε αυτό, και ειδικά οι νηογνώμονες αντιμετωπίζουν σήμερα μεγάλες απαιτήσεις.

Προσφέρουμε την πλήρη υποστήριξή μας στην αποστολή Atalanta κατά της πειρατείας. Είναι μία άρτια αποστολή και αποδείχθηκε ήδη επιτυχημένη. Μόλις την προηγούμενη εβδομάδα, μία φρεγάτα του ολλανδικού ναυτικού βοήθησε στην απελευθέρωση ενός γερμανικού εμπορικού πλοίου. Η συνεργασία αυτού του είδους μου φαίνεται ιδανική. Σε αυτήν τη συγκεκριμένη περίπτωση, όλοι οι πλοιοκτήτες έπρεπε να συνεργαστούν και να σχηματίσουν νηοπομπή, διότι κανείς τους δεν μπορούσε να ενεργήσει μόνος του.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Επίτροπο και την Επιτροπή, και προσβλέπουμε στη μετατροπή της παρούσας έκθεσης σε οδικό χάρτη.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί σε δύο εβδομάδες, κατά την περίοδο συνόδου στις Βρυξέλλες.

#### **Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Sergio Berlato (PPE)**, γραπτώς. – (IT) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, ο τομέας των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην παγκοσμιοποιημένη αγορά. Η σημασία του βασίζεται σε ένα καίριο στατιστικό στοιχείο: το 41% του παγκόσμιου στόλου διοικείται από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ωστόσο, μετά την αύξηση της κρατικής ενίσχυσης στους τομείς των θαλασσιών μεταφορών τρίτων χωρών, ασκούνται εντεινόμενες πιέσεις στην ανταγωνιστική θέση του ευρωπαϊκού στόλου. Για τον λόγο αυτόν, καλώ την Επιτροπή να παρουσιάσει σύντομα τους νέους κανόνες για την κρατική ενίσχυση, προκειμένου να αναπτυχθούν δίκαιοι όροι στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες, εκτιμάται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στα κράτη μέλη θα αυξηθούν από 3,08 δισ. τόνους το 2006 σε 5,3 δισ. τόνους το 2018. Ως εκ τούτου, συμφωνώ με το περιεχόμενο της εν λόγω έκθεσης. Συμφωνώ δηλαδή ότι η ανάπτυξη του δυναμικού της υποδομής των ευρωπαϊκών λιμένων αποτελεί προτεραιότητα προκειμένου να διατηρηθεί η ανάπτυξη του τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

Τέλος, πιστεύω ότι τα θαλάσσια επαγγέλματα πρέπει να προβληθούν περισσότερο στους νέους ευρωπαίους πολίτες με τη βοήθεια της κατάλληλης ενημέρωσης, που φαίνεται να λείπει σήμερα. Κατά τη γνώμη μου, η αυξανόμενη έλλειψη επαγγελματιών στον τομέα των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών μπορεί πράγματι να τον αποδυναμώσει με την πάροδο του χρόνου.

**Danuta Jazłowiecka (PPE), γραπτώς. – (PL)** Κυρίες και κύριοι, μια ματιά στην κατάσταση των θαλασσίων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να οδηγήσει σε αμφίσημα συμπεράσματα. Από τη μία πλευρά, τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, αποδεικνύουν ότι οι σημαίες των κρατών μελών κατέχουν μεγάλο μερίδιο των μεταφορών τόσο παγκοσμίως όσο και εντός της Ένωσης. Αυτό υπογραμμίζει τη σημασία της Κοινότητας στην εφαρμογή νέων τεχνολογιών και συστημάτων οργάνωσης, ιδίως εκείνων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και βελτιώσεις στις συνθήκες διαβίωσης των πληρωμάτων. Από την άλλη πλευρά, όμως, παρατηρείται εντεινόμενος ανταγωνισμός εκ μέρους τρίτων χωρών, ιδίως δε λόγω των αποκαλούμενων «σημαίων ευκαιρίας». Αξιοσημείωτος είναι επίσης ο αυξανόμενος διαταγμός των νέων ανθρώπων να εργαστούν σε αυτόν τον αναμφίβολα δύσκολο τομέα. Συνοπτικά, η σημερινή κατάσταση της αγοράς των θαλασσίων μεταφορών στην ΕΕ δεν είναι κακή, αλλά οι προοπτικές δεν μας εμπνέουν ιδιαίτερη αισιοδοξία. Ωστόσο, για εμένα προσωπικά, αποτελούν προτεραιότητα τα μέτρα που θα βοηθήσουν την εσωτερική ναυτιλία και θα εξασφαλίσουν καλύτερες συνδέσεις μεταξύ θαλασσίων και χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών. Εκπροσωπώ την περιφέρεια της άνω λεκάνης του ποταμού Oder, και μπορώ να διαπιστώσω την ελάχιστη αξιοποίηση του δυναμικού των λιμένων του ποταμού στην περιοχή αυτήν, ιδίως ως οδού μεταφοράς που συνδέει περιοχές της ενδοχώρας της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Πολωνίας και της Γερμανίας με τον θαλάσσιο λιμένα του Szczecin. Πρέπει να έχουμε στον νου μας και αυτή την πτυχή στο πλαίσιο των θαλασσίων μεταφορών της ΕΕ, προκειμένου τα μέτρα που λαμβάνονται στο πλαίσιο της υπό συζήτηση πολιτικής να συνεισφέρουν στην ανάπτυξη ολόκληρης της Κοινότητας και όχι μόνο των παράκτιων περιοχών.

**Vilja Savisaar (ALDE), γραπτώς. – (ET)** Κύριε Πρόεδρε, κ. van Dalen, κυρίες και κύριοι, το 41% του παγκόσμιου στόλου ανήκει στην Ευρώπη, δυστυχώς όμως μερικές άλλες χώρες υποστηρίζουν περισσότερο τους στόλους και τους πλοιοκτήτες τους από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή επιβάλλουν λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια και με τη συμβατότητα των πλοίων με το περιβάλλον.

Η Ευρώπη πρέπει να εξασφαλίσει καλύτερους όρους εργασίας για τους ναυτικούς της, την ασφάλεια των πλοίων της και τη βελτίωση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για να γίνει αυτό, πρέπει να απαιτήσουμε από τα κράτη μέλη, ή ίσως να τα ενθαρρύνουμε, να υποστηρίξουν τον τομέα της ναυτιλίας τους ή να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που εμφανίζονται στο νηολόγιο της κάθε χώρας τηρούν τη σύμβαση που επικυρώθηκε και τις διεθνείς απαιτήσεις. Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πιο φιλικές προς το περιβάλλον από τις οδικές ή τις εναέριες μεταφορές, είναι δυνατό να μειωθεί ακόμα περισσότερο η σχετική ρύπανση.

Ελπίζω ότι η υποβολή αυτής της πρότασης για αλλαγή θα καταστήσει πιο αποτελεσματικές και λιγότερο ρυπογόνες τις μελλοντικές διαδικασίες κατάπλου, πράγμα που ασφαλώς θα διευκολυνθεί από διαδικασίες απαλλαγμένες από έγγραφα και από την ευρύτερη χρήση έξυπνων συστημάτων μεταφορών. Ωστόσο, ο κύριος στόχος των έξυπνων συστημάτων μεταφοράς δεν είναι η μείωση της ρύπανσης, αλλά η αύξηση της αποδοτικότητας και η εξασφάλιση καλύτερου ανταγωνισμού.

Η ασφάλεια του τομέα της ναυτιλίας έχει μεγάλη σημασία. Πρέπει να κάνουμε τα πάντα για να εξασφαλίσουμε την ασφάλεια των ναυτικών, των επιβατών, των πλοίων και των αγαθών, ταυτόχρονα όμως δεν είναι δυνατό να λύσουμε το πρόβλημα αυτό εδελουφλώντας. Πρέπει να εξετάσουμε με ευρύτερο πνεύμα την κατάσταση και να βρούμε μία λύση για τα προβλήματα που υπάρχουν στον τομέα αυτόν.

Εν ολίγοις, θα έλεγα ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι πολύ σημαντικό μέρος της οικονομίας και της καθημερινότητας πολλών Ευρωπαίων. Επομένως, πρέπει να κάνουμε τα πάντα για να εξασφαλίσουμε την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα αυτού του κλάδου, χωρίς να λησμονούμε τους περιβαλλοντικούς και ανθρώπινους παράγοντες.

## 21. Europeana - τα επόμενα βήματα (συνοπτική παρουσίαση)

**Πρόεδρος. –** Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη σύντομη παρουσίαση της έκθεσης (A7-0028/2010) της Helga Trüpel, εξ ονόματος της Επιτροπής Πολιτισμού και Παιδείας, σχετικά με την Europeana - τα επόμενα βήματα (COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)).

**Helga Trüpel, εισηγήτρια. – (DE)** Κύριε Πρόεδρε, κυρία Kroes, η Europeana θα είναι το μεγαλύτερο ψηφιακό πολιτιστικό σχέδιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τι σημαίνει Europeana; Πρόκειται για μία ψηφιακή βιβλιοθήκη, ένα ψηφιακό μουσείο και ένα ψηφιακό αρχείο της ευρωπαϊκής πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Πρόθεση είναι να δοθεί σε όλους τους πολίτες πρόσβαση σε αυτούς τους ψηφιακούς πόρους, όχι μόνο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά σε ολόκληρο τον κόσμο. Το σχέδιο Europeana ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 2008 και στη δημιουργία του συνεισέφεραν 1.000 πολιτιστικά ιδρύματα. Διατηρεί συνεργασία με 150 οργανώσεις. Μέχρι στιγμής, έχουν ψηφιοποιηθεί περίπου 6 εκατομμύρια έργα της ευρωπαϊκής μας πολιτιστικής κληρονομιάς. Τα ψηφιοποιημένα έργα αναμένεται να φθάσουν τα 10 εκατομμύρια έως τον Ιούνιο του 2010, ενώ έως το 2015, προβλέπεται ότι θα αγγίξουν τον αριθμό των 15 εκατομμυρίων.



Όπως βλέπετε, πρόκειται για ένα πολύ φιλόδοξο εγχείρημα που είναι πολύ σημαντικό για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μέχρι σήμερα χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα eContentplus και από τα κράτη μέλη. Ωστόσο, ο ρυθμός της ψηφιοποίησης παρουσιάζει προς το παρόν μεγάλες αποκλίσεις στα επιμέρους κράτη μέλη. Η Γαλλία προηγείται με ποσοστό μεγαλύτερο του 40%, η Γερμανία φθάνει περίπου στο 16%, αλλά πολλά άλλα κράτη μέλη υπολείπονται σημαντικά, και σας υπενθυμίζω ότι αυτό υποτιθεται ότι θα είναι η κοινή εμβληματική πρωτοβουλία της ευρωπαϊκής μας ψηφιακής πολιτικής για τον πολιτισμό.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να καταλάβουμε ότι είναι ένα δημόσιο πολιτιστικό ίδρυμα και ότι για ευνόητους λόγους, σκοπός είναι να αποτελέσει ισχυρό ανταγωνισμό για τον νομικό διακανονισμό του Google Book Search, διότι δεν θέλουμε να εμπιστευτούμε έτσι απλά την ευρωπαϊκή μας κληρονομιά σε ένα μονοπώλιο. Θέλουμε έναν δημόσιο πόρο, κατά τη βέλτιστη ευρωπαϊκή έννοια, για την ευρωπαϊκή πολιτιστική μας κληρονομιά. Επίσης, θέλουμε να διατηρήσουμε δημόσια επιρροή, διότι αυτό σημαίνει ότι και οι πολίτες της Ευρώπης μπορούν να έχουν αληθινή πολιτική επιρροή.

Δεν υπάρχει πρόβλημα σχετικά με τα έργα που δεν υπόκεινται πια σε δικαιώματα δημιουργού ή αποτελούν υλικό κοινής χρήσης. Το θέμα είναι πολύ πιο σύνθετο όταν πρόκειται για ορφανά έργα, δηλαδή έργα που δεν έχουν απαλλαγεί από τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, αλλά είναι πολύ δύσκολο να βρεθούν οι νόμιμοι δικαιούχοι. Και πάλι, τα πράγματα διαφοροποιούνται όταν πρόκειται για έργα που προστατεύονται από δικαιώματα δημιουργού. Αν αναμένεται η Europeana να περιλαμβάνει κάποτε και έργα που προστατεύονται από δικαιώματα δημιουργού, θα πρέπει να υπάρχει κάποιο αντίτιμο για την τηλεφόρτωση από ιδιώτες, διότι, διαφορετικά, θα καταστρέψουμε την πολιτισμική προστιθέμενη αξία μας στις πολιτιστικές αγορές.

Ως εκ τούτου, αυτό που θέλω να επιτύχω από πολιτική άποψη είναι καταρχάς ταχεία και αποτελεσματική ψηφιοποίηση, διατηρώντας ταυτόχρονα τα πνευματικά δικαιώματα, διότι αυτός είναι ο μόνος τρόπος για να μπορέσουμε να διατηρήσουμε την πολιτισμική πολυμορφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χρειαζόμαστε, συνεπώς, συναινετικές λύσεις για τα ορφανά έργα και πολύ συστηματική αναζήτηση για την ανεύρεση των νόμιμων κατόχων των πνευματικών δικαιωμάτων. Από πολιτική σκοπιά, και κατά τη δική μου άποψη, το απολύτως καίριο ζήτημα τώρα που συζητούμε τη στρατηγική μετά τη Λισαβόνα, ήτοι τη στρατηγική ΕΕ 2020, και που το ζητούμενο είναι ο εκσυγχρονισμός της οικονομίας μας, η ανάπτυξη της ψηφιακής κοινωνίας, της κοινωνίας που βασίζεται στη γνώση και της πολιτισμικής πολυμορφίας, είναι ότι η Europeana πρέπει να χρηματοδοτηθεί επίσης εν μέρει από αυτό το πρόγραμμα για την ΕΕ το 2020, φυσικά με τη συμμετοχή των κρατών μελών. Πρέπει να είναι ένα κοινό ευρωπαϊκό σχέδιο. Επομένως, χρειαζόμαστε και μία εκστρατεία «join Europeana» (εκστρατεία συμμετοχής στην Europeana) προς ανεύρεση, όπως ελπίζω, περισσότερων ιδιωτών χορηγών. Πρέπει ωστόσο να διασαφηνίσουμε ότι πρέπει να καταστήσουμε ευρύτερα γνωστή την ύπαρξη αυτού του πόρου στους πολίτες μας, ιδίως δε στους νέους. Πολλοί άνθρωποι δεν γνωρίζουν καν ακόμα ότι υπάρχει. Αυτό είναι το μεγάλο καθήκον που πρέπει τώρα να αντιμετωπίσουμε μαζί.

**Piotr Borys (PPE).** – (PL) Κύριε Πρόεδρε, η Europeana είναι ένα εγχείρημα κρίσιμης σημασίας που μπορεί να καταστήσει την πολιτιστική κληρονομιά της Ευρώπης διαθέσιμη σε ολόκληρο τον κόσμο. Όπως όλοι γνωρίζουμε, δεν είναι μόνο μία βιβλιοθήκη, διότι αποτελεί και εικονικό μουσείο και αρχείο. Θα ήθελα να μπορούσε να πει έκαστος εξ ημών στην παρούσα Αίθουσα ότι τα έργα μεγάλων εθνικών δημιουργών, όπως στη δική μου περίπτωση ο Chopin, η Marie Curie το γένος Skłodowska ή Słowacki, θα μπορούσαν να διατεθούν στο Διαδίκτυο. Θα ήθελα να αναφέρω τρεις κεντρικούς παράγοντες. Πρώτον, στην περίπτωση της Europeana δεν μπορούμε να επιτρέψουμε εκπτώσεις ως προς την ποιότητα. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να το προσέξουμε κατά την υλοποίηση αυτού του σχεδίου. Δεύτερον, χρειάζεται λύση για το θέμα των πνευματικών δικαιωμάτων των ορφανών και των εξαντλημένων έργων. Τρίτον, θέλω να απευθύνω μία παράκληση στην κ. Kroes: να επισπεύσει την ψηφιοποίηση στα κράτη μέλη, αν θέλουμε να είμαστε υπερήφανοι στο μέλλον για αυτό το μεγάλο εμβληματικό εγχείρημα.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την κ. Trüpel για την εξαίρετη έκθεσή της.

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Ως συντάκτης γνωμοδότησης της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας για την έκθεση «σχετικά με την Europeana – τα επόμενα βήματα», επικροτώ την περάτωση αυτής της έκθεσης, και ελπίζω ότι οι συστάσεις της θα εγκριθούν από την Επιτροπή. Κατά τις μέχρι τώρα συζητήσεις για το θέμα αυτό, συζητήθηκε μεγάλη ομάδα θεμάτων, όπως η δομή της τεχνολογίας των πληροφοριών, η διαχείριση του ιστοτόπου Europeana, η ελεύθερη πρόσβαση στις πληροφορίες της βιβλιοθήκης, η ανάγκη τυποποίησης της διαδικασίας ψηφιοποίησης και το πρόβλημα της κάλυψης του ιστοτόπου από τα μέσα ενημέρωσης. Ορισμένα από τα θέματα αυτά περιλαμβάνονται στην έκθεση. Αυτό με κάνει να ελπίζω ότι καταφέραμε να επιτύχουμε μία έκθεση που εξαντλεί το θέμα.

Ωστόσο, ελπίζω ότι στο μέλλον θα συνεχιστεί η συζήτηση για ορισμένες πτυχές όπως η διαχείριση του δικτυακού τόπου, οι μέθοδοι χρηματοδότησης και, πρωτίστως, η οργάνωση του δικτυακού τόπου με τη μορφή ενιαίας βάσης

δεδομένων, και όχι με τη μορφή διαδικτυακής πύλης. Ελπίζω ότι οι συστάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου μαζί με τους προβληματισμούς της Επιτροπής για τα προαναφερθέντα θέματα θα μετασχηματιστούν σε ένα επιτυχές σχέδιο. Η Europeana μπορεί να αποτελέσει επιτυχές σχέδιο για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αν βασίζεται στις αξίες και τα ιδανικά της ΕΕ και προσφέρει το εστιακό σημείο για την ευρωπαϊκή πολιτιστική ενημέρωση.

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Κύριε Πρόεδρε, καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω την κ. Trüpel για την εξαιρετική έκθεσή της. Τη γνωρίζω καλά από την επιτροπή εδώ και πέντε χρόνια και ξέρω πως ό,τι κάνει, το κάνει με πραγματική φροντίδα και επαγγελματισμό, και αυτή η έκθεση αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα.

Πρόκειται για ένα άλλο είδος εγχειρίματος που χρειαζόμαστε στην Ευρώπη, διότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρείται μία κοινότητα αξιών, αλλά είναι και μία δυνατή πολιτιστική κοινότητα. Έχουμε 27 διαφορετικά κράτη μέλη με εξαιρετικά πλούσιο και ποικίλο πολιτισμό.

Αν μπορούμε, σε μία εποχή κατά την οποία οι λεωφόροι της πληροφορίας αυξάνονται αριθμητικά, να κάνουμε πιο εύκολη την πρόσβαση των ανθρώπων στις πληροφορίες, αυτό είναι το είδος του ευρωπαϊκού πλούτου στο οποίο αξίζει να επενδύσουμε και για το οποίο αξίζει να αναζητήσουμε πόρους. Κατ' αυτόν τον τρόπο όλες οι μικρές χώρες θα έχουν και αυτές την ευκαιρία να προωθήσουν τους δικούς τους, μοναδικούς και ιδιαίτερους πολιτισμούς. Από τη στιγμή που η ευρωζωνικότητα θα υπάρχει παντού χάρη στο έργο της Επιτροπής και των κρατών μελών, θα υλοποιηθεί και η αρχή της ισότητας στην παροχή πολιτισμικών υπηρεσιών, στις ηλεκτρονικές βιβλιοθήκες, μουσεία και αρχαία.

**Marek Henryk Migalski (ECR).** – (PL) Η πολιτική μου ομάδα και εγώ προσωπικά δεν τασσόμαστε ιδιαίτερα υπέρ των εκτεταμένων προγραμμάτων και οργανισμών ή της δημιουργίας οντοτήτων που υπερβαίνουν τις ανάγκες μας. Η Europeana, όμως, δεν αποτελεί τέτοια οντότητα. Πρόκειται πραγματικά για κάτι πολύ σημαντικό, ειδικά διότι ζούμε σε μία εποχή οπτικού και όχι γραπτού πολιτισμού. Αυτό σημαίνει, όπως κατέδειξε ο Neil Postman στο υπέροχο βιβλίο του *Διασκέδαση μέχρι θανάτου*, ότι ο οπτικός πολιτισμός απαξιώνει τον δημόσιο διάλογο και μας κάνει φτωχότερους ως πολίτες. Αυτό με τη σειρά του σημαίνει πως εάν ένα σχέδιο περιέχει μία δυνατότητα βελτίωσης της συνήθειας του διαβάσματος, παρέχει και δυνατότητα βελτίωσης του μυαλού του πολίτη και, με τον τρόπο αυτόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μπορούσε να συμβάλει στην ενίσχυση της ποιότητας της παιδείας των πολιτών της και του τρόπου που λειτουργούν, πράγμα που θα σημαίνει ότι, στα κράτη μέλη, αυτοί οι πολίτες θα είναι πιο ενεργοί και συνετοί, και, επομένως, θα είναι και καλύτεροι πολίτες.

**Γεώργιος Παπανικολάου (PPE).** – Κύριε Πρόεδρε, κύριες και κύριοι συνάδελφοι συζητάμε για μια πρωτοβουλία που μπορεί να αποδειχθεί πραγματικός θησαυρός για την Ευρώπη και σ' αυτό το σημείο θέλω να ευχαριστήσω για μια άλλη μια φορά την εισηγήτρια την κ. Trüpel για την εξαιρετική έκθεση που έχει υποβάλει.

Αναφερόμαστε σε μια ηλεκτρονική πολιτιστική παρακαταθήκη των ευρωπαϊκών κρατών η οποία θα επιτρέπει την πρόσβαση σε πρωτογενή πολιτιστικά στοιχεία και θέλω να υπογραμμίσω στο σημείο αυτό ότι η επιτυχία της Europeana εξαρτάται από τη μορφή που τελικά επιθυμούμε να της προσδώσουμε, και εννοώ ότι δεν θέλουμε μια Europeana αντίγραφο ηλεκτρονικών πλατφορμών που υφίστανται σήμερα, όπως το google ή το wikipedia.

Θέλουμε μια σοβαρή και αξιόπιστη πηγή της οποίας τα στοιχεία θα έχουν επιστημονική σημασία και χρησιμότητα. Μια πηγή όπου τα πνευματικά δικαιώματα θα προστατεύονται και η σοβαρότητα των περιεχομένων θα διασφαλίζεται. Αυτό νομίζω ότι εξασφαλίζεται με τις τροπολογίες που έχουν κατατεθεί και τη συζήτηση που έχουμε πραγματοποιήσει σχετικά στην Επιτροπή CULT. Εκείνο βεβαίως που δεν μπορεί να εξασφαλιστεί τελικά είναι το ενδιαφέρον των κρατών να αξιοποιήσουν αυτό το εργαλείο για την προβολή του πολιτισμού τους.

Και εδώ οφείλουμε όλοι να αναπτύξουμε τον ρόλο μας, να εξηγήσουμε πόσο σημαντικό είναι αυτό το έργο στις εθνικές μας κυβερνήσεις και στους πολίτες των κρατών μελών, προκειμένου αυτό το έργο να έχει απήχηση και να μπορούμε μεσοπρόθεσμα να το αξιοποιούμε όλοι με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

**Petra Kammerevert (S&D).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω και πάλι θερμά την κ. Trüpel για την πραγματικά εξαιρετική έκθεση που συζητάμε σήμερα.

Πιστεύω ότι αυτό είναι ένα θαυμάσιο σχέδιο που θα καταστήσει την πολύμορφη πολιτιστική κληρονομιά της Ευρώπης διαθέσιμη στους ανθρώπους της Ευρώπης και ολόκληρου του κόσμου, υπό τη μορφή ψηφιακής επιγραμμικής βιβλιοθήκης. Ωστόσο, για να επιτύχει το εγχείρημα αυτό, απαιτούνται ακόμα περαιτέρω κοινές προσπάθειες από μέρους μας. Σημαντική προϋπόθεση αποτελεί, κατά την άποψη της ομάδας μου, η ελευθέρωση –και αυτό σημαίνει επίσης δωρεάν, στο μέτρο του δυνατού– πρόσβαση στην πολιτιστική μας κληρονομιά μέσω της Europeana.

Στις κοινές συζητήσεις επιτύχαμε έναν καλό συμβιβασμό που προστατεύει μεν τα συμφέροντα των συγγραφέων προστατευόμενων έργων, αλλά, ταυτόχρονα, προσφέρει την αναγκαία ελεύθερη πρόσβαση, και θα ήθελα πολύ να το λάβει αυτό υπόψη η Επιτροπή και να υιοθετήσει στο μέλλον αυτές τις προτάσεις.

Μία άλλη προϋπόθεση είναι να συνειδητοποιήσουν τα κράτη μέλη προοδευτικά την ευθύνη τους. Για τη δική μου χώρα, αυτό σημαίνει πως είναι απαράδεκτο να είναι διαθέσιμος ο Γκαίτε στα πολωνικά και τα γαλλικά, όχι όμως και στο γερμανικό πρωτότυπο. Πρέπει εν προκειμένω να απευθύνουμε από κοινού εντονότερη έκκληση προς τα κράτη μέλη να προσφέρουν άλλη μια φορά τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους ώστε να στεφθεί πραγματικά με επιτυχία η Europeana και σε αυτό το επίπεδο.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Έχοντας κατά νου τα οφέλη για τους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την πρόσβαση στην Europeana, πιστεύω ότι το υπάρχον ψηφιακό περιεχόμενο πρέπει να διατεθεί σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, πιστεύω ότι έχει εξαιρετική σημασία να προσφέρουμε στα άτομα με αναπηρία πρόσβαση στο ψηφιακό περιεχόμενο της Europeana. Σε συνάρτηση με αυτό, δεν απαιτείται μόνο κατάλληλη μορφή, αλλά και πρόσβαση προσαρμοσμένη στις ανάγκες τους.

Συνιστούμε να ζητήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από τους παρόχους ψηφιακών περιεχομένων να πιστοποιούν την ασφάλεια των ιστοτόπων που συνδέονται με την Europeana. Τέλος, πιστεύω ότι είναι σημαντικό να προσφέρουμε ένα βιώσιμο σύστημα όσον αφορά τη χρηματοδότηση και την ανάπτυξη του σχεδίου Europeana. Κυρία Επίτροπε, σας παρακαλώ να μας πείτε και εσείς λίγα λόγια για την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την εναρμόνιση ορισμένων πτυχών του δικαιώματος του δημιουργού και συγγενικών δικαιωμάτων στην κοινωνία της πληροφορίας.

**Neelie Kroes, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής.** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, αξιότιμοι βουλευτές και, φυσικά, απευθύνομαι ειδικά σε εσάς, κυρία Trüpel, είμαστε καταγοητευμένοι από την έκθεσή σας. Την επικροτούμε. Πιστεύω ότι πράγματι η «Europeana - τα επόμενα βήματα» είναι μόνο η αρχή μίας περιπέτειας γεμάτης προκλήσεις και, παρενθετικά, αναδεικνύει την ισχυρή πολιτική υποστήριξη της περαιτέρω ανάπτυξης της Europeana ως σημείου κοινής πρόσβασης στην πλούσια και ποικίλη πολιτιστική κληρονομιά στην ψηφιακή εποχή.

Συνεπώς, θα ήθελα να ευχαριστήσω την εισηγήτρια κ. Trüpel για την εργασία της και να τη συγχαρώ για τον χαρακτηρισμό, δεδομένου ότι ο χαρακτηρισμός αυτός καθ'αυτόν είναι ήδη μοναδικός: «Europeana» – δεν χρειάζονται διευκρινίσεις περί τίνος ακριβώς πρόκειται.

Η Επιτροπή είναι επίσης σε θέση να υποστηρίξει την εναλλακτική πρόταση ψηφίσματος που, όπως πληροφορήθηκα, έχει την υποστήριξη των κύριων πολιτικών του Σώματος.

Είναι ένα φιλόδοξο εγχείρημα και, επαναλαμβάνω, αποτελεί μόνο την αρχή. Στόχος είναι να καταστήσει διαθέσιμα στο διαδίκτυο ψηφιοποιημένα βιβλία, εφημερίδες, χάρτες, μουσειακά αντικείμενα, οπτικοακουστικό υλικό και αρχεία ήχου από ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτό είναι ουσιαστικό για να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στον πολιτισμό στην ψηφιακή εποχή. Δεν είναι μόνο αυτό που είπε ο κ. Migalski: κάτι που μας κάνει καλύτερους πολίτες. Δεν έχουμε, λοιπόν, παρά να περιμένουμε τα αποτελέσματα· εν πάση περιπτώσει, πάντως, μας δίνει μία ευκαιρία να αισθανθούμε ευτυχείς, διότι στις περισσότερες περιπτώσεις, το να απολαμβάνει κανείς τον πολιτισμό σημαίνει τρόπον τινά να απολαμβάνει την ευτυχία.

Η έκθεση του Κοινοβουλίου υπογραμμίζει δικαιολογημένα ότι υπάρχει και μία οικονομική συνιστώσα. Από την ψηφιοποίηση και την επιγραμματική πρόσβαση στην πολιτιστική μας κληρονομιά θα ωφεληθούν διάφοροι τομείς δραστηριοτήτων: ως σκεφτούμε την παιδεία, την έρευνα, τον τουρισμό και τα μέσα ενημέρωσης.

Ο ιστοτόπος Europeana είναι αποτέλεσμα πρωτοφανούς συνεργασίας μεταξύ ευρωπαϊκών βιβλιοθηκών, αρχείων και μουσείων. Επί του παρόντος, όπως σωστά ανέφερε η κ. Trüpel, προσφέρει άμεση πρόσβαση σε 7 εκατομμύρια ψηφιοποιημένα αντικείμενα. Επαναλαμβάνω ότι αυτό είναι μόνο η αρχή: εμπρός λοιπόν! Μπορούν και πρέπει να γίνουν περισσότερα. Η έκθεση του Κοινοβουλίου δίνει έμφαση σε διάφορους τομείς της Europeana και των σχετικών πολιτικών όπου πρέπει να σημειωθεί πρόοδος τα επόμενα χρόνια.

Η ανάπτυξη του ιστοτόπου εξαρτάται πρωτίστως από την προσφορά των κρατών μελών, που πρέπει να κάνουν περισσότερα για να ψηφιοποιήσουν την πολιτιστική τους κληρονομιά και να διαθέσουν όλα τα ψηφιοποιημένα αντικείμενα μέσω της Europeana. Με χαροποιεί το γεγονός ότι το Κοινοβούλιο συντάσσεται με την Επιτροπή και ζητεί από τα κράτη μέλη να προχωρήσουν γοργά εν προκειμένω. Όσο γρηγορότερα, τόσο το καλύτερο.

Το Κοινοβούλιο υπογραμμίζει ότι η Europeana δεν πρέπει να παρέχει πρόσβαση μόνο σε έργα κοινής χρήσης, αλλά θα πρέπει να περιλαμβάνει και υλικό που προστατεύεται από δικαιώματα δημιουργού. Είναι πραγματικά επιτακτική η ανάγκη –και αυτή είναι η απάντησή μου στην κ. Țicău– να ανευρεθούν εφαρμόσιμες λύσεις για τη διάθεση εξαντλημένων έργων στο Διαδίκτυο, να αντιμετωπιστεί το θέμα των ορφανών έργων (έργων των οποίων είναι αδύνατο

να εντοπιστεί ο κάτοχος δικαιωμάτων). Αν δεν γίνει αυτό, υπάρχει κίνδυνος να υπολείπεται η Ευρώπη σε μερικά χρόνια, ιδίως συγκριτικά με τις ΗΠΑ.

Αυτό το διάστημα η Επιτροπή διεξάγει εκτίμηση επιπτώσεων για μία πιθανή νομική λύση για τα ορφανά έργα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και συζητάμε τι μπορεί να γίνει, αν όμως δεν σας πειράζει, θα επανέλθω σε αυτό όταν θα μιλήσουμε για την ψηφιακή ατζέντα, διότι αυτό είναι ένα από τα θέματα που θα πρέπει να θίξουμε.

Εντός του έτους θα δρομολογηθεί μία βελτιωμένη έκδοση της Europeana, και τότε αναμένεται να προσφέρει πρόσβαση σε περισσότερα από 10 εκατομμύρια ψηφιοποιημένα αντικείμενα. Τα επόμενα χρόνια ο ιστότοπος θα αναπτυχθεί περαιτέρω. Το Κοινοβούλιο υπογραμμίζει δικαιολογημένα ότι για την επιτυχία της Europeana είναι απολύτως απαραίτητο να αυξηθεί η ενημέρωση για τον ιστότοπο τόσο μεταξύ πολιτιστικών οργανισμών που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν τα ψηφιοποιημένα περιεχόμενά τους όσο και μεταξύ των πολιτών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στους νέους ανθρώπους, όπως σωστά αναφέρατε, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν εξαιρετικά σημαντικό τμήμα του πληθυσμού μας, και θα μπορούσαν να προσεγγιστούν μέσω των σχολείων.

Η Επιτροπή δεσμεύεται πλήρως να συνεχίσει το έργο της ανάπτυξης της Europeana και τις σχετικές πολιτικές και αυτό θα αποτελέσει κεντρικό τομέα εργασίας στην ευρωπαϊκή ψηφιακή ατζέντα. Οπωσδήποτε, αξίζει να αγωνιστούμε για αυτό.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί σε δύο εβδομάδες, κατά την προσεχή περίοδο συνόδου στις Βρυξέλλες.

#### **Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), γραπτώς.** – (PL) Η ευρωπαϊκή ψηφιακή βιβλιοθήκη Europeana αντιμετωπίζει σήμερα πολλές προκλήσεις. Η επιτυχία αυτού του πανευρωπαϊκού εγχειρήματος δεν είναι ακόμα καθόλου εξασφαλισμένη. Πρώτον, επειδή μέχρι τώρα η Europeana περιελάμβανε κυρίως έργα προερχόμενα από λίγες μόνο από τις πιο δραστήριες χώρες. Δεύτερον, δεν πρόκειται για σύγχρονα έργα που θα μπορούσαν να προσελκύσουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον, αλλά για παλαιότερα έργα που αποτελούν υλικό κοινής χρήσης. Θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή ιδίως σε μία πτυχή του σχεδίου Europeana που κατά τη γνώμη μου είναι κρίσιμης σημασίας για την επιτυχία του: τη χρηματοδότηση. Η διαδικασία της επέκτασης ψηφιακών συλλογών είναι πολύ δαπανηρή και θα απαιτήσει πολλά χρόνια ακόμα. Στο μεταξύ οι οικονομικοί πόροι για την Europeana είναι εξασφαλισμένοι μόνο μέχρι το 2013, στο πλαίσιο ενός σχεδίου που χρηματοδοτείται εν μέρει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη, καθώς και από ιδιώτες χορηγούς. Θεωρώ ουσιαστική την εξασφάλιση σταθερών πηγών χρηματοδότησης στο πλαίσιο των νέων δημοσιονομικών προοπτικών για το 2014-2020. Ευρωπαϊκοί πόροι με τη μορφή επιχορηγήσεων προς επιμέρους πολιτιστικούς οργανισμούς κρατών μελών θα πρέπει να τους ενθαρρύνουν να φανούν πιο αποτελεσματικοί ως προς την ψηφιοποίηση συλλογών. Ταυτόχρονα πρέπει να θεσπιστούν υποχρεωτικοί στόχοι ψηφιοποίησης που τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτύχουν μέσα σε καθορισμένο χρονικό διάστημα. Μόνο η συνεπής εφαρμογή μιας προσέγγισης «καρότου και μαστίγιου» θα εξασφαλίσει ότι η Europeana θα γίνει μια ελκυστική πύλη με μεγάλο ενδιαφέρον για τους αναγνώστες και τους ερευνητές και όχι μια ψηφιακή σοφίτα που θα χρησιμοποιείται για τη νοσταλγική αποθήκευση παλιών άχρηστων αντικειμένων.

**Iosif Matula (PPE), γραπτώς.** – (RO) Πρόθεσή μας είναι να αποτελέσει η Europeana ένα εκ βάθρων νέο εγχείρημα, αφιερωμένο στις ευρωπαϊκές πολιτισμικές αξίες, και όχι μία εναλλακτική λύση για το πρόγραμμα ψηφιοποίησης βιβλίων της Google. Η Europeana, που αποτελεί ταυτόχρονα βιβλιοθήκη, μουσείο και ψηφιακό αρχείο, πρέπει να προάγει την ενιαία ευρωπαϊκή κληρονομιά, να προσφέρει αξιόπιστη πηγή πληροφόρησης και να δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προσθέτουν περιεχόμενα με επίσημο και δομημένο τρόπο.

Η Europeana δεν πρέπει να γίνει μία δικτυακή πύλη σαν τη Wikipedia, όπου ο καθένας μπορεί να εισαγάγει κείμενα χωρίς προηγούμενη επαλήθευση. Είναι φανερό ότι αυτή η πρακτική προξενεί πολλά λάθη ως προς το περιεχόμενο που αναρτάται στην εν λόγω πύλη. Σε σχέση με αυτό, θα μπορούσαμε να δημιουργήσουμε ένα ειδικό τμήμα στον συγκεκριμένο ιστότοπο, όπου οι χρήστες θα μπορούν να συζητούν μεταξύ τους χωρίς να τους παρέχεται η δυνατότητα τροποποίησης του πολιτιστικού περιεχομένου που αναρτάται στον ιστότοπο.

Είναι σημαντικό να εστιάσουμε την προσοχή μας στην γραφιστική παρουσία του ιστότοπου της Europeana, βελτιώνοντας την εικόνα της και κάνοντάς την προσβάσιμη, διότι ο σημερινός σχεδιασμός της δεν είναι πολύ φιλικός για τον χρήστη και μπορεί να συντελέσει σε απώλεια του ενδιαφέροντος του κοινού. Βάσει των ανωτέρω σκέψεων, υποστηρίζω την πρόταση ψηφίσματος που υπέβαλε η Ομάδα του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος (Χριστιανοδημοκράτες) ως εναλλακτική λύση στην υφιστάμενη επιλογή που παρουσιάζεται στην έκθεση, ούτως ώστε να μπορέσουμε να συμβάλουμε στη δημιουργία μίας αξιόλογης δικτυακής πύλης που θα είναι σημαντική από την άποψη των πληροφοριών που θα βρίσκει εκεί το κοινό.

**Emil Stoyanov (PPE)**, γραπτώς. – (BG) Κυρίες και κύριοι, σήμερα ένα από τα βασικά μας καθήκοντα ως πολιτικών και ως πολιτών είναι να διατηρήσουμε την ευρωπαϊκή πολιτιστική μας κληρονομιά για τις μελλοντικές γενιές. Η Ευropeana είναι ένα από τα κορυφαία σχέδια στον τομέα αυτόν, που μας βοηθά να επιταχύνουμε τις διαδικασίες ψηφιοποίησης πολιτιστικής κληρονομιάς σε καθένα από τα κράτη μέλη. Ωστόσο, πρέπει ακόμα να ξεπεραστούν ορισμένα πολιτιστικά και νομικά προβλήματα που σχετίζονται με τη μαζική ψηφιοποίηση βιβλίων, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιοποίησης που διεξάγεται αυτό το διάστημα σε ευρωπαϊκές βιβλιοθήκες. Τα πνευματικά δικαιώματα και η νομοθεσία που τα διέπει στα κράτη μέλη συνιστούν μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ευropeana. Ο ανταγωνισμός με την Google αναδεικνύει επίσης πολλά θέματα που θα πρέπει να επιλυθούν. Ως προς αυτό, πρέπει να βρεθούν όλοι οι ενδεχόμενοι πόροι για την υποστήριξη εθνικών βιβλιοθηκών, μουσείων και αρχείων, προκειμένου το εγχείρημα να αποτελεί πράγματι γνήσια αντανάκλαση του πλούτου και της ποικιλομορφίας της ευρωπαϊκής πολιτιστικής κληρονομιάς. Κατά τις συζητήσεις στην Επιτροπή Πολιτισμού και Παιδείας, πρότεινα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να δύναιται να ασκεί κάποιον έλεγχο επί του εγχειρήματος αυτού, κατανοώ όμως ότι αυτό δεν είναι δυνατό βάσει των σημερινών κανόνων. Παρ' όλα αυτά θέλω να μπορεί κάποτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ως μοναδικό θεσμικό όργανο της ΕΕ του οποίου τα μέλη εκλέγονται άμεσα, να ασκεί έλεγχο στις ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες. Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

## **22. Αξιολόγηση και εκτίμηση του κοινοτικού σχεδίου δράσης για την περίοδο 2006-2010 σχετικά με την προστασία και την καλή διαβίωση των ζώων (συνοπτική παρουσίαση)**

**Πρόεδρος.** - Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης (A7-0053/2010) της Marit Paulsen, εξ ονόματος της Επιτροπής Γεωργίας και Ανάπτυξης της Υπαίθρου, σχετικά με την αξιολόγηση και αποτίμηση του σχεδίου δράσης για την καλή μεταχείριση των ζώων 2006-2010.

**Marit Paulsen**, εισηγήτρια. – (SV) Κύριε Πρόεδρε, η καλή μεταχείριση των ζώων είναι πραγματικά κάτι για το οποίο ενδιαφέρονται οι περισσότεροι πολίτες της Ευρώπης. Η καλή μεταχείριση των ζώων δεν αφορά μόνο τα ζώα. Αφορά και την ταυτότητά μας, τι πιστεύουμε ότι εκπροσωπούμε και τι πιστεύουμε ότι εκπροσωπεί η Ευρώπη, τι θεωρούμε ως γνωρίσματα του πολιτισμού· αφορά τον σεβασμό και τον τρόπο αντιμετώπισης αυτών των συνοδοιπόρων μας στο ταξίδι της ζωής.

Σύμφωνα με την αποτίμησή μου, την οποία υποστηρίζει η Επιτροπή Γεωργίας και Ανάπτυξης της Υπαίθρου, το μεγαλύτερο μέρος του πενταετούς σχεδίου που είχε εγκρίνει το Κοινοβούλιο το 2006 –με εισηγήτρια την κ. Jeggle– εφαρμόστηκε με απόλυτα εύλογο τρόπο. Ελλείπει μόνο ένα πολύ σημαντικό κομμάτι του παζλ, δηλαδή η συμμόρφωση. Ως εκ τούτου, παρουσιάζοντας το επόμενο πενταετές σχέδιο –που και εγώ και η επιτροπή ελπίζουμε ότι θα το έχουμε εφέτος– εστιάστηκε στο ζήτημα της αυστηρότερης συμμόρφωσης με την υφιστάμενη νομοθεσία.

Προς το παρόν αυτό αφορά ειδικά την οδηγία για τη διαβίωση, την καλή μεταχείριση και τη διαχείριση των χοίρων. Επίσης, αφορά το επαναλαμβανόμενο πρόβλημα της μεταφοράς ζώων σε μεγάλες αποστάσεις, ορισμένες φορές υπό άθλιες συνθήκες. Με άλλα λόγια, αφορά τη συμμόρφωση, τον έλεγχο και τις κυρώσεις που περιλαμβάνονται στους νόμους, τις οδηγίες και τους κανονισμούς που έχουν ήδη εγκριθεί.

Επίσης, προσβλέπω σε μία ελαφρώς ανανεωμένη προσέγγιση – και συγκεκριμένα μία πιο ολιστική προσέγγιση. Προσβλέπω σε μία γενική πράξη για την προστασία των ζώων που θα ορίσει ένα βασικό πρότυπο για την Ευρώπη, την ΕΕ και την εσωτερική αγορά, και θα θεσπίσει ελάχιστα επίπεδα προστασίας.

Αυτό είναι σημαντικό για δύο λόγους. Πρώτον, για τον ανταγωνισμό εντός της Ένωσης, στην εσωτερική αγορά. Με άλλα λόγια, δεν πρέπει να επιτρέπεται σε μία χώρα να αποκομίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα συνεπεία της παραμέλησης ζώων. Ο δεύτερος και ίσως πιο σημαντικός λόγος είναι πως έχουμε μεγάλες απαιτήσεις από τους ευρωπαίους αγρότες και παραγωγούς. Επομένως, πρέπει να προστατευθούν από τον αθέμιτο ανταγωνισμό από τρίτες χώρες. Δεν είναι λογικό να ζητάμε τόσο πολλά από αυτούς αν δεν είμαστε έτοιμοι να εξασφαλίσουμε ένα δίκαιο εμπόριο. Επιπλέον –και αυτό ίσως να μην είναι τόσο δημοφιλές– πρέπει να πληρώσουμε με τον ένα ή τον άλλο τρόπο για την καλή μεταχείριση των ζώων. Το αν αυτό θα γίνεται στο σημείο πώλησης ή μέσω φόρων θα αποτελέσει θέμα που θα συζητηθεί με άλλη ευκαιρία. Πρέπει επίσης να καθιερώσουμε ένα μόνιμο και καλά οργανωμένο δίκτυο –και προσέξτε τι λέω εδώ: όχι μία νέα αρχή, αλλά περισσότερο τον συντονισμό των λειτουργιών για τα εξαιρετικά καλά επιστημονικά ιδρύματα που ήδη έχουμε στην Ευρώπη.

Τέλος, πρέπει να αντιμετωπίσουμε το θέμα της χρησιμοποίησης αντιβιοτικών στην κτηνοτροφία. Δεν αναφέρομαι, εν προκειμένω, στον κίνδυνο των καταλοίπων αντιβιοτικών στα τρόφιμα, αλλά στην ανθεκτικότητα στα αντιβιοτικά –ιδίως των βακτηρίων που προκαλούν ζoonόσους– που συνιστά σημαντικό κίνδυνο για τη δημόσια υγεία.

**Chris Davies (ALDE)**. – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ σε μία νομοθεσία που ασφαλώς γνωρίζει καλά ο κύριος Επίτροπος –ο οποίος διετέλεσε επί πενταετία Επίτροπος αρμόδιος σε θέματα ενέργειας. Πρόκειται

για την οδηγία για τις όρνιθες ωοπαραγωγής που απαιτεί να αναβαθμιστούν μέχρι το τέλος του επομένου έτους τα πρότυπα για την καλή μεταχείριση των ζώων που αφορούν τους κλωβούς εκτροφής για όρνιθες ωοπαραγωγής.

Νόμιζα ότι το κόστος θα ήταν υπέρογκο. Στην πραγματικότητα, σε πολλά εμπορικά κέντρα ανέρχεται σε εκατομμύρια, αφού συμπεριλαμβάνει βιομηχανικό εξοπλισμό μεγάλης κλίμακας. Πολλές χώρες συμμορφώθηκαν με την οδηγία. Πολλοί αγρότες επένδυσαν χρήματα για να εξασφαλίσουν ότι τα πρότυπα για την καλή μεταχείριση των ζώων θα φθάσουν στο απαιτούμενο επίπεδο, δεν νομίζω όμως ότι είναι πιθανό να επιτύχουμε συμμόρφωση σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι το τέλος του επομένου χρόνου.

Θέλω να μάθω σε ποιες ενέργειες θα προβεί η Επιτροπή και ποιες ενέργειες δρομολογεί για να προσπαθήσει να επιτύχει τη συμμόρφωση.

Η εισηγήτρια ζήτησε απαγόρευση της εμπορίας αυγών που δεν συμμορφώνονται με τη νομοθεσία. Δεν είμαι βέβαιος ότι μπορεί να γίνει αυτό. Θέλω ωστόσο να ξέρω ότι η Επιτροπή ενεργεί δυναμικά προσπαθώντας να εξασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη και οι αγρότες τους συνεχίζουν τη βελτίωση αυτών των προτύπων για την καλή μεταχείριση των ζώων και ότι υπάρχουν ίσοι όροι για όλους.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Κύριε Πρόεδρε, κυρία Paulsen, σας ευχαριστώ για την έκθεσή σας. Θα ήθελα να επικροτήσω το έργο που επιτέλεσαν οι διάφοροι σκώδεις εισηγητές στο πλαίσιο της προετοιμασίας αυτού του φακέλου, και, ιδίως, η εισηγήτρια της ομάδας μου, κ. Jeggle.

Το θέμα αυτό έχει διαφορετική απήχηση στις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες. Δεν το αντιλαμβάνονται με τον ίδιο τρόπο όλοι οι παραγωγοί. Παρά το γεγονός αυτό, η ευρωπαϊκή νομοθεσία επιτυγχάνει σταδιακά τη δημιουργία ενός πολύ αυστηρού προτύπου, το οποίο νομίζω ότι θα έπρεπε να αξιοποιήσουμε πολύ περισσότερο σε διεθνείς διαπραγματεύσεις και ιδίως στον έλεγχο των εισαγομένων προϊόντων.

Όπως όμως ειπώθηκε ήδη, οι κανόνες αυτοί έχουν ένα κόστος, και βλέπουμε καθημερινά το κόστος αυτό να αυξάνει για τους αγρότες και άλλους φορείς, την ίδια ώρα που πληττεται σκληρά η αποδοτικότητα της γεωργίας. Επομένως υπάρχει σαφής δικαιολογία για την κοινή γεωργική πολιτική. Αν δαπανούμε 100 ευρώ κατά κεφαλήν ετησίως για τη χρηματοδότηση μίας κοινής γεωργικής πολιτικής, η καλή μεταχείριση των ζώων είναι ένας σοβαρός λόγος για τον οποίο είναι απαραίτητη αυτή η χρηματοδότηση.

**Vasileica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Θα ήθελα να συγχαρώ την κ. Paulsen για την έκθεση αυτή, η οποία προσφέρει λύσεις για την καλή μεταχείριση των ζώων και τα προβλήματα που προκαλεί το θέμα αυτό στις ευρωπαϊκές πολιτικές. Είναι ευρέως γνωστό ότι η υγεία των ζώων συμπεριλαμβάνει την ευημερία τους και ένα ελάχιστο επίπεδο άνεσης, χωρίς την οποία δεν μπορούν να εκφράσουν πλήρως τη ζωτικότητα τους, συμπεριλαμβανομένης της φυσικής συμπεριφοράς τους, ανάλογα με τις αλλαγές που σημειώνονται στο περιβάλλον όπου ζουν.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο πιστεύω ότι πρέπει να διατηρηθούν σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης η βελτίωση και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της γεωργίας με την προβολή και τήρηση των ισχυόντων κανονισμών για την ευημερία των ζώων, που πρέπει να συμφωνούν και με τις απαιτήσεις για την προστασία τους. Αυτό συνεπάγεται ότι τα κράτη μέλη θα εξετάσουν το ενδεχόμενο αναθεώρησης των τεχνολογιών τους για την εκτροφή ζωικού κεφαλαίου και θα αντικαταστήσουν παλαιές τεχνολογίες με άλλες, υπερσύγχρονες και υψηλής απόδοσης τεχνολογίες, οι οποίες θα λαμβάνουν υπόψη τις φυσιολογικές ανάγκες των ζώων και θα επιτρέπουν την αξιοποίηση του παραγωγικού βιολογικού τους δυναμικού σε ιδανικές συνθήκες, πράγμα που θα έχει επίσης ως αποτέλεσμα πολύ μεγαλύτερη ασφάλεια των τροφίμων. Τούτο προφανώς προϋποθέτει και τη διάθεση των κατάλληλων πόρων για τον τομέα αυτόν, καθώς και την αποτελεσματική αξιοποίηση των ευκαιριών στήριξης που προσφέρουν, προκειμένου τα κράτη μέλη να μπορούν να επενδύσουν σε σύγχρονες, καινοτόμες λύσεις προς όφελος της καλής μεταχείρισης των ζώων.

Πιστεύω ότι, προκειμένου για την εξεύρεση των βέλτιστων λύσεων, είναι δυνατή η εκχώρηση σημαντικού ρόλου στη συμμετοχή των μέσων πολιτών και της κοινωνίας των πολιτών στην εκπόνηση και την εφαρμογή προγραμμάτων στον εν λόγω τομέα, που θα είναι προσαρμοσμένα στις εκάστοτε καταστάσεις που επικρατούν στα επιμέρους κράτη μέλη.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Κύριε Πρόεδρε, η καλή μεταχείριση των ζώων συνιστά και ένα μέτρο αξιολόγησης του κατά πόσον πολιτισμένοι είμαστε εμείς, οι πολίτες της Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να διασφαλίζει την ενημέρωση της νομοθεσίας και την λειτουργικότητα της εποπτείας. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν ελλείψεις και στους δύο αυτούς τομείς.

Τέθηκε στο παρόν Σώμα το ζήτημα της μεταφοράς ζώων. Έχουμε παρακολουθήσει ορισμένες σκληρές και βίαιες ταινίες στην τηλεόραση, και θα αναμέναμε, τόσο εν προκειμένω όσο και σε οιοδήποτε άλλο ζήτημα άπτεται της

καλής μεταχείρισης των ζώων, άμεση δράση από την πλευρά της Επιτροπής, προκειμένου να μπορούμε να είμαστε βέβαιοι ότι τα ζώα τυγχάνουν αξιοπρεπούς μεταχείρισης.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω το Κοινοβούλιο και, ιδίως, την κ. Paulsen για την έκθεση πρωτοβουλίας σχετικά με το σχέδιο δράσης της ΕΕ για την καλή μεταχείριση των ζώων. Η έκθεση δεν εξετάζει μόνο το παρελθόν, αλλά περιλαμβάνει επίσης σημαντικές και χρήσιμες ιδέες όσον αφορά μία μελλοντική στρατηγική για την καλή μεταχείριση των ζώων.

Σε γενικές γραμμές, το σχέδιο δράσης που εγκρίθηκε το 2006 σημείωσε επιτυχία. Συνένωσε χωριστές κοινοτικές πρωτοβουλίες σε ένα ενιαίο όραμα για την καλή μεταχείριση των ζώων και η εφαρμογή του ήταν γενικά ικανοποιητική. Τούτου λεχθέντος, η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη που διατυπώθηκε κατά την παρούσα διαδικασία εκτάκτων παρεμβάσεων, ότι δηλαδή η εφαρμογή παραμένει σοβαρό ζήτημα και πρέπει να συνεχιστούν και να ενισχυθούν οι προσπάθειες για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής.

Αναφορικά με την ερώτηση του Chris Davies, θα δώσουμε γραπτή απάντηση για τη συγκεκριμένη ερώτηση, κατά βάση, όμως, η Επιτροπή εστιάζεται στην εφαρμογή. Πρέπει να εφαρμοστούν οι κανόνες που εγκρίθηκαν. Δεν είναι μόνο θέμα κράτους δικαίου, αλλά και θέμα θεμιτού ανταγωνισμού.

Επίσης, συμφωνούμε ότι είναι ανάγκη να προαχθεί ο δίκαιος ανταγωνισμός μεταξύ παραγωγών της ΕΕ και παραγωγών τρίτων χωρών. Η καλή μεταχείριση των ζώων είναι αποτελεί επίσης μέλημα που δεν αφορά μόνο την εμπορική πολιτική, και οφείλουμε να το υπερασπιστούμε και να το αποσαφηνίσουμε στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων του ΠΟΕ. Η μελλοντική μας στρατηγική πρέπει να το καταστήσει σαφές.

Λαμβάνω υπό σημείωση το αίτημα για ένα νέο σχέδιο δράσης κατά την περίοδο 2011-15, και βρίσκομαι στην ευχάριστη θέση να σας ενημερώσω ότι η Επιτροπή έχει αρχίσει ήδη να εργάζεται προς αυτή την κατεύθυνση. Φιλοδοξία μας είναι να θεσπίσουμε μία νέα στρατηγική για την καλή μεταχείριση των ζώων που θα υιοθετεί ολιστική προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις συνολικές δαπάνες των παραγωγών της ΕΕ και τα αποτελέσματα των μέτρων για την καλή μεταχείριση των ζώων στην ανταγωνιστικότητά τους.

Όπως αναφέρεται στην έκθεση, το άρθρο 13 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπογραμμίζει την ανάγκη να λαμβάνονται υπόψη όλα τα ζώα. Η ιδέα μίας γενικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την καλή μεταχείριση των ζώων που θα περιλαμβάνει όλα τα ζώα είναι επίσης πολύ ενδιαφέρουσα. Αυτό το γενικό δικαίο θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για μελλοντικές πρωτοβουλίες, που θα περιλαμβάνουν μεν τη νομοθεσία, αλλά και την ενημέρωση των καταναλωτών, την παιδεία, την έρευνα και την προώθηση υψηλότερων προτύπων.

Επίσης, λαμβάνω υπό σημείωση και εκτιμώ την υποστήριξη για την καθιέρωση ευρωπαϊκού δικτύου κέντρων αναφοράς για την καλή μεταχείριση των ζώων. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να συνδράμει τα θεσμικά όργανα της ΕΕ, τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη στις προσπάθειές τους να προωθήσουν πρωτοβουλίες για την καλή μεταχείριση των ζώων.

Συμφωνώ μαζί σας ότι στη μελλοντική στρατηγική θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά το κόστος και η ανταγωνιστικότητα. Πρέπει να εξασφαλίσουμε τη συνοχή μεταξύ των πολιτικών μας, έχοντας κατά νου τη γενική βιωσιμότητα των προτάσεών μας υπό σφαιρικό πρίσμα.

Η έκθεση υπογραμμίζει επίσης ότι ο κοινοτικός προϋπολογισμός πρέπει να είναι ανάλογος των φιλοδοξιών μας – παρέχοντας, ειδικότερα, επαρκείς πόρους για την έρευνα, τις νέες τεχνολογίες και τις τεχνικές στον τομέα της καλής διαβίωσης των ζώων. Ακόμα, επισημαίνει την ανάγκη διάθεσης επαρκών πόρων για τη σωστή παρακολούθηση και στήριξη των παραγωγών της ΕΕ.

Όπως είπα, η Επιτροπή επικροτεί όλες αυτές τις ιδέες –οι οποίες καταδεικνύουν συλλογικά ότι η καλή διαβίωση των ζώων αποτελεί υψηλή προτεραιότητα στο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ. Η Επιτροπή σκοπεύει να παρουσιάσει νέα κοινοτική στρατηγική για την καλή διαβίωση των ζώων το 2011.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε. Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί σε δύο εβδομάδες, κατά την περίοδο συνόδου στις Βρυξέλλες.

#### **Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Véronique Mathieu (PPE), γραπτώς.** – (FR) Η καλή διαβίωση των ζώων είναι σημαντικό ζήτημα. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ζήτημα αυτό πρέπει να εφαρμόζεται αυστηρά, όπως συνιστά η έκθεση της κ. Paulsen. Πρέπει επίσης να εξασφαλίσουμε ότι τα πρότυπα καλής μεταχείρισης των ζώων που ισχύουν στην ΕΕ θα εφαρμόζονται και για τα αγαθά που εισέρχονται στην ευρωπαϊκή επικράτεια. Πράγματι, οι αγρότες μας και η ευρωπαϊκή βιομηχανία γεωργικών προϊόντων διατροφής δεν πρέπει να τιμωρούνται σε μία περίοδο κατά την οποία αντιμετωπίζουν πρόσθετα

έξοδα για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της ΕΕ. Τα πρότυπα καλής μεταχείρισης των ζώων πρέπει να συμβαδίζουν με την ευρωπαϊκή πολιτική εμπορίου, με την προστασία των θέσεων εργασίας μας και με πρακτικές дήρας για τη διαχείριση της πανίδας, που είναι καίρια για την ισορροπία της βιοποικιλότητας. Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω τις επιφυλάξεις μου για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου κέντρων αναφοράς για την προστασία και την καλή μεταχείριση των ζώων. Ως εισηγήτρια για την απαλλαγή των αποκεντρωμένων οργανισμών της ΕΕ για το 2008, γνωρίζω καλά το πρόβλημα της σύστασης οργανισμών που δυστυχώς δεν έχουν γενικά συνοχή. Το ζήτημα αυτό, το οποίο εξετάζει η διοργανική ομάδα εργασίας για τους οργανισμούς, πρέπει να λυθεί πριν από την εξέταση της σύστασης οιοδήποτε νέου οργανισμού.

### 23. Γεωργία της ΕΕ και αλλαγή του κλίματος (συνοπτική παρουσίαση)

**Πρόεδρος.** - Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης (Α7-0060/2010) του Stéphane Le Foll, εξ ονόματος της Επιτροπής Γεωργίας και Ανάπτυξης της Υπαίθρου, σχετικά με τη γεωργία της ΕΕ και την κλιματική αλλαγή (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)).

**Stéphane Le Foll, εισηγητής.** – (FR) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, η έκθεση που παρουσιάζω στο Κοινοβούλιο επιχειρεί να εξηγήσει ότι ο τομέας της γεωργίας έχει και θέση και ρόλο να διαδραματίσει στην καταπολέμηση της θέρμανσης του πλανήτη.

Αυτήν την εβδομάδα, η φύση μας υπενθύμισε –μέσω των ηφαιστειών αυτήν τη φορά– ότι μπορεί να έχει μείζονα αντίκτυπο στις ανθρώπινες δραστηριότητες και στο κλίμα. Αυτό, ωστόσο, σημαίνει ότι, παρ' όλα αυτά, οι άνθρωποι και ιδίως η Ευρώπη πρέπει να αναλάβουν την ευθύνη της καταπολέμησης αυτού που αποκαλούμε θέρμανση του πλανήτη.

Στόχος της έκθεσής μου είναι να καταδείξει ότι ο τομέας της γεωργίας μπορεί να συνεχίσει να μειώνει και τις εκπομπές άνθρακα και την κατανάλωση ορυκτών καυσίμων και, το κυριότερο, μπορεί ταυτόχρονα να συνεισφέρει πολύ ενεργά στη δέσμευση του άνθρακα, ούτως ώστε να μπορέσουμε, σε παγκόσμιο επίπεδο, να επιτύχουμε χαμηλότερες εκπομπές άνθρακα και να εξασφαλίσουμε ότι θα αποθηκεύεται και θα δεσμεύεται μεγαλύτερο ποσοστό άνθρακα.

Η έκθεση επιχειρεί να καταδείξει την ανάγκη να εγκαταλείψει η γεωργία μία αποσπασματική προσέγγιση που συνίσταται στην παρουσίαση, κάθε φορά που υπάρχει πρόβλημα, νέας οδηγίας για το έδαφος, τα ύδατα, τα φυτοφάρμακα, κ.λπ., και να προσπαθήσει να αντιμετωπίσει το ζήτημα της γεωργίας με πιο ευρύ και συστηματικό τρόπο.

Στο πλαίσιο μιας τέτοιου είδους προσέγγισης θα πρέπει να επισημάνουμε τρόπους που θα εξασφαλίσουν, όπως προανέφερα, ότι ο τομέας της γεωργίας δεν θα μειώσει μόνο την κατανάλωσή του σε ενέργεια, αλλά θα συμμετάσχει ταυτόχρονα ενεργά στη δέσμευση του άνθρακα. Ο ρόλος αυτός σχετίζεται ειδικότερα με τη φωτοσύνθεση και τη βιομάζα, και ειδικά με έναν τομέα που με ενδιαφέρει πολύ: το έδαφος και την ικανότητα των ευρωπαϊκών εδαφών να αποθηκεύουν οργανικό άνθρακα.

Πιστεύω ότι αυτή η προσέγγιση, την οποία συζητώ στην έκθεση αυτή και η οποία ελπίζω ότι θα εγκριθεί κατά την ψηφοφορία που πρόκειται να γίνει στην περίοδο συνόδου των Βρυξελλών, θα δώσει τη δυνατότητα στη γεωργία της Ευρώπης να εισέλθει σε μια νέα φάση αειφορίας και να περάσει σε μια κατάσταση μεγαλύτερης περιβαλλοντικής ευαισθησίας που θα την έφερνε μπροστά από μια σειρά άλλων ηπείρων και άλλων γεωργικών συστημάτων. Με τον τρόπο αυτόν θα είχε πιο θετική επίδραση τόσο από οικονομική όσο και από περιβαλλοντική άποψη και συνακόλουθα μια πιο θετική επίδραση από κοινωνική άποψη.

Συνεπώς, η έκθεση ασχολείται με το συγκεκριμένο ζήτημα της γεωργίας σε συνάρτηση με την καταπολέμηση της θέρμανσης του πλανήτη, ωστόσο έχει επίσης την πρόθεση –τουλάχιστον έτσι ελπίζω– να διερευνήσει άλλους τρόπους για τη διατήρηση, συγκεκριμένα, της συζήτησης που θα διεξαχθεί σχετικά με το μέλλον της γεωργικής πολιτικής μετά το 2013.

Απευθύνομαι στην Επιτροπή, θα απευθυνθώ στις επιτροπές για τη γεωργία, όπως έχω κάνει πολλές φορές, και θα απευθυνθώ επίσης στους διάφορους υπουργούς, όταν θα μου δοθεί η ευκαιρία. Πιστεύω ότι πρέπει να αλλάξουμε κατεύθυνση. Η ΚΓΠ του 2013 πρέπει να είναι φιλόδοξη. Πρέπει να είναι βασισμένη σε στόχους που θα βοηθήσουν τους πολίτες να καταλάβουν γιατί χρειαζόμαστε μια κοινή γεωργική πολιτική.

Χρειαζόμαστε μία κοινή γεωργική πολιτική, διότι η αγροτική κοινότητα της Ευρώπης πρέπει επίσης να εξασφαλίσει την επισιτιστική ασφάλεια και να πάρει τον δρόμο προς την αειφορία. Αυτή είναι πάντως η κατεύθυνση την οποία προτείνω στην έκθεσή μου και στην οποία ελπίζω ότι θα με ακολουθήσει μια ευρεία πλειοψηφία του Κοινοβουλίου.



**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ θερμά τον εισηγητή για την έκθεσή του. Η γεωργία είναι ο τομέας της οικονομίας που δραστηριοποιείται ήδη και μπορεί να δραστηριοποιηθεί ακόμα πιο ενεργά για την προστασία του περιβάλλοντος από όλους τους τομείς. Έτσι, έχουμε ήδη επιτύχει να μειώσουμε τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου στη γεωργία κατά 20%. Επιπροσθέτως, οι γεωργικές εκτάσεις και καλλιέργειες δεσμεύουν μεγάλες ποσότητες CO<sub>2</sub> από την ατμόσφαιρα. Συνεπώς, η γεωργία αποτελεί μέρος της λύσης του προβλήματος της κλιματικής αλλαγής. Από την άλλη, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην παραγωγή τροφίμων για 500 εκατομμύρια πολίτες της ΕΕ, χρησιμοποιώντας, όμως, ταυτόχρονα, όσο το δυνατόν αποδοτικότερα τους πόρους και παρέχοντας το υψηλότερο δυνατό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.

Οι αγρότες δεν μπορούν να το επιτύχουν αυτό μόνοι τους. Χρειάζεται ισχυρή ευρωπαϊκή γεωργική πολιτική που θα τους στηρίξει. Μόνον έτσι θα κατορθώσουμε να παράγουμε επαρκείς ποσότητες τροφίμων για έναν αυξανόμενο παγκόσμιο πληθυσμό, προστατεύοντας παράλληλα το περιβάλλον με στόχο την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Κύριε Πρόεδρε, η έκθεση του κ. Le Foll είναι εξαιρετικά σημαντική, διότι η ευρωπαϊκή παραγωγή τροφίμων και η ευρωπαϊκή γεωργία είναι σημαντικά ζητήματα.

Η Ευρώπη πρέπει να είναι αυτάρκης. Αυτό είναι επίσης σημαντικό για την πρόληψη της κλιματικής αλλαγής, δεδομένου ότι οι μεταφορές μικρών αποστάσεων και τα τοπικά τρόφιμα συνιστούν τον καλύτερο τρόπο πρόληψης της αλλαγής του κλίματος.

Η γεωργία πρέπει να είναι οικολογικά βιώσιμη, και, εν προκειμένω, έχουμε μείζον έργο να επιτελέσουμε. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να διαδραματίσουν πρωτοπόρο ρόλο στο ζήτημα αυτό και, από αυτήν την άποψη, η Ευρώπη και τα κράτη μέλη βρίσκονται σε ευνοϊκή θέση, διότι έχουμε τη δυνατότητα να επενδύσουμε στην έρευνα.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κ. Le Foll για την έκθεσή του. Περιλαμβάνει πολύ σημαντικά θέματα, στα οποία πρέπει να δώσουμε μελλοντικά προσοχή. Η προστασία του κλίματος πρέπει να αποτελεί εξίσου μέρος της νέας γεωργικής μεταρρύθμισης· πρέπει να ενσωματωθεί σε αυτή τη μεταρρύθμιση. Στο μέλλον θα χρειαστούμε βιώσιμες και οικολογικά ορθές διαδικασίες που θα διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος. Η γεωργία δεν είναι μόνο θύμα σε σχέση με την προστασία του κλίματος, αλλά συνιστά και καίριο παράγοντα της αιτίας του προβλήματος· 10% των αερίων θερμοκηπίου εξακολουθούν να προέρχονται από τη γεωργία. Πρέπει να μειωθεί και αυτό το ποσοστό.

Επίσης, πρέπει να λάβουμε υπόψη ένα θέμα που αναφέρεται στην έκθεση Le Foll, ότι δηλαδή εισάγουμε μεγάλες ποσότητες σόγιας, για παράδειγμα από τη Βραζιλία. Η ευρωπαϊκή γεωργία είναι επίσης εν μέρει υπεύθυνη για το γεγονός ότι περιοχές παρθένου δάσους σε άλλες χώρες μετατρέπονται σε γεωργικές εκτάσεις εντατικής καλλιέργειας, πράγμα που τελικά έχει αντίκτυπο και στην ίδια τη γεωργία. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να το εξετάσουμε στο μέλλον. Στο μέλλον, επίσης, θα πρέπει να προσπαθήσουμε να επαναπροσδιορίσουμε και τον δικό μας εφοδιασμό με πρωτεΐνες στην Ευρώπη. Πρόκειται για άλλο ένα μέρος της λύσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που σχετίζονται με την προστασία του κλίματος.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Μία πολύ σημαντική πτυχή της έκθεσης Foll είναι η διαπίστωση ότι χωρίς τη γεωργία, δεν θα είχαμε καμία δυνατότητα ανάληψης δράσης κατά της παγκόσμιας αλλαγής του κλίματος. Ταυτόχρονα, σκέφτομαι εν προκειμένω κυρίως τη δασοκομία, η οποία τυχάνει προς το παρόν ικανοποιητικής στήριξης. Συμφωνώ απόλυτα ότι στο μέλλον η γεωργία πρέπει να είναι πιο πράσινη και πιο φιλική προς το περιβάλλον. Αφενός αυτό είναι πολύ σημαντικό και αφετέρου η γεωργία παράγει πολλά περιβαλλοντικά δημόσια αγαθά –βιοποικιλότητα, προστασία των αγροτικών περιοχών, καθαρό νερό κ.ο.κ.– για τα οποία ανταμείβεται επαρκώς από την αγορά, ούτε όμως και από την κοινή γεωργική πολιτική. Ως εκ τούτου, από το 2013 και εξής, η κοινή μας γεωργική πολιτική πρέπει να δημιουργήσει μία αγορά για τα περιβαλλοντικά δημόσια αγαθά, προκειμένου οι αγρότες να μπορούν να απολαμβάνουν επιπλέον υπηρεσίες και ανταμοιβή για τις επιπλέον υπηρεσίες που οι ίδιοι παρέχουν.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Κύριε Πρόεδρε, η παρούσα έκθεση πρωτοβουλίας αφορά έναν εξαιρετικά σημαντικό τομέα, διότι, αναμφίβολα, ο ρόλος που διαδραματίζει η γεωργία θα ενισχυθεί στο μέλλον. Η ζήτηση τροφίμων αυξάνεται με ταχείς ρυθμούς σε ολόκληρο τον κόσμο, ενώ, την ίδια στιγμή, η κλιματική αλλαγή περιορίζει την έκταση γης που είναι διαθέσιμη για τη γεωργία σε ολόκληρο τον πλανήτη. Επιπροσθέτως, αυξάνονται και οι απαιτήσεις των καταναλωτών αναφορικά με την ποιότητα των τροφίμων.

Πέραν του μελήματός της για την αξιόπιστη διασφάλιση της δικής της επισιτιστικής ασφάλειας, η Ευρώπη οφείλει επίσης να διαδραματίσει ρόλο στη διατήρηση του επισιτιστικού εφοδιασμού σε άλλες ηπείρους.

Η επένδυση στη βιώσιμη δασοκομία και η καλύτερη εκμετάλλευση των δασών πρέπει να θεωρηθεί επίσης σημαντικό μέρος της κοινοτικής πολιτικής για το κλίμα. Για τον λόγο αυτόν, απογοητεύτηκα κάπως με το απειροελάχιστο ποσό που επενδύεται στη γεωργία και τη δασοκομία στο πλαίσιο της στρατηγικής της Ευρώπης για το 2020. Τελικά, η γεωργία και η δασοκομία διαδραματίζουν πολύ ζωτικό ρόλο στην εξασφάλιση τροφίμων για την Ευρώπη, στην αποτελεσματικότερη παραγωγή βιοενέργειας και στη βιωσιμότητα των αγροτικών περιοχών.

**Marit Paulsen (ALDE).** – (SV) Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή για αυτήν την ιδιαίτερα αναζωογονητική νέα προσέγγιση. Προσωπικά, είμαι πεπεισμένη ότι η γεωργία και η δασοκομία είναι μακράν οι σημαντικότεροι παράγοντες στο πλαίσιο των προσπάθειών μας για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ειδικά αν επιδιώκουμε τη δέσμευση του άνθρακα από δέντρα, φυτά και ρίζες και τη συνακόλουθη παγίδευσή του στο έδαφος. Αυτό δεν συνεπάγεται την κυριαρχία νέων τεχνολογιών ή τη διεξαγωγή ερευνητικών προγραμμάτων, διότι διαθέτουμε ήδη τη γνώση και τα απαραίτητα μέσα.

Εφόσον προ ολίγου μίλησα για την προστασία και την καλή διαβίωση των ζώων, θα ήθελα να θέσω μία ριζοσπαστική ερώτηση: Μήπως πρέπει τελικά να αλλάξουμε την κοινή γεωργική πολιτική αυτή καθαυτή; Αν πληρώναμε τους αγρότες για όλα τα οφέλη που προσφέρουν και είναι καίρια για τη ζωή –όπως στην προκειμένη περίπτωση– για ολόκληρη την κοινωνία, τότε δεν θα πληρώναμε για αυτά που έχουν οι άνθρωποι στην κατοχή τους, αλλά θα πληρώναμε τους ίδιους τους ανθρώπους για αυτό που κάνουν.

**Vasîlica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Καταρχάς, θα ήθελα να συγχαρώ τον εισηγητή για την ευρεία προσέγγιση που υιοθέτησε, εγκλύπτοντας σε ένα από τα πιο επείγοντα προβλήματα της επικαιρότητας. Η αλλαγή του κλίματος συνιστά μία από τις σοβαρότερες απειλές, όχι μόνο για το περιβάλλον, αλλά και για την οικονομία και την κοινωνία. Η απόδοση των καλλιεργειών αυξομειώνεται από τη μία χρονιά στην άλλη, δεδομένου ότι επηρεάζεται σημαντικά από την εναλλαγή ακραίων κλιματικών συνθηκών η οποία έχει προφανείς συνέπειες σε κάθε τομέα της οικονομίας, μολονότι ο πιο ευάλωτος όλων εξακολουθεί να είναι η γεωργία.

Ενόψει αυτής της κατάστασης, οι στρατηγικές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πρέπει να εξετάζουν τόσο την πρόληψη όσο και τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων για τη γεωργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζοντας σχέδιο δράσης στις περιοχές που πλήττονται περισσότερο. Στο σημείο αυτό αναφέρομαι στην προσαρμογή των γεωργικών δραστηριοτήτων στις νέες συνθήκες: τη δασοκάλυψη, τη διαχείριση των υδάτινων πόρων για τη γεωργία και την εξυγίανση των μολυσμένων εκτάσεων.

Το άλλο μέτρο πρέπει να είναι ένα σχέδιο για το μέλλον, με στόχο την εξάλειψη των αιτίων της κλιματικής αλλαγής μέσω της προώθησης της οικονομίας χαμηλών εκπομπών άνθρακα, σε συνδυασμό με την προώθηση της ενεργειακής ασφάλειας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στη μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής, η οποία δεν πρέπει να περάσει σε δεύτερη μοίρα λόγω των σημερινών οικονομικών προβλημάτων.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Κύριε Πρόεδρε, με εντυπωσίασε η ευρεία προσέγγιση της παρούσας έκθεσης. Έχω όμως μία απλή ερώτηση: ποια είναι η πραγματική ευθύνη, επιρροή, και επίδραση της γεωργίας στην κλιματική αλλαγή; Έχω κατά νου τόσο ευεργετικά όσο και επιβλαβή αποτελέσματα. Μπορούμε, άραγε, να δηλώσουμε ότι η θέση της επιστήμης και τα πορίσματα των ερευνών μας αποτελούν αρκετά ισχυρά επιχειρήματα ώστε να αναμένουμε τόσο μεγάλη αύξηση δαπανών για την καταπολέμηση της αύξησης της θερμοκρασίας, η οποία δεν έχει προσδιοριστεί πλήρως; Εξάλλου, είναι επείγουσα η ανάγκη για την καταπολέμηση των συνεπειών της οικονομικής κρίσης, της ανεργίας και άλλων σοβαρών προβλημάτων που απορρέουν από την κοινωνικοοικονομική κατάσταση στην Ένωση.

Κατά πόσον πληροί ήδη η κοινή γεωργική πολιτική τις απαιτήσεις για την προστασία του κλίματος, και ποια μέσα μπορούν εν προκειμένω να εφαρμοστούν μελλοντικά στην ΚΓΠ;

**Chris Davies (ALDE).** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θέλω απλώς να αναφερθώ στην πατρίδα μου. Έχω την τύχη να ζω στα όρια της περιοχής Saddleworth Moorlands, μεταξύ του Manchester και του Leeds. Πρόκειται για το νότιο άκρο μίας ελώδους περιοχής που εκτείνεται από την Αγγλία έως το βόρειο τμήμα της χώρας, στη Σκωτία.

Πρόκειται ουσιαστικά για έναν πολύ σπάνιο οικότοπο στην Ευρώπη, αλλά και για έναν οικότοπο που έχει απογυμνωθεί σε μεγάλο βαθμό εξαιτίας της βιομηχανικής ρύπανσης που υπάρχει εδώ και 250 χρόνια και η οποία έχει καταστρέψει την ποικιλία των ειδών που μπορεί να φιλοξενήσει. Την καταστροφή αυτή έρχονται να συμπληρώσουν η υπερβόσκηση, ενδεχομένως προβάτων, και οι πυρκαγιές. Φυσικά, με την αποξήρανση των ελών, απελευθερώνονται αέρια του θερμοκηπίου. Τεράστιες ποσότητες αερίων που συντελούν δραστικά στην αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη απελευθερώνονται από μία περιοχή που θα έπρεπε να αποτελεί ειδικό τοπίο.

Η Βασιλική Εταιρεία για την Προστασία των Πτηνών προσπαθεί τώρα να αποκαταστήσει τον οικότοπο αυτόν και να επιτύχει την εκ νέου βλάστηση του βρύου *sphagnum* που δημιουργήσε τα έλη. Η απαιτούμενη χρηματοδότηση

δεν είναι της τάξης των εκατομμυρίων, αλλά της τάξης των δεκάδων χιλιάδων ή ενδεχομένως των εκατοντάδων χιλιάδων. Πρόκειται για μία μικρή συνεισφορά που μπορεί να συμβάλει τόσο στην αποκατάσταση και ενίσχυση της βιοποικιλότητας όσο και στην προστασία αυτού του ελώδους οικοτόπου, διασφαλίζοντας ότι αυτά τα αέρια θερμοκηπίου δεν θα απελευθερωθούν στην ατμόσφαιρα. Αυτό είναι κάτι που πρέπει οπωσδήποτε να έχουμε στον νου μας όταν εξετάζουμε τη μεταρρύθμιση της κοινής γεωργικής πολιτικής.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Η γεωργία είναι υπεύθυνη για σημαντικό ποσοστό του συνολικού όγκου των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Για τον λόγο αυτόν δίνουμε έμφαση στην ανάγκη βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης στον συγκεκριμένο τομέα. Ζητώ μετ' επιτάσεως από την Επιτροπή να εξετάζει πάντα τη σχέση μεταξύ των υψηλών τιμών των τροφίμων και της αύξησης της τιμής της ενέργειας, ιδίως όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα καύσιμα.

Θα ήθελα να σας υπενθυμίσω ότι τα κίνητρα για την ενθάρρυνση της βιώσιμης καλλιέργειας ενεργειακών φυτών δεν πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την παραγωγή τροφίμων. Για τον λόγο αυτόν απευθύνουμε έκκληση προς την Επιτροπή να παρακολουθεί τα αποτελέσματα της αυξανόμενης παραγωγής βιοκαυσίμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σε τρίτες χώρες όσον αφορά την αλλαγή χρήσης γης, τις τιμές των παραγομένων τροφίμων και την πρόσβαση σε τρόφιμα.

Καλούμε την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προαγάγουν την έρευνα και την ανάπτυξη, προκειμένου να αναχαιτίσουμε την κλιματική αλλαγή και να μπορέσουμε να προσαρμοστούμε σε αυτήν. Εν προκειμένω, αναφέρομαι ειδικότερα στη διερεύνηση της μελλοντικής γενιάς βιοκαυσίμων.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή, κ. Le Foll, για την πολύ σημαντική έκθεσή του σχετικά με τη γεωργία και την αλλαγή του κλίματος.

Η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής συνιστά απόλυτη προτεραιότητα σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ΕΕ συμβάλλει επίσης σημαντικά, και ο τομέας της γεωργίας συμβάλλει ήδη στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Διαθέτουμε μία πολιτική που περιορίζει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου. Επίσης, η γεωργία προσφέρει ανανεώσιμες πηγές ενέργειας χάρη στη βέλτιστη χρήση ολόκληρου του κύκλου και όλων των προϊόντων που προέρχονται από τη γεωργία. Ακόμα, η γεωργική πολιτική της ΕΕ εργάζεται για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας αποθήκευσης άνθρακα των γεωργικών εκτάσεων.

Μετά από τη μεταρρύθμιση του 1992, σημειώθηκε σημαντική πρόοδος στην ενσωμάτωση όλων των περιβαλλοντικών προβληματισμών στην κοινή γεωργική πολιτική. Η πρόσφατη μεταρρύθμιση «υγειονομικού ελέγχου» αντιπροσωπεύει άλλο ένα βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση, με ιδιαίτερη έμφαση στον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής και την προσαρμογή σε αυτήν.

Το σημερινό πλαίσιο της κοινής γεωργικής πολιτικής παρέχει ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ των δεσμευτικών απαιτήσεων που επιβάλλονται από την πολλαπλή συμμόρφωση, η οποία θέτει όρια σε ορισμένες γεωργικές πρακτικές, και των θετικών κινήτρων για φιλικές για το κλίμα γεωργικές πρακτικές που προβλέπει η ανάπτυξη της υπαίθρου.

Η Επιτροπή συμφωνεί απόλυτα με την άποψη ότι η αλλαγή του κλίματος πρέπει τώρα να αντιμετωπιστεί σε παγκόσμιο επίπεδο και ότι είναι σημαντικό να ακολουθήσουν και άλλοι το δικό μας παράδειγμα. Είναι ανάγκη, αφενός, να βοηθήσουμε περαιτέρω τη γεωργία της ΕΕ να συνεισφέρει στον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής μειώνοντας τις δικές της εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, βελτιώνοντας τη δέσμευση CO<sub>2</sub> στα εδάφη και χρησιμοποιώντας ανανεώσιμες ενέργειες από άλλες πηγές και, αφετέρου, να είμαστε πιο παραγωγικοί, πιο αποτελεσματικοί ως προς την προμήθεια τροφίμων, δείχνοντας με τον τρόπο αυτόν ότι είναι δυνατό να επιτύχει κανείς και τους δύο στόχους: αφενός την επισιτιστική ασφάλεια και αφετέρου την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Τώρα, κατά την προετοιμασία της κοινής γεωργικής πολιτικής για την περίοδο μετά το 2013, και ενόψει των αποτελεσμάτων των εν εξελίξει διαπραγματεύσεων για την αλλαγή του κλίματος, η Επιτροπή θα εξετάσει τρόπους για την προώθηση και την καλύτερη ενσωμάτωση των στόχων προσαρμογής και μετριασμού στα μέσα της κοινής γεωργικής πολιτικής.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί σε δύο εβδομάδες, κατά την προσεχή περίοδο συνόδου στις Βρυξέλλες.

**Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Robert Dušek (S&D), γραπτώς.** – (CS) Η γεωργία επηρεάζεται και θα συνεχίσει να επηρεάζεται άμεσα από την κλιματική αλλαγή, διότι περιλαμβάνει ζωντανούς οργανισμούς και τα αποτελέσματά της επηρεάζονται πρωτίστως από την ποιότητα του εδάφους, των υδάτων και του ατμοσφαιρικού αέρα. Δυστυχώς, επί του παρόντος, συντελεί

(κατά σχεδόν 10%) και η γεωργία στη δημιουργία αερίων θερμοκηπίου. Πρωτοξείδιο του αζώτου απελευθερώνεται από αζωτούχα λιπάσματα και μεθάνιο παράγεται από τη διαδικασία πέψης των ζώων. Φυσικά, ειδικά η γεωργία είναι αυτή που μπορεί να βοηθήσει στην καταπολέμηση της θέρμανσης του πλανήτη, ιδίως μέσω νέων μεθόδων άρσης που έχουν ως στόχο τη διατήρηση του εδάφους και τη μείωση της συγκράτησης του CO<sub>2</sub>, μέσω της στήριξης της δασοκομίας και της αγροδασοκομίας και της ενίσχυσης της βιολογικής γεωργίας. Επικροτώ και συμμερίζομαι απολύτως την άποψη του εισηγητή για τη θέσπιση πραγματικά ευρωπαϊκής δασικής πολιτικής, στο πλαίσιο της οποίας θα ήταν δυνατό να ενισχυθεί η διαχείριση, και, συνεπώς, τα προϊόντα, των δασών, και να μην συντελείται εκμετάλλευση των δασών κυρίως για οικονομικές δραστηριότητες που εστιάζονται πρωτίστως στη δημιουργία οικονομικού κέρδους, είτε για μερικώς κρατικοποιημένους είτε για ιδιωτικούς φορείς. Η επιστημονική έρευνα καταδεικνύει ότι ο τομέας αυτός έχει τη μοναδική ικανότητα να δεσμεύει τον άνθρωπο με φυσικό τρόπο που δεν προκαλεί ρύπανση. Τα δάση βοηθούν επίσης στην επίλυση προβλημάτων διάβρωσης και υποβάθμισης του εδάφους, έλλειψης νερού και ρύπανσης, καθώς και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας των φυτικών και ζωικών ειδών. Για όλους αυτούς τους λόγους τάσσομαι πλήρως υπέρ της έγκρισης της έκθεσης.

**Mairead McGuinness (PPE), γραπτώς.** – (EN) Επικροτώ αυτή την επίκαιρη έκθεση που άπτεται του ρόλου που μπορεί να διαδραματίσει η γεωργία στον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Η έκθεση του FAO «Κατάσταση των τροφίμων και της γεωργίας 2009» τονίζει πόσο απαραίτητο είναι το ζωικό κεφάλαιο για την παγκόσμια παραγωγή τροφίμων. Για να αντιμετωπιστεί η παγκόσμια ζήτηση τροφίμων, είναι ουσιαστικό να διατηρήσουμε τα σημερινά μας επίπεδα παραγωγής. Θα πρέπει όμως να επιτύχουμε ισορροπία μεταξύ της παραγωγής επαρκών τροφίμων για τον παγκόσμιο πληθυσμό και της παραγωγής τους κατά τρόπο που δεν οδηγεί σε αύξηση των αρνητικών επιπτώσεων για το κλίμα του πλανήτη. Η συνεχιζόμενη συζήτηση για τη μελλοντική μορφή της ΚΓΠ μετά το 2013 θα εστιάσει ακόμα περισσότερο στον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν εν προκειμένω οι ευρωπαίοι αγρότες, και είναι ουσιαστικό να συνδράμει η ΕΕ τους αγρότες μας στην επίτευξη της επιδιωκόμενης ισορροπίας.

Υποστηρίζω πλήρως την έκκληση αυτής της κοινοβουλευτικής έκθεσης να αποζημιώνονται οι αγρότες για τις προσπάθειές τους σχετικά με τη μείωση των εκπομπών και να τους παρασχεθεί ενίσχυση για την προσαρμογή σε μέτρα μετριασμού της κλιματικής αλλαγής. Η πρόταση της έκθεσης για τη χάραξη στρατηγικής σε επίπεδο ΕΕ, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο αντίκτυπος δυσμενών κλιματικών συνθηκών στη γεωργία της ΕΕ είναι λίαν ευπρόσδεκτη και πραγματικά πολύ σημαντική ενόψει των εξαιρετικά σκληρών κλιματικών συνθηκών που βίωσαν οι αγρότες τους προηγούμενους μήνες.

**Rovana Plumb (S&D), γραπτώς.** – (RO) Η κλιματική αλλαγή έχει άμεση επίδραση στη γεωργία. Οι σοβαρότερες επιπτώσεις της είναι ιδιαίτερα προφανείς για τον πληθυσμό των αγροτικών περιοχών που εξαρτάται από τη γεωργία για τον βιοπορισμό του. Οι γυναίκες ανήκουν στις πλέον ευάλωτες ομάδες όσον αφορά τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι, αφενός, σε πολλές χώρες αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του εργατικού δυναμικού της γεωργίας και, αφετέρου, δεν έχουν πρόσβαση στις ίδιες ευκαιρίες με τους άντρες για την απόκτηση εισοδήματος.

Η μέθοδος γεωργίας που εφαρμόστηκε στη χιλιετία που μόλις άρχισε, απαιτεί ανθρώπινες προσπάθειες που πρέπει να ικανοποιούν σοβαρές απαιτήσεις: την εξασφάλιση της επισιτιστικής ασφάλειας και της ασφάλειας των τροφίμων για τον παγκόσμιο πληθυσμό (που αναμένεται να αυξηθεί στα 9 δισεκατομμύρια έως το 2050), μέτρα εναρμόνισης για τη στήριξη της ποσοτικής και ποιοτικής αύξησης της γεωργικής παραγωγής με στόχο την παραγωγή τροφίμων σύμφωνα με τις αναπτυξιακές απαιτήσεις που της επιβάλλει η παραγωγή βιοκαυσίμων, και την προστασία των οικοσυστημάτων και τη διάρρηξη του δεσμού μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και υποβάθμισης του περιβάλλοντος.

Θεωρώ ότι πρέπει να υιοθετηθεί νέα στρατηγική, βασισμένη σε μία νέα προσέγγιση που θα εστιάζεται σε βιώσιμα πρότυπα γεωργικής παραγωγής, προϋποθέτοντας αντισταθμιστική ενίσχυση για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους που συνδέεται με αυτούς τους στόχους (π.χ. τοπικές συμβάσεις οικολογικής πιστοποίησης), καθώς και στη δημιουργία «πράσινων» θέσεων εργασίας και την ενσωμάτωση των γυναικών στην αγορά εργασίας (διατήρηση των αγροτικών περιοχών, διατήρηση της βιοποικιλότητας, θερμοκήπια για οπωροκηπευτικά προϊόντα).

## **24. Η γεωργία σε περιοχές με φυσικά μειονεκτήματα: ειδικός έλεγχος υγείας (συνοπτική παρουσίαση)**

**Πρόεδρος.** - Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης (A7-0056/2010) του Herbert Dorfmann, εξ ονόματος της Επιτροπής Γεωργίας και Ανάπτυξης της Υπαίθρου, σχετικά με τη γεωργία σε περιοχές με φυσικά μειονεκτήματα: ειδικός έλεγχος (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)).

**Herbert Dorfmann, εισηγητής.** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, η παρούσα έκθεση άπτεται μίας ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τη γεωργία σε περιοχές με φυσικά μειονεκτήματα.

Πρόκειται ειδικά για την οριοθέτηση των μειονεκτουσών περιοχών και ιδίως για την εύρεση νέων τρόπων οριοθέτησής τους. Σήμερα, χαρακτηρίζονται κυρίως ή αποκλειστικά βάσει εθνικών κριτηρίων. Υπάρχουν περισσότερα από 100 τέτοια κριτήρια και είναι εντελώς διαφορετικά στα διάφορα κράτη μέλη της Ένωσής μας.

Αυτό δεν εξασφαλίζει ομοιομορφία, και το Ελεγκτικό Συνέδριο έχει επικρίνει την εν λόγω κατάσταση σε διάφορες περιστάσεις. Τώρα, η Επιτροπή προτείνει στην ανακοίνωσή της έναν νέο τρόπο οριοθέτησης αυτών των περιοχών, με τη χρήση οκτώ διαφορετικών κριτηρίων που στοχεύουν να οδηγήσουν σε πλήρη επαναπροσδιορισμό αυτών των περιοχών.

Το Κοινοβούλιο δεν γνωρίζει ποιον αντίκτυπο θα έχουν τα κριτήρια αυτά, διότι οι προσομοιώσεις για τις περιοχές που ζήτησε από τα κράτη μέλη η Επιτροπή δεν ήταν διαθέσιμες κατά την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης, ούτε είχαμε την ευκαιρία να τις εξετάσουμε.

Θα ήθελα να συνοψίσω τις προτάσεις που παρουσιάζουμε τώρα σε αυτή την έκθεση. Θεωρούμε ότι, καταρχήν, μία ενιαία μέθοδος οριοθέτησης είναι εύλογη και πιθανώς αναγκαία για τη διασφάλιση της ομοιομορφίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης, πιστεύουμε ότι η αντισταθμιστικές αποζημιώσεις –που θα μπορούσατε να πείτε πως είναι το σημαντικότερο αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας οριοθέτησης, διότι η τελευταία διεξάγεται πρωτίτως προκειμένου να μπορέσουν οι εν λόγω περιοχές να λάβουν αντισταθμιστικές αποζημιώσεις – είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό στοιχείο της γεωργικής πολιτικής και, το κυριότερο, καθιστά τη γεωργία εφικτή εκεί που διαφορετικά θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη, δηλαδή σε μειονεκτούσες περιοχές και ιδίως στις ορεινές περιοχές.

Ωστόσο, δεν μπορούμε να προβούμε σε αξιολόγηση της ποιότητας αυτών των κριτηρίων, δηλαδή αν λειτουργούν τώρα τα κριτήρια αυτά ή όχι, γιατί προς το παρόν δεν έχουμε πρόσβαση σε καμία προσομοίωση περιοχής. Υπάρχουν ωστόσο πολύ συγκεκριμένες αμφιβολίες για το αν τα προτεινόμενα κριτήρια θα είναι αρκετά ακριβή.

Επίσης, πρέπει ακόμα να διευκρινιστεί αν τα κριτήρια που προτείνει τώρα η Επιτροπή θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με αυτόν τον τρόπο, δηλαδή χωριστά το κάθε ένα, ή εάν υπό ορισμένες συνθήκες θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η σώρευση των κριτηρίων αυτών. Το μειονέκτημα συνδέεται με διάφορους παράγοντες ταυτόχρονα και μας φαίνεται απόλυτα εύλογο να εξετάσουμε μήπως είναι απολύτως ουσιαστικό να ληφθεί υπόψη η σώρευση αυτών των κριτηρίων.

Πρέπει επίσης να εξετάσουμε αν πρέπει να ληφθεί υπόψη, σε συνάρτηση με αυτό, η αρχή της επικουρικότητας, δηλαδή αν είναι ανάγκη και σε αυτή την περίπτωση να εκπονήσουμε εμείς ένα γενικό πλαίσιο χρησιμοποιώντας τα νέα κριτήρια και κατόπιν να δώσουμε στα κράτη μέλη και τις περιφέρειες τη δυνατότητα να ρυθμίσουν τις λεπτομέρειες.

Τέλος, θεωρώ ουσιαστικό να εξετάσουμε και τη δυνατότητα μεταβατικών περιόδων. Η οριοθέτηση αυτή θα έχει ως αποτέλεσμα τον αποχαρακτηρισμό ορισμένων περιοχών, και οι περιοχές αυτές χρειάζονται αρκετά μεγάλη μεταβατική περίοδο.

Συνοψίζοντας θα ήθελα να πω –και πιστεύω ότι και η έκθεση αντανακλά αυτή την άποψη– ότι η παρούσα ανακοίνωση της Επιτροπής χρειάζεται περαιτέρω επεξεργασία και ότι πρέπει να εξεταστεί πολύ προσεκτικά πριν από την εφαρμογή της, διότι θα έχει μεγάλης εμβέλειας συνέπειες για τους ενδιαφερομένους αγρότες.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου στους συναδέλφους εδώ στο Σώμα, αλλά και στο προσωπικό της Επιτροπής, που συνέδραμαν τους τελευταίους μήνες στην εκπόνηση αυτής της έκθεσης.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ θερμά τον εισηγητή για την εξαίρετη έκθεσή του. Η ενίσχυση μειονεκτουσών περιοχών είναι κεντρικό στοιχείο της κοινής γεωργικής πολιτικής και έχει ως στόχο τη διατήρηση της γενικευμένης εξάπλωσης της γεωργίας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η προσέγγιση της Επιτροπής να αναπτύξει ένα σύστημα για την οριοθέτηση αυτών των περιοχών που θα μπορεί να χρησιμοποιείται σε ολόκληρη την ΕΕ πρέπει, επομένως, να επικροτηθεί. Όμως το κρίσιμο σημείο είναι αν τα οκτώ κριτήρια που αναπτύχθηκαν προς τον σκοπό αυτόν θα είναι επαρκή στην πράξη. Δεν είμαι βέβαιος ότι αυτά είναι πραγματικά τα σωστά κριτήρια. Δεν μπορώ να καταλάβω –και νομίζω ότι το ίδιο μπορεί κανείς να πει για τον εισηγητή και για ολόκληρη την Επιτροπή Γεωργίας και Ανάπτυξης της Υπαίθρου– για ποιον λόγο η Επιτροπή δεν έθεσε στη διάθεσή μας τα αποτελέσματα της προσομοίωσης των επιπτώσεων αυτών των οκτώ κριτηρίων. Ως εκ τούτου, απευθύνω έκκληση προς την Επιτροπή: αυτό πραγματικά δεν πρέπει να συμβαίνει τόσο συχνά.

Όταν θέλουμε και πρέπει να αξιολογήσουμε κάτι, φυσικά πρέπει και να γνωρίζουμε τα αποτελέσματα. Αυτό το εκλαμβάνω, έως κάποιον βαθμό, και ως έλλειψη εμπιστοσύνης προς το Κοινοβούλιο. Τούτο σημαίνει πως απαιτείται να καταβληθούν ακόμα πολλές προσπάθειες για τον εν λόγω προτεινόμενο κανονισμό. Ελπίζω ότι η Επιτροπή θα

εξετάσει προσεκτικά την έκθεση Dorfmann, την οποία και αποδεχτήκαμε πλήρως. Προσωπικά, ελπίζω ότι ο κ. Dorfmann θα είναι σε θέση να συνεχίσει να συμβάλλει πολιτικά στο ζήτημα αυτό.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω και εγώ τον κ. Dorfmann για την έκθεσή του. Αυτό που μας παρουσίασε σήμερα δείχνει ξεκάθαρα ότι υπάρχουν ακόμα κάποια πράγματα σε σχέση με το ζήτημα αυτό που πρέπει να διασαφηνιστούν. Όπως οι προηγούμενοι ομιλητές, πιστεύω και εγώ ότι το σημερινό πλαίσιο οριοθέτησης αυτών των περιοχών είναι πολύ αδρό. Πολλά μέρη του δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες των μειονεκτούσων περιφερειών. Αμφιβάλλω αν θα μπορέσουμε να τα καταφέρουμε μόνο με αυτά τα φυσικά κριτήρια.

Πρέπει επίσης να εξετάσουμε προσεκτικά την κοινωνική κατάσταση, η οποία διαδραματίζει σοβαρό ρόλο στις μειονεκτούσες περιφέρειες. Δεδομένου ότι οι πληρωμές για τις μειονεκτούσες περιφέρειες είναι ζωτικής σημασίας για την επιβίωση πολλών εκμεταλλεύσεων, η Επιτροπή πρέπει να επανεξετάσει την επεξεργασία του σημερινού πλαισίου, προκειμένου να παράσχει σε πολλές περιφέρειες τη δυνατότητα επιβίωσης.

Φοβούμαι ότι η εφαρμογή του σημερινού συστήματος θα οδηγούσε σε πολύ μεγάλες μετατοπίσεις που δεν είναι πάντα κατανοητές, και θα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία σοβαρής ανησυχίας και αβεβαιότητας στον τομέα της γεωργίας. Δέον είναι να επανεξετάσουμε το σημείο αυτό.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Είναι πολύ σημαντικό ο προϋπολογισμός της γεωργικής πολιτικής να συνεχίσει, επί τη βάση της έκθεσης Dorfmann, να δίνει προτεραιότητα στην υποστήριξη αγροτικών περιοχών με φυσικά μειονεκτήματα, διότι, χωρίς τέτοια υποστήριξη, θα αντιμετωπίσαμε σοβαρή περιβαλλοντική καταστροφή και κοινωνικά προβλήματα στις περιοχές αυτές. Είναι ευχάριστο το γεγονός ότι η Επιτροπή –και της αξίζουν έπαινοι, εν προκειμένω– αφήνει στα κράτη μέλη την επισημάνση των επιλέξιμων περιοχών βάσει των οκτώ κριτηρίων. Ταυτόχρονα, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή στο γεγονός ότι μέχρι σήμερα υπάρχουν διαφορές και διακρίσεις μεταξύ των κρατών μελών, όχι μόνο όσον αφορά τις άμεσες πληρωμές που επιβάλλονται ειδικά στα νέα κράτη μέλη, την πατρίδα του Επιτρόπου, τη Λετονία, αλλά και σε άλλα νέα κράτη μέλη. Στην πατρίδα μου, η παροχή νερού στην περιοχή των αμμοδινών (Homokhátság) συνιστά λόγο ανησυχίας, διότι η στάθμη των υπογείων υδάτων έχει πέσει κατά 4-5 μέτρα εντός τεσσάρων δεκαετιών, και η περιοχή έχει μετατραπεί σχεδόν σε έρημο. Το ίδιο πρόβλημα παρουσιάζεται και στη νότια Ευρώπη, και, συνεπώς, έχει ιδιαίτερη σημασία η εξεύρεση λύσης για το θέμα της διαχείρισης των υδάτων στη μελλοντική κοινή γεωργική πολιτική.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον συνάδελφο, κ. Dorfmann, για την εξαιρετική εργασία του στο πλαίσιο της παρούσας έκθεσης. Θεωρώ ότι συνοψίζει αρτιότατα το ζήτημα ως έχει σήμερα, όσον αφορά τις προτάσεις της Επιτροπής.

Θα ήθελα, όμως, να απευθυνθώ κυρίως στον κύριο Επίτροπο. Το παρόν έργο βρίσκεται σε εξέλιξη εδώ και αρκετούς μήνες. Δημιουργεί μεγάλη αναστάτωση σε διάφορους τομείς των χωρών μας που απειλούνται με επαναχαρακτηρισμό, ο οποίος πραγματοποιείται ή μπορεί να πραγματοποιηθεί σε μία περίοδο –και αυτό θα αποτελέσει το αντικείμενο της προφορικής ερώτησης που θα συζητηθεί αύριο το βράδυ– κατά την οποία πολλοί τομείς της παραγωγής αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες δυσκολίες. Πρέπει επομένως να προχωρήσουμε, και να προχωρήσουμε γρήγορα. Δεν νομίζω ότι μπορούμε να περιμένουμε τρία χρόνια για να δώσουμε σαφή απάντηση στους αγρότες που πλήττονται από αυτό το εγχείρημα της οριοθέτησης.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Κύριε Πρόεδρε, είναι εξαιρετικά θετικό το γεγονός ότι σε αυτήν την έκθεση δόθηκε έμφαση στις μειονεκτικές περιφέρειες. Η καθ'αυτό κεντρική ιδέα, την οποία προφανώς υποστηρίζουν όλοι εδώ, είναι ότι οι προϋποθέσεις για μια αποδοτική γεωργική παραγωγή πρέπει να εξασφαλίζονται παντού στην ΕΕ, και τώρα και μελλοντικά.

Φαίνεται να υπάρχει μεγάλη σύγχυση εξαιτίας των κριτηρίων για τον χαρακτηρισμό των μειονεκτούσων περιφερειών. Πρέπει να εστιάσουμε ιδιαίτερα την προσοχή μας στη γεωργία στις μειονεκτικές περιφέρειες, διότι πολύ συχνά οι προηγούμενες μεταρρυθμίσεις της κοινής γεωργικής πολιτικής διεξήχθησαν από τη σκοπιά των ευνοημένων περιφερειών.

Για να μπορέσουμε να συνεχίσουμε την ανάπτυξη σε μειονεκτούσες περιφέρειες, είναι πολύ σημαντικό να χρησιμοποιήσουμε ανάλογους ρυθμιστικούς μηχανισμούς. Η κατάργηση ορισμένων από τους προηγούμενους μηχανισμούς ρύθμισης της γεωργίας από την ΕΕ δεν σημείωσε επιτυχία. Για παράδειγμα, η ανάκληση των ποσοστώσεων γάλακτος και η κατάργηση του συστήματος παύσης καλλιέργειας ήταν ανεπιτυχείς αποφάσεις όσον αφορά τις μειονεκτούσες περιφέρειες.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Κύριε Πρόεδρε, η επιδότηση της ευρωπαϊκής γεωργίας δεν μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση. Οι λόγοι χορήγησης των επιδοτήσεων περιλαμβάνουν διάφορες συνθήκες της παραγωγής

όπως το κλίμα, η ποιότητα του εδάφους, το πρόβλημα της πρόσβασης σε νερό, η κατάσταση της χώρας και κοινωνικές και ιστορικές συνθήκες. Οι περισσότερες από αυτούς ασκούν σημαντική επίδραση στα αποτελέσματα της παραγωγής και της οικονομικής επίδοσης και επηρέασαν τα σημερινά συστατικά στοιχεία της κοινής γεωργικής πολιτικής.

Συμμερίζομαι τις απόψεις και τις ανησυχίες του συντάκτη σχετικά με την απουσία των αναμενόμενων αποτελεσμάτων της νέας προσέγγισης. Είναι δυνατό τα κριτήρια που χρησιμοποιούσαμε μέχρι σήμερα να ήταν τόσο ακατάλληλα; Περιμένουμε υπολογισμούς και βαθύτερη ανάλυση των αποτελεσμάτων. Ένα σημαντικό ερώτημα είναι πώς θα διατηρήσουμε τη γεωργική παραγωγή στις μειονεκτικές περιοχές. Κατά τη γνώμη μου, εξακολουθεί να αποτελεί ανάγκη η συνέχιση της ενίσχυσης των περιοχών αυτών σε κατάλληλο επίπεδο, ως μέρος της κοινής γεωργικής πολιτικής στο μελλοντικό δημοσιονομικό πλαίσιο.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Dorfmann για την εξαιρετική έκθεσή του επί της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με μια καλύτερη στόχευση των ενισχύσεων στους γεωργούς των περιοχών με φυσικά μειονεκτήματα.

Θα ήθελα να διέσω ορισμένα θέματα. Ο γενικός στόχος των πληρωμών στις περιοχές με φυσικά μειονεκτήματα είναι να εξασφαλιστεί η συνεχής χρήση γης και να διατηρηθεί η ύπαιθρος και να προωθηθούν βιώσιμα συστήματα καλλιέργειας μέσω της διαχείρισης των γεωργικών εκτάσεων. Οι ενισχύσεις προς τους αγρότες αυτών των περιοχών αντισταθμίζουν το πρόσθετο κόστος και το διαφυγόν εισόδημά τους που απορρέει από το υφιστάμενο φυσικό μειονέκτημα.

Το Συμβούλιο αποφάσισε να αφαιρέσει τα κοινωνικοοικονομικά κριτήρια από τους σκοπούς των ενισχύσεων λόγω φυσικών μειονεκτημάτων. Η αφαίρεση των κοινωνικοοικονομικών κριτηρίων πρέπει να ιδωθεί στο πλαίσιο της όλης σειράς μέτρων που προσφέρονται στα κράτη μέλη στον κανονισμό για τη στήριξη της αγροτικής ανάπτυξης – διαφοροποίησης προς μη γεωργικές δραστηριότητες, ανάπτυξη πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων και τουριστικών δραστηριοτήτων, καθώς και παροχή βασικών υπηρεσιών.

Έτσι, οι ενισχύσεις για τα φυσικά μειονεκτήματα δεν είναι ο μοχλός παρέμβασης που έχει ως στόχο την αντιμετώπιση του θέματος του «αποπληθυσμού». Η αποζημίωση των αγροτών σε περιοχές όπου η παραγωγή δεν εμποδίζεται από φυσικά μειονεκτήματα και δεν υπάρχει πρόσθετο κόστος ή διαφυγόν εισόδημα θα στρέβλωνε τον ανταγωνισμό με αγρότες άλλων περιοχών. Επιπροσθέτως, οι κοινωνικοοικονομικοί δείκτες αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου και ως εκ τούτου θα απαιτούσαν μια διαδικασία διαρκούς παρακολούθησης και αναθεώρησης για την κάθε περιοχή.

Η πρόταση να ληφθεί υπόψη το απομακρυσμένο της περιοχής δεν είναι πρακτική σε συνάρτηση με το συμφωνημένο πλαίσιο που όρισε το Συμβούλιο σχετικά με τα φυσικά μειονεκτήματα. Όσον αφορά την περιφερειακή θέση, υπάρχουν άλλα πιθανά επίπεδα οριοθέτησης όπως για παράδειγμα το άρθρο του κανονισμού για το ειδικό μειονέκτημα.

Στα διάφορα στάδια της διαδικασίας, η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να υποβάλουν εναλλακτικές προτάσεις για βιοφυσικά κριτήρια και τις σχετικές οριακές τιμές. Οι προτάσεις αυτές θα αναλυθούν από επιστήμονες ως προς την εγκυρότητά τους και, κυρίως, τη διαφάνειά τους και τη δυνατότητα εφαρμογής τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Οι εναλλακτικές οριακές τιμές πρέπει όμως να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η εκάστοτε περιοχή πλήττεται από σημαντικό μειονέκτημα, σύμφωνα με την επιθυμία του Συμβουλίου.

Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου της οριοθέτησης που θα βασίζεται σε βιοφυσικά κριτήρια, τα αποτελέσματα αυτού του εγχειρήματος θα ληφθούν υπόψη στην πρόταση της Επιτροπής για την κοινή γεωργική πολιτική μετά το 2013. Κάθε νομική πρόταση θα έχει επίσης σκοπό την ομαλή μετάβαση για τις περιοχές που ενδέχεται να χάσουν το καθεστώς περιοχής με φυσικό μειονέκτημα.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί σε δύο εβδομάδες, κατά την προσεχή περίοδο συνόδου στις Βρυξέλλες.

#### **Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE), γραπτώς.** – (EN) Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή για την εξαιρετική εργασία του. Η διατήρηση διαφορετικών και ενεργών αγροτικών περιοχών είναι σημαντική για διάφορους λόγους, μεταξύ των οποίων και η αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης για προϊόντα διατροφής και ο βιώσιμος από περιβαλλοντική άποψη τουρισμός. Επιπροσθέτως, για πολλές περιοχές θα ήταν σοβαρή αποτυχία εάν σταματούσαν να καλλιεργούν τη γη, από την άποψη τόσο του ζωτικού αγροτικού εισοδήματος όσο και της απώλειας τοπίων που μπορεί να είχαν διαμορφωθεί στη διάρκεια πολλών αιώνων.

**Petru Constantin Luhan (PPE), γραπτώς.** – (RO) Το σύστημα ενίσχυσης των περιοχών που πλήττονται από φυσικά μειονεκτήματα βοήθησε αποτελεσματικά στη συνέχιση της καλλιέργειας γεωργικής γης στις εν λόγω περιοχές.

Η σημασία της χορήγησης των κατάλληλων αντισταθμιστικών πληρωμών στις μειονεκτικές περιοχές είναι αδιαμφισβήτητη.

Η διαδικασία οριοθέτησης και ταξινόμησης των περιοχών αυτών γινόταν από τα κράτη μέλη βάσει μίας σειράς κριτηρίων, σύμφωνα με τα οικεία σύνολα δεικτών. Ωστόσο, είναι εξαιρετικά δύσκολο ακόμα και να συγκρίνει κανείς αυτά τα σύνολα δεικτών, διότι χρησιμοποιούν διαφορετικές μεθόδους για την ταξινόμηση και στάθμιση των περιοχών. Η θέσπιση ενός συνόλου κοινών κριτηρίων ταξινόμησης θα αύξανε τη διαφάνεια, την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα του συστήματος σε ολόκληρη την Ευρώπη. Από την άποψη αυτή, υποστηρίζω την ανάγκη αναθεώρησης του συστήματος ενίσχυσης των αγροτών στις περιοχές με φυσικά μειονεκτήματα και χάραξης γενικής στρατηγικής για τις μειονεκτικές περιοχές, πράγμα που θα μειώσει τις ανισότητες που παρουσιάστηκαν μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη διάθεση οικονομικής ενίσχυσης.

**James Nicholson (ECR), γραπτώς.** – (EN) Πρέπει να θυμόμαστε ότι το 54% της καλλιεργούμενης γης στην ΕΕ κατατάσσεται ως περιοχή με φυσικά μειονεκτήματα. Η συνέχιση του καθεστώτος των μειονεκτικών περιοχών είναι ζωτικής σημασίας αν θέλουμε να αποζημιώσουμε τους αγρότες για την προσφορά δημοσίων αγαθών, να αποφύγουμε την εγκατάλειψη της γης, να βοηθήσουμε στην προαγωγή της βιοποικιλότητας και στη στήριξη των αγροτικών κοινοτήτων. Η αγορά ούτε ανταμείβει ούτε αποζημιώνει τους αγρότες για τα επιτεύγματα αυτά της καλλιέργειας σε περιοχές με φυσικό μειονέκτημα. Πρέπει επομένως να εξασφαλίσουμε ότι η περαιτέρω μεταρρύθμιση του καθεστώτος των μειονεκτικών περιοχών θα διαθέτει επαρκή χρηματοδότηση στο γενικό πλαίσιο της ΚΓΠ και ότι το καθεστώς ταξινόμησης θα είναι δίκαιο και χωρίς διακρίσεις. Στην αρχική ανακοίνωση, τα οκτώ βιοφυσικά κριτήρια που πρότεινε η Επιτροπή για την ταξινόμηση περιοχών με σημαντικά φυσικά μειονεκτήματα ήταν αναμφισβήτητα μεροληπτικά υπέρ των θερμότερων και ξηρότερων κλιμάτων της ηπειρωτικής Ευρώπης. Για τον λόγο αυτόν χάρηκα που οι τροπολογίες οι οποίες αναφέρονται σε «ισορροπία της υγρασίας του εδάφους» και «ημέρες επιτόπιας ικανότητας» πέρασαν σε επίπεδο επιτροπής. Αυτό είναι ένα πρώτο βήμα για να εξασφαλισθεί ότι χώρες της βόρειας Ευρώπης όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία δεν θα υφίστανται διάκριση στο πλαίσιο ενός νέου συστήματος ταξινόμησης.

## 25. Απλοποίηση της ΚΓΠ (συνοπτική παρουσίαση)

**Πρόεδρος.** - Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της έκθεσης (A7-0051/2010) του Richard Ashworth, εξ ονόματος της Επιτροπής Γεωργίας και Ανάπτυξης της Υπαίθρου, σχετικά με την απλούστευση της ΚΓΠ (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)).

**Richard Ashworth, εισηγητής.** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, βρισκόμαστε στα πολύ αρχικά στάδια της συζήτησης που οδηγεί στη μεταρρύθμιση της κοινής γεωργικής πολιτικής μετά το 2012. Στην παρούσα έκθεση πρότεινα ορισμένες από τις αρχές που θα πρέπει να αποτελούν τη βάση της μεταρρυθμισμένης κοινής γεωργικής πολιτικής. Είναι σαφές ότι η γεωργία πρέπει να αλλάξει. Θα είναι αναγκαίο να αλλάξει, προκειμένου να αντικατοπτρίζει τις προκλήσεις της εποχής που ζούμε σήμερα, αλλά, ακόμα περισσότερο, την εποχή που πρόκειται να ζήσουμε.

Θα υπάρξουν θέματα όπως η επισιτιστική ασφάλεια, η αστάθεια της αγοράς, η αλλαγή του κλίματος και η ανάγκη της ικανοποιητικής εκπλήρωσης των προσδοκιών προσφοράς δημοσίων αγαθών. Επομένως, είναι προφανές ότι η κοινή γεωργική πολιτική πρέπει να αλλάξει, προκειμένου να αποτυπώνει αυτές τις προκλήσεις, είναι όμως επίσης προφανές ότι πρέπει να αλλάξει και ο τρόπος με τον οποίο εφαρμόζουμε την κοινή γεωργική πολιτική.

Παρουσιάζοντας αυτές τις αρχές που θα πρέπει να αποτελούν τη βάση της μεταρρυθμισμένης κοινής γεωργικής πολιτικής, σκόπιμα δεν υπεισήλθα σε λεπτομέρειες· αυτό θα γίνει σε μεταγενέστερες εκθέσεις. Αυτά που ανέπτυξα όμως είναι δύο κύρια θέματα. Πρώτον, ότι η κοινή γεωργική πολιτική πρέπει να είναι απλούστερη, πιο δίκαια και διαφανής, και δεύτερον, ότι πρέπει να αλλάξει το πνεύμα της κοινής γεωργικής πολιτικής, ότι μία μελλοντική, μεταρρυθμισμένη γεωργική πολιτική θα πρέπει να προσανατολίζεται περισσότερο προς το αποτέλεσμα και να επιβαρύνεται λιγότερο από υπερβολική ρύθμιση.

Επεσήμανα τέσσερις τρόπους με τους οποίους μπορούμε να μειώσουμε τον γραφειοκρατικό φόρτο για τις γεωργικές εκμεταλλεύσεις. Πρώτον, πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι οι απαιτήσεις προς τον κλάδο είναι ανάλογες με τον εκτιμώμενο κίνδυνο. Δεύτερον, θα μπορούσαμε να εναρμονίσουμε τα πρότυπα επιθεώρησης και πρέπει να περιορίσουμε τα διπλά πρότυπα και διαδικασίες επιθεώρησης που απαιτούμε από τον κλάδο. Τρίτον, θα μπορούσε ή θα έπρεπε να υπάρχει μεγαλύτερο περιθώριο αυτοπιστοποίησης στον κλάδο, και τέταρτον, είναι απαραίτητο να εξασφαλίσουμε ότι τα πρόστιμα που επιβάλλονται σε γεωργικές εκμεταλλεύσεις αντιστοιχούν στη βαρύτητα της παράβασης σε αντίθεση με τα σημερινά, ακατάλληλα πάγια πρόστιμα, ιδίως σε περιπτώσεις όπου ο αγρότης δεν ευθύνεται για τις παραβάσεις.



Κατά τη γνώμη μου, ένας από τους σκοπούς της κοινής γεωργικής πολιτικής θα πρέπει να συνίσταται στη στήριξη και την ενθάρρυνση του κλάδου, προκειμένου να προσαρμοστεί σε αυτές τις νέες προκλήσεις. Για να γίνει αυτό, απαιτείται να αλλάξει το πνεύμα της κοινής γεωργικής πολιτικής. Πρέπει να υιοθετηθεί μια πιο ευέλικτη και ήπια προσέγγιση. Πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερη διαβούλευση με τους φορείς του κλάδου, ιδίως και για την καλύτερη εκτίμηση των επιπτώσεων των ρυθμίσεων που προτείνονται. Πρέπει επίσης να είναι ευκολότερη η ερμηνεία τους. Η μεταρρυθμισμένη κοινή γεωργική πολιτική πρέπει να μπορεί να δείξει δημόσια τα δημόσια αγαθά που παράγει η γεωργία. Πρέπει να βρει τρόπους να μειώσει το κόστος συμμόρφωσης της γεωργίας με τις απαιτήσεις της και τέλος, πρέπει να διαχειρίζεται τη γεωργία αποτελεσματικά, αποδοτικά και δίκαια.

Η έκθεση αυτή παρουσιάζει μία σειρά από τρόπους με τους οποίους μπορούν να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Κύριε Πρόεδρε, η επιβάρυνση της διαχείρισης της γεωργίας πρέπει οπωσδήποτε να μειωθεί όσον αφορά τους αγρότες και οι μέθοδοι που παρουσιάζει ο εισηγητής είναι πολύ ευπρόσδεκτες. Ορισμένοι αγρότες είπαν ότι αισθάνονται σαν εγκληματίες όταν προσπαθούν να τα βγάλουν πέρα με τα διάφορα διοικητικά έγγραφα και κανονισμούς. Η κοινή γεωργική πολιτική πρέπει να είναι πιο απλή.

Πρέπει επίσης να πούμε ότι εφόσον στις αγορές σημειώνονται όλο και πιο πολλές αλλαγές και μειώνεται η προστασία των εισαγωγών της ΕΕ, θα χρειάζονται και μελλοντικά διοικητικοί και ρυθμιστικοί μηχανισμοί. Για παράδειγμα, μελλοντικά θα χρειάζονται επίσης συστήματα εκτίμησης και πιθανή δραστηριότητα προβολής των εξαγωγών.

Είναι σαφές ότι ο τρόπος διατήρησης αυτών των συστημάτων δεν μπορεί να είναι απλός. Ειδικά για την περίπτωση ευπαθών προϊόντων όπως το γάλα, θα πρέπει να δημιουργήσουμε ένα σύστημα ρύθμισης παρόμοιο με ένα σύστημα ποσοτώσεων. Διαφορετικά η παραγωγή στις μειονεκτούσες περιφέρειες θα καταστεί αδύνατη.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Συγχαίρω τον εισηγητή διότι δεν είναι εξαιρετες μόνο οι συγκεκριμένες προτάσεις του, αλλά και η όλη φιλοσοφία του. Είναι εξαιρετική, διότι προσπαθεί να προσφέρει μελλοντικά υποστήριξη στους εν ενεργεία αγρότες, δηλαδή σε όσους καλλιεργούν πραγματικά τη γη. Θεωρώ επίσης εξαιρετικό το σημείο σύμφωνα με το οποίο θα είναι σημαντικό να σταματήσουν στη μελλοντική κοινή γεωργική πολιτική οι τομεακές και άλλες στρεβλώσεις και θα ήθελα να υπογραμμίσω εκ νέου τις διακρίσεις εις βάρος των νέων κρατών μελών. Επίσης, είναι βέβαια πολύ σημαντικό να απλουστευθούν οι κοινοτικοί κανονισμοί, αλλά πολλά εξαρτώνται και από την εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη. Επιτρέψτε μου να παραθέσω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: πριν από δύο χρόνια, το Συμβούλιο ενέκρινε έναν κανονισμό που θεσπίζει την υποχρεωτική ατομική ηλεκτρονική αναγνώριση όλων των αιγοπροβάτων κάτω των 12 μηνών που προορίζονται για σφαγή. Στην περίπτωση των φτωχότερων κρατών μελών όπου το κράτος δεν είναι σε θέση να προσφέρει ενίσχυση, ο κανόνας αυτός έφερε εξαντλήωση στον κλάδο και τον ώθησε σε απελπιστική κατάσταση. Αυτό είναι άλλο ένα παράδειγμα για το πώς η υπερβολική ρύθμιση και η υπερβολική γραφειοκρατία μπορούν πολλές φορές να προξενήσουν σοβαρές ζημιές στο πλαίσιο της κοινής γεωργικής πολιτικής και συνιστά άλλον έναν λόγο για τον οποίο είναι σημαντική η έκθεση του κ. Ashworth, όπως και εκείνες του κ. Dorfmann και του κ. Le Foll.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Ashworth, σας ευχαριστώ για την εξαιρετική έκθεσή σας. Η κοινή γεωργική πολιτική είναι μια επιτυχημένη πολιτική, όμως μερικές φορές επισκιάζουμε αυτή την επιτυχία με υπερβολική γραφειοκρατία. Αυτό ισχύει τόσο για τον πρώτο όσο και για τον δεύτερο πυλώνα της γεωργικής πολιτικής. Ισχύει, όμως, κυρίως για τις μικρές εκμεταλλεύσεις, για τις οποίες η γραφειοκρατία που εισάγεται είναι ενίοτε απολύτως δυσανάλογη με το αποτέλεσμά της σε χρήματα.

Στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης της γεωργικής μας πολιτικής πρέπει να εξετάσουμε τη θέσπιση ενός κανονισμού για τους μικρούς παραγωγούς και τον τρόπο με τον οποίο μπορούμε να εφαρμόσουμε μία σαφώς απλούστερη μέθοδο για τέτοιες εκμεταλλεύσεις, στις οποίες δίνουμε συχνά συνολικά, από διάφορα κεφάλαια του προϋπολογισμού, μόλις μερικές εκατοντάδες ή χιλιάδες ευρώ ως πριμοδοτήσεις, χωρίς να ξεχνούμε τους στόχους μας, δημιουργώντας έλλειψη σαφήνειας στη χορήγηση επιδοτήσεων. Αυτό πρέπει να είναι εφικτό και πρέπει να προσπαθήσουμε να το επιτύχουμε.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Η έκθεση του Richard Ashworth για την απλούστευση της κοινής γεωργικής πολιτικής παρουσιάζει εξαιρετικές προτάσεις. Το μεγάλο της πλεονέκτημα είναι ότι εξετάζει το θέμα από τη σκοπιά των αγροτών. Όπως είναι φυσικό, είναι επίσης σημαντικό να χρησιμοποιούνται με όσο πιο νομιμοποιημένο τρόπο γίνεται τα χρήματα των φορολογουμένων. Όμως αυτό είναι μόνο ένα μέσον και όχι σκοπός. Σκοπός είναι να εκπληρωθούν όλα τα καθήκοντα της τομεακής πολιτικής. Οι επιτροπές γεωργίας συχνά συγχέουν αυτά τα δύο πράγματα, πράγμα που αποβαίνει εις βάρος της επίτευξης του στόχου. Απαιτείται ριζική αλλαγή προοπτικής. Χρειαζόμαστε πνεύμα συνεργασίας και όχι αυτό που θα μπορούσαμε να αποκαλέσουμε πνεύμα υποταγής μεταξύ πελατών, αγροτών και αξιωματούχων. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εκπονήσει έναν κανονισμό που θα υποχρεώνει τις επιτροπές γεωργίας να παρέχουν αντιστάθμιση και θα τους επιβάλλει κυρώσεις εάν βλάπτονται τα συμφέροντα

αγροτών από δικό τους σφάλμα. Πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι οι δικαιούχοι θα έχουν και το δικαίωμα να απευθυνθούν σε ένα ανεξάρτητο δικαστήριο για επανόρθωση. Στην Ουγγαρία αυτό δεν είναι ακόμα δυνατό.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Κύριε Πρόεδρε, η απλούστευση της κοινής γεωργικής πολιτικής αποτελεί θαυμάσια ιδέα, και δύσκολα φαντάζεται κανείς ότι μπορεί να υπάρξουν πολέμοί της. Απλούστευση σημαίνει μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων, περιορισμό των διοικητικών δαπανών και εξοικονόμηση χρόνου για τους αγρότες. Είναι πράγματι υπέροχη ιδέα.

Θα ήθελα, ωστόσο, να επισημάνω δύο περιπτώσεις που απαιτούν ελαφρώς διαφορετική προσέγγιση. Πρώτον, υπάρχουν συγκεκριμένοι τομείς παραγωγής όπου είναι δύσκολο να απλουστευθούν τα μέσα στήριξης. Έχω εδώ στον νου μου τον καπνό, τον λυκίσκο και άλλα τέτοιου είδους ειδικά προϊόντα. Η δεύτερη περίπτωση είναι η διατήρηση της παραγωγής στις μειονεκτικές περιοχές, όπου είναι απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν πολύ συγκεκριμένα μέσα για την ενίσχυση της παραγωγής, όπως ανέφερε ένας προηγούμενος ομιλητής. Συμμερίζομαι την άποψη του εισηγητή ότι η κοινή γεωργική πολιτική, η πολιτική του μέλλοντος, θα πρέπει να είναι σαφής και διαφανής, θα πρέπει όμως να είναι και αποτελεσματική, και η αποτελεσματικότητα είναι κάτι που δεν συμβαδίζει πάντα με την απλότητα.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Κύριε Πρόεδρε, η ευρωπαϊκή γεωργική πολιτική πρέπει να γίνει απλούστερη, διαφανέστερη και πιο εύκολα κατανοητή. Αυτό είναι το μήνυμα που μεταβιβάζει ο εισηγητής, κ. Ashworth, και είναι ένα θετικό και σωστό μήνυμα.

Η έκθεσή μας έχει ως στόχο να ενθαρρύνει την Επιτροπή να εντείνει τις προσπάθειές της για να απλουστεύσει με απτό τρόπο την κοινή γεωργική πολιτική (ΚΓΠ). Αυτό θα αποτελούσε μεγάλη εξοικονόμηση χρόνου για τους αγρότες μας και θα αύξανε την κοινωνική αποδοχή της ΚΓΠ.

Ακόμα, οι αγρότες μας θα μπορούσαν να επικεντρωθούν και πάλι στο πραγματικό τους έργο, δηλαδή την παραγωγή τροφίμων. Για τον λόγο αυτόν θα ήθελα να γίνει η απλούστευση της κοινής γεωργικής πολιτικής μακροπρόθεσμο καθήκον εδώ στο Κοινοβούλιο και στην Επιτροπή.

**Andris Piebalgs, μέλος της Επιτροπής.** – (EN) Κύριε Πρόεδρε, η απλούστευση και η βελτίωση της νομοθεσίας αποτελούν προτεραιότητες για την Επιτροπή. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή κ. Ashworth για την εξαιρετική έκθεσή του σε αυτόν τον μάλλον περίπλοκο και γεμάτο προκλήσεις τομέα.

Η Επιτροπή συμφωνεί απόλυτα ότι η απλούστευση και η μείωση του διοικητικού φόρτου θα ωφελήσουν ιδιαίτερα τους αγρότες. Έτσι θα δοθεί στους αγρότες η δυνατότητα να αφιερώνουν περισσότερο χρόνο στις κύριες γεωργικές τους δραστηριότητες. Η Επιτροπή επικροτεί την παρούσα έκθεση, που γενικά ασχολείται με τους κύριους τομείς που προκαλούν ανησυχία στους ευρωπαίους αγρότες και προσφέρει στην Επιτροπή νέες ιδέες και παρατηρήσεις αναφορικά με την απλούστευση της κοινής γεωργικής πολιτικής.

Τα τελευταία χρόνια, η Επιτροπή σημείωσε ουσιαστική πρόοδο στην απλούστευση της κοινής γεωργικής πολιτικής. Θα ήθελα να σας παρουσιάσω εν προκειμένω μόνο μία απόδειξη: η ομάδα Stoiiber, που συμβουλεύει την Επιτροπή για το θέμα του διοικητικού φόρτου, επεσήμανε σαφώς ότι το επίπεδο της γραφειοκρατίας μειώθηκε σημαντικά για τους αγρότες συνεπεία των δραστηριοτήτων της Επιτροπής για την απλούστευση. Όμως η απλούστευση είναι μία διαρκής διαδικασία· η εργασία θα συνεχιστεί το 2010.

Επιπλέον, υπάρχει μία γενική διαδικασία προβληματισμού για το μέλλον της κοινής γεωργικής πολιτικής. Αρχίσαμε ήδη δημόσια συζήτηση και αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να εργαστούμε όλοι μαζί για να βρούμε αποτελεσματικούς τρόπους μείωσης του διοικητικού φόρτου, διατηρώντας υψηλό επίπεδο προστασίας των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ταυτόχρονα πολύ αποτελεσματική γεωργία. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας θα ήθελα επίσης να επισημάνω μία επιθυμία, και θα αναφέρω απλώς ένα σχετικό παράδειγμα. Ορισμένες φορές η απλούστευση δεν πρέπει να συντελείται εις βάρος της πρόκλησης που θα μπορούσαμε να αντιμετωπίσουμε. Ας πάρουμε για παράδειγμα την ιχνηλασιμότητα. Τα τελευταία χρόνια βρισκόμασταν σε μία ήρεμη κατάσταση, χωρίς μεγάλα σκάνδαλα ή εξάρσεις επιδημιών, ταυτόχρονα όμως το κλειδί είναι η ιχνηλασιμότητα. Δεν πρέπει να την καταργήσουμε απλώς επειδή δεν είχαμε κρίσεις. Έτσι, πιστεύω ότι στην όλη διαδικασία πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί όταν προβαίνουμε σε απλουστεύσεις· δεν πρέπει να ξεχνάμε τα διδάγματα του παρελθόντος και τους λόγους για τους οποίους θεσπίσαμε ορισμένους κανόνες. Συνεπώς, η Επιτροπή θα συνεχίσει να εργάζεται επί της διαδικασίας αυτής, και θα προσέξουμε πολύ να μην ξεχάσουμε τα διδάγματα που αποκομίσαμε.

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί σε δύο εβδομάδες, κατά την προσεχή περίοδο συνόδου στις Βρυξέλλες.

**Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149 του Κανονισμού)**

**Jarosław Kalinowski (PPE)**, γραπτώς, – (PL) Το νέο σύστημα πρέπει να βασιστεί σε αντικειμενικά και δίκαια κριτήρια. Η μείωση των διαφορών στις πληρωμές σε διάφορα κράτη μέλη είναι ουσιαστική για την επίτευξη αυτού του στόχου. Οι τιμές της μεταφοράς αγαθών, γεωργικών μηχανημάτων και λιπασμάτων και το κόστος εργασίας έχουν παρόμοια ανώτατα όρια σε πολλές χώρες. Για να είναι οι ίδιοι οι όροι του ανταγωνισμού στην ενιαία αγορά, το επίπεδο των βασικών αμέσων πληρωμών πρέπει να είναι το ίδιο ή συγκρίσιμο σε ολόκληρη την Ένωση. Ήρθε η ώρα να ισχύσουν και στη γεωργία οι αρχές που ισχύουν σε άλλους τομείς της οικονομίας. Επίσης, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι τα νέα κράτη μέλη χρειάζονται σημαντικούς πόρους για να υποστηρίξουν τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση της γεωργίας, καλύπτοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη διαφορά τους από τα δεκαπέντε «παλαιά» κράτη μέλη.

## **26. Ημερήσια διάταξη της επόμενης συνεδρίασης: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά**

## **27. Λήξη της συνεδρίασης**

(Η συνεδρίαση λήγει στις 23.00)