

# ESMASPÄEV, 19. APRILL 2010

ISTUNGI JUHATAJA: Jerzy BUZEK

*president*

(Istung algas kell 17.35.)

## 1. ETIstungjärgu jätkamine

**President.** – Kuulutan neljapäeval, 7. aprillil 2010 katkestatud Euroopa Parlamendi istungjärgu taasalanuks.

## 2. Eelmise istungi protokollki kinnitamine (vt protokoll)

## 3. Suuliselt vastatavad küsimused ja kirjalikud deklaratsioonid (esitamine) (vt protokoll)

## 4. Esitatud dokumendid (vt protokoll)

## 5. Kehtetud kirjalikud deklaratsioonid (vt protokoll)

## 6. Petitsioonid (vt protokoll)

## 7. Parlamendi seisukohtade ja resolutsioonide vastuvõtmisele järgnev tegevus (vt protokoll)

## 8. Rinnavähivastane võitlus Euroopa Liidus (kirjalik deklaratsioon) (vt protokoll)

**President.** – Kirjalikule deklaratsioonile 0071/2009 rinnavähivastase võitluse kohta Euroopa Liidus, mille esitasid parlamendiliikmed Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Lívia Járóka ja Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, on alla kirjutanud rohkem kui pool parlamendiliikmetest. Vastavalt kodukorra artiklile 123 edastatakse see deklaratsioonis nimetatud isikutele ja asutustele ning avaldatakse koos teiste istungjärgul vastuvõetud tekstidega 24. veebruaril 2010. Allakirjutanute nimed avaldatakse protokollis.

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – Austatud president! Ma tänan kõiki, kes andsid allkirja kirjalikule deklaratsioonile 71 rinnavähivastase võitluse kohta.

Enamik teist teab, et rinnavähk on peamine 35- kuni 59-aastaste naiste surma põhjustav haigus, ning me tahame, et liikmesriigid võtaksid muu hulgas kasutusele üleriigilised sõeluuringud ja rinnavähi ravile spetsialiseerunud üksused.

Loodan, et kirjaliku deklaratsiooni allkirjastamine kujutab endast järgmist sammu üleliiduliste tegevuste kasutuselevõtmise suunas, et teha lõpp rinnavähi kohutavatele tagajärgedele.

**President.** – Tänan lugupeetud kaasp Parlamendiliiget ning kõiki teisi, kes deklaratsioonile alla kirjutasid!

## 9. Parlamendiliikme puutumatus (vt protokoll)

## 10. Parlamendi komisjonide ja delegatsioonide koosseis (vt protokoll)

## 11. Volituste kontrollimine (vt protokoll)

## 12. Nõukogu esimese lugemise seisukohad (vt protokoll)

### 13. Presidetuuri avaldused

**President.** – Enne istungi algust tahan öelda, et oleme täna mõtetes ja palvetes möödunud nädalal Põhja-Itaalias aset leidnud rongiõnnetuse ohvrite perede ja sõpradega ning kõigi nendega, kes õnnetuses kannatada said. Nagu me kõik teame, oli see väga tõsine rongiõnnetus.

Tahan tänada ka parlamendiliikmeid ja parlamendi personali, kõiki neid inimesi parlamendist, kes korraldasid ja osalesid möödunud nädala kolmapäeval kell 12.00 Poola lennuõnnetuse puhul peetud tseremoonial. Poola presidendi matused toimusid eile ja viimase Poola presidendi eksiilis matused toimusid täna. Möödunud nädala kolmapäeval pidasime üheminutilise leinaseisaku õnnetuse ohvrite mälestamiseks.

Täna teid veel kord sellise solidaarsuse ülesnäitamise eest!

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Austatud president! Head kolleegid! Täna teid südamest, austatud president, kaastunde eest, mida avaldasite minu riigis Lõuna Tirooli piirkonnas Bolzanos möödunud nädalal aset leidnud õnnetuse ohvritele. Õnnetus, milles hukkus üheksa inimest, nende seas peamiselt noored, ning milles palju rohkem inimesi kannatada sai, oli minu piirkonna elanike jaoks tõeliseks šokiks. Veel šokeerivamaks teeb õnnetuse asjaolu, et rong ei olnud üldsegi vana, vaid üks meie piirkonna parimaid, ning raudteeliin oli samuti alles uus ja avati kõigest paari aasta eest. Õnnetuse põhjuseks ei olnud ka tehniline tõrge. Põhjuseks oli lihtne maalihe, mis võib sellises mägises piirkonnas nagu Alpid vahetevahel juhtuda.

Suured tänud, austatud president! Ma annan teie kaastundeavalduse edasi ohvritele ja oma riigi rahvale.

(Aplaus)

**President.** – Suured tänud kõigile, kes täna siin täiskogul kohal viibivad, sest Strasbourgi pääsemiseks pidime saama üle väga tõsistest transpordiprobleemidest. Kõik ei saanud kohale tulla. Paari minuti eest lõppes esimeeste konverentsi erakorraline kohtumine. Fraktsioonide esimeestel on teile konkreetsed ettepanekud, millele kõikide fraktsioonide esimehed oma heakskiidu andsid ja mida nad toetavad. Põhimõtteliselt tähendavad need ettepanekud, et me ei pea neljapäeval täiskogu istungit ning neljapäeva jaoks ei ole meil seega ka päevakorda. Sellegipoolest saavad parlamendiliikmed kanda neljapäeval ja reedel oma nime kohalolijate nimekirja ning teha tööd nagu alati. Ei ole küll täiskogu istungit ega päevakorda, kuid loomulikult on meie kohuseks teha oma tööd edasi ning nende jaoks, kes neljapäeval ja reedel oma nime kohalolijate nimekirja kannavad, on need päevad nagu iga teine neljapäev ja reede.

Tahan ka rõhutada, et sel nädalal ei korraldata hääletusi ei täiskogu istungil ega komisjonides, kui komisjonide kohtumised peaksid toimuma. Komisjoni kohtumise võib küll pidada isegi neljapäeval, aga hääletust ei toimu – seda me otsustasime. Otsuse põhjuseks on asjaolu, et kõik kaasp Parlamendiliikmed ei saa füüsiliselt kohale ilmuda ning me ei saa võtta neilt võimalust osaleda sellel osaistungjärgul. Asi ei ole üldsegi seotud kvoorumiga, sest kvoorum arvatavasti on ikka koos. See on hoopis seotud asjaoluga, et kõik ei saa osaistungjärgust osa võtta. Hääletuste edasilükkamine ei ole tõsine õiguslik probleem, kui käsitleda meie kohustusi nõukogu ees. Hääletused on tähtsad ning seega lükkame need kaks nädalat edasi ning need toimuvad mai osaistungjärgul Brüsselis. Seda saab teha nii meie töö seisukohalt ministrite nõukoguga kui ka kokkulepete ja teiste lugemiste seisukohalt.

Tahan veel lisada, et siinviibijatele on kohtumiseks ja arutlemiseks väga tähtis põhjus, sest homsesse päevakorda lisati punkt, mida me ette näha ei osanud. See punkt, mille üle me homme arutleme, on seotud praeguse transpordiolukorraga Euroopas ning selle tagajärgedega Euroopa kodanikele. Homse kahetunnise arutelu jooksul, milles osaleb ka komisjoni president José Manuel Barroso, tahame pöörata tähelepanu Euroopas valitsevale olukorrale, sest liikuvus on vähenenud, lennuettevõtjad on ohus. On ka oht, et töötus suureneb kohtades, kus on suured lennuväljad ja kus Euroopa lennuettevõtjad võivad hävida, kui nad mitmeid päevi järjest reisijaid teenindada ei saa. Seega on tõsisel ohus kõik Euroopa kodanikud ja seepärast ongi hommehommikune arutelu väga oluline. Nimetatud päevakorrapunkt ei olnud varem kokku lepitud. See on täiesti uus punkt, mis lisati päevakorda Euroopa Liidu valitseva keerulise olukorra tõttu ning peame sellele tõsiselt tähelepanu pöörama. Kõiki ülejäänud päevakorrapunkte käsitletakse nagu päevakorras sätestatud, välja arvatud mõnda neljapäevaks päevakorda võetud punkti.

Tahan kas lisada, et selle aasta 7. aprillil sain ma kirja parlamendiliikmelt Nigel Farage'ilt. Oma kirjas viitab Vaba ja Demokraatliku Euroopa fraktsioon kaasesimees kodukorra artikli 6 lõikele 3 ning teeb märkuse parlamendiliikmete puutumatuse käsitlemise kohta Euroopa Liidus. Edastas Nigel Farage'i kirjas oleva taotluse pädevale parlamendikomisjonile läbivaatamiseks.

## 14. Tööplaan

**President.** – Esmaspäeval, 2010. aasta 19. aprillil esimeeste konverentsil kodukorra artikli 137 kohaselt koostatud osaistungjärgu lõplik päevakorra projekt on välja jagatud. Tehtud on ettepanekud järgmisteks muudatusteks.

*(Esimene osa muudatustest: vt eelmist punkti)*

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Austatud president! Tahaksin teie teavitamiseks teha kodukorda puudutava märkuse. Teist on väga kena meid täna siinoleku puhul õnnitleda! See on küll raske, aga see on meie töö ning selles ei ole midagi erilist. Tahaksin vaid soovitada, et teeksite meie töö järgmisel korral lihtsamaks, teavitades meid kiiremini ja vastates ka meie e-kirjadele, et me teaksime, mis meid ees oodata võib. Ehk jõuavad nii kohale ka need, keda täna siin ei ole.

*(Aplaus)*

**President.** – Pean tunnistama, et ma ei saa teie märkusest päris hästi aru, Jörg Leichtfried, sest parlamendiliikmed reageerisid väga hästi. Jätkem aga nüüd see arutelu!

**John Bufton (EFD).** – Austatud president! Ma jagan eelmise sõnavõtja seisukohta. Loomulikult teame, et lennuliiklusega on probleeme, me ei ole rumalad, aga ma ei mõista, miks alles täna õhtuks sellise järelduseni jõuti. Me kõik jõudsimme täna siia. Istungisaalis on palju inimesi ja kohal on palju parlamendi töötajaid. Maksumaksjad tasuvad miljoneid naelu, et me kõik siin oleksime, aga sellele vaatamata otsustate istungid ette teatamata ära jätta. Minu arvates on see täiesti ennekuulmatu!

Ma leian, et siin on hääletamiseks piisavalt palju inimesi. Me teame, et olukord on raske, aga see siin on siiski parlament. Tegite ootamatu otsuse ja ütlesite, et hääletamist ei toimu, aga me saame siiski asjade üle arutleda ja vaielda, mis tihti peale ei tähenda paraku mitte midagi ning kui oleks vaja hääletada, siis öeldakse meile, et me ei saa seda teha.

Arvan, et Ühendkuningriigi maksumaksjad leiavad, et see on täiesti kohutav. Ühendkuningriigi rahandus on tõsisest raskustest. Me kärbime teenuseid, ees seisavad üldvalimised ning räägitakse raha säästmisest, kuid sellele vaatamata loobime siin kahe käega raha tuulde. Ma arvan, et on viimane aeg see koht siin kinni panna.

**President.** – Tänan teid selle märkuse eest! Ma suhtun kõikidesse kommentaaridesse väga tõsiselt, aga ma rõhutan, et kõik fraktsioonid ja nende esindajad kiitsid heaks muudatused, mida ma esitan.

**Sophia in 't Veld (ALDE).** – (NL) Austatud president! Minu arvates oli istungite edasilükkamine arukas otsus, sest vaatamata asjaolule, et kvoorumi saavutamiseks on olemas vajalik arv parlamendiliikmeid, ei ole tagatud geograafiline jaotus. Teen aga ettepaneku, et võtaksime veel käsitlemata päevakorrapunktid kokku nii, et saaksime lõpetada päev varem ehk siis kolmapäeva pärastlõunal, nagu me tavaliselt neljapäeviti teeme, mitte kolmapäeva õösel. Nii saaksid vähemalt need inimesed, kes siin on, minna tagasi koju ja me ei peaks ka neljapäeval siin olema.

**President.** – Head kolleegid! Ma annan teile sõna pärast tööplaani paikapannemist.

**Charles Tannock (ECR).** – Austatud president! Soovimatute tagajärgede reegli tõttu tähendab selle nädala hääletuste edasilükkamine 6. maini, mis on Ühendkuningriigi üldvalimiste päev, et paljud, kui mitte kõik Ühendkuningriigi Euroopa Parlamendi liikmed kõikidest fraktsioonidest ja delegatsioonidest, ei ole sellel päeval siin. Ka see moonutab lõpptulemust. Kas te võiksite tõsta hääletused neljapäevalt, 6. mailt ümber kolmapäevale, 5. maile?

**President.** - Head kolleegid! Mul on teile järgmine ettepanek. Alustame nüüd päevakorraga ja pärast seda saame jätkata teie küsimustega, mis puudutavad 5. ja 6. mail toimuvat osaistungjärku. Otsustame hiljem. Me ei pea praegu otsustama! Ainus asi on see, et hääletused toimuvad 5. ja 6. mail. Kõik otsused tehakse hiljem.

Alustame nüüd päevakorraga! Ma ei taha praegu enam uusi kodukorda puudutavaid märkusi.

**President.** – Jagati välja aprilli osaistungjärgu lõplik päevakorra projekt, mille kohta esitati järgmised muudatusettepanekud (kodukorra artikkel 140).

*Esmaspäev*

Muudatusteta.

*Teisipäev*

Istung algab kell 9.00 nõukogu ja komisjoni avaldustega lennuliikluse katkemise kohta Euroopas.

Arutelu kestab kella 11.00ni.

11.00st kuni 13.00ni arutletakse José Manuel Barroso avaldust komisjoni 2010. aasta õigusloome- ja töökava kohta ja komisjoni avaldust Haitile saadetava humanitaarabi koordineerimise kohta.

Teisipäeval hääletust ei toimu.

*Kolmapäev*

Muudatusteta.

Kolmapäeval hääletust ei toimu.

*Neljapäev*

Neljapäeval istungit ei toimu.

*(Tööplaan kinnitati)*

## 15. Üheminutilised sõnavõttud poliitiliselt olulistel teemadel

**President.** – Järgmiseks päevakorrapunktiks on üheminutilised sõnavõttud poliitiliselt olulistel teemadel.

**John Bufton (EFD).** – Austatud president! Täna sõnavõtuvõimaluse eest! Arvestades sellega, mida siin äsja nii lühikese etteatamisaja järel öeldi, palun ma teil veel kord 5. ja 6. mai istungil hääletamise küsimuse üle järele mõelda.

On üsna tõenäoline, et suurem osa Ühendkuningriigi Euroopa Parlamendi liikmetest ei ole sel ajal siin. 6. mail toimuvad meie üldvalimised. Kogu meie riiki ei ole siin. Te arutlete küsimuste üle, mis ei esinda Ühendkuningriiki. Palun teil kaaluda näiteks kuupäeva 4. mai – ehk siis hääletus paar päeva ettepoole tõsta –, sest kui te meil hääletusest osa võtta ei lase, siis ei anna te Ühendkuningriigile võimalust meetmete toetamiseks või nende tagasilükkamiseks ...

*(Istungi juhataja katkestas sõnavõtu)*

**President.** - Minu vastus on, et ma suhtun teie öeldusse väga tõsiselt. Meil on kaks päeva: 5. ja 6. mai. Me veel otsustame, kuidas 5. ja 6. maiks kavandatud hääletused toimuvad ja kuidas need jagunevad.

**President.** – Enne alustamist on mul üks teadaanne. Nagu me teame on kodukorra artikliga 150 nähtud ette üheminutilised sõnavõttud. Kogemused näitavad, et sõna võtta soovijaid on enam kui kaks korda nii palju, kui meile sõnavõttudeks on aega antud. Seega on vältimatu, et parlamendiliikmed, kes ootasid oma sõnavõtu korda, kuid siis sõna võtta ei saanud, on pettunud. Edaspidi kasutan ma üheminutiliste sõnavõttude puhul ebakindluse ja pettumuse ärahoidmiseks järgmist menetlust. Kodukorra artikli 150 kohaselt koostatakse nimekiri 30 sõnavõtjaga, kes valitakse nii, et valitseks poliitiline ja geograafiline tasakaal. Eelisõigus antakse nendele parlamendiliikmetele, kes ei ole saanud võtta sõna eelneva kahe osaistungjärgu üheminutilistes sõnavõttudes. Kõikidele parlamendiliikmetele, kes sõna võtta soovisid, antakse eelnevalt teada, kas nad valiti või mitte. Parlamendiliikmed, kellele sõnavõtuvõimalus antakse, peavad olema istungisaalis kohal, kui on nende kord sõna võtta.

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** – (PL) Austatud president! Tahaksin juhtida tähelepanu geneetiliselt muundatud toiduainete küsimusele. Euroopa Komisjon koostab ettepaneku muudatuse tegemiseks ELi õiguses, millega antakse liikmesriikidele rohkem vabadusi seoses otsustamisega, kas nad tahavad lubada geneetiliselt muundatud organismide kasutamist, sest hetkel ei saa liikmesriigid ELi õiguse kohaselt geneetiliselt muundatud organisme keelustada.

Euroopa Komisjon teeb peagi ettepaneku, et liikmesriigid peavad saama ise teha otsuseid seoses geneetiliselt muundatud taimede kasvatamisega. Otsuseid seoses geneetiliselt muundatud seemnete importimise ja töötlemisega tehakse aga endiselt ELi tasandil. Sellest lähtudes peaksime mõtlema sellele, kas geneetiliselt

muundatud organisme mittesisaldavate toodete jaoks tuleks võtta kasutusele erimärgistus. See märgistus oleks selge ja universaalselt äratuntav, et Euroopa tarbijad teaksid, et ostetav toode ei ole valmistatud loomadest, keda on toidetud geneetiliselt muundatud loomasöödaga. Peame seetõttu mõtlema kindlat liiki kujundusega märgistusele.

**Traian Ungureanu (PPE).** – Austatud president! Tuletan parlamendile meelde, et aasta eest vastati Moldova vabariigis aset leidnud kommunistlikule tagakiusamisele rahva seas heakskiitu pälvinud mässuga. Tänu nimetatud meeleavaldusele sai võimule euroopameelne koalitsioon ning ka nüüd, aasta hiljem, tõestas uus valitsus oma hoiakut Euroopa suhtes. Moldova valitsus vajab otsest Euroopa Liidu toetust ning Euroopa saab aidata Moldovat kolmel viisil: kiire finantsabi osutamise, viisavabaduse kehtestamise ja assotsiatsioonilepingu sõlmimisega.

Tahan mainida ka ajakirjaniku Ernest Vardaniani juhtumit, kelle Transnistria nn ametivõimud vahistasid, isolatsioonis hoidsid ning riigi reetmises süüdistasid. Tegemist on tõsise inimõiguste rikkumisega. Palun, et välisasjade kõrge esindaja ja ELi Moldova delegatsiooni juht nõuaksid kiireimas korras kinnipeetava ajakirjaniku vabastamist.

**Anna Záborská (PPE).** – (SK) Austatud president! Austatud peasekretär, lugupeetud volinik! Peaksin esitama nüüd oma ettevalmistatud sõnavõtu, kuid tingimused on väga erakorralised. Me teame kõik, et ilmastikutingimuste tõttu ei ole meil kõigil eriti lihtne siin Strasbourgis kohtuda. See on paljudele kaasparlamendiliikmetele ja ametnikele palju stressi ja peavalu tekitanud.

Tahan kasutada võimalust, et tänada nii teid, austatud president, kui ka Klaus Welle juhitud peasekretariaati selle eest, et te ei jätnud midagi juhuse hooleks ning tagasite meile parimad võimalikud töötingimused.

Kohe, kui lennuliikluse probleem päevakorda kerkis, hakkas parlament korraldama ümber transporti Strasbourgi ning seoses sellega tänan ma teid ka kõikide nende nimel, kes täna siin olla ei saa! Suur tänu teile!

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Austatud president! Proovisin juba enne teie tähelepanu saada, kui rääkisite uutest eeskirjadest üheminutiliste sõnavõtude kohta. Poolakana teate hästi, milline tähtsus on eri klassist inimestel ja parlamendiliikmetel. Palun teil aga võtta kodukorda puudutavaid märkusi käsitledes arvesse ka tagumistes ridades istuvaid inimesi.

Mul on mõned spetsiifilised küsimused. Kas võiksite esmalt täpsustada ühte, mida ennist ütlesite – nimelt, kas mõtlete järgmise kahe osaistungjärku all järgmist kahte osaistungjärku Strasbourgis või peate nende all ka Brüsselit silmas?

Teiseks, mida teete juhul, nagu ka praegu, kus parlamendiliikmed ei ole mingil põhjusel siin, kuigi nad on palunud sõna võtta? Kas sel juhul on paar minutit rohkem eelneva registreerimata sõnavõtude jaoks?

Kolmandaks, seoses selle uue tõhusama toimimisega, mis on igati teretulnud, kas te võiksite sellega kohe täna algust teha ning lugeda meile ette järgmise 30 sõnavõtja nimed, kellele täna sõnavõtuvõimaluse anda kavatsete?

**President.** – Tänan teid selle märkuse eest! Uus kodukord hakkab kehtima alates Brüsseli kohtumisest. Brüsseli osaistungjärk on esimene, kus uut kodukorda rakendatakse.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Austatud president! Rumeenias on taas tõusnud päevakorda hulkuvate koerte probleem seoses asjaoluga, et plaanitakse tühistada 2008. aasta 15. jaanuarist alates jõus olnud keeld seoses hulkuvate koerte tapmisega. Mul on hea meel, et Rumeenia otsustas taas nende plaanide rakendamisest hoiduda. Sellele vaatamata ei ole lahenduseks ka valitud alternatiiv, milleks on koerte paigutamine suurtesse loomavarjupaikadesse. Ainus mõttekas lahendus on kastreerimisprogrammi kasutusselvõtmine. Rumeenia ei ole aga sellega nõus. Euroopa Liit peaks seoses selle probleemiga, nagu iga teiseigi loomade kaitsmist puudutava probleemiga, kiiremas korras midagi ette võtma.

See oli minu üheminutiline sõnavõtt, austatud president. Tahtsin kasutada järelejäänud aega, et selgitada veel kord seda, mida ma ennist öelda tahtsin.

**George Sabin Cutaș (S&D).** – (RO) Austatud president! Kui sisemajanduse kogutoodangu põhimõtte leiutaja Simon Kuznets mõistis, kui raske on määratleda riigi heaolu ainult riigi sissetuleku suuruse järgi, siis ei arva ma, et ta pidas silmas, et läheb mööda kolmveerand sajandit, enne kui viiel Nobeli preemia laureaadil õnnestub koostada ettepanekute kogum, mis annaks võimaluse hinnata majanduslikku jõudlust ja sotsiaalset toodangut palju täpsemini kui SKT seda teeb. See makromajanduslik näitaja ei arvesta toodete kvaliteediga,

selles ei mõõdetata jätkusuutlikku majanduskasvu ega arvestata muude teguritega, nagu elatus ja eeslinnade majandused, majapidamistööd ja vabatahtlik tegevus.

Lähtudes asjaomases komisjonis tehtud tööst, mis on võetud kokku Stiglitz'i raportis, koostati ettepanek seoses riikliku statistikasüsteemi täiustamise, elukvaliteedi täpsema määratlemise ning jätkusuutliku arengu kaasamisega majandusliku ja sotsiaalse arengu indeksisse.

Selles kontekstis vajame minu arvates kogu Euroopa Liidu ulatuses koordineeritud süsteem, millega mõõta elukvaliteeti, majanduskasvu jätkusuutlikkust ja loomulikult ka sotsiaalseid erinevusi. See näitaks, et oleme meid väga palju mõjutanud majanduslangusest ka midagi õppinud.

### ISTUNGI JUHATAJA: **Silvana KOCH-MEHRIN**

*asepresident*

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – (ES) Austatud juhataja! Möödunud nädalal otsustas kohus, et baskikeelse ajalehe Egunkaria sulgemine, millest ma siin paari nädala eest rääkisin, oli ebaõiglane, seadusevastane ja meelevaldne tegu.

Kohtuotsuses on öeldud, et ei Hispaania põhiseadus ega kriminaalkodeks luba ajalehe sulgemist ja kogu kaebuse aluseks oli asjaolu, et baskide kultuuri kaitsmine tähendab koostööd ETAg, mis on absurdne. Samuti mainib kohtuotsus, et kaebalused on täiesti süüitud, et nad ei kuulu ETAsse ja ETA ei rahasta ajalehte ning ei ole seda ka kunagi teinud. Viimaks märgib kohtuotsus, et kinnipeetuid hoiti isolatsioonis ilma piisava õigusliku kontrollita, mis annab alust kinnipeetute väidetele seoses väärkohtlemise ja piinamisega.

Mul on seoses sellega kaks palvet. Palun meil kõigil pidada meeles tagajärgi, mida demagoogia, tunnetega manipuleerimine ja hädaolukordades vastu võetud õigusaktid demokraatiale avaldavad, ning samuti asjaolu, et Hispaania meedia peamised elemendid ja suurimad parteid süüdistasid koostöös ETAg kõiki neid meie hulgas, kes selle ebaõigluse vastu sõna võtsid. Tahan samuti, et me kõik töötaksime koos selle nimel, et ohvreid õiglaselt koheldakse ja et see juhtum saaks ausalt lahendatud.

**Michail Tremopoulos (Verts/ALE).** – (EL) Austatud juhataja! Eelmisel veebruaril esitati Euroopa Parlamendile Euroopa Komisjoni aruanne ebaseaduslike uimastite turgude kohta maailmas alates 1998. aastast, mida toimetaskid Peter Reuter ja Franz Trautmann. Raport on väärtuslik andmebaas ning selles tehtud järeldused annavad kinnitust teatud seni tehtud hinnangutele uimastipoliitikate mittetõhususe kohta Euroopa Liidus ja ülemaailmsel tasandil.

Peamiseks järelduseks on, et olemasolevad poliitikad ei ole saavutanud oma peamist eesmärki, milleks on vähendada ebaseaduslike ainete nõudlust ja pakkumist ning mis on peamiseks teguriks, mis ohustab üksikute kasutajate heaolu, nende elukeskkonda, majandust ja ühiskonda.

2004. aastal kiitis Euroopa Parlament heaks ettepanekute paketi, millesse kuulus ka Catania raport. Nõuame sel põhjusel probleemi uut läbivaatamist laiemas raamistikus, et kaitsta kasutajaid kahju eest.

**Ryszard Czarnecki (ECR).** – (PL) Austatud juhataja! Minu rahvast tabas suur tragöödia. Meie president, keskpanga juht ja sõjaväejuhid tapeti. Eile olid presidendi ja tema naise matused. Tahan tänada paljusid Euroopa Liidu liikmesriike nende solidaarsuseavalduste eest! Euroopa solidaarsuse põhimõte on end tõestanud ning meile, poolakatele on see väga tähtis. Matustest võtsid osa Tšehhi Vabariigi, Slovakkia, Ungari, Saksamaa, Leedu, Läti, Rumeenia ja Sloveenia presidendid ning Eesti peaminister. Mul on kahju, et nõukogu eesistuja ja Euroopa Komisjoni president seal ei viibinud. Nad ei saanud tulla, aga sellegipoolest olid matustel näiteks Aserbaidžani, Armeenia ja Gruusia peaministrid, kes pidid palju kaugemalt kohale tulema. Ma tänan kõiki kohalviibijaid nende solidaarsuse eest!

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Tahan öelda mulle antud minuti jooksul paar sõna Serbia kohta. Serbia eesmärgid seoses ELiga ühinemisega annavad riigile tuult tiibadesse. Igatahes vabandas riik hiljuti ametlikult Srebrenica genotsiidi eest ning midagi sarnast ei saa kindlasti öelda vaidlust tekitava kandidaatriigi Türgi kohta, kus ähvardatakse sanktsioonidega, niipea kui mõni riik Armeenia genotsiidi küsimuse üle arutlema hakkab.

Kopenhaageni kriteeriumide tõlgendamine on minu arvates täiesti suvaline, kui Belgradi süüdistatakse puudulikus koostöös seoses Haagi rahvusvahelise sõjakuritegude tribunaliga, kuid Ankara inimõiguste rikkumisi peetakse samas ebaolulisteks.

Kaksikmoraal ei ole aga Euroopa Liidu jaoks midagi uut. Bosnias surutakse mitu eri rahvusühend kokku ühte mitmekultuursesse riiki, samas aga tohib Kosovos üks rahvusühend järsku olemasolevast riigist lahku löüa.

Vastupidiselt Türgile on Serbia ajalooliselt, vaimselt ja kultuuriliselt osa Euroopast ning väga oluline riik Balkani maade julgeoleku tagamiseks. Loomulikult ei tohi me korrata vigasid, mida tehti Bulgaaria ja Rumeenia kiirustatud ühinemisega. Kõik ühinemise kriteeriumid tuleb kindlasti täita, kuid Serbia on Euroopa riik ja peab saama Euroopa Liidu osaks.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Austatud juhataja! Hiljutine tähtsa terrorirühmituse haru purustamine Kreekas tuletab meelde, et vägivald ja oht demokraatlikele institutsioonidele ei tunnista piire ning on täiesti valimatu.

Tähtis on pidada meeles, et praegune majanduskriis ja pessimismitunne, mida see kodanikes tõstab, õhutab agressiooni ja loob vägivalda. Kõik nõustuvad, et vägivald on laiduväärt selle vormist ja allikast olenemata. Sellegipoolest peame pöörama rohkem tähelepanu ja jõudma kokkuleppele eeskätt seoses probleemi ennetamisega, mitte selle tagajärgede parandamisega. Seepärast peame käsitlema veelgi tähtsamana küsimusi seoses SWIFTi, reisijaandmete ning Europoli ja Eurojusti tugevdamisega.

Olles need tuvastanud, tuleb igal juhul lahendada kroonilised sotsiaalsed haigusetekitajad, mis vägivalda põhjustavad. Peame saama jagu vaesusest ja töötusest! Tegevusetuse jaoks ei ole enam ruumi. Viimane kord taganesid Euroopa juhid praeguse majanduslikult raske perioodi sotsiaalsete väljakutset ees ning meie kontinent langes viha ja totalitaarsuse kuristikku.

**Jens Geier (S&D).** – (DE) Austatud juhataja! Head kolleegid! Juhin Euroopa Komisjoni ja parlamendi tähelepanu muretekitavale olukorrale seoses tooraine hinnaga. Minu valimisringkonda kuulub Euroopa suurima terasetööstusega Duisburg. Nii seal kui ka teistes ELi terase tootmisega tegelevates piirkondades on töötajad mures oma töökohtade pärast, sest kolm suurimat rauamaagi tarnijat suruvad terasetööstusele peale 100% hinnatõusu. Tulevikus hakatakse rauamaagiga kaupleva Londoni metallibörsil, ilma et oleks – nagu varem – tagatud turvalisus pikaajaliste tarnelepingutega. Töötajad ja ametiühingud kardavad, et see tõstab märgatavalt terase kui tooraine hinda. See kõik juhtub ajal, mil kõik potentsiaalsed kokkuhoiuvõimalused seoses kulude kärpimise programmide ja tööjõu ümberkorraldamisega ning vahetult pärast viimaseid ümberkorraldusi terasetööstuses on täielikult ammendatud. Töönõukogud ja Saksamaa Metallitöölise Liit Duisburgi nimel esitasid olukorrale tähelepanu juhtimiseks apellatsiooni kantsler Merkelile ja president Barrosole. Palun komisjonil sellele apellatsioonile vastata!

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – Austatud juhataja! Reisijad, kelle puhkuseplaanid rikkus ära vulkaaniline tuhk, on nüüd segaduses kindlustuse pärast.

Olgugi et lennureisijate õigusi käsitleva direktiivi kohaselt maksavad lennuettevõtted raha tagasi või broneerivad lennud ümber, peavad paljud reisijad maksma hotellitubade ning autode rentimise või alternatiivsete reisivõimaluste eest, kuigi mõnede reisikindlustuspoliiside järgi tuleb need kahjud hüvitada.

Teised aga jälle väidavad, et tegemist on vääramatu jõuga. Palun ettevõtelt, et nad oleksid siiski pragmaatilised ja mõistlikud ning mõtleksid oma otsuse üle järele, arvestades sellega, et minu valimisringkonnas, nagu paljudes teisteski, on mitmeid kodanikke, kes ootavad eri maailmajagude lennuväljades ning kaotavad raha, mida neil ei ole!

Mõistan, et reisipakettide direktiivi vaadatakse hetkel läbi, ning seda tuleb teha kiiresti.

Kokkuvõtteks tahan öelda, et nimetatud direktiiv peab igal juhul tagama, et on olemas standardsed eeskirjad, mis kehtivad just selliste juhtumite puhul. Isegi praegusel etapil palun ma komisjonil asjale tähelepanu pöörata.

**Claudio Morganti (EFD).** – (IT) Austatud juhataja! Head kolleegid! Teen siin, Euroopa institutsioonide demokraatlikus südames ettepaneku anda kiire ülevaade lõplikust mõjust, mida Euroopa sekkumised kogukondadele, piirkondadele ja üksikisikutele avaldavad.

Minu arvates peame otsustama, kas esitada universalistide ja globalistide visioon või säilitada hoopis iga üksikisiku panus ja identiteet. Ma arvan, et teine valik on parem. Tegemist on laiema visiooniga, milles on oma koht ja väärikus ka spetsiifilistest elukutsetest ja traditsioonidest tulenevatel ainulaadsetel mõõtmel.

Võtame näiteks 2006. aasta teenustedirektiivi, nn Bolkensteini direktiivi tagajärjed Itaalia kuurortidele. Minu arvates ei tohi me väidetavalt tõhusama ülemaailmse süsteemi kasuks ohverdada kohalikke kogukondi iseloomustavat kultuuri ja traditsioonilist külalislahkust.

Ma usun, et majanduslikust seisukohast on väikeettevõtted kõige tõepärasem kultuurilise identiteedi väljendamise viis kohalikele kogukondadele ning seetõttu tuleb neid alati kaitsta.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Tänapäeval on väga raske olla tulihingeline euroopameelne. Tahan rääkida täna Eurostati probleemist. Tuli välja, et Eurostat teadis palju rohkem tegelikust Kreekas valitsenud olukorrast, kui üldiselt arvati. On aruandeid, mis avaldati ainult osaliselt ja mis paljastavad pettusjuhtumeid juba alates 2002. aastast, ning siis oli veel loomulikult ka suur 2008. aasta aruanne. Sellegipoolest on täiesti ebaselge, kuhu need aruanded lähevad, milline on nende mõju ja kes nende eest – ning antud juhul nende eiramise eest – vastutab.

Teen sellest lähtudes ettepaneku võtta nüüd Eurostat konstruktiivselt käsile ja seda mitte ainult seoses skandaalsete tavadega, mis loomulikult juba minevikus kasutusel olid. Seega teen ettepaneku, et komisjon teeb kõik, mis võimalik, et tagada Eurostati sõltumatus ja anda Euroopa kodanikele teavet, mida oma demokraatias suurte muudatuste tegemiseks väga vajame.

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – (PT) Seisame täna silmitsi loodusõnnetusega, millel on etteaimamatud tagajärjed. Saame teaduslikult suhteliselt täpselt välja arvutada atmosfääris olevate osakeste mõju lennukimootoritele ja lennukisüsteemidele. Teaduslikult saame arvutada üpris täpselt välja ka nende osakeste liikumise atmosfääris. Täna kohtuvad ELi transpordiministrid, et otsustada, kuidas õhutranspordi olukorraga tegeleda. Kohtumisel järelduste tegemisel tuleb lähtuda teaduslikest andmetest ja ettevaatusprintsipist. Majandus ei tohi inimeste ohutusest tähtsam olla. Euroopa peab toimima ka edaspidi ohutuse ja elukvaliteedi bastionina. Sellegipoolest ootame kiireid ja pragmaatilisi lahendusi seoses alternatiivsete transpordivõimalustega merel ja maal.

Viimase aasta jooksul on leidnud aset mitmeid kriise, loodusõnnetusi ja epideemiaid ning kõigest sellest lähtudes ...

*(Istungi juhataja katkestas sõnavõtu)*

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Austatud juhataja! Selle aasta lõpus jõustub kolmas postidirektiiv, mis postiturule täielikult dereguleerib. Me kõike teame väga hästi, millist mõju avaldab majandus- ja finantskriis, kaasa arvatud postiturule.

Kriisi mõjud on mitmekordistunud pärast direktiivi rakendamist liikmesriikides, kus postiturg täielikult dereguleeritud on. Selles sektoris on koondamiste ja allesjäänud töötajate palkade kärpimise tase keskmisest palju kõrgem. Vähenenud on ka tehingute arv, tõusnud on postikulud ning mainimata ei saa jätta ka asjaolu, et raskesti ligipääsetavates kohtades ja piirkondades elavatelt kodanikelt on võetud võimalus pidada sidet ning kasutada universaalset teenust.

Ma arvan, et kõne all oleva direktiivi rakendamisest tulenevad tagajärjed vajavad hindamist. Meie kohustuseks on vältida sotsiaalset dumpingut. Kutsun asjaomaseid Euroopa institutsioone üles kaaluma vähemalt kaheaastase moratoriumi kehtestamist tähtaegadele, mis on nähtud ette direktiivi rakendamiseks koos teatud muudatustega iga liikmesriigi puhul, milles seda veel rakendama hakatakse.

**Cristian Dan Preda (PPE).** – (RO) Tahan täna teile rääkida ajakirjaniku Ernest Vardaniani väga delikaatsest olukorrast. Ta vahistati isekuulutatud Transnistria Vabariigis Igor Smirnovi režiimi vastasena.

Ernest Vardaniani süüdistatakse riigi reetmises ja spionaažis, mis on nii absurdne kui ka täiesti naeruväärne. Ajakirjanikule ei antud tegelikult luba vabastamiseks kautsjoni eest ning teda hoitakse kinni täiesti kohutavates tingimustes. Tahan rõhutada, et sellist teguviisi kasutavad Tiraspoli ametivõimud Chişinău hirmutamiseks ajal, mil möödunud aastal peetud valimiste järel ametisse astunud uus valitsus tahaks läheneda Euroopa Liidule ja leida lahendust Transnistria konfliktile.

Nõuan ajakirjaniku Ernest Vardaniani viivitamatut ja tingimusteta vabastamist ning kutsun isekuulutatud Transnistria Vabariigi ametivõime üles astuma dialoogi Chişinăuga sealse konflikti lahendamiseks!

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Finants- ja majanduskriis on tabanud kõige raskemalt kõige vaesemaid inimesi. Nende vajadustele vastu tulemiseks nimetas Euroopa Liit 2010. aasta vaesuse ja sotsiaalse tõrjutuse vastu võitlemise Euroopa aastaks. Hinnanguliselt elab Euroopas vaesuses üle 40 miljoni inimese



ning selle ohus veel 40 miljonit inimest. Eriti kahetsusväärne on asjaolu, et veerand nendest – 20 miljonit – on lapsed. Nende probleemid ei ole seotud ainult toidu, arstiabi ja riietuse puudumisega, vaid eelkõige olematu väljavaatega seoses olukorra paranemise ja vaesusest pääsemisega. Kõige tähtsamaks sammuks, mis võib aidata seda traagilist olukorda muuta, on kõrge haridustaseme tagamine. Seda on kõige selgemini näha väikestes linnades ja maapiirkondades, mis hariduskeskustest kaugele jäävad. Seepärast arvan ma, et parim lahendus muutuste tegemiseks on suurendada rahalisi vahendeid vaese taustaga noorte stipendiumiprogrammide jaoks.

**Derek Vaughan (S&D).** – Austatud juhataja! Mul on hea meel homse arutelu üle seoses kriisiga lennundussektoris, sest me ei tohi unustada, et see ei mõjuta ainult parlamenti, vaid kogu Euroopa inimesi ja ettevõtteid. Lisaks kõigele on Euroopa, või vähemalt suurem osa Euroopast, toibumas tõsisest majanduslangusest. Nagu paljud teisedki riigid, olgugi et mitte kõik, on ka Ühendkuningriik majanduslangusest toibumas ning seda tänu asjaolule, et valitsus sekkus, kui turg midagi teha ei suutnud, ega vaadanud lihtsalt kõrvalt pealt, nagu paljud oleksid tahtnud.

Järgmise paari nädala jooksul avaldatakse Ühendkuningriigis palju erinevaid majandust puudutavaid arve ja ma arvan, et paljud neist on positiivsed. Selle põhjuseks on valitsuse sekkumine. Minu arvates peavad ka ELi institutsioonid majanduslikult rasketel aegadel sekkuma. Kõik ELi institutsioonid peaksid edaspidi kandma hoolt selle eest, et meie eelarveid kasutatakse majanduslikult rasketel aegadel inimeste ja ettevõtete abistamiseks ja taastumiskavade jaoks.

**Diogo Feio (PPE).** – (PT) Teema, mida ma tänasel täiskogu istungil käsitlen, puudutab eri liikmesriikide eelarvepositsioone. Teen seda nüüd, pärast stabiilsuse ja kasvu programmide esitamise tähtja möödumist. Need programmid ennustavad eri liikmesriikide positsioone keskpikas ja pikas perspektiivis. Minu riigi Portugali puhul märkis komisjon, et esitatud programm on väga riskantne. See on muretekitav märk turgude jaoks, kuid põhimõtteliselt anti sellega mõista, et komisjon pööras peamise tähelepanu stabiilsusele ja avaliku sektori raamatupidamisaruannetele, kuid samavõrd oleks vaja ka kasvu küsimusele tähelepanu pöörata. Ka sel juhul ei olnud näitajad, mida mu riik esitas, rahuldavad, ning kahjuks ei tunta ikka veel piisavalt muret selliste küsimuste üle nagu lihtsustamine ettevõtlike jaoks ja olukord maksukonkurentsis.

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – Austatud juhataja! Sellest on möödas küll kaks sõnavõttu, aga ma tahaksin küsida kolleegilt, kes propageeris ELi sekkumist, kuidas EL tema arvates vulkaanilise tuha puhul sekkuma peaks?

**Juhataja.** - Üheminutiste sõnavõttude ajal ei ole sinise kaardiga lisaküsimuste esitamine lubatud. Seega ei olnud tegemist kodukorda puudutava märkusega. Teie kaasparlamendiliige vastab ehk teie küsimusele pärast nelja silma all, aga igal juhul mitte täiskogu istungil.

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – (FR) Austatud juhataja! Mulle oleks meeldinud, kui oleksite sõnavõtjate puhul säilitanud meeste ja naiste vahelise tasakaalu. Andsite viis korda järjest sõnavõtuõiguse mehele.

**Juhataja.** - Suur tänu teile! Nagu võite ette kujutada, on mulle kui soolise võrdõiguslikkuse ja mitmekesisuse kõrgetasemelise töörühma esimehele võrdõiguslikkus väga tähtis. Meil on sõnavõtjate nimekiri, mida üritasime tasakaalus hoida. Loomulikult sõltub see, kes arutelus sõna võtta saab, ka sellest, kes tegelikult kohal on.

Sellega on päevakorrapunkt lõpetatud.

## 16. Seadusandliku delegeerimise volitused (arutelu)

**Juhataja.** - Järgmiseks punktiks on õiguskomisjoni nimel koostatud József Szájeri raport seadusandliku delegeerimise volituste kohta (KOM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

**József Szájer, raportöör.** – (HU) Austatud juhataja! Volinik Maroš Šefčovič! Paljud sõnavõtjad alustavad oma sõnavõttu parlamendi ees öeldes, et nende teema on tähtis või isegi üks tähtsamaid. Ka mina tahaksin seda öelda, aga mul on selleks palju rohkem põhjust kui paljudel teistel, sest praegu arutlemisel olev teema – parlamendi seadusandlike volituste delegeerimine komisjonile – on kõige tähtsam, kuid samas kõige vähem käsitletud uuendus Lissaboni lepingus.

Lissaboni lepingu kritiseerijad rääkisid demokraatlikust puudujäägist. Head kolleegid! Tahan rõhutada, et see muudatus – parlamendi seadusandliku delegeerimise volitused – kujutab endast ühte tähtsaimat parlamendi

õiguste laienemist. See tähendab, et edaspidi saavad otse kodanike valitud parlamendiesindajad oma seadusandlikku võimu kasutades kontrollida ja panna veto alla Euroopa Komisjoni rakendamiseks ette nähtud resolutsioone ja otsuseid. Teisisõnu kujutab Lissaboni lepingu element, mida on tihti mainitud seoses parlamendi volituste laienemisega, ehk siis asjaolu, et kaasotsustamismenetluste arv on märgatavalt suurenenud ja et valdkonnad, millest parlament saab osa võtta, on märkimisväärselt laienenud, endast koos parlamendi õigusaktide delegeerimise volituste küsimusega nii kvantitatiivset kui ka olulist kvalitatiivset laienemist. See tähendab, et nüüdsest peale on meil tänu pikale rabelemisele ja võitlustele, mida on juba aastaid peetud ning mida Euroopa Parlamendi liikmed ka edasi peavad, olemas garantii, et Euroopa Parlament saab teostada järelevalvet Euroopa Komisjoni otsuste üle, mis ei kuulu komisjoni enda pädevuste hulka, vaid mida komisjon kasutab seadusandliku võimu delegeerimise raames. Paljud võivad öelda, et formaalselt oli selline järelevalve juba enne olemas. Mõnes mõttes on see tõsi, kuid meile antud tähtsajad ja tingimused ning õigusloome ja institutsioonidevaheline koostöö ei võimaldanud seda tõhusalt rakendada. Tahan juhtida tähelepanu ka asjaolule, et uus võimalus, Lissaboni lepingu artikkel 290, muudab tulevate aastate jooksul ka parlamendi tööd, seda eriti siis, kui parlamendiliikmed oma volitusi tõsiselt võtavad ja on suutelised tegema seoses antud teemadega täisväärtuslikke otsuseid.

Kui ka välismaailm ja inimesed, kes ei ole siin valdkonnas asjatundjad, kõigest aru saama peavad, sest tegemist on tehniliselt väga kompleksse teemaga, mis on ikkagi seotud demokraatliku institutsiooniga ja mille eesmärgiks on kõrvaldada nn demokraatlik puudujääk Euroopas, siis tuleb juhtida tähelepanu järgmisele: parlament ja nõukogu, Euroopa Liidu kaks seadusandlikku võimu, ei saa üksinda igat tähelepanu nõudvat üksikasja käsitleda. Parlament peab istungeid igal kuul ja vahetevahel tekib olukord, nagu on tekkinud ka nüüd, kus me peame istungit, kuid ei saa hääletada, olgugi et parlament peab teostama järelevalvet seoses küsimustega, mida nõukogu või komisjon seadusandliku delegeerimise raames käsitlevad. Nüüdsest peale saab see võimalikuks.

Oma raportis üritan teha selgeks, et parlament tahab neid volitusi kasutada. Me ei võta endale ühtegi täiendavat kohustust, mis ületab aluslepingus sätestatud kohustusi. Me ei võta neid enda kanda seepärast, et tahame kasutada oma õigusi täiel määral ning ma arvan, et selle tulemusena Euroopa demokraatia ainult kasvab. Nimetatu saavutamiseks on muidugi äärmiselt vajalik teha tihedat koostööd komisjoni ja nõukoguga, kuid me ei tohi unustada, et nüüd kuulub pädevus seadusandjatele ning sellest tulenevalt parlamendile ja nõukogule. Ma tänan kõiki oma kaasparlamendiliikmeid, kes kõne all oleva keerulise teema puhul minuga koostööd tegid ning soovin samuti, et parlament hakkaks tulevikus oma uusi volitusi täiel määral kasutama.

**Maroš Šefčovič**, komisjoni asepresident. – Austatud juhataja! Kõigepealt tahan tänada József Szájeri selle kvaliteetse raporti eest, kuna hindame komisjonis väga toetust, mida parlament seoses horisontaalse lähenemisviisiga delegeeritud õigusaktidele väljendas.

Loomulikult on seadusandjal täiesti vaba voli reguleerida kõiki küsimusi, mis puudutavad delegeeritud õigusakte igas põhiõigusaktis, kuid järkjärgulise lähenemise vältimiseks on sellegipoolest vaja mõningaid suuniseid.

See oligi komisjoni detsembris avaldatud teatise eesmärk, et näidata seadusandjale, milline oleks eelistatud tegevussuund hea ja praktilise lähenemise jaoks tulevaste õigusaktide puhul.

Tahan rõhutada, et komisjon toetab igati ühise arusaamise ideed või isegi institutsioonidevahelist kokkulepet kõigi kolme institutsiooni vahel seoses delegeeritud õigusaktidega, sest see loob õigusaktide koostamise jaoks vajaliku korra.

Mis sisusse puutub, siis võin vaid korrata, et komisjon tervitab raportit väga. Meie pruugi nõustuda mõnedes spetsiifilistes küsimustes, kuid meil on ühised eesmärgid. Me tahame täpsust, tõhusust, läbipaistvust ning selget ja ausat jõudude tasakaalu.

Kui lubate mul veidi täpsustada, siis teeksin paar lühikest märkust mõnede raporti lõigete kohta.

Mis puudutab artikli 290, eriti teise lõike piiravat iseloomu, siis siin erinevad mõnevõrra meie arvamused seoses kontrollimisvahenditega, mis on seadusandjale delegeeritud õigusaktide puhul antud. Me ei taha aga alustada õiguslikku vaidlust, sest meie arvates on väga tähtis otsida seoses spetsiifiliste õigusaktidega praktilisi lahendusi.

Mis delegeerimisvolituste kestusesse puutub, siis siinkohal tervitame ja toetame igati raportis esitatud vaikumisi uuendamise ideed, sest meie arvates oli see väga konstruktiivne ning võime öelda, et mõnd sedalaadi lahendust võib leida juba mitme õigusakti toimikust.

Mul on veel üks märkus vastuväidete esitamise õiguse kestuse kohta. Siinkohal tahaksin taas öelda, et oleme raportööriga samal arvamisel, sest ka meie pooldame suuremalt jaolt standardset kahekuulist vastuväidete esitamise perioodi, mida saaks lisaks kaks kuud pikendada ning fikseerida loodetavasti edaspidi ühisele arusaamisele jõudes meie kolme institutsiooni vahel. Minu arvates oleme näinud juba ligikaudu kümnet positiivset näidet selle rakendamisest praeguse õigusloomega seotud tegevuse käigus.

Mis kiirmenetlustesse puutub, siis on meil minevikust juba kindlaid näiteid selle kohta, et probleeme on näiteks toidu- ja mänguasjade ohutusega, mis nõuavad vahetevahel kiirmenetlusi ning seetõttu tuleb meie arvates leida veel kiiremad menetlused, kui seda on varase vastuväidetest loobumise menetlus, mida raportöör välja pakkus.

Kui lubate, siis võtaksin kohandamise teema kokku, sest see on parlamendi jaoks väga tähtis. Ka siinkohal pooldaksime pragmaatilist lähenemist, sest parlament on teinud koos komisjoniga märkimisväärsed tööd seoses enam kui 250 põhiõigusakti kohandamisega, mis said pragmaatilist lähenemist kasutades kohandatud.

Meie arvates peaks nüüd kohandamisel keskenduma siiani kontrolliga regulatiivmenetluse raames käsitletud meetmetele, mis kehtestati enne Lissaboni lepingu jõustumist. Minu arvates peaksime nendele keskenduma. See tähendaks jälle, et peaksime väga palju tööd tegema, aga mõtleme juba sellele, milline oleks kõige pragmaatilisem ja paindlikum lähenemine.

**Jo Leinen**, *keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni arvamuse koostaja*. – (DE) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik! Euroopa Parlament on juba kaua oodanud seda hetke, kui parlamendil on seoses õigusaktide delegerimise kontrollimisega nõukoguga võrdsed volitused. 2008. aastal võeti näiteks vastu 6000 delegeeritud õigusakti ehk suur hulk standardeid, mis komisjoni ja vana komiteemenetluse kaudu mingit liiki teisesteks õigusaktideks muudeti. Parlamendil oli seoses selle protsessiga väga vähe õigusi. Meid küll teavitati sellest, kuid me ei olnud kaasõigusloojad. Lissaboni leping aga muutis seda.

Parlamendil on seoses delegeeritud õigusaktide kontrollimise õigusega samad volitused kui nõukogulgi ning me kavataseme oma võrdset seisust ka täiel määral kasutada. See, lugupeetud volinik, tähendab, et kui teie arvates on kiirmenetluste kasutamine võimalik, siis vajame ka võimalikult aegsasti vajalikku teavet. Me tahame saada teavet sama kiiresti kui nõukogu saab.

**Carlos Coelho**, *fraktsiooni PPE nimel*. – (PT) Minu arvates on ainult aus alustada József Szájeri õnnitlemisega suurepärase raporti puhul, mille ta meile esitas. Nagu juba väga õigesti öeldi, tugevdab Lissaboni leping Euroopa Parlamendi volitusi ning sellega kehtestatakse eeskirjad demokraatliku kontrollimise kindlustamiseks. Seepärast arvan, et parlament on teeninud ära kahekordse õnnitluse nii äsja mainitud József Szájeri suurepärase raporti kui ka selle puhul, et uued eeskirjad loobuvad vanast komiteemenetluse süsteemist, mida me siin täiskogus nii tihti kritiseerinud oleme.

Meil on nüüd Lissaboni lepingu artikkel 290 ning märkin, et József Szájeri raportis on mitu töötamist käsitlevat ettepanekut, mis kaitsevad parlamendi õigusi. Sellest uuest sättest lähtudes saab parlament pöörata rohkem tähelepanu õigusaktide vastuvõtmisele ning anda komisjonile teatud määral paindlikkust muude üldkohaldatavate aktide koostamiseks seadusandja kehtestatud piirides. Nagu Jo Leinen väga õigesti ütles, oleme nüüd võrdsel tasandil nõukoguga, ning seetõttu ei ole parlament enam alamal positsioonil.

Austatud juhataja! Tahaksin rõhutada mõningaid József Szájeri raporti aspekte, mis minu arvates eriti tähtsad on. Esiteks idee, et oleme vastu igasugustele sätetele, mis panevad seadusandjale täiendavaid kohustusi lisaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 290 juba sätestatud. Teiseks peab komisjon tagama teabe ja vajalike dokumentide õigeaegse ja pideva edastamise. Kolmandaks võib aega hakata arvestama alles hetkest, kui komisjon on edastanud akti kõik keeleversioonid – ma kordan, kõik keeleversioonid. Viimane tähtis punkt on, et arvesse tuleb võtta vaheaegu Euroopa Parlamendi töös.

**Eva Lichtenberger**, *fraktsiooni Verts/ALE nimel*. – (DE) Austatud juhataja! József Szájeri raportis on tõepoolest võetud väga hästi kokku tihti alahinnatud struktuurilised probleemid meie kolme institutsiooni vahelistes suhetes. Koostöö oli äärmiselt konstruktiivne ja tahan ka selle eest siiralt tänu avaldada.

Lõime Lissaboni lepinguga uued suhted ning neid ei tohi taas tagatoakokkulepetega õõnestada. See ongi tegelikult siinkohal kõige tähtsam punkt. Eesmärgiks oli panna Euroopa Parlament toimima võrdväärset alusel nõukoguga, kaasa arvatud seoses delegeeritud õigusaktidega, ning kanda hoolt selle eest, et see oleks teostatav ning seda oleks võimalik menetluse käigus garanteerida.

Seega on meie jaoks kõige tähtsamad küsimused seotud vajalike tingimuste loomisega, näiteks andes meile aegsasti juurdepääsu dokumentidele, et me saaksime vajalikud otsused vastu võtta, ning et me ei käsitleks

menetlusi nn ühise arusaamise alusel, vaid et meil oleks selle asemel muutumatud kokkulepped, mis ei sõltu poliitilisest tahtest või tegevuskavast.

Selleks vajame rangeid ja kindlaid eeskirju, millega kaitsta parlamendi õigusi ka praktiliselt, mitte neile kõigest teoreetilist tähelepanu pöörates. Tänan teid, József Szájer! Koostöö oli suurepärase ning loodan, et saame selle abil saavutada kõike seda, mida oma kolleegide nimel saavutada tahame.

**William (The Earl of) Dartmouth, fraktsiooni EFD nimel.** – Austatud juhataja! Raportöör viitab väga õigesti demokraatlikule puudujäägile. Elitaristlikus Euroopa Liidus valitseb demokraatlik puudujääk, mis on kasvanud, mis kasvab edasi ning mis jätkab kasvamist ka nüüd, pärast Lissaboni lepingu jõustumist. Mind hämmastab, et vaatamata oma kõneosavusele näeb raportöör lahendust artiklis 290.

Meie arusaamine artiklist 290 on, et see annab komisjonile võimaluse õigusakte täiendada või muuta. See võimalus on kaugele ulatuv ja laialdase mõjualaga ning selle jaoks on peaaegu piiramatud tõlgendamisvõimalused. Meie arvates on vahendid komisjonile delegeeritud volituste mittekohase kasutamise kontrollimiseks täiesti ebapiisavad. Raportöör on ehk nõus selgitama, miks need piisavad on? Ükskõik, mida Lissaboni lepingus ka öeldud ei oleks, võetakse sellega valitud parlamendilt veelgi rohkem volitusi ja antakse need valimata komisjonile.

Me oleme olnud alati arvamusel, ning see arvamus ei muutunud, et Lissaboni lepingul ei ole demokraatlikku õiguspärasust ennekõike just seepärast, et Ühendkuningriigis lubasid kõik kolm poliitilist parteid korraldada sellekohase rahvahääletuse ning kõik kolm poliitilist parteid murdsid seoses selle lubadusega imetlusväärselt ka oma sõna. Seetõttu on artikkel 290 ebaseadusliku Lissaboni lepingu tulemus. Selle artikliga suureneb demokraatlik puudujääk – ma tahaksin tõesti kuulda raportöörilt endalt, kuidas see ei suurene – ning seetõttu peame olema igati selle vastu.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Tuli hingelise euroopameelsena olin ma Lissaboni lepingu vastu just sel põhjusel, et see avab tee täpselt sellistele argumentidele, mida äsja kuulsime, ning sellega ei tagatud selgust ja selgesõnalisust, mida ma eelkõige meie tulevaste põlvkondade jaoks soovin. Olen aga realist ning ütlen, et peame sellega nüüd leppima. Väga oluline on mainida, et artiklit 290 võib tõlgendada nii, et nii nõukogul kui ka parlamendil on õigus tunnistada asjaomane delegeerimine omal käel kehtetuks ning teha seda suhteliselt lihtsal viisil. Peame seda endale pidevalt meelde tuletama.

Loomulikult on Jo Leinenil õigus, et meil on juba tuhandeid õigusakte, mis on oma arusaadavuse poolest täiesti määratlematud ning annavad omakorda pidevalt uusi argumente euroopavastastele, kes on vastu Euroopa projektile ning Euroopa Liidule, mis toimiks hästi just nendes valdkondades, kus me seda hädasti vajame. See on jällegi tihedalt seotud läbipaistvusega. Seetõttu on minu arvates väga tähtis kooskõlastada paremini muu hulgas ka lõikes 10 tehtud ettepanekut seoses dokumentide edastamise korraldamisega.

Paljud meist teavad teabevabaduse seadust ning paljud meist teavad, kuidas asjad USAs käivad. Miks ei võiks me siis lihtsalt kasutada käsku „Kopeeri ja kleebi”, nii et meie kodanikud ja ka parlamendiliikmed saaksid vajalikele dokumentidele iseseisvalt ligi pääseda, ilma et peaksime selle asemel lootma lahketele žestidele ning fraktsioonide laiaulatuslikule sekkumisele? Miks ei tee me sellest lihtsalt õigust, eriti kui arvestada veel sellega, et riskime juba päris palju nende eelpool nimetatud tuhandete delegeeritud õigusaktidega? Lõpetuseks tahan veel öelda: jätkake oma suurepärase tööga! Oleme jätkuvalt teie konstruktiivsed partnerid demokraatias suurte muudatuste tegemise teel.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik! Mis puudutab täidesaatva võimu delegeerimist komisjonile, siis on Lissaboni lepingus selle kohta midagi uut öeldud. Artikkel 290 viitabki just nimelt sellele küsimusele. Delegeeritud õigusaktid on üldise iseloomuga õigusaktid, millega saab muuta põhiõigusakti mittevajalikke aspekte ja mis annavad volitused seadusandja volituste delegeerimiseks komisjonile.

Praktikas võimaldab see määratleda volitusi koos delegeerimisvolituste kestusega, nagu ka aega, mille jooksul parlament ja nõukogu saavad esitada vastuväiteid ja ka tingimusi volituste tühistamiseks. Parlament ja nõukogu kontrollivad, kuid teevad seda alles pärast delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist. Delegeeritud õigusaktid võib avaldada ka aja jooksul, mille vältel Euroopa Parlament ja nõukogu saavad vastuväiteid esitada. Sellegipoolest palun ma teil, lugupeetud volinik, garanteerida ka suurem läbipaistvus delegeeritud õigusaktide koostamise protsessi jooksul.

**Maroš Šefčovič, komisjoni asepresident.** – Austatud juhataja! Kui lubate, siis vastan nüüd lugupeetud parlamendiliikmete märkustele. Olen täiesti nõus Jo Leineniga, et Lissaboni leping tõi suuri muutusi. Seda

rõhutas ka raportöör József Szájer. Kinnitan teile, et mõistame seda täielikult ning kavatsame kasutada menetlust, pidades seadusandjast igati lugu, sest see on väga oluline meie vastastikuse suhte ning meie ühise koostöö jaoks.

Mis puudutab kiirust ja kiirmenetlusi, siis kinnitan teile, et kavatsame kasutada seda ainult väga äärmuslikel ja erakorralistel juhtudel. Me teame, et selle vahendi kuritarvitamine muudaks meie suhte väga keeruliseks, ja see ei ole kindlasti meie plaan.

Kinnitan ka Carlos Coelho ja Eva Lichtenbergerile, et teeme kõik, mis meie võimuses, et garanteerida ja esitada teile juba varakult ära kirjad kõikidest dokumentidest üheaegselt nõukoguga ning kõikides keeleversioonides. Me teame, et Lissaboni lepinguga kaasnes tähtis muudatus – õigusloome- ja finantsküsimumustes on Euroopa Parlament nõukoguga võrdväärsel alusel.

Lisaks sellele kavatsame töötada välja uut tüüpi koostöö, mille raames Euroopa Parlament saab osaleda delegeeritud õigusaktide ettevalmistavas töös. Tahame seda väga kindlal alusel teha. Seetõttu väljendub see uus suhe ka raamkokkuleppes, mille sõlmimiseks toimuvad hetkel komisjoni ja Euroopa Parlamendi läbirääkimised.

Earl of Dartmouthi ja Hans-Peter Martini märkuste kohta seoses piiramatute volitustega, mida kõne all olev artikkel 290 komisjonile andma peaks, vastan, et ma ei näe, et see nii oleks, sest otsuse volituste delegeerimiseks komisjonile või nende tähistamiseks teete just teie, see tähendab seadusandja. Teie kui seadusandja saate selle volituse tagasi võtta ja esitada vastuväiteid komisjoni ettepanekutele. Seega ei saa ma nõustuda, et asjad muutuvad määratlematuks, sest arvan, et seadusandja volitused on lepingus väga selgelt sätestatud ning komisjon peab sellest loomulikult kinni.

**József Szájer, raportöör.** – (HU) Täna kaasp Parlamendiliikmeid arutelu eest, sest kõne all oleva raporti koostamine oli võimalik eeskätt tänu fraktsioonide ja parlamendikomisjonide tihedale koostööle. Siinkohal tahaksingi tänada eraldi veel keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni, millele tulevikus veel palju selliseid ülesandeid antakse. Tahaksin ka lisada, et tegemist on tõsise võitlusega, austatud kaasp Parlamendiliikmed. See on võitlus komisjoni ja nõukoguga, sest me võitleme oma õiguste eest. Raporti eesmärgiks on kinnitada selgelt, et need on meie õigused ja me tahame neid kasutada. Palju lihtsam on teha seda tingimustes, kus nii parlamendikomisjonid kui ka teistesse fraktsioonidesse kuuluvad parlamendiliikmed mind toetavad, et me saaksime oma partnerinstitutsioonidele selgesti öelda, et parlament suhtub nendesse küsimustesse väga kindlameelselt. Samas suhtun ma meie õiguse parema kasutamise nimel volinik Šefčoviči sõnadesse kui julgustusse, et üldist kohandamist saab tulevatel kuudel kiirendada ja saame neid õigusi tööpooldest võimalikult laias ulatuses kasutada. Meie jaoks on see eriti tähtis nendes valdkondades, kus kaasotsustamismenetlust varem rakendada ei saanud.

Üks teine väga tähtis aspekt, mida ka mitmed kaasp Parlamendiliikmed juba mainisid, on asjaolu, et ligipääs teabele on väga tähtis. Ligipääs peab olema sätestatud institutsioonidevahelise kokkuleppega ning seoses sellega toimuvad ka juba läbirääkimised komisjoni ja nõukoguga. Soovime aga teada, mida nõukogu teeb ja millised arutelud nõukogus seoses nende küsimustega aset leiavad. Mis puudutab küsimust, kas meie õigusi laiendati või vähendati, siis palun lugupeetud kolleegidel lugeda raportit ja tutvuda õigusaktidega. Ma ei oska viimasest lugeda välja midagi muud peale selle, et meie õigused muutusid laiemaks. Seni ei olnud meil mingit sõnaõigust seoses sellega, mis saab delegeeritud volitustest. Praktikas ei mänginud parlament selles protsessis mingit rolli. Nad kuulasid meid viisakusest, kuid tähtjad olid nii lühikesed, et parlament ei pidanud isegi selle aja sees istungeid. Nüüd aga saame need otsused veto alla panna või need tagasi võtta ning me ei pea oma otsust isegi põhjendama. See tähendab aga kindlasti, et meie õigused on laienenud. Seadusandlik võim on meie käes ning delegeerime selle komisjonile. Seetõttu leian, et tegemist on ainult meie õiguste laienemise, mitte vähenemisega. Nüüd, head kaasp Parlamendiliikmed, saame ainult meie otsustada, kas neid õigusi ka tulevikus kasutada tahame.

**Juhataja.** – Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub järgmisel täiskogu istungil Brüsselis.

#### **Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Raffaele Baldassarre (PPE), kirjalikult.** – Esmalt tahan tänada József Szájeri suurepärase töö eest, mille ta nii lühikese aja jooksul ära tegi! Delegeeritud õigusaktid on ELi õiguse ning ELi institutsioonidevahelise tasakaalu jaoks ülimalt tähtsad. Seepärast on äärmiselt tähtis, et need töötatakse välja ja nende üle otsustatakse täielikult läbipaistval viisil, mis annaks parlamendile ja nõukogule vahendid komisjonile delegeeritud volituste

demokraatlikuks kontrollimiseks. Selle saavutamiseks on József Szájeri raportis toodud esile mõned äärmiselt tähtsad teemad, mis nõuavad meilt kindlat pühendumust. Nende teemade hulka kuulub muu hulgas Euroopa Parlamendi õigus delegeeritud volituste tühistamiseks igal ajal ning õigus, et parlamendile ja nõukogule on antud võrdväärsed õigused seoses osalemisega delegeerimise protsessis. Lõpetuseks tahan veel rõhutada, et komisjon peab esitama esimesel võimalusel kõik õigusloome ettepanekud selle seadustiku kohandamiseks artiklitega 290 ja 291, kaasa arvatud seadustikuga poliitikavaldkondades, milles nüüd Lissaboni lepingu kohaselt kaasotsustusmenetlust rakendada tuleb.

**Zita Gurmai (S&D), kirjalikult.** – Tervitan südamest József Szájeri raporti tulemusi. Uue seadusandliku süsteemi määratlemine on raske ja keeruline teema. Olen veendunud, et Euroopa Liidu toimimise lepingu ning eeskätt selle artiklitega 290 ja 291 tugevdatakse liidu demokraatlikku iseloomu ja muudetakse selle õiguskorda ratsionaalsemaks. Õigusaktide uude kontseptsiooni rakendamisel on kaugeleulatuvad tagajärjed. Raportis on rõhutatud väikeseid erinevusi olulisemate kaasõigusloojate vahel, nende pädevusi ja üksikasjalikku korda, millest lähtudes nad koos töötavad. Tegelik küsimus seisneb aga selles, et kui EÜ saab rohkem õigusloomega seotud pädevusi ja laiemat õigusloome võimu, mis tähendab ühenduse huvide järsku kasvu, siis millised kontrollimeetmed tuleb rakendada nõukogu ja Euroopa Parlamendi nimel? Euroopa Liidu toimimise lepinguga loodud uus õigusraamistik andis meile küll vahendid, kuid seni puuduvad praktilised kogemused seoses nende rakendamisega ühenduse tasandil. Viimaks kutsun kaasõigusloojaid üles sõlmima Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni institutsioonidevahelist kokkulepet artikli 290 rakendamise kohta, sest vajame hädasti suuremat läbipaistvust.

**Rafał Trzaskowski (PPE), kirjalikult.** – (PL) Olgugi et see jääb tagaplaanile, on delegeerimismenetlus väga oluline kvalitatiivne üleminek, mis Lissaboni lepinguga kasutusele võeti. Seda tuleb käsitleda aluslepingu tähtsa osana, ilma milleta ei saa Euroopa Parlamendi positsiooni otsustamisprotsessis täiel määral teiste institutsioonidega ühtlustada. Ainult see menetlus annab meile täieliku seadusandliku võimu ja enda rolli igat laadi õigusaktide rakendamise protsessis. Teame väga hästi, kui meeletult olid läbirääkimised nõukoguga kaasotsustamismenetluse raames ning otsuste puhul, kus rakendamine sattus vastuollu institutsioonidevahelise kokkuleppega. Seni ajani väljendas sõna „komiteemenetlus” liikmesriikide umbusaldust komisjoni, nüüd aga annab parlamendi roll õigusakti rakendamisel sellele protsessile palju rohkem õigusjärgsust. Parlament ning seeläbi kaudselt ka ELi kodanikud on palju lähemal ELi õiguse kehtestamisele ning selles valguses peaksimegi delegeerimismenetlust vaatlema. Selleks et see aga mõttekas oleks, peab parlament saama täieliku ligipääsu teabele. Sellega seoses olen täiesti nõus teiste arutelus osalejatega.

**Zbigniew Ziobro (ECR), kirjalikult.** – (PL) Õigusaktide delegeerimise võimaluse kehtestamine peab tagama õigusaktide, eeskätt tehnilist laadi õigusaktide tõhusama koostamise ja uuendamise, ilma et oleks vaja iga kord täielikku õiguslikku menetlust algatada. Seega tuleb delegeerimist käsitleda vahendina õigusloomeprotsessi paremaks muutmiseks ELi tasandil.

Samas on tähtis kanda hoolt selle eest, et oleks tagatud põhjalik kontroll komisjonile antud regulatiivse võimu osas. Muu hulgas peab parlamendil ja nõukogul olema piisavalt aega, et esitada kavandatud määrustele vastuväiteid. Parlamendil ja nõukogul peab aga eelkõige olema piisav juurdepääs dokumentidele, analüüsile ja panustele, mis koostati delegeeritud õigusaktide eelnõude ettevalmistava töö käigus. Ainult sel viisil on komisjoni delegeeritud õigusaktide avaldamise volitustest ka tegelikult liidu õigusloomeprotsessi parandamiseks kasu. On tagatud ka vajalik kontroll ja läbipaistvus seoses komisjoni tegevustega. Äärmiselt oluline on töötada välja ka sobivad parlamendi ja komisjoni koostöömehhanismid, et parlament oleks alati kursis tehtava ettevalmistava tööga ja teadlik hetkel arutlemisel olevate probleemide olemusest.

Resolutsioon seoses õigusaktide delegeerimise võimuga, mis valmis tänu kõikide fraktsioonide kompromissile, esindab väga täpselt ülalnimetatud küsimusi ja väärleb parlamendi toetust.

## **17. Lennundusohutus: lennuettevõtjate kohta koostatud ELi must nimekiri (arutelu)**

**Juhataja.** - Järgmiseks punktiks on suuliselt vastatav küsimus, mille esitas Brian Simpson transpordi- ja turismikomisjoni nimel komisjonile lennundusohutuse ja ELi lennuettevõtjate nn musta nimekirja määramise kohta (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

**Silvia-Adriana Țicău, autori asendaja.** – Austatud juhataja! Küsimuse esitas Brian Simpson parlamendi transpordi- ja turismikomisjoni nimel pärast komisjoni raportit, mis käsitles ELi lennuettevõtjate musta nimekirja tõhusust. ELi lennuettevõtjate must nimekiri loodi 2006. aastal, et nimetada, häbistada ja keelustada lennuettevõtjaid, kes ei pea kinni rahvusvahelistest ohutuseeskirjadest. Nimekiri koostati vastuseks kartustele

seoses kahtlustega rahvusvahelistest ohutuseeskirjadest kinnipidamise taseme üle ning pärast mitut tõsist lennuõnnetust, mis leidsid aset lühikese aja jooksul 2004. aastast kuni 2005. aastani.

Nüüd, neli aastat hiljem, teame, et must nimekiri on tõhus ja väärtuslik vahend ICAO ohutusnormide täitmise ja ELi kodanike kaitsmise tagamiseks. Täna seisab meie ees aga küsimus, kuidas seda edasi arendada. Kuidas saame laiendada kaitset oma piiridest väljapoole ja aidata kaasa ülemaailmse lennundusohutuse tõstmisele? Musta nimekirja ülesandeks on tuvastada ohutusriske ning kanda hoolt selle eest, et vajalik teave jõuab tõhusalt ELi kodanikeni. Kuidas saame sellest lähtudes tagada, et ELi kodanikud, kes lendavad väljaspool Euroopat, teavad, millised on tegevuskeelu saanud lennuettevõtjad, kes muudes maailmapiiirkondades edasi tegutsevad?

Kuidas saame juhtudel, kus lennuettevõtja litsents on tühistatud ja teda seetõttu mustas nimekirjas ei ole, olla kindlad, et reisijad on olukorrast teadlikud? Oleme näinud, kui tõhus on eri riiklike mustade nimekirjade ühendamise üheks ulatuslikuks üleeuroopaliseks mustaks nimekirjaks. Sellele vaatamata on must nimekiri ainult nii hea kui teave, mida meile seoses lennuettevõtjate ohutusega esitatakse. Kuidas saame kasutada paremini mustade nimekirjade aluseks olevat teavet, täiustades juurdepääsu kontrollitavale ja usaldusväärsele teabele? See tähendab, et on vaja tugevdada nii ELi liikmesriikides läbiviidavaid kontrole kui ka kinnitada andmeid, mida teised riigid ELile esitavad.

Kas komisjon kaalub vajadust kehtestada ühtlustatud ja standardseid õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise ja aruandlustoiminguid? Kas komisjon kaalub kolmandatelt riikidelt saadud andmete täiustamiseks vajadust luua tõhus süsteem usaldusväärsete andmete vahetamiseks rahvusvahelises ulatuses, mis viiks meid lähemalt ülemaailmsele mustale nimekirjale, millest minu teada juba varem räägitud on? Lisaks tasub mainida, et must nimekiri on seni olnud tõhusaks vahendiks, millega anda lennuettevõtjatele stiimul rahvusvahelistest ohutusstandarditest kinnipidamiseks. Kuidas saame aidata ennetavamalt kaasa ülemaailmse lennundusohutuse tõstmisele? Pean selle all silmas, et kuidas kavatses komisjon toetada riikide tsiviillennundust reguleerivaid asutusi seoses ICAO audititega tuvastatud lennundusohutuse puudujääkide kõrvaldamisega ja kõrgel tasemel järelevalve tagamisega?

Äärmiselt oluline on luua rahvaga tõhusad sidekanalid, kuid sama oluline on jätkata pikemas perspektiivis tööd rahvusvaheliste lennundusohutuse standarditest kinnipidamise edendamise nimel ülemaailmsel tasandil. Lõppude lõpuks on see kõige tõhusam viis kõikide reisijate turvalisuse tagamiseks. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon ootab koostööd komisjoniga seoses ELi musta nimekirjaga tehtud saavutuste edasise kasutamise.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Ma tänan Silvia-Adriana Țicău väga positiivse hinnangu eest musta nimekirja käsitlemisele! Komisjon on veendunud, et olemasolevad meetmed tagavad juba väga kõrgetasemelise teabe ja õigused reisijatele, kes lendavad Euroopa Liidus või liidust väljaspool.

Euroopa Liidus tegevuskeelu saanud lennuettevõtjate nimekiri on rahvale saadaval nii Internetis kui ka neile suunatud teabekampaaniate kaudu. Komisjon teeb tihedat koostööd Euroopa ja rahvusvaheliste reisikorraldajate liitudega iga kord, kui nimekirja uuendatakse. Nii on nad reisijate abistamiseks parimas võimalikus positsioonis.

Liikmesriikide territooriumidel olevad tsiviillennundust reguleerivad asutused ja lennuväljad peavad juhtima reisijate tähelepanu ELi nimekirjale nii oma kodulehtedel, ning kui asjakohane, siis ka kohapeal.

Nimekiri annab kasulikku teavet inimestele, kes soovivad reisida väljaspool Euroopa Liitu, et nad saaksid vältida nende lennuettevõtjatega reisimist. Nimekiri ei kehti aga väljaspool Euroopa Liidu territooriumit. Seetõttu on määruses sätestatud reisijate õiguseks saada teavet selle kohta, millise lennuettevõtjaga nad terve reisi kestel reisivad. Lepingu sõlminud lennuettevõtja või reisikorraldaja peab teavitama reisijaid lennu broneerimisel sellest, milline lennuettevõtja (või millised lennuettevõtjad) nende lennu korraldab (korraldavad). Reisijat tuleb teavitada ka igasugustest muudatustest seoses lennuettevõtjaga, kas siis registreerimisel või vähemalt lennuki pardale astumisel. Määrus annab reisijatele ka õiguse tagasimaksele või marsruudi muutmisele, kui musta nimekirja lisatakse järgnevalt lennuettevõtte, mille reis broneeritud oli ning mille tõttu vastav lend siis tühistatakse.

Seda, kas lennuettevõtjad peavad kinni rahvusvahelistest ohutuseeskirjadest, kontrollitakse ja hinnatakse eri andmete põhjal, nagu Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni ohutusauditid, kolmandate riikide pädevatelt asutustelt saadud teave, Euroopa Lennundusohutusametilt Euroopa Liidus korraldatud inspeksioonide ja uuringute käigus või tehnilistel missioonidel väljaspool liitu kogutud teave, ELi lennuväljadel seisuplatsil välismaiste õhusõidukite ohutushinnangu programmi raames ning vastavalt asjaomaste ELi

eeskirjade nõuetele tehtud lennukite ja lennuettevõtjate kontrollimise tulemused ja viimaks ka põhjendatud teave õnnetuste kohta õnnetusi või tõsisid vahejuhtumeid käsitlevate juurdluste aruannetest.

Peaksin mainima ka seda, et Euroopa Komisjonil ei ole hetkel veel põhjalikku nimekirja riikidest, kus kehtivad sarnased õigusaktid, kuid Euroopa nimekirjale sarnased piirangud on kasutusel mitmes teises riigis, nagu Korea Vabariigis, Bahreinis ja Saudi Araabia Kuningriigis.

Võin kinnitada, et komisjon on valmis koostööks parlamendiga, et panustada musta nimekirja õigusakti täiustamisele lennundusohutuse oluliseks tõstmiseks.

**Christine De Veyrac**, *fraktsiooni PPE nimel.* – (FR) Austatud juhataja! Olin kõne all oleva määruse koostamisel raportööriks juba peaaegu viis aastat tagasi ning mul on hea meel, et oleme võtnud kasutusele mehhanismi, mis toimib ja mida aastate jooksul isegi täiustatud on. Komisjoni raport musta nimekirja määruse rakendamise kohta paistab olevat põhjalik ja selles on palju huvitavat mõtlemisainet. Eriti toetan rahvusvahelise musta nimekirja koostamise ideed, millega oleks tagatud ülemaailmsel tasandil ühtlustatud lennundusohutus.

Sellegipoolest on mul komisjonile mõned küsimused. Esmalt tahan teada, kuidas realiseeritakse kaitseõigust, kui tegevuskeeld kehtestatakse ühes riigis kõikidele, mitte ainult ühele lennuettevõtjale? Kas kõik need lennuettevõtjad peavad esitama apellatsiooni seoses oma juhtumiga või peab seda tegema ainult asjaomase riigi tsiviillennundust reguleeriv asutus. Kuidas saavad teatud ohutud lennuettevõtjad vältida musta nimekirja sattumist?

Lisaks on üks teine minu arvates väga tähtis punkt lennukite jälgimine. Kas komisjon jälgib ühe nimekirja kantud või tühistatud tegevusloaga lennuettevõtja kõiki lennukeid garanteerimaks, et need lennukid ei hakka mõne teise nime all uuesti lendama? Kas seoses sellega on komisjon tuvastanud riike, mis tegutsevad nn mugavuslippudena ja võtavad vastu keelatud lennuettevõtjaid, mis seejärel oma nime ja registreerimiskoha ära muudavad? Juhul kui lennuettevõtja on mustas nimekirjas, siis kas komisjonil on teavet selle kohta, kuidas reisikorraldajad ja piletimüüjad on reisijaid teavitanud, neile kompensatsiooni või alternatiive pakkunud?

Enne lõpetamist on mul ka veel üks väga spetsiifiline küsimus: mitmed Euroopa Parlamendi liikmed on saanud vägagi pealekäiva iseloomuga sõnumeid, mis puudutavad Indoneesia, mille kõik lennuettevõtjad on saanud tegevuskeelu. Sõnumites palutakse, et me Indoneesia mustast nimekirjast maha võtaksime. Minu arvates on selline surveavaldamine väga ebakohane, sest kaubanduslikud eesmärgid ei õigusta reisijate eludega riskimist. Mind huvitab praegune olukord nimetatud riigis ning see, kas Indoneesia on, olles olnud mitu aastat mustas nimekirjas, teinud midagi, et kõrvaldada lennundusohutuse puudujääke, milles riiki süüdistati?

**Saïd El Khadraoui**, *fraktsiooni S&D nimel.* – (NL) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik, head kolleegid! Arusaadavalt on väga sürreaalne pidada arutelu musta nimekirja üle ajal, mil kogu Euroopa lennundus on tõsisest raskustest, aga ma mõistan, et homme saame pidada päevakajalise ja kiireloomulise arutelu, ning seda me ka teha kavatseme.

Must nimekiri on iseenesest väga tähtis teema ning võib öelda, et see on olnud edukas muu hulgas tänu Christine De Veyracile, kes mitme aasta eest selle elluviimise nimel tõsiselt tööd tegi. Peame oma kogemustest õppima ja nendele tuginema! On veel valdkondi, milles on vaja täiendavalt tegutseda.

Esmalt suhtlemine reisijatega. Reisijaid tuleb tõepoolest teavitada, näiteks peaks seda tegema juba reisikorraldaja, kui nad kuskil musta nimekirja kantud lennukiga lennu broneerivad, kuid tihtipeale otsustavad reisijad teha riigisisese lennu alles siis, kui nad on juba mõnda kindlasse kohta jõudnud. Teen seetõttu ettepaneku, et uuriksime, kas oleks võimalik, et reisikorraldajad ja lennuettevõtjad, kes broneerivad lendusid ohtlike lennuettevõtjate või lennukitega riikidesse, saaksid reisijaid sellest automaatselt teavitada, kuigi nad ise muidugi mustas nimekirjas ei ole. Peame selle üle tõsiselt järele mõtlema!

Teine aspekt on aidata reisijatel vältida musta nimekirja kantud lennukeid, lennuettevõtjaid ja riike. Kui on tegemist suutlikkuse suurendamisega kolmandates riikides ja kindlasti vaesemates riikides, siis saaks Euroopa Liit anda neile palju rohkem abi ja teadmisi ning kanda hoolt selle eest, et sealsetel lennundust reguleerivate asutustel on vajalik suutlikkus olemasolevate probleemide lahendamiseks. Üks punkt, mida Christine De Veyrac mainis, on loomulikult inimeste eksitamine. Kas meie süsteem on tõesti veekindel? Kas oleme kindlad, et selles ei ole õiguslikke lünkasid, millega musta nimekirja kantud riigi lennuettevõtjad saavad tegutseda edasi teiste riikide või saarte kaudu? Meil on sellest juba näiteid.



Kokkuvõtteks tahan veel lisada, et peame minu arvates koostama ülemaailmse musta imekirja. Mind huvitab, mida olete teinud koos oma kolleegidega teistest riikidest, näiteks ICAO tasandil, et selline nimekiri tõelisuseks saaks.

**Gesine Meissner**, *fraktsiooni ALDE nimel*. – (DE) Austatud juhataja! Hetkel on Euroopa õhuruumis seisak ja me teame seda. Seda juba mainiti. Peagi hakkame arutlema selle üle, kuidas sellist olukorda lahendada. Mis majandusküsimustesse puutub, siis võib tekkida reaalne oht, et lennuettevõtjad seisavad varsti silmitsi veelgi suuremate probleemidega. Loomulikult ei pea see ohutust mõjutama.

Peamine on siiski Euroopa reisijate lennundusohutus. Meile Euroopas on suureks saavutuseks, et inimesed saavad vabalt liikuda ja tarbijad vabalt otsustada, kuidas nad reisida tahavad ning milliseid lennuettevõtjaid kasutada ja milliseid mitte. Vabalt otsustamiseks on aga loomulikult vaja saada asjaomast teavet.

Kuulsime nüüd, et kõne all olev must nimekiri on juba alates 2006. aastast kasutusel olnud ja põhimõtteliselt peaksid inimesed saama teavet selle kohta, kas nad jõuavad ohutult kohale või mitte. Minu ning ka Christine De Veyraci ja Saïd El Khadraoui jaoks seisneb küsimus selles, kas süsteem on tegelikult veekindel ja kas inimestele antakse ka tegelikult alati kogu vajaminev teave ohutuse kohta. Me lihtsalt tahame, et kõik Euroopas lendajad saaksid ohutult lennata ja kohale jõuda.

Viimaks mängib tähtsat rolli seoses ohutusega ka teadmine selle kohta, kas lennuettevõtja on rahaliselt tugev. Lennuettevõtjad peavad andma korrapäraselt aru riiklikele ametiasutustele, et säilitada Euroopa õhuruumis tegutsemiseks oma tegevusluba. Selle protsessi raames kontrollitakse kinnipidamist kõikidest ohutust puudutavatest kohustustest – kas nad teostavad kõik vajalikud kontrollimised ja kas suudavad inimesi ohutult transportida. Lisaks sellele kontrollitakse, kas nad on rahaliselt piisavalt tugevad, et transpordisektoris pikemat aega toimida. Minu teada ei ole mustas nimekirjas olnud seni veel ühtegi Euroopa lennuettevõtjat. Sellele vaatamata leidis alles eelmisel aastal aset SkyEurope'i juhtum. Tol korral broneerisid Euroopa kodanikud lennud Euroopa lennuettevõtjaga teadmata, et ettevõtte oli pankroti äärel. Nad jõudsid küll kohale, aga ei saanud enam tagasi ning neil ei olnud mingit teavet, mis neid kaitsnud oleks.

Selle tõttu tekib mul küsimus, et kui komisjonil on oma sõnul teavet, mida see ka avaldab ja on kohustatud avaldama, siis miks keegi näiteks eelpoolmainitud ei teadnud. Kas meil tegelikult on garantii, et esitatakse alati kogu teave, mida reisijad vajavad ja teadma peavad? Tahaksin siin arutus sellele üldise vastuse saada.

**Eva Lichtenberger**, *fraktsiooni Verts/ALE nimel*. – (DE) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik! Parlament näitas kõne all oleva musta nimekirja koostamisel üles palju algatusvõimet. Kõik toimus ka väga vastutustundlikult, mis tähendab, et nimekiri tagab tarbijatele kõige kõrgema võimaliku ohutustaseme. Sellele vaatamata – ja see ongi praegu kõne all – peame kontrollima, kas nimekiri on praeguses olukorras ka piisavalt hästi toiminud.

Kõigepealt on mul järgmine küsimus. Teabele pääseb küll Interneti kaudu ligi, kuid eri lennuettevõtjate puhul ei ole see tihti eriti lihtne. Olen seda isegi proovinud. Alati ei leia kohe teavet näiteks ümberistumisega lendude kohta, mille jaoks tuleb maanduda kolmandas riigis. Meil on sellega probleem.

Teine lahtine küsimus, mis mind huvitab, puudutab inimeste koos meeskonnaga lennukite rentimise kogemusi. Siinkohal tuntakse tõsist muret, et sellest võib saada õiguslik lünk, mida saavad kasutada halvema mainega ettevõtted. Kas seoses meeskonnaga rentimisega on positiivseid või negatiivseid kogemusi?

Kolmas ja väga tähtis küsimus on, kas selline ettevõtete reguleerimine musta nimekirjaga on avaldanud lennuettevõtjatele – eriti väljaspool Euroopat tegutsevatele lennuettevõtjatele – mõju nii, et need on hakanud ohutuseeskirju rohkem järgima? Kuidas toimib teatud lennuliinidele kuuluvatele kindlatele lennukitele valikuline tegevusloa andmine, mille puhul nad ainult neid kindlaid lennukeid Euroopas kasutada tohivad?

**Ryszard Czarnecki**, *fraktsiooni ECR nimel*. – (PL) Austatud juhataja! Volinik Piebalgs! Loodan, kuigi ei ole kindel, et Islandi vulkaanipurske tagajärgede eest ei hakka maksma Euroopa reisijad, kui räägime piletihindadest. Teil on tõepoolest õigus, et need seisakud õhutranspordis tehakse arvatavasti tasa kõrgemate piletihindadega. Euroopa tarbijate huvide kaitsmiseks tuleb seda mainida. Taas on Euroopa Parlament selle teema üle arutlemas, mis näitab, kui tähtis meie arvates see teema on. Rääkisin sellest juba paari kuu eest. Ka paljud teist rääkisid sellest tol korral ning mäletan ka, et eelmisel parlamendi ametiajal sai teemat väga avatult käsitletud. Pärast kõike, mis öeldud sai, on mul isiklik tähelepanek. Poola kõige mõjukama ajalehe ajakirjanik küsis minu käest, et mida me siin Euroopa Parlamendis teeme, sest see teema on ikkagi niivõrd tähtis. Alles nüüd on meedia hakanud mõistma, et tegemist on väga tähtsa küsimusega, mis on oluline julgestuse seisukohalt, kuid on väga tähtis ka Euroopa kodanikele, maksumaksjatele, valijatele ja tarbijatele.

Ei ole normaalne, et teame, milline on must nimekiri Euroopa Liidus, aga ei tea milline see on väljaspool Euroopa Liitu. Olukord on täiesti hullumeelne!

Nüüd veel viimane ja väga tähtis teema: Euroopa reisijad ei peks maksma peale julgestuse eest, see on riikide ja valitsuste asi.

**Mathieu Grosch (PPE).** – (DE) Austatud juhtaja! Lugupeetud volinik! Selle nurga alt vaadates oli must nimekiri, mille parlament eelmisel ametiajal Christine De Veyraci ja ta kolleegide eestvedamisel vastu võttis, väga huvitav saavutus.

Must nimekiri kehtib nii ettevõtjatele, riikidele kui ka lennukitele ning minu arvates peaks komisjon andma seoses sellega mõnevõrra täpsemaid vastuseid meie küsimustele, eriti seoses sellega, kui palju sõnaõigust on ettevõtjatel otsuste tegemisel eri riikides ja miks rakendatakse kõne all olevat menetlust seoses üksikute lennukitega.

Meie jaoks on väga tähtis ka edasine areng. Selgitasime juba paari aasta eest aset leidnud arutelu, et meie jaoks on väga oluline, et komisjon täiustab vähemalt parlamendile esitatud teatistes järelmeetmeid seoses kõne all olevate õigusaktide ja meetmetega. Selle põhjuseks on asjaolu, et teatud küsimused on ikka veel vastamata, näiteks seoses lennuettevõtjate kontrollimisega – seoses lennukitega, mis võivad järsku lennata mõne teise nime all ja seoses asjaoluga, et tänapäeval on vaja teatud määral läbipaistvust just nimelt viimasel minutil tehtavate otsuste puhul.

Sellega jõuan ma minu jaoks kõige tähtsama teema juurde, milleks on teave. Paistab, et nagu meiegi, nii on kõik fraktsioonid üldiselt arvamusel, et kodanikel ja reisijatel on õigus saada teavet. Sellest tulenevalt on ettevõtjad kohustatud teavitama neid süstemaatiliselt sellest, et musta nimekirja kohta saab igasuguste raskusteta teavet lennuväljadelt ja reisikorraldajatelt ning et ennekõike teatud riikides lennates, mille puhul esineb teadaolevaid probleeme, peavad reisikorraldajad märkima, milliste ettevõtjatega esineb probleeme reiside ümberbroneerimisel.

Meie eesmärk on viia kõne all olev meede, mis on juba tõstnud Euroopa ja Euroopa reisijate lennundusohutust, nüüd maailmatasandile.

**Fiona Hall (ALDE).** – Austatud juhataja! Tahan tõstatada küsimuse, mis on lähedalt seotud lennundusohutusega ja mis rõhutab vajadust muuta ELi must nimekiri võimalikult hästi toimivaks.

2008. aasta detsembris võttis nõukogu lõpuks vastu Euroopa Liidu relvaekspordi toimimisujuhendi. Juhend kontrollib militaar tehnikat ja -seadmete eksportimist ELi. Sellele vaatamata tuntakse muret, et kõik ELi relvi eksportivad riigid ei pea juhiseid kinni ja et Euroopa relvi eksporditakse endiselt konfliktitsoonidesse.

Sellegipoolest on osutunud ELi lennuettevõtjate must nimekiri väga tõhusaks vahendiks seadusevastase relvade eksportimise piiramisel. Roots 2008. aastal koostatud uuring näitas, et lastilennuettevõtjad, kes tegelevad relvade transportimisega konfliktitsoonidesse, on samad lennuettevõtjad, kes korrapäraselt ohutusstandardeid rikuvad.

Ehk ei olegi nii üllatav, et ebakindlad lennuettevõtjad, kes suhtuvad ohutusse üpris hoolimatult, suhtuvad sama hoolimatult ka kaupa, mida nad transpordivad. Sellise seose õnnelikuks tagajärjeks on aga asjaolu, et samad meetmed, mida kasutatakse lennukite rangeks kontrollimiseks ja Euroopa kodanike kaitsmiseks, aitavad kaitsta ka teiste riikide, eriti Aafrika kodanikke hävingu eest, mis kaasneb konfliktidega, mida õhutavad kergesti kättesaadavad käsi- ja kergrelvad.

Palun seega arenguvolinikul Andris Piebalgsil anda tema isiklik toetus komisjoni jõupingutustele seoses mustade nimekirjade tõhusa ja süstemaatilise rakendamisega.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Ohtlike lennuettevõtjate must nimekiri on meede Euroopa reisijate kaitsmiseks ning tervitan seda kogu südamest. Nimekirja peavad avaldama nii Euroopa Komisjon kui ka liikmesriigid, kuid eriti reisikorraldajad. Tegelikult oleneb kõik meie lennuettevõtjate ja reisikorraldajate heatahtlikkusest.

Samas on aga vaja leida lahendus stsenaariumile, kus ühte kindlasse kohta saab ainult ohtlike lennuettevõtjatega. Suur osa mustas nimekirjas olevatest lennuettevõtjatest korraldavad lende arenevatesse või vähearenenud riikidesse Aafrikas, Kagu-Aasias ja Kesk-Aasias. See annab alust igati õigustatud küsimusele: millises ulatuses saab tagada ausa konkurentsi suurte Euroopa, USA ja Kaug-Ida lennuettevõtjate ning nendes arenevates maades asutatud väiksemate transportettevõtjate vahel?

Selles suhtes peame minu arvates mõtlema sellele, kuidas Euroopa Liit saaks toetada nende arengut lendude ohutuse ja julgestuse tõstmise, mitte neile turul osalemise keeldude kehtestamise kaudu. Nii võtaks Euroopa Liit enda kanda aukohustuse, toetades ka vähemarenenud riikide õhutranspordi sektori jätkusuutlikku arengut.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Austatud juhataja! Mul on esmalt üldine märkus ning seejärel tahaksin esitada veel paar-kolm küsimust olenevalt mulle jäänud ajast. Esmalt üldine märkus. Minu arvates on täiesti naeruväärne, et praeguses olukorras on Sotsiaaldemokraatide ja demokraatide fraktsioon Euroopa Parlamendis saanud kolme lennundusohutuse raportit käsitlevates aruteludes kokku kõigest üheksa minutit sõnavõtuaega. Loomulikult toimub homme eriistungjärk, kuid minu arvates on viimane aeg, et täiskogu pööraks rohkem tähelepanu asjadele, mis tõesti inimesi mõjutavad, ning kärbiks ehk mõnevõrra arutelusid, mille väärtust on kunstlikult suurendatud.

Mis küsimustesse endasse puutub, lugupeetud volinik, siis minu jaoks on kõige tähtsam saada teada, mis olukord valitseb seoses nn koodi jagamise ehk siis lendudega, mida peaks korraldama Euroopa lennuettevõtja aga mida võib siis hoopis mõni teine lennuettevõtja korraldada, isegi ettevõtja, kes on mustas nimekirjas. Mida tehakse siin seoses reisijate teavitamisega? Minu jaoks on see väga pakiline teema ning ma ootan teilt vastust. Piirdun seekord selle ühe küsimusega.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Nüüd, kus oleme lennundusohutust käsitlenud – ja homme toimub ka hääletus seoses Euroopa Lennundusohutusametiga –, tahaksin ma käsitleda ühte teist probleemset valdkonda.

Austrias ja teistes liikmesriikides sportlennundusega tegelevate inimeste jaoks on probleemiks asjaolu, et sportlennunduse jaoks äärmiselt tähtsad eeskirjad on saadaval ainult inglise keeles. Sportlennundusega tegelejad oskavad enamasti väga hästi inglise keelt, kuid tihti on siiski väga raske mõista juba niigi keerulist teemat, mida käsitletakse veel erialaomases žargoonis ja võõrkeeles. Sellest tulenevalt üritavad liikmesriigid siis saada ELilt eksperdihinnanguid. Minu arvates oleks võimalik sellist aja ja töö raiskamist vältida, kui eeskirjad oleksid asjaomastes keeltes saadaval. Tahan, et äärmiselt vajalikud määrused oleksid sportlennunduses osalevatele inimestele saadaval ka saksa ja prantsuse keeles, mis on kaks kõige rohkem kasutatavat töökeelt.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Selle aasta 30. märtsil viimati uuendatud mustas nimekirjas on 278 lennuettevõtjat 17 riigist. EL peab töötama välja tehnilised ja haldusvõimed, millega tagada vastavus vajalikest tsiviillennunduse standarditest, et Euroopa Liidus saavad lennata ainult lennuettevõtjad, mis peavad kinni rahvusvahelistest julgestusmäärustest. Samas aga peame aitama ka kolmandatel riikidel oma tsiviillennunduse standardeid parandada.

Kolmandate riikide pädevad asutused peavad täiustama oma võimekust seoses lennuettevõtjate kontrollimisega, millele on antud tegevusluba. Euroopa Liidus kolmandate riikide jaoks tehtud lennundusohutuse analüüsi juurde kuulub ka nende ettevõtete lennukite kontrollimine seisuplatsil, lähtudes tõenditest, mis viitavad tõsistele juhtumitele ja õnnetustele eri lennuettevõtjate puhul möödunud aastal. Samas tuleb esitada reisijatele teavet terve reisi kestel, kaasa arvatud kõikide ettevõtete kohta, mida nad reisimisel kasutavad. See teave tuleb esitada hiljemalt pileti ostmise ajaks.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Täna teid küsimuste eest! Küsimused näitasid selgelt, et täiskogu toetab musta nimekirja kasutamist. Luban asepresident Kallase nimel, et täiustame kindlasti parlamendiga nendel teemadel suhtlemist.

Võin samuti lubada, et kõik esitatud küsimused edastatakse kirjalikuks vastamiseks, sest kui ma kõikidele küsimustele vastata tahaksin, ei saaks ma seda kindlasti mulle jäänud pooleteise minuti jooksul teha. Seega vastan vaid mõnedele, mitte kõigile küsimustele, sest seda ei ole lihtsalt võimalik teha.

Kõigepealt rahvusvahelistest aspektidest. Komisjon teeb kõik selleks, et tugevdada rahvusvahelist koostööd kolmandate riikidega, julgustades riike ühinema välismaiste õhusõidukite ohutushinnangu programmiga, mis hõlmab kõiki 40 Euroopa riiki, kuid samuti tehnilise abi projektidega ülemaailmsete standardite saavutamiseks.

Teeme ka tihedat koostööd ICAOga. Osalesime märtsi lõpus Montrealis toimunud ICAO kõrgetasemelisel ohutuskonverentsil ning hetkel on läbirääkimisel koostöömemorandum, mis võimaldab edasist koostööd ICAOga. Teil on õigus, peame teemale ülemaailmselt lähenema, kuid me ei tohi alahinnata musta nimekirjaga saavutatud tulemusi ka teistes riikides.

Toon näite Indoneesiast, mida mult paluti. Indoneesia on teinud suuri investeeringuid oma lennundussüsteemi, kaasa arvatud õigusaktide ja ametiasutuste korralduse kaasajastamiseks ning seeläbi aidanud kaasa töölubade väljastamise menetluste ja riigi lennuettevõtjate kontrollimise kaasajastamisele. Täna on Indoneesia näidanud, et on tehtud tõsiseid edusamme seoses nelja lennuettevõtjaga: Garuda, Airfast, Mandala ja Premier. See saavutati komisjoni ning samuti liikmesriikide ja nende tööstuste abiga. See protsess vajab piisavaid vahendeid, kuid komisjon teeb tihedat koostööd ametiasutuste ja riigi lennuettevõtjatega, et võimaldada edasist positiivset arengut. Meie lähenemine ajendab kindlasti riike muutma oma lähenemist lennundusohutusele. See on kõigest üks näide.

Lõpetan väga tähtsa temaga, milleks on tarbijate teavitamine. Nõuame, et reisikorraldajad teavitaksid reisijaid suuliselt ja/või kirjalikult broneeringu tegemise hetkel. Tihti nõuavad reisikorraldajad ka, et kui reisijad nõustuvad reisima keelatud lennuettevõtjatega, siis loobuvad nad igasugustest õigustest seoses hilisemate kompensatsiooninõudmistega, kuid mul on hea meel vastata kõikidele küsimustele kirjalikult, sest ma näen, et ma kasutan juba teie lahkust, austatud juhataja.

**Juhataja.** – Arutelu on lõppenud.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Tahan võtta sõna vastavalt kodukorra artiklile 173 ning teha märkuse vahejuhtumi kohta, mis siin alles mõne minuti eest aset leidis, nimelt üheminutilise sõnavõtte ajal. Kui te Hans-Peter Martinile sõnaõigust andsite ajal, mil ta tegelikult siin oli, möödus ta just meist. Vastuseks meie naljatlevale küsimusele, et kas ta magas oma enda sõnavõtu maha, võttis Hans-Peter Martin omapärase hoiaku, lõi oma kannad kokku ja tervitas Hitleri moodi.

Austatud juhataja! See on vastuvõetamatu. Tegemist on parlamendi kodukorra artikli 9 rikkumisega ning nõuan, et esitaksite sellise ebasünda ja vastuvõetamatu käitumise eest vastava korralekutse. Palun uurige seoses sellega ka, kas selline käitumine on jäädvustatav ka protokollis! See on vastuvõetamatu, isegi kui see oli vaid väidetavasti naljatlev provokatsioon. Täiskogu istung ei ole koht selliste naljade tegemiseks.

**Juhataja.** – Täna, et te meie tähelepanu sellele juhtisite! Tegeleme sellega ja vaatame, mis saab.

#### **Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), kirjalikult.** – (PL) Austatud juhataja! Brian Simpsoni küsimustest lähtudes tahaksin, et komisjon selgitaks oma värskeid põhimõtteid ja kavasid seoses ohutuse tagamisega liikmesriikide reisijatele, kes lendavad lennuettevõtjatega, mis teevad siselendusid õhuruumis väljaspool Euroopa Liidu jurisdiktsiooni ning rikuvad tihti määrusi ja seavad sellega ohtu inimeste elu. Teen komisjonile ettepaneku töötada kõrge esindaja abiga selles küsimuses välja rahvusvaheline kokkulepe, millega oleks tagatud meie kõigi ühine julgestus. Lisaks sellele tahaksin ma, et mustas nimekirjas oleks saadaval täpne teave lennuettevõtja kohta, kaasa arvatud põhjalikud andmed ja statistika ning nii ohutuse kui ka mugavusega seotud riskid, millega reisijad kokku puutuvad.

**Artur Zasada (PPE), kirjalikult.** – (PL) Täna arutelu on kahtlemata väga tähtis Euroopa Liidu lennukireisijate ohutuse jaoks. Olen väga rahul asjaoluga, et ELi liikmesriigid peavad kinni ICAO rahvusvahelise lennuliikluse põhimõtteid ja tehnikaid käsitlevatest standarditest. Sellele vaatamata on vägagi selge, et õhutransport ei piirdu ainult Euroopa Liidu õhuruumiga. Seega tekib küsimus: kuidas oleks võimalik tagada ELi kodanike ohutus väljaspool ELi territooriumit? Minu arvates peab Euroopa Komisjon stimuleerima koostööle riike, mis ühendusse ei kuulu, et luua must nimekiri ELi standarditest lähtudes või mängida ka juhirolli ülemaailmse musta nimekirja loomisel. Lisaks sellele tahan juhtida tähelepanu ühele võimalikule probleemile. Kui komisjon kontrollib mustas nimekirjas olevat lennuettevõtjat, siis kas komisjon kontrollib ka tolle lennuettevõtja kõiki lennukeid? Võib juhtuda, et mustas nimekirjas olev lennuettevõtja ei kasuta lennukit ise, vaid seda kasutab näiteks mõni teine ettevõtja teise lipu all, mis üksikuid lennukeid tšarterlendude jaoks kasutab.

## **18. Lennundusjulgestustasud (arutelu)**

**Juhataja.** – Järgmiseks punktiks on transpordi- ja turismikomisjoni nimel koostatud Jörg Leichtfriedi raport ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lennundusjulgestustasude kohta (KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

**Jörg Leichtfried, raportöör.** – (DE) Austatud juhataja! Hetkel valitseb Euroopa lennundusohutuse ja lennundusjulgestustasude valdkonnas olukord, kus kõik teevad, mida nad ise tahavad. Mitte keegi ei tee seda

korralikult. Meie peame aga selle eest maksma. Me ei tohi sellega lihtsalt leppida ning raporti eesmärgiks ongi seda muuta. Mida siis raportiga konkreetselt muudetakse ja mida üritatakse muuta?

Tahan kõigepealt öelda, et peaaegu kõikides punktides – ja tahan siinkohal oma kolleege tänada – ollakse üksmeelselt arvamisel, et raportiga saab tuua rohkem läbipaistvust. Läbipaistvus tähendab, et ühest küljest saavad lennuettevõtjad edaspidi teavet, mis aitab neil mõista, millised julgestustasud lennuväljad neile kehtestavad, milleks need on, kas neid on liiga palju – seda veel juhtub vahetevahel –, ja järgmise sammuna saavad loomulikult ka reisijad aru, mida lennuettevõtjad neilt ootavad. Ka siin on mul kahtlus, et vahetevahel piiravad lennuettevõtjad läbipaistvust tahtlikult, olgugi et nad väidetavasti näevad läbipaistvuse saavutamiseks palju vaeva.

Üks selles suhtes väga tähtis punkt on asjaolu, et üle Euroopa on kasutusel palju erinevaid süsteeme julgestusvahendite rahastamiseks. On riike, mis on neid ainult maksudest saadud vahenditega rahastanud. Teistes riikides maksavad vaid lõpptarbijad ning mõnedes on jälle kasutusel eri osadest koosnev süsteem.

Meie eesmärgiks oli kanda hoolt selle eest, et need süsteemid saaksid alles jääda. Me ei taha teha liikmesriikidele ettekirjutusi seoses julgestustasude rahastamisega. Tahame lihtsalt kanda hoolt selle eest, et nende tasude maksjad teaksid, mille eest nad lõpuks maksavad.

Meil on, või vähemalt olid, eri arusaamised sellest, millistele lennuväljadele peaks direktiiv kohalduma, ning otsustasime, et küsimus on julgestuses. Esmatähtis ei ole sissetulek ja kasum, vaid julgestus. Seepärast otsustasime, et direktiiv kohaldub kõikidele äriliseks lennuliikluseks avatud lennuväljadele, ning minu arvates oli see kõige õigem otsus.

Jõudsimme lõpuks selleni, et siin täiskogu istungil valitseb suuremalt jaolt üksmeel, et peaksime eristama tasusid julgestusvahendite jaoks, tasusid ELi eeskirjades olevate julgestusmeetmete jaoks ning tasusid nendest kaugemale ulatuvate julgestusvahendite jaoks, mida siinkohal nimetatakse rangemateks meetmeteks.

Ütleme, et kõik, mis ELi konteksti kuulub, jääb endiseks ja iga liikmesriik võib teha, mida õigeks peab. Kui aga võetakse kasutusele rangemaid julgestusmeetmeid, peavad liikmesriigid neid ise rahastama. Ühest küljest peaks nii olema aga tagatud, et julgestusmeetmeid käsitletakse väga hoolikalt, et neid ei võeta kasutusele ilma eelnevalt mõtlemata, kas need on ka tegelikult vajalikud, ning samuti võetakse arvesse, mida need reisijate, lennuettevõtjate ja lennuväljade jaoks tähendavad.

Teisest küljest peaks olema tagatud, et lähtume põhimõttest, et julgestuse tagamine on ka riigi kohustus. Rünnakud lennuettevõtjate vastu ei ole reeglina suunatud lennuettevõtjate, vaid riikide vastu, kus nad tegutsevad. Seetõttu oleme arvamisel, et põhimõtteliselt on julgestus ikkagi riigi kohustus ning riik peab seda rahastama.

Tahan teha ka ühe märkuse arvukate muudatusettepanekute kohta, mida meile esitati kokku kolm. Minu arvates on need kõik hästi õigustatud ja põhjendatud. Lisan veel, et Roheliste / Euroopa Vabaliidu fraktsiooni muudatusettepanekud väärivad erilist toetust ning seda ei ütle ma seepärast, et Eva Lichtenberger istub siin, minu kõrval, vaid seepärast, et nendes on sotsiaalsed nõuded lennuväljade töötajatele. Minu arvates on see väga oluline just praegu, kui lennuettevõtjad ja lennuväljad on tugeva surve all.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Ettepanek võtta vastu direktiiv lennundusjulgestustasude kohta tuleneb arutelust seoses lennundusjulgestuse rahastamisega, mis käib juba alates 2001. aastast. Põhjuseks on kasvanud julgestustasud pärast 2001. aasta 11. septembri terrorirünakuid ning ELi lennundusjulgestuse regulatiivse raamistiku kehtestamine.

Oma õigusloome ettepanekuga kavatseb komisjon luua läbipaistva ja mittediskrimineeriva raamistiku lennundusjulgestustasude sissenõudmiseks Euroopas. Lisaks arvab komisjon, et lennundusjulgestustasud tuleb kehtestada pärast arutelu lennuväljade kasutajatega ning need peaksid olema seotud maksumusega. Soovin õnnitleda Jörg Leichtfriedi suurepärase töö eest raporti koostamisel ning tänada transpordi- ja turismikomisjoni liikmeid, kes raporti koostamisele kaasa aitasid.

Minu arvates on raporti suund kooskõlas komisjoni plaanitud eesmärkidega ning ma tervitan toetust, mida raport seoses eelpoolnimetatuga komisjoni ettepanekutele väljendab.

Tahan rõhutada kahte spetsiifilist probleemi, mida raportis käsitletakse. Esiteks esitletakse raportis uut elementi, milleks on tähtis ja vahetevahel palju vaidlusi tekitanud küsimus, kes maksab lennundusjulgestuse eest. Komisjoni ettepanekud seda küsimust ei käsitlenud. Selle põhjuseks on asjaolu, et peaaegu kõik

liikmesriigid rõhutavad, et nad ei ole positsioonis, et teha sellekohaseid otsuseid, olgugi et nad tunnistavad, et lennundusjulgestuse rahastamine riigi vahenditega peaks olema lubatud.

Meie arvates peaks jääma valikuõigus liikmesriikidele ning seda tuleb käsitleda subsidiaarsuse põhimõttest lähtudes.

Seda meeles pidades ning arvestades seisukohaga, mida vastuvõtmiseks esitatud raportis rõhutatakse, märgib komisjon, et muudatusettepanek 32, millega kohustatakse liikmesriike rahastama rangemaid meetmeid, annab kindlasti alust seoses esitatud direktiiviga põhjalikeks läbirääkimisteks nõukoguga. Olen sellegipoolest kindel, et raportöör teadis kõike seda ning ka seda, et nõukoguga selline vaidlus ees seisab.

Teine probleem on pigem selgituseks ning puudutab mõju hindamist, mis tuleb teha enne edasiste lennundusjulgestuse meetmete kasutuselevõtmist kõne all oleva raammääruse raames. Kahtlemata on tegemist õigustatud meetmega, kuid peate ka teadma, et meil on juba olemas teatud mehhanismid ning me ei tohiks end üle koormata.

Esmalt on meil sidusrühmade lennundusjulgestuse nõuanderühm, mis koosneb muu hulgas õhutranspordisektori esindajatest ning tegeleb täiel määral lennundusjulgestust puudutavate meetmete algatamisega.

Teiseks tagab kontrolliga regulatiivmenetlus, et parlament saab kasutada oma vetoõigust, kui leiab, et see on vajalik.

Täna teid suurepärase raporti eest! Ootame juba väga koostööd raportööri ja parlamendiga, samuti seoses antud teemaga edusammude tegemist.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Mul on kahju, et pean täiskoguistungil aega kulutama, kuid lähtuvalt kodukorra artiklist 151 pean tegema isikliku märkuse. Minu kohta tehti veidi aja eest märkus. Austrias elades on see väga tavaline. Seal on fraktsioon, mida rahvusvaheliste standardite järgi peetakse paremäärmuslikuks. Neil on fraktsioonijuhte, kes teevad teatud liiki žeste ilma sellele tähelepanu pööramata. Need samad inimesed ei talu ka kaotust demokraatlikel valimistel ning keelduvad siis igat liiki käepigistusest või kontaktist. Kui neile lehitada, siis on näha vaid seda, et neil on tõelisi kogemusi nn Hitleri-tervitusega.

Loomulikult näitavad need probleemid lihtsalt seda, et minu kodumaa ei ole kahjuks suutnud oma minevikuga leppida ja et me ei pea tegelema ainult ühe siin esindatud paremäärmusliku fraktsiooniga, vaid varsti juba kahega. Tahan veel kord selgesti välja öelda, et meie oleme demokraadid. Paremäärmuslased istuvad seal. Ma olen uhke selle üle, et kuulun fraktsiooni, mis on aidanud kõvasti kaasa sellele, et meil ei oleks parlamendis enam paremäärmuslikku fraktsiooni ning loodetavasti ei saa ka tulevikus olema. Seega on vastuseks rohkem demokraatiat, mitte rohkem paremäärmuslikke poliitikaid, vaenulikku suhtumist ja küünilist põlgust inimestesse vastu. Need on samad mehed, kes juba varem ütlesid, et ma peaksin psühhiaatri poole pöörduma, sest nad ei suutnud taluda demokraatlike valimiste kaotust.

**Juhataja.** – Seoses isikliku märkusega ei ole sinise kaardi küsimused vastavalt kodukorra artiklile 151 lubatud. Seetõttu ei saa teie taotlust seoses sõnavõtmisega sellel teemal rahuldada.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Mul on sinise kaardi küsimus eelmisele sõnavõtjale. Palun poolt minutit küsimuse esitamiseks.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Austatud juhataja! See vahelesegamine, mis on küll täiesti õigustatud, segab käimasolevat arutelu. Teen ettepaneku sellised juhtumid raportite vahele panna!

**Juhataja.** – Suur tänu! Jätkame nüüd aruteluga. Lubasin isikliku selgituse anda, sest eelmine päevakorrapunkt puudutas otseselt Hans-Peter Martinit. Jätkame nüüd aruteluga ja pühendame sellele oma kogu tähelepanu.

**Artur Zasada, fraktsiooni PPE nimel.** – (PL) Austatud juhataja! Tahan kõigepealt tänada raportööri Jörg Leichtfriedi suurepärase raporti ja ideaalse koostöö eest selle dokumendi koostamisel!

Pidime leidma vastuse neljale küsimusele, kuid enne seda pidime defineerima ülesande, milleks oli lennureisijate huvide kaitsmine. See oli meie töö kõige tähtsam osa. Neli vastamist vajavat küsimust puudutasid aga vastuseid küsimusele läbipaistvuse või selle kohta, millised rühmad võivad osaleda menetluses. Küsimus oli direktiivi kohaldamisalas ehk siis millistel lennuväljadel direktiivi kohaldada saab. Oli ka väga tähtis küsimus rahastamise kohta, millele komisjon vastata ei osanud. Koos Jörg Leichtfriediga suutsime aga

lahenduse leida ning tahan teda selle eest veel eraldi tänada. Pean siinkohal silmas nn rangemaid meetmeid, mida liikmesriigid ise rahastama peaksid.

Arutleti ka sõltumatu järelevalveasutuse pädevuse üle seoses lennundusjulgestustasude kehtestamisega. Oma töö käigus jõudsin minu arvates väga ambitsioonikale ühisele seisukohale. Nüüd peavad veel nõukogu ja komisjon otsustama. Ma arvan, et lennureisijatena ei paeks me kontrastiks laeva-, auto- ja raudteereisijatele sellise julgestuse eest maksta. See on žest nõukogule ja kompromiss-seisukoht. Ootan täna sama ambitsioonikat seisukohta ka nõukogult!

**Saïd El Khadraoui, fraktsiooni S&D nimel.** – (NL) Austatud juhataja! Head kolleegid, lugupeetud volinik! Alustuseks tahan tänada raportööri suurepärase töö eest, mõned ütleksid isegi, et fantastilise töö eest! Täna teid ja ka kõiki teisi, kes raporti koostamisele kaasa aitasid!

Tahan vaid meelde tuletada, et rahastamise küsimus ei ole üldsegi mitte uus. See toimik on olnud koostamisel juba sellest ajast peale, kui võtsime vastu Euroopa määrused seoses julgestusmeetmete rakendamisega Euroopa tasandil pärast 2001. aasta 11. septembri rünnakuid. Juba algusest peale on Euroopa Parlament rõhutanud, et rahastamise küsimus on väga tõsine ja et peame leidma sellele euroopaliku lahenduse. Nõukogu on aga alati selle vastu olnud. Jätuks sellele arutelule peame kutsuma nõukogu taas üles pidama kinni parlamendiga varem sõlmitud kokkulepetest, eriti kokkuleppest, mille kohaselt saame koostada teema kohta eraldi ettepaneku, ning tegema meiega koostööd lahenduse leidmiseks.

Loomulikult peame pidama meele teatud kaalutlusi. Kõige tähtsam neist kaalutlustest on läbipaistvus. Hetkel ei pööra me erilist tähelepanu sellele, kes liikmesriikides kõik lõpuks kinni maksab. Üks asi, mida me aga kindlasti tahame, on korraldada sellel teemal arutelu, et jõuda kokkulepeteni ning kokkulepetest siis ka edaspidi lähtuda. Teisisõnu tahame, et julgestustasudega saadud tulused suunatakse ka reaalselt julgestusmeetmete rahastamiseks, mitte näiteks mingisuguse parkimise jaoks. See on väga oluline ning peaks olema selge, et me ei kavatse seoses sellega järele anda.

Teine väga tähtis kaalutus on seotud sellega, et peame tegema vahet julgestusmeetmetel, mille asjus oleme juba Euroopa tasandil kokku leppinud, ning muudel täiendavatel meetmetel, mida liikmesriigid ise kasutusele võtavad. Mis esimesse kaalutlusse puutub, siis on läbipaistvust käsitlevad eeskirjad väga selged ning neid tuleb rakendada. Teise kaalutluse puhul tuleb teha selgeks, et rahaline vastutus jääb liikmesriikide kanda ja et nemad peavad maksta kinni kõik täiendavad julgestusmeetmed. Julgestusmeetmete koordineerimine Euroopa tasandil oleks samuti väga hea ja kui liikmesriigid otsustavad ise võtta kasutusele kehaskannerid või midagi muud, siis peavad nad arvestama ka selle rahaliste tagajärgedega.

**Gesine Meissner, fraktsiooni ALDE nimel.** – (DE) Austatud juhtaja! Esmalt tänan ma raportööri Jörg Leichtfriedi ning annan edasi ka Jeanine Hennis-Plasschaerti tänud, kes täna ise siin olla ei saa. Ta korraldas koos teiega kõike ning jäi väga rahule.

Võime veel öelda, et raporti kvaliteeti näitab ka üpris suur üksmeel, mis valitses parlamendikomisjoni hääletusel. Nagu eelnevalt suuliseks vastamiseks esitatud küsimuski, nii puudutab ka see küsimus tarbijate kaitsmist ning samuti lennundusjulgestust. Tahame julgestust, kuid tahame ka, et tarbijad teaksid, kui palju nad millegi eest maksavad. Juba mainiti, et eri liikmesriikides on kasutusel eri süsteemid ja me ei taha seda ka üldiselt muuta. Me ei taha midagi peale sundida. Tahame aga, et oleks läbipaistvus seoses sellega, kuidas tasud kokku pannakse ning millise osa nendest tarbija kinni maksab. Hetkel ei ole see igal pool alati selge. Teisisõnu tahame teada, milline osa pileti hinnast puudutab reaalselt julgestust. Hetkel makstakse vaid üks osa pileti hinnast julgestuse jaoks. Siis tahame ka garantiid, et julgestuse eest makstud raha ka reaalselt julgestuse jaoks kasutatakse ja et keegi sellest lihtsalt kasu ei saa. Minu arvates on meie lähenemine ka täiesti loogiline.

Parlamendi tahtmise ja selle vahel, mida liikmesriigid heaks peavad, on üks kriitiline vaidlusi tekitav punkt, milleks on küsimus, kes maksab täiendavate julgestusmeetmete eest, mis ületavad meie nõudmised Euroopa reisijate jaoks. Siinkohal olime seisukohal, et selle eest peavad maksta liikmesriigid. Tegemist on riiklike julgestusmeetmetega, seoses millega ka riigid ise peavad huvi üles näitama. Loomulikult ei taha riigid selle eest ise maksta. Eelnevalt mainiti juba, et seoses kehaskannerite küsimusega peame kahtlemata kaaluma, kas tahame need igal pool Euroopas kasutusele võtta või ei ning kes nende eest lõpuks maksab. Loomulikult peame kaaluma, kas need ka reaalselt julgestust suurendavad.

Seega tuleb sedalaadi lennundusjulgestustasusid läbipaistvalt hallata.

(Istungi juhataja katkestas sõnavõtu)

**Anna Rosbach, fraktsiooni EFD nimel.** – (DA) Austatud juhataja! Oli kord aeg, kus lennuväli oli veel koht, kus sai osta pileti, anda oma pagas ära, näidata passi ning lennuk tõusis õhku ja maandus siis jälle. Tänapäeval on lennuväljad rohkem nagu väikelinnad, mis pakuvad igat liiki teenuseid, kuid julgestusmeetmed on neist teinud pigem Fort Knoxi ning kõik liigub ainult üha rangemate julgestusmeetmete suunas.

Lennukid kukkusid tõepoolest ka vanasti alla ja kahjuks kukuvad need ka praegu alla. Selle tõttu ongi väga tähtis, et samad eeskirjad kehtiksid nii Euroopa Liidus kui ka väljaspool liitu. Selles kontekstis on EL liiga väike, et olla isoleeritud saareke. Siin valdkonnas on selgesti näha, millise eelise annavad kõikide riikide lennukite jaoks kehtivad ühtlustatud ja läbipaistvad eeskirjad. Sama kehtib ka tasude puhul. Kõik – nii reisijad kui ka lennuettevõtjad – peavad teadma, mida lennundusjulgestustasud katavad. Mitte keegi ei tohi eksida segaste tasude ja maksude rägastikku. Reisijad peavad täpselt teadma, mida tasu katab, ning nad ei peaks maksma riiklike eritasusid või maksma lennuettevõtjatele veel peale. Toetan kogu südamest transpordi- ja turismikomisjoni raportit ...

*(Istungi juhataja katkestas sõnavõtu)*

**Mathieu Grosch (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik! Tänan kõigepealt raportööri ja kõiki teisi fraktsioone tehtud töö eest! Meil oli transpordi- ja turismikomisjonis väga huvitav arutelu. Olen sellegipoolest arvamisel, et oleme läinud nõukoguga väga paljudele kompromissidele. Nõukogu ise aga ei ole eriti kompromissivõimeline olnud – täpselt nagu varem. Kui hakkame rääkima rakendamise, siis saab arutelu tõsiselt hoo sisse. Siin peaks parlament saama loota komisjoni toetusele seoses põhimõttega, et julgestustasud kehtivad kõikidele lennuväljadele. Me ei tohi korrata sama, mida oleme juba teistes valdkondades teinud – olgu siis tegemist maapealse käitluse teenustega lennuväljadel või lennuväljamaksudega –, ja lubada erandeid seoses kahe või viie miljoni reisijaga.

Teine ja minu arvates veelgi tähtsam punkt on muidugi läbipaistvuse tagamine reisijatele ehk küsimused, kes maksab, kui palju, mille eest – ning see on ühemõtteliselt nii lennuväljade kui ka lennuettevõtjate kohustus. Minu arvates on see väga tähtis kaalutlus.

Sellega jõuame kolmanda punktini, milleks on maksmine, valdkond, milles on loomulikult alati vaidlust tekitavaid punkte. Seoses rahastamisega arvan isiklikult, et rahva julgestuse eest tuleb maksta rahva rahaga. Teeme juba niigi kompromisse, jättes mõned asjad nn subsidiaarsuse hooleks. See on alati tõhus trikk siin täiskogus ja samuti seoses komisjoniga: kui nõukoguga ei ole lahenduse saavutamine võimalik, siis tehakse sellest lihtsalt subsidiaarsuse küsimus. Mina isiklikult ei ole selle üle eriti õnnelik, aga nii see on. Seepärast arvan, et peaksime vähemalt jääma oma sõnade juurde, et erimeetmed ja rangemad meetmed tuleb kindlasti tasuda riigi raha eest. Viimastel aastatel on julgestustasud ja julgestuse tase märgatavalt kasvanud. Seetõttu on toimikul ka majanduslik aspekt. Räägime nüüd ligikaudu 30% tasudest. Kui räägime julgestusest ja sellest, kes selle eest maksab, siis on sellel ka homme majanduslik aspekt. Seepärast on need kolm punkti minu jaoks äärmiselt tähtsad. Loodan, et vähemalt praeguste taotlustega saame koos nõukogu ja komisjoniga positiivse tulemuse.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Meile esitatud õigusaktid loovad lennundusjulgestustasude kehtestamiseks läbipaistva ja mittediskrimineeriva raamistiku, mille puhul on ka kaebuse esitamise õigus. Lennuväljade julgestus kuulub liikmesriikide vastutusalasse.

Lõppude lõpuks maksavad julgestusmeetmete eest aga reisijad piletite hinnaga. Seepärast ongi reisijatel õigus saada eraldi teavet selle kohta, kui suure osa pileti lõpphinnast nad julgestuse eest maksavad.

Lennundusjulgestustasude direktiiv ja lennujaamatasude direktiiv tuleks omavahel ühtlustada. Parlament on korduvalt nõudnud, et direktiivis sätestatud lennundusjulgestustasusid tohivad lennuettevõtjad ja lennuväljade käitajad kasutada ainult lennundusjulgestusmeetmete rakendamiseks. Samuti on parlament nõudnud läbipaistvust ning julgestusmaksude ja -tasude eesmärkidega kooskõlla viimist.

Liikmesriigid võivad rakendada ka rangemaid julgestusmeetmeid, kuid nende kulud kannavad liikmesriigid täielikult ise. Need julgestusmeetmed ei tohi samas takistada reisijate liikumist lennuväljadel. Kahjuks peavad reisijad aga ootama lõpututes järjekordades, et oma lennukile saada ja eriti näeme seda siin, Brüsselis.

Tahan mainida ka keeldu seoses vedelike lennukisse kaasavõtmisega. See tähendab, et eri esemeid tohib konfiskeerida. Kahjuks kaasneb aga näiteks Brüsseli lennuväljadel sellega pikk menetlus, mille juurde kuuluvad täiendavad tasud ja esemete konfiskeerimine. Kahjuks aga ei kuulu selle menetluse juurde võimalus saada konfiskeeritud esemed hiljem vastuvõtja aadressil kätte.



**Jaroslav Paška (EFD).** – (SK) Muudatuste tegemine seoses julgestusega on toonud lennundusturule uued tasud, mille lennuväljade käitajad ja lennuettevõtjad koheselt ning osavalt tarbijale edasi annavad.

Seepärast on kindlasti vaja otsida mehhanisme reisijate kaitsmiseks, et hoida ära väljamõeldud summade lisamist läbipaistmatul viisil julgestustasudena peidetud elementidena, millega lennundussektori leidlikud ettevõtjad saavad veel rohkem õigustamata kasumit teenida. Nende tasude tase peab olema kooskõlas ainult kuludega, mille puhul on võimalik näidata, et need on vajalikud reisijate julgestuse tagamiseks.

Meie kohus seega, lugupeetud volinik, on määratleda selged ja läbipaistvad eeskirjad, mis teevad sektoris praegu valitsevale anarhiale lõpu ja võtavad edaspidi käitajatelt võimaluse kasutada ära kohustuslikke reisijate kaitsmiseks ettenähtud meetmeid õigustamata kasumi saamiseks.

Vaja on määratleda eeskirjad, mitte luua rohkem institutsioone ja ametiasutusi, mis reisijateid, lennuväljade käitajaid ning samuti maksumaksjaid veel uute lisakuludega koormavad.

Lugupeetud volinik! Kui me tahame aidata Euroopal konkurentsivõimeliseks saada, siis ei tohi me uusi ametiasutusi juurde luua. Ametiasutused ei loo lisaväärtust, mis omakorda meie rahva elatustaset tõstab. Täna tähelepanu eest!

**Juhataja.** – Meil oli siin tehniline probleem ja seetõttu oli sõnavõtt pikem kui üks minut. Nüüd aga liigub kell jälle edasi ja loodetavasti jätkub läheb kõik ajakava kohaselt.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik! Vulkaanilise tuha tagajärjed Euroopa õhuruumile, mille tõttu, nagu me teame, tühistati tuhandeid lendusid, on hea näide sellest, miks lennundusjulgestustasud vajalikud on. Juba toimub suur vaidlus selle üle, kes julgestusega kaasnevad kulud kandma peab – nii-öelda loodusõnnetuse eest maksma peab – ja millisel määral piirangud õigustatud on. Sel ajal, kui transpordiministrid selle üle pead murravad, peame otsustama, millised kulud seoses terrorismivastase julgestusega, mis muutuvad üha piiravamaks, saab reisijatele edasi anda. Lõppude lõpuks ei saa lükata nii lihtsalt kodanike kaela ju kulud seoses riigi ülesandega, milleks on tagada rahva julgestus. Ainult siis, kui riigid ise peavad kandma rahalist vastutust rangemate julgestusmeetmete kasutuselevõtmise eest, mille kasutamist neilt nõutakse, saame vältida kontrollimatut kehaskannerite ja muude üpris naeruväärsete julgestusmeetmete arvu tõusu.

Sel ajal, kui me ikka veel SWIFTi kokkuleppega vaeva näeme, sõlmib USA terrorivastase võitluse nimel kokkuleppeid reisijaandmete vahetamiseks Euroopa Komisjoni ja eri lennundusorganisatsioonidega. Lisaks lükati aruteludes tagaplaanile tõsiasi, et väike lennujuhtide arv ja nende kasvav töökoormus võivad tuua kaasa tõsiseid tagajärgi lennundusjulgeolekule. 1990ndate liberaliseerimisest ja ühise Euroopa õhuruumi visiooni tekkimisest alates paistab kõikides arutlustes olevat esmakohal kulud, mitte ohutus. Kindlasti võib öelda, et tuhapilv lükkas edasi väljakuulutatud pilootide streigi. Seega võiks vaadata asja irooniliselt, et loodetavasti ei lähe me ühest kaootilisest olukorrast lennunduses kohe üle järgmisesse.

**Christine De Veyrac (PPE).** – (FR) Austatud juhataja! Soovin samuti õnnitleda meie raportööri Jörg Leichtfriedi tema teksti ning koostöövalmiduse puhul seoses antud temaga. Eriti toetan tema ettepanekuid seoses lennundusjulgestuse rahastamisega, sest me arutleme siin praegu lennundusjulgestuse, mitte lennundusohutuse üle.

Meie komisjon on juba aastaid võidelnud selle nimel, et saada heakskiit põhimõttele, et liikmesriigid peavad ise rahastama kõige rangemaid julgestusmeetmeid ning seoses selle punktiga toetan ma täielikult meie raportööri. Tegelikult ei puuduta julgestus ainult reisijaid, vaid kõiki kodanikke ning terrorismivastaste meetmete kasutuselevõtmine on riigi kohustus.

Sel põhjusel ei saa õigustada, et lennureisijad kannavad üksinda lennuväljadel ja lennukites kasutatavate julgestusmeetmete kulu, seda enam seepärast, et laeva- ja rongitranspordisektorite puhul rahastab julgestusmeetmeid riik, kas siis osaliselt või täielikult. Arvan seetõttu, et peame astuma nõukogule vastu ja kaitsma kuni kibeda lõpuni raporti muudatusettepanekut 32, mille transpordi- ja turismikomisjon vastu võttis.

Tahaksin kiiresti veel ühe teema tõstatada. Kuigi ma toetan edusamme, mida tehakse tänu tekstile seoses mittediskrimineerimise ja läbipaistvusega, ei usu ma, et direktiivi eesmärgiks on kehtestada Euroopas ühtne ja identne julgestustasude süsteem.

Ühistest eeskirjadest kinni pidades peavad liikmesriigid saama kasutada edasi ka oma olemasolevaid tasude kogumise süsteeme. Seega kiidetakse Hispaanias, Itaalias või Prantsusmaal tasud heaks vastava riigi

parlamendis ning nendel juhtudel on riiklik parlament, mis peab toimima sõltumatu järelevalveasutusena, ka vastutav asutus, mis uurib apellatsioone seoses õigusaktidega. See on muudatusettepaneku 40 teema, millest ma loodan, et paljud teist seda ka toetavad.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Austatud juhataja! Vaatamata raskustele, mis ilmsid sel nädalal seoses ühise Euroopa õhuruumi puudumisega ning, mis veel tähtsam, tõelise kindla ametiasutuse puudumisega, mis kontrolliks ja haldaks ühist õhuruumi, oleme liikumas sammhaaval oma eesmärgile lähemale. See tekst peaks olema täiendav vahend, millega eesmärk saavutada.

Tean, kui püsiv on raportöör Jörg Leichtfried, keda õnnitlen tehtud töö ning tema erilise tundlikkuse puhul seoses õhustranspordi ja sotsiaalseid probleeme puudutavate küsimustega. Antud juhul aga leian, et me oleme ehk liiga naiivsed ja maksimalistlikud ning et täiuslikkust taga ajades seame ohtu oma võimalused seoses parima võimaliku tulemuse saavutamise.

Olgugi et ma olen pooldan täiesti ühise süsteemi loomist, mille juurde kuulub ka sõltumatu järelevalveasutuse loomine võimalusega võtta kasutusele ausad ja läbipaistvad volitused seoses tasudega, ning võttes arvesse keskkondlikke ja sotsiaalseid kriteeriume ning reisijate kaitset ja muud taolist, arvan ikkagi, et mõned aspektid on puudu, ning tahan, et komisjon neid selgitaks. Näiteks viitan Christine De Veyraci äsjaõeldule – ma ei näe, et tunnustataks selgelt sellist süsteemi, milles riiklik parlament hääletaks ja annaks heakskiidu tasudele, kuna kõne all olev parlament on ise asutus, mis tasusid rakendama peab. Mul on ka raske aru saada – ja ma tahaksin komisjonilt selle kohta selgitust – kuivõrd rakendatav on tekst, kui võtta arvesse erimeelsusi nõukoguga ning veelgi enam järjekindlust või minu arvates pigem selle puudumist selle teksti ja üldise lennujaamatasude direktiivi vahel.

Võttes arvesse väikest ebakindlust ja lahkavumusi seoses sellega, kes julgestuse eest – ja tunnistan, et see on rahva julgestus – maksma peab, arvan, et peame selgeks tegema, et kui mõtleme, et maksavad liikmesriigid, siis maksab põhimõtteliselt rahvas. Kui räägime liikmesriikidest, siis kõlab see abstraktse isikuna, kuid nii see ei ole. Jutt käib ka kõigist meist, reisivatest kodanikest. Kardan seetõttu, et lõppude lõpuks teeme väga väikesi edusamme.

Tahan seetõttu komisjoni arvamust teksti tuleviku kohta.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Õhustransport on tõepoolest kõige ohutum transpordiliik. Sellegipoolest sunnivad ülemaailmsete tagajärgedega lennuõnnetused, nagu 10 päeva eest aset leidnud õnnetus, või vulkaanipurskest põhjustatud kaos meid käsitlema kogu lennundussektori julgestuse ja ohutuse ahelat, millesse kuuluvad lennuväljad, lennuettevõtjad, juhtimiskeskused, lennukid, meeskond ja reisijad. Kõikide nende lülide vahel peab olema väga tihe side ja avatud suhtlemine.

Reisijad, keda huvitab nende reis ja mugavus ei mõista, miks on vaja julgestusmeetmeid, ükskõik kui lõdvad või ranged need on, või isegi tasusid, kui nad ei tea dramaatilisi või traagilisi sündmusi, nagu seda oli 2001. aasta 11. septembril aset leidnud terrorismiaht. Terrorioht, piloodi viga, tehnilised defektid, piloodi ja juhtimiskeskuse mõõdarääkimised ja etteaimamatud atmosfääritingimused vajavad kõik etteennustamist ning määruste rakendamiseks nii põhimõtteliselt kui ka sõnasõnaliselt on vaja võtta kasutusele ranged meetmed.

Olen nõus erakorraliste meetmete kasutuselevõtmisega juba nimetatud stsenaariumides. Need meetmed peavad aga olema läbipaistvad. Reisijatel on samasugune õigus nautida ohutut reisi nagu neil on saada teada tõde. Kahjuks on suhtlemine ja läbipaistvus lennundusjulgestussektori kaks aspekti, mis kiireimas korras täiustamist vajavad. See on ülesanne lennuväljadele ja lennuettevõtjatele, mis peavad muutuma avatumaks ja läbipaistvamaks. Teisest küljest peavad ka reisijad mõistma, et nad lennuväljadel ja lennukites kasutusel olevad julgestusmeetmed, mis võivad olla väga ranged, on lõppude lõpuks kasutusele võetud ainult nende heaks.

**Thomas Ulmer (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik, head kolleegid! Täna kõigepealt Jörg Leichtfriedi suurepärase raportit eest, milles on häid jätkusuutlikke ettepanekuid!

Mis on siis õigupoolest küsimuseks? Küsimus seisneb läbipaistvuse tugevdamises, tarbijakaitstes, julgestuses ja koordineerimises ning samuti kvaliteedi kontrollimises. Minu arvates ei ole aga hea mõte luua nende probleemide käsitlemiseks uut ametiasutust. Suhtun positiivselt raportis väljenduvasse subsidiaarsusesse ning see peab kindlasti säilima. Minu arvates on ka tähtis, et tuleb eristada selgelt maksusid ja tasusid ning kõiki valitsuse ülesandeid – olgu need siis sõrmejälgede võtmine ja pildistamine, politseiülesanded, võitlus terrorismiga või muu taoline – tuleb selgesti rahastada maksurahadega, mitte lasta tarbijatel nende eest

tasuda. Kui üksikutel riikidel on soov võtta kasutusele veel rangemad julgestusmeetmed, siis peavad nad minu arvates ka sellega kaasnevad kulud ise kandma. Igaiüks, kes nõuab valitsusega seotud julgestusmeetmeid, peab nende eest ka maksma. Arvan, et olukord on teistsugune tehnilise või isikliku julgestuse puhul, millega seotud tasud saab kindlasti reisijale edasi anda, kui selle eesmärk on selgesti mõista antud.

Siinkohal tasub märkida, et komisjoni esitatud mõjuhindangus on nende meetmete jaoks ette nähtud summaks ligikaudu 0,1% pileti hinnast. Seega ei tohiks me liiga suurte summadega alustada.

Minu arvates esitame jätkusuutliku kompromissi, kaasa arvatud seoses Saksamaa Liitvabariigiga, millel on tõsisel kahtlusi seoses subsidiaarsuse valdkonnaga. Loodan, et lõpptulemus on meie ettepanekuga väga sarnane.

**Zuzana Roithová (PPE).** – (CS) Olgugi et ma toetan täielikult ettepanekut, mis suurendab oluliselt hindade ja julgestustasude arvutamise läbipaistvust Euroopa kodanike jaoks, kes kasutavad õhustransporti, üllatab mind, et selles tähtsas valdkonnas ei ole rohkem ühtlustamist. Olen mures, et teatud lennuväljade domineeriva positsiooni tõttu hakkavad reisijad maksma liiga kõrgeid julgestustasusid, millel ei ole aga otsest mõju registreerimisel rakendatavate julgestusmeetmete tasemele, kiirusele või kvaliteedile.

Komisjon oleks pidanud olema oma hindavas raportis direktiivi jõustumisele järgneva kahe aasta kohta palju julgem ning esitama ettepaneku võtta kasutusele ühtlustatud ja siduv meetod julgestustasude arvutamiseks kogu ELis.

Ühinen nõudmisega, et rangemaid meetmeid, nagu näiteks kehaskannereid, peab rahastama riik, mitte reisijad, eriti arvestades asjaolu, et vaidlused seoses kehaskannerite vajalikkuse ning nendega kaasnevate terviseriskidega ei ole veel lõppenud. Viimaks valmistab mulle muret ka see, kuidas tõlgendada sätteid, mis käsitlevad selliste meetmete tasustamist, mille võtavad kasutusele lennuettevõtted, mitte lennuväljad, kuna need tasud võidakse kanda üle hoopis reisijatele ning minu arvates kujutab see endast potentsiaalset ohtu, et neid sätteid hakatakse kuritarvitatama liiga suurte tasude võtmiseks.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Austatud juhataja! Jörg Leichtfriedil on õigus. Täiendava julgestuse eest peavad lõpuks maksma siiski liikmesriigid ise. Reisijad ja iga kodanik juba maksab liikmesriikidele oma üldise julgestuse eest.

Riik ei saa lihtsalt öelda kodanikele, et nad saavad just seda, mille eest nad maksavad. Riigi kohustused ulatuvad palju kaugemale, sest riik ei ole lihtsalt ainult järjekordne teenusepakkuja, mille motiiviks on kõigest kasum. Tuletan teile seda lihtsat tõde veel kord meelde, sest vaatamata nimetatud põhimõttele, kannavad täiendavad julgestusmeetmete kulud ikkagi reisijad, mitte nende riigid, nagu raportöör seda väga õigesti märkis.

Lisaks sellele ei paku paljudel juhtudel riik ise täiendavat julgestust, mille eest reisijad lisatasusid maksavad, vaid seda teevad alltöövõtulepinguga eraettevõtjad, kes tihti eiravad reisijaid ja nende õigusi, varjates end seejuures üldise saladuskatte taha, mis tavaliselt julgestusküsimustega kaasneb. See peab lihtsalt lõppema!

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Arvestades asjaoluga, et ELis on käsitletud lennundusjulgestustasusid väga erinevalt, tuleb neid minu arvates praegusel juhul objektiivselt hinnata. Hindamise aluseks oleks mõttekas kasutada kombinatsiooni reisijate arvust ja õhusõidukite maksimaalsest stardimassist. Väga tähtis on aga, et nõutava julgestustasu ja reaalset pakutavate teenuste vahel on selge seos. Tähtis on defineerida ka lennundusjulgestus ise ning peame teadma täpselt, mille eest me maksame. Julgestustasude arvutamise täpne viis peab olema arusaadav. Teave tasude suuruse ja selle kohta, mida need sisaldavad, peab olema vabalt kättesaadav. Läbipaistvus on siinkohal esmatähtis. Selleks vajame aga sõltumatuid reguleerivaid asutusi, et oleks võimalik kõikidele võimalikele konkurentsivõime moonutustele kiiresti ja tõhusalt reageerida.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Arutelu seoses lennundusjulgestusega oli väga paeluv ning näitas, et meil kõigil on selles valdkonnas oma kogemused.

Minult võeti näiteks ära kogu juust, mille ma kaasa tuua tahtsin, sest see oli määrdejuust! Minu arvates oli see liiast, aga arvan, et oleme süsteemi üldiselt paremaks muutnud. Komisjoni ettepanek läheb aga sammu kaugemale, sest julgestusega kaasnevad alati tasud ja nende puhul on esmaseks reegliks läbipaistvus. Raport ja komisjoni ettepanek tugevdavad teineteist.

Mis puudutab küsimust, kes peaks tasusid koguma, siis minu arvates on subsidiaarsus endiselt parim lahendus, sest maksavad ju ikkagi kodanikud mitte liikmesriigid. Ainus küsimus on, kas maksuma peaksid kõik maksumaksjad või ainult reisijad.

Sellel küsimusele ei ole lihtne vastata, kuid minu arvates on meie ettepaneku subsidiaarsuse aspekt kooskõlas tänapäevaste lennundusjulgestust puudutavate küsimustega.

Käsitledes tervet lennundusjulgestuse sektorit, astub ka parlament sammu kaugemale. Eks me näe, kuhu selle aruteluga jõutakse. Minu arvates esitas komisjon väga korraliku ettepaneku ning mul on hea meel, et parlament selle valdavalt heaks kiitis ning, nagu alati, komisjoni ettepanekust veidi edasi liigub. Minu arvates on ettepaneku ajakava ja rakendusala õiged.

**Jörg Leichtfried, raportöör.** – (DE) Austatud juhataja! Mul on natuke piinlik kõigi nende kiidusõnade pärast ning seega tuleb minu sõnavõtt lühike. Soovin siiski tänada kõiki raportööre ja variraportööre, kes tõsisest koostööst tegid: Artur Zasadat, Jeanine Hennis-Plasschaertit, Eva Lichtenbergerit ja Jaromír Kohlíčeki! Oleme selle probleemiga juba peaaegu aasta tööd teinud. Sellisena ma Euroopa poliitikat näengi, mitte foorumina, kus vaatamängu nimel tühiste asjade pärast nägelda, nagu mõned parlamendiliikmed teevad.

Teiseks tahan pöörduda palvega nõukogu poole. Transpordi- ja turismikomisjon on tegelikult väga sõbralik komisjon, mis töötab asjalikult ja peab arutelusid, ning selles vaimus tulime selle õigusakti puhul nõukogule vastu. Oleme algusest peale kompromissiks valmis olnud. Sellegipoolest hoiatan ma komisjoni, et nad magavat lõvi ei ärataks. Kui olete kompromisside tegemiseks valmis, siis peate olema valmis ka kompromissideks oma oponentidelt või partneritelt.

Kui nõukogu ei ole nüüd valmis Euroopa Parlamendile vastu tulema, siis muutub ka meie parlamendikomisjoni suhtumine. See ei ole vaid minu seisukoht. Kuulsin ka mõnedelt kolleegidelt, et kui nõukogu ei ole valmis meile vastu tulema, siis hakkame ka kehaskannereid hoopis teises valguses käsitlema ning ei pruugi ka enam nõukogule vastu tulla. See ei ole selle teema puhul hea ja seda ei tohi juhtuda! Seepärast kutsun nõukogu ja liikmesriike üles tegutsemisele! Meil on nüüd Lissaboni leping. Nii nõukogu kui ka liikmesriigid peavad tegutsema, vastasel juhul juhtub, et kuuleme jälle: „Come on, let's SWIFT again!”.

**Juhataja.** – Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub järgmisel täiskogu istungil Brüsselis.

#### **Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Nessa Childers (S&D), kirjalikult.** – Jörg Leichtfried on teeninud ära kiidusõnad oma põhjaliku ja otsustava raporti eest, milles käsitletakse väga tõhusalt komisjoni dokumendis lahtiseks jäänud küsimusi. Sellegipoolest jäid mõned küsimused lahendamata ning Euroopa õhuruumi pikaajalise sulgemise järel tuleb neid uues kontekstis käsitleda. Hinnanguliselt kaotab lennundussektor vulkaanilise tuha pilve tõttu üle ühe miljardi euro ning seetõttu peab EL kiirelt ja otsustavalt tegutsema, et leevendada rahalist hoopi lennundussektorile. Olgugi et volinik Joaquín Almunia tänane kriisiga seotud kommentaar oli väga kiiduväärne, on Euroopa Parlamendi liikmete kohuseks aidata raportiga sektorit, mis viimase kümne aasta jooksul on juba kolmandat korda tõsiselt lüüa saanud. Täiskogu ja meie kolleegid Euroopa Nõukogus ja komisjonis peavad kaaluma riigi rahastamist kavandatavate julgestuskulude katmiseks, seda eriti olukorras, kus reisijate arv võib jääda alla soovitud taseme. Kui need meetmed ei olnud eriti populaarsed enne möödunud nädalal toimunud vulkaanipurset, siis oleme jõudnud olukorda, kus iga kaotsi läinud võimalus lennundussektorit abistada võib hukatuslikuks osutuda.

**Debora Serracchiani (S&D), kirjalikult.** – (IT) Austatud juhataja! Head kolleegid! Täna Jörg Leichtfriedi suurepärase töö eest seoses lennundusjulgestustasusid käsitleva raportiga, mille paljude aspektide juurde kuulub väga tähtis punkt, milleks on tarbijakaitse ja reisijate õigused!

Vajame selgeid ja läbipaistvaid eeskirju, sest kui lennuettevõtjad võtavad reisijatelt julgestusmeetmete eest lisatasusid, siis peab minu arvates teave selle kohta olema kättesaadav, et reisijad üleliia ei maksaks.

Leian, et reisijate- ja tarbijakaitseorganisatsioonid peavad kindlasti osalema konsulteerimises, et saada seeläbi ülevaade sellest, kuidas kujuneb julgestusmeetmete hind, mida nad saavad seejärel piletihinnaga võrrelda. Ainult sel viisil on võimalik tagada rohkem läbipaistvust ja teabe esitamist reisijatele.

## 19. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevad ühenduse suunised (uuesti sõnastatud) (arutelu)

**Juhataja.** – Järgmiseks punktiks on transpordi- ja turismikomisjoni nimel koostatud Brian Simpsoni raport ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (uuesti sõnastatud) (KOM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Brian Simpson ei saa ise siin olla ning tema eest võtab sõna Saïd El Khadraoui.

**Saïd El Khadraoui, aseraportöör.** – Austatud juhataja! Transpordi- ja turismikomisjoni esimees Brian Simpson ei saanud täna siia tulla ning ta palus, et tema avalduse ette loeksin.

Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate suuniste uuestisõnastamise eesmärgiks on ühendada kõik suunistes aastate jooksul tehtud muudatused ning kaasata muudatusi, milles võetakse arvesse ELi laienemist 27 liikmesriigini.

Raporti kohta võib anda nii palju taustteavet, et suunised käsitlevad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist. Eesmärgiks on arendada võrk välja järk-järgult 2020. aastaks ELi maa-, mere- ja õhutranspordi infrastruktuuride integreerimisega.

Raporti juurde tagasi pöördudes tuleb mainida, et tegemist on tehniliselt õigusakti teksti kodifitseerimisega. Sellele vaatamata oli komisjon sunnitud tegema seda uuestisõnastamise menetluse teel, kuna tekst sisaldab lisas väikesi muudatusi. Muudatused lisas on nähtud ette pisemate vigade parandamiseks, mis tehti kümne uue liikmesriigi ühinemisel 2004. aastal. Muudatustega ei ajakohastata kaarte ega tehta muid põhjalikke muudatusi.

Kaks muudatust, mida raportöör raportiga tegi, puudutavad väikeseid muudatusi põhjendustes ja mõnda tehnilist parandust kaartidel. Muudatused on kooskõlas nõukogu muudatuste ning suuniste parandamisega.

Komisjoni nõuannetest lähtuvalt otsustasid nõukogu ja raportöör Brian Simpson transpordikomisjoni toetusel mitte teha suunistes sisulisi muudatusi. Raportöör teab, et rohelised esitasid oma muudatusettepanekud, millega ajakohastada liini Müncheni linna ja Müncheni lennuvälja vahel, kuid raportöör kordab, et raportis olevate muudatuste eesmärk on teha tekstis parandusi, mitte seda ajakohastada.

Uuestisõnastamise eesmärk on korrastada suunised nende tõeliseks läbivaatamiseks 2011. aasta alguses. Väga tähtis on tagada suuniste selgus, valmistades neid ette olulisemate muutuste jaoks järgmisel aastal. Ootame kõik innukalt suuniste tegelikku läbivaatamist ja võimalust üleeuroopalise transpordivõrgu edasiarendamiseks, kuid sinnaamaani jõudmiseks peame olemasolevad õigusaktid korda tegema ning seda raportiga ka tegime.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Olen sõnavõtjale ja raportöörile väga tänulik. Just seda olemegi oodanud ning seetõttu ei olegi mul sellele punktile midagi muud lisada, sest minu arvates käsitleb raport teemat väga täpselt.

Keskendun vaid praegusele meetmete läbivaatusele ja meie seisukohale seoses sellega, sest on väga tähtis, et see hakkaks toimima. 2009. aasta rohelise raamatu alusel algatas komisjon avaliku arutelu, mille tulemusena saadi üle 300 vastuse, ning pani kokku kuus eksperdirühma, mis aitavad töötada arutelu tulemustega uue poliitikaelnõu raames.

Üsna pea esitatakse kolleegiumile ettepanek, milles on selgitatud uue üleeuroopalise transpordivõrgu loomise metoodikat. Meie arvates saab ettepaneku esitada kolleegiumile 5. mail.

Seejärel esitatakse metoodika kindlasti täiskogule ja nõukogule. Komisjon hakkab seejärel koostama ettepanekut seoses uue üleeuroopalise transpordivõrgu ning selle rahastamisega.

Meie ootuste kohaselt saame seega võtta ettepaneku kolleegiumis vastu 2011. aasta esimesel semestril. Olen väga tänulik, et parlament mõistab väiksemate muudatuste tegemise vajalikkust ning ootan väga meie põhjalikku ja jõulist arutelu tulevatel kuudel seoses uute üldjooneliste kavadega üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks.

**Sergio Paolo Francesco Silvestris, fraktsiooni PPE nimel.** – (IT) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik, head kolleegid! Täna kõikidel parlamendiliikmetel, kes raportööri ja variraportöörade andmete põhjal võimaldasid

seda teemat puudutava parlamentaarse protsessi kiirelt kokku võtta. Nad hoidusid muudatusettepanekute esitamisest, mis vastuvõetavale sisule vaatamata oleksid olnud takistuseks selle kodifitseeriva teksti vastuvõtmisele.

Oleme nüüd valmis andma komisjonile aluse üleeuroopalise transpordivõrgu programmi koostamiseks järgmise aastakümne jaoks. Selleks et ajagraafikuid lühendada, leppisid raportöörid kohe teemat käsitlema hakates kokku, et nad ei esita ühtegi muudatusettepanekut, mis ei ole komisjoniga kokku lepitud. Transpordi- ja turismikomisjon kiitis parlamendi ja nõukogu õigusteenistustes läbivaadatud tehnilised muudatused heaks ning nõukogu kinnitas, et saab anda heakskiidu esimesel lugemisel, kui me hääletusel nendest lähtume, mis on täiesti vastuvõetav.

Transpordi- ja turismikomisjoni muudatusettepanekud on selle eesmärgiga kooskõlas ning minu arvates on need vajalikud ja kasulikud kooskõlalise ja täpse lõpliku teksti esitamiseks. Seetõttu toetan esitatud muudatusettepanekuid, olgugi et minu arvates ei oleks Roheliste / Euroopa Vabaliidu fraktsiooni muudatusettepanek praegusel hetkel vajalik, sest transpordi- ja turismikomisjonis lükati see juba hääletusega tagasi.

Olgugi et muudatusettepaneku sisu ehk Müncheni lennujaamaga seotud kaardi muutmine on vastuvõetav, saab selle esitada uuesti üleeuroopalise transpordivõrgu läbivaatamisel, mis võib aset leida juba suvel, sest töö Euroopa Komisjonis jõuab kiiresti edasi.

**Silvia-Adriana Țicău**, *fraktsiooni S&D nimel.* – (RO) Selle tehnilise dokumendiga saab ajakohastada I lisa kõikide liikmesriikide kaasamisega ning sihttähtaja muutmisega 2020. aastaks. Põhjalik arutelu seoses üleeuroopalise transpordivõrgu projektide nimekirja ajakohastamisega peaks toimuma aasta lõpus. Nimekirja peaks kuuluma Musta mere merekoridoride ning Moldova Vabariigi ja Ukraina vaheliste maanteed arendamine ning samuti praeguste prioriteetsete projektide 6 ja 17 laiendamine, et kiirrongiliin jõuaks ka Bukaresti ja Constanțasse.

Islandi vulkaanipurse näitas, kui nõrk Euroopa transpordisüsteem on. Euroopa Liidul oleks pidanud olema tõhus süsteem reisijate ümbersuunamiseks teisi transpordivahendeid kasutades. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamine on äärmiselt tähtis, et kiirrongiliinid ühendaksid nii kõikide liikmesriikide pealinnasid kui ka teisi suuremaid Euroopa linnasid. Veel üks üha suuremat tähtsust koguv aspekt on transpordi arendamine siseveekogudes ja Euroopa merekoridorides.

**Eva Lichtenberger**, *fraktsiooni Verts/ALE nimel.* – (DE) Austatud juhataja! Üleeuroopalise transpordivõrgu teema nõuab meilt sel täiskogu istungil palju tähelepanu ning peaks seda tegelikult veelgi enam nõudma. Suunised esitati uuestisõnastamiseks ja mõned inimesed, nagu Sergio Paolo Francesco Silvestris, olid väga üllatunud, et rohelised esitasid muudatusettepanekuid, millega tahetakse teha muudatusi üleeuroopalise transpordivõrgu nimekirjas või vähemalt osas sellest.

Ei tohi unustada, et meie ettepanek puudutab väga erilist juhtumit, kus liikmesriik ise ütles, et kõne all olev osa üleeuroopalisest transpordivõrgust on ainult juurdeveoliin ning ei ole seetõttu meie jaoks enam tähtis. Seda kuulsat lennuliini – ma kõlan juba nagu Edmund Stoiber, see on vist nakkav ja üpris ohtlik – ei taha me enam edasi ehitada. Oleksime sellega ehitanud Müncheni lennuväljale nii-öelda juurdeveoliini. See ongi meie muudatusettepaneku põhjus.

Üldiselt arvan aga, et peaksime eriti hoolikalt tegelema üleeuroopaliste transpordivõrkude ülevaatomisega ning arvestama ka ühe minu jaoks väga olulise punktiga. Üks hollandlane koostas uuringu, mille meelsasti volinikule edasi annan, kui ta siin on. See uuring on minu arvates eelseisva arutelu jaoks väga oluline ning näitab, et reeglina alahinnatakse suurprojekti kulusid – ja tihti ongi tegemist just suurprojektidega – keskmiselt 45% ulatuses ja nende eeliseid ülehinnatakse alati, sest seda on vaja projekti rakendamiseks. See tähendab, et peame üleeuroopaliste transpordivõrkude eelarvelise maksumuse uuesti läbi vaatama. Palun teil sellega tegeleda! Meie kohuseks on anda meie kodanikele olulist ja arusaadavat teavet.

**Jaroslav Paška**, *fraktsiooni EFD nimel.* – (SK) Üleeuroopaliste transpordivõrkude määratlemine on äärmiselt tähtsaks sammuks teel reisijate ja kaubatranspordi ühenduste täiustamise nimel terves Euroopas.

Kui Põhja-, Lääne- ja Lõuna-Euroopas lõppevad raudteed ja teed sadamatega, on Ida-Euroopa teedel ja raudteedel suur potentsiaal jätkata ida suunas üle kogu Aasia, kuni Vaikse ookeani kallasteni välja.

Aasia riikide, nagu Hiina, Jaapan ja India, majandus kasvab märkimisväärselt ning neist saavad Euroopa ettevõtetele suured kaubanduspartnerid. Seepärast on koos euroopasisese transpordistruktuuri ülesehitamisega vaja avada transporditeed ka idapoolsete riikidega.

Laiarööpmeline raudteeliin Vladivostokist jõuab ELi piirini Čierna nad Tisous. Koostatud on projekt liini jätkamiseks Viinini, mis ühendaks selle Doonau sadamate ning loomulikult Euroopa võrguga.

Minu arvates vajavad sedalaadi projektid ka edaspidi märkimisväärset toetust. Tänan teid!

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Jah, mulle meeldib tõepoolest olla rohkem fraktsioonilise kuuluvusega parlamendiliige. Olgugi et me räägime hetkel vaid suuniste uuestisõnastamisest, tahaksin ma siiski mainida projekti, mis valmistab Austria jaoks õige palju probleeme. Brenneri tunnel moodustab osa kiirrongitejast Berliini ja Palermo vahel ning üleeuroopalise transpordivõrgu programmist ja peab minema läbi Innsbrucki ja Bolzano vahelise telje alt.

Praegu valitseb olukord, kus EL on jätnud Austria, Tiroomi, Põhja-Itaalia ja Põhja-Saksamaa ebakindlasse olukorda ning on oht, et tunnelist saab must auk, mis neelab miljardeid eurosid. Esialgne 2002. aasta 4,5 miljardi euro suurune eelarveline maksumus on juba ületatud ning asjatundjate arvamusel tõusevad ehituskulud 16 miljardi euron. Lisaks sellele ei ole rahastamisküsimust ikka veel täpsustatud. Põhimõtteliselt peaksid rahastama ühe osa projektist asjaomased liikmesriigid ja teise osa EL. EL aga keeldub andmast õiguslikult siduvat lubadust 2013. aasta järgseks perioodiks ning selle tõttu on eelnevalt nimetatud riigid väga ebakindlas olukorras.

See ei ole aga veel kõik. Loomulikult on vaja tunneli parima kasutamise tagamiseks rajada ka vastavad juurdeveoliinid. Asjaomane haardeala ulatub Münchenist põhjas kuni Veronani lõunas ning rahastamise küsimus on sellisel juhul täiesti ebaselge, kaasa arvatud Itaalia poolel. Palun seetõttu, et kui üleeuroopaliste transpordivõrkude projektid käiku lastakse, ei tohi üks osapool nende kavandamisse hooletult suhtuda, mille tõttu asjaomased liikmesriigid peavad lõpuks kõik kulud ise kandma. EL peab vähemalt 50% kuludest enda peale võtma ning projekte ja lubadusi võimalikult varakult esitama.

**Werner Kuhn (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik, head kolleegid! Praegused üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevad suunised kõlavad alguses väga tehnilisena. Raportöör Brian Simpson mainis aga juba, et need on Euroopa tulevase majandusarengu seisukohalt äärmiselt tähtsad.

Maanteed on meie majanduse arterid. Selles osas oleme kõik ühel arvamusel. Samuti peame ikka ja jälle tunnistama, et majandus- ja kaubanduskeskuseks konkureerib Euroopa suurte Ameerika ja Kagu-Aasia majandus- ja kaubanduskeskustega. Seepärast peame igal juhul töötama välja oma Euroopa sisetranspordi infrastruktuurid, kuid samas peame ühendama Euroopa ekspordivõimsuse ka üleeuroopaliste transpordivõrkudega ning jätkama selle tugevdamist.

Liiklusarterite eesmärk on muuta sissetulev liiklus lõpppunkti jõudvaks liikluseks ning suunata see lõpuks tarbijateni. Kaasnev suur probleem on loomulikult see, et suure liiklusliini arendamine peab andma piirkonnale ka juurdepääsu, mistõttu see mängib ka majanduslikku rolli, mida ei tohi mingil juhul unustada. Euroopa kontinendil on palju rannajoont ja suuri sadamaid, mis tuleb omavahel ühendada, ning seoses sellega mängib mobiilsus väga tähtsat rolli. Me ei tohi aga võtta kasutusele ainult nn õigeks-ajaks-valmis-lähenedmist. Peame töötama kulutõhusalt, keskkonnaohutult ja keskkonnasõbralikult. See on eriti tähtis tulevikus.

Äärmiselt tähtis küsimus seisneb selles, kas saame muuta praegused põhja ja lõuna ning ida ja lääne vahelised raudtee-, maantee- ja siseveetranspordisüsteemid reaalseks võrguks, sest peame tunnistama, et seoses sellega on kitsaskohtasid, millest tuleb mööda saada. Seoses sellega on loomulikult vaja teatud asjadega arvestada. Pikimat üleeuroopalist transporditelge Palermo ja Berliini vahel tuleks pikendada edasi Rostocki kaudu Skandinaavia suunas. Kõige sellega tuleb edaspidi arvestada.

*(Istungi juhataja katkestas sõnavõtu)*

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Austatud juhataja! Täna käsitletava tekstiga ajakohastatakse ja konsolideeritakse üleeuroopaliste transpordivõrkude loomise menetlust, et valmistada meid ette läbivaatuse lõplikeks ja viimasteks etappideks 27 liikmesriigist koosnevad Euroopas, mis on palju rikkalikum ja ruumiliselt komplekssem ning millel on seoses liikuvusega värsked uuenduslikud vajadused.

Üleeuroopaline Transpordivõrgu Rakendusamet on peaaegu täielikult üles seatud ja töökorras ning peaaegu kõikide koridoride koordinaatorid on olemas ja loodetavasti leiame peagi ka kõik ülejäänud, et nad meile vajalikke koridore edendada saaksid.

Meie naabritel, eriti Vahemere piirkonnas, on samuti suured ootused seoses nende võrkude ja nende oma võrkudega. Ootame juba komisjoni lubatud teatist meetodikaga, mis toetab konsultatsioone ja arutelusid, enne kui meie transpordi- ja turismikomisjon alustab tööd ühe meie jaoks põnevaima ülesandega.

Mobiilsuse ja ühtekuuluvuse võrgust on saamas reaalsus ning esmakordselt ühendatakse sellega 27 ELi liikmesriigi ühine ala integreeritud ja dünaamilisel viisil. Võrgu raames tuvastatakse vajalikud keskused – sadamad, lennuväljad ja logistikakeskused –, millega ületatakse piiride takistused. Selle juurde kuulub muu hulgas, kui lubate mul seda mainida, läbimurdmine ajaloolise Pürenee piiri keskelt madala tasandi tunneliga. Sellega viiakse ellu 21. sajandi Euroopa tuleviku jaoks oluline plaan, mis on niivõrd enesekindel, et sellega saab kindlustada vajaliku rahastamise.

Selline on meie ees olev väljakutse, kuid hetkel oleme palju alandlikumad ning piirdume selle esimese õigusakti parandamisega, mille puhul ma esimeest Brian Simpsonit õnnitlen.

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – (DE) Austatud juhataja! Head kolleegid! Transrapid'i süsteemi ei tohiks nendesse suunistesse kaasata. See ei sobi Euroopa maastikule ega vähenda erinevusi olemasolevate süsteemide vahel, vaid pigem suurendab neid. Maksime ühte süsteemi loomiseks miljardeid ning siin makstakse riiklikul tasandil miljardeid selle vastu töötamiseks. Sellel ei tohi lasta juhtuda!

Olgugi et Euroopa Parlament oli varem Transrapid'i süsteemi vastu, kerkis see järsku 1996. aastal taas Berliini ja Hamburgi vahelise projektina esile. Siis kadus see ootamatult ja keegi ei tea, miks. 2004. aastal ilmus sama järsult välja Transrapid'i lõik Müncheni lennuvälja ja Müncheni keskjaama vahel. Projekt peatati seejärel Saksamaal koos Baieri liidumaa valitsuse täiendava toetusega. Kõik olid nõus, et projekt tuleb lõpetada. Mitte keegi ei tahtnud seda enam. Seepärast ei ole seda ka enam nendesse suunistesse vaja.

Pärast ametist lahkumist sai Baieri liidumaa endise peaministri Edmund Stoiberi ülesandeks võidelda Euroopa bürokraatia vähendamise eest. See on tema kohustus. Ta peab nüüd võtma vastu otsuse, et Transrapid'i süsteemi koht ei ole nendes suunistes. Peame kõik seda meeles pidama! Transrapid'i süsteemist tuleb lahti saada. Teaduslikust vaatenurgast oli see küll kena mudel, aga selle koht ei ole Euroopas. See ei kuulu siia ning seetõttu ei kuulu see ka nendesse suunistesse.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Austatud juhataja! Tahan kasutada võimalust õnnitleda Brian Simpsonit ning väljendada samas oma kahetsust, et ta täna siin olla ei saa! Saame aga ka ilma temata hakkama. Eeskätt tahan õnnitleda teda selle eest, et ta oma lähenemises suunised põhimõtteliselt muutmata jättis, sest Euroopa õiguslooja usaldusväärsuse ja etteennustatavuse põhimõte on väga tähtis. Siin raportis on sellest igal juhul kinni peetud.

Teiseks tahaksin mainida, et vajame ka ettepanekut tulevikuks, kui saame uuesti otsustada, mis reaalselt üleeuroopaliste transpordivõrkude süsteemi kuulub ja mis mitte. Võiksime pidada arutelu nii, nagu seda teatud määral juba peetakse. Mõned argumenteerivad karismaatiliselt saapa ja saare ühendamise poolt, ning teised ütlevad, et seda ei tohi mingil juhul kaasata. See on aga vale viis probleemi käsitlemiseks. Peame vaatama, mis loob väärtust Euroopa Liidule ja Euroopa maksumaksjatele. Lisaks sellele on vaja anda kindlasti toetust seal, kus liikmesriigid ise juba midagi teevad ja kus midagi toimub, sest siis juhtub kindlasti midagi ja ei teki olukorda, kus tehakse üleeuroopaliste transpordivõrkude projekte, kuid midagi kunagi ei rakendata. Kasu saavad nii Euroopa kodanikud ja reisijad kui ka liikmesriigid, mis pühenduvad sellele, et tõsta liiklus maanteedelt üle raudteedele.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Austatud juhataja! Raudse eesriide kadumise ja Kesk-Euroopa integreerimise tagajärjel on Balti-Aadria koridor, nagu me teame, saamas tagasi tähtsust, mis sellel enne Doonau monarhia kokkuvarisemist oli. EL on loomulikult juba Balti-Aadria koridori tähtsust kinnitanud, andes prioriteetse staatuse põhjapoolsele osale alates Gdańskist kuni Tšehhi Vabariigini. Palju olulisem oleks aga anda sama prioriteet ka lõunapoolsele osale arendamisele Austria lõunaraudtee kaudu Itaaliasse.

Ennekõike selles võrgus, mille kaudu transporditakse pool kõikidest kaupadest ja reisijatest, tuleb neutraliseerida olukord seoses ühe väga ohtliku kitsaskohaga. Ainult Koralmi tunnel suudab kõrvaldada jäävalt takistuse, mida see kitsaskoht endast kujutab.

Nagu me teame, maksavad läbisõiduteede ääres elavad inimesed kasvava liikluse mahu eest kõrget ja üha tõusvat hinda. Ainult tänu selle lõunakoridori täielikule väljatöötamisele saab liikluse maanteedelt raudteesüsteemi üle viia sellises ulatuses, mida ükski teine Austria infrastruktuurimeede ei võimaldaks.

**Elena Băsescu (PPE).** – (RO) Nüüd, kus kogu Euroopa lennuliiklus on Islandi vulkaanipurske tõttu tõsiselt häiritud, on senisest paremini näha, kui vajalik on töötada välja üleeuroopalised transpordivõrgud.

Euroopa Liit peaks andma erilist toetust transpordinfrastruktuuri väljatöötamisele ning selle ühendamisele suuremate Euroopa transporditeedega viimastel aastatel ELiga ühinenud riikides. Rumeenia territooriumi



ületab kolm üleeuroopalist koridori: 4., 7. ja 9., mis on kõik tihedalt seotud Musta mere sadamalinna Constanța. Minu arvates tuleks pöörata erilist tähelepanu 7. koridorile.

Doonau moodustab osa peamisest üleeuroopalisest Reini-Maini-Doonau veetranspordi teest, mis ühendab Rotterdami ja Constanța sadamate kaudu Põhjamerd Musta merega. See annaks Euroopale korraliku transpordi aluse. Nende transpordikoridoride profiili tõstmiseks on vaja aga esimesel võimalusel koostööd alustada.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Austatud juhataja! Üleeuroopalisi transpordivõrke kasutatakse Euroopas regulaarselt liiklemiseks. Võiks isegi öelda, et liiklus on kogu Euroopa siseturu alus ning siseturg on muidugi üks Euroopa peamisi eesmärgi. Seepärast peame igal juhul kandma hoolt selle eest, et kõik koridorid arendataks välja ning leidma kohti, mis vajavad rahastamist või kuhu EL rohkem jõupingutusi suunama peaks.

Loomulikult on selge, et riiklikud huvid ei kao kuhugi. Nägime seda juba täna: ühed inimesed rääkisid Doonau, teised aga jälle Lõuna-Euroopast ning kolmandad omakorda Brenneri tunnelist. Neid liikluskoridore leiab üle kogu Euroopa. Meie eesmärgiks on muuta need üldiselt pidevaks terve Euroopa ulatuses, et võimaldada nii kaupade kui ka inimeste transportimine punktist A punkti B. Selline on meie ees seisev ülesanne. Nagu ma juba ennist ütlesin, on täiesti loomulik, et me kõik just oma piirkonna vajadustele kõige enam tähelepanu pöörame. Peame vältima kitsaskohti, kuid eelkõige peame suunama oma jõupingutused tõesti toimiva võrgu loomisele kõikide transpordiliikide jaoks. See on meie ülim eesmärk, millest lähtume ka oma aruteludes.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Arutelu mainiti juba Brenneri tunnelit ja uut raudteeliini Müncheni ja Verona vahel. Hetkel transporditakse sellel marsruudil maanteesid kasutades ligikaudu 50 miljonit tonni kaupu ning seetõttu on tunnel igati vajalik. Täna aga öeldi täiskogus ka, et mõlemal pool Brenneri tunnelit – Austrias ja Itaalias – on raskusi projekti rahastamisega. Itaalia poolel oleks raudteeliini rahastamine üpris lihtne, kui selleks eraldataks maanteemaksudest ja Brenneri kiirteelt saadud tulusid. Selle tingimuseks on aga, et Brenneri kiirtee kontsessioon ei tohi pakkumisele minna, mis on Euroopast tuleva surve tõttu praegune kavatsus, vaid et Itaalia riigile jääb võimalus seda kontsessiooni ise veel vähemalt 50 aastaks pikendada, selle asemel, et see erapakkujatele antakse. Vastasel juhul ei ole ristrahastamist, mis tähendaks, et Itaalia poolel seda üleeuroopalise transpordivõrgu teed tõenäoliselt arendama ei hakata.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Austatud juhataja! Parlament võtab üleeuroopalisi transpordivõrke puudutava uuestisõnastamise vastu ning tahan kuulda komisjonilt võimalikult täpselt, millal nad meile sellekohast meetodikat puudutava teatise esitavad.

Nagu te teate, lugupeetud volinik, on praegusel juhul tegemist ühega Hispaania eesistumise prioriteetidest ning pool ametiaega on juba läbi saamas. Tahaksin seetõttu võimalikult täpselt teada, millal teksti saame, sest parlament võtab uuestisõnastamise nüüd vastu ning seega saame uue tekstiga tutvuda.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Täna veel kord transpordi- ja turismikomisjoni kõne all oleva tehnilise uuestisõnastamise toetamise eest ning loodan, et seda kinnitatakse ka hääletusel täiskogus!

Täna arutelu oli palju laiaulatuslikum ning aitab meil teha ettepanekuid meetodika kohta. Komisjoni asepresident Siim Kallas saadab ettepaneku 5. mail kolleegiumile. Aega läks veidi kauem, sest uue koosseisuga komisjon ei ole kaua ametis olnud ning uuel kolleegiumil läheb ettepanekute tegemisega veidi kauem aega.

Arutelust saan aru, et täiskogu toetab tugevalt üleeuroopalise transpordivõrgu poliitikat. Minu arvates on ilma hästiühendatud transpordi-, energia- või telekommunikatsiooninfrastruktuurita väga raske Euroopast rääkida. Arvan, et arutelu aitab komisjonil meetodikat puudutavat ettepanekut vormida, mis tähendab põhimõtteliselt, et transpordikomisjon saab sellest parimal juhul juba mais rääkida.

**Saïd El Khadraoui, aseraportöör.** – Austatud juhataja! Tahaksin tänada kõiki kolleege, kes tänasesse arutellusse panustasid, ning korrata veel kord oma seisukohta, et tegeleme hetkel minevikus tehtud vigadega, mitte ei tee sisulisi muudatusi.

Seda tehakse hiljem suuniste tegeliku läbivaatamise käigus ning loomulikult ootame seda arutelu juba väga. Sel põhjusel palub raportöör Brian Simpson, nagu ka mina meie fraktsiooni koordinaatori rollis, meie fraktsioonil roheliste esitatud muudatusettepaneku vastu hääletada. Loodame, et teised fraktsioonid toetavad meid selles!

**Juhataja.** – Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub järgmisel täiskogu istungil Brüsselis.

## **20. Strateegilised eesmärgid ja soovitud seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani (arutelu)**

**Juhataja.** - Järgmiseks punktiks on transpordi- ja turismikomisjoni nimel koostatud Peter van Daleni raport strateegiliste eesmärkide ja soovitude kohta seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani (KOM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

**Peter van Dalen, raportöör.** – (NL) Austatud juhataja! Euroopa meretranspordipoliitikast võiks väga pikalt rääkida. Ma ei kavatse seda aga teha, vaid keskendun paarile tähtsamale punktile ja olulisemale teemale.

Esimene tähtis punkt on kõne all oleva sektori tähtsus. Kaheksakümmend protsenti maailmakaubandusest toimub mere kaudu ning Euroopa laevastik moodustab 41% ülemaailmsest turust. Euroopa turul transporditakse 40% kõikidest kaupadest merelaevadega. Seetõttu on laevandus äärmiselt tähtis majandussektor, mis peab ülemaailmsel turul konkureerima. Seda mõistes selgub kohe ka teine tähtis punkt, milleks on konkurents.

Me teame, et paljud riigid maailmas toetavad oma merelaevastikke väga erinevalt. Kui lubaksime sama Euroopas, siis läheksid kõik meie laevad vaid paari aastaga üle Hongkongi- või Singapuri-suguste riikide lippude alla. See ei kahjustaks ainult meie laevastikku, vaid annaks ka väga ränga hoobi kogu merendusklastrile. Kui meie laevastikud Euroopast välja läheksid, siis annaks see tõsise tagasilöögi töökohtadele maismaal, pankadele, laevatehastele, kindlustus- ja logistikaettevõtjatele, koolitus- ja haritusinstitutsioonidele ning ettevõtjatele, kes töötavad aktiivselt laevastike keskkonnasäästlikkust puudutavate uuenduste ja täiustustega

Neist kahest tähtsast punktist lähtudes kutsun oma raportis liikmesriike üles oma lippe tugevdama. Räägime siinkohal maksusoodustustest, nagu tonnaaži maksustamise süsteem ning maksusoodustused meremeestele ja laevaomanikele. See on ainus viis, kuidas saame tagada pikemas perspektiivis nii merendussektori kui ka merendusklastrite tähtsuse Euroopas.

Mul on seoses sellega ka küsimus lugupeetud volinikule: millal esitab komisjon meresadamate riigiabi suunised? Nimetatud ettepanek peaks saama esitatud sügisel, kuid ma ei tea, mis aasta sügisel. Minu jaoks on oluline, et riigiabi antakse läbipaistvalt ja et seoses sellega valitseb korralik aruandluskohustus. Me ei saa selle raames hakata toetama püsiterminale rohkem kui sadamaid, mis on geograafiliselt väga lähedal kolmandatele riikidele. Mõlemal juhul oleks see põhimõtteliselt tühja töö tegemine.

Seoses sellega on mul märkus resolutsiooni ettepaneku lõike 5 kohta, mille ingliskeelses versioonis räägitakse nn mugavuslippudest. Minu jaoks on see väärnimetus ja oleksin eelistanud näiteks sõnu „nõuetele mittevastavad laevad”. Lõppude lõpuks ei taha me siiski lippe ja laevasid, mis rikuvad miinimumnõudeid seoses ohutus- ja sotsiaalsete standarditega. Räägime siinkohal lipu kvaliteedist ja Hollandi *goedkope vlag* ei ole kindlasti mõiste „mugavuslipp” sünonüüm.

Lõpetuseks tahan mainida veel ühte tähtsat punkti, milleks on noortes merendussektori vastu huvitekitamine. Euroopa rahvastik on vananemas ja seetõttu peame oma noortele palju rohkem tähelepanu pöörama. Kunagi ei ole hilja, et neile merendussektorist ja merelaevandusest rohkem rääkida ning mul oli hea meel kuulda, et laevaomanikud külastavad isegi põhikoole, et rääkida noortele merel töötamisest.

Need olid seni tähtsaimad punktid ning vastan arutelu lõpus hea meelega kolleegide ja lugupeetud voliniku märkustele.

**ISTUNGI JUHATAJA: Libor ROUČEK**

*asepresident*

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Täna esmalt raportööri suurepärase töö eest seoses käesoleva poliitiliselt väga tähtsa temaga!

Meretranspordipoliitika kuni 2018. aastani mängis tähtsat rolli komisjoni Euroopa 2020. aasta strateegia koostamisel ning valmimas on ka uus valge raamat seoses transpordiga. On näha, et transpordipoliitika juhib Euroopas suuri strateegilisi arenguid.

Laevandus on üks Euroopa tugevamaid sektoreid ja on igati loomulik, et tahame kasutada ära seda, mille oleme minevikus loonud, kuid sama oluline on ka tulevikku vaadata. Meie peamiseks eesmärgiks on kindlustada ja suurendada Euroopa laevanduse jätkusuutlikkust ja jõudlust. See tähendab tõhusaid, ohutuid, turvalisi ja keskkonnasõbralikke meretransporditeenuseid. Meretransport loob Euroopas kvaliteetseid töökohti ning õhutab teadusuuringuid ja tööstusalast uuendust Euroopas.

Meil on ka ambitsioonikad keskkonnanäesmärgid ja komisjon on alati rõhutanud ülemaailmsete lahenduste tähtsust, seda eeskätt seoses kasvuhuonegaaside vähendamisega.

Suurem osa strateegiat puudutavast tööst tehti enne majanduskriisi ning majanduslangusega arvestades kehtib strateegia ikka veel. Selles kontekstis tuleb panna rohkem rõhku rahvusvahelise korra haldamisele ja paremaks muutmisele. Peame tegelema selliste ohtudega nagu proteksionism, ebaaus konkurents, nõuetele mittevastav laevandus või piraatlus. Peame leidma nendele probleemidele paremad vastused, eeskätt dialoogis peamiste kaubanduspartneritega.

Tervitan järeldusi, milleni jõuti transpordi- ja turismikomisjonis ja siin raportis ning kinnitan teile, et komisjon tegeleb juba paljudega nimetatud probleemidest eri strateegia rakendamist käsitlevate tegevuste raames, mille hulka kuulub näiteks ettepanek laevade teavitustava muutmise kohta, mis on ühise piirideta meretranspordiruumi tähtis element.

Komisjoni teenistused alustasid samuti tööd seoses meretranspordi sotsiaalmeetmete kava koostamise ja ELi e-merenduse algatusega ning komisjon kavatseb mõlemad 2011. aastal esitada.

Tahan vastata ka küsimusele, mis puudutab meretranspordi riigiabi suuniseid 2010. aastaks. Ühest küljest ei aegu 2004. aasta suunised 2011. aastal, olgugi et need komisjoni sõnul seitsme aasta jooksul läbi vaadatakse. Teisest küljest aga nõuab praegune kriis oma tõsiste tagajärgedega laevandusele väga ettevaatlikku lähenemist.

Mis spetsiifilistesse meetmetesse puutub, siis on hetkel koostamisel üksikasjalik tegevuskava strateegia rakendamiseks ning komisjon kavatseb selle sel suvel avaldada.

**Georgios Koumoutsakos, fraktsiooni PPE nimel.** – (EL) Austatud juhataja! Voliniku avaldus jättis mulle väga positiivse mulje ning kuulasin seda suure huviga, sest laevandus on Euroopa majanduse seisukohalt väga tähtis ja võiks isegi öelda, et eluliselt vajalik sektor.

Euroopa Liidul on täielik õigus kaitsta majandussektoris oma liidrirolli ning säilitada meretranspordi kõrget standardit. Meie ees seisvaks väljakutseks on säilitada liidriroll ülemaailmsel laevandusturul ning selleks vajame tõhusat ja koordineeritud meretranspordipoliitikat.

Täna arutlemiseks esitatud raport, mis pädevas parlamendikomisjonis juba suure häälteenamusega vastu võeti, on väga üksikasjalik raport, mis liigub õiges suunas, ning minu arvates vastab tekst juba praeguses olekus ilma muudatuste ja muudatusettepanekuteta meie vajadusele liikuda kindlat teed pidi eelpool mainitud suunas.

Loomulikult seisab Euroopa laevandus hetkel suurte raskuste ees, millele lisandub ka väljastpoolt tulev probleem. Esimeseks väljakutseks on vajadus suurendada konkurentsi. Kahtlemata on vaba konkurents laevanduse aluseks. Samas on aga paljudel juhtudel vaja riigiabi, sest peame tihti konkureerima ebaausa konkurentsi kolmandatest riikidest.

Seega võib teha järgmise järelduse: riigiabi peab säilima, sest tänu sellele on säilinud Euroopa laevanduse ja liikmesriikide majanduste konkurentsivõime. Teine meie ees seisv väljakutse on vajadus tugevdada ja parandada inimeste kutseõpet laevandussektoris, sest laevandusalast elukutset otsivate noorte arv on märkimisväärselt vähenenud ja laevandussektoris on puudus kogenud meremeestest.

Vajame seetõttu dünaamilist poliitikat. Kõne all olevad kaks sektorit vajavad kindlasti tähelepanu ning minu arvates liigub raport õiges suunas.

**Knut Fleckenstein, fraktsiooni S&D nimel.** – (DE) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik, head kolleegid! Esmalt tahan öelda, et tervitame väga asjaolu, et tulevikus on ELil olemas merenduspoliitika, olgugi et me hääletust veel veidi kauem ootama peame. Eldame, et raport kaasatakse ka valmivasse raportisse transpordi tuleviku kohta ning seejärel valgesse raamatusse.

Euroopa meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani loome raamistiku, mis muudab Euroopa meremajanduse rahvusvahelisel tasandil palju konkurentsivõimelisemaks, ning siin poliitikas tuvastasime

esmal, et tahame seada raamistiku, tuginedes ökoloogilistele standarditele, ning teiseks, et tahame mõistlikke ülemaailmseid sotsiaalstandardeid kvaliteetse laevanduse jaoks.

Tahaksin lühidalt kolme punkti käsitleda. Esiteks on laevandus keskkonnasõbralik transpordisektor ning sellest lähtuvalt oli üks meie peamistest eesmärkidest anda sellele majandusharule tulevikus ka oma roll võitluses kliimamuutuse vastu. Olen igati selle poolt, et loome algatusi, nagu nn roheliste sadamate algatus, olgugi et me täna veel otsuseid vastu ei võta, vaid anname pigem komisjonile ja nõukogule ülesande uurida välja, mis seoses sellega võimalik on.

Minu arvates on rahvusvahelise konkurentsivõime alalhoidmine sama oluline, kaasa arvatud seoses teiste transpordivõimalustega. Seetõttu on ka vajalik, et komisjon koostaks meie ettepaneku alusel uuesti mõjuhinna seoses Põhja- ja Läänemere väävliheite kontrollpiirkondadega, sest kui tahame siin rangemaid nõudeid kui mujal, siis peame arvestama ka rahvusvahelise konkurentsiga ning, kui vähegi võimalik, kandma hoolt selle eest, et me ei sunni kaubakonteinerite transporti tagasi maanteedele, mis avaldaks hoopis vastupidist mõju.

Tahan veel mainida ühte minu arvates väga tähtsat asja, milleks on suuremate Euroopa sadamate kaasamine üleeuroopaliste transpordivõrkude kavandamisse. See on meie jaoks äärmiselt tähtis, sest sadamad on väga olulised ristumiskohad transpordiahelates, mis saavad oma rolli ainult siis tõhusalt täita, kui lihtsustame ja toetame nende kokkusobivust.

Võiksin mainida veel paljusid teisi punkte. Täna teid suurepärase raporti eest, Peter van Dalen! Andsime raporti valmimisele kõik oma väikese panuse ja loodan teie mõistvale suhtumisele seoses asjaoluga, et me ei taha seda suurepärase raportit teie muudatusettepanekute vastuvõtmisega ära rikkuda.

**Jean-Paul Besset**, *fraktsiooni Verts/ALE nimel.* – (FR) Austatud juhataja! Roheliste / Euroopa Vabaliidu fraktsioon toetab täielikult Peter van Daleni raportit ja ettepanekuid. Ta esitas meile tasakaalustatud teksti, mis valmis tänu tihedale koostööle, mille ta teiste fraktsioonidega saavutas.

Toetame raportit, sest selles on selgesti sõnastatud ELi merenduspoliitika ees seisvad väljakutsed ehk kasvav mere liiklus liidus sees ja väljastpoolt liitu, ilma samas keskkonna või sotsiaalsete küsimuste valdkonnas järeleandmisi tegemata. Tekst on järjepidev ja selle aluspõhimõtteks olevat jätkusuutliku arengu poliitikat tuleks meie arvates kõikides valdkondades rakendada. Tekstis on pakutud välja positiivsed suunad, milles meretransport saab areneda parimates võimalikes tingimustes kuni 2018. aastani.

Eeskätt rõhutame võitlust nn mugavuslippude kuritarvitamise või nõuetele mittevastavate laevade vastu ning kaitses piraatluse eest. Toome esile ka vajaduse poliitika järele, mis on loodud ühtse Euroopa mere raamistikus, ning samuti Euroopa meresadamate mitmeliigilise sisemaaga ühendamise tähtsust. Rõhutame samuti Euroopa sadamatesse sisenemise ja sadamatest väljumise halduseeskirjade lihtsustamist. Lisaks toome veel esile merenduselukutsete ja asjaomase täiendõppe edendamise ning viimaks ka keskkonnaküsimuste esmatähtsustamist.

Üldjoontes toetame alati kõike, mis aitab meie arvates kaasa meretranspordi sektori edendamisele, et see maantee- ja lennukitranspordiga konkureerida suudaks. Peter van Daleni raportis on võetud täies ulatuses arvesse ülemaailmseid keskkonnaprobleeme, millele meretransport üheks lahenduseks on, seda eriti võitluses globaalse soojenemise vastu.

Meil on ainult kahju, et raportöör ega ka komisjon ei võtnud vastu meie esitatud muudatusettepanekut seoses meretranspordi sektori integreerimisega kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi. Meie arvates ei tohiks ükski majandussektor üldreegliselt kõrvale hoida ning sarnaselt lennundus- ja maanteetranspordi sektoritega peab merendussektor, mis küll suurte heitkoguste eest ei vastuta, andma oma panuse nende vähendamiseks. Seetõttu esitame oma muudatusettepaneku täiskogule.

**Jacky Hénin**, *fraktsiooni GUE/NGL nimel.* – (FR) Austatud juhataja! Head kolleegid! Kui ütleme, et EL vajab tõelist meretranspordi arengustrateegiat, siis oleme väga tagasihoidlikud, sest tegemist on ELi tuleviku jaoks väga tähtsa teemaga nii toidu, majandusliku ja poliitilise iseseisvuse kui ka keskkonnakaitse seisukohalt.

Tõhusaks toimimiseks peab strateegia olema väga laiaulatuslik ning hõlmama laevaehitust, laevade remontimist, sadamaid, tööhõivet ja töötajate koolitamist ning ohutust. Asjaolu, et parlament lükkas 2006. aastal tagasi sadamateenuste liberaliseerimist käsitleva direktiivi, on minu arvates igasuguse Euroopa meretranspordipoliitikaga aluseks.

Parlament nõuab, et komisjon jätkaks võitlust mugavuslippude kuritarvitamise vastu. See on küll positiivne, kuid lahing on alles algamas, sest lõppude lõpuks ei pea me siiski võitlema mugavuslippude kuritarvitamise vastu, vaid mugavuslippude tava enda vastu. Vastasel juhul on kõik meie head kavatsused seoses ohutuse ja töökohtade loomisega hukule määratud.

Väga positiivne on asjaolu, et riigiabi selle sektori jaoks tehakse sõltuvaks kvaliteetsetest sotsiaalsetest ja keskkondlikest kriteeriumidest kinnipidamisest ning töökohtade edendamisest ja meremeeste koolitamisest ELi liikmesriikides, sest ainsad konkurentsi moonutavad tegurid ei ole seotud riigiabiga, vaid tulevad hoopis sotsiaalsest, palkadega seotud ja keskkondlikust dumpingust.

Parim tagatis meretranspordi ohutusele on hästi tasustatud ja hea väljaõppega meekonnad, kellele on garanteeritud hea sotsiaalkaitse ja head töötingimused.

Mul on hea meel, et räägime lõpuks ka meremeeste elukestvast õppest ja erialaste kvalifikatsioonide ning oskuste tugevdamisest. Peame kandma hoolt selle eest, et seda tunnustatakse kõikide meremeeste õigusena ja et tööandjad seda rahastavad.

Toetan ka nõudeid seoses laevaehituse ja terase kvaliteediga. Loomulikult teeb meile esitatud tekst mõned sammud edasi, kuid selles on ka palju vasturääkivusi. Teksti hoiavad endiselt tagasi vaba ja segamatu konkurentsi dogma ahelad. Teksti kujundavad ka ikka veel lastisaatjate lobitöö ja halvimald ultraliberaalsed utoopiastsenaariumid.

Kuidas saab tekstis näiteks toetada Euroopa meremeeste tööhõivet, kuid nõuda samas uuringuid, et leida, millises ulatuses oleks neid võimalik uute tehnoloogiatega asendada?

Kuidas saab tekstis kaitsta dumpingutavade vähendamist ning nõuda samas liikumisvabadust töötajatele, kellel ei ole ELis isegi samaväärseid õigusi? Kuidas saab tekstis panna rõhku ohutusele, kui valdavalt pannakse rõhku tarnijapoolsele deklareerimisele ja kui mõned osapooled on kasumi saamise nimel valmis transportima ilma deklareerimata selliseid kaupu, mis võivad osutuda väga ohtlikuks inimestele ja keskkonnale?

Tööd on veel palju teha, kuid me teeme seda koos, sest kindel ja kõrgetasemeline merenduspoliitika peab samuti ja eelkõige austama neid järjekindlaid mehi ja naisi, kes teiste vajaduste rahuldamise nimel tihti oma elu kaalule panevad.

**Anna Rosbach, fraktsiooni EFD nimel.** – (DA) Austatud juhataja! Meile esitati küll väga ambitsioonikas poliitikat käsitlev dokument, kuid mul on sellele vaatamata mõned märkused.

Kaubaveo suurendamine suurematel ELi jõgedel on küll hea mõte, aga kuidas arvestame asjaoluga, et viimastel aastatel on veetasemed olnud tihti liiga madalad, et täiskoormatud praamid neil jõgedel navigeerida saaksid? Kui praamid vaid poole lastiga liiguvad, siis on kulud liiga kõrged.

Riskipõhine kontrollimine – kuidas saame siis kontrollida, kas sõepraam ei vea salaja ka inimesi? Riskipõhisest kontrollimisest üksinda ei piisa. Naivne on eeldada, et kõik maailma merendusega tegelevad riigid peavad kinni ELi kõrgetest keskkonnastandarditest. Pigem vastupidi, paljud vanad laevad kolmandatest riikidest hakkavad sellest kasu lõikama.

Piraatlus – miks mainitakse seda probleemi ainult Aafrika kontekstis? Piraatluse probleem on palju tõsisem Indoneesia vetes ja see mõjutab ka ELi laevandusettevõtjaid.

Kohustuslik jäätmete mahalaadimine – jäätmete mahalaadimine peaks olema kohustuslik kõikides liigeldavates rannikuvetes, et vältida keskkonnakatastroofe.

Minu arvates on kahetsusväärne ka asjaolu, et oleme sulgenud nii palju väiksemaid sadamaid. Peaksime investeerima rannikualade meretranspordi tugevdamisse, mitte seda nõrgendama.

Viimane märkus käib selle kohta, et meile öeldakse küll tihti, et laevaehitussektor on ELi jaoks väga tähtis, kuid kus on arutelu seoses laevade mõistliku ja keskkonnasõbraliku lammutamisega? Kas tahame saata oma laevu ikka vastutustundetult edasi lammutamisele India randadele, kui me neid enam ei vaja?

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Euroopa merendusküsimusi ei saa käsitleda eraldiseisvana rahvusvahelistest merendusküsimustest. Euroopa on suur konkurent meretransporditurul, eriti reisijate ja kaubakonteinerite transportimises. Euroopa Liidu positsioon sektori ülemaailmsel turul vajab tugevdamist.

Meremeeste koolitustaseme tõstmine ning nende töö- ja elamistingimuste parandamine nii pardal kui ka sadamas ja reidil ankrus oodates aitaksid selle saavutamisele oluliselt kaasa. Kogu Euroopa ulatuses on merendussektoris puudus kõrge kvalifikatsiooniga töötajatest – alates laevaehitusettevõtjatest kuni lõbusõidulaevadeni.

USA, Aasia ja Lähis-Ida ettevõtjad pakuvad palju rohkem võimalusi kui Euroopa ettevõtjad. Nendes tingimustes eelistavad Euroopa elukutselised meremehed töötada Dubai või Hiina merendusettevõtjate või laevaomanike juures ajal, kui Euroopa laevade meeskonnad koosnevad filipiinlastest või indialastest. Selline olukord peab lõppema! Liikmesriikide merendusega seotud asutused peavad tegema tihedamat koostööd, et ühtlustada koolitusprogramme ja pakkuda võimalusi tasustatud õppepraktikateks ning kogemuste vahetamiseks Euroopa merendusettevõtjatega.

Tahan tõstatada veel ühe punkti seoses ohutusega, mis on äärmiselt tähtis ja piirab endiselt ülemaailmse mereliikluse sujuvat toimimist. Pean siinkohal silmas olukorda Somaali poolsaare piirkonnas. Tervitan operatsiooni NAVFOR Atalanta jõupingutusi, mis täidab seales piirkonnas täiel määral oma kohuseid. Peame aga tunnistama, et vajame spetsiifilisi kaitsetööstuse investeeringuid, et varustada sõjaväge laevade ja muude sekkumiseks vajalike vahenditega, mis on palju tõhusamad kui need, mida Euroopa merevägi hetkel kasutab.

**Saïd El Khadraoui (S&D).** – (NL) Austatud juhataja! Head kolleegid, lugupeetud volinik! Nõustun suures osas oma kolleegi Knut Fleckensteini tehtud märkustega. Esmalt tahaksin suurepärase raporti eest tänada oma kolleegi, Peter van Dalenit. Ta keskendub selles paljudele olulistele probleemidele, millest esimeseks on laevanduse tähtsus meie majandusele. Ta osutab ka tõsiasjale, et peame konkureerima ülemaailmsel turul ja seetõttu pöörama tähelepanu meie merendussektori konkurentsivõimele ning samal ajal püüdlema ka jätkusuutlikuma transpordi poole. Teisisõnu peame takistama Euroopa laevade loobumist Euroopa riikide lippudest. Samal ajal peame andma kõikidele võrdsed võimalused. Seetõttu on oluline, et riigiabi eeskirjad, mis on juba mõnda aega kasutuses olnud, hakkaksid ka tegelikult meie sadamates kehtima. Olen kindel, et peame selle küsimuse juurde hiljem tagasi tulema.

Arvesse tuleb võtta kolme olulist valdkonda. Esiteks tööhõive ning töötingimused. Laevandusega seotud erialad tuleb noortele jälle atraktiivseks teha, mis on tänapäeval äärmiselt keerukas. Peame rohkem pingutama, et teavitada noori karjäärivõimalustest maismaal või mujal. Need on faktorid, millele edasine ehitada tuleb. Samuti tuleb töötingimusi parandada, kinnitades Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni õigusaktid, mitte ainult Euroopas, vaid loomulikult ka üleilmsel tasandil kontrollle tehes.

Teine oluline teema, mida paljud teist juba mainisid, on laevanduse mõju keskkonnale. Iseenesest on laevandus jätkusuutlik transpordiliik, kuid arenemiseks on veel ruumi. Selles osas peab Euroopa võtma endale juhtiva rolli, mille hulka kuuluvad ka läbirääkimised Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis.

Viimaks ei ole ju vaja märkidagi, et turvalisus on hädavajalik. Saame luua elujõulise ameti vaid siis, kui sellega saab tegeleda turvaliselt. Peame muutma laiendatud meresõiduohutuse kolmanda paketi tegelikkuseks ning jätkama missiooni Atalanta toetamist Somaalia rannikuvetes.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Austatud juhataja! Täna esimese sõnavõtjana Euroopa Demokraatide ja Liberaalide Liidu fraktsioonist sooviksin alustada, tänades südamest Peter van Dalenit! Oleme kõik näinud, et ta on täielikult meretranspordile pühendunud. See on ülimalt selge.

Me kõik teame, kui oluline see teema on. Viimastel aastatel, enne kriisi, kasvas merendussektor oluliselt rohkem kui teised majandusharud. Loomulikult on selles meretranspordil suur roll ning võib öelda, et merendusklaster on Euroopa edasise arengu jaoks määrava tähtsusega. Ennustatakse, et nüüd, kui oleme majanduskriisi halvima üle elanud, hakkab transpordisektor taas kasvama ning meretransport muutub tähtsamaks. 90% meie ekspordist ja impordist liigub läbi sadamate. Loomulikult on oluline, nagu varemgi öeldud, sadamatele ja sisemaaühendustele tõsiselt tähelepanu pöörata seoses transpordikoridoride ja üleeuroopaliste transpordivõrkudega.

Vajame värsket verd. Kui transport meresektoris kasvab, vajame loomulikult ka rohkem inimesi, kes sellel alal töötada tahaksid. Selleks vajame kvaliteetset koolitust, mis on üle kogu Euroopa ühtlustatud. Samal ajal peame seda ala ka reklaamima. Noored peavad lihtsalt nägema, millised tulevikuvõimalused neil meretranspordi alal on. Soovime häid töötingimusi – ka seda saame ja tahame üle kogu Euroopa ühtlustada.

Keskkonnaaspekti on juba mainitud. Laevandus on väga keskkonnasõbralik, eriti süsinikdioksiidi heitkoguseid silmas pidades. Siiski on arenemisruumi lämmastikoksiidide ja väävl heitkoguste osas. Selles osas tuleb tööd

teha nii sektorisiseselt kui ka Euroopas üldiselt, sest, nagu varemgi mainitud, on see tugevas rahvusvahelises meretranspordi konkurentsivõime seisukohalt äärmiselt oluline. Euroopas on meil selles valdkonnas juhtiv roll, kuid peame kindlustama, et meile see roll ka jääks. Üksikjuhtudel võime selles osas ka riigiabi vajada. On vaja kindlustada, et teeksime selle sektori edasiarendamiseks koostööd.

Kokkuvõtteks võib öelda, et meretransport on kindel tulevikuala ning seetõttu on hea, et oleme selle tarbeks arendamas pikaajalist strateegiat.

**Dominique Riquet (PPE).** – (FR) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik! On elutähtis, et korraldaksime Euroopa meretranspordipoliitikat, mis on ambitsioonikas ning pikaajaline. See peab arvestama faktoritega, mis on sektorispetsiifilised ning suunatud väljakutsetele, mis sektori ees seisavad.

Meretransport on Euroopa Liidu jaoks mitmes osas strateegiline sektor peamiselt oma rolli tõttu kasvus ja tööhõives ning samuti sellega seotud keskkondlike ja jätkusuutliku arengu aspektide tõttu. Juba mainiti, et meretransport hõlmab 80% maailma kaubandusest. Euroopa Komisjoni teatis ja Peter van Daleni raport näitavad meile teed, mida peame järgima, seavad strateegilised eesmärgid ning määratlevad Euroopa Liidu meretranspordipoliitikas peamised tegevusvaldkonnad.

Sooviksin isiklikult rõhutada punkte, mida oleme kolleeg Dominique Vlastoga transpordi- ja turismikomisjonis propageerinud. Need on järgmised: Euroopa Liit peab tugevdama meretranspordi sektori konkurentsivõimet, milleks tuleb sektorisiseselt parandada töötingimusi ja karjäärivõimalusi. Konkurentsivõime tõstmise kõrval ei tohi tähelepanuta jätta jätkusuutlikku arengut, ausat konkurentsi ega turvalisust. Keskkonda puudutavas osas peaks ELi poliitika edendama väliskulude sisestamist ning merenduse heite kontrollpiirkondade kehtestamist. Lõpuks, eeldades mereliikluse suurenevat taset, peame edendama investeringuid, mis on suunatud meie sadamate infrastruktuuride kaasajastamisele ja nende mahu suurendamisele.

On oluline, et Euroopa Parlament jagaks oma visiooni ELi meretranspordi poliitikast kuni 2018. aastani. Peter van Daleni suurepärase raport, mis on komisjonis suurt toetust leidnud, leiab sarnaselt suure toetuse parlamendilt, mis annab meile tugeva aluse läbirääkimisteks tulevikus.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Meretransport on Euroopa Liidu jaoks äärmiselt oluliseks muutumas. Pidades silmas fakti, et merendussektor ei konkureeri ainult ühenduse tasemel, vaid ka ülemaailmsel tasemel, peaksime rõhutama meretranspordi proportsionaalse kasvu tähtsust meie kogu transporditegevuse osana nii ühenduses kui ka sellest väljaspool. Siiski tuleb rõhutada, et mõned liikmesriigid on ikka veel vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumini mustas või hallis nimekirjas. Seetõttu kutsume liikmesriike ja laevaomanikke üles leidma endale koht vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumini valges nimekirjas.

Lisaks sellele ja võttes arvesse viimaste aastate mereõnnetusi, usun, et igas liikmesriigis, millel on ligipääs merele, tuleb rajada mereõnnetuste sekkumiskeskused.

Lugupeetud volinik! Soovin kasutada võimalust ning arutleda veel kord palve üle, mille komisjonile esitasin. Palve puudutas asjaolu, et peaksime kasutama täiel määral ära Euroopa Liidu vahetat juurdepääsu Mustale merele, mis on erilise geostrateegilise tähtsusega piirkond. Selles osas peaks komisjon laskma käiku, nagu teistegi Euroopa merede osas, projektikonkursid Musta mere merekoridoride arendamiseks. Rotterdami sadama ja Constanța vaheline ühendus mööda Reini-Maini-Doonau kanalit lühendab Põhjamere ja Musta mere vahelist kaugust 4000 kilomeetrit. Seetõttu usun, et see on oluline, ning palun komisjonil ja liikmesriikidel kiirendada prioriteetse projekti 18 rakendamist.

Kuigi transport laevadega põhjustab vähem reostust, on Euroopa Parlament palunud, et laevatransport ja eriti meretransport kaasataks heitkogustega kauplemise süsteemi.

Laevatehased kogevad eriti praeguses majandus- ja finantskriisis rahalisi raskusi. Hetkel ei suuda laevatehaste esindajad pakkuda lahendust majanduskriisist üle saamiseks.

Euroopa merendussektor seisab vastamisi aina kasvava kvalifitseeritud meremeeste puudusega. Euroopa Liidu meremeeste sotsiaalsed ja töötingimused on tihedalt seotud Euroopa laevastiku konkurentsivõimega. Arvan, et on vaja meetmeid, mis lihtsustavad selle sektori töötajate liikuvust põhjendamatute takistuste ja piiranguteta.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Austatud juhataja! Soovin õnnitleda Peter van Dalenit ja ka oma kolleegi Knut Fleckensteini selle hiilgava algatuse puhul, mis aitab Euroopa Parlamendi ELi merenduspoliitika eesmärkideni jõuda! Samuti soovin neid tänada selle eest, et nad olid nii suuremeelsed ja arvestasid enamiku minu ettepanekutega!

Lõpetatud raport sisaldab selliseid olulisi aspekte nagu sadamate ja laevade kohandamine vähese liikumisvõimega inimeste vajadustest lähtudes ja ILO 2006. aasta meretöönormide konventsiooni ratifitseerimine. Lisaks sellele palutakse raportis tööstusel konventsiooni ka oma tegevustesse kaasata. Üks oluline aspekt on ettepanekute pikendamine kõikide tasemete meremeeste erialase koolituse puhul, et võidelda nende alaväärtustamise ja ekspluateerimisega.

Raport teeb ettepaneku ka juhtiva rolli võtmiseks Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis reostuse vastu võitlemises, et leida alternatiivid laevamarsruudile ja vähendada väavli heitkoguseid kasutades arukaid transpordisüsteeme, nagu satelliidisüsteemi Galileo.

Raport teeb ka ettepaneku tunnustada Euroopa võitlust piraatluse vastu ja toetada operatsiooni Atalanta kasvavat efektiivsust ning ka vajadust parandada laevade projekteerimise kvaliteeti, et kohandada neid kõige kõrgemate juurdepääsu- ja turvalisuse standardite kohaselt.

Lõpetuseks tahan öelda, et tervitan eriti sadamate rolli tunnustamist uutes üleeuroopalistes transpordivõrkudes, kaasa arvatud nende olulist sidet kuivdokkide või sisemaa sadamate ja logistiliste platvormidega.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Austatud juhataja! Täna arutlusel olev strateegia on äärmiselt ambitsioonikas selle peasuunaga seoses on meie fraktsiooni raportöör Georgios Koumoutsakos rääkinud juba kõigest, mida öelda tahtsin.

Siiski lubage mul teha kodanikuvabaduste, justiits- ja siseasjade komisjoni liikmena märkus seoses selle väga huvitava ja teedrajava algatusega, mis loob e-merenduse seirevõrgustiku. Nõustun isiklikult komisjoni tekstiga. See annab sätte, mille alusel luua integreeritud teabehaldussüsteem kõigi merel olevate laevade ja nende lasti tuvastamise, seiramise, asukoha määramise ja sellekohase teavitamise jaoks.

Ka Frontex teostab illegaalse immigratsiooni vastase võitluse raames samasuguseid elektroonilisi seiretegevusi. Ma ei tea muidugi, kas neid seiretegevused on rohkem või vähem arendatud. Seetõttu soovin teada, kas arvestame seda juhul, kui komisjonil on vaja oma teatises midagi selgitada, kui iga ameti jaoks peaksid olema spetsiifilised eri pädevused, või peaks seda teavet hoopis kombineerima, et meil oleksid mõlemas suunas paremad tulemused.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Austatud juhataja! Tahan käsitleda kahte küsimust, mida raportöör küll mainis, kuid mida ta ei selgitanud.

Kõigepealt piraatlus, mille kohta tehtud ettepanekud on kõik head, kuid vältimatult üldistavad. Ehk on võimalik kasutada operatsiooni Atalanta käigus omandatud kogemusi, et anda suurem panus Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni soovitatud enesekaitseuunistele, arvestades, et piraatluse probleem muutub arvatavasti veelgi tõsisemaks ning liit ei saa korraldada terves meretranspordiruumis samasugust operatsiooni, mida ELi kaubalaevastikud kasutavad.

Teine küsimus puudutab vajadust arendada rohkem ühendusi mere- ja siseveeteede sektorite vahel, võttes arvesse nendes sektorites toimivate tegevuste mahukust. Seda näitab hästi näiteks Doonau jõe ja Musta mere puhul sealsete majanduslike, sotsiaalsete, keskkondlike ja poliitiliste tegurite omavaheline seotus.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Mu esimene küsimus puudutab raportit, mida me Euroopa Komisjonilt programmi Marco Polo tõhususe kohta palume. Mu teine küsimus on seotud võimaluse või pigem tulevaste õigusloomega seotud ettepanekutega, mis puudutavad Euroopa Liidu meresadamate rolli suurendamist ülemaailmses merelogistikas.

**Georgios Koumoutsakos (PPE).** – (EL) Austatud juhataja! Palusin võimalust võtta sõna, et selgitada, et jätsin oma esialgses raportis kahe silma vahele ühe asja, mida ka ükski kolleeg maininud ei ole. Tahan juhtida erilist tähelepanu Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) rollile. Mul oli alles hiljuti võimalus külastada koos mõnede kolleegidega EMSAt, mis teeb Euroopa Liidu meretranspordipoliitika väljatöötamise seisukohalt väga tähtsat tööd. Amet vajab meie toetust ning minu arvates aitavad selle käsutuses olev teave ja tehnilised võimalused ELi laevandust ja meretransporti, kuid nendest võib olla kasu ka teistele sektoritele, mida just äsja mainiti, seda eriti seoses näiteks teabega, mida saab hinnata ja kasutada Frontexi kontekstis.

Viimase märkusena tahan öelda, et EMSA teeb tegelikult väga tähtsat tööd, mida peame Euroopa Liidu merenduspoliitika üle arutledes tunnustama ning millega arvestama.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Arutelu oli väga huvitav ja see toetab kindlasti Peter van Daleni suurepärast raportit. Minu arvates on raport väga hästi koostatud, sest üldiselt on poliitikat



käsitleva raporti koostamine üks raskemaid ülesandeid, sest poliitika kui vahendi visioon on suunatud kaugemale tulevikku, aga samas tuleb keskenduda ka peamistele punktidele.

Kollegium tegeleb hetkel üksikasjaliku rakendamist käsitleva tegevuskava koostamisega. Võimalik, et see valmib suvel. Tahaksin vastata ka kolmele küsimusele. Mis puudutab riigiabi suuniseid sadamatele, siis toimuvad seoses sellega hetkel arutelud komisjoni konkurentsipädirektoraadis koos ühe endise konkurentsivolinikuga ning komisjonilt oodatakse tõesti head koostööd, mistõttu võtab see veidi aega. Ma ei saa täpset ajakava esitada, kuid tegeleme asjaga.

Mis Marco Polo küsimusse puutub, siis arutlesime juba üleeuroopalise transpordivõrgu küsimuste üle ning seda käsitletakse selle arutelu raames.

Meresadamate kohta ei ole meil hetkel ühtegi õigusakti valmimas.

Täna teid veel kord selle arutelu eest, austatud juhataja ja lugupeetud parlamendiliikmed! Komisjonil on sellest palju kasu.

**Peter van Dalen**, *raportöör*. – (NL) Austatud juhataja! Täna teid ja täna kõiki parlamendiliikmeid! Minu arvates on raport hea näide konstruktiivsest koostööst eri fraktsioonide vahel.

Tahan rääkida lähemalt kolmest olulisemast punktist, mida mõned teist juba mainisid. Esiteks keskkond, mis on äärmiselt tähtis. Meie laevade keskkonnasäästlikkus peab oluliselt paremaks muutuma ning oma raportis esitasin ka mõned võimalused selle saavutamiseks, nagu laevamasuudi maksu kehtestamine sõltuvalt kütuse keskkonnasäästlikkusest. Mind huvitab, kas komisjon oleks ehk valmis seda ideed veel kaaluma?

Lõpuks veel nn roheliste sadamate kontseptsioon, nagu mõned parlamendiliikmed seda nimetavad. Nn rohelises sadamas tegeletakse keskkonnasõbralikku laevaga kiiremini kui teistega ning selline laev peab ka väiksemat sadamamaksu maksma. Selline kontseptsioon tasustab head keskkonnakäitumist. Nii saab reaalselt kombineerida omavahel positiivsed ja negatiivsed stiimulid. Hea keskkonnakäitumisega laevasid tasustatakse ja laevad, mis jäävad allapoole soovitud taseme, kaotavad kiiresti raha. Pooldan igal juhul sellist süsteemi.

Mis ohutusse puutub, siis ütles üks parlamendiliige, et liikmesriigid peavad kiiremas korras meresõiduohutuse kolmanda paketi rakendama. See on vajalik. Silvia-Adriana Țicău mainis vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumit. Teil on õigus – kontrollid on muutumas riskipõhisteks kontrollideks, mis on palju parem kui kindla protsendimäära kasutamine. Sellega tugevdatakse kontrolle ning nii tasustatakse head käitumist, mis tähendab, et laevad peavad hästi käituma. Slovakkia ei ole ikka veel valges nimekirjas ja peab oma jõupingutusi suurendama.

Erilist rõhku panin laevaehitusele ja laevade hooldamisele. Teame, et majanduslanguse ajal jäetakse hooldamine kiiresti unarusse. Me ei saa kindlasti lubada sellel juhtuda ja eeskätt klassifikatsiooniühingutele esitatakse hetkel tõsiseid nõudmisi.

Toetame täiel määral Atalanta piraatlusega võitlemise missiooni. See on hea missioon ning on juba väga edukaks osutunud. Alles möödunud nädalal aitas Hollandi merevägi vabastada ühte Saksa kaubalaeva. Minu arvates on selline koostöö ideaalne ning antud juhul pidid laevaomanikud tegema koostööd ja liikuma konvoies, sest mitte ükski neist ei saanud üksinda liikuda.

Tahan viimaks tänada ka volinikku ja komisjoni ning öelda, et jääme ootama raporti kaasamist tegevuskavasse.

**Juhataja**. - Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub kahe nädala pärast Brüsseli osaistungjärgul.

#### **Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Sergio Berlato (PPE)**, *kirjalikult*. – (IT) Austatud juhataja! Head kolleegid! Euroopa meretranspordisektor mängib globaliseerunud turul tähtsat rolli. Sektori tähtsuse aluseks on üks väga oluline arv, nimelt kuulub 41% ülemaailmsest laevastikust Euroopa Liidu riikide juhtimise alla.

Euroopa laevastik on aga kasvava konkurentsisurve all seoses riigiabi suurenemisega kolmandate riikide meretranspordisektorites. Kutsun seetõttu komisjoni üles esitama kiireimas korras uusi riigiabi käsitlevaid suuniseid, et luua õiglased tingimused rahvusvahelise merekaubanduse jaoks.

Viimase aja uuringute hinnangul peaks Euroopa Liidu liikmesriikide meretransport 2006. aasta 3,08 miljardilt tonnilt suurenema 2018. aastaks 5,3 miljardi tonnini. Olen seetõttu nõus kõne all oleva raporti sisuga.

Teisisõnu olen nõus, et Euroopa sadamate infrastruktuuri võimekuse arendamine meretranspordisektori kasvamise säilitamiseks on prioriteetne tegevusala.

Viimaks tahan lisada, et minu arvates vajavad ka merendusega seotud erialad rohkem edendamist Euroopa noorte kodanike seas koos asjakohase teabe abiga, mis hetkel väga puudulik olevat paistab. Leian, et kasvav väljaõppega meremeeste puudus Euroopa meretranspordisektoris võib seda aja jooksul nõrgemaks muuta.

**Danuta Jazłowiecka (PPE), kirjalikult.** – (PL) Head kolleegid! Kui vaadata Euroopa Liidu meretranspordi praegust olukorda, võib sellest teha väga vastakaid järeldusi. Ühest küljest kinnitavad esitatud andmed, et liikmesriikide lippude osakaal transpordis on suur nii ülemaailmsel kui ka ELi tasandil. See rõhutab ühenduse tähtsust uute tehnoloogiate ja korralduslike süsteemide rakendamises, eriti seoses keskkonnakaitse ja meeskondade elustandardite paremaks muutmise. Teisest küljest on aga märgata üha kasvavat konkurentsi kolmandatest riikidest ning eriti seoses nn mugavuslippudega. Märgata on ka noorte kahanevat soovi hakata tööle sektoris, milles töötamine kahtlemata väga raske on. Kokkuvõtteks ei ole ELi meretranspordituru praegune olukord küll paha, kuid väljavaated ei ole ka eriti optimistlikud. Minu jaoks on aga prioriteediks meetmed siseveetranspordi toetamiseks ja optimaalse ühenduse tagamiseks mere- ja siseveekaubavedude vahel. Ma esindan Odra jõe ülemise vesikonna piirkonda ning näen, kui vähe kasutatakse selle piirkonna jõesadamate potentsiaali, seda eeskätt transporditeena Tšehhi Vabariigi, Poola ja Saksamaa sisemaapiirkondade ja Szczecini meresadama vahel. Seda aspekti tuleb ELi meretranspordi kontekstis samuti meeles pidada, et hetkel arutlemisel oleva poliitika raames kasutuselevõetavad meetmed annaksid oma panuse kogu ühenduse arengule, mitte ainult rannikualade arengule.

**Vilja Savisaar (ALDE), kirjalikult.** – (ET) Lugupeetud juhataja, raportöör, kolleegid. 41% ülemaailmsest laevastikust kuulub Euroopale, ent kahjuks toetavad mitmed kolmandad riigid oma laevnikke ja laevaomanikke rohkem kui Euroopa Liidu liikmesmaad või siis kehtestavad nõrgemad nõuded laevade turvalisusele ja keskkonnasõbralikkusele.

Euroopa peab tagama oma meremeestele parimad töötingimused, laevade turvalisuse ja merekeskkonna olukorra parendamise. Selle nimel tuleb pingutada, ehk tuleb julgustada liikmesmaid toetama on riigi merendussektorit ning tagama, et antud riigi registris olevad laevad täidaksid ratifitseeritud konventsioone ja rahvusvahelisi nõudeid. Olgugi et merendustransport on keskkonnasõbralikum kui maantee- või lennutransport, on siin võimalik saastamist veelgi vähendada.

Oma muudatusettepanekuga soovin, et tulevikus oleksid sadamaoperatsioonid veelgi efektiivsemad ja vähem saastavad, millele kindlasti aitab kaasa paberivaba asjaajamine ning intelligentsete transpordisüsteemide laiem kasutamine. Samas ei ole intelligentsete transpordisüsteemide peamine eesmärk vähendada saastamist, vaid suurendada efektiivsust ning tagada parem konkurent.

Väga oluline on merendussektori turvalisus: me peame tegema kõik selleks, et tagada meie meremeeste, reisijate, laevade ja kauba turvalisus, ent samas ei saa me antud probleemile läheneda kinnisilmi, relv käes. Peame vaatama olukorda laiemalt ning leidma lahendusi antud piirkonnas olevatele probleemidele.

Kokkuvõtvalt pean tõdema, et merendus on väga oluline osa majandusest ja paljude eurooplaste igapäevaelus. Seetõttu peame tegema kõik selleks, et tagada antud sektori konkurentsivõimelisus ja jätkusuutlikkus, samas mitte unustades keskkonda ja inimfaktorit.

## 21. Europeana – järgmised sammud (lühiettekanne)

**Juhataja.** - Järgmiseks punktiks on kultuuri- ja hariduskomisjoni nimel koostatud Helga Trüpleri raport teatise „Europeana – järgmised sammud” kohta (KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

**Helga Trüpel, raportöör.** – (DE) Austatud juhataja! Volinik Neelie Kroes! Europeana on Euroopa Liidu suur digitaalne kultuuriprojekt. Mida tähendab Europeana? See on meie Euroopa kultuuripärandi digitaalne raamatukogu, digitaalne muuseum ja digitaalne arhiiv. Europeana eesmärk on anda kõikidele Euroopas Liidu ja kogu muu maailma kodanikele ligipääs sellele digitaalsele ressursile. Europeana projektile pandi alus 2008. aasta novembris ja seda toetas 1000 kultuuriasutust. Projektile on 150 partnerorganisatsiooni. Praeguseks on digiteeritud meie Euroopa kultuuripärandist ligikaudu 6 miljonit teost. 2010. aasta juuniks peaks olema digiteeritud 10 miljonit teost ning 2015. aastaks 15 miljonit.

Nagu näete, on Europeana väga ambitsioonikas ja Euroopa Liidu jaoks väga tähtis ettevõtmine. Seni on projekti rahastatud programmi eContentplus raames ja liikmesriikide vahenditega. Digiteerimise kiirus on

aga siiani liikmesriigiti väga erinev olnud. Prantsusmaa juhib – digiteeritud on üle 40%, Saksamaal 16%, kuid paljud teised liikmesriigid on palju kaugemal maas. Me ei tohi aga unustada, et Europeana on meie Euroopa digitaalse kultuuripoliitika ühine juhtprojekt.

Äärmiselt tähtis on mõista, et tegemist on avaliku kultuuriasutusega ja vajame seda täiesti arusaadavatel põhjustel – selleks et luua tugevat konkurentsi programmi Google Book Search kohtuasja käsitleva kokkuleppe valguses, sest me ei taha, et Euroopa pärand jääb lihtsalt suure monopoli kätte. Tahame, et see oleks parimas Euroopa meeles avalik vara meie oma Euroopa kultuuripärandi jaoks. Tahame samuti säilitada rahva mõjuvõimu, sest see tähendab, et Euroopa kodanikud saavad tegelikku poliitilist mõju avaldada.

Probleemi ei ole teostega, millele enam autoriõigused ei kehti, või üldkasutatavate teostega. Olukord on aga palju keerulisem omanikuta teostega ehk siis teostega, millele autoriõigused küll kehtivad, kuid mille õiguste omanikke on äärmiselt raske leida. Veel teine küsimus puudutab autoriõigusega kaitstud teoseid. Kui ka Europeana peaks kord autoriõigusega kaitstud teoseid sisaldama hakkama, tuleb leida selleks tasustamisviis allalaaditud teoste eest, sest vastasel juhul hävitame kultuuriturgudel oma kultuurilise lisaväärtuse.

Seega tahan poliitilisest vaatenurgast saavutada ühest küljest kiire ja tõhusa digiteerimise protsessi, kuid säilitada samal ajal ka autoriõigused, sest see on ainus viis Euroopa Liidu kultuurilise mitmekesisuse säilitamiseks. Sel põhjusel vajame ühiselt kokku lepitud lahendusi omanikuta teoste jaoks ning peame korraldama põhjalikud otsingud nende teoste õiguste omanike leidmiseks. Poliitilisest seisukohast on Lissaboni lepingu järgse strateegia, ELi 2020. aasta strateegia ja meie majanduse kaasajastamise, digitaalse ühiskonna, teadmistepõhise ühiskonna ning kultuurilise mitmekesisuse arendamise üle arutledes minu jaoks kõige tähtsam asjaolu, et programmi Europeana tuleb osaliselt rahastada ka ELi 2020. aasta programmi vahenditega ning loomulikult ka liikmesriike kaasates. Europeana peab olema Euroopa ühine projekt. Seepärast vajame ka kampaaniat „Liitu Europeanaga”, mille raames leiame loodetavasti uusi erasponsoreid. Tuleb ka rõhutada, et kindlasti on vaja tõsta kodanike ning eelkõige noorte teadlikkust Europeana olemasolust. Paljud inimesed ei tea Europeanast veel midagi. See on suur ülesanne, millega kõik peame tegelema.

**Piotr Borys (PPE).** – (PL) Austatud juhataja! Europeana on äärmiselt tähtis projekt, mis võib anda kogu maailmale ligipääsu Euroopa kultuuripärandile. Nagu me kõik teame, ei ole Europeana ainult raamatukogu, vaid ka virtuaalne muuseum ja arhiiv. Soovin, et igaüks meist siin täiskogus saaks öelda, et Internetis võiksid olla kättesaadavad suurte rahvasautorite teosed, näiteks minu riigi puhul Chopini, Marie Curie *née* Skłodowska või Słowacki. Tahan mainida kolme tähtsat faktorit. Esiteks ei saa me Europeana puhul lubada kvaliteedi vähendamist. Sellele peame kogu projekti kestel hoolikalt tähelepanu pöörama. Teiseks vajame lahendust omanikuta ja lõppenud tiraažiga teoste autoriõiguse probleemile. Kolmandaks on mul suur palve volinik Neelie Kroesile: kui tahame oma suure juhtprojekti üle tulevikus uhked olla, siis peame kiirendama liikmesriikides digiteerimist.

Täna Helga Trüpelit suurepärase raporti eest!

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni arvamuse koostajana raporti „Europeana – järgmised sammud” kohta tervitan asjaolu, et raport valmis sai, ning loodan, et komisjon võtab selles tehtud ettepanekud vastu. Senistes kõne all olevat teemat käsitlevates aruteludes on arutletud paljude küsimuste üle, nagu IT-struktuur, Europeana veebisaidi haldamine, vaba ligipääs raamatukoguteabele, vajadus standardida digiteerimisprotsess ning probleem seoses meediaga, mida veebisait hõlmab. Mõnda nendest teemadest on ka raportis kajastatud. See annab mulle põhjust loota, et oleme suutnud koostada põhjaliku raporti.

Loodan aga siiski, et jätkame ka tulevikus arutelusid seoses kindlate teemadega, näiteks veebisaidi haldamine, rahastusvõimalused ja eelkõige veebisaidi ülesehitus ühtse andmebaasi mitte portaalina. Loodan, et Euroopa Parlamendi sõnastatud ettepanekutest koos komisjoni järeldustega ülnimetatud teemade kohta saab lõpuks edukas projekt. Europeana võib saada Euroopa Liidu jaoks edukaks projektiks, kui see tugineb ELi väärtustele ja ideaalidele ning saab Euroopa kultuuriteabe keskmeks.

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Austatud juhataja! Tahan kõigepealt õnnitleda Helga Trüpelit suurepärase raporti puhul! Olen teda juba viis aastat parlamendikomisjonis näinud ning tean, et ta teeb kõike alati hoole ja pühendumusega, ja see raport on selle kohta hea näide.

Europeana on järjekordne projekt, mida Euroopa vajab, sest Euroopa Liit on küll väärtuste ühendus, kuid see on ka tugev kultuuriühendus. Meil on 27 väga rikka ja mitmekesise kultuuriga liikmesriiki.

Kui saame infokiirteede pideva kasvu ajastul suurendada inimeste ligipääsu teabele, siis tasub just sellisesse Euroopa rikastamisesse investeerida ja selle jaoks vahendeid otsida. Nii saavad ka kõik väikesed riigid võimaluse oma ainulaadsete ja eripäraste kultuuride tutvustamiseks. Kui lairibaühendus jõuab komisjoni ja liikmesriikide töö läbi lõpuks kõikjale, viiakse tänu elektroonilistele raamatukogudele, muuseumidele ja arhiividele ellu võrdõiguslikkuse põhimõtte kultuuriteenuste osutamises.

**Marek Henryk Migalski (ECR).** – (PL) Minu fraktsioon ja mina isiklikult ei poolda eriti ulatuslikke programme ja institutsioone või selliste üksuste loomist, mis ületavad tegelikud vajadused. Europeana aga ei ole selline üksus. Europeana on väga tähtis sest elame ajal, mil kirjaliku kultuuri asemel on palju tähtsam visuaalne kultuur. See tähendab, et nagu ka Neil Postman oma suurepärase raamatus „Amusing Ourselves to Death” („Lõbustame end surnuks”) kirjutas, devalveerib visuaalne kultuur meie avalikke arutelusid ja teeb meid kodanikena vaesemaks. See tähendab omakorda, et kui mõne projektiga saab muuta lugemisharjumusi, siis saab sellega ka kodanikke vaimselt harida, ning sellega aitaks Euroopa Liit kaasa oma kodanike hariduskvaliteedi tugevdamisele ja nende elule, mis tähendab, et liikmesriikide kodanikud oleksid palju aktiivsemad ja targemad ning palju paremad kodanikud.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Austatud juhataja! Head kolleegid! Arutleme algatuse üle, millest võib saada tõeline ELi aare ning siinkohal tahan tänada ka raportööri Helga Trüpelit sellise märkimisväärse raporti esitamise eest.

Jutt käib elektroonilisest Euroopa riikide kultuurivaramust, mis annab meile ligipääsu tähtsamale kultuurilisele teabele, ning rõhutan siinkohal, et Europeana edukus sõltub vormingust, mille me sellele lõpuks anda otsustame. Tahan sellega öelda, et me ei taha, et Europeana kopeeriks juba olemasolevaid elektroonilisi platvorme, nagu Google või Wikipedia.

Tahame tõsiselt ja usaldusväärset allikat, milles olev teave on teadusliku tähtsuse ja väärtusega, milles kaitstakse intellektuaalse omandi õigusi ning milles olev sisu alati tõsiseltvõetav on. Minu arvates on see tagatud esitatud muudatusettepanekutega ning seda teemat käsitleva aruteluga kultuuri- ja hariduskomisjonis. Loomulikult ei ole aga võimalik garanteerida liikmesriikide huvi seoses selle vahendi kasutamise ja oma kultuuri edendamiseks.

Siinkohal peamegi kõik kasutama oma rolli parlamendis ning selgitama projekti tähtsust riikide valitsustele ja liikmesriikide kodanikele, et projekt saaks tõelist mõju avaldada ja et me kõik saaksime seda keskpikas perspektiivis parimal viisil ära kasutada.

**Petra Kammerevert (S&D).** – (DE) Austatud juhataja! Head kolleegid! Kõigepealt tahan tänada südamest Helga Trüpelit suurepärase raporti eest, mille üle täna arutleme!

Minu arvates on tegemist suurepärase projektiga, mis annab digitaalse Interneti-raamatukogu kujul Euroopa ja kogu maailma inimestele ligipääsu Euroopa mitmekesisele kultuuripärandile. Projekt vajab aga tõelise edu saavutamiseks veel meie kõikide ühiseid jõupingutusi. Selle oluliseks eeltingimuseks on minu fraktsiooni arvates vaba – ja see tähendab ka võimaluste piires tasuta – ligipääsu meie kultuuripärandile Europeana kaudu.

Ühistes aruteludes jõudsimme hea kompromissini, mis kaitseb ühest küljest autoriõigustega kaitstud teoste autorite huvisid ning tagab samas ka vajaliku vaba ligipääsu. Mulle meeldiks seoses sellega, kui komisjon võtaks neid ettepanekuid edaspidi arvesse ning võtaks need ka kasutusele.

Üks teine tähtis eeltingimus puudutab liikmesriikide kasvavat arusaamist oma vastutusest. Minu riigi jaoks tähendab see, et ei ole vastuvõetav, et Goethe on saadaval poola ja prantsuse keeles, aga mitte algupärase saksa keeles. Mis sellesse puutub, siis peame kõik koos nõudma veel tungivamalt, et liikmesriigid eraldaksid vajalikud rahalised vahendid, et teha Europeana ka sellel tasandil tõeliselt edukaks.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Arvestades eelistega, mida ligipääs Europeanale Euroopa Liidu kodanikele annaks, arvan ma, et olemasolev digitaalne sisu tuleb teha kättesaadavaks kõikides Euroopa Liidu ametlikes keeltes. Arvan samuti, et äärmiselt tähtis on anda ka puuetega inimestele ligipääs Europeana digitaalsele sisule. Seda meeles pidades on vaja vormingut ja ligipääsuvõimalusi, mis vastavad puuetega inimeste vajadustele.

Teeme ettepaneku, et Euroopa Komisjon paluks digitaalse sisu pakkujatel sertifitseerida Europeanaga ühendatud veebisaitide turvalisus. Viimaseks tahan veel lisada, et minu arvates on vaja seoses Europeana projekti rahastamise ja arendamisega luua jätkusuutlik süsteem. Palun volinikul öelda ka paar sõna autoriõiguse

ja sellega kaasnevate õiguste teatavate aspektide ühtlustamist infoühiskonnas käsitleva direktiivi läbivaatamise kohta.

**Neelie Kroes**, komisjoni asepresident. – Austatud juhataja! Lugupeetud parlamendiliikmed ja loomulikult Helga Trüpel! Teie raport on tõesti suurepärane. Tervitame seda väga! Arvan, et „Europeana – järgmised sammud” on kõigest väga suure seikluse algus ja seda on selgesti näha tugevas poliitilises toes, mida pakutakse Europeana edasiarendamisele ühise juurdepääsupunktina Euroopa rikkale ja mitmekesisele kultuuripärandile digitaalsel ajastul.

Tahan tänada raportööri Helga Trüpeli tehtud töö eest ja õnnitleda teda ka nime valimise eest, sest juba nimi Europeana on ainulaadne ega vaja selgitamist.

Komisjon saab toetada ka alternatiivset resolutsiooni ettepanekut, mille suhtes kõik suuremad fraktsioonid üksmeel on, nagu mulle öeldi.

Tegemist on ambitsioonika projektiga ja kordan veel kord, et see on alles algus. Projekti eesmärk on anda Interneti kaudu ligipääs digiteeritud raamatutele, ajalehtedele, kaartidele, muuseumiesemetele, audiovisuaalsele materjalile ja heliarhiividele. See kõik on vajalik, et tagada digitaalsel ajastul juurdepääs kultuurile. Põhjuseks ei ole ainult see, mis Marek Henryk Migalski ütles, et see teeb meist paremad kodanikud. Eks me näe mida tulevik toob, aga igal juhul annab see meile põhjuse olla õnnelikumad, sest kultuuri nautimine tähendab enamasti ka õnnelik olemist.

Parlamendi raportis on väga õigesti rõhutatud, et ka majandus mängib projektis oma osa. Meie kultuuripärandi digiteerimine ja Interneti kaudu saadavaks tegemine toob kasu eri tegevusvaldkondadele, nagu haridus, teadusuuringud, turism ja meedia.

Europeana veebisait valmis enneolematu koostöös Euroopa raamatukogude, arhiivide ja muuseumide vahel. Hetkel annab veebisait juurdepääsu 7 miljonile digiteeritud teosele, nagu Helga Trüpel mainis. Kordan, et see on alles algus, ja me peaksime julgelt jätkama. Rohkem saab ja rohkem tulebki ära teha! Parlamendi raportis on toodud välja eri Europeana valdkonnad ning nendega seotud poliitika, kus lähiaastatel on vaja edusamme teha.

Veebisaidi arendamine sõltub esmajoonel liikmesriikide sisendist, mis peaksid suurendama oma pingutusi seoses kultuuripärandi digiteerimise ja digiteeritud teoste ligipääsu andmisega Europeana kaudu. Mul on hea meel, et parlament kutsub koos komisjoniga liikmesriike üles oma pingutusi kiirendama. Mida varem, seda parem.

Parlament rõhutab, et Europeana peaks andma ligipääsu nii avalikus omandis olevatele teostele kui ka materjalile, millele autoriõigused veel kehtivad. Tõepoolest on vaja leida kiireimas korras – see on ka minu vastus Silvia-Adriana Țicău küsimusele – toimivaid lahendusi seoses lõppenud tiraažiga teoste Internetis avaldamisega ja seoses omanikuta teoste küsimusega (teosed, mille õiguste omajaid on võimatu leida). Kui me seda ei suuda, on oht, et Euroopa jääb paari aastaga teistest maha, eriti võrreldes USAga.

Hetkel koostab komisjon mõjuhinnaangut seoses võimaliku õigusliku lahendusega omanikuta teoste jaoks Euroopa tasandil ning peame ka arutelusid seoses võimalike tegevustega, aga kui lubate, siis räägin sellest lähemalt digitaalset tegevuskava puudutavas arutelus, sest see on üks küsimustest, mida seoses sellega käsitleda peame.

Selle aasta lõpu poole avatakse Europeana täiustatud versioon, mis peaks selleks ajaks andma ligipääsu enam kui 10 miljonile digiteeritud teosele. Veebisaiti arendatakse veel edasi järgnevatel aastatel. Parlament tegi väga õige märkuse, et Europeana edukuse tagamiseks tuleb tutvustada seda veelgi enam kultuuriasutustele, mis oma digiteeritud sisu panustada saaksid, ja ka rahvale üldisemalt. Nagu arutelus mainiti, tuleb pöörata erilist tähelepanu ka noortele, kes moodustavad väga tähtsa osa meie rahvastikust ning kellele saab Europeanat koolide kaudu tutvustada.

Komisjon on täielikult pühendunud töö jätkamisele seoses Europeana ja sellega seotud poliitikate arendamisega ning sellest saab ka üks Euroopa digitaalse tegevuskava tähtsamaid tegevusalasid. Igatahes tasub Europeana eest võidelda.

**Juhataja.** - Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub kahe nädala pärast järgmisel osaistungjärgul Brüsselis.

**Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), kirjalikult.** – (PL) Euroopa digitaalraamatukogu Europeana peab saama üle paljudest raskustest. Selle üleeuroopalise ettevõtmise edu ei ole veel kaugeltki mitte kindel. Esiteks seepärast, et praeguseks sisaldab Europeana peamiselt vaid paari kõige aktiivsema riigi teoseid. Teiseks ei ole need kaasaegsed teosed, mis inimestele kõige rohkem huvi pakuvad, vaid vanemad avalikus omandis olevad teosed. Tahan juhtida erilist tähelepanu ühele Europeana projekti aspektile, mis on minu arvates selle edu aluseks – rahastamine. Digiteeritud kogude laiendamine on väga kulukas ning kestab veel mitmeid aastaid. Samas on aga tagatud Europeanale rahalised vahendid ainult 2013. aastani projekti raames, mida rahastavad osaliselt Euroopa Komisjon ja liikmesriigid ning samuti erasponsorid. Minu arvates on äärmiselt tähtis tagada stabiilsete rahastamisvahendite olemasolu uue 2014.–2020. aasta finantsperspektiivi raames. Samuti peaks liikmesriikide kultuuriasutustele antav Euroopa toetus aitama kaasa nende kogude digiteerimise kiirendamisele. Samas tuleks kehtestada ka kohustuslikud digiteerimiseesmärgid, mille tähtaegadest liikmesriigid kinni pidama peavad. Ainult järjekindlat nn porgandi-ja-kepi-strateegiat kasutades on võimalik teha Europeanast atraktiivne portaal, mis lugejatele ja teadlastele huvi pakub, mitte digitaalne pööning, kus sentimentaalselt vana kola hoitakse.

**Iosif Matula (PPE), kirjalikult.** – (RO) Meie kavatsus on teha Europeanast uus Euroopa kultuuriväärtustele pühendatud projekt, mitte alternatiiv Google'i raamatute digiteerimise projektile. Europeana, mis ühendab endas raamatukogu, muuseumi ja digitaalset arhiivi, peab edendama ühtset Euroopa pärandit, olema usaldusväärseks teabeallikaks ning võimaldama liikmesriikidel lisada teavet ametlikult ja struktureeritult.

Europeana ei tohi muutuda selliseks portaaliks nagu Wikipedia, kuhu kõik saavad ilma eelneva kinnitamiseta teksti sisestada. Selline tava tekitaks loomulikult arvatuid vigasid Europeanasse lisatud tekstides. Võiksime seda silmas pidades luua veebisaidil erilise rubriigi, kus kasutajad saavad omavahel arutleda, ilma et nad saaksid muuta veebisaidil olevat kultuurilist sisu.

Meie jaoks on tähtis pöörata rohkem tähelepanu Europeana veebisaidi graafilisele kujundusele, selle profiili tõstmisele ning ligipääsu andmisele ajal, mil veebisaidi praegune kujundus ei ole eriti kasutajasõbralik ning võib vähendada avalikkuse huvi selle vastu. Nimetatud kaalutluste alusel toetan ma Euroopa Rahvapartei (kristlike demokraatide) fraktsiooni resolutsiooni ettepanekut alternatiivina raportis esitatud võimalusele, et saaksime aidata kaasa väärtusliku portaali loomisele, millest rahvas leiab ajakohast teavet.

**Emil Stoyanov (PPE), kirjalikult.** – (BG) Head kolleegid! Üks meie põhikohuseid tänapäeva poliitikute ja kodanikena on säilitada meie Euroopa kultuuripärandit tulevaste põlvkondade jaoks. Europeana on üks selle valdkonna tähtsamaid projekte, millega kiirendatakse kultuuripärandi digiteerimise protsessi kõigis liikmesriikides. Siiski on vaja veel lahendada kultuurilised ja õiguslikud probleemid seoses raamatute lausdigiteerimisega, kaasa arvatud hetkel Euroopa raamatukogudele kuuluvate raamatute puhul. Liikmesriikides kehtivad digiteerimist reguleerivad autoriõigused ja õigusaktid on Europeana jaoks kõige suuremaks väljakutseks. Konkurents Google'iga toob samuti esile lahendamist vajavaid eri probleeme. Seoses sellega tuleb leida kõik võimalikud ressursid rahvusraamatukogude, -muuseumide ja -arhiivide toetamiseks, et Europeana projektist saaks tõeline Euroopa kultuuripärandi rikkuse ja mitmekesisuse peegel. Kultuuri- ja hariduskomisjonis peetud arutelude käigus tegin ettepaneku, et Euroopa Parlamendil peaks olema projekti üle teatud kontroll, kuid mõistan, et olemasolevate eeskirjade raames ei ole see võimalik. Sellele vaatamata tahan, et Euroopa Parlament kui ainus ELi institutsioon, mille liikmed otse valitakse, saaks ühel päeval kontrolli Euroopa algatuste üle. Täna tähelepanu eest!

## **22. Aastateks 2006–2010 koostatud loomade kaitset ja heaolu käsitleva ühenduse tegevuskava hindamine (lühiettekanne)**

**Juhataja.** - Järgmiseks punktiks on põllumajanduse ja maaelu arengu komisjon nimel koostatud Marit Paulseni raport aastateks 2006–2010 koostatud loomade kaitset ja heaolu käsitleva ühenduse tegevuskava hindamise kohta (A7-0053/2010).

**Marit Paulsen, raportöör.** – (SV) Austatud juhataja! Suurem osa Euroopa kodanikest hoolib tegelikult loomade heaolust. Loomade heaolu ei puuduta ainult loomi. Loomade heaolu on seotud ka meie identiteediga, sellega, mida me enda arvates esindame ja mida Euroopa meie arvates esindab, mida me tsivilisatsiooni iseloomustavateks tunnusjoonteks peame. Tähtis on austus ja see, kuidas me kohtleme teisi olendeid, kes elus meie kõrval on.

Oma hinnangus, mida põllumajanduse ja maaelu arengu komisjon toetab, on suhteliselt hästi rakendatud suurem osa viieaastasest kavast, mille parlament 2006. aastal vastu võttis ja mille raportöör oli Elisabeth

Jeggle. Puudu on aga väga tähtis osa kogu piltmõistatusest, milleks on nõuete täitmine. Sellest tulenevalt keskendusin eelseisvat viieaastast kava kavandades – mille puhul nii mina kui ka minu parlamendikomisjon loodame, et see sel aastal valmib – olemasolevate õigusaktide nõuete täitmise rangemaks muutmisele.

Hetkel tähendab see ennekõike sigade elu, heaolu ja haldamist käsitlevat direktiivi. See on seotud ka korduvalt esilekerkiva probleemiga seoses loomade pikamaaveoga, mis tihti väga halbades tingimustes toimub. Teisisõnu käsitletakse raportis seni vastuvõetud õigusaktide, direktiivide ja määruste nõuete järgimist, kontrollimist ja nendes olevate sunniabinõude täitmist.

Lisaks sellele tahaksin näha mõnevõrra uuemat lähenemist – pean silmas just nimelt terviklikumat lähenemist. Tahan näha üldist õigusakti seoses loomade kaitsmisega, milles sätestatakse Euroopa, ELi ja siseturu jaoks põhistandard, milles on omakorda sätestatud miinimumtasemed.

See on tähtis kahel põhjusel. Esiteks ELi siseturul valitseva konkurentsi pärast, mis tähendab, et üks riik ei tohi saada loomade hooletusse jätmise tõttu teiste ees konkurentsieelist. Teine ja vast ka kõige tähtsam põhjus on, et esitame suuri nõudmisi Euroopa põllumajandus- ja teistele tootjatele. Seetõttu vajavad nad kaitset kolmandate riikide ebaausa konkurentsi eest. Neile selliste suurte nõudmiste esitamine ei ole mõistlik, kui me ei ole valmis tagama neile ausaid konkurentsitingimusi. Lisaks peame maksma mingil viisil loomade heaolu eest, mis ei pruugi erilist poolehoidu võita. Selle üle, kas seda tuleb teha müügi punktis või maksudega, arutleme aga mõnel teisel korral. Peame looma ka alalise ja hästi organiseeritud võrgu – pange palun tähele, mida ma nüüd ütlen – me ei pea mitte looma uut organit, vaid pigem andma koordineeriva funktsiooni juba olemasolevatele väga headele Euroopa teadusasutustele.

Viimaks peame käsitlema ka antibiootikumide kasutamist loomakasvatustes. Ma ei pea siinkohal silmas antibiootikumide jääke toidus, vaid antibiootikumiresistentsust, eriti seoses zoonootilise toimega bakteritega, mis on tõsine oht rahvatervisele.

**Chris Davies (ALDE).** – Austatud juhataja! Tahan viidata õigusaktile, mida lugupeetud volinik, kes viis aastat energiavolinik oli, väga hästi tunneb. Pean silmas munakanade direktiivi, mille kohaselt tuleb järgmise aasta lõpuks ajakohastada loomade heaolu standardid seoses puuridega, milles munakanasid hoitakse.

Ma arvasin, et selle maksumus ulatub tuhandetesse. Tegelikult aga ulatub maksumus paljudes kaubanduslikes keskustes miljonitesse, sest suuri tööstusseadmeid on vaja ajakohastada. Paljud riigid on direktiivis sätestatud nõuded täitnud. Paljud põllumajandustootjad on investeerinud raha loomade heaolu standardite tõstmiseks vajalikule tasemele, kuid ma arvan, et terve Euroopa Liidu ulatuses me järgmise aasta lõpuks veel nende nõuete täitmist ei saavuta.

Mind huvitab, mida komisjon seoses sellega ette võtab ja millised on komisjoni algatused seoses nõuete täitmise saavutamiseks.

Raportöör nõudis munadega, mille puhul õigusakte ei järgita, kauplemise keelustamist. Ma ei ole kindel, kas seda saab teha. Tahan aga teada, et komisjon tegutseb ennetavalt ja üritab tagada, et liikmesriigid ja nende põllumajandustootjad tõstavad edasi loomade heaolu standardeid ja kõigile on antud võrdsed võimalused.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Austatud juhataja! Täna teid raporti eest, Marit Paulsen! Tahan avaldada kiitust ka variraportööridele toimiku koostamise käigus tehtud töö eest ning eriti minu fraktsiooni raportöörile Elisabeth Jegglele!

Teema tekitab liikmesriikides erinevat vastukaja. Kõik tootjad või tarbijad ei näe probleemi ühte moodi. Sellele vaatamata suudame luua Euroopa õigusaktidega üha rangemat standardit, mida me minu arvates rahvusvahelistel läbirääkimistel ning ennekõike imporditud toodete kontrollimiseks paremini kasutama peaksime.

Nagu aga juba öeldi, on nendel eeskirjadel oma hind ja näeme iga päev, kuidas see põllumajandustootjate ja teiste ettevõtjate jaoks üha tõuseb, ajal kui põllumajandustootmise tasuvus tõsiselt kannatab. Seetõttu on praegusel juhul tegemist väga hea argumendiga ühise põllumajanduspoliitika poolt. Kui kulutame aastas 100 eurot inimese kohta, et rahastada ühist põllumajanduspoliitikat, siis on loomade heaolu väga hea põhjus, miks seda rahastamist vaja on.

**Vasileica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Soovin Marit Paulsenile õnne raporti puhul, milles on esitatud lahendusi loomade heaolu puudutavatele küsimustele ja sellega seostuvatele probleemidele Euroopa poliitikates. Kõik teavad, et loomade tervis sõltub nende heaolust ja teatud minimaalsest bioloogilisest

mugavusest, ilma milleta ei ole neil võimalik väljendada oma elujõulisust, kaasa arvatud oma loomulikku käitumist vastavalt nende elukeskkonnas aset leidvatele muudatustele.

Seepärast arvan, et põllumajandussektori konkurentsivõime parandamist ja suurendamist tuleb hallata Euroopa Liidu tasandil, edendades ja järgides olemasolevaid loomade heaolu puudutavaid määrusi, mis peavad olema kooskõlas ka loomakaitsenõuetega. Selle juurde kuulub ka see, et liikmesriigid peavad kaaluma oma loomakasvatustehnoloogiate läbivaatamist ja vanade tehnoloogiate asendamist muude kaasaegsemate ja suurema jõudlusega tehnoloogiatega, mis arvestavad loomade füsioloogiliste vajadustega ning võimaldavad kasutada nende tootlikku bioloogilist potentsiaali ideaalsetes tingimustes, mis parandab omakorda oluliselt ka toiduohutust. See nõuab loomulikult sellele valdkonnale vastavate rahaliste vahendite eraldamist ja nendega loodud tugivõimaluste tõhusat kasutamist, et liikmesriigid saaksid investeerida kaasaegsetesse ja uuenduslikesse lahendustesse, mille eesmärgiks on parandada loomade heaolu.

Minu arvates saaks kodanike ja kodanikuühiskonna kaasamine iga liikmesriigi tegeliku olukorra jaoks kohandatud programmide koostamisel ja rakendamisel aidata selles valdkonnas palju kaasa parimate lahenduste leidmisele.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Austatud juhataja! Loomade heaolu näitab ka seda, kui tsiviliseeritud on Euroopa rahvas. Euroopa Liit peab kandma hoolt õigusaktide ajakohastamise ja toimiva järelevalve rakendamise eest. Hetkel on mõlemas valdkonnas veel puudusi.

Arutusel tõstatati juba loomade transportimise küsimus. Oleme näinud televisioonisaadetest julmi ja karme filme ning ootame antud küsimuses, nagu ka iga teise loomade heaolu puudutava küsimuse puhul, komisjonilt kiiret tegutsemist, et võiksime olla kindlad, et loomi koheldakse korralikult.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Täna parlamenti ja eriti Marit Paulsenit omaalgatusliku raporti eest loomade kaitset ja heaolu käsitleva ühenduse tegevuskava kohta. Raport kajastab hästi minevikku, kuid sisaldab samas ka tähtsaid ja kasulikke ideid loomade heaolu strateegia tuleviku jaoks.

2006. aastal vastu võetud tegevuskava oli põhimõtteliselt edukas. Tegevuskava raames ühendati eri ELi algatused ühtseks loomade heaolu strateegiaks ning selle rakendamine on olnud üldjoontes edukas. Sellele vaatamata jagab komisjon eelneva registreerimiseta sõnavõttudes väljendatud seisukohta, et jõustamine on endiselt tõsine probleem ja korraliku rakendamise tagamiseks on vaja jõupingutustega jätkata ja neid täiustada.

Chris Daviesi küsimusele annab komisjon hiljem kirjaliku vastuse, aga põhimõtteliselt keskendub komisjon rakendamisele. Vastuvõetud eeskirju tuleb rakendada. Tähtis ei ole ainult õigusriigi põhimõtete rakendamine, vaid ka aus konkurents.

Oleme ka nõus, et ELi ja ühenduseväliste tootjate vahel tuleb edendada ausat konkurentsi. Loomade heaolu on ka mittekaubanduslik küsimus, mida tuleb WTO läbirääkimiste raames kaitsta ja selgitada. Peame selle oma tulevases strateegias selgeks tegema.

Panin tähele ka üleskutset koostada loomade heaolu käsitlev tegevuskava aastateks 2011–2015 ning mul on hea meel öelda, et komisjon on selles suunas tööd alustanud. Kavatsime luua uue loomade heaolu strateegia, mis kasutab terviklikku lähenemist, võttes arvesse ELi tootjate üldiseid kulutusi ja seoses heaoluga kasutusele võetud meetmete mõju nende konkurentsivõimele.

Nagu raportis öeldud, rõhutab Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 13, et loomade heaolule on vaja pöörata rohkem tähelepanu. Väga huvitav on ka kõikidele loomadele kehtiva üldist loomade heaolu käsitleva Euroopa õigusakti idee. Selline õigusakt oleks aluseks edasiste algatustele, kaasa arvatud õigusaktide loomisele, kuid samuti teabeks tarbijale, hariduse jaoks, teadusuuringuteks ja kõrgemate standardite edendamiseks.

Mõistan ja hindan ka toetust, mida väljendati seoses loomade heaoluga tegelevate tugikeskuste Euroopa võrgustiku loomisega. See aitaks kaasa ELi institutsioonide, liikmesriikide ja sidusrühmade tegevustele seoses loomade heaolu puudutavate algatuste edendamisega.

Olen nõus, et tulevase strateegia raames tuleb käsitleda hoolikalt kulusid ja konkurentsivõimet. Peame tagama kooskõla oma poliitikate vahel ja pidama meeles meie ettepanekute üldist jätkusuutlikkust ülemaailmsest seisukohast.



Raportis on rõhutatud ka, et ELi eelarve peaks olema vastavuses meie eesmärkidega, eriti seoses vajalike vahendite eraldamisega teadusuuringute, uute tehnoloogiate ja tehnikate jaoks loomade heaolu valdkonnas. Samuti rõhutati raportis, et on vaja piisavaid vahendeid ELi tootjate korralikuks kontrollimiseks ja toetamiseks.

Nagu ma ütlesin, tervitab komisjon kõiki ideid, mis näitavad üldiselt, et loomade heaolu on ELi jaoks väga tähtis. Komisjon kavatseb esitada uue ELi loomade heaolu käsitleva strateegia 2011. aastaks.

**Juhataja.** - Arutelu on lõppenud. Hääletus toimub kahe nädala pärast Brüsseli osaistungjärgul.

#### **Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Véronique Mathieu (PPE), kirjalikult.** – (FR) Loomade heaolu on väga tähtis teema. Sellekohaseid Euroopa õigusakte tuleb rangelt rakendada, nagu seda Marit Paulseni raportis ka soovitatakse. Peame tagama, et ELis kehtestatud loomade heaolu standardeid rakendatakse vastavalt kõikide ELi territooriumile tulevate toodete puhul. Meie põllumajandustootjaid ja Euroopa põllumajanduslike toiduainete tööstust ei tohi karistada ajal, mil nad peavad ELi nõuete täitmiseks täiendavaid kulusid kandma. Loomade heaolu standardid peavad käima käsikäes Euroopa kaubanduspoliitika, meie töökohtade kaitsmise ja loomastiku haldamisega seotud jahitavade, mis on äärmiselt vajalikud bioloogilise mitmekesisuse tagamiseks. Tahan väljendada ka oma kahtlusi seoses loomade kaitsmise ja heaoluga tegelevate tugikeskuste Euroopa võrgustiku loomisega. Olin raportöör ELi detsentraliseeritud ametite 2008. aasta eelarve täitmisele heakskiidu andmisel ning tean väga hästi, mis probleem kaasneb selliste ametite loomisega, millel puudub kahjuks üldine sidusus. See probleem, millela institutsioonidevaheline ametite tööühm tegeleb, tuleb lahendada enne, kui saab mõelda uute ametite loomisele.

### **23. ELi põllumajandus ja kliimamuutused (lühiettekanne)**

**Juhataja.** - Järgmiseks punktiks on põllumajanduse ja maaelu arengu komisjoni nimel koostatud Stéphane Le Folli raport ELi põllumajanduse ja kliimamuutuste kohta (SEK(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

**Stéphane Le Foll, raportöör.** – (FR) Austatud juhataja! Lugupeetud volinik! Raport, mille parlamendile esitan, selgitab, et põllumajandussektoril on globaalse soojenemise vastases võitluses oma koht ning roll.

Sellel nädalal on loodus meile – seekord siis vulkaanilise tegevuse vormis – meenutanud, et sellel on inimtegevusele ja kliimale suur mõju. Siiski tähendab see, et vaatamata kõigele, peavad inimesed ning eriti Euroopa võtma vastutuse nn globaalse soojenemise vastu võitlemise eest.

Minu raporti eesmärgiks on näidata, et põllumajandussektor saab jätkata nii süsinikdioksiidi heitkoguste kui ka fossiilkütuste tarbimise vähendamist. Samal ajal saab sektor eelkõige panustada süsinikdioksiidi sidumisse nii, et saame saavutada maailma tasemel madalamad süsinikdioksiidi heitkogused, ning kindlustada, et veelgi suurem osa süsinikdioksiidist kogutaks ja säilitataks.

Raport proovib illustreerida põllumajanduse vajadust eemalduda omavahel eraldatud lähenemistest, mille hulka kuulub uute pinnase, vee, pestitsiidide jne teemaliste direktiivide kasutuselevõtmine alati, kui tekib mingi probleem, ning hakata käsitlema põllumajandusküsimust palju laiahaardelisemalt ja süsteemsemalt.

Seda liiki lähenemist kasutades peame määratlema teed, mis, nagu eelnevalt mainitud, kindlustavad, et põllumajandussektor mitte ainult ei vähenda oma energiatarbimist, vaid samal ajal ka osaleb aktiivselt süsinikdioksiidi sidumises. Eriti on see roll seotud fotosünteesi, biomassi ja mulle väga südamelähedase teemaga – pinnasega ning Euroopa pinnaste võimega ladustada orgaanilist süsinikdioksiidi.

Usun, et lähenemine, mille üle antud raportis arutlen ning millest ma loodan, et see Brüsseli osaistungjärgul toimuval hääletusel heaks kiidetakse, võimaldab Euroopa põllumajandusel liikuda uude jätkusuutlikkuse etappi ning muutuda enam keskkonnateadlikumaks. See asetaks Euroopa põllumajanduse teistest kontinentidest ning põllumajandussüsteemidest ettepoole. Niiviisi oleks põllumajandusel positiivsem mõju nii majanduslikult kui ka keskkonna tasandil ning lõpuks ka sotsiaalselt.

Raportis tegeletakse põllumajanduse konkreetse probleemiga – võitlusega globaalse soojenemise vastu. Raportis tahetakse ka – igatahes loodan, et see on nii – uurida teisi viise, et hoida üleval arutelusid põllumajanduspoliitika 2013. aasta järgse perioodi kohta.

Pöördun komisjoni poole, pöördun ka põllumajanduskomiteede poole, nagu ma sageli teinud olen. Pöördun võimaluse korral ka eri ministrite poole. Usun, et vajame suunamuutust! 2013. aasta ÜPP peab olema ambitsioonikas. See peab põhinema eesmärkidel, mis aitavad kodanikel mõista, miks vajame ühist põllumajanduspoliitikat.

Vajame seda, sest Euroopa põllumajanduskogukonnal on tarvis tagada nii toiduga kindlustatus kui ka asumine jätkusuutlikkuse teele. See on suund, mida ma oma raportis soovitan ja seoses millega suurem osa parlamendist minuga loodetavasti ühel meelel on.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Suured tänud raportöörile tema raporti eest! Põllumajandus on majandussektor, mis teeb juba keskkonna kaitseks kõige enam ja saab veelgi enam teha. Meil on põllumajanduses õnnestunud juba vähendada kasvuhooonegaaside heitkoguseid 20%. Lisaks sellele seovad põllumajandusmaad ja -taimed suure hulga süsinikdioksiidi atmosfäärist. Põllumajandus on seega osa kliimamuutuste probleemi lahendusest. Teisest küljest peab toidu tootmine 500 miljonile ELi kodanikule olema prioriteet. Samal ajal tuleb kasutada ressursse nii tõhusalt kui võimalik ning tagada keskkonna ja bioloogilise mitmekesisuse kõige kõrgem võimalik tase.

Põllumehed ei tule sellega üksi toime. Nad vajavad Euroopa põllumajanduspoliitika suurt tuge. Vaid nii suudame toota piisavalt toitu kasvavale inimkonnale, kaitstes samal ajal keskkonda, et kliimamuutustega võidelda.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Austatud juhataja! Stéphane Le Folli raport on äärmiselt oluline, sest Euroopa toidutootmine ja põllumajandus on olulised teemad.

Euroopa peab olema sõltumatu. See on oluline ka kliimamuutuste vältimiseks, sest lühikesed transpordikaugused ja kohalik toit on parimaks viisiks, kuidas kliimamuutusi vältida.

Põllumajandus peab olema ökoloogiliselt jätkusuutlik ja sellega on meil vaja veel palju tööd teha. Euroopa Liidu liikmesriigid saavad siin juhtivat rolli mängida. Nad on selles osas ka heas positsioonis, sest meil on võimalus sellealaseid teadusuuringuid rahastada.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Lugupeetud juhataja! Soovin Stéphane Le Folli tema raporti eest tänada. Raport sisaldab väga olulisi punkte, mille suhtes on vaja tulevikus tähelepanelik olla. Ka kliima kaitsmine peab olema uue põllumajandusreformi osa. See tuleb reformi kaasata! Tulevikus vajame jätkusuutlikke ja ökoloogiliselt mõistlikke menetlusi, mis kindlustavad, et keskkond on kaitstud. Põllumajandus ei ole vaid kliima kaitsmise ohver – see on ka oluline osa põhjusest. 10% kasvuhooonegaasidest pärinevad ikka veel põllumajandusest. Neid tuleb kärpida!

Meil tuleb tähele panna veel üht teemat Stéphane Le Folli raportist. Nimelt impordime palju sojat näiteks Brasiiliast. Euroopa põllumajandus on osaliselt vastutav tõsiasja eest, et teiste riikide looduslikult tekkinud metsaalad muudetakse väga intensiivselt viljeldavateks põllumajandimaadeks, mis lõpuks mõjutab ka Euroopat. Sellega tuleb tulevikus arvestada. Tulevikus tuleb meil püüelda ka oma valkainetega varustatuse taasloomise suunas. Ka see on osa lahendusest kliima kaitsega seotud probleemidele.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Stéphane Le Folli raporti ülimalt oluliseks aspektiks on see, et ilma põllumajanduseta ei oleks meil isegi mitte võimalust globaalse kliimamuutuse vastu võitlemiseks. Samal ajal mõtlen siin ka metsandusele, mis ei ole siiani piisavat toetust saanud. Nõustun täielikult, et tulevikus peab põllumajandus olema rohelisem ja keskkonnasõbralikum. Ühest küljest on see väga oluline. Teisest küljest toodab põllumajandus palju keskkondlikke avalikke hüvesid, milleks on bioloogiline mitmekesisus, maapiirkondade ja vee puhtuse kaitsmine jne. Ei turg ega ka ühine põllumajanduspoliitika ei tasu nende hüvede eest piisavalt. Seetõttu peab meie põllumajanduspoliitika alates 2013. aastast looma turu keskkondlikele avalikele hüvedele nii, et põllumehed võiksid nende lisateenuste eest saada kompensatsiooni.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Austatud juhataja! Selles omaalgatuslikus raportis tegeletakse äärmiselt olulise teemaga, sest põllumajanduse roll tulevikus ainult kasvab. Nõudmine toidu järele kasvab kiiresti üle kogu maailma. Samal ajal vähendab kliimamuutus üle kogu maailma põllumajanduseks sobivaid alasid. Lisaks eelnevale tõusevad tarbijate nõudmised toidu kvaliteedile.

Euroopa peab lisaks enda toiduga kindlustatusele mängima ka rolli toiduga varustatuse säilitamises teistel kontinentidel.

ELi kliimapoliitika olulise osana tuleb näha ka jätkusuutlikusse metsandusse investeerimist ja metsade paremat kasutamist. Seetõttu olin pisut pettunud, et ELi 2020. aasta strateegias oli pühendatud vaid tibatilluke osa

põllumajandusele ja metsandusele. Lõppude lõpuks mängivad põllumajandus ja metsandus äärmiselt olulist rolli Euroopa toiduga kindlustatuses, tõhusamas bioenergia tootmises ning maapiirkodade elujõulisuses.

**Marit Paulsen (ALDE).** – (SV) Austatud juhataja! Sooviksin tänada raportööri värskendava uue lähenemise eest. Isiklikult olen veendunud, et põllumajandus ja metsandus on kindlasti kõige olulisemad faktorid meie püüdlustes vähendada süsinikdioksiidi heitkoguseid, eriti kui seome süsinikdioksiidi puudes, taimedes ja juurtes ning säilitame seda pinnases. See tegevus ei nõua uue tehnoloogia tundmaõppimist või uurimisprojektide teostamist, sest meil on juba vajalikud teadmised ja vahendid olemas.

Kuna võtsin just sõna loomade ja nende heaolu kaitseks, sooviksin küsida radikaalse küsimuse: kas mitte ühine põllumajanduspoliitika ise ei ole see, mida meil on vaja muuta? Kui maksame põllumeestele kõigi hüvede eest, mida nad toodavad ja mis on kogu ühiskonnale eluks vajalikud – nagu praegusel juhul –, siis kas pigem ei maksa me inimestele selle eest, mida nad teevad, mitte selle eest, mis neil on.

**Vasilica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Tahan kõigepealt tänada raportööri kõikehõlmava lähenemise eest, mida ta kasutas, kui tegeles praeguse hetke ühe kõige pakilisema probleemiga! Kliimamuutus ei ole üheks kõige suurem ohuks mitte ainult keskkonnale, vaid ka majandusele ja ühiskonnale. Saakide suurus muutub aastast aastasse ning seda mõjutab tugevalt ekstreemsete kliimatingimuste vaheldumine, millel on kaudne mõju igale majandussektorile, kuigi põllumajandus jääb siiski kõige haavatavamaks.

Kõige eelneva taustal peavad Euroopa Komisjoni strateegiad arvestama Euroopa Liidu põllumajandust mõjutavate ebasoodsate tingimuste vältimise ja leevendamise, võttes kasutusele tegevuskava kõige enam mõjutatud alade jaoks. Siinkohal viitan põllumajandustegevuste kohandamisele uute tingimustega: metsastamise meetmed, veeressursside majandamine põllumajanduses ning saastunud pinnase tervendamine.

Teiseks meetmeks peab olema tulevikuplaan, mis pühendub kliimamuutuse põhjuste kõrvaldamisele, milles nähakse ette vähese CO<sub>2</sub>-heittega maailmajanduse edendamine kombineerituna panustamisega energiavarustuse kindlusesse. Euroopa Liit peab kliimamuutustega võitluses säilitama oma juhtpositsiooni. See ei tohi muutuda teisejärguliseks praeguste majandusraskuste juures.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Austatud juhataja! Raporti kõikehõlmav lähenemine jättis mulle sügava mulje. Siiski on mul lihtne küsimus: milline on põllumajanduse tegelik vastutus kliimamuutuse ees ning mõju ja tagajärjed sellele? Pean silmas nii positiivseid kui ka negatiivseid külgi. Kas saab väita, et teaduslik seisukoht ning meie uuringute tulemused on piisavalt tugevad argumendid, et eeldada niivõrd suurt kulutuste kasvu seoses kliimamuutusega, mis ei ole isegi veel mitte täielikult määratletud? Lõppude lõpuks on olemas suur vajadus võidelda majanduskriisi, töötuse ja teiste keeruliste probleemide mõjudega, mis on tingitud liidus valitsevast sotsiaalmajanduslikust olukorrast.

Millises ulatuses on ühine põllumajanduspoliitika juba võtnud kasutusele kliimakaitse nõuded ja milliseid vahendeid saab ÜPP raames sellel alal tulevikus kasutusele võtta?

**Chris Davies (ALDE).** – Austatud juhataja! Tahan rääkida oma kodust. Olen õnnelik, et elan Saddleworthi nõmme äärel, mis jääb Manchesteri ja Leedsi vahele. See on Inglismaalt otse Šotimaale ulatuva turbaraba lõunapoolne ots.

See on Euroopa piires väga haruldane elupaik, kuid see on ka ala, mida on viimase 250 aasta tööstusliku reostamise käigus paljandatud, mille tulemusena on laastatud paljud liike, mis selles elupaigas elutsevad. Sellele on lisandunud ülekarjatamine, võimalik, et lammaste karjatamine ja tulekahjud. Kui turbaraba kuivab, vallandab see otseloomulikult globaalset soojenemist põhjustavaid gaase. Potentsiaalselt tohtu hulk globaalset soojenemist põhjustavaid gaase vabaneb alalt, mis peaks tegelikult olema suurepärasel seisundis.

Kuninglik Linnukaitseühing tegeleb praegu sealse elupaiga taastamisega ning üritab panna turbaraba algselt moodustanud turbasammalt uuesti kasvama. Nad ei vaja rahastamist miljonites, vaid kümnetes, võib-olla sadades tuhandetes. See on väike summa, mis aitaks kaasa nii bioloogilise mitmekesisuse taastamisele ja kaitsele kui ka selle nõmme elupaiga kaitsele, mis kindlustab, et globaalset soojenemist põhjustavad gaasid jäävad vabanemata. Ühise põllumajanduspoliitika reformi käsitledes peame seda meeles pidama.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Põllumajandus tekitab olulise osa süsinikdioksiidi heitkoguste koguhulgast. Sel põhjusel rõhutame sektori energiatõhususe tõstmise vajadust. Nõuan, et komisjon kontrolliks pidevalt seost kõrgete toiduainete hindade ja kasvavate energiahindade vahel, eriti seoses kasutatavate kütustega.

Tuletan meelde, et stiimulid energiataimede jätkusuutliku kasvatamise edendamiseks ei tohi ohustada toiduainete tootmist. Sel põhjusel kutsume komisjoni üles jälgima kasvava biokütuste tootmise mõju Euroopa Liidus ja kolmandates riikides seoses muutustega maakasutuses, toiduainete hinnas ja toidule juurdepääsus.

Kutsume komisjoni ja liikmesriike üles edendama teadusuuringuid ja arendustegevust, mis käsitlevad kliimamuutuste ärahoidmist ja kliimamuutustega kohanemist. Pean siinkohal ennekõike silmas teadusuuringuid seoses uue põlvkonna biokütustega.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Täna raportööri Stéphane Le Folli väga huvitava põllumajandust ja kliimamuutusi käsitleva raporti eest!

Võitlus kliimamuutustega on ülemaailmselt absoluutselt esmatähtis teema. EL annab omalt poolt suure panuse ja ka põllumajandussektor aitab juba kaasa võitlusele kliimamuutustega. Meil on olemas poliitika kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramiseks. Põllumajandus pakub meile ka taastuvenergiaallikaid, aidates kasutada paremini kogu tsükli ja põllumajandusest saadavaid tooteid. ELi põllumajanduspoliitika raames töötatakse ka põllumajandusmaa süsiniku talletamise funktsiooni optimeerimisega.

Alates 1992. aasta reformist on tehtud seoses keskkonnaküsimuste integreerimisega ühisesse põllumajanduspoliitikasse märkimisväärsed edusamme. Hiljutine läbivaatamise reform, milles rõhutati just kliimamuutuste leevendamist ja nendele kohandumist, oli edasiseks sammuks selles suunas.

Praegune ühine põllumajanduspoliitika raamistik annab meile tasakaalustatud lähenemise ühelt poolt siduvate nõuetega, mida tugevdab nõuetele vastavuse süsteem, mis piirab mõningaid põllumajandustavasid ning teiselt poolt positiivsete stiimulitega kliimasõbralike põllumajandustavade jaoks, mida pakub maaelu arendamine.

Komisjon jagab täielikult seisukohta, et kliimamuutustega tuleb tegeleda ülemaailmsel tasandil ja väga oluline on, et teised meist eeskuju võtaksid. Peame ühest küljest aitama ELi põllumajandusel vähendada kliimamuutuste leevendamise nimel kasvuhoonegaaside heitkoguseid, täiustama CO<sub>2</sub> säilitamist mullas ning kasutama muid taastuvenergiaallikaid. Teisest küljest peame aitama kaasa põllumajanduse tootlikkuse tõstmisele ja suurendama põllumajanduse tõhusust seoses toiduainete tootmisega. Sellega näitame, et nii toiduainetega kindlustatus kui ka keskkondlik jätkusuutlikkus on mõlemad saavutatavad eesmärgid.

Nüüd otsib komisjon ühise põllumajanduspoliitika ettevalmistamisega 2013. aastale järgnevak ajavahemikuks ning jätkuvate kliimamuutusi puudutavate läbirääkimiste valguses uusi võimalusi kliimamuutuste leevendamise ja kliimamuutustega kohanemise eesmärkide jätkuvaks ja paremaks integreerimiseks ühise põllumajanduspoliitika vahenditesse.

**Juhataja.** - Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub kahe nädala pärast järgmisel osaistungjärgul Brüsselis.

#### **Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Robert Dušek (S&D), kirjalikult.** – (CS) Kliimamuutuste mõju põllumajandusele on vahetu ja jääv, kuna sellega on seotud elusorganismid ja saavutatavat tulemust mõjutavad eelkõige pinnase, vee ja õhu kvaliteet. Õnnetuseks on praegu kasvuhoonegaaside tekkes ka põllumajandusel oma osa (peaaegu 10%). Lämmastikvähendatavast vabaneb diämmastikoksiid. Metaan tekib kariloomade seedeprotsessis. Loomulikult on just põllumajanduse abil võimalik võidelda globaalse soojenemise vastu, eelkõige uute maaharimismeetoditega, mille eesmärk on kaitsta pinnast ja vähendada CO<sub>2</sub> säilimist metsanduse ja metsandussüsteemide ning mahepõllumajanduse kaudu. Ma tervitan ja toetan täielikult raportööri arvamust tõelise Euroopa metsanduspoliitika kasutuselevõtu kohta, mille abil oleks võimalik toetada metsamajandust ning -tootmist ning mitte kasutada metsi peamiselt majandustegevuseks, mille peamine eesmärk on ärikasumi teenimine kas osaliselt natsionaliseeritud või eraettevõtetele. Teadusuuringud on näidanud, et kõnealune sektor suudab ainulaadselt koguda süsinikdioksiidi loomulikult ja saastevabal kujul. Metsade abil on võimalik lahendada ka pinnaerosiooni ja mulla degradatsiooni, veepuuduse ja saastatuse probleeme ning säilitada taime- ja loomaliikide mitmekesisust. Kõigil neil põhjustel toetan täielikult raporti vastuvõtmist.

**Mairead McGuinness (PPE), kirjalikult.** – Ma tervitan ajakohast raportit, milles käsitletakse põllumajanduse võimalikku rolli kliimamuutuste mõju leevendamisel. Toidu- ja Põllumajandusorganisatsiooni raportis „Toidu ja põllumajanduse olukord 2009. aastal” rõhutatakse kariloomade vajalikkust toiduainete tootmiseks maailmas. Praeguste tootmistasemetega säilitamine on hädavajalik, kui soovime rahuldada ülemaailmsed nõudlust toidu järele. Meil on siiski vaja leida tasakaal selle vahel, kuidas varustada maailma rahvastikku

piisava toiduga ja selle vahel, kuidas toota toiduaineid viisil, mis ei suurenda negatiivset mõju maailma kliimale. Euroopa põllumajandustootjate võimalik roll selles selgub paremini jooksvates aruteludes ühise põllumajanduspoliitika üle pärast 2013. aastat ning on hädavajalik, et EL aitaks meie põllumajandustootjatel seda tasakaalu saavutada.

Toetan täielikult parlamendi raportis sisalduvat üleskutset hüvitada põllumajandustootjatele nende jõupingutused heitkoguste vähendamiseks ning toetada neid leevendamismeetmetega kohanemisel. Raportis tehtud ettepanek töötada välja ELi tasandil strateegia, millega lahendada küsimus halbade ilmastikuolude mõju kohta ELi põllumajandusele, on väga tervitatav ja tõepoolest vägagi asjakohane, kui arvestada erakordselt karme ilmastikutingimusi, mida põllumajandustootjad on viimastel kuudel pidanud taluma.

**Rovana Plumb (S&D), kirjalikult.** – (RO) Kliimamuutustel on põllumajandusele vahetu mõju. Selle kõige rängemad mõjud on eriti ilmsed maapiirkondade elanike seas, kelle elatis sõltub põllumajandusest. Kliimamuutuste suhtes on kõige haavatavamad naised. Põhjus on ühest küljest selles, et need moodustavad paljudes riikides põllumajandustöötajate enamuse ning teisest küljest selles, et neil ei ole meestega võrreldes samasuguseid võimalusi sissetulekut teenida.

Just alanud aastatuhandel on kasutatava põllumajandusmeetodi jaoks tarvis inimtööd, mis peab vastama järgmistele nõudmistele: maailma elanikkonnale (mis 2050. aastaks kasvab eeldatavasti 9 miljardi inimeseni) toidukindluse ja -ohutuse tagamine; meetmete ühtlustamine, millega toetatakse põllumajandustootmise kvantitatiivset ja kvalitatiivset kasvu eesmärgiga toota toiduaineid kooskõlas biokütuste tootmisega seotud arengunõuetega ning seda tehes kaitsta ökosüsteeme ning murda seos majanduskasvu ja keskkonnaseisundi halvenemise vahel.

Usun, et uus strateegia tuleb vastu võtta uue lähenemisviisi alusel, mis keskendub säästlikele põllumajanduslikele tootmismudelitele, mille puhul on vajalik eesmärkide (nt kohalikud ökomärgistamisepingud) saavutamiseks seotud lisakulude eest maksta tasandustoetust, samuti nn roheliste töökohtade loomisele ja naiste tööturule integreerimisele (maapiirkondade ja bioloogilise mitmekesisuse säilitamine, kasvuhooned köögiviljadele ja lilledele).

## **24. Põllumajandus ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondades: eriline tervisekontroll (lühiettekanne)**

**Juhataja.** – Järgmine päevakorrapunkt on Herbert Dorfmanni raport põllumajanduse ja maaelu arengu komisjoni nimel põllumajanduse kohta ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondades: eriline tervisekontroll (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

**Herbert Dorfmann, raportöör.** – (DE) Austatud juhataja! Volinik, head kolleegid! Raport on seotud komisjoni teatisega põllumajanduse kohta ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondades.

Raportis käsitletakse konkreetset ebasoodsas olukorras olevate piirkondade piiritlemist ning eriti selliseks piiritlemiseks uute viiside leidmist. Hetkel piiritletakse need kas peamiselt või ainult riigisiseste kriteeriumidega. Selliseid kriteeriumeid on üle saja ja need erinevad liikmesriigiti täielikult.

See ei taga ühtsust ja kontrollikoda on olukorda korduvalt kritiseerinud. Oma teatises tegi komisjon ettepaneku selliste piirkondade piiritlemise uue viisi kohta, kasutades selleks kaheksat kriteeriumit, mille eesmärk on piirkondade täielik ümbermääramine.

Parlament ei tea, milline mõju kriteeriumitel on, kuna raporti koostamise ajal ei olnud meie käsutuses piirkondlikke simulatsioone, mida komisjon oli palunud liikmesriikidel esitada, ning samuti ei olnud meil võimalik nende simulatsioonidega tutvuda.

Teen kokkuvõtte meie raportis esitatavatest ettepanekutest. Arvame, et põhimõtteliselt on piiritlemise ühtne meetod mõistlik, ning on võimalik, et on vaja tagada ühtsus üle kogu Euroopa Liidu. Usume samuti, et tasandustoetus – mis võiks öelda, on piiritlemisprotsessi kõige tähtsam tulemus, kuna see toimib peamiselt sedaviisi, et kõnealustele piirkondadele makstakse tasandustoetust – on põllumajanduspoliitika äärmiselt tähtis osa ning, mis eriti tähtis, teeb põllumajanduse võimalikuks piirkondades, kus ilma toetuseta oleks see väga raske ehk teiste sõnadega ebasoodsas olukorras olevates piirkondades, eriti mägipiirkondades.

Meil ei ole siiski võimalik hinnata kriteeriumide kvaliteeti, s.t seda, kas kriteeriumid toimivad, kuna meil ei ole võimalik olnud kasutada simulatsioone. On siiski konkreetseid kahtlusi, kas ettepanud kriteeriumid on piisavalt täpsed.

Vaja on ka selgust, kas komisjoni ettepannud kriteeriumeid peab tegelikkuses sedaviisi käsitlema, teiste sõnadega eraldi, kriteeriumide kaupa, või oleks teatavatel tingimustel vaja kaaluda kriteeriumide akumul eerumist. Ebasoodsad tingimused on sageli seotud samal ajal mitme teguriga ning meile tundub vägagi mõistlik kaaluda, kas kriteeriumide akumul eerumise arvessevõtmine on absoluutselt hädavajalik.

Me peame samuti kaaluma, kas selles suhtes on vaja võtta arvesse subsidiaarsuspõhimõtet – kas ka praegusel juhul oleks vaja koostada uusi kriteeriumeid kasutades umbkaudne raamistik ning seejärel anda liikmesriikidele ja piirkondadele võimalus seda n-ö välja timmida.

Viimaseks usun, et on hädavajalik kaaluda ka üleminekuperioodide kasutamist. Piiritlemise tagajärjel eemaldatakse mõned piirkonnad piiritletud alade seast ja need piirkonnad vajavad piisavalt pikka üleminekuperioodi.

Kokkuvõttes tahaksin öelda – ja ma usun, et ka raportis väljendatakse seda arvamust –, et komisjoni teatist tuleb veel viimistleda ning enne selle rakendamist tuleks seda väga hoolikalt kaaluda, kuna tagajärjed mõjutatud põllumajandustootjatele on kaugeleulatuvad.

Lõpetuseks tahaksin siiralt tänada oma kaasparlamendiliikmeid siin parlamendis ning samuti komisjoni töotajaid, kes olid viimastel kuudel raporti koostamisel abiks!

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Suur tänu raportööri suurepärase raporti eest! Ebasoodsas olukorras piirkondade doteerimine on ühise põllumajanduspoliitika keskne element, mille eesmärk on tagada põllumajanduse üldine levik kogu Euroopas. Seetõttu on tervitatav komisjoni lähenemisviis töötada välja kogu Euroopas kasutatav süsteem selliste piirkondade piiritlemiseks. Kriitiline asjaolu on siiski see, kas väljatöötatud kaheksast kriteeriumist tegelikkuses piisab. Ma ei ole kindel, kas need on õiged kriteeriumid, mida kasutada. Ma ei mõista – ja ma arvan, et sama võib öelda ka raportööri ja kogu põllumajanduse ja maaelu arengu komisjoni kohta –, miks komisjon ei ole meile kättesaadavaks teinud kaheksa kriteeriumi mõju simulatsiooni tulemusi. Seepärast pöördun komisjoni poole: seda ei tohiks tõepoolest nii sageli juhtuda.

Kui tahame ja kui meil on vaja midagi hinnata, siis loomulikult peame teadma ka tulemusi. Ma näen selles teatavat usaldamatust parlamendi suhtes. See tähendab, et selle konkreetse ettepanud määrusega tuleb veel palju tööd teha. Loodan, et komisjon uurib hoolikalt Dorfmanni raportit, millest on saanud meie raport. Isiklikult loodan, et Herbert Dorfmannil on jätkuvalt võimalik anda selles küsimuses oma poliitiline panus.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Austatud juhataja! Ka mina soovin Herbert Dorfmanni raporti eest tänada! Tema ettekandest nähtub selgelt, et mõnes küsimuses puudub ikka veel selgus. Nagu eelnevad sõnavõtjadki arvan ma, et praegune piirkondade piiritlemise raamistik on liiga umbmäärane ja liiga valmis. Paljud kohad sellest ei vasta ebasoodsas olukorras olevate piirkondade vajadustele. Kahtlen, kas saame hakkama ainult looduslike kriteeriumidega.

Peame heitma terava pilgu ka sotsiaalsele olukorrale, mis ebasoodsas olukorras olevates piirkondades mängib olulist rolli. Kuna ebasoodsas olukorras olevatele piirkondadele antavad toetused on paljude põllumajandusettevõtete ellujäämiseks eluliselt vajalikud, peab komisjon veel kord mõtlema praeguse raamistiku viimistlemisele, et anda piirkondadele võimalus ellu jääda.

Ma kardan, et praeguse süsteemi rakendamisega kaasneksid väga suured erinevused, mis ei ole alati mõistetavad ja võivad põllumajanduses viia rahulolematuse ja kindlusetustunde tekkimiseni. Me peaksime seda küsimust veel kord uurima.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Dorfmanni raportist lähtudes on väga tähtis, et ühise põllumajanduspoliitika eelarves oleks jätkuvalt prioriteediks ebasoodsate looduslike tingimustega põllumajanduspiirkondade toetamine, sest toetuse puudumise tagajärjel tekivad seal tõsised ökoloogilised kahjud ja sotsiaalsed probleemid. On tänuväärne, et komisjon – ja siinkohal väärib komisjon kiitust – on jättnud abikõlblike piirkondade kaheksa kriteeriumi alusel kindlakstegemise liikmesriikide kohustuseks. Samal ajal tahaksin juhtida tähelepanu asjaolule, et siiani eksisteerivad liikmesriikide vahel erinevused ja diskrimineerimine – mitte ainult seoses uutele liikmesriikidele, eriti voliniku kodumaale Lätile, kuid ka teistele uutele liikmesriikidele, kehtestatud otsetoetustega. Minu kodumaal on mureks vee tarnimine liivadüünide piirkonda (Homokhátság), kuna põhjavee tase on seal viimasel neljal kümnendil langenud 4–5 meetrit ning piirkond on muutunud poolenisti kõrbeks. Sama probleem tekib ka Lõuna-Euroopas ja seega on tulevikus ühise põllumajanduspoliitika raames veeressursside majandamise küsimusele lahenduse leidmine eriti tähtis.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Austatud juhataja! Sooviksin tänada meie kolleegi Dorfmanni suurepärase töö eest raportiga! Arvan, et selles võetakse suurepäraselt kokku hetkeolukord, nii nagu see komisjoni ettepanekute valguses on.

Eriti tahaksin pöörduda just voliniku poole. Töö on kestnud mitmeid kuid. Mitmete meie riikide tööstusharudes, mida ähvardab ümberklassifitseerimine, põhjustab see suurt ärevust, kuna ümberklassifitseerimine võib toimuda ajal, kui – ning see on hommeõhtuse suuliselt vastatava küsimuse teema – paljud tootmissektorid kogevad suuri raskusi. Peame seega edasi liikuma ja tegema seda kiiresti. Ma arvan, et me ei saa oodata kolm aastat, et anda selge vastus põllumajandustootjatele, keda see piiritlemisküsimus puudutab.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Austatud juhataja! Vähemsoodsas olukorras olevate piirkondade eriline rõhutamine raportis on väga hea! Keskne idee, mida arvatavasti toetavad kõik siin, on see, et kogu ELis on vaja kaitsta nii praegu kui ka tulevikus kasumliku põllumajandustootmiseks vajalikke eeltingimusi.

Vähemsoodsas olukorras olevate piirkondade määratlemise kriteeriumid tunduvad tekitavat palju segadust. Peame pöörama erilist tähelepanu vähemsoodsas olukorras olevate piirkondade põllumajandusele, kuna varasemad ühise põllumajanduspoliitika reformid teostati pahatihti soodsas olukorras asuvate piirkondade seisukohast.

Vähemsoodsas olukorras olevates piirkondades kasvu jätkumiseks on äärmiselt tähtis kasutada proportsionaalseid reguleerimismehhanisme. Mõnede varasemate põllumajanduse reguleerimise mehhanismide tühistamine ei ole olnud edukas. Näiteks olid vähemsoodsas olukorras olevate piirkondade suhtes ebaõnnestunud otsusteks piimakvootidest loobumine ja maa tootmisest kõrvaldamise kava tühistamine.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Austatud juhataja! Euroopa põllumajanduse doteerimist ei tohi kahtluse alla seada! Doteerimise põhjuste seas on tootmistingimuste erinevused, nagu kliima, pinnase kvaliteet, juurdepääs veele, maa asukoht ning sotsiaalsed ja ajaloolised tingimused. Enamikul neist on oluline mõju tootmis- ja majandustulemustele ning need on mõjutanud ühise põllumajanduspoliitika praegusi koostisosi.

Jagan autori vaateid ja kartusi seoses uue lähenemisviisi oodatud mõjude puudumisega. Kas võib olla, et siiani kasutatud kriteeriumid on olnud nii sobimatud? Ootame kalkultatsioone ja põhjalikumate mõjude analüüsi. Tähtis on küsimus selle kohta, kuidas säilitada tootmine vähemsoodsas olukorras olevates piirkondades. Minu arvates tuleb siiski järgmises finantsraamistikus jätkata nende piirkondade sobival tasemel toetamist ühise põllumajanduspoliitika osana.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Soovin tänada Herbert Dorfmanni suurepärase raporti eest, mis käsitleb komisjoni teatist pealkirjaga „Abi parem suunamine ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondade põllumajandustootjatele”.

Ma sooviksin rääkida mitmest küsimusest. Ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondadele suunatud toetuste üldine eesmärk on tagada maa kasutamise jätkumine põllumajandusliku maaviljeluse teel, hoida alal paikkonda ja edendada säästlikke talupidamissüsteeme. Nendes piirkondades asuvatele põllumajandustootjatele antavate toetustega kompenseeritakse põllumajandustootjatele ebasoodsate looduslike tingimuste tõttu tekkinud lisakulusid ja teenimata tulu.

Nõukogu on otsustanud jätta ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondade toetamise eesmärkide seast välja sotsiaalmajanduslikud kriteeriumid. Sotsiaalmajanduslike kriteeriumide väljajätmist tuleks vaadelda liikmesriikidele maaelu arengut käsitleva määruse alusel kättesaadavate meetmete kompleksi valguses – mitmekesistamine mittepõllumajandusliku tegevuse suunas, mikro-, väikese ja keskmise suurusega ettevõtete ja turismi arendamine ning samuti põhiteenuste osutamine.

Nõnda ei ole ebasoodsas looduslikes tingimustes piirkondadele suunatud toetused sekkumisvahend, millega rahvastikukao probleemi lahendada. Põllumajandustootjate kompenseerimine piirkondades, kus ebasoodsad loodustingimused ei takista tootmist, kus ei teki lisakulusid või teenimata tulu kahjustaks konkurentsi teiste piirkondade põllumajandustootjatega. Lisaks muutuvad sotsiaalmajanduslikud näitajad aja jooksul, mis tähendaks seega vajadust teostada igas piirkonnas pidevalt järeelhindamist ja ülevaatamist.

Ettepanek võtta arvesse kaugust ei ole praktiline, arvestades nõukogu kehtestatud kokkulepitud raamistikku, mis käsitleb ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondi. Perifeeriatega seoses on võimalik kasutada muid piiritlemise tasandeid, näiteks lisada määruksesse konkreetne artikkel selliste piirkondade kohta.

Protsessi eri faasides palus komisjon liikmesriikidel esitada alternatiivseid ettepanekuid biofüüsikaliste kriteeriumide ja nende künniste kohta. Ettepanekute sobivust ja eelkõige nende läbipaistvust ning ühenduses rakendatavuse võimalikkust analüüsivad teadlased. Alternatiivsete künniste puhul peaks siiski vastavalt nõukogu soovile olema võimalik järeldada, et kõnealust piirkonda mõjutavad olulised ebasoodsad loodustingimused.

Kui biofüüsikaliste kriteeriumide katsetamine on lõpetatud, arvestatakse selle tulemusi komisjoni ettepanekus ühise põllumajanduspoliitika kohta pärast 2013. aastat. Mis tahes juriidiliste ettepanekute eesmärk on tõrgeteta üleminek piirkondades, mis võivad jääda ilma ebasoodsate looduslike tingimustega piirkonna staatusest.

**Juhataja.** - Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub kahe nädala pärast järgmisel osaistungjärgul Brüsselis.

#### **Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE), kirjalikult.** – Ma sooviksin raportööri tema suurepärase töö eest tänada! Mitmekesiste ja aktiivsete maapiirkondade säilitamine on tähtis mitmel põhjusel, millest üks olulisemaid on kasvav ülemaailmne nõudmine toiduainete ja keskkonnasäästliku turismi järele. Lisaks, kui maaviljelus paljudes piirkondades ei jätkuks, oleks tegemist tõsise tagasilöögiga nii eluliselt vajalike põllumajanduslike sissetulekute kui ka sajandite vältel kujunenud maastike kaotsimineku tõttu.

**Petru Constantin Luhan (PPE), kirjalikult.** – (RO) Ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondade abikava on aidanud tõhusalt nendes piirkondades põllumajandusmaa viljelemist jätkata. Sobivate toetuste vähemsoodsas olukorras piirkondadele suunamise tähtsus on vaieldamatu.

Liikmesriigid on vastavalt oma näitajate kogumile teostanud nende piirkondade piiritlemist ja klassifitseerimist mitmete kriteeriumide alusel. On siiski äärmiselt keeruline neid näitajate kogumeid isegi võrrelda, kuna piirkondade klassifitseerimiseks ja mõõtmiseks on kasutatud eri meetodeid. Kava läbipaistvust, usaldusväärsust ja tõhusust aitaks kogu Euroopas parandada ühiste klassifitseerimise kriteeriumide kehtestamine. Selles osas toetan vajadust vaadata üle ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondades asuvatele põllumajandustootjatele suunatud abikava ja koostada vähemsoodsas olukorras olevatele piirkondadele globaalne strateegia, mille abil oleks võimalik vähendada erinevusi, mis on ilmnenud liikmesriikide vahel finantstoetuste eraldamisega seoses.

**James Nicholson (ECR), kirjalikult.** – Me ei tohiks unustada, et 54% põllumajandusmaast ELis on hetkel liigitatud vähemsoodsa piirkonnana (LFA). LFA-kava jätkumine on hädavajalik, kui soovime põllumajandustootjatele kompenseerida avalike hüvede tootmise, maa hülgamise vältimise, bioloogilise mitmekesisuse edendamise ning maarahvastiku toetamisele kaasaaitamise. Turg ei tasu ega hüvita põllumajandustootjatele neid saavutusi piirkondades, kus põllumajandus on looduslike tingimuste tõttu ebasoodne. Peame seega tagama, et LFA-süsteemi edasist reformimist rahastatakse ühise põllumajanduspoliitika üldeelarvest piisavalt ning et klassifitseerimiseks kasutatav süsteem oleks õiglane ja mittediskrimineeriv. Esialgses teatises olid komisjoni ettepanekud oluliselt ebasoodsate looduslike tingimustega piirkondade klassifitseerimise hindamiseks kasutatava kaheksa biofüüsikalise kriteeriumi kohta kahtlemata kallutatud Mandri-Euroopa soojema ja kuivema kliimaga piirkondade kasuks. Seetõttu oli mul hea meel, et komiteede tasandil võeti vastu muudatusettepanekud, milles mainitakse pinnase niiskuse tasakaalu ja mulla välivee mahutavuse päevi. See on esimene samm tagamaks, et Põhja-Euroopas asuvaid riike, nagu Ühendkuningriik ja Lirimaa, uues klassifitseerimise süsteemis ei diskrimineeritaks.

## **25. Ühise põllumajanduspoliitika lihtsustamine (lühiettekanne)**

**Juhataja.** – Järgmine päevakorrapunkt on Richard Asworthi raport põllumajanduse ja maaelu arengu komisjoni nimel ühise põllumajanduspoliitika lihtsustamise kohta (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

**Richard Ashworth, raportöör.** – Austatud juhataja, volinik! Oleme arutelu, mis peab viima ühise põllumajanduspoliitika reformini pärast 2012. aastat, väga varases etapis. Oma raportis soovitasin mõnda põhimõtet, mis peaks olema reformitud ühise põllumajanduspoliitika alus. On selge, et põllumajandustööstus peab muutuma. Muutused on vajalikud, et kajastada nii praeguste aegade väljakutseid kui ka veelgi enam neid, mida esitavad tulevased ajad.



Nendeks väljakutseteks on toidukindlus, turukõikumised, kliimamuutused ja vajadus vastata piisavalt ootustele, mis on seotud avalike hüvede tootmisega. Seetõttu on selge, et ühine põllumajanduspoliitika peab nende väljakutsete kajastamiseks muutuma, kuid samuti on selge, et vaja on muuta ka ühise põllumajanduspoliitika kohaldamise viisi.

Ma ei laskunud teadlikult reformitud ühise põllumajanduspoliitika aluseks olevate põhimõtete kirjeldamisel detailidesse – need tulevad hilisemates raportites. Selle asemel töötasin välja kaks põhiteemat. Esiteks peab ühine põllumajanduspoliitika olema lihtsam, õiglasem ja läbipaistvam ja teiseks peab ühise põllumajanduspoliitika kultuur muutuma, tuleviku reformitud ühine põllumajanduspoliitika peaks olema rohkem tulemustele suunatud ja vähem üleliigsete määrustega koormatud.

Tötsin esile neli viisi, kuidas saame vähendada põllumajandusettevõtetele lasuvat bürokraatlikku koormust. Esiteks peaksime tagama, et tööstusele esitatavad nõuded on proportsionaalsed hinnatavate riskidega. Teiseks võiksime ühtlustada kontrollistandardeid ning vältida nende ja tööstuselt nõutavate menetluste dubleerimist. Kolmandaks võiks või peaks olema suuremad võimalused tööstusesiseseks isetöendamiseks ja neljandaks peaksime tagama, et põllumajandusettevõtetele kehtestatud trahvid on vastavuses rikkumise suurusega, erinevalt praegustest ühetaolistest trahvidest, eriti juhtudel, kus rikkumised ei ole toimunud põllumajandustootja süül.

Minu arvates peaks ühise põllumajanduspoliitika üks eesmärk olema aidata ja julgustada tööstust uute väljakutsetega kohanema. Selleks on vaja muuta ühise põllumajanduspoliitika kultuuri. Vaja on paindlikumat ja mitte nii karmikäelist suhtumist. Vaja on rohkem konsultatsiooni tööstuse sidusrühmadega, eriti selleks, et hinnata paremini ettepanud määruse mõju. Samuti peaks poliitika olema lihtsamini tõlgendatav. Reformitud ühise põllumajanduspoliitikaga peab olema võimalik avalikult demonstreerida, et tööstus toodab avalikke hüvesid. On vaja leida viise vähendada kulusid, mis tekivad tööstuse seoses poliitika alusel esitatud nõuete täitmisega, ja viimaseks peab poliitika abil saama tööstust tõhusalt ja õiglaselt juhtida.

Raportis on esitatud mitmeid viise selle saavutamiseks.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Austatud juhataja! Põllumajanduse juhtimiskulude koormat peab põllumajandustootjate jaoks kindlasti vähendama ning raportööri esiletõstetud meetodid on väga tervitavad. Mõned põllumajandustootjad on öelnud, et nad tunnevad end eri haldusdokumentide ja -määrustega võideldes kurjategijatena. Ühine põllumajanduspoliitika peab olema lihtsam.

Peab ütlema ka seda, et mida rohkem turud muutuvad ja ELi impordi kaitse väheneb, on ka tulevikus vaja sel turul haldus- ja regulatiivmehhanisme. Näiteks on tulevikus ikka vaja seiresüsteeme ja võimalik, et ka ekspordi edendamist.

On selge, et nende süsteemide säilitamine ei saa olla lihtne. Just selliste tundlike toodete nagu piim puhul oleks vaja luua määruste süsteem, mis oleks kvootide süsteemiga sarnane. Vastasel juhul muutub tootmine vähemsoodsates piirkondades võimatuks.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Önnitlused raportööri! – mitte ainult konkreetsed ettepanekud, vaid kogu tema mõttetarkus on suurepärasel! Suurepärasel, sest ta soovib edaspidi toetada neid, kes tegelevad aktiivselt põllumajandusega, teiste sõnadega neid, kes tegelikult maad harivad. Samuti pean suurepäraseks punkti, et tulevases ühises põllumajanduspoliitikas ei tohiks kindlasti enam olla sektoraalseid ega muid moonutusi, ning siinkohal tahaksin jälle kord rõhutada uute liikmesriikide diskrimineerimist. Samamoodi on väga oluline mitte lihtsustada ainult ühenduse õigusnorme, vaid paljugi sõltub sellest, kuidas liikmesriigid neid rakendavad. Lubage mul esitada tüüpiline näide: kaks aastat tagasi võttis nõukogu vastu määruse, millega võeti kasutusele iga tapaks mõeldud ja alla 12 kuu vanuse lamba ja kitse kohustuslik elektrooniline identifitseerimine. Vaesemates liikmesriikides, kus riigil ei olnud võimalik abi anda, laostas see eeskiri sektorit ja pani selle lootusetusse seisu. See on veel üks näide sellest, kuidas liigne reguleerimine ja bürokraatia võivad ühises põllumajanduspoliitikas sageli põhjustada tõsist kahju, ning veel üks põhjus, miks Richard Ashworthi raport on tähtis, nagu ka Herbert Dorfmanni ja Stéphane Le Folli raportid on.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Suur tänu Richard Ashworthile suurepärase raporti eest! Ühine põllumajanduspoliitika on edukas poliitika, kuid mõnikord kaob see edu liigsesse bürokraatiasse ära. See kehtib nii põllumajanduspoliitika esimese kui ka teise samba kohta. Eriti on see nii väikeettevõtete puhul, kus bürokraatia mõju on mõnikord lihtsalt ebaproportsionaalne, arvestades teenitavat tulu.

Põllumajandusreformi käigus peaksime kaaluma määrust väiketootjate kohta ja seda, kuidas oleks võimalik leida märksa lihtsam meetod selliste ettevõtete puhul, millele me eelarve eri peatükkide alusel eraldame

lisatasudena vaid mõnisaada või -tuhat eurot, kuid seejuures ei tohi silmist lasta meie eesmärgi ega ähmastada toetuste andmise korda. See peab olema võimalik ja peame püüdma seda saavutada!

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Richard Ashworthi raportis ühise põllumajanduspoliitika lihtsustamise kohta seatakse suurepärased eesmärgid. Selle suurim väärtus on, et küsimusele on lähenetud põllumajandustootjate seisukohast. Loomulikult on ka tähtis, et maksumaksjate raha kasutatakse kõige seaduspärasemal viisil. See on siiski vaid abinõu, mitte eesmärk. Eesmärk on täita kõiki sektoraalpoliitika ülesandeid. Põllumajandusametid ajavad need kaks asja sageli segamini ja kahjustavad sellega eesmärgi saavutamist. Suhtumist on vaja radikaalselt muuta. Meil on vaja koostöö kultuuri ja mitte kultuuri, mida võiks kirjeldada kui klientide, põllumajandustootjate ja ametnike vahelist ametialuvust. Komisjon peaks koostama määruse, milles kehtestatakse põllumajandusametitele kohustus maksta hüvitist ja ka sanktsioonid, kui nende süül kahjustatakse põllumajandustootjate huvisid. Peame tagama, et neil, kellel on õigus saada hüvitist, oleks ka õigus pöörduda sõltumatu kohtu poole. Ungaris see siiani võimalik ei ole.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Austatud juhataja! Ühise põllumajanduspoliitika lihtsustamine on üllas idee ja on raske ette kujutada, et keegi võiks selle vastu olla. Lihtsustamine tähendab kontrollide arvu vähendamist, halduskulude piiramist ning põllumajandustootja aja säästmist. See on tõesti imeline.

Ma sooviksin siiski osutada kahele juhtumile, mille puhul oleks vaja teistsugust lähenemisviisi. Esiteks on teatavates tootmisvaldkondades keeruline toetusvahendeid lihtsustada. Ma räägin tubakast, humalast jm seda liiki spetsiaaltoodangust. Teiseks erijuhtumiks on tootmise säilitamine vähemsoodsates piirkondades, kus tootmise toetamiseks on vaja kasutada väga spetsiifilisi vahendeid, mida mainis varasem sõnavõtja. Ma jagan autori seiskohta, et ühine põllumajanduspoliitika, tuleviku poliitika, peaks olema selge ja läbipaistev, kuid see peaks olema ka tõhus. Tõhusus ja lihtsus ei pruugi aga alati käikäes käia.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Austatud juhataja! Euroopa põllumajanduspoliitika tuleb muuta lihtsamaks, läbipaistvamaks ja arusaadavamaks! See oli raportöör Richard Ashworthi sõnum ja see sõnum on hea ja õige.

Soovime oma raportiga julgustada komisjoni tõhustama oma jõupingutusi, et ühist põllumajanduspoliitikat (ÜPP) käegakatsutaval viisil lihtsustada. See säästaks palju meie põllumajandustootjate aega ja raha ning suurendaks ÜPP sotsiaalset vastuvõetavust.

Meie põllumajandustootjad saaksid ka jälle keskenduda oma põhitööle, s.o toiduainete tootmisele. Seega tahaksin, et ühise põllumajanduspoliitika lihtsustamisest saaks siin parlamendis ja komisjonis pikaajaline projekt.

**Andris Piebalgs, komisjoni liige.** – Austatud juhataja! Lihtsustamine ja parem regulatsioon on komisjoni prioriteedid! Tahaksin tänada raportöör Richard Ashworthi suurepärase raporti eest selles kaunis keerulises ja väljakutseid esitavas valdkonnas.

Komisjon nõustub täielikult, et halduskoorma lihtsustamisest ja vähendamisest on just põllumajandustootjatele suur kasu. See võimaldaks neil pühendada rohkem aega oma põhitegevusele – põllumajandusele. Komisjon tervitab esitatud raportit! Selles käsitletakse üldiselt Euroopa põllumajandustootjate jaoks peamisi probleemseid valdkondi ning esitatakse komisjonile uusi mõtteid ja tähelepanekuid, kuidas ühist põllumajanduspoliitikat lihtsustada.

Viimastel aastatel on komisjon teinud ühise põllumajanduspoliitika lihtsustamisel olulisi edusamme. Esitaksin teile vaid ühe tõendi sellest: Stoiber Group, mis nõustab komisjoni halduskoormaga seotud küsimustes, on selgelt viidanud, et bürokraatia tase põllumajandustootjate puhul on tänu komisjoni lihtsustamismeetmetele märkimisväärselt vähenenud. Tegemist on aga pideva protsessiga – 2010. aastal töö jätkub.

Lisaks veel üldine ühise põllumajanduspoliitika tuleviku analüüsiprotsess. Oleme juba algatanud avaliku arutelu, mis tähendab, et peame kõik koos töötama, et leida tõhusad viisid halduskoorma vähendamiseks, säilitades samal ajal Euroopa Liidu finantshuvide kaitse kõrge taseme ning ka väga tõhusa põllumajanduse. Selle protsessiga seoses tahaksin hoiatada ühe soovi eest ja mainiksin vaid ühte näidet. Mõnikord ei maksaks lihtsustada, kui mõelda, mis võib olla selle tagajärg. Võtkem näiteks jälgitavuse! Viimased aastad on olnud rahulikud: ei ole olnud skandaale ega epideemiapuhanguid ja jälgitavus on olnud siin võtmesõna. Me ei peaks jälgitavusest vaid seetõttu loobuma, et kriise ei ole olnud. Nii et usun, et peame kogu lihtsustamisprotsessis väga ettevaatlikud olema. Me ei tohi unustada mineviku õppetunde ega seda, miks mingi reegel tarvitusele võeti. Nii et komisjon jätkab seda protsessi ja oleme väga tähelepanelikud, et mitte saadud õppetunde unustada.

**Juhataja.** - Arutelu on lõppenud.

Hääletus toimub kahe nädala pärast järgmisel osaistungjärgul Brüsselis.

**Kirjalikud avaldused (kodukorra artikkel 149)**

**Jarosław Kalinowski (PPE), kirjalikult.** – (PL) Uus süsteem peab põhinema objektiivsetel ja õiglastel kriteeriumidel. Selle eesmärgi saavutamiseks on hädavajalik vähendada liikmesriikidevahelisi erinevusi. Kaubaveo, põllumajandusmasinate ja väetiste hindade ja tööjõukulude ülemmäärad on paljudes riikides sarnased. Peamiste otsetoetuste tase peab olema kogu liidus sama või võrreldav, kui tahame, et konkurentsitingimused ühisturul oleksid samad. On tulnud aeg, et ka põllumajanduses hakkaksid kehtima samad põhimõtted, mis teistes majandusvaldkondades. Samuti peaksime mees pidama, et uutel liikmesriikidel on vaja märkimisväärsed vahendeid, et toetada oma põllumajanduse kaasajastamist ja rekonstrueerimist ning jõuda järele nn viieteistkümnele vanale.

**26. Järgmise istungi päevakord (vt protokoll)**

**27. Istungjärgu lõpp**

(Istung lõppes kell 23.00)