

MAANANTAI 19. HUHTIKUUTA 2010

Puhetta johti
puhemies Jerzy BUZEK

(Istunto avattiin klo 17.35.)

1. Istuntokauden uudelleen avaaminen

Puhemies. – (PL) Julistan Euroopan parlamentin keskiviikkona 7. huhtikuuta 2010 keskeytetyn istuntokauden uudelleen avatuksi.

2. Edellisen istunnon pöytäkirjan hyväksyminen: ks. pöytäkirja

3. Suulliset kysymykset ja kirjalliset kannanotot (vastaanotetut asiakirjat): ks. pöytäkirja

4. Vastaanotetut asiakirjat: ks. pöytäkirja

5. Rauenneet kirjalliset kannanotot: ks. pöytäkirja

6. Vetoomukset: ks. pöytäkirja

7. Parlamentin kantojen ja päätöslauselmien johdosta toteutetut toimet: ks. pöytäkirja

8. Rintasyövän torjunta Euroopan unionissa (kirjallinen kannanotto): ks. pöytäkirja

Puhemies. – (PL) Parlamentin jäsenten enemmistö on allekirjoittanut rintasyövän torjuntaa Euroopan unionissa koskevan kirjallisen kannanoton 0071/2009, jonka Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Lívia Járóka ja Lidia Joanna Geringer de Oedenberg ovat jättäneet käsiteltäväksi. Kannanotto toimitetaan näin ollen työjärjestyksen 123 artiklan mukaisesti kannanotossa mainituille tahoille ja julkaistaan yhdessä muiden 24. helmikuuta 2010 pidetyssä täysistunnossa hyväksytyjen tekstien kanssa. Allekirjoittajien nimet merkitään istunnon pöytäkirjaan.

Elizabeth Lynne (ALDE). – (EN) Arvoisa puhemies, haluan vain kiittää kaikkia rintasyöpää koskevan kirjallisen kannanoton nro 71 allekirjoittaneita.

Useimmat teistä tietävät, että rintasyöpä on 35–59-vuotiaiden naisten yleisin kuolinsyy EU:ssa, ja haluamme jäsenvaltioiden perustavan muun muassa kansallisia seuloitaohjelmia ja rintasyöpään erikoistuneita yksiköitä.

Toivon, että allekirjoittamalla tämä kirjallinen kannanotto voidaan auttaa varmistamaan, että EU:n laajuisilla toimilla onnistutaan poistamaan rintasyövän kohtalokkaat seuraukset.

Puhemies. – (PL) Kiitän kollegamme ja kaikkia tämän kannanoton allekirjoittaneita.

9. Parlamentaarin koskemattomuus: ks. pöytäkirja

10. Valiokuntien ja valtuuskuntien kokoonpano: ks. pöytäkirja

11. Valtakirjojen tarkastus: ks. pöytäkirja

12. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannat: ks. pöytäkirja

13. Puhemiehen julkilausumat

Puhemies. – (PL) Ennen kuin aloitamme istunnon, haluan todeta, että ajattelemme tänään viime viikolla Pohjois-Italiassa tapahtuneessa junaonnettomuudessa kuolleiden ja loukkaantuneiden omaisia ja ystäviä ja rukoilemme heidän puolestaan. Kuten kaikki muistamme, tämä junaonnettomuus oli erittäin vakava.

Haluan myös kiittää kaikkia teitä lukuisia parlamentin jäseniä ja työntekijöitä siitä, että järjestitte viime keskiviikkona klo 12.00 Puolan katastrofiin liittyneen muistotilaisuuden ja osallistuitte siihen. Puolan presidentin hautajaiset pidettiin eilen, ja maanpaossa ollut Puolan presidentti haudattiin tänään. Viime keskiviikkona vietimme minuutin hiljaisuuden onnettomuuden uhrien muistoksi.

Haluan vielä kerran kiittää teitä tästä solidaarisuuden osoituksesta.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, haluan lausua puhemiehelle lämpimät kiitokset myötätunnosta, jota hän osoitti viime viikolla kotimaassani, kotiseudullani Bolzano–Etelä-Tirolin autonomisessa maakunnassa tapahtuneen onnettomuuden uhreja kohtaan. Ihmiset ovat kotiseudullani todellakin erittäin järkyttyneitä tästä onnettomuudesta, jossa yhdeksän pääasiassa nuorta ihmistä menetti henkensä ja useita loukkaantui. Onnettomuus on erityisen järkyttävä, koska kyseessä ei ollut vanha juna vaan alueemme paras juna, joka matkusti uudella, vasta muutama vuosi sitten käyttöön otetulla reitillä. Onnettomuus ei myöskään johtunut teknisestä viasta. Se johtui vain ja ainoastaan maanvyörymästä, joita voi tapahtua Alppien kaltaisilla vuoristoalueilla.

Paljon kiitoksia, arvoisa puhemies. Välitän osanottonne uhreille ja kotimaani asukkaille.

(Suosionosoituksia)

Puhemies. – (PL) Haluan kiittää kaikkia tänään paikalla olevia, sillä olemme selvinneet valtavista liikenneongelmista matkustettuamme Strasbourgiiin. Kaikki eivät päässeet paikalle. Puheenjohtajakokouksen ylimääräinen kokous päättyi muutama minuutti sitten. Poliittisten ryhmien puheenjohtajilla on teille erityisiä ehdotuksia, jotka kaikkien poliittisten ryhmien puheenjohtajat ovat hyväksyneet. Niissä ehdotetaan lähinnä, ettei torstaina pidetä täysistuntoa, joten torstaiksi ei ole käsittelyjärjestystä. Torstaina ja perjantaina jäsenet voivat kuitenkin allekirjoittaa läsnäololistan ja työskennellä normaalisti. Meillä ei ole täysistuntoa eikä käsittelyjärjestystä, mutta meidän on tietenkin työskenneltävä, ja torstaina ja perjantaina läsnäololistan allekirjoittavia kohdellaan kuten aina torstaisin ja perjantaisin.

Lisäksi haluan korostaa, ettei tällä viikolla toimiteta äänestyksiä täysistunnossa eikä valiokunnissa, jos valiokuntien kokouksia pidetään. Myös torstaina voidaan pitää valiokuntien kokouksia, mutta niissä ei voida äänestää. Olemme päättäneet näin. Syynä on se, etteivät kaikki jäsenet päässeet paikalle, emmekä voi evätä heiltä oikeutta osallistua tähän istuntojaksoon. Tämä ei siis liity millään tavoin päätösvaltaisuuteen, koska parlamentti luultavasti on päätösvaltainen, vaan siihen, etteivät kaikki päässeet tälle istuntojaksolle. Äänestysten lykkääminen ei ole vakavaa, kun tarkastellaan oikeudellisia velvoitteitamme neuvostoa kohtaan. Äänestykset ovat tärkeitä, joten siirrämme niitä kahdella viikolla ja toimitamme ne toukokuun istuntojaksolla Brysselissä. Tämä on mahdollista ministerineuvoston kanssa tekemäämme työtä sekä sopimuksia ja toisia käsittelyjä ajatellen.

Lisäksi haluan todeta, että paikalla olevien on tärkeää tavata ja keskustella, koska käsittelemme huomenna ylimääräistä asiaa, joka ei ollut etukäteen tiedossamme. Asia, josta keskustelemme huomenna, liittyy Euroopan nykyiseen liikennetilanteeseen ja siitä EU:n kansalaisille aiheutuviin seurauksiin. Huomenna järjestettävässä kahden tunnin pituisessa keskustelussa, johon myös komission puheenjohtaja Barroso osallistuu, pohdimme Euroopan tilannetta, koska liikkuvuus on huonontunut, lentoyhtiöt ovat vaarassa ja työttömyyttä esiintyy paikoissa, joissa sijaitsee suuria lentoasemia ja joissa eurooppalaiset lentoyhtiöt voivat kaatua, jos ne eivät voi palvella matkustajia moneen päivään. Tämä on siksi vakava uhka kaikille EU:n kansalaisille, joten huomenaamalla käytävällä keskustelulla on keskeinen merkitys. Tämän asian käsittelystä ei ollut sovittu aiemmin. Se on aivan uusi aihe, joka lisättiin esityslistalle Euroopan unionin vaikean tilanteen vuoksi, ja meidän on suhtauduttava siihen vakavasti. Kaikista muistakin asioista keskustellaan lukuun ottamatta joitakin torstaiksi suunniteltuja aiheita.

Lisäksi ilmoitan, että vastaanotin 7. huhtikuuta 2010 jäsen Faragen kirjeen. Vapaa ja demokraattinen Eurooppa -ryhmän yhteispuheenjohtaja viittaa kirjeessään työjärjestyksen 6 artiklan 3 kohtaan ja tekee virallisen valituksen Euroopan unionin erioikeuksia ja koskemattomuutta koskevien sääntöjen rikkomisesta. Olen välittänyt jäsen Faragen kirjeessä esitetyn pyynnön asiasta vastaavan valiokunnan käsiteltäväksi.

14. Käsittelyjärjestys

Puhemies. – (PL) Puheenjohtajakokouksen työjärjestyksen 137 artiklan mukaisesti maanantaina 19. huhtikuuta 2010 pitämässään kokouksessa laatima lopullinen esityslistaluonnos on jaettu. Siihen on ehdotettu seuraavia muutoksia:

(Muutosten ensimmäinen osa: ks. edellinen kohta.)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Arvoisa puhemies, haluan käyttää työjärjestyspuheenvuoron ja esittää teille huomautuksen. On mukavaa, että onnittelette meitä tänään paikallaolosta. Tänne tulo oli vaivalloista, mutta se on tehtävämme. Siinä ei ole mitään erityistä. Haluan vain ehdottaa ensi kertaa varten, että helpotatte hieman tätä tehtäväämme toimittamalla meille tietoja nopeammin ja vastaamalla sähköposteihimme, jotta tiedämme, mitä tapahtuu. Silloin ehkä nekin, jotka ovat tänään poissa, pääsisivät paikalle.

(Suosionosoituksia)

Puhemies. – (PL) Hyvä jäsen Leichtfried, en oikein ymmärrä huomautustanne, koska jäsenet ovat reagoineet erittäin myönteisesti. Jatketaan nyt kuitenkin keskustelua.

John Bufton (EFD). – (EN) Arvoisa puhemies, yhdyn edellä puhuneen jäsenen huomautukseen. Tiedämme tietenkin, että lentoliikenteessä on ongelmia – emme ole tyhmiä – mutta en ymmärrä, miksi tämä päätös tehtiin vasta tänä iltana. Saavuimme kaikki tänne tänään, ja istuntosalissa on paljon väkeä ja henkilöstöä. Veronmaksajat maksavat miljoonia puntia siitä, että olemme paikalla, ja päätätte peruuttaa istunnon näin lyhyellä varoitusajalla. Päätöksenne on mielestäni täysin kohtuuton.

Läsnäolijoita on nähdäkseni riittävästi äänestyksiä varten. Tiedämme, että tilanne on vaikea, mutta tämän on tarkoitus olla parlamentti. Olette tehnyt nyt täyskäännöksen ja todennut, ettei äänestyksiä toimiteta. Asioista voidaan keskustella, mikä ei usein tarkoita yhtään mitään, mutta emme voi äänestää.

Yhdistyneen kuningaskunnan veronmaksajat ovat tästä varmasti aivan kauhuissaan. Meillä on Yhdistyneessä kuningaskunnassa julkiseen talouteen liittyviä ongelmia, meillä supistetaan palveluja, järjestetään parlamenttivaalit ja puhutaan säästämisestä, mutta täällä vain tuhlataan rahaa. Nyt on selvästikin aika sulkea tämä paikka.

Puhemies. – (PL) Kiitos huomautuksestanne. Suhtaudun kaikkiin huomautuksiin erittäin vakavasti, mutta haluan todeta teille, että kaikki poliittiset ryhmät ja niiden edustajat ovat hyväksyneet muutokset, jotka aion esittää.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Arvoisa puhemies, äänestysten siirtäminen oli mielestäni järkevää, sillä vaikka meillä on päätösvaltaisuuden tarvittava määrä jäseniä, maantieteellistä jakautumista ei ole riittävästi. Ehdotan kuitenkin, että jäljelle jääneet esityslistan kohdat tiivistetään siten, että saamme koko päivän päätöksen tavallista aiemmin eli jo keskiviikkona iltapäivällä, kuten yleensä torstaisin, emmekä vasta keskiviikolla. Silloin ainakin ne, jotka ovat paikalla, voivat matkustaa kotiin, eikä meidän tarvitse olla täällä enää torstaina.

Puhemies. – (PL) Hyvät parlamentin jäsenet, annan puheenvuoroja käsittelyjärjestyksen vahvistamisen jälkeen.

Charles Tannock (ECR). – (EN) Arvoisa puhemies, tahattomien seurausten lain mukaisesti tämän viikon äänestysten toimittaminen 6. toukokuuta – jolloin Yhdistyneessä kuningaskunnassa järjestetään parlamenttivaalit – tarkoittaa, että monet, elleivät jopa kaikki, Yhdistynyttä kuningaskuntaa edustavat jäsenet kaikista puolueista ja valtuuskunnista ovat silloin poissa, mikä vääristää myös lopputulosta. Eikö äänestykset voitaisi toimittaa torstain 6. toukokuuta sijaan keskiviikkona 5. toukokuuta?

Puhemies. – (EN) Hyvät parlamentin jäsenet, ehdotan, että aloitamme nyt esityslistan käsittelyn. Voitte sen jälkeen esittää vielä kysymyksiä 5. ja 6. toukokuuta pidettävästä istuntojaksosta. Voimme päättää myöhemmin. Sitä ei tarvitse tehdä juuri nyt. Ainoa asia on se, että äänestykset toimitetaan 5. ja 6. toukokuuta. Kaikki päätökset tehdään myöhemmin.

Aloitamme esityslistan käsittelyn. En myönnä nyt enää työjärjestyspuheenvuoroja.

Puhemies. – (PL) Huhtikuun istuntojakson lopullinen esityslistaluonnos on jaettu. Siihen on ehdotettu seuraavia muutoksia (työjärjestyksen 140 artikla):

Maanantai:

Muutoksia ei ole ehdotettu.

Tiistai:

Istunto alkaa klo 9.00 neuvoston ja komission julkilausumilla lentoliikenteen häiriöistä Euroopassa.

Keskustelu päättyy klo 11.00.

Klo 11.00–13.00 keskustelunaiheina ovat puheenjohtaja Barroson julkilausuma komission lainsäädäntö- ja työohjelmasta 2010 sekä komission julkilausuma humanitaarisen avun ja jälleenrakentamisen koordinoinnista Haitissa.

Tiistaina ei toimiteta äänestyksiä.

Keskiviikko:

Muutoksia ei ole ehdotettu.

Keskiviikkona ei toimiteta äänestyksiä.

Torstai:

Torstaina ei pidetä istuntoa.

(Käsittelyjärjestys vahvistettiin.)

15. Minuutin puheenvuorot poliittisesti tärkeistä asioista

Puhemies. – (PL) Esityslistalla on seuraavana minuutin puheenvuorot poliittisesti tärkeistä asioista.

John Bufton (EFD). – (EN) Arvoisa puhemies, kiitos, että myönsitte minulle uudelleen puheenvuoron. Kun otetaan huomioon, mitä täällä on nyt todettu erittäin lyhyellä varoitussajalla, kehotan teitä vielä miettimään äänestämistä 5. ja 6. toukokuuta pidettävällä seuraavalla istuntojaksolla.

Useimmat Yhdistynyt kuningaskuntaa edustavat jäsenet eivät todennäköisesti ole silloin paikalla. Meillä järjestetään parlamenttivaalit 6. toukokuuta. Kaikki maamme edustajat ovat silloin poissa. Aiotte keskustella asioista ilman Yhdistyneen kuningaskunnan edustajia. Kehotan teitä harkitsemaan äänestämistä 4. toukokuuta – aikaistamaan sitä siis parilla päivällä – sillä jos epätte mahdollisuuden osallistua äänestyksiin, epätte Yhdistyneeltä kuningaskunnalta mahdollisuuden vastustaa tai kannattaa toimia...

(Puhemies keskeytti puhujan.)

Puhemies. – (EN) Minäpä vastaan teille. Suhtaudun huomautukseenne erittäin vakavasti. Meillä on kaksi päivää, 5. ja 6. toukokuuta. Päätämme siitä, miten 5. ja 6. toukokuuta toimitettavien äänestysten kanssa menetellään ja miten aiheet jaetaan.

Puhemies. – (PL) Ennen kuin aloitamme, haluan ilmoittaa seuraavasta asiasta. Kuten kaikki tiedämme, työjärjestyksen 150 artiklan nojalla voidaan myöntää minuutin puheenvuoroja. Puheenvuoroa koskevia pyyntöjä esitetään tavallisesti yli kaksinkertainen määrä siihen nähden, kuinka monta pyyntöä voidaan hyväksyä käytettävissä olevan ajan perusteella. Jäsenet, jotka odottivat tilaisuutta puhua mutta eivät saaneet sitä, joutuivat väistämättä pettymään. Muiden epäselvyyksien ja uusien pettymysten välttämiseksi aion noudattaa minuutin puheenvuoroissa vastedes seuraavaa menettelyä. Työjärjestyksen 150 artiklan mukaisesti laaditaan luettelo 30 puhujasta, jotka valitaan selektiivisesti siten, että säilytetään edustuksellinen poliittinen ja maantieteellinen tasapaino. Etusijalle asetetaan jäsenet, jotka eivät ole saaneet käyttää minuutin puheenvuoroa kahden edellisen istuntojakson aikana. Kaikille puheenvuoroa pyytäneille jäsenille ilmoitetaan etukäteen, onko heidät valittu. Puhumaan valittujen jäsenten odotetaan olevan läsnä istuntosalissa, kun on heidän vuoronsa puhua.

Jolanta Emilia Hübner (PPE). – (PL) Arvoisa puhemies, haluan kiinnittää huomion geneettisesti muunnettuihin elintarvikkeisiin. Euroopan komissio valmistelee ehdotusta EU:n lainsäädännön muuttamisesta siten, että jäsenvaltiot voivat aiempaa vapaammin päättää, sallivatko ne geneettisesti muunnetut organismit,

koska voimassa olevan EU:n lainsäädännön nojalla jäsenvaltioissa ei voida kieltää geneettisesti muunnettuja organismeja.

Euroopan komission on tarkoitus pian ehdottaa, että jäsenvaltiot voivat itse päättää geneettisesti muunnettujen kasvien viljelystä. Geneettisesti muunnettujen siementen maahantuontia ja käsittelyä koskevat päätökset on kuitenkin tarkoitus tehdä edelleen EU:n tasolla. Meidän olisi siksi pohdittava, pitäisikö ilman muuntogeenisiä organismeja tuotettuja tuotteita varten ottaa käyttöön erityinen merkintä. Tällaisen merkinnän olisi oltava selkeä ja yleisesti tunnettu, jotta eurooppalaiset kuluttajat tietävät, ettei tuotetta, jota he ovat ostamassa, ole tuotettu eläimistä, joille on syötetty geneettisesti muunnettua rehua. Meidän on näin ollen harkittava erityisen merkinnän käyttöönottoa.

Traian Ungureanu (PPE). – (EN) Arvoisa puhemies, haluan muistuttaa parlamentille, että Moldovan tasavallassa puhkesi vuosi sitten yleinen kapina kommunistien väärinkäytösten vuoksi. Protestien ansiosta valtaan tuli Euroopan yhdentymiseen myönteisesti suhtautuva koalitio, ja vuotta myöhemmin uusi hallitus osoitti eurooppalaisen asenteensa. Moldovan hallitus tarvitsee välitöntä tukea EU:lta, ja EU:n tuki voi auttaa Moldovaa kolmessa asiassa. Sen avulla voidaan antaa pikaista taloudellista apua, poistaa viisumit ja tehdä assosiaatiosopimus.

Minun on otettava tässä yhteydessä esiin myös toimittaja Ernest Vardanianin tapaus. Niin kutsutut Transnistrian viranomaiset pidättivät hänet, pitivät häntä eristettynä ja syyttivät häntä maanpetoksesta. Tämä on vakava ihmisoikeusloukkaus. Pyydän ulkoasioiden korkeaa edustajaa ja EU:n Moldovan-valtuuskunnan puheenjohtajaa toteuttamaan kiireesti toimia, jotta tämä pidätetty toimittaja vapautetaan viipymättä.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Arvoisa puhemies, arvoisa pääsihteeri, arvoisa komission jäsen, minun oli tarkoitus pitää nyt aiemmin laatimani puhe, mutta on tapahtunut joitakin poikkeuksellisia asioita. Tiedämme, etteivät kaikki voi sääolojen vuoksi tavata täällä Strasbourgissa ongelmitta. Tämä on aiheuttanut monille parlamentin jäsenille ja virkamiehille paljon stressiä ja huolta.

Arvoisa puhemies, haluan käyttää tilaisuuden hyväkseni ja kiittää teitä ja Klaus Wellen johtamaa pääsihteeristöä siitä, ettei mitään ole jätetty sattuman varaan ja että olette järjestäneet meille mahdollisimman hyvät työskentelyedellytykset.

Heti ilmailuongelman ensimmäisinä päivinä parlamentti alkoi järjestää kuljetusta Strasbourgiin, ja haluan siksi esittää lämpimät kiitokset myös niiden puolesta, jotka eivät päässeet tänään paikalle. Paljon kiitoksia.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, yritin kiinnittää huomionne jo aiemmin, kun puhuitte minuutin puheenvuoroja koskevista uusista säännöistä. Puolalaisena nimenomaan tiedätte, mitä tarkoittaa, kun ihmiset ja parlamentin jäsenet jaotellaan eri luokkiin. Pyydän kuitenkin, että myös takariviläiset otetaan huomioon työjärjestyspuheenvuoroissa.

Esitän muutaman konkreettisen kysymyksen. Voisitteko ensinnäkin selvittää aiempaa toteamustanne, nimittäin sitä, tarkoitatteko kahdella seuraavalla istuntojaksolla kahta seuraavaa Strasbourgissa pidettävää istuntojaksoa vai lasketteko myös Brysselin istuntojakson mukaan?

Toiseksi, mitä aiotte tehdä, jos – kuten juuri äsken tapahtui – jäsenet eivät ole jostain syystä paikalla, vaikka he ovat pyytäneet puheenvuoroa? Jatketaanko ”catch the eye” -menettelyä kenties vielä muutaman minuutin ajan?

Kolmanneksi, voisitteko tämän uuden – ilman muuta kannatettavan – tehokkaan menettelyn mukaisesti jo heti tänään lukea niiden 30 puhujan nimet, joille aiotte myöntää nyt puheenvuoron?

Puhemies. – (PL) Kiitos huomautuksestanne. Uusia sääntöjä aletaan soveltaa Brysselin istunnossa. Brysselissä pidettävä istuntojakso on ensimmäinen, jossa sovelletaan näitä uusia sääntöjä.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Arvoisa puhemies, Romanian kulkukoiraongelmasta on tullut jälleen ajankohtainen, kun Romaniassa aiottiin poistaa 15. tammikuuta 2008 lähtien voimassa ollut kulkukoirien tappokielto. On ilahduttavaa, ettei Romania toteuttanut näitä suunnitelmia. Ongelmaa ei tosin onnistuta ratkaisemaan myöskään nyt valitulla vaihtoehdolla, nimittäin sijoittamalla koiria suuriin eläinten löytökoteihin. Kastratio-ohjelman täytäntöönpano on ainoa järkevä toimenpide. Romania on kuitenkin kieltäytynyt siitä. Euroopan unionin olisi todellakin vihdoinkin aika tehdä jotain tälle asialle ja kaikille muillekin eläinsuojeluasioille.

Arvoisa puhemies, tämä oli minun minuutin puheenvuoroni. Halusin hyödyntää jäljelle jääneen ajan selittääkseni vielä, mitä halusin aiemmin sanoa.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Arvoisa puhemies, kun bruttokansantuotteen käsitteen luonut Simon Kuznets ymmärsi, miten vaikeaa valtion hyvinvointia on mitata ainoastaan sen kansantulon suuruuden perusteella, en usko hänen kuvitelleen, että kului kolme neljäsovuosisataa, ennen kuin viisi Nobel-palkinnon saajaa voisi laatia ehdotuksia siitä, miten talouden suorituskykyä ja kansantuloa voidaan arvioida täsmällisemmin kuin BKT:n avulla. Tässä makrotaloudellisessa indikaattorissa ei oteta huomioon tuotteiden laatua eikä mitata kestävästä talouskehitystä. Siinä ei oteta huomioon myöskään muita tekijöitä, kuten luontoistaloutta ja harmaata taloutta, kotitaloustyötä sekä vapaaehtoistyötä.

Tämän komitean tekemän työn tulokset on esitetty lyhyesti Stiglitz-raportissa, ja niiden pohjalta on laadittu ehdotus kansallisten tilastotietojärjestelmien parantamisesta, elämänlaadun määrittelyn täsmäntämisestä sekä kestävästä kehityksen sisällyttämisestä taloudellisen ja yhteiskunnallisen kehitysindeksiin laskentaan.

Tässä yhteydessä totean, että koko Euroopan unionissa on mielestäni sovellettava koordinoitua järjestelmää mitattaessa elämänlaatua, talouskasvun ylläpitomahdollisuuksia – ja viimeisenä vaan ei vähäisimpänä – sosiaalisia eroja. Tämä askel tarkoittaisi, että olemme ottaneet opiksemme taantumasta, jolla on meihin niin suuri vaikutus.

Puhetta johti

varapuhemies **Silvana KOCH-MEHRIN**

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Arvoisa puhemies, viime viikolla eräs tuomioistuin totesi, että täällä muutama viikko sitten mainitsemani baskinkielisen *Egunkaria*-sanomalehden sulkeminen oli perusteeton, laiton ja mielivaltainen teko.

Kyseisessä tuomiossa todetaan, ettei Espanjan perustuslaissa eikä rikoslaissa sallita sanomalehden sulkemista ja että koko syyte perustui siihen, että baskikulttuurin puolustaminen tarkoittaa yhteistyötä ETAn kanssa, mikä on aivan järjetön väite. Tuomiossa todetaan, että syytetyt henkilöt ovat täysin syyttömiä, etteivät he ole ETAn jäseniä ja ettei kyseinen sanomalehti ole rahoittanut ETAa eikä ETA sitä. Tuomion mukaan pidätettyjä pidettiin eristettynä, eikä oikeudellinen valvonta ollut riittävää, minkä vuoksi huonoa kohtelua ja kidutusta koskevat vankien väitteet ovat uskottavia.

Esitän siksi kaksi pyyntöä. Haluan meidän ottavan huomioon, että kansankiihotus, tunteiden manipulointi ja poikkeuslainsäädäntö vaikuttavat demokratiaan ja että Espanjan päätiedotusvälineet ja -puolueet moittivat kaikkia meitä, jotka vastustimme tätä ETAn kanssa tehtävään yhteistyöhön liittyvää epäoikeudenmukaisuutta. Lisäksi haluan meidän tekemän yhteistyötä sen varmistamiseksi, että näitä uhreja kohdellaan oikeudenmukaisesti ja että tämä asia saatetaan asianmukaisesti päätökseen.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Arvoisa puhemies, viime helmikuussa Euroopan parlamentille esiteltiin Reuterin ja Trautmannin laatima Euroopan komission raportti laittomien huumeiden maailmanlaajuisista markkinoista vuodesta 1998 alkaen. Tämä raportti on arvokas tietokanta, ja sen päätelmät vahvistavat tietyt tähän mennessä tehdyt arvioinnit Euroopan unionin ja koko maailman huume politiikan tehottomuudesta.

Keskeinen päätelmä on se, ettei nykyisillä toimilla ole saavutettu politiikan päätavoitetta eli onnistuttu vähentämään laittomien aineiden kysyntää ja toimitusta ja että nämä toimet ovat keskeinen tekijä yksittäisille käyttäjille, heidän ympäristölleen, taloudelle ja yhteiskunnalle aiheutuvan vahingon lisääntymisessä.

Euroopan parlamentti hyväksyi vuonna 2004 joukon suosituksia, kuten Catanian mietinnön. Pyydämme siksi, että tätä asiaa käsitellään uudelleen laajemmassa yhteydessä, jotta käyttäjille ei aiheudu haittaa.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Arvoisa puhemies, kotimaatani on kohdannut suuri tragedia. Presidentti, keskuspankin johtaja ja useampi puolustusvoimien johtohenkilö ovat saaneet surmansa. Presidentti ja hänen vaimonsa haudattiin eilen. Haluan kiittää solidaarisuuden osoituksista, joita olemme saaneet hyvin monilta Euroopan unionin jäsenvaltioilta. EU:n yhteisvastuun käsite on osoittanut toimivuutensa, ja tämä on meille puolalaisille erittäin tärkeää. Tšekin, Slovakian, Unkarin, Saksan, Liettuan, Latvian, Romanian ja Slovenian presidentit sekä Viron pääministeri osallistuivat hautajaisiin. On valitettavaa, ettei neuvoston ja komission puheenjohtajat olleet paikalla. He eivät päässeet paikalle, mutta esimerkiksi Azerbaidžanin, Armenian ja Georgian pääministerit pääsivät, vaikka heillä oli pitempi matka. Haluan kiittää kaikkia paikalla olleita solidaarisuuden osoituksista.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, haluaisin esittää minuutin puheenvuoron aikana joitakin Serbiasta koskevia huomautuksia. Serbian pyrkimykset liittyä EU:hun näyttävät tuovan Serbiassa tuulta purjeisiin. Se esitti joka tapauksessa hiljattain virallisen anteeksipyyntönsä Srebrenican kansanmurhasta. Samaa ei todellakaan voida sanoa kiistelystä ehdokasmaasta Turkista, jota uhataan seuraamuksilla, jos Armenian kansanmurhasta pelkästään keskustellaan.

Kööpenhaminan kriteerejä tulkitaan mielestäni mielivaltaisesti, jos Serbian hallitusta syytetään siitä, ettei se tee yhteistyötä Haagin sotarikostuomioistuimen kanssa, mutta Turkin hallituksen ihmisoikeusloukkauksia pidetään vähäpätöisinä.

Ei ole kuitenkaan mitään uutta, että Euroopan unioni soveltaa kahdenlaisia sääntöjä. Bosniassa useita etnisiä ryhmiä ajetaan yhteen monikulttuuriseen valtioon, kun taas Kosovossa etnisellä ryhmällä on yhtäkkiä oikeus irrottautua olemassa olevasta valtiosta.

Toisin kuin Turkki, Serbia on historiallisesti, henkisesti ja kulttuurisesti osa Eurooppaa ja keskeinen valtio Balkanin turvallisuuden kannalta. Emme tietenkään saa toistaa virheitä, jotka tehtiin Bulgarian ja Romanian hätäisen liittymisen yhteydessä. Kaikki liittymiskriteerit on ehdottomasti täytettävä, mutta Serbia on eurooppalainen valtio, jonka olisi liitettävä Euroopan unioniin.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Arvoisa puhemies, Kreikassa äskettäin tapahtunut merkittävän terroristiryhmän hajottaminen muistuttaa meitä siitä, että väkivallalla ja demokraattisiin toimielimiin kohdistuvalla uhalla ei ole rajoja ja että ne koskevat kaikkia.

On tärkeää muistaa, että nykyinen talouskriisi ja sen kansalaisissa synnyttämä pessimismi aiheuttavat aggressioita ja väkivaltaa. Kaikki ovat yhtä mieltä siitä, ettei väkivalta ole hyväksyttävää missään muodossa riippumatta siitä, mistä se on peräisin. Meidän on kuitenkin myönnettävä ja korostettava aiempaa enemmän, että ennaltaehkäisy on jälkihoitoa tärkeämpää. Meidän on siksi asetettava SWIFT-sopimukseen, matkustajarekisteriin (PNR) sekä Europolin ja Eurojustin vahvistamiseen liittyvät asiat korkeammalle sijalle asialistalla.

Meidän on tärkeää myös korjata väkivaltaa aiheuttavat pysyvät sosiaaliset epäkohdat. Meidän on torjuttava köyhyyttä ja työttömyyttä. Toimettomuuteen ei ole enää varaa. Edellisellä kerralla, kun Euroopan johtajat välttelivät vaikeiden taloudellisten aikojen sosiaalisia haasteita, maanosamme vajosi vihan ja totalitarismin syövereihin.

Jens Geier (S&D). – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, haluan kiinnittää Euroopan komission ja parlamentin huomion raaka-aineiden hintojen huolestuttavaan kehitykseen. Duisburg, jossa sijaitsee Euroopan suurin terästehdas, kuuluu vaalipiiriini. Siellä ja muissa EU:ssa sijaitsevilla teräksen tuotantopaikoissa työntekijät ovat erittäin huolissaan työpaikoistaan, koska kolme suurta rautamalmin toimittajaa pakottaa terästeollisuuden nostamaan hintoja 100 prosenttia. Malmin hinta on tarkoitus määrittää vastedes Lontoon metallipörssissä sen sijaan, että hintojen vakaus taattaisiin pitkäaikaisilla toimitussopimuksilla, kuten tähän asti on tehty. Työntekijät ja heidän ammattiliittonsa pelkäävät, että perusmateriaaleihin kuuluvan teräksen hinnat nousevat valtavasti. Tämä tapahtuu kaiken lisäksi juuri nyt, kun kaikki säästämähdollisuudet kustannusten pienentämistä koskevien ohjelmien ja henkilöstön vähentämisen avulla on jo käytetty etenkin terästeollisuuden tuoreimpien rakennemuutosten jälkeen. Kiinnittääkseen huomion tähän tilanteeseen yritysneuvostot ja Saksan metalliteollisuustyöntekijöiden liitto ovat esittäneet Duisburgin puolesta vetoomuksen liittokansleri Merkelille ja puheenjohtaja Barrosolle. Pyydän komissiota noudattamaan tätä vetoomusta.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – (EN) Arvoisa puhemies, vakuutusasiat aiheuttavat sekaannusta matkustajille, joiden lomasuunnitelmat ovat kariutuneet vulkaanisen tuhkan vuoksi.

Lentoyhtiöt palauttavat lipun hinnan tai varaavat uusia lentoja lentomatkustajien oikeuksia koskevan direktiivin mukaisesti, mutta monet matkustajat joutuvat maksamaan hotellihuoneista ja auton vuokrauksesta sekä mahdollisesti vaihtoehtoisista lentojärjestelyistä. Jotkin matkavakuutuksen antajat oletettavasti korvaavat nämä tappiot.

Jotkin vakuutusyhtiöt väittävät, että tämä on Jumalan aikaansaannosta. Kehotan niitä kuitenkin suhtautumaan asiaan käytännöllisesti ja järkevästi. Pyydän niitä myös harkitsemaan uudelleen tätä päätöstä ja ottamaan huomioon, että lentoasemilla eri puolilla maailmaa on lukuisia vaalipiirini asukkaita ja myös monien muiden jäsenten vaalipiirin asukkaita, jotka joutuvat maksamaan tästä, vaikka heillä ole siihen varaa.

Pakettimatkadirektiivillä ollaan käsittääkseni tarkistamassa, ja se on tehtävä kiireesti.

Lopuksi totean, että kyseisessä matkadirektiivissä on tärkeää varmistaa, että tämänkaltaisiin tilanteisiin sovelletaan tiettyjä vakiosääntöjä. Pyydän jo tässä vaiheessa komissiota tarkastelemaan tätä asiaa.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, haluan tässä EU:n toimielinten demokraattisessa ytimessä kuvailla lyhyesti, miten Euroopan unionin toimet ovat viime kädessä vaikuttaneet yhteisöihin, alueisiin ja yksilöihin.

Meidän on mielestäni päätettävä, edustammeko globaalia, yleismaailmallista näkemystä vai suojelemmeko sen sijaan yksilöjen osallistumista ja identiteettiä. Jälkimmäinen on nähdäkseni parempi vaihtoehto. Se on laaja-alainen näkemys, jossa myös tietyistä ammattialoista ja perinteistä peräisin olevilla erityisillä mittasuhteilla on paikkansa ja arvonsa.

Tarkastellaanpa esimerkiksi vuoden 2006 palveludirektiivin, niin kutsutun Bolkesteinin direktiivin, vaikutuksia Italian rantalomakohteisiin. Meidän ei mielestäni pidä uhrata paikallisyhteisöissä aina vallinnutta vieraanvaraisuuskulttuuria ja -perinnettä väitetyin tehokkaamman maailmanlaajuisen järjestelmän vuoksi.

Taloudelliselta kannalta pienet yritykset ovat nähdäkseni kaikkein selkein osoitus paikallisyhteisöjen kulttuuri-identiteetistä ja siitä, että pienten yritysten toimintaedellytykset on siksi aina turvattava.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, nykyään ei ole helppoa olla intohimoinen Eurooppa-hankkeen kannattaja. Haluan mainita tänään Eurostatiin liittyvän ongelman. On käynyt ilmi, että Eurostat tiesi Kreikan todellisen tilanteen huomattavasti paremmin kuin yleisesti luullaan. On olemassa vain osittain julkaistuja raportteja, joissa paljastettiin petoksia jo vuonna 2002, ja tietenkin vuonna 2008 laadittu suuri raportti. On kuitenkin täysin epäselvää, mihin nämä raportit päättyvät, mitä vaikutuksia niillä on ja kuka voidaan asettaa vastuuseen niistä – tässä tapauksessa siitä, ettei niiden perusteella toteutettu toimia.

Haluan siksi tässä yhteydessä ehdottaa, että teemme Eurostatin kanssa rakentavaa yhteistyötä muulloinkin kuin skandaalitapauksissa, joita Eurostatissa on tietenkin viime aikoina ollut. Ehdotan näin ollen, että komissio ryhtyy tässä asiassa toimiin, varmistaa Eurostatin riippumattomuuden ja toimittaa kansalaisille tiedot, joita tarvitsemme kiireesti demokratian perinpohjaiseen muuttamiseen.

Maria da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Nyt on tapahtunut luonnonkatastrofi, jolla on arvaamattomia seurauksia. Tieteen avulla voimme laskea varsin tarkasti ilmakehässä olevien hiukkasten vaikutuksen ilma-alusten moottoreihin ja avioniikkajärjestelmiin. Tieteen avulla voidaan laskea melko täsmällisesti myös se, miten tällaiset hiukkaset liikkuvat ilmakehässä. EU:n liikenneministerit päättävät tänään pidettävässä kokouksessa, miten lentoliikenteen tilanteen kanssa menetellään. Tässä kokouksessa tehtävien päätelmien olisi perustuttava tutkimustietoihin ja ennalta varautumisen periaatteeseen. Talous ei saa olla ihmisten turvallisuutta tärkeämpää. Euroopassa on vastedeskin puolustettava turvallisuutta ja elämänlaatua. Odotamme kuitenkin, että nyt tehdään nopeasti maa- ja merireitteihin perustuvia vaihtoehtoisia liikennejärjestelmiä koskevia käytännönläheisiä ratkaisuja.

Viime vuoden aikana on tapahtunut useita kriisejä, luonnonkatastrofeja ja epidemioita. Kaiken tämän perusteella...

(Puhemies keskeytti puhujan.)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Arvoisa puhemies, kolmannen postidirektiivin on tarkoitus tulla voimaan tämän vuoden lopussa, jolloin kyseisten markkinoiden sääntely puretaan kokonaan. Talous- ja finanssikriisin vaikutukset tiedetään hyvin myös postimarkkinoilla.

Kriisin vaikutukset ovat moninkertaistuneet sen jälkeen, kun edellä mainittu direktiivi pantiin täytäntöön jäsenvaltioissa, joissa postimarkkinoiden sääntely on purettu kokonaan. Tällä alalla on tapahtunut keskimääräistä enemmän irtisanomisia, ja myös jäljelle jääneiden työntekijöiden tulot ovat pienentyneet keskimääräistä enemmän. Myös tapahtumien määrä on vähentynyt, ja postimaksut ovat kallistuneet puhumattakaan siitä, että vaikeasti saavutettavilla paikoilla ja alueilla asuvilta kansalaisilta on riistetty viestintävälineen ja yleispalvelun käyttömahdollisuus.

Tämän direktiivin täytäntöönpanon sosiaalisia seurauksia on mielestäni arvioitava. Velvollisuutenamme on estää sosiaalinen polkumyynti. Kehotan asiasta vastaavia EU:n toimielimiä tarkastelemaan sitä vaihtoehtoa, että direktiivin täytäntöönpanolle suunniteltuja määräaikoja jatketaan vähintään kahdella vuodella ja että jäsenvaltioille asetettavat määräajat poikkeavat hieman toisistaan.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Haluan puhua teille tänään toimittaja Ernest Vardanianin äärimmäisen arkaluonteisesta tilanteesta. Igor Smirnovin hallinto pidätti hänet itsenäiseksi julistautuneessa Transnistrian tasavallassa.

Ernest Vardaniania syytetään maanpetoksesta ja vakoilusta, mikä on järjetöntä ja aivan naurettavaa. Kyseistä toimittajaa ei ole suostuttu vapauttamaan takuita vastaan, ja häntä pidetään aivan kauhistuttavissa oloissa. Haluan todeta, että Tiraspolin viranomaiset pelottelevat tällä toiminnalla Moldovan hallitusta nyt, kun viime vuoden vaalien jälkeen toimintansa aloittanut uusi hallitus haluaisi lähentyä Euroopan unionia ja ratkaista Transnistrian konfliktin.

Pyydän, että toimittaja Ernest Vardanian vapautetaan heti ilman ehtoja, ja kehotan itsenäiseksi julistautuneen Transnistrian tasavallan viranomaisia lähentymään Moldovan hallitusta, jotta konflikti saadaan ratkaistua.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Kaikkein köyhimvät kärsivät talous- ja finanssikriisistä eniten. Jotta heidän tarpeisiinsa voitaisiin vastata, Euroopan unioni on julistanut vuoden 2010 köyhyden ja sosiaalisen syrjäytymisen torjunnan eurooppalaiseksi teemavuodeksi. Arvioiden mukaan 40 miljoonaa eurooppalaista elää köyhydessä ja köyhyys uhkaa lähes 40:tä miljoonaa eurooppalaista. Erityisen valitettavaa on se, että neljännes tästä määrästä eli 20 miljoonaa on lapsia. Heidän ongelmanaan eivät ole ainoastaan ruoan, terveydenhoidon ja vaatteiden puute vaan ennen kaikkea se, ettei heillä ole mitään mahdollisuuksia kohentaa tilannettaan ja päästä köyhydestä. Korkean koulutustason tarjoaminen on tärkein teko, jolla voidaan edistää tämän traagisen tilanteen muuttumista. Tämä tarve näkyy selkeimmin pienissä kaupungeissa ja maaseutualueilla, jotka sijaitsevat kaukana korkeakoulukeskuksista. Näin ollen muutoksen aikaansaaminen edellyttää nähdäkseni köyhistä oloista tulevien lasten apurahaohjelmien lisäämistä.

Derek Vaughan (S&D). – (EN) Arvoisa puhemies, kannatan sitä, että huomenna keskustellaan lentoliikenteen kriisistä, koska meidän on muistettava, ettei se vaikuta ainoastaan Euroopan parlamenttiin vaan myös ihmisiin ja yrityksiin eri puolilla Eurooppaa. Tämä tapahtuu aikana, jona Eurooppa tai ainakin valtaosa siitä on elpymässä syvästä lamasta. Yhdistynyt kuningaskunta, kuten monet muutkin valtiot – mutta eivät kaikki – on elpymässä tästä taantumasta, mikä johtuu siitä, että hallitus on toteuttanut toimia, kun markkinat epäonnistuivat, eikä ole jäänyt vain sivusta katsojaksi, kuten jotkut haluisivat meidän tekevän.

Yhdistyneestä kuningaskunnasta saadaan muutaman seuraavan viikon aikana useita taloutta koskevia lukuja, joista monet ovat uskoakseni positiivisia. Tämä johtuu siitä, että hallitus on toteuttanut toimia. Myös EU:n toimielinten on mielestäni tärkeää toteuttaa toimia vaikeina taloudellisina aikoina. Kaikkien EU:n toimielinten olisi tulevaisuudessa varmistettava, että talousarvioidemme tavoitteena on auttaa ihmisiä ja yrityksiä selviytymään taloudellisesti vaikeista ajoista sekä suunnittelemaan elpymistä.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Asia, jonka otan tänään esiin täysistunnossa, on eri jäsenvaltioiden talousarvion tilanne. Teen sen nyt, kun vakaus- ja kasvuohjelmien esittämiselle asetettu määräaika on päättynyt. Nämä ohjelmat ennakoivat eri jäsenvaltioiden keskipitkän ja pitkän aikavälin tilanteita. Kotimaani Portugalin tapauksessa komissio on huomauttanut, että esitetty ohjelma on riskialtis. Tämä on markkinoiden kannalta huolestuttava merkki, mutta pohjimmiltaan merkki siitä, että siinä tarkasteltiin vakautta ja julkisen talouden terveyttä, vaikka on tärkeää tarkastella myös kasvua. Myöskään kotimaani toimittamat tiedot eivät ole tyydyttäviä, eikä esimerkiksi menettelyjen yksinkertaistamiseen yritysten kannalta ja verojen kilpailukykyä koskevaan tilanteeseen valitettavasti kiinnitetä edelleenkaan huomiota.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – (EN) Arvoisa puhemies, tämä liittyy itse asiassa jo toiseksi edelliseen puheeseen, mutta haluan kysyä EU:n toimia kannattaneelta jäseneltä, miten EU:n pitäisi hänen mielestään toimia vulkaanisen tuhkan yhteydessä.

Puhemies. – (DE) Sinistä korttia käyttämällä esitettävät välikysymykset eivät ole sallittuja minuutin puheenvuorojen aikana. Tämä ei näin ollen ollut työjärjestyspuheenvuoro. Kolleganne voi ehkä vastata kysymykseenne henkilökohtaisesti, mutta ei ainakaan täysistunnon keskustelussa.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Arvoisa puhemies, olisin halunnut teidän säilyttävän miesten ja naisten välisen tasapainon puheenvuoroja jakaessanne. Annoitte puheenvuoron miehelle viidesti peräkkäin.

Puhemies. – (DE) Paljon kiitoksia. Kuten voitte kuvitella, sukupuolten tasa-arvoa ja moninaisuutta käsittelevän korkean tason ryhmän puheenjohtajana pidän tasa-arvoa erittäin tärkeänä. Meillä on puhujaluettelo, josta pyrittiin tekemään tasapainoinen. Se, kuka saa puheenvuoron keskustelussa, riippuu tietenkin myös siitä, kuka on tosiasiallisesti paikalla.

Kohdan käsittely on päättynyt.

16. Säädösvallan siirtovaltuus (keskustelu)

Puhemies. - (DE) Esityslistalla on seuraavana Szájerin oikeudellisten asioiden valiokunnan puolesta laatima mietintö säädösvallan siirtovaltuudesta (KOM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, esittelijä. – (HU) Arvoisa puhemies, arvoisa varapuheenjohtaja Šefčovič, monet puhujat aloittavat parlamentissa pitämänsä puheen toteamalla, että heidän asiansa on tärkeä, erittäin tärkeä tai jopa kaikkein tärkeimpiä. Minäkin haluan todeta niin, mutta huomattavasti suuremmalla syyllä kuin monet muut, koska asia, josta nyt keskustelemme, eli parlamentin valtuus siirtää säädösvalta komissiolle, on ehkä kaikkein tärkein mutta usein huomiotta jätetty Lissabonin sopimukseen perustuva uudistus.

Lissabonin sopimusta arvostelleet puhuivat demokratiavajeesta. Hyvät kollegat, haluan todeta, että tämä muutos eli parlamentin säädösvallan siirtovaltuuden takaaminen on tärkeimpiä parlamentin toimivallan laajennuksia. Tämä tarkoittaa, että kansalaisten suoraan valitsemat edustajat voivat vastedes parlamentissa ja lainsäädäntövaltuuksiensa nojalla valvoa Euroopan komission soveltamispäätöksiä ja estää ne vetollaan. Toisin sanoen tämä usein parlamentin toimivallan laajentumisen yhteydessä mainittu Lissabonin sopimuksen osatekijä, nimittäin se, että yhteispäätösmenettelyt ovat lisääntyneet merkittävästi ja että alat, joihin parlamentti voi osallistua, ovat laajentuneet, on parlamentin säädösvallan siirtovaltuuden ohella paitsi määrällinen myös merkittävä laadullinen laajentuminen. Vuosia kestäneen ja Euroopan parlamentin jäsenten edelleen käymän pitkän taistelun ja kamppailun tuloksena meille on siis taattu, että Euroopan parlamentilla on tästä lähtien oikeus valvoa komission tekemiä päätöksiä, jotka eivät kuulu parlamentin toimivaltaan mutta jotka hyväksytään siirretyn säädösvallan nojalla. Monet voivat tietenkin sanoa, että tällainen valvonta oli oikeastaan jo olemassa. Se on tavallaan totta, mutta valvonnan määräajat ja otot sekä lainsäädäntöön liittyvä toimielinten välinen yhteistyö, johon tämä valvonta perustui, eivät mahdollistaneet tehokasta valvontaa. Haluan kiinnittää huomiota myös siihen, että tämä uusi mahdollisuus eli Lissabonin sopimuksen 290 artikla muuttaa tulevana vuosina myös parlamentin työn etenkin, jos me parlamentin jäsenet suhtaudumme näihin valtuuksiin vakavasti ja voimme tosiasiallisesti tehdä näitä asioita koskevia päätöksiä.

Meidän on todettava seuraavat asiat, jotta myös ulkopuolinen maailma ja muut kuin tämän alan asiantuntijat ymmärtävät, mistä tässä kaikessa on kyse. Tämä on nimittäin teknisesti erittäin monimutkainen asia, joka kuitenkin koskee demokraattista toimielintä ja jonka avulla on tarkoitus poistaa EU:n niin kutsuttu demokratiavaje. Tämä tarkoittaa, etteivät parlamentti ja neuvosto – Euroopan unionin kaksi lainsäädäntövallan käyttäjää – voi itse käsitellä jokaista yksityiskohtaa. Parlamentti pitää istunnon joka kuukausi, ja toisinaan, kuten nyt, on tilanteita, jolloin pidetään istunto, mutta ei voida äänestää, vaikka parlamentin on valvottava asioita, joita neuvosto tai komissio käsittelee siirretyn säädösvallan nojalla. Tästä lähtien tämä on mahdollista.

Pyrin tekemään mietinnössäni selväksi, että parlamentti pitää kiinni näistä oikeuksista. Emme hyväksy mitään lisävelvoitetta, josta ei määrätä perussopimuksessa. Emme hyväksy sitä, koska haluamme käyttää oikeuksiamme täysimääräisesti, ja uskon, että demokratia lisääntyy EU:ssa tämän ansiosta. Tämä tietenkin edellyttää, että teemme tiivistä yhteistyötä komission ja neuvoston kanssa, mutta emme saa unohtaa, että toimivalta on nyt lainsäätäjillä eli parlamentilla ja neuvostolla. Haluan kiittää kaikkia kollegojani yhteistyöstä tässä monimutkaisessa asiassa ja toivon, että parlamentti käyttää tulevaisuudessa uusia toimivaltuuksiaan täysimääräisesti.

Maroš Šefčovič, komission varapuheenjohtaja. – (EN) Arvoisa puhemies, haluan aluksi kiittää esittelijä Szájeria erittäin laadukkaasta mietinnöstä, koska arvostamme komissiossa erittäin paljon sitä, että parlamentti on todennut tukevansa delegoituja säädöksiä koskevaa horisontaalista lähestymistapaa.

Lainsäätäjä voi tietenkin täysin vapaasti säännellä kaikkia delegoituihin säädöksiin liittyviä kysymyksiä kussakin perussäädöksessä, mutta pristaloitumisen välttämiseksi tarvitaan joitakin suuntaviivoja.

Tämä oli komission jo joulukuussa antaman tiedonannon tarkoituksena, jotta lainsäätäjä tietää, mikä olisi suositeltava menettelytapa sen varmistamiseksi, että tulevaa lainsäädäntöä koskeva lähestymistapa on hyvä ja käytännöllinen.

Haluan korostaa, että komissio kannattaa voimakkaasti ajatusta delegoituja säädöksiä koskevasta yhteistyöstä tai jopa kolmen toimielimen välisestä sopimuksesta, koska se tuo tarvittavan järjestyksen lainsäädännön valmisteluun.

Mitä tulee varsinaiseen asiasisältöön, voin vain toistaa, että komissio kannattaa mietintöä erittäin voimakkaasti. Olemme ehkä eri mieltä joistakin erityisistä kysymyksistä, mutta tavoitteemme ovat samat. Haluamme täsmällisyyttä, tehokkuutta, avoimuutta sekä vallan selkeän ja oikeudenmukaisen tasapainon.

Jos saan hieman täsmentää, esitän muutaman lyhyen huomautuksen tietyistä mietinnön osista.

Erityisesti 290 artiklan 2 kohtaan sisältyvistä rajoituksista totean, että meillä on hieman erilaiset käsitykset lainsäätäjän keinoista valvoa delegoituja säädöksiä, mutta emme halua mitään oikeudellista kiistaa, koska mielestämme on erittäin tärkeää etsiä erityislainsäädäntöä koskevia käytännöllisiä ratkaisuja.

Säädösvalvan siirron keston yhteydessä kannatamme ja tuemme erittäin voimakkaasti mietinnössä ehdotettua automaattista uusintaa, koska se on nähdäksemme erittäin hyödyllinen menetelmä. Lisäksi voimme todeta, että useisiin lainsäädäntöasiakirjoihin on jo sisällytetty joitakin tämentyyppejä ratkaisuja.

Esitän toisen konkreettisen huomautuksen vastustusoikeuden kestoista. Sanoisin, että meillä on tässäkin asiassa yhteinen sävel, koska olemme esittelijän kanssa pitkälti samaa mieltä siitä, että vastustamisen määräajan olisi oltava kaksi kuukautta siten, että sitä voidaan jatkaa vielä kahdella kuukaudella. Määräaika voitaisiin määrittää kolmen toimielimemme välisessä yhteistyössä, jota toivottavasti teemme tulevaisuudessa. Meillä on nähdäkseni ollut jo kymmenisen myönteistä esimerkkiä tämän käytännön soveltamisesta nykyisessä lainsäädäntötyössä.

Kiireellisestä menettelystä totean, että meillä on ollut jo joitakin selkeitä esimerkkejä siitä, että muun muassa elintarvikkeiden tai lelujen turvallisuuteen liittyvissä asioissa tarvitaan toisinaan hyvin kiireellistä menettelyä. Meidän on siksi mielestämme keksittävä jotain vielä kiireellisempää kuin esittelijän ehdottama varhaisessa vaiheessa tapahtuva hyväksyminen.

Lopuksi haluan todeta mukauttamisesta, joka on erittäin tärkeää parlamentille, että kannatamme senkin yhteydessä käytännönläheistä lähestymistapaa, koska parlamentti on yhdessä komission kanssa tehnyt jo paljon työtä mukauttaessaan 250 perussäädöstä käytännönläheistä lähestymistapaa soveltaen.

Painopisteeksi olisi nyt nähdäksemme asetettava alat, joita ei ole mukautettu valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn ennen Lissabonin sopimuksen voimaantuloa. Meidän on mielestäni keskityttävä niihin. Työmäärä on valtava, mutta olemme jo pohtimassa, miten voisimme menetellä mahdollisimman käytännönläheisesti ja joustavasti.

Jutta Haug, ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan lausunnon valmistelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, Euroopan parlamentti on odottanut kauan tätä hetkeä, nimittäin sitä, että se saa neuvoston kanssa tasavertaisen aseman delegoitujen säädösten valvonnassa. Selvitän hieman tätä asiaa. Vuonna 2008 oli 6 000 delegoitua säädöstä eli valtava kasa säännöksiä, jotka komissio muutti eräänlaiseksi sekundaarilainsäädännöksi vanhaa komitologiamenettelyä noudattaen. Parlamentilla oli hyvin vähän oikeuksia tässä prosessissa. Meille ilmoitettiin asioista, mutta emme toimineet yhteislainsäätäjinä. Tähän on nyt tullut muutos Lissabonin sopimuksen perusteella.

Olemme delegoitujen säädösten valvonnassa tasavertaisessa asemassa neuvoston kanssa ja haluamme myös käyttää tätä asemaamme täysimääräisesti. Arvoisa komission jäsen, tämä tarkoittaa, että kun kannatatte kiireellistä menettelyä, meille on toimitettava tietoja mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Haluamme, että saamme tietoja yhtä varhaisessa vaiheessa kuin neuvosto.

Carlos Coelho, PPE-ryhmän puolesta. – (PT) Mielestäni on reilua aluksi onnitella esittelijä Szájeria erinomaisesta mietinnöstä, jonka hän on esitellyt meille. Kuten on perustellusti todettu, Lissabonin sopimuksessa vahvistetaan Euroopan parlamentin toimivaltaa ja otetaan käyttöön määräyksiä, joilla lisätään demokraattista valvontaa. Parlamenttia on siksi mielestäni onniteltava kahdesta asiasta: äsken mainitsemani Szájerin loistavan mietinnön lisäksi myös siitä, että uusilla määräyksillä poistetaan vanha komitologiamenettely, jota olemme parlamentissa niin usein arvostelleet.

Meillä on nyt Lissabonin sopimuksen 290 artikla, ja olen pannut merkille, että Szájerin mietinnössä ehdotetaan joitakin työskentelytapoja, joilla taataan parlamentin oikeudet. Tämän uuden määräyksen ansiosta parlamentti voi keskittyä keskeisiin säädöksiin ja antaa komissiolle liikkumavaraa, jotta se voi täydentää muita kuin keskeisiä säädöksiä lainsäätäjän säätämässä rajoissa. Kuten jäsen Leinen aivan oikein totesi, olemme nyt neuvoston kanssa tasavertaisia, joten parlamentti ei ole enää yhtään huonommassa asemassa.

Arvoisa puhemies, haluan ottaa esiin joitakin Szájerin mietintöön sisältyviä näkökohtia, joita pidän erityisen tärkeinä. Ensimmäinen niistä on ehdotus, että vastustamme kaikkia ehtoja, joissa lainsäätäjälle asetetaan

lisävelvoitteita, jotka menevät 290 artiklassa mainittujen velvoitteiden edelle. Toiseksi komission on varmistettava, että parlamentille toimitetaan varhain ja jatkuvasti tietoja ja tarvittavia asiakirjoja. Kolmanneksi totean, että tarkastelujaksot on aloitettava vasta sitten, kun kaikki kieliversiot – todellakin kaikki kieliversiot – on toimitettu. Viimeinen asia on se, että parlamentin loma-ajat on otettava huomioon.

Eva Lichtenberger, Verts/ALE-ryhmän puolesta. – (DE) Arvoisa puhemies, Szájerin mietintöön on koottu todellakin erittäin hyvin nämä usein aliarvioidut rakenteelliset seikat, jotka liittyvät kolmen toimielimen suhteisiin. Olemme tehneet erittäin rakentavaa yhteistyötä, josta haluan kiittää lämpimästi.

Olemme luoneet Lissabonin sopimuksen kautta uusia suhteita, joita ei saa heikentää takaoven kautta. Tämä on oikeastaan keskeinen asia tässä yhteydessä. Tavoitteena oli saattaa Euroopan parlamentti neuvoston kanssa tasavertaiseen asemaan myös delegoiduissa säädöksissä sekä varmistaa, että tämä voidaan toteuttaa ja myös taata sovellettavan menettelyn aikana.

Mielestämme on siksi erityisen tärkeää luoda asianmukaiset edellytykset esimerkiksi siten, että saamme asiakirjat ajoissa, jotta voimme tehdä tarvittavat päätökset, ja etteivät tietyt menettelyt perustu yhteistyöhön vaan sitoviin sopimuksiin, joihin poliittinen mielivalta ja päivittäiset poliittiset asialistat eivät vaikuta.

Tätä varten tarvitaan tiukat, järkevät säännöt, joilla parlamentin oikeuksia voidaan suojella käytännössä eikä panna merkille vain teoriassa. Kiitän esittelijä Szájeria. Yhteistyö oli erinomaista, ja toivon, että voimme sen avulla myös saavuttaa sen, mitä meidän on saavutettava kollegojamme varten.

William (The Earl of) Dartmouth, EFD-ryhmän puolesta. – (EN) Arvoisa puhemies, esittelijä on oikeassa mainitessaan demokratiavajeen. EU:lla, joka on elitistinen järjestelmä, on demokratiavaje, joka on lisääntynyt, lisääntyy parhaillaan ja lisääntyy vielä Lissabonin sopimuksen jälkeenkin. Olen todellakin yllätynyt, että esittelijä pitää 290 artiklaa ratkaisuna kaunopuheisuudesta huolimatta.

Tulkitsemme 290 artiklaa siten, että siinä annetaan komissiolle mahdollisuus täydentää tai muuttaa lainsäädäntöä. Tällainen mahdollisuus on kauaskantoinen ja laaja-alainen, ja sitä voidaan tulkita lähestulkoon miten vain. Nähdäksemme ei ole selvästikään riittäviä takeita siitä, ettei komissiolle tällä tavoin siirrettävää toimivaltaa käytetä väärin. Ehkäpä esittelijä käsittelee vastauksessaan sitä, miksi ne hänen mielestään ovat riittävät. Vaaleilla valitulta parlamentilta siirretään taas toimivaltaa komissiolle, jota ei ole valittu vaaleilla, todettiinpa Lissabonin sopimuksessa mitä hyvänsä.

Olemme aina väittäneet ja väitämme edelleen, ettei Lissabonin sopimuksella ole demokraattista legitimitettiä pääasiassa siksi, että kaikki kolme poliittista valtuutettua lupasivat, että Yhdistyneessä kuningaskunnassa järjestetään kansanäänestys, mutta ne kaikki selvästikin pettivät lupauksensa. Tästä syystä 290 artikla on laittoman Lissabonin sopimuksen tuote. Se lisää demokratiavajetta – haluaisin kuulla esittäjältä, miksi se ei muka lisää sitä – ja sitä on tästä syystä vastustettava.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, intohimoisena Eurooppa-hankkeen kannattajana vastustin Lissabonin sopimusta nimenomaan siksi, että se mahdollistaa äsken kuulemamme kaltaiset väitteet, ja koska se ei ole tuonut selkeyttä ja yksiselitteisyyttä, jotka haluaisin ennen kaikkea tulevia sukupolvia varten. Olen kuitenkin realisti ja totean, että meidän on nyt elettävä tämän asian kanssa. On erittäin tärkeää vielä kerran todeta selkeästi, että 290 artiklaa voidaan joka tapauksessa tulkita siten, että neuvoston lisäksi myös parlamentti voi peruuttaa säädösvallan siirron itsenäisesti ja varsin helposti. Meidän on muistutettava tästä itseämme yhä uudelleen.

Myös se, mitä jäsen Leinen totesi, pitää tietenkin paikkansa. Meillä on nimittäin jo nyt tuhansia säädöksiä, jotka kuuluvat ymmärrettävyyden kannalta harmaaseen alueeseen ja jotka vain lisäävät koko ajan vettä niiden myllyyn, jotka suhtautuvat kielteisesti Euroopan yhdentymiseen ja vastustavat Eurooppa-hanketta, EU:ta, jonka pitäisi toimia niillä aloilla, joilla sitä kipeästi tarvitaan. Tämä liittyy jälleen pitkälti avoimuuteen. Mielestäni on siksi erittäin tärkeää, että 10 kohdassa ehdotetaan, että muun muassa asiakirjojen välittämistä koskevia järjestelyjä on selkeytettävä yksiselitteisesti.

Melko monet meistä tuntevat tiedonvapauslain (Freedom of Information Act), ja melko monilla meistä on kokemusta Yhdysvaltojen käytännöistä. Miksi emme sitten vain ”kopioi ja liitä” ja anna kansalaisille ja myös meille parlamentin jäsenille mahdollisuutta hankkia tarvittavat asiakirjat itse, jotta niitä ei saada käyttöön vain armosta ja vasta poliittisten ryhmien laajojen toimien jälkeen? Miksi emme tee tästä oikeutta, kun otamme jo sen suuren riskin, että delegoituja säädöksiä on tuhansia? Toivotan siis työniloa. Olemme rakentavia kumppaneita demokratian perinpohjaisessa uudistamisessa.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, Lissabonin sopimuksessa on uusia määräyksiä täytäntöönpanovallan siirtämisestä komissiolle. Siitä määrätään nimenomaisesti 290 artiklassa. Delegoidut säädökset ovat tosiasiallisesti yleisiä säädöksiä, joilla voidaan muuttaa perussäädöksen muita kuin keskeisiä osia antamalla komissiolle täytäntöönpanovallan siirtoon perustuva toimeksianto.

Käytännössä tässä yhteydessä voidaan määritellä toimeksianto, siirron kesto, määräaika, jonka kuluessa parlamentti ja neuvosto voivat vastustaa säädöstä, sekä toimeksiannon peruuttamista koskevat edellytykset. Parlamentti ja neuvosto valvovat, mutta vasta delegoitujen säädösten hyväksymisen jälkeen. Delegoituja säädöksiä voidaan julkaista myös sen määräajan kuluessa, jonka aikana parlamentti ja neuvosto voivat vastustaa niitä. Arvoisa komission jäsen, pyydän teitä kuitenkin varmistamaan myös avoimuuden delegoitujen säädösten laadintaprosessin aikana.

Maroš Šefčovič, komission varapuheenjohtaja. – (EN) Arvoisa puhemies, haluan vastata parlamentin jäsenten huomautuksiin. Olen jäsen Leinenin kanssa täysin samaa mieltä siitä, että Lissabonin sopimuksen ansiosta on tapahtunut valtavia muutoksia. Esittelijä Szájer korosti tätä. Vakuutan teille, että olemme täysin tietoisia asiasta ja että kunnioittaisimme tässä menettelyssä lainsäätäjää mahdollisimman paljon, koska se on erittäin tärkeää keskinäisten suhteidemme ja hyvän yhteistyömme kannalta.

Kiireellisyydestä ja kiireellisestä menettelystä totean teille kaikille, että turvaudumme siihen vain äärimmäisissä poikkeustapauksissa. Tiedämme, että suhteemme olisi erittäin vaikea, jos käyttäisimme tätä välinettä väärin, eikä se ole missään tapauksessa tarkoituksemme.

Mitä tulee jäsen Coelhon ja jäsen Lichtenbergerin huomautuksiin, vakuutan, että pyrimme kaikin keinoin varmistamaan, että saatte kaikki asiakirjat varhaisessa vaiheessa samaan aikaan neuvoston kanssa sekä myös kaikki tarvittavat käännökset. Tiedämme, että Lissabonin sopimuksessa otettiin käyttöön tämä erittäin tärkeä muutos, jonka mukaan Euroopan parlamentti on lainsäädäntö- ja talousasioissa täysin tasavertaisessa asemassa neuvoston kanssa.

Aiomme lisäksi kehittää uudentyyppisen yhteistyön, jossa Euroopan parlamentti osallistuu delegoitujen säädösten valmisteluun, ja haluamme tälle yhteistyölle erittäin vankan pohjan. Tämä uusi suhde otetaan näin ollen huomioon myös puitesopimuksessa, josta komissio ja Euroopan parlamentti parhaillaan neuvottelevat.

Käsittelen seuraavaksi William (The Earl of) Dartmouthin ja Hans-Peter Martinin huomautuksia siitä, että 290 artiklassa myönnetään komissiolle rajoittamaton toimivalta. En usko, että tämä pitää tosiasiaa paikkaansa, koska te lainsäätäjänä päätätte, siirretäänkö toimivalta komissiolle. Te voitte lainsäätäjänä peruuttaa tämän toimivallan tai vastustaa komission ehdotuksia. En siis usko, että siirrymme harmaalle alueelle, koska lainsäätäjän toimivaltuudet on nähdäkseni määritetty erittäin selkeästi perussopimuksessa, ja komissio tietenkin kunnioittaa niitä.

József Szájer, esittelijä. – (HU) Haluan kiittää kollegojani tästä keskustelusta, koska valiokuntien ja poliittisten ryhmien erittäin tiivis yhteistyö mahdollisti tämän mietinnön laatimisen. Mainitsen erityisesti ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan, jolla on tulevalle kaudella paljon tällaisia tehtäviä. Hyvät kollegat, tämä on myös taistelu. Tämä on taistelu komission ja neuvoston kanssa, koska taistelemme oikeuksistamme. Mietinnössä tehdään selväksi, että nämä ovat oikeuksiamme, joista pidämme kiinni. Tämä on huomattavasti helpompaa, kun valiokunnat ja muiden ryhmien kollegat ovat tukenani, jotta teemme kumppaneinamme oleville toimielimille selväksi, että parlamentti on erittäin tinkimätön näissä asioissa. Jotta voimme käyttää tätä oikeutta tehokkaasti, oletan varapuheenjohtaja Šefčovičin toteamusten perusteella, että yleinen mukauttaminen voi nopeutua tulevana kuukausina ja että näitä oikeuksia voidaan todellakin laajentaa mahdollisimman paljon. Se on mielestämme tärkeää etenkin aloilla, joilla ei aiemmin sovellettu yhteispäätösmenettelyä.

Toinen kollegojen mainitsema erittäin merkityksellinen näkökohta on tiedonsaannin tärkeys. Se on taattava toimielinten välisessä sopimuksessa, ja asiasta keskustellaan parhaillaan komission ja neuvoston kanssa. Haluaisimme kuitenkin tietää, mitä neuvosto tekee ja millaisen kuulemisen se toteuttaa näissä asioissa. Hyvät kollegat, mitä tulee siihen, ovatko oikeutemme lisääntyneet vai vähentyneet, pyydän teitä lukemaan mietinnön ja tarkastelemaan lainsäädäntöä. Lainsäädäntöä voidaan mielestäni tulkita ainoastaan siten, että oikeutemme ovat lisääntyneet. Meillä ei ole tähän asti ollut mitään sananvaltaa siinä, mitä siirtämällemme toimivallalle tapahtuu. Parlamentilla ei ollut käytännössä mitään roolia tässä prosessissa. Meitä kuunneltiin kohteliaisuudesta, mutta määräajat olivat niin lyhyitä, ettei parlamentilla ollut edes istuntoa niiden aikana. Nyt voimme estää vetollamme tai peruuttaa nämä päätökset jopa ilman perusteluja, eli oikeudet epäilemättä

lisääntyvät. Me olemme lainsäädäntövallan käyttäjiä ja siirrämme tämän toimivallan komissiolle. Kyse ei voi siksi mielestäni olla mistään muusta kuin oikeuksiemme lisääntymisestä. Hyvät kollegat, voimme nyt itse päättää, käytämmekö näitä oikeuksia tulevaisuudessa.

Puhemies. – (DE) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan Brysselissä seuraavan istuntojakson aikana.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Raffaele Baldassarre (PPE), kirjallinen. – (EN) Ensinnäkin haluan kiittää esittelijä Szájeria näin lyhyessä ajassa tehdystä erinomaisesta työstä. Delegoidut säädökset ovat erittäin tärkeitä unionin lainsäädännön ja EU:n toimielinten välisen tasapainon kannalta. On siksi oleellista, että ne laaditaan ja että niistä päätetään täysin avoimesti, jotta parlamentti ja neuvosto voivat tosiasiallisesti valvoa komissiolle siirretyn toimivallan käyttöä demokraattisesti. Kuten Szájerin mietinnössä korostetaan, jotkin asiat ovat äärimmäisen tärkeitä ja edellyttävät meiltä voimakkaampaa sitoutumista. Tällaisia ovat muun muassa Euroopan parlamentin mahdollisuus peruuttaa säädösvallan siirto milloin tahansa ja varmistaa, että parlamentille ja neuvostolle myönnetään samat oikeudet osallistua siirtoprosessiin. Lopuksi haluan korostaa, että komission on laadittava mahdollisimman pian kaikki lainsäädäntöehdotukset, joita tarvitaan unionin säännösten mukauttamiseksi 290 ja 291 artiklan määräyksiin, myös niillä politiikan aloilla, joilla sovelletaan nyt yhteispäätösmenettelyä Lissabonin sopimuksen mukaisesti.

Zita Gurmai (S&D), kirjallinen. – (EN) Suhtaudun erittäin myönteisesti Szájerin mietinnön lopputulokseen. Uuden lainsäädäntöjärjestelmän määrittäminen on vaikeaa ja monimutkaista. Olen vakuuttunut siitä, että Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa (SEUT) ja erityisesti sen 290 ja 291 artiklassa vahvistetaan unionin demokraattisuutta ja järkeistetään sen oikeusjärjestystä. Uuden säädöskäsitteen käyttöönotolla on kauaskantoisia vaikutuksia. Mietinnössä korostetaan varsinaisten yhteislainsäätäjien, toimivaltuuksien ja lainsäätäjien keskinäistä yhteistyötä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen välillä olevia pieniä eroja. Todellinen kysymys kuuluu: jos Euroopan komissio saa lisää ja laajempia lainsäädäntövaltuuksia, mikä tarkoittaa, että yhteisön edut lisääntyvät välittömästi, millaisia valvontamenetelmiä neuvoston ja Euroopan parlamentin olisi käytettävä? SEUT-sopimukseen perustuvassa uudessa lainsäädäntökehyksessä perustettiin välineet, mutta niiden mukauttamisesta yhteisön tasolla ei ole käytännön kokemusta. Lopuksi kehoitan yhteislainsäätäjiä tekemään mahdollisimman pian parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinsopimuksen 290 artiklan täytäntöönpanosta, sillä asiaa on selkiytettävä viipymättä.

Rafał Trzaskowski (PPE), kirjallinen. – (PL) Delegointimenettely jää taka-alalle, mutta se on erittäin tärkeä Lissabonin sopimukseen perustuva muutos. Sitä on pidettävä perussopimuksen ansiosta toteutuneena asiana, jota ilman parlamentin asema päätöksentekoprosessissa ei täysin vakiinnu suhteessa muihin toimielimiin. Ainoastaan tämän menettelyn ansiosta saamme nimittäin täysimääräisen lainsäädäntövallan ja aseman kaikkien säädösten täytäntöönpanoprosessissa. Tiedämme hyvin, miten turhauttavaa työläs neuvotteluprosessi neuvoston kanssa tuntuu yhteispäätösmenettelyssä ja sellaisissa päätöksissä, joiden täytäntöönpano on ristiriidassa toimielinten välisen sopimuksen kanssa. Tähän mennessä ”komitologia” tarkoitti, etteivät jäsenvaltiot luota komissioon, mutta nyt parlamentin asema säädöksen täytäntöönpanossa lisää prosessin legitimiyyttä. Parlamentti ja välillisesti myös EU:n kansalaiset saadaan lähemmäs EU:n lainsäädäntöprosessia. Näin meidän olisi ymmärrettävä delegointimenettely. Jotta tässä on jotain järkeä, parlamentilla on oltava täysimääräiset oikeudet saada tietoja. Olen tästä täysin samaa mieltä muiden keskusteluun osallistuneiden kanssa.

Zbigniew Ziobro (ECR), kirjallinen. – (PL) Mahdollistamalla säädösvallan siirto on tarkoitus varmistaa, että lainsäädäntöä, erityisesti teknisiä säädöksiä, voidaan täydentää ja päivittää aiempaa tehokkaammin aloittamatta joka kerran kokonaan uutta lainsäädäntömenettelyä. Säädösvallan siirtoa on siksi pidettävä välineenä, jolla parannetaan EU:n lainsäädäntöprosessia.

Samalla on tärkeää varmistaa, että komissiolle myönnetyn säädösvallan käyttöä valvotaan asianmukaisesti. Parlamentilla ja neuvostolla on muun muassa oltava riittävästi aikaa käyttää oikeuttaan vastustaa suunniteltuja säädöksiä. Niiden on kuitenkin ennen kaikkea saatava asianmukaisesti käyttöönsä asiakirjat, analyysit ja kannanotot, jotka on laadittu valmisteltaessa delegoitujen säädösten luonnoksia. Vain tällä tavoin komission valtuudet julkaista delegoituja säädöksiä tosiasiallisesti parantavat unionin lainsäädäntöprosessia, ja komission toimia voidaan samalla valvoa, ja ne pysyvät avoimina. Lisäksi on tärkeää kehittää asianmukaisia yhteistyömenetelmiä parlamentin ja komission välillä, jotta parlamentti saa tietoja meneillään olevasta valmistelutyöstä ja on hyvin perillä käsiteltävien asioiden luonteesta.

Säädösvallan siirtovaltuutta koskevassa päätöslauselmassa, joka perustuu kaikkien poliittisten ryhmien tekemään kompromissiin, esitetään edellä mainitut asiat asianmukaisesti, ja se ansaitsee parlamentin tuen.

17. Lentoturvallisuus: toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskeva yhteisön luettelo (keskustelu)

Puhemies. - (DE) Esityslistalla on seuraavana keskustelu Brian Simpsonin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta komissiolle esittämästä suullisesta kysymyksestä, jonka aiheena on lentoturvallisuus: toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskeva yhteisön luettelo (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, laitijan sijainen. – (EN) Arvoisa puhemies, Brian Simpson esitti kysymyksen liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta sen jälkeen, kun komissio oli julkaissut oman kertomuksensa, jossa tarkastellaan EU:n mustan listan tehokkuutta. Toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskeva yhteisön luettelo, EU:n musta lista, laadittiin vuonna 2006, ja sen tarkoituksena oli nimetä ja saattaa häpeään sellaiset lentoyhtiöt, jotka eivät noudata kansainvälisiä turvallisuusnormeja, sekä kieltää niiden toiminta. Se perustettiin, koska oltiin huolissaan kansainvälisten turvallisuusnormien täytäntöönpanon tasosta ja koska vuosina 2004 ja 2005 oli lyhyen ajan sisällä tapahtunut useita kohtalokkaita lentoturmia.

Nyt neljä vuotta myöhemmin tiedämme, että musta lista on osoittautunut tehokkaaksi ja arvokkaaksi välineeksi ICAO:n turvallisuusnormien täytäntöönpanon edistämiseksi ja EU:n kansalaisten suojelemiseksi. Tänä meidän on mietittävä, miten tästä jatketaan. Toisin sanoen, miten voimme laajentaa suojelua rajojemme ulkopuolelle ja parantaa maailman lentoturvallisuutta vielä entisestään. Mustan listan avulla on tarkoitus paitsi tunnistaa turvallisuusriskit, myös varmistaa, että EU:n kansalaiset saavat niistä tietoa. Miten siis voimme varmistaa, että Euroopan ulkopuolelle lentävät EU:n kansalaiset ovat tietoisia toimintakieltoon asetetuista lentoliikenteen harjoittajista, jotka jatkavat toimintaansa muualla maailmassa?

Entä silloin, kun lentoliikenteen harjoittajan toimilupa on peruttu eikä lentoliikenteen harjoittaja näy mustalla listalla? Miten voimme varmistaa, että matkustajat ovat tietoisia tilanteesta? Olemme nähneet, miten tehokasta kansallisten mustien listojen yhdistäminen yhdeksi, koko EU:n kattavaksi listaksi on ollut. Musta lista on kuitenkin vain niin hyvä kuin miten hyvin meillä on mahdollisuus saada tietoja lentoyhtiöiden turvallisuudesta. Miten voisimme kehittää mustan listan pohjana olevia tietoja parantamalla todennettavissa olevien ja luotettavien tietojen saatavuutta? Se edellyttää EU:n jäsenvaltioissa tehtävien tarkastusten tehostamista mutta myös muista kuin EU:n jäsenvaltioista saatujen tietojen hyväksymistä.

Voisiko komissio harkita yhdenmukaistettujen ja standardoitujen asematasotarkastusten ja raportoinnin käyttöönottoa? Kolmansista maista saatavien tietojen parantamisen vuoksi kysyisin, voisiko komissio harkita tehokkaan järjestelmän perustamista luotettavaa kansainvälistä tietojenvaihtoa varten? Näin olisimme askeleen lähempänä eräänlaista maailmanlaajuista mustaa listaa, josta on tietääkseni aiemminkin keskusteltu. Lisäksi on syytä huomauttaa, että musta lista on osoittautunut tehokkaaksi keinoksi kannustaa lentoyhtiöitä täyttämään kansainväliset turvallisuusnormit. Mutta miten voisimme toimia aktiivisemmin lopullisen tavoitteemme, maailman lentoturvallisuuden parantamisen, puolesta? Tällä tarkoitan sitä, että miten komissio aikoo tukea kansallisia siviili-ilmailuviranomaisia ICAO:n tarkastuksissa havaittujen turvallisuuspuutteiden korjaamisessa ja auttaa niitä parantamaan valmiuksiaan teknisen avun toimien toteuttamiseen?

On ehdottoman tärkeää, että pidämme huolta hyvistä viestintäyhteyksistä kansalaisten suuntaan. Samoin on pitkällä aikavälillä ensiarvoisen tärkeää, että jatkamme työtämme kansainvälisten lentoliikenteen turvallisuusnormien täytäntöönpanon edistämiseksi kaikkialla maailmassa. Se on loppujen lopuksi tehokkain keino parantaa kaikkien matkustajien turvallisuutta. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta odottaa pääsevänsä tekemään yhteistyötä komission kanssa ja kehittämään EU:n mustan listan avulla aikaansaatuja saavutuksia eteenpäin.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, kiitän jäsen Țicăuta siitä hyvin myönteisestä arviosta, jonka hän esitti tavastamme hyödyntää mustaa listaa. Komissio on vakuuttunut siitä, että nykyisetkin toimet takaavat jo korkeatasoisen tiedonkulun ja Euroopan unionissa ja sen ulkopuolella matkustavien kansalaisten oikeudet.

Euroopan unionissa toimintakieltoon asetettujen lentoyhtiöiden luettelo on yleisesti saatavilla Internetissä ja lisäksi siitä tiedotetaan tarkemmin kohdennettujen tiedotuskampanjoiden kautta. Komissio pitää tiiviisti yhteyttä eurooppalaisiin ja kansainvälisiin matkatoimistojen liittoihin joka kerta, kun luetteloa päivitetään. Näin matkatoimistoilla on mahdollisimman hyvät valmiudet auttaa matkustajia.

Kansallisilla siviili-ilmailuviranomaisilla ja jäsenvaltioiden alueella olevilla lentokentillä on velvollisuus tiedottaa matkustajille EU:n luettelosta sekä verkkosivujensa kautta että tarvittaessa myös omissa tiloissaan.

Luettelossa on hyödyllistä tietoa ihmisille, jotka haluavat matkustaa Euroopan unionin ulkopuolelle. Sen avulla he voivat välttää matkustamasta toimintakiellossa olevilla lentoyhtiöillä. Luettelolla ei ole eksteritoriaalista vaikutusta, eli se ei ole voimassa Euroopan unionin ulkopuolella. Asetuksessa siis säädetään matkustajien oikeudesta tietää, mikä lentoliikenteen harjoittaja suorittaa kunkin lennon koko matkan aikana. Sopimuksen tehneen lentoliikenteen harjoittajan – tai matkatoimiston tai matkanjärjestäjän – velvollisuutena on ilmoittaa matkustajalle varausta tehtäessä, mikä lentoliikenteen harjoittaja varsinaisesti suorittaa lennon. Matkustajalle on myös ilmoitettava lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan mahdollisesta vaihtumisesta joko lähtöselvityksessä tai viimeistään lentokoneeseen noustaessa. Asetuksessa myös taataan matkustajille oikeus palautukseen tai uudelleenreititykseen, mikäli lentoliikenteen harjoittaja, jonka lennolle varaus on tehty, on myöhemmin lisätty luetteloon, mikä on johtanut kyseisen lennon peruuttamiseen.

Sitä, noudattavatko lentoliikenteen harjoittajat kansainvälisiä turvallisuusnormeja, valvotaan ja arvioidaan erilaisten tietolähteiden avulla. Tällaisia ovat muun muassa kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n turvatarkastukset, kolmansien maiden toimivaltaisilta viranomaisilta saadut tiedot, Euroopan lentoturvallisuusviraston antamat tiedot, jotka perustuvat sen Euroopan unionissa tekemiin tarkastuksiin ja tutkimuksiin sekä teknisten valtuuskuntien Euroopan unionin ulkopuolella tekemiin tarkastuksiin, EU:n lentokentillä lentokoneille tai lentoliikenteen harjoittajille ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelman puitteissa EU:n säännösten mukaisesti suoritettujen asematasotarkastusten tulokset sekä viimeisenä toteennäytetyt onnettomuutta tai vakavaa vaaratilannetta koskevat tiedot, joita saadaan tutkintaraporteista.

On myös syytä mainita, että Euroopan komissiolla ei tässä vaiheessa ole kattavaa luetteloa maista, joissa on voimassa vastaavanlaista lainsäädäntöä, mutta useat maat, muun muassa Korean tasavalta, Bahrain ja Saudi-Arabian kuningaskunta, soveltavat samoja rajoituksia kuin EU:n luettelossa määritellyt.

Voin vahvistaa, että komissio on valmis tekemään yhteistyötä parlamentin kanssa, jotta tätä musta lista -lainsäädäntöä pystytään todella parantamaan, mikä toisi lentoliikenteeseen kovasti kaivattua turvallisuutta.

Christine De Veyrac, *PPE-ryhmän puolesta*. – (FR) Arvoisa puhemies, olin tämän asetuksen esittelijä lähes viisi vuotta sitten, ja siksi olen iloinen nähdessäni, että olemme saaneet luotua toimivan järjestelmän, jota on jopa laajennettu vuosien mittaan. Komission kertomus musta lista -asetuksen soveltamisesta vaikuttaa kattavalta ja tarjoaa kiinnostavaa pohdittavaa. Erityisesti kannatan ajatusta kansainvälisestä mustasta listasta, joka yksin pystyisi takaamaan yhdenmukaistetun lentoturvallisuuden tason kaikkialla maailmassa.

Haluaisin kuitenkin esittää komissiolle muutaman kysymyksen. Ensinnäkin haluaisin tietää, miten lentoliikenteen harjoittajan oikeutta tulla kuulluksi sovelletaan silloin, kun toimintakielto ei koske vain yhtä lentoliikenteen harjoittajaa, vaan tietyn valtion kaikkia lentoliikenteen harjoittajia. Kuullaanko silloin kaikkia näitä lentoliikenteen harjoittajia vai vain asianomaisen maan siviili-ilmailuviranomaisia, ja miten tällaisissa tapauksissa tietyt turvalliset lentoliikenteen harjoittajat voivat välttää mustalle listalle joutumisen?

Lisäksi mielestäni eräs hyvin tärkeä näkökohta on lentokoneiden valvonta. Valvooko komissio listalle joutuneen tai toimilupansa menettäneen lentoliikenteen harjoittajan kaikkia lentokoneita varmistaakseen, etteivät nämä koneet päädy uudelleen liikenteeseen eri nimellä? Onko komissio selvittänyt, mitä valtioita mahdollisesti käytetään mukavuuslippuvaltioina, jotka sallivat toimilupansa menettäneiden lentoliikenteen harjoittajien jatkaa toimintaansa muutamalla nimeä ja rekisteröintivaltiota? Entä onko komissiolla mitään tietoa siitä, että jos lentoliikenteen harjoittaja on ollut mustalla listalla, miten matkatoimistot ja lipunmyyjät ovat ilmoittaneet siitä matkustajille ja korvanneet heille aiheutuneita kuluja tai tarjonneet vaihtoehtoisia reittejä?

Ennen kuin lopetan, minulla olisi vielä erästä yksityiskohtaa koskeva kysymys: useat parlamentin jäsenet ovat saaneet viestejä, joita voisi kuvata itsepintaisiksi. Ne koskevat Indonesiaa, jonka kaikki lentoliikenteen harjoittajat on asetettu toimintakieltoon, ja viesteissä vaaditaan, että pyytäisimme komissiota poistamaan Indonesian mustalta listalta. Minusta tällainen painostus on sopimatonta, koska kaupalliset syyt eivät oikeuta matkustajien hengen vaarantamista. Haluaisin tietää, mikä on maan tämänhetkinen tilanne ja onko Indonesia oltuaan useita vuosia mustalla listalla ryhtynyt toimiin korjataakseen turvallisuuspuutteet, joista sitä on syytetty.

Saïd El Khadraoui, *S&D-ryhmän puolesta*. – (NL) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät kollegat, on tietenkin hieman kummallista käydä keskustelua mustasta listasta hetkellä, jolloin koko Euroopan

lentoliikenne on kaaoksessa, mutta ymmärtääkseni meillä on huomenna mahdollisuus ajankohtaiseen ja kiireelliseen keskusteluun, ja aiomme myös käyttää tuon mahdollisuuden.

Musta lista on itsessään tärkeä aihe, ja voidaan sanoa, että se on ollut onnistunut. Siitä on kiittäminen muun muassa Christine de Veyracia, joka on todella tehnyt kovasti työtä sen toteuttamiseksi. Sen kehittämistä on jatkettava ja on otettava opiksi saaduista kokemuksista. Joillakin aloilla tarvitaan vielä lisätoimia.

Ensinnäkin matkustajille tiedottamisessa. On oikein, että matkustajille on ilmoitettava, jos he ovat esimerkiksi matkatoimistossa varaamassa paikkaa mustalla listalla olevaan koneeseen. Usein on kuitenkin niin, että matkustajat päättävät vasta matkakohteessa lähteä kotimaan lennolle. Ehdotankin, että tutkisimme, onko mahdollista, että matkatoimistot ja lentoliikenteen harjoittajat, jotka varaavat lentoja sellaisiin maihin, joissa on turvamääräyksiä rikkovia lentoyhtiöitä tai määräysten vastaisia lentokoneita, ilmoittaisivat tästä automaattisesti matkustajalle, vaikka eivät itse tietenkään olisi mustalla listalla. Sitä on pohdittava huolellisesti.

Toinen näkökohta tässä on se, että autetaan matkustajia välttämään mustalle listalle joutuneita lentokoneita, lentoyhtiöitä ja maita. Mitä tulee kolmansien maiden ja etenkin köyhimpien maiden valmiuksien kehittämiseen, Euroopan unioni voisi tarjota paljon enemmänkin apua ja taitotietoa sekä varmistaa, että niiden ilmailuviranomaisilla todella on tarvittavat valmiudet ongelmien ratkaisemiseen. Yksi Christine de Veyracin mainitsema asia on tietenkin ihmisten harhaanjohtaminen. Onko meillä todella aukoton järjestelmä? Olemmeko varmoja, ettei järjestelmässä ole siellä täällä porsaanreikiä, joiden ansiosta mustalla listalla olevan maan lentoyhtiöt voivat toimia toisista maista tai saarilta käsin? Siitä on nähty esimerkkejä.

Lopuksi huomautan vielä, että minunkin mielestäni meidän olisi otettava tavoitteeksemme maailmanlaajuisen mustan listan aikaansaaminen. Haluaisin tietää, mitä olette saaneet aikaan muita maita edustavien kollegojenne kanssa esimerkiksi ICAO:n tasolla tällaisen listan toteuttamiseksi.

Gesine Meissner, ALDE-ryhmän puolesta. – (DE) Arvoisa puhemies, tällä hetkellä kaikki liikenne ilmatilassamme on pysähtynyt, niin kuin on ollutkin jo puhetta. Pian keskustelemme siitä, miten tilanne voidaan korjata. On kenties syytä pelätä, että lentoyhtiöillä on pian edessään entistä suurempia ongelmia etenkin taloutensa kanssa. Sen ei tietenkään tarvitse vaikuttaa turvallisuuteen.

Nyt on kyse eurooppalaisten matkustajien lentoturvallisuudesta. Meille Euroopassa on suuri saavutus, että ihmiset pystyvät liikkumaan vapaasti ja että kuluttajat voivat vapaasti päättää, miten haluavat matkustaa, miltä lentoyhtiöltä varaavat lentonsa ja miltä eivät. Pystyäkseen tekemään vapaasti omat päätöksensä he tarvitsevat tietenkin myös asianmukaiset tiedot.

Olemme juuri kuulleet, että meillä on ollut tällainen musta lista käytössä vuodesta 2006 lähtien ja että periaatteessa ihmisille pitäisi tiedottaa siitä, voivatko he odottaa pääsevänsä turvallisesti määränpäähänsä vai eivät. Minulle tässä on kysymys siitä – aivan kuten jäsenet De Veyrac ja El Khadraoui jo totesivatkin – onko järjestelmässä aukkoja ja saavatko ihmiset todella aina kaikki tarvitsemansa tiedot turvallisuudesta. Haluamme yksinkertaisesti, että kaikki Euroopan lentomatkustajat voivat matkustaa turvallisesti ja pääsevät turvallisesti perille.

Lopuksi vielä toinen asia, jolla on merkitystä turvallisuuden kannalta, on se, onko lentoyhtiö taloudellisesti vahva. Lentoyhtiöiden on säännöllisin väliajoin uudistettava lupahakemuksensa kansallisille viranomaisille saadakseen lentää Euroopan ilmatilassa. Menettelyssä tarkastetaan, että yhtiöt täyttävät kaikki turvallisuusvaatimukset, suorittavat tarvittavat tarkastukset ja pystyvät kuljettamaan ihmisiä turvallisesti, mutta lisäksi tarkistetaan, että niiden talous on riittävän hyvässä kunnossa, jotta ne pystyvät pysymään mukana kuljetusliiketoiminnassa pitkällä aikavälillä. Tietääkseni toistaiseksi yksikään eurooppalainen lentoyhtiö ei ole joutunut mustalle listalle. Tästä huolimatta vasta viime vuonna sattui SkyEurope-tapaus. Tapauksessa oli kyse siitä, että Euroopan kansalaiset olivat varanneet lennon eurooppalaiselta lentoyhtiöltä, mutta heillä ei ollut tietoa siitä, että yhtiö oli konkurssin partaalla. He lähtivät lennolle ja jäivät pulaan kesken matkan, koska heillä ei ollut käytössään tietoja, jotka olisivat voineet estää tilanteen.

Ihmettelenkin, miksei esimerkiksi tämä tilanne ollut tiedossa, vaikka komissio on ilmoittanut, että sillä on tiedot ja että se aikoo julkaista ne, että sillä on velvollisuus julkaista ne. Onko meillä takeet siitä, että kaikki ne tiedot, joita matkustajan tulisi tietää, välitetään aina eteenpäin? Haluaisin vastauksen tähän yleisellä tasolla tämän keskustelun aikana.

Eva Lichtenberger, Verts/ALE-ryhmän puolesta. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, parlamentti oli hyvin aktiivinen tämän mustan listan laatimisessa. Se tehtiin myös vastuullisella tavalla, mikä tarkoittaa,

että se takaa mahdollisimman korkean turvallisuuden tason kuluttajille. Meidän on kuitenkin tarkistettava, onko se toiminut riittävän hyvin nykytilanteessa, ja siitä tässä on nyt myös kysymys.

Ensimmäinen asia, jota haluaisin kysyä, on seuraavanlainen. Tietoa on saatavissa Internetistä, mutta aina se ei ole kovin helppoa, kun mukana on eri lentoyhtiöitä. Olen kokeillut sitä itse. Aina ei heti löydy tietoja esimerkiksi jatkolennoista, joihin sisältyy välilasku kolmanteen maahan. Tässä on siis ongelma.

Toinen auki oleva kysymys, joka minua kiinnostaa, on se, millaisia kokemuksia ihmisillä on ollut ilma-alusten vuokraamisesta miehistöineen (wet leasing). Tämä on herättänyt huolta siitä, että tällaisesta käytännöstä saattaisi muodostua porsaanreikä, jota vähemmän hyvämaineiset yritykset voisivat hyödyntää. Onko tämän asian suhteen tapahtunut myönteistä tai kielteistä kehitystä?

Kolmantena vielä hyvin tärkeä kysymys: onko tällaisella mustan listan avulla tapahtuvalla sääntelyllä ollut ennalta ehkäisevää vaikutusta lentoyhtiöihin, niin että ne – etenkin muut kuin eurooppalaiset – olisivat noudattaneet tarkemmin turvallisuusnormeja? Miten tällainen järjestelmä, jossa lupia myönnetään valikoivasti tiettyjen lentoyhtiöiden muutamille lentokoneille, oikein toimii? Tässä järjestelmässähän Eurooppaan tuleminen on sallittua vain tietyillä lentokoneilla.

Ryszard Czarnecki, ECR-ryhmän puolesta. – (PL) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen Piebalgs, toivon, että Islannin tulivuorenpurkauksen seuraukset eivät siirry eurooppalaisten matkustajien kannettaviksi lippujen hinnoissa, mutta en ole mitenkään varma siitä. Olette nimittäin oikeassa siinä, että nämä lentoliikenteen seisokit todennäköisesti korvataan nostamalla lippujen hintoja. Eurooppalaisen kuluttajan etujen puolustamisen nimissä se on syytä sanoa ääneen. Euroopan parlamentti keskustelee tästä aiheesta taas uudelleen. Se osoittaa, miten tärkeänä pidämme asiaa. Puhuin tästä pari kuukautta sitten. Monet teistäkin käyttivät tuolloin puheenvuoron, ja muistan, että edellisellä vaalikaudella puhuimme tästä myös hyvin avoimesti. Kaiken sen jälkeen, mitä asiasta on puhuttu, haluan kertoa vielä yhden henkilökohtaisen muiston. Puolan vaikutusvaltaisimman sanomalehden toimittaja kysyi minulta: ”Mitä te oikein teette siellä Euroopan parlamentissa? Tuohan on aivan merkityksetön kysymys.” Vasta nyt tiedotusvälineet ovat alkaneet käsittää, että kyseessä on hyvin tärkeä kysymys, että kyse on turvallisuudesta ja eurooppalaisten kansalaisten, veronmaksajien, äänestäjien ja kuluttajien näkökulmasta aivan keskeisestä asiasta.

Ei ole aivan oikein, että me tiedämme kyllä Euroopan unionin mustan listan sisällön, mutta emme tiedä, mitä on Euroopan unionin ulkopuolella. Tilannehan on aivan järjetön.

Sitten vielä viimeinen ja hyvin tärkeä seikka: eurooppalaiset matkustajat eivät saa joutua maksamaan lisähintaa turvallisuudesta – siitä huolehtiminen kuuluu valtioiden ja hallitusten vastuulle.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, tästä näkökulmasta katsottuna musta lista oli mielenkiintoinen saavutus, johon parlamentti ylsi Christine De Veyracin ja hänen edellisen vaalikauden kollegojensa johdolla.

Musta lista voi vaikuttaa yhtiöihin, maihin tai lentokoneisiin, ja minusta komission pitäisi antaa tarkempia vastauksia niihin kysymyksiin, joita olemme tähän liittyen esittäneet. Erityisesti on epäselvää, miten paljon yhtiöillä on sananvaltaa päätöksenteossa eri maissa ja miksi tätä menettelyä sovelletaan yksittäisiin lentokoneisiin.

Järjestelmän kehittäminen edelleen on myös meille tärkeää. Muutama vuosi sitten käydyssä keskustelussa selitimme jo, että meille on edelleen tärkeää, että komissio parantaa näiden toimien seurantaa sekä niistä tiedottamista vähintäänkin parlamentille. Näin on siksi, että meille on edelleen avoimena tiettyjä kysymyksiä, jotka liittyvät etenkin lentoyhtiöiden valvontaan. Epäselviä kysymyksiä liittyy myös lentokoneisiin, jotka saattavat yllättäen lentää eri nimellä. Lisäksi kaivataan jonkinlaista avoimuutta asiaa koskeviin päätöksiin, joita saatetaan tehdä aivan viime hetkillä.

Siitä pääsenkin itselleni tärkeimpään kysymykseen: tiedottamiseen. Kaiken kaikkiaan olemme sitä mieltä – ja uskoakseni kaikki ryhmät ovat kanssamme samalla kannalla – että kansalaisilla ja matkustajilla on oikeus saada tietoa ja vastaavasti yhtiöillä pitäisi olla velvollisuus tiedottaa heille säännönmukaisesti. Mustaa listaa koskevien tietojen tulisi olla ongelmitta saatavilla sekä lentokentiltä että matkatoimistoista ja tiettyihin, ongelmalliseksi tiedettyihin maihin lennettäessä matkatoimistojen tulisi varauksia tehdessään kertoa, minkä yhtiöiden kanssa on ollut ongelmia.

Meidän tavoitteenamme on, että tämä toimenpide, joka on jo nyt oleellisesti parantanut turvallisuutta, ei jatkossa koskisi vain Eurooppaa ja eurooppalaisia matkustajia, vaan että se otettaisiin käyttöön maailmanlaajuisesti.

Fiona Hall (ALDE). – (EN) Arvoisa puhemies, haluan ottaa esiin kysymyksen, joka liittyy läheisesti lentoturvallisuuteen ja korostaa entisestään EU:n mustan listan toiminnan tehostamisen tarpeellisuutta.

Joulukuussa 2008 neuvosto lopulta hyväksyi aseiden vientiä koskevat EU:n käytännesäännöt. Näillä käytännesäännöillä säädelään sotilasteknologian ja -kaluston vientiä Euroopan unionista. Huolenaiheena on kuitenkin edelleen se, etteivät kaikki EU:n aseidenviejämaat noudata sääntöjä ja että eurooppalaisia aseita toimitetaan edelleen konfliktialueille.

Kuitenkin yksi toimenpide, joka on osoittautunut erittäin tehokkaaksi laittomien asetoimitusten rajoittamisessa, on EU:n lentoyhtiöiden musta lista. Vuonna 2008 tehty ruotsalainen tutkimus osoitti, että aseiden vientiin konfliktialueille osallistuvat lentorahtiyhtiöt ovat juuri niitä samoja yhtiöitä, joilla on tapana rikkoa lentoliikenteen turvallisuusnormeja.

Ehkä ei ole lainkaan yllättävää, että hämäreiyhtiöt, jotka suhtautuvat leväperäisesti turvallisuuteen, paljastuvat epärehellisiksi myös kuljettamansa rahdin sisällön suhteen. Onneksena seurauksena tästä yhteydestä on kuitenkin se, että samat toimenpiteet, joilla taataan lentokoneiden tiukka valvonta, jotka on suunniteltu suojelemaan Euroopan kansalaisia, auttavat samalla suojelemaan muiden maanosien ihmisiä, etenkin afrikkalaisia, siltä hävitykseltä, jota syntyy, kun pienaseiden ja kevytaseiden helppo saatavuus ruokkii konflikteja entisestään.

Pyytäisinkin, että komission jäsen Piebalgs kehitysyhteistyöstä vastaavana komission jäsenenä voisi käyttää henkilökohtaista vaikutusvaltaansa vauhdittaakseen komission toimia, joilla varmistetaan, että mustat listat pannaan täytäntöön tehokkaasti ja järjestelmällisesti.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Turvallisuutta laiminlyövästä lentoliikenteen harjoittajista laadittu musta lista on eurooppalaisten matkustajien suojelemiseksi toteutettu toimenpide, jota kannatan hyvin lämpimästi. Sekä Euroopan komission että jäsenvaltioiden ja erityisesti matkatoimistojen on tiedotettava kyseisestä listasta riittävän näkyvästi. Loppujen lopuksi kyse on matkanjärjestäjien ja matkatoimistojen hyvästä uskosta ja hyvästä tahdosta.

Toisaalta on löydettävä ratkaisu tilanteeseen, jossa tiettyyn kohteeseen on tarjolla vain turvallisuutta laiminlyövien lentoyhtiöiden lentoja. Monet mustalla listalla olevista lentoliikenteen harjoittajista lentävät kehitysmaiden tai alikehittyneiden maiden kohteisiin Afrikassa, Kaakkois-Aasiassa ja Keski-Aasiassa. Sen vuoksi onkin aiheellista kysyä, missä määrin on mahdollista taata oikeudenmukainen kilpailu suurten eurooppalaisten, yhdysvaltalaisen ja Kaukoidän lentoyhtiöiden ja kehitysmaissa perustettujen pienten kuljetusyritysten kesken?

Mielestäni meidän olisi pohdittava, miten Euroopan unioni voisi tukea niiden kehitystä parantamalla lentojen turvallisuutta, sen sijaan että ne suljetaan toimintakielloilla pois markkinoilta. Näin Euroopan unioni voisi täyttää velvollisuutensa tukemalla lentoliikenteen kestävästä kehitystä myös näissä heikommassa asemassa olevissa maissa.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Arvoisa puhemies, haluan esittää ensin yleisen huomautuksen ja sitten kaksi tai kolme kysymystä riippuen siitä, paljonko saan käyttää aikaa. Yleinen huomautukseni on seuraavanlainen: Minusta on lähes naurettavaa, että nykytilanteessa meidän ryhmämme, Euroopan parlamentin sosialistien ja demokraattien ryhmä, on saanut yhteensä yhdeksän minuuttia puheaikaa keskusteluissa kolmesta lentoturvallisuutta koskevasta mietinnöstä. Huomenna tietenkin järjestetään erityisistunto, mutta minusta tämän parlamentin olisi aika alkaa kiinnittää enemmän huomiota niihin asioihin, jotka todella vaikuttavat ihmisten elämään, ja ehkä jättää hieman vähemmälle keskustelut, joiden arvoa on keinotekoisesti paisutettu.

Varsinaisista kysymyksistä minulle tärkein on tämä: mikä on yhteistunnuksellisten lentojen tilanne, eli näiden lentojen, jotka eurooppalaisen lentoyhtiön kuuluisi hoitaa mutta jotka lentääkin jokin muu, jopa mustalla listalla oleva lentoyhtiö? Miten niistä tiedotetaan ihmisille, joilla on tarve päästä lennolle? Tämä on minulle todella päivänpolttava kysymys, ja odotan teiltä vastausta siihen. Jätän kysymykseni tähän yhteen.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, nyt kun olemme puhuneet lentoturvallisuudesta ja keskustelemme ja äänestämme Euroopan lentoturvallisuusvirastosta vielä ylihuomennakin, haluaisin tilaisuuden tullen ottaa esiin toisenkin ongelmallisen aihepiirin.

Ilmailuharrastajat Itävallassa ja muissa jäsenvaltioissa joutuvat huomaamaan, että monet ilmailua koskevat tärkeät ohjeistot ovat saatavilla vain englanniksi. Alan harrastajat puhuvat usein erinomaisen hyvin englantia; aina ei kuitenkaan ole helppoa ymmärtää itsessäänkin monimutkaista aihetta ja siihen liittyvää erikoissanastoa vieraalla kielellä. Tämän vuoksi jäsenvaltiot usein yrittävätkin saada asiantuntijalausuntoja EU:lta. Aikaa ja

vaivaa säästyisi, jos nämä ohjeistot olisivat saatavilla kunkin maan omalla kielellä. Tavoitteeni on saada ilmailuharrastajien kannalta tärkeät säännökset saataville myös saksaksi ja ranskaksi, eli kahdella eniten puhutulla työkielellä.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Tämän vuoden maaliskuun 30. päivänä päivitetyllä mustalla listalla on 278 yhtiötä 17 maasta. EU:n on kehitettävä teknisiä ja hallinnollisia valmiuksiaan pystyäkseen takaamaan, että välttämättömiä siviili-ilmailua koskevia normeja noudatetaan, niin että Euroopan unionissa voivat lentää vain sellaiset lentoyhtiöt, jotka noudattavat kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Samaan aikaan meidän on kuitenkin myös autettava kolmansia maita parantamaan siviili-ilmailua koskevia turvallisuusnormejaan.

Kolmansien maiden toimivaltaisten viranomaisten on parannettava valmiuksiaan valvoa lentoliikenteen harjoittajia, joille myöntävät lupia. Euroopan unionissa kolmansien maiden lentoyhtiöille tehtävät lentoturvallisuustarkastukset sisältävät myös kyseisten yhtiöiden koneisiin paikan päällä tehtäviä tarkastuksia, ja näissä tarkastuksissa otetaan huomioon viime vuonna lentoyhtiöille sattuneista onnettomuuksista ja vakavista poikkeamista saadut tiedot. Matkustajille on kuitenkin tarjottava tietoa koko matkan kulusta, myös tietoa yhtiöistä, joita matkalla käytetään. Nämä tiedot olisi toimitettava viimeistään lipun oston yhteydessä.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, kiitos kysymyksistänne. Tämä keskustelu on ehdottomasti osoittanut, että parlamentti tukee voimakkaasti mustan listan käyttöä. Voin luvata varapuheenjohtaja Kallasin puolesta, että parannamme yhteydenpitoa parlamentin kanssa näissä kysymyksissä.

Voin luvata myös, että kaikkiin tässä keskustelussa esitettyihin kysymyksiin toimitetaan kirjallinen vastaus, nimittäin jos jatkan nyt vastaamalla kysymyksiin, en varmastikaan ehdi tehdä sitä jäljellä olevassa puolessatoista minuutissa. Käsittelen nyt siis vain joitakin niistä, mutta en siksi, etten pystyisi vastaamaan kaikkiin.

Ensinnäkin kansainvälisistä näkökohdista toteaisin, että komissio pyrkii kaikin tavoin vahvistamaan kansainvälistä yhteistyötä kolmansien maiden kanssa kannustamalla niitä liittymään kaikki 40 Euroopan maata kattavaan ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointiohjelmaan sekä toteuttamalla teknisen avun hankkeita yhdenmukaisen tason saavuttamiseksi kaikkialla maailmassa.

Teemme myös paljon työtä ICAO:n kanssa. Osallistuimme ICAO:n maaliskuun lopussa Montrealissa järjestämään korkean tason turvallisuuskonferenssiin sekä neuvottelemme parhaillaan yhteistyöpöytäkirjasta, joka mahdollistaisi entistä tiiviimmän yhteistyön ICAO:n kanssa. Olette aivan oikeassa; tässä asiassa tarvitaan maailmanlaajuisia lähestymistapaa, mutta meidän ei myöskään pidä aliarvioida mustan listan aikaansaannoksia muissa maissa.

Mainitsen yhden esimerkin Indonesiasta, jota yksi minulle esitetystä kysymyksistä käsitteli. Indonesia on panostanut paljon ilmailujärjestelmänsä ja myös sitä koskevan lainsäädännön ja viranomaisorganisaation nykyaikaistamiseen, ja samalla ovat muuttuneet myös maassa käytössä olevat lupamenettelyt ja lentoyhtiöiden valvonta. Tähän mennessä maa on osoittanut saaneensa aikaan merkittävää parannusta neljän lentoyhtiön kohdalla: Garuda, Airfast, Mandala ja Premier. Oma osuutensa tässä saavutuksessa on ollut myös komissiolla, jäsenvaltioilla ja ilmailualalla. Kyseessä on prosessi, joka vaatii riittävästi resursseja, mutta komissio tekee tiiviisti yhteistyötä näiden viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajien kanssa, jotta myönteinen kehitys voisi jatkua. Lähestymistapamme ehdottomasti kannustaa kolmansia maita muuttamaan suhtautumistaan lentoturvallisuuteen, ja tämä on vain yksi esimerkki siitä.

Päätän puheenvuoroni erityisen tärkeään asiaan, joka nostettiin kysymyksissä esiin, nimittäin kuluttajille tiedottamiseen. Edellytämme, että matkatoimistot tiedottavat matkustajille suullisesti ja/tai kirjallisesti heidän varatessaan matkaa. Lisäksi matkatoimistot usein vaativat, että jos matkustaja suostuu matkustamaan toimintakiellossa olevalla lentoyhtiöllä, hän luopuu samalla oikeudesta vaatia myöhemmin korvausta. Vastaan kuitenkin mielelläni kaikkiin kysymyksiin kirjallisesti, sillä huomaan, että olen koetellut kärsivällisyyttänne, arvoisa puhemies.

Puhemies. – (DE) Keskustelu on päättynyt.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, haluaisin käyttää työjärjestyksen 173 artiklan mukaisen puheenvuoron, koska täällä sattui muutama minuutti sitten, minuutin puheenvuorojen aikana pieni välikohtaus. Siinä kohtaa, kun kutsuitte Hans-Peter Martinia, vaikka hän oli jo täällä, hän kulki juuri ohitsemme. Vastauksena humoristiseen kysymykseemme, että oliko hän nukkunut oman puheenvuoronsa ohi, jäsen Martin otti asennon, napsautti kantapäätänsä yhteen ja teki Hitler-tervehdyksen.

Arvoisa puhemies, tällaista käyttäytymistä ei voida hyväksyä; se rikkoo vakavalla tavalla parlamentin käyttäytymissääntöjä, joista on säädetty työjärjestyksen 9 artiklassa. Siksi pyydän, että kehoitate asianomaisia palaamaan järjestykseen sopimattoman ja tuomittavan käyttäytymisensä jälkeen. Pyytäisin teitä myös tarkistamaan, voidaanko tällainen käytös kirjata pöytäkirjaan. Tällaista ei voida hyväksyä. Vaikka äskeinen olisikin tarkoitettu humoristiseksi provokaatioksi, parlamentti ei ole oikea paikka tämänkaltaisille vitseille.

Puhemies. - (DE) Kiitos, että toitte asian tietoomme. Tutkimme asiaa ja selvitämme, mitä tapahtui.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), kirjallinen. - (PL) Arvoisa puhemies, Brian Simpsonin esittämiin kysymyksiin viitaten haluaisin pyytää komissiota tarkentamaan, mitä uusia periaatteita ja suunnitelmia sillä on niiden jäsenvaltioista kotoisin olevien matkustajien turvallisuuden takaamiseksi, jotka lentävät sellaisilla lentoyhtiöillä, jotka hoitavat sisäisiä lentoja Euroopan unionin toimivallan ulkopuolella olevassa ilmatilassa ja rikkovat usein säännöksiä ja vaarantavat siten matkustajien turvallisuuden. Ehdotan, että komissio pyrkisi korkean edustajan avulla saamaan aikaan kansainvälisen sopimuksen, joka takaisi yhteisen turvallisuutemme. Lisäksi toivoisin, että musta lista sisältäisi yksityiskohtaisempia tietoja, kuten kattavia tilastotietoja, lentoliikenteen harjoittajasta ja osoittaisi sekä turvallisuuteen että mukavuuteen liittyvät riskit, joille matkustajat altistuvat.

Artur Zasada (PPE), kirjallinen. - (PL) Tämänpäiväinen keskustelu on epäilemättä erittäin tärkeä Euroopan unionin lentomatkustajien turvallisuuden kannalta. Olen tyytyväinen siitä, että EU:n jäsenvaltiot noudattavat kansainvälisen lentoliikenteen periaatteisiin ja tekniikoihin liittyviä ICAO:n normeja. On kuitenkin itsestään selvää, ettei lentomatkustaminen rajoitu yksinomaan Euroopan unionin ilmatilaan. Kysymys kuuluukin, kuinka voimme varmistaa EU:n kansalaisten turvallisuuden EU:n alueen ulkopuolella. Mielestäni Euroopan komission tulisi kannustaa yhteisön ulkopuolisia maita tekemään yhteistyötä EU:n normeihin perustuvan mustan listan laatimiseksi. Sillä voisi myös olla johtava rooli maailmanlaajuisen mustan listan laatimisessa. Lisäksi haluaisin kiinnittää huomiota mahdolliseen ongelmaan: kun komissio valvoo mustalla listalla olevaa lentoliikenteen harjoittajaa, valvooko se myös yksityiskohtaisesti lentoliikenteen harjoittajalle kuuluvaa koko kalustoa? Sellaista nimittäin tapahtuu, että mustalla listalla oleva lentoyhtiö ei itse käytä lentokonetta, mutta sitä käyttää esimerkiksi toinen yhtiö, joka vuokraa yksittäisiä lentokoneita.

18. Ilmailun turvamaksut (keskustelu)

Puhemies. - (DE) Esityslistalla on seuraavana Jörg Leichtfriedin laatima liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietintö ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilmailun turvamaksuista (KOM(2009)0217 - C7-0038/2009 - 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, esittelijä. - (DE) Arvoisa puhemies, meillä on tällä hetkellä Euroopan ilmailuturvallisuuden ja ilmailun turvamaksujen alalla tilanne, jossa kukin tekee, mitä tahtoo, eikä kukaan tee mitään kunnolla. Meidän on kuitenkin maksettava tästä. Meidän ei pitäisi niellä tällaista vastalauseita, ja tällä mietinnöllä pyritään tuomaan muutos asiaan. Mitä sillä sitten tarkkaan ottaen muutetaan, ja mitä sillä pyritään muuttamaan?

Haluan vain kertoa etukäteen, että parlamentissa vallitsee lähes kaikkien kohtien osalta yksimielisyys siitä, että mietintö voisi lisätä avoimuutta – ja haluan kiittää tästä kollegaani. Avoimuus tarkoittaa yhtäältä sitä, että lentoyhtiöt voivat saada tulevaisuudessa tietoja siitä, mitä turvamaksuja lentoasemat perivät niiltä ja minkä takia, ja että näiden tietojen pohjalta ne voivat arvioida, ovatko maksut liian suuria – niin kuin tällä hetkellä tilanne usein on – ja seuraavassa vaiheessa tietenkin myös matkustajat ymmärtävät, mitä lentoyhtiöt vaativat heiltä. Epäilen myös tässä asiassa, että lentoyhtiöiden avoimuutta rajoitetaan joskus tarkoituksella, jopa silloin, kun ne omien sanojensa mukaan pyrkivät kovasti toimimaan avoimesti.

Yksi tältä osin hyvin tärkeä seikka on se, että eri puolilla Eurooppaa käytetään monia eri järjestelmiä turvallisuusjärjestelyjen rahoittamiseen. Joissakin valtioissa järjestelyt on rahoitettu yksinomaan verovaroin. Joissakin valtioissa vain loppukäyttäjät maksaa, ja joissakin käytetään puolestaan yhdistettyä järjestelmää.

Pyrimme varmistamaan, että nämä järjestelmät voitaisiin säilyttää. Emme halua sanella yhdellekään jäsenvaltiolle, miten turvallisuusmaksut on rahoitettava, vaan haluamme ainoastaan varmistaa, että se, joka maksaa niistä, tietää viime kädessä, mistä hän on maksanut.

Siitä, mitkä lentoasemat pitäisi ottaa mukaan, on – tai oli – erilaisia ajatuksia, ja olemme päättäneet tämän olevan turvallisuuskysymys. Asiaa ei ratkaise liikevaihto eikä voitto, vaan kyse on turvallisuudesta. Olemme siksi päättäneet, että kaikki kaupallisesti hoidetut lentoasemat on otettava mukaan, ja mielestäni tämä oli myös oikea päätös.

Olemme päässeet lopulta pisteeseen, jossa täysistunnossa vallitsee jäsenten kesken suuri yksimielisyys siitä, että meidän pitäisi erottaa toisistaan EU:n sääntöihin sisältyvien turvallisuusjärjestelyjen ja -toimenpiteiden maksut sekä maksut tätä pidemmälle menevistä turvatoimenpiteistä, joita kutsutaan tiukemmiksi toimenpiteiksi.

Kaikki, mikä kuuluu EU:n sääntöjen piiriin, pysyy ennallaan: kukin jäsenvaltio voi toimia oikeaksi katsomallaan tavalla. Jäsenvaltioiden on kuitenkin rahoitettava itse tätä pidemmälle menevät turvatoimenpiteet. Tämän pitäisi yhtäältä taata, että asiaa käsitellään huolella, että turvatoimenpiteitä ei toteuteta välittömästi harkitsematta, ovatko ne todella tarpeen, ja että huomioon otetaan myös se, mitä tämä tarkoittaa matkustajille, lentoyhtiöille ja lentoasemille.

Toisaalta sen pitäisi myös taata, että noudatamme tältä osin periaatetta, jonka mukaan turvallisuus on myös julkinen velvoite. Iskut eivät kohdistu pääsääntöisesti lentoyhtiöihin vaan niiden kotimaihin, ja katsomme siksi, että turvallisuus on periaatteessa edelleen julkinen velvoite, minkä vuoksi sitä on myös rahoitettava julkisin varoin.

Haluan puhua vielä lyhyesti tarkistuksista, joita on esitetty uskomaton määrä – yhteensä kolme. Ne ovat mielestäni kaikki hyvin perusteltuja. Tarkistukset, erityisesti kaksi Vihreiden / Euroopan vapaan allianssin ryhmän tarkistusta, ovat todella tukemisen arvoisia – enkä sano näin siksi, että jäsen Lichtenberger istuu vieressäni, vaan siksi, että tarkistukset sisältävät lentoasemien työntekijöihin liittyviä sosiaalisia vaatimuksia. Tämä on mielestäni hyvin tärkeää, varsinkin aikana, jolloin lentoyhtiöt ja lentoasemat toimivat paineen alla.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, ilmailun turvamaksuja koskeva direktiiviehdotus on syntynyt ilmailun turvallisuuden rahoittamista koskevan keskustelun tuloksena. Tätä keskustelua on käyty vuodesta 2001 lähtien. Se on seurausta 11. syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen havaitusta turvallisuusmenojen kasvusta sekä ilmailun turvallisuutta koskevan EU:n sääntelykehityksen luomisesta.

Komission säädösehdotuksen tarkoituksena on luoda avoin ja syrjimätön kehys ilmailun turvallisuutta koskevien maksujen perimiseksi Euroopassa. Lisäksi komissio katsoo, että ilmailun turvamaksuja asetettaessa pitäisi kuulla lentoasemien käyttäjiä ja että maksujen pitäisi perustua kustannuksiin. Kiitän jäsen Leichtfriedia erinomaisesta työstä, jota hän on tehnyt tämän mietinnön parissa, sekä liikenne- ja matkailuvaliokunnan jäseniä, jotka ovat osallistuneet tämän mietinnön laatimiseen.

Katson mietinnön olevan täysin komission tavoitteiden mukainen, ja mielestäni on myönteistä, että siinä kannatetaan komission ehdotusta tältä osin.

Haluan korostaa kahta mietinnössä käsiteltyä erityiskysymystä. Ensinnäkin mietinnössä otetaan esiin aivan uusi asia eli tärkeä ja joskus varsin kiistanalainenkin kysymys siitä, kuka maksaa ilmailun turvallisuudesta. Tätä asiaa ei käsitelty komission ehdotuksissa, sillä lähes kaikki jäsenvaltiot korostavat, etteivät ne kykene tekemään asiaa koskevia sitoumuksia, vaikka ne tunnustavatkin, että ilmailun turvallisuuden julkinen rahoitus pitäisi sallia.

Siksi päätös pitäisi mielestämme jättää yksittäisille jäsenvaltioille ja asiaa pitäisi siis käsitellä toissijaisuusperiaatteen mukaisesti.

Tätä taustaa vasten ja ottaen huomioon hyväksyttävänä olevassa mietinnössä esitetyn kannan komissio haluaa huomauttaa, että tarkistus 32, joka velvoittaisi jäsenvaltiot rahoittamaan tiukemmat toimenpiteet, saa aikaan neuvostossa kiihkeää keskustelua tästä direktiiviehdotuksesta. Luotan kuitenkin siihen, että esittelijä on ollut tietoinen tästä kaikesta ja on osannut odottaa tätä neuvoston kanssa käytävää taistelua.

Toinen seikka on pidemminkin selvennyskysymys ja liittyy vaikutustenarviointiin, joka on tehtävä, ennen kuin puiteasetuksen nojalla toteutetaan mitään ilmailun turvallisuustoimenpiteitä. Tämä on ehdottomasti hyvin perusteltu toimenpide, mutta haluan teidän tietävän, että meillä on jo käytössä muutamia mekanismeja ja ettei meidän pidä kuormittaa itseämme liikaa.

Meillä on ensinnäkin ilmailun turvaamista käsittelevä sidosryhmien neuvoa-antava työryhmä, joka muodostuu muun muassa ilmailualan edustajista ja joka osallistuu täysipainoisesti ilmailun turvallisuutta koskevien toimenpide-ehdotusten suunnitteluun.

Toiseksi valvonnan käsittävä sääntelymenettely takaa, että parlamentti voi käyttää tarvittaessa veto-oikeuttaan.

Kiitän lämpimästi tästä erinomaisesta mietinnöstä. Odotamme kovasti pääsevämme tekemään yhteistyötä esittelijän ja parlamentin kanssa ja etenemään tässä asiassa.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, pahoittelen, että joudun kuormittamaan täysistuntoa, mutta joudun esittämään työjärjestyksen 151 artiklan mukaisen henkilökohtaisen lausuman. Jouduin hetki sitten maalitauluksi. Tämä on tavallista, jos asuu Itävallassa. Siellä toimii ryhmä, joka luokitellaan kansainvälisellä mittapuulla äärioikeistoksi. Puolueella on johtajat, jotka tekevät ilmassa tiettyjä eleitä eivätkä pidä sitä minään. Nämä samat henkilöt eivät kestä sitä, että heidät voitetaan demokraattisissa vaaleissa, ja siksi he kieltäytyvät kädenpuristuksista ja kaikenlaisesta kontaktista. Jos vilkutat heille, he näkevät vain yhden asian: asian, josta heillä on todellista kokemusta, natsitervehdyksen.

Nämä ongelmat tietenkin osoittavat, ettei kotimaani ole valitettavasti oppinut elämään menneisyyden kanssa ja ettemme ole kohta tekemisissä vain yhden, täällä edustettuna olevan äärioikeistolaisen puolueen vaan kahden äärioikeistolaisen puolueen kanssa. Haluan vain tehdä jälleen kerran selväksi, että me olemme demokraatteja. Äärioikeistolaiset istuvat tuolla. Olen ylpeä siitä, että kuulun poliittiseen ryhmään, joka on onnistunut vaikuttamaan ratkaisevalla tavalla siihen, ettei meillä ole enää täällä parlamentissa äärioikeistolaista ryhmää, ja toivottavasti sellaista ei myöskään enää koskaan tule. Vastaus on siis se, että meidän on lisättävä demokratiaa, ei äärioikeistolaista politiikkaa, eikä osoittaa kansaa kohtaan vihamielisyyttä tai kyynistä halveksuntaa. Nuo henkilöt ovat jo sanoneet, että minun pitäisi hakea psykiatrasta apua, sillä he eivät kestäneet sitä, että he hävisivät demokraattiset vaalit.

Puhemies. – (DE) Sinisen kortin kysymykset työjärjestyksen 151 artiklan mukaisista henkilökohtaisista lausumista eivät ole sallittuja. Siksi pyyntöänne käyttää asiaa koskeva puheenvuoro ei voida hyväksyä.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Arvoisa puhemies, tämä on edelliselle puhujalle osoitettu sinisen kortin kysymys. Pyydän puolta minuuttia kysymyksen esittämiseen.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Arvoisa puhemies, tämä keskeytys – joka on täysin sallittu – häiritsee aiheesta käytävää keskustelua. Ehdottaisin, että ajoittaisitte tällaiset asiat mietintöjen väliin.

Puhemies. – (DE) Paljon kiitoksia. Jatkamme nyt keskustelua. Sallin henkilökohtaisen lausuman siksi, että edellisessä työjärjestyspuheenvuorossa viitattiin suoraan jäsen Martiniin. Jatkamme nyt keskustelua ja keskitymme myös siihen kunnolla.

Artur Zasada, PPE-ryhmän puolesta. – (PL) Arvoisa puhemies, haluan aivan aluksi kiittää esittelijää jäsen Leichtfriedia erinomaisesta mietinnöstä ja esimerkillisestä yhteistyöstä, jota hän on tehnyt työskennellessämme tämän mietinnön parissa.

Meidän oli vastattava neljään kysymykseen, mutta sitä ennen meidän oli määriteltävä tehtävä, joka oli lentomatrustajien etujen suojelu, ja tämä oli tärkein osa työtämme. Niistä neljästä kysymyksestä, jotka esitimme itsellemme, ensimmäinen koski avoimuutta eli sitä, mitkä ryhmät saisivat osallistua menettelyyn. Toinen koski direktiivin soveltamisalaa eli sitä, mihin lentoasemiin direktiiviä sovellettaisiin. Kolmas, rahoitusta koskeva kysymys oli hyvin tärkeä, eikä komissio kyennyt vastaamaan siihen. Onnistuimme kuitenkin löytämään ratkaisun yhdessä jäsen Leichtfriedin kanssa, ja esitän tästä hänelle erityiset kiitokset. Puhun tiukemmista toimenpiteistä, jotka jäsenvaltioiden pitäisi rahoittaa.

Neljäs asia koski riippumattoman valvontaviranomaisen toimivaltaa lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvien maksujen asettamisen suhteen. Loimme työme aikana yhteisen kannan, joka on mielestäni varsin kunnianhimoinen. Se on nyt haaste neuvostolle ja komissiolle. Katson, että meidän ei pitäisi joutua maksamaan lentomatrustajina tällaisesta turvallisuudesta, sillä tilanne on ristiriidassa sen kanssa, ettei laiva-, auto- ja junamatrustajienkaan tarvitse maksaa. Tämä on ele neuvoston suuntaan, se on sovitteluratkaisu, ja odotan nyt neuvostolta yhtä kunnianhimoista kantaa.

Saïd El Khadraoui, S&D-ryhmän puolesta. – (NL) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, arvoisa komission jäsen, haluan aivan aluksi kiittää esittelijää erinomaisesta, jopa fantastisesta työstä. Kiitän siis teitä ja kaikkia mietinnön laatimiseen osallistuneita.

Haluan vain muistuttaa teille, ettei tämä rahoitusta koskeva kysymys ole uusi. Asiaa on itse asiassa käsitelty siitä hetkestä lähtien, jolloin hyväksyimme asetuksen turvatoimenpiteiden soveltamisesta EU:ssa 11. syyskuuta 2001 tehtyjen iskujen jälkeen. Euroopan parlamentti on korostanut aivan alusta asti, että rahoituskysymys on tärkeä ja että meidän on löydettävä siihen eurooppalainen ratkaisu. Neuvosto on kuitenkin aina estänyt tämän. Tämän keskustelun seurauksena meidän pitäisi kehottaa jälleen neuvostoa pitämään kiinni sopimuksista, joita se on tehnyt kanssamme aikaisemmin, varsinkin siitä, jonka nojalla voisimme laatia erillisen ehdotuksen tästä aiheesta, sekä sitoutumaan yhteistyön tekemiseen kanssamme ratkaisun löytämiseksi.

Meidän on selvästikin muistettava muutama asia. Niistä ensimmäinen ja tärkein on avoimuus. Emme tarkastele tällä hetkellä varsinaisesti sitä, kenen pitäisi maksaa lasku kussakin jäsenvaltiossa. Haluamme kuitenkin varmasti järjestää kuulemisen tästä aiheesta, saada aikaan sopimuksia ja pitää sitten kiinni näistä sopimuksista. Toisin sanoen haluamme, että turvamaksujen tuottamat tulot käytetään todella turvatoimenpiteiden eikä esimerkiksi jonkin pysäköintilaitoksen rahoittamiseen. Tämä on hyvin tärkeää, emmekä saa tietenkään muuttaa mieltämme tästä asiasta.

Toinen tärkeä seikka on se, että meidän on erotettava EU:ssa yhteisesti sovitut turvatoimenpiteet muista ylimääräisistä toimenpiteistä, joita yksittäiset jäsenvaltiot toteuttavat. Ensimmäisestä asiasta voidaan todeta, että avoimuutta koskevat säännöt ovat selvät ja että niitä on noudatettava. Toisesta asiasta totean, että meidän on tehtävä selväksi, että rahoitusvastuu kuuluu jäsenvaltioille ja että juuri niiden on maksettava ylimääräisistä turvatoimenpiteistä aiheutuva lasku. Turvatoimenpiteitä olisi myös hyvä koordinoida EU:ssa, ja jos jäsenvaltio päättää itse ottaa käyttöön vartaloskannereita tai mitä tahansa muuta, sen pitäisi myös kantaa päätöksensä taloudelliset seuraukset.

Gesine Meissner, ALDE-ryhmän puolesta. – (DE) Arvoisa puhemies, haluan aluksi kiittää esittelijää jäsen Leichtfriedia, myös jäsen Hennis-Plasschaertin puolesta. Jäsen Hennis-Plasschaert ei päässyt tänään paikalle. Hän teki yhteistyötä kanssanne ja oli myös erittäin tyytyväinen.

Toinen asia, joka osoittaa, miten hyvä mietintö on, on se, että äänestystulos oli valiokunnassa jokseenkin yksimielinen. Tässä – aivan kuten juuri esitetyssä suullisesti vastattavassa kysymyksessäkin – on kyse sekä kuluttajansuojasta että ilmailun turvallisuudesta. Haluamme turvallisuutta, mutta samalla haluamme myös kuluttajien tietävän, minkä verran he maksavat mistäkin. Täällä on jo todettu, että eri jäsenvaltioiden järjestelmät eroavat toisistaan hyvin paljon, emmekä halua muuttaa yleisesti tätäkään. Emme halua tuputtaa mitään. Haluamme kuitenkin avoimuutta siihen, mistä kustannukset muodostuvat, ja siihen, miten ison osan kuluttaja maksaa. Tämä ei ole nykyisin aina selvää. Haluamme toisin sanoen tietää, kuinka suuri osa lipun hinnasta on todella turvallisuusmaksua – tällä hetkellä turvallisuuteen menee vain osa lipun hinnasta. Haluamme myös takeet siitä, että turvallisuusmaksut todella käytetään turvallisuuteen ja ettei kukaan muu hyödy niistä. Kehittämämme lähestymistapa asiaan on mielestäni täysin looginen.

Yhdessä asiassa parlamentin toiveet ovat ristiriidassa sen kanssa, mitä jäsenvaltiot haluavat. Kyse on siitä, kuka maksaa ylimääräiset turvallisuustoimenpiteet, jotka menevät pidemmälle kuin se, mitä me EU:ssa haluamme matkustajille. Olemme todenneet tältä osin, että jäsenvaltioiden pitäisi maksaa nämä toimenpiteet. Kyse on kansallisesta turvallisuudesta, jota kohtaan myös itse kansallisvaltioiden on osoitettava voimakasta kiinnostusta. Valtiot eivät tietenkään halua maksumiehiksi. Kuten täällä on jo todettu, ratkaistessamme, haluammeko vartaloskannereita vai emme, meidän on kiistatta pohdittava myös sitä, haluammeko niitä kaikkialle EU:hun ja kuka lopulta maksaa ne. Meidän on tietenkin myös pohdittava, lisäävätkö ne todella turvallisuutta.

Siispä tällaisia ilmailun turvamaksuja on hallinnoitava avoimesti.

(Puhemies keskeytti puhujan.)

Anna Rosbach, EFD-ryhmän puolesta. – (DA) Arvoisa puhemies, lentoasema oli muinoin paikka, josta ostettiin lippu lennolle, jossa tehtiin matkatavaroiden lähtöselvitys, jossa näytettiin passi ja josta lähdettiin lennolle tai jonne laskeuduttiin. Nykyään lentoasemat ovat kuin pieniä kyliä: ne tarjoavat kaikenlaisia palveluja. Turvatoimenpiteet ovat kuitenkin tehneet niistä kuin Fort Knoxin, ja tilanne etenee vain yhteen suuntaan: kohti turvatoimenpiteiden lisäämistä.

Ennen vanhaan sattui lento-onnettomuuksia, ja valitettavasti niitä tapahtuu edelleen. Siksi on tärkeää soveltaa samoja sääntöjä sekä EU:ssa että sen ulkopuolella. Tätä taustaa vasten EU on liian pieni ollakseen eristäytynyt saari. Tällä alalla voimme nähdä, mitä hyötyä on siitä, että kaikkien maiden ilmailualuksiin sovelletaan samoja avoimia sääntöjä. Sama koskee myös maksuja. Kaikille – sekä matkustajille että lentoyhtiölle – täytyy olla selvää, mitä ilmailun turvamaksu kattaa. Kenenkään ei pitäisi joutua eksymään epäselvien maksujen

viidakkoon. Matkustajien on saatava tietää tarkkaan, mitä maksu kattaa, eikä heidän pitäisi joutua maksamaan kansallisia erityismaksuja tai lisämaksuja lentoyhtiöille. Kannatan koko sydämestäni liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietintöä...

(Puhemies keskeytti puhujan.)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, haluan aivan aluksi kiittää esittelijää ja muita ryhmiä niiden tekemästä työstä. Kävimme liikenne- ja matkailuvaliokunnassa mielenkiintoisen keskustelun. Katson kuitenkin, että olemme jo tehneet monia kompromisseja neuvoston kanssa, joka on osoittanut vanhaan tapansa olevansa hyvin haluton tekemään asiassa kompromissia. Keskustelussa päästään nimittäin vauhtiin vasta sitten, kun alamme puhua täytäntöönpanosta. Meidän, Euroopan parlamentin, pitäisi odottaa tässä asiassa myös komission tukevan ajatusta siitä, että turvallisuusmaksut koskevat kaikkia lentoasemia. Meidän ei pitäisi toistaa sitä, mitä olemme jo tehneet muilla aloilla – olipa kyse sitten maahuolinnasta tai ilmailumaksuista – eli sallia poikkeuksia, jotka vaikuttavat kahteen tai viiteen miljoonaan matkustajaan.

Toinen, minulle vielä tärkeämpi asia koskee avoimuuden takaamista matkustajille – sitä, kuka maksaa mitä ja mistä – ja tässä on kiistatta kyse lentoasemien ja lentoyhtiöiden velvollisuudesta. Tämä on mielestäni varsin tärkeä asia.

Pääsen tästä kolmanteen asiaani, kulujen maksamiseen, johon liittyy tietenkin aina kiistakohtia. Katson itse, että yleinen turvallisuus pitäisi rahoittaa julkisin varoin. Teemme jo myönnytyksen jättämällä jotkin asiat ns. toissijaisuusperiaatteen piiriin. Tämä on aina toimiva temppu täällä parlamentissa sekä yhteistyössä komission kanssa: ellei neuvoston kanssa päästä ratkaisuun, asian sanotaan kuuluvan toissijaisuusperiaatteen piiriin. En ole itse tähän kovinkaan tyytyväinen, mutta tilanne on nyt tämä. Katson siksi, että meidän pitäisi vähintäänkin pitää kiinni siitä, mitä olemme sanoneet täällä, eli siitä, että erikoistoimenpiteet, tiukemmat toimenpiteet, on ehdottomasti rahoitettava julkisin varoin. Turvamaksut ovat kasvaneet ja turvallisuus yleisesti on lisääntynyt merkittävästi viime vuosina. Siksi tähän asiaan liittyy myös taloudellisia näkökohtia. Puhumme nyt noin 30 prosentista kustannuksista. Jos puhumme turvallisuudesta ja siitä, kuka sen rahoittaa, asiaan liittyy taloudellisia näkökohtia myös tulevaisuudessa. Siksi nämä kolme asiaa ovat minulle erittäin tärkeitä. Toivon, että saamme näiden pyyntöjemme seurauksena aikaan hyvän lopputuloksen neuvoston ja komission kanssa.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Arvoisa puhemies, käsiteltävänä oleva lainsäädäntö muodostaa ilmailun turvamaksujen asettamiselle avoimen, syrjimättömän ja muutoksenhakuun oikeuttavan kehyksen. Lentoasemien turvallisuus kuuluu jäsenvaltioiden vastuualueeseen.

Viime kädessä matkustajat joutuvat kuitenkin maksamaan turvatoimenpiteet lentolipun hinnan muodossa. Siksi matkustajilla on oikeus saada erikseen tietoa siitä, miten suuri osa lipun hinnasta käytetään turvallisuuden rahoittamiseen.

Direktiivi ilmailun turvamaksuista ja direktiivi lentoasemamaksuista pitäisi yhdenmukaistaa. Parlamentti on pyytänyt toistamiseen säätämään tässä direktiivissä, että yhtiöiden ja lentoasematoiminnan harjoittajien pitäisi käyttää ilmailun turvamaksuja vain ilmailun turvallisuustoimenpiteiden toteuttamiseen. Parlamentti on myös pyytänyt avoimuutta ja kehottanut suhteuttamaan turvallisuusverot ja -maksut tavoitteisiin.

Jäsenvaltiot voivat myös toteuttaa tiukempia turvatoimenpiteitä, mutta niiden kustannuksista jäsenvaltioiden on vastattava kokonaan itse. Nämä turvatoimenpiteet eivät saisi joka tapauksessa haitata matkustajaliikenteen sujuvuutta lentoasemilla. Valitettavasti etenkin täällä Brysselissä matkustajat joutuvat odottamaan loputtomissa jonoissa päästäkseen lennolle.

Haluaisin myös mainita kiellon, joka koskee nesteiden tuomista lennolle. Kielto tarkoittaa sitä, että monia tavaroita voidaan takavarikoida. Valitettavasti esimerkiksi Brysselin lentokentällä sovellettavaan hitaaseen menettelyyn kuuluu sekä lisämaksuja että tavaroiden takavarikointia. Ikävä kyllä tähän menettelyyn ei sisälly sitä mahdollisuutta, että omistaja saisi tavaransa myöhemmin omaan osoitteeseensa.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Arvoisa puhemies, turvamaksujen käyttöönotto on tuonut ilmailualan markkinoille uusia kustannuksia, jotka lentoasematoiminnan harjoittajien ja lentoyhtiöiden siirtävä suoraan kätevästi matkustajille.

Siksi on oikein, että me etsimme keinoja suojella matkustajia siltä, että lippuihin lisätään peiteltyllä tavalla keksittyjä, turvamaksuiksi naamioituja summia huolella peiteltyjen erien muodossa aiheettomien voittojen

tuottamiseksi ilmailualan ovelille yrittäjille. Näiden maksujen pitäisi vastata vain matkustajien turvallisuuden takaamisesta todistettavasti aiheutuneita kustannuksia.

Arvoisa komission jäsen, siksi meidän velvollisuutenamme on laatia selvät ja avoimet säännöt, joilla alalta poistetaan nykyinen anarkia ja joilla toimijoita estetään hyödyntämästä tulevaisuudessa matkustajien suojeluun tähtääviä pakollisia toimenpiteitä aiheuttoman voiton saamiseksi.

Meidän on laadittava säännöt eikä perustettava lisää elimiä ja viranomaisia, jotka kuormittavat matkustajia, lentoyhtiöitä ja veronmaksajia aiheuttamalla jälleen lisäkustannuksia.

Arvoisa komission jäsen, jos me haluamme tehdä EU:sta kilpailukykyisen, meidän on luovuttava uusien viranomaisten perustamisesta. Viranomaiset eivät tuota kansalaistemme elämänlaatua parantavaa lisäarvoa. Kiitos.

Puhemies. – (DE) Meillä oli tekninen ongelma, joten puheenvuoro kesti yli minuutin. Nyt kello kuitenkin taas toimii, ja toivoakseni kaikki etenee nyt aikataulun mukaisesti.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, kuten hyvin tiedetään, tuhkapilven vaikutukset Euroopan ilmatilaan johtivat monien tuhansien lentojen peruuntumiseen. Tämä on hyvä esimerkki siitä, miksi ilmailun turvallisuus on tärkeää. Siitä, kenen pitäisi maksaa tästä aiheutuvat kustannukset – toisin sanoen kenen pitäisi maksaa luonnonkatastrofista – ja missä määrin rajoitukset ovat perusteltuja, käydään jo kiivasta väittelyä. Samalla, kun liikenneministerit tuskailevat asian parissa, meidän on ratkaistava, mitkä terrorisminvastaisista turvamääräyksistä johtuvat turvallisuusmenot voidaan siirtää matkustajien maksettaviksi. Näistä määräyksistä on tulossa yhä rajoittavampia. Valtiolle kuuluvan tehtävän eli yleisestä turvallisuudesta huolehtimisen kustannuksia ei voida viime kädessä vain siirtää kansalaisille tällä tavoin. Voimme torjua vartaloskannereiden ja muiden naurettavien turvatoimenpiteiden määrän villiä kasvua vain siten, että maat kantavat itse taloudellisen vastuun määräysten mukaisista tiukoista turvatoimenpiteistä.

Samalla, kun me kamppailemme edelleen SWIFT-sopimuksen kanssa, Yhdysvallat tekee terrorismin torjunnan nimissä sopimuksia matkustajatietojen vaihtamisesta Euroopan komission ja monien eri ilmailujärjestöjen kanssa. Lisäksi keskustelussa jätettiin taka-alalle se, että lennonjohtajapulalla ja lennonjohtajien kasvavalla työtaakalla voi olla ilmailun turvallisuuden kannalta tuhoisia seurauksia. Euroopan yhteistä ilmatilaa koskevasta visiosta ja 1990-luvun vapauttamisesta lähtien on keskitytty lähinnä kustannuksiin turvallisuuden sijasta. On selvää, että tuhkapilvi on vain lykännyt ilmoitettua lentäjälakkoa. Asiaan voikin suhtautua ironisesti: toivottavasti ilmailualalla ei siirrytä yhdestä kaaoksesta toiseen.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Arvoisa puhemies, minäkin haluan kiittää esittelijäämme jäsen Leichtfriediä hänen laatimastaan tekstistä sekä yhteistyöhengestä, jota hän on osoittanut tässä asiassa. Kannatan erityisesti hänen ehdotuksiaan ilmailun turvallisuuden rahoittamisesta, sillä keskustelemme täällä ilmailun turvallisuudesta emmekä ilmatilan turvallisuudesta.

Valiokuntamme on tehnyt jo vuosia töitä sen periaatteen puolesta, että jäsenvaltioiden pitäisi rahoittaa tiukimmat turvatoimenpiteet, ja tältä osin esittelijämme saa täyden tukeni. Turvallisuuskysymykset koskettavat nimittäin matkailijoiden lisäksi kaikkia kansalaisia, ja terrorismin torjuntatoimien toteuttaminen on valtioiden tehtävä.

Siksi ei ole perusteltua panna lentomatkustajia maksamaan yksin lentoasemilla ja lentokoneissa toteutettavien turvatoimenpiteiden kustannuksia – varsinkaan, kun valtiot rahoittavat tarpeen mukaan joko kokonaan tai osittain junien ja laivojen kaltaisten kulkuneuvojen turvatoimenpiteet. Katson siksi, että meidän on pidettävä puolemme neuvostoa vastaan ja puolustettava viimeiseen asti liikenne- ja matkailuvaliokunnan hyväksymän mietinnön tarkistusta 32.

Haluan ottaa nopeasti esiin toisen asian. Vaikka kannatankin edistystä, jota tämä teksti saa aikaan syrjimättömyyden ja avoimuuden alalla, en katso, että tämän direktiivin tavoitteena on ottaa EU:ssa käyttöön yksi yhtenäinen turvamaksujen järjestelmä.

Vaikka jäsenvaltioiden onkin noudatettava yhteisiä sääntöjä, niiden täytyy antaa pitää nykyiset järjestelmänsä maksujen perimistä varten. Siispä Espanjan, Italian tai Ranskan kaltaisissa maissa parlamentit hyväksyvät maksut, ja näissä tapauksissa lakeja koskevien valitusten tutkinnasta vastaavan viranomaisen on toimittava riippumattomana valvontaviranomaisena. Juuri tätä koskee tarkistus 40, ja toivon, että kun äänestämme siitä, monet teistä äänestävät sen puolesta.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Arvoisa puhemies, ongelmistamme, jotka liittyvät siihen, ettei meillä ole tällä hetkellä yhteistä eurooppalaista ilmatilaa eikä varsinkaan todellista yhteistä viranomaista, joka valvoisi ja hoitaisi tätä yhteistä ilmatilaa, on tullut tällä viikolla säälimättömän räikeitä. Niistä huolimatta siirrymme vähitellen kohti itsellemme asettamaa tavoitetta, ja tämän tekstin pitäisi olla jälleen yksi väline, joka auttaa meitä eteenpäin tällä tiellä.

Olen pannut merkille esittelijän jäsen Leichtfriedin sitkeyden ja kiitän häntä hänen tekemästään työstä ja siitä, miten hienotunteisesti hän on suhtautunut ilmailuun ja sosiaalisiin kysymyksiin. Tässä tapauksessa minusta tuntuu kuitenkin siltä, että meidät saattaa olla valtaamassa tietynlainen naiivius ja maksimalismi ja että täydellisuuden tavoittelumme saattaa johtaa siihen, ettemme saa aikaan parasta lopputulosta.

Vaikka kannatankin täysin yhteisen järjestelmän luomista, johon kuuluu myös riippumaton valvontaelin, jolla on edellytykset vahvistaa tasapuoliset ja avoimet valtuudet maksujen suhteen, ja otan huomioon ympäristö- ja sosiaalikriteerit, matkustajien suojelun jne., katson silti, ettei tiettyjä näkökohtia ole otettu huomioon, ja haluaisin komission selvittävän niitä. Viittaan esimerkiksi siihen, mitä jäsen De Veyrac sanoi juuri: mielestäni emme ole tunnustaneet selvästi järjestelmää, jossa kansallinen parlamentti äänestää maksuista parlamentaarisella sopimuksella, sillä se on elin, jonka on sovellettava niitä. Mielestäni on myös vaikeaa nähdä – ja haluaisin komission selvittävän tätä – miten toteuttamiskelpoinen tämä teksti oikein on, ottaen huomioon erimielisyydet neuvoston kanssa sekä ennen kaikkea tämän tekstin ja lentoasemamaksuja koskevan yleisen direktiivin välisen johdonmukaisuuden, tai mielestäni pikemminkin johdonmukaisuuden puutteen.

Koska siihen, kenen velvollisuutena on maksaa tästä turvallisuudesta – jonka myönnän olevan yleistä turvallisuutta – liittyy suuresti epävarmuutta ja eripuraa, meidän on mielestäni tehtävä selväksi, että kun puhumme siitä, että jäsenvaltiot maksavat, maksumiehinä on tosiasiaa suuri yleisö. Jäsenvaltiot kuulostavat puheissamme abstrakteilta henkilöiltä, mitä ne eivät ole: niillä tarkoitetaan myös jokaista matkustavaa kansalaista. Siksi pelkään, että edistystä tapahtuu viime kädessä hyvin vähän.

Haluaisin siksi komission esittävän näkemyksensä siitä, millainen tulevaisuus se katsoo tällä tekstillä olevan.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Arvoisa puhemies, on totta, että kaikista liikennemuodoista lentäminen on turvallisin matkustustapa. Lento-onnettomuudet, joilla on maailmanlaajuisia seuraamuksia, kuten kymmenen päivää sitten tapahtunut onnettomuus, pakottavat meidät kohtaamaan kysymyksen, joka koskee ilmailualan koko turvallisuusketjua: lentokenttiä, lentoyhtiöitä, lennonjohtotorneja, lentokoneita, henkilökuntaa ja matkustajia. Yhteyden on oltava erittäin tiivis ja viestinnän avointa kaikkien näiden linkkien välillä.

Matkustajat, joita kiinnostaa heidän oma matkansa ja mukavuutensa, eivät ymmärrä, mihin turvatoimenpiteitä tarvitaan, olivatpa ne sitten löyhiä tai tiukkoja, eivätkä niiden aiheuttamia kustannuksia, elleivät he ole perillä syyskuun 11. päivänä 2001 tapahtuneen iskun kaltaisten dramaattisten ja traagisten tapahtumien merkityksestä. Ennakoitavia tekijöitä ovat muun muassa terroriuhkat, lentäjän virheet, tekniset virheet, lentäjän ja lennonjohdon väliset väärinkäsitykset ja ennalta arvaamattomat sääolot, ja säädösten soveltamiseksi niiden kirjaimen ja hengen mukaisesti on toteutettava tiukkoja toimenpiteitä.

Kannatan poikkeuksellisten toimenpiteiden hyväksymistä mainitsemieni tilanteiden varalta. Näiden toimenpiteiden on kuitenkin oltava avoimia. Matkustajilla on oikeus turvalliseen matkaan ja heidän on nautittava turvallisesta matkasta, aivan kuten heillä on myös oikeus kuulla totuus. Valitettavasti ilmailuturvallisuuden alalla viestintää on parannettava ja avoimuutta on lisättävä kiireesti. Tämä tehtävä kuuluu lentoasemille ja lentoyhtiöille, joiden täytyy muuttua avoimemmiksi. Toisaalta matkustajien on ymmärrettävä, että olivatpa lentoasemilla ja lentokoneissa noudatettavat turvatoimet miten tiukkoja tahansa, niitä noudatetaan viime kädessä heidän etunsa, yksin heidän etunsa vuoksi.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, haluan kiittää aluksi jäsen Leichtfriediä erinomaisesta mietinnöstä, jossa esitetään hyviä, kestäviä ehdotuksia.

Mistä tässä on viime kädessä kyse? Kyse on avoimuuden, kuluttajansuojan, turvallisuuden ja koordinoinnin sekä laadunvalvonnan lisäämisestä. Haluan kuitenkin varoittaa perustamasta uutta viranomaista näiden kysymysten käsittelyä varten. Suhtaudun myönteisesti mietinnössä käsiteltyyn toissijaisuuteen, ja tämä asia on ehdottomasti säilytettävä. Minulle on myös hyvin tärkeää, että verot ja maksut erotetaan selvästi toisistaan. Lisäksi kaikki valtion tehtävät – olipa kyse sitten sormenjälkien ottamisesta ja valokuvaamisesta, poliisin tehtävistä, terrorismin torjunnasta tai muusta vastaavasta – on rahoitettava tietenkin verovaroin eikä kuluttajilta perittävien maksuin. Jos yksittäiset jäsenvaltiot haluavat sitten välttämättä toteuttaa tätä pidemmälle meneviä turvatoimenpiteitä, katson, että tällä alalla niiden pitäisi myös kantaa niistä aiheutuvat kustannukset.

Valtion vastuulla oleviin turvallisuuskysymyksiin liittyviä toimenpiteitä määräävän tahon on myös maksettava niistä. Kun kyse on teknisestä tai henkilökohtaisesta turvallisuudesta, tilanne on mielestäni toinen: tällaisten toimenpiteiden kustannukset voidaan kyllä siirtää matkustajalle, kunhan niiden tarkoitus on tuotu selvästi esiin.

On kuitenkin syytä huomata, että komission meille esittämässä vaikutustenarvioinnissa puhutaan summasta, joka on noin 0,1 prosenttia näiden toimenpiteiden kokonaiskustannuksista. Siksi meidän ei pitäisi aloittaa liian korkealta.

Katson, että olemme saamassa aikaan kestävän kompromissin, myös Saksan liittotasavallan kanssa, jolla on huomattavia varauksia asian suhteen toissijaisuuden alalla. Toivon lopputuloksen olevan hyvin lähellä ehdotustamme.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Arvoisa puhemies, kannatan täysin tätä ehdotusta, koska sillä lisätään suuresti hintojen avoimuutta sekä niiden turvamaksujen laskennan avoimuutta, joita lentäen matkustavat EU:n kuluttajat joutuvat maksamaan. Mielestäni on kuitenkin hämmästyttävää, ettei tätä tärkeää alaa yhtenäistetä enempää. Olen huolissani siitä, että tiettyjen lentoasemien valta-aseman vuoksi matkustajat joutuvat maksamaan liiallisia turvamaksuja, jotka eivät vaikuta suoraan lähtöselvityksessä suoritettavien turvatoimenpiteiden tasoon, nopeuteen tai laatuun.

Komission olisi pitänyt olla kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulon jälkeen antamassaan arviointikertomuksessa paljon rohkeampi ja esittää yhtenäistä ja sitovaa tapaa laskea turvamaksut kaikkialla EU:ssa.

Olen täysin samaa mieltä siitä, että tiukemmat toimenpiteet, kuten vartaloskannerit, on maksettava valtion eikä matkustajien pussista – varsinkin, kun niiden tarpeellisuudesta ja niihin liittyvistä terveysriskeistä käytävä keskustelu jatkuu. Kaiken kukkuraksi olen huolissani niiden säännösten tulkinnasta, jotka koskevat lentoyhtiöiden – ei lentoasemien – suoraan toteuttamista turvatoimenpiteistä aiheutuvien kustannusten perimistä. Nämä kustannukset voidaan nimittäin veloittaa matkustajilta, ja mielestäni tämä tarkoittaa, että asiaan liittyy yliveloituksen muodossa tapahtuvan väärinkäytöksen vaara.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Arvoisa puhemies, jäsen Leichtfried on oikeassa. Jäsenvaltioiden pitäisi maksaa viime kädessä ylimääräisten turvatoimenpiteiden kustannukset. Kaiken kaikkiaanhan matkustajat ja kansalaiset maksavat jo jäsenvaltioille yleisesti turvallisuudesta.

Valtio ei voi vain sanoa kansalaisille, että he saavat juuri sitä, mistä he maksavat. Sillä on laajempi vastuu, koska se ei ole voitto tavoitteleva palveluntuottaja. Muistutan teitä tästä yksinkertaisesta tosiseikasta, sillä tästä periaatteesta huolimatta ylimääräisten turvatoimien kustannukset maksetaan viime kädessä matkustajien eikä valtioiden pussista, kuten esittelijä on aivan oikein huomauttanut.

Lisäksi lisämaksujen maksamiseen perustuvasta turvallisuuden parantamisesta eivät edes usein huolehdi valtiot vaan alihankkijoina toimivat yksityisyrietykset. Ne suhtautuvat usein välinpitämättömästi matkustajiin ja heidän oikeuksiinsa sillä varjolla, että turvallisuuteen liittyvät asiat ovat yleisesti salaisia. Tälle on yksinkertaisesti pantava piste.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, koska ilmailun turvamaksuja on käsitelty EU:ssa monin eri tavoin, tässä on mielestäni tärkeää soveltaa objektiivista toimenpidettä. Arvioinnin perustana olisi erittäin järkevää käyttää matkustajien määrän ja suurimman sallitun lentoonlähömassan yhdistelmää. On kuitenkin tärkeää, että perittävien turvamaksujen ja tosiasiaassa tarjottavien palvelujen välillä on selvä yhteys. Ilmailun turvallisuuden käsite on tärkeää määritellä, ja meidän on myös saatava tietää tarkkaan, mistä oikein maksamme. Turvamaksujen laskentatavan on oltava ymmärrettävä. Tiedot maksujen suuruudesta ja siitä, mistä ne muodostuvat, on esitettävä avoimesti. Avoimuus on tässä välttämätöntä. Tarvitsemme kuitenkin tätä varten riippumattomia sääntelyviranomaisia voidaksemme torjua kilpailun vääristymistä nopeasti ja tehokkaasti.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, tämä keskustelu ilmailun turvallisuudesta on ollut kiehtova, ja se osoittaa, että meillä kaikilla on omat kokemuksemme tältä alalta.

Minulta vietiin juusto, jota halusin kuljettaa, siksi, että se oli levitettävää! Se oli mielestäni liioiteltua, mutta katson silti, että olemme parantaneet koko järjestelmää. Komission ehdotus menee askeleen pidemmälle, koska turvallisuus aiheuttaa myös kuluja, ja niiden osalta tärkein sääntö on avoimuus. Mietintö ja komission ehdotus vahvistavat toisiaan.

Sen kysymyksen osalta, kenen pitäisi periä maksut, katson toissijaisuuden olevan edelleen paras tapa, koska loppujen lopuksi maksumiehinä eivät ole jäsenvaltiot vaan kansalaiset. Ainoa kysymys on se, pitäisikö kulut maksaa kaikkien veronmaksajien vai ainoastaan matkustajien pussista.

Tähän kysymykseen ei ole helppoa vastata, mutta katson, että ehdotuksessamme esitetyt toissijaisuusperiaatteen mukaiset näkökohdat ovat sopuinnossa nykyisten ilmailun turvallisuusjärjestelyjen kanssa.

Parlamentti menee askeleen pidemmälle tarkastellessaan koko ilmailuturvallisuusalaa. Saamme nähdä, mihin tämä keskustelu johtaa. Katson komission tehneen varsin kelvollisen ehdotuksen ja olen hyvin iloinen siitä, että se on hyväksytty parlamentissa laajalti ja että parlamentti menee tavalliseen tapansa hieman pidemmälle kuin komissio ehdotuksessaan. Katson ehdotuksen ajoituksen ja soveltamisalan olevan oikeat.

Jörg Leichtfried, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, tällainen kiitos saa minut tuntemaan oloni jokseenkin vaivaantuneeksi, joten puhun lyhyesti. Haluan kuitenkin käyttää tilaisuuden kiittää esittelijöitä ja varjoesittelijöitä, jotka ovat tehneet kovasti yhteistyötä: kiitän jäsen Zasadaa, jäsen Hennis-Plasschaertia, jäsen Lichtenbergeriä ja jäsen Kohlíčekia. Olemme tehneet tämän asian parissa kovasti töitä lähes vuoden ajan. EU:n politiikan pitäisi olla mielestäni tällaista – ei nahistelua näytöksen järjestämiseksi, mihin jotkut muut jäsenet kenties pyrkivät.

Toiseksi haluan esittää neuvostolle pyynnön. Liikenne- ja matkailuvaliokunta on varsin sopuisa valiokunta. Se työskentelee ja keskustelee asiallisella tavalla, ja tässä hengessä olemme tulleet selvästi neuvostoa vastaan tämän säädöksen osalta. Olemme olleet alusta asti varsin halukkaita tekemään kompromissin. Haluan kuitenkin varoittaa neuvostoa: älkää herättäkö nukkuvaa karhua. Sen, joka haluaa tehdä kompromissin, täytyy myös voida odottaa kompromisseja vastustajiltaan tai kumppaneiltaan.

Ellei neuvosto halua tulla lainkaan Euroopan parlamenttia vastaan tässä asiassa, valiokuntamme asenne muuttuu. Tämä ei ole ainoastaan oma mielipiteeni. Olen kuullut jo joidenkin kollegoideni sanovan, että ellei neuvosto tule meitä asiassa vastaan, keskustelemme myös vartaloskannereista aivan eri valossa emmekä ehkä tule lainkaan neuvostoa vastaan. Tällainen ei edistä asiaa, eikä sen saa antaa tapahtua. Kehotan siksi neuvostoa ja jäsenvaltioita viemään asiaa eteenpäin. Meillä on nyt Lissabonin sopimus. Sekä neuvoston että jäsenvaltioiden on jatkettava etenemistä asiassa, sillä muutoin saatamme kuulla jälleen kerran: *Come on, let's SWIFT again!*

Puhemies. – (DE) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan Brysselissä seuraavan istuntojakson aikana.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Nessa Childers (S&D), kirjallinen. – (EN) Jäsen Leichtfried ansaitsee kiitokset perusteellisesta ja vakuuttavasta mietinnöstään, jossa on käsitelty tehokkaasti monia komission asiakirjassa avoimiksi jätettyjä asioita. Muutamat kysymykset ovat kuitenkin yhä ratkaisematta, ja näitä asioita pitäisikin tarkastella uudessa valossa, ottaen huomioon Euroopan ilmatilan sulkemisen pitkittymisen. Koska ilmailuala on menettämässä yli miljardi euroa tuhkapilven takia, EU:n on toimittava nopeasti ja määrätietoisesti helpottaakseen ilmailualan taloudellista ahdinkoa. Vaikka komission jäsen Almunia ansaitseekin kiitokset tänään esittämistään kriisiä koskevista myönteisistä kommentteista, meillä Euroopan parlamentin jäsenillä on myös mahdollisuus auttaa tällä mietinnöllä alaa, joka on juuri lamaantunut kolmatta kertaa viimeisten kymmenen vuoden aikana. Euroopan parlamentin sekä Eurooppa-neuvostossa ja komissiossa työskentelevien kollegoidemme pitäisi alkaa harkita valtion rahoitusta ehdotettujen turvatoimien kustannusten kattamiseksi, varsinkin siinä tapauksessa, ettei matkustajamäärälle asetettua alarajaa ylitetä. Vaikka nämä toimenpiteet eivät saaneetkaan kannatusta ennen viime viikon tulivuorenpurkausta, olemme nyt tilanteessa, jossa ilmailualan auttamatta jättäminen saattaa johtaa kohtalokkaisiin seurauksiin.

Debora Serracchiani (S&D), kirjallinen. – (IT) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, haluan kiittää jäsen Leichtfriediä erinomaisesta työstä, jota hän on tehnyt ilmailun turvamaksuja koskevan mietinnön parissa. Mietinnössä käsitellään muun muassa yhtä tärkeää asiaa: kuluttajansuojaa ja matkustajien oikeuksia.

Tarvitsemme selvät ja avoimet säännöt, sillä jos lentoyhtiöt veloittavat matkustajilta ylimääräistä turvatoimenpiteiden vuoksi, tiedot on mielestäni julkaistava sen varmistamiseksi, etteivät matkustajat maksa omasta pussistaan.

Mielestäni on vain oikein, että kuluttajansuojajärjestöjen olisi osallistuttava neuvotteluihin, jotta ne saisivat käsityksen turvatoimien hinnoittelusta ja voisivat siten verrata saamiaan tietoja lentolippujen hintoihin. Vain tällä tavalla on mahdollista taata, että avoimuus lisääntyy ja matkustajat saavat tietoja.

19. Yhteisön suuntaviivat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (uudelleenlaadinta) (keskustelu)

Puhemies. – (DE) Esityslistalla on seuraavana Brian Simpsonin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta laatima mietintö ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (uudelleen laadittu) (KOM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Koska jäsen Simpson ei päässyt paikalle, jäsen El Khadraoui käyttää puheenvuoron hänen puolestaan.

Säid El Khadraoui, esittelijän sijainen. – (EN) Arvoisa puhemies, liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtaja Brian Simpson ei päässyt paikalle tänään ja on pyytänyt minua lukemaan lausuntonsa.

Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivojen kehittämiseen liittyvän uudelleen laaditun ehdotuksen avulla pyritään yhdistämään suuntaviivoihin vuosien varrella hyväksytyt erilaiset tarkistukset ja sisällyttämään siihen tarkistukset, joissa otetaan huomioon EU:n laajentuminen 27 jäsenvaltioon.

Mietinnön taustaksi kerrottakoon, että suuntaviivojen avulla ohjaillaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä. Tavoitteena on verkon asteittainen käyttöönotto vuoteen 2020 mennessä yhdistämällä maa-, meri- ja lentoliikenteen infrastruktuurit kaikkialla unionissa.

Mitä tulee käsiteltävänä olevaan mietintöön, siinä on oikeastaan kyse säädöstekstin kodifioinnista, mutta koska komissio on tehnyt joitakin vähäisiä mukautuksia liitteeseen, tämä oli tehtävä uudelleenlaatimisen avulla. Liitteeseen tehtyjen muutosten avulla on tarkoitus korjata virheet, joita tehtiin kymmenen uuden jäsenvaltion liittyessä unioniin vuonna 2004. Muutoksissa ei ole kyse karttojen ajantasaistamisesta tai minkäänlaisten sisällöllisten muutosten tekemisestä.

Ne kaksi muutosta, jotka esittelijä on tehnyt mietintöön, ovat johdanto-osan kappaleiden vähäisiä mukautuksia ja karttoihin tehtäviä teknisiä korjauksia. Muutokset vastaavat neuvoston tekemiä muutoksia ja ovat yhteneväisiä suuntaviivojen korjaamisen kanssa.

Komission neuvojen mukaisesti sekä neuvosto että esittelijä Simpson liikennevaliokunnan tukemana tekivät päätöksen olla tekemättä sisällöllisiä muutoksia suuntaviivoihin. Esittelijä on kuitenkin selvillä siitä, että vihreät ovat jättäneet omat tarkistuksensa, joiden avulla pyritään ajantasaistamaan yhteyttä Münchenin keskustan ja Münchenin lentoaseman välillä, mutta esittelijä haluaa toistamiseen tuoda esiin, että mietintöön tehtävien muutosten tarkoituksena on tekstin korjaaminen eikä sen saattaminen ajan tasalle.

Tämän uudelleen laaditun ehdotuksen tarkoituksena on valmistautua korjauksien avulla suuntaviivojen todelliseen tarkistamiseen alkuvuodesta 2011. On tärkeää varmistaa suuntaviivojen selkeys valmistauduttaessa ensi vuonna tehtäviin merkittävämpiin muutoksiin. Me kaikki odotamme yhtä innokkaasti suuntaviivojen todellista tarkistamista ja tilaisuutta kehittää Euroopan laajuisia liikenneverkkoa eteenpäin, mutta tuohon vaiheeseen päästäksemme meidän on saatava nykyinen lainsäädäntö kohdalleen, ja juuri näin olemme nyt tehneet.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, olen erittäin kiitollinen puhujalle ja esittelijälle. Juuri tätä olemme hakeneet, joten näin ollen minulla ei ole tähän kannanottoon mitään lisättävää, koska mielestäni siinä kuvataan aivan tarkalleen, mistä on kyse.

Aion keskittyä ainoastaan tarkistamistoimenpiteeseen, siihen, missä sen osalta mennään, koska on tärkeää ymmärtää, että prosessi etenee. Komissio on käynnistänyt huhtikuussa 2009 julkaistun vihreän kirjan perusteella julkisen kuulemisen, johon on saatu yli 300 vastausta, ja perustanut kuusi asiantuntijaryhmää, joiden avulla kuulemisesta saatuja tuloksia käsitellään laadittaessa uutta ehdotusta alalle.

Kollegio saa aivan lähiaikoina ehdotuksen, asiakirjan, jossa määritetään metodit uuden Euroopan laajuisen liikenneverkon perustamiseksi. Arvioimme, että ehdotus voitaisiin esitellä komission jäsenille 5. toukokuuta.

Sen jälkeen menetelmät esitellään varmasti tälle parlamentille ja neuvostolle. Tämän jälkeen komissio aloittaa uutta Euroopan laajuisia liikenneverkkoa ja sen rahoitusta koskevan ehdotuksen valmistelemisen.

Odotamme näin ollen, että voimme hyväksyä asian kollegiossa vuoden 2011 ensimmäisellä puoliskolla. Olen hyvin kiitollinen parlamentille ymmärryksestä vähäisten muutosten tarpeen osalta, ja odotan, että pääsemme lähikuukausina käymään laajaa ja pontevaa keskustelua Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyvistä uusista suuntaviivoista.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, *PPE-ryhmän puolesta*. – (IT) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät kollegat, haluan kiittää niitä jäseniä, jotka ovat esittelijän ja myös varjoesittelijöiden jaettua tietoa mahdollistaneet sen, että prosessi parlamentissa on saatu nopeasti päätökseen. He ovat pidättäytyneet jättämästä tarkistuksia, jotka olisivat estäneet tämän kodifointitekstin hyväksymisen, vaikka olisivat sisällöltään olleet hyväksyttäviä.

Nyt meillä on mahdollisuus tarjota komissiolle perusta seuraavan vuosikymmenen Euroopan laajuisen liikenneverkon suunnittelemista varten. Nimenomaisena pyrkimyksenä siitä lähtien, kun esittelijät ottivat asian esille, oli määräaikojen lyhentäminen, ja he pääsivät sopimukseen siitä, ettei jätettäisi tarkistuksia, joista neuvostossa ei ollut sovittu. Liikenne- ja matkailuvaliokunta on hyväksynyt parlamentin ja neuvoston oikeudellisten yksiköiden tutkimat tekniset muutokset, ja neuvosto on ilmoittanut, että se voi viedä asian päätökseen ensimmäisessä käsittelyssä, jos äänestämme tämän suuntaisesti, mikä on täysin hyväksyttävää.

Muutamat liikenne- ja matkailuvaliokunnan tekemät muutokset ovat tämän tavoitteen mukaisia, ja pidän niitä asianmukaisina ja hyödyllisinä johdonmukaisen ja tarkan lopullisen tekstin esittämisen kannalta. Tämän vuoksi kannatan jätettyjä tarkistuksia, vaikka en pidä tässä vaiheessa asianmukaisena Vihreät / Euroopan vapaa allianssi -ryhmän jättämää tarkistusta, joka on jo hylätty liikenne- ja matkailuvaliokunnassa pidetyssä äänestyksessä.

Vaikka tarkistuksen sisältö – eli Münchenin lentoasemaan liittyvän kartan muuttaminen – on hyväksyttävä, sen jättämiseen tulee tilaisuus tarkistettaessa Euroopan laajuista liikenneverkkoa, mikä voi tapahtua jo kesään mennessä, sillä työ Euroopan komissiossa edistyy nopeasti.

Silvia-Adriana Țicău, *S&D-ryhmän puolesta*. – (RO) Tämä tekninen asiakirja mahdollistaa liitteen I päivittämisen siten, että siihen sisällytetään kaikkien jäsenvaltioiden kartat ja tavoitemääräaika muutetaan vuodeksi 2020. Perusteellinen keskustelu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyvien hankkeiden päivittämisestä on tarkoitus käydä vuoden lopulla. Luetteloon olisi sisällytettävä Mustanmeren merikäytävien kehittäminen, tieyhteydet Moldovan tasavallan ja Ukrainan välillä sekä nykyisten ensisijaisten hankkeiden 6 ja 17 laajentaminen siten, että nopea rautatielinja voidaan ulottaa Bukarestiin ja Constantaan.

Islannin tulivuorenpurkaus on tehnyt meille selväksi eurooppalaisen liikennejärjestelmän heikkouden. Euroopan unionilla olisi oltava tehokas järjestelmä matkustajien kuljettamiseksi muiden liikennemuotojen avulla. Alkaa käydä ehdottoman välttämättömäksi kehittää Euroopan laajuista liikenneverkkoa siten, että nopeat ratayhteydet voivat palvella paitsi kaikkien jäsenvaltioiden pääkaupunkeja myös muita Euroopan suurkaupunkeja. Toinen yhä tärkeämmäksi käyvä seikka on sisävesiväylien ja eurooppalaisten meriväylien liikenteen kehittäminen.

Eva Lichtenberger, *Vers/ALE-ryhmän puolesta*. – (DE) Arvoisa puhemies, Euroopan laajuiset verkot ovat aihe, joka työllistää meidät tässä täysistunnossa ja joka ansaitsisi vielä enemmän huomiota. Meillä on nyt uudelleen laadittu ehdotus, ja eräät henkilöt – esimerkiksi jäsen Silvestris – ovat olleet yllättyneitä siitä, että vihreät ovat esittäneet tarkistuksia, joissa ehdotetaan muutoksia Euroopan laajuisten verkkojen luetteloon tai siihen, mistä sen katsotaan koostuvan.

Heidän ei pidä unohtaa, että se, mitä olemme ehdottaneet, liittyy poikkeustapaukseen: jäsenvaltion omalta taholta on nimittäin todettu, että tämä Euroopan laajuisten verkkojen osa on ainoastaan liityntälinja eikä sillä ole meille enää merkitystä; tämä kuuluisa väylä lentokentälle – alan jo puhua kuten Edmund Stoiber; luulen, että se on tarttuvaa ja aika lailla vaarallista – on yhteys, jota emme enää halua rakentaa; kyse on siis siitä, että Münchenin lentoasemalle olisi rakennettu liityntälinja. Tämä on siis tarkistuksemme taustalla.

Olen myös yleisesti sitä mieltä, että meidän olisi noudatettava Euroopan laajuisten verkkojen tarkistamisessa erityistä huolellisuutta, ja meidän olisi otettava huomioon asia, joka on itselleni erityisen merkityksellinen. Eräs hollantilainen henkilö on tehnyt tutkimuksen – luovutan sen mieluusti komission jäsenelle henkilön ollessa itse paikalla –, joka on minulle erityisen merkityksellinen tulevan keskustelun kannalta ja joka osoittaa, että mittavan hankkeen kustannukset – ja hyvin usein kyse on mittavista hankkeista – arvioidaan säännönmukaisesti keskimäärin 45 prosenttia liian alhaisiksi, ja hyöty arvioidaan aina yläkanttiin, koska se on tarpeen hankkeen täytäntöön panemiseksi. Tämä tarkoittaa sitä, että meidän on alettava arvioida Euroopan

laajuisten hankkeiden kustannuksia aivan uudella tavalla, ja kehotan teitä tekemään näin. On meidän vastuullamme tarjota kansalaisillemme hyviä, selkeitä tietoja.

Jaroslav Paška, EFD-ryhmän puolesta. – (SK) Euroopan laajuisten liikenneverkkojen määrittely on perustavanlaatuinen askel kohti liikenneyhteyksien parantamista asuin- ja teollisuusalueilla kaikkialla Euroopassa.

Siinä missä Pohjois-, Länsi- ja Etelä-Euroopassa tiet ja rautatiet päätyvät satamiin, Itä-Euroopassa sijaitseviin teihin ja rautateihin liittyy valtavia mahdollisuuksia jatkaa matkaa itään, läpi koko Aasian Tyynenmeren rannoille asti.

Aasian valtioiden, kuten Kiinan, Japanin ja Intian, talouskasvu on merkittävää, ja niistä on tulossa keskeisiä kauppakumppaneita eurooppalaisille yrityksille. Tämän vuoksi Euroopan sisäisen liikennejärjestelmän rakentamisen lisäksi on tarpeen avata kuljetusreitit itään.

Leveäraiteinen rautatielinja Vladivostokista ulottuu EU:n rajalle Čierna nad Tisouhon. Suunnitelmat tämän radan jatkamiseksi Wieniin ja sen liittämiseksi Tonavaan, satamiin ja tietysti eurooppalaiseen verkkoon on jo laadittu.

Mielestäni tällaisille hankkeille olisi jatkossakin annettava merkittävää tukea. Kiitos.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, sitoutumattomuus taitaa tosiaankin sopia minulle. Vaikka puhumme tässä vaiheessa vain suuntaviivojen uudelleen laatimisesta, haluan silti käyttää tilaisuutta hyväkseni mainitakseni hankkeen, joka on erityisen ongelmallinen Itävallan kannalta. Brennerin pohjatunneli on osa Berliinin ja Palermon välistä nopeaa ratayhteyttä ja Euroopan laajuista liikenneverkko-ohjelmaa ja sen on tarkoitus kulkea Innsbruck–Bolzano-suunnassa.

Tällä hetkellä tilanne on se, että EU on jättänyt Itävallan, Tirolin, Pohjois-Italian ja Etelä-Saksan epävarmuuden tilaan, ja on olemassa vaara, että tunnelista on tulossa miljardien eurojen musta aukko. Alkuperäinen vuonna 2002 esitetty kustannusarvio 4,5 miljardista eurosta on ylitetty jo aikoja sitten, ja asiantuntijat ennustavat noin 16 miljardin euron luokkaa olevia korkeampia rakennuskustannuksia. Tämän lisäksi rahoituksesta ei ole vielääkään selvyttä. Periaatteessa hanke on tarkoitus rahoittaa osin jäsenvaltioiden ja osin EU:n avulla. EU kieltäytyy kuitenkin tekemästä oikeudellisesti sitovaa lupautta vuoden 2013 jälkeiselle ajalle, ja tämän seurauksena se jättää edellä mainitut maat epävarmuuteen.

Tässä ei kuitenkaan ole vielä kaikki. Sen varmistamiseksi, että tunneli tulee täyteen käyttöön, on tietenkin rakennettava asianmukaisia liitännälinjoja. Alue, josta tässä yhteydessä on kyse, ulottuu pohjoisessa sijaitsevasta Münchenistä etelässä sijaitsevaan Veronaan, ja tältä osin rahoitus on täysin epäselvä myös Italian puolella. Tähän liittyvä vetoomukseni on seuraava: kun TEN-hankkeita käynnistetään, niihin ei saa liittyä riittämätöntä suunnittelua toisen osapuolen taholta, siten että jäsenvaltiot jäävät vastaamaan laskusta. EU:n on vastattava vähintään 50 prosentista kustannuksista, ja suunnitelmat ja lupaukset on tehtävä riittävän nopeasti.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät kollegat, nämä suuntaviivat Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittämiseksi kuulostavat aluksi kovin teknisiltä. Esittelijä Simpson on kuitenkin jo tuonut esiin, että ne ovat, tietysti, keskeisen tärkeitä Euroopan tulevan taloudellisen kehityksen kannalta.

Tiet ovat taloutemme sykkivät suonet. Tästä olemme kaikki samaa mieltä. Meidän on myös tunnustettava yhä uudelleen, että talouden ja kaupan keskuksena Eurooppa kilpailee Amerikan ja Kaakkois-Aasian suurten talous- ja kaupankäyntikeskusten kanssa. Tämän vuoksi meidän täytyy kehittää sisäisiä liikennejärjestelmiämme sisämarkkinoita varten, samalla kun Euroopan vientikapasiteetti on toisaalta tietysti myös liitettävä Euroopan laajuisten verkkojen kehittämiseen ja niiden vahvistamiseen jatkossa.

Liikenneväylien avulla puututaan alkuperäiseen liikenteeseen, muutetaan se tavoiteliikenteeksi ja lopulta viedään se sinne, missä asiakkaat ovat. Se mikä tässä on tärkeää, on tietysti, että keskeisten liikenneyhteyksien kehittämisen avulla pyritään myös mahdollistamaan alueelle pääsy ja kehittämään näin myös taloutta – tätä emme saa missään nimessä unohtaa. Eurooppa on manner, jolla on paljon rannikkoa ja erittäin suuria satamia, ja satamat on liitettävä toisiinsa – tässä kohtaa liikkuvuus on kaiken A ja O. Emme kuitenkaan saa vain tyytyä *just-in-time* -asenteeseen. Meidän on myös tehtävä työtä kustannustehokkaalla, ympäristön kannalta mielekkäällä ja ympäristöystävällisellä tavalla. Tämä on tulevaisuudessa erityisen tärkeää.

Ehdottoman keskeiseksi kysymykseksi nousee, pystymmekö muuttamaan pohjoisen ja etelän sekä idän ja lännen väliset yhteydet, joita meillä tätä nykyä on rautatie-, maantie- ja sisävesiväyläjärjestelmien muodossa,

todelliseksi verkostoksi, koska on tunnustettava, että tähän liittyy pullonkauloja, jotka on kierrettävä. Tältä osin on tietysti joitakin asioita, jotka on otettava huomioon. Kun kyse on pisimmästä Euroopan laajuudesta yhteydestä Palermosta Berliiniin, sitä olisi jatkettava eteenpäin Rostockin kautta Skandinavian suuntaan. Nämä ovat asioita, jotka on otettava tulevaisuudessa huomioon.

(Puhemies keskeytti puhujan.)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Arvoisa puhemies, tekstillä, jota käsittelemme tänään, päivitetään ja konsolidoidaan menettely Euroopan laajuisten verkkojen perustamiseksi valmistautuessamme tarkistamisen toiseksi viimeisen ja viimeisen vaiheen lopulliseen käynnistämiseen, nyt 27 jäsenvaltion Euroopassa, joka on rikkaampi ja maantieteellisesti monimutkaisempi ja jolla on uusia, innovatiivisia liikkumiseen liittyviä tarpeita.

Euroopan laajuisen liikenneverkon toimeenpanovirasto on nyt lähes täysin valmis ja toiminnassa, meillä on lähes kaikki koordinaattorit eri käytäviä varten, ja toivomme, että meillä on pian myös ne, jotka vielä puuttuvat, jotta he voivat edistää tarvitsemiämme käytäviä.

Naapureillamme etenkin Välimeren alueella on myös valtavia näihin verkkoihin ja heidän omiin verkkoihinsa kohdistuvia odotuksia, ja odotamme innolla saavamme komission lupaaman metodeihin liittyvän tiedonannon, joka täydentää kuulemisia ja keskusteluja, ennen kuin aloitamme työn yhden liikenne- ja matkailuvaliokuntamme jännittävimmän tehtävän parissa.

Liikkuvuuteen ja koheesioon liittyvä verkko alkaa olla todellisuutta ja ensimmäistä kertaa sen avulla yhdistetään EU:n 27 jäsenvaltion yhteinen alue integroidulla ja dynaamisella tavalla. Sen avulla tunnistetaan keskeisen tärkeät keskukset – satamat, lentoasemat ja logistiikkakeskukset – rajoihin liittyvät esteet ylittäen. Siihen sisältyy muun muassa – jos sallitte minun ottavan asian esiin – Pyreneiden keskiosan muodostaman historiallisen esteen läpäiseminen matalalle louhittavan tunnelin avulla. Näin luodaan 2000-luvun Eurooppaa varten tulevaisuuteen tähtäävä suunnitelma, joka on niin vakuuttava, että sen avulla varmistetaan tarvittava rahoitus.

Tämä on haasteenamme, mutta toistaiseksi tyydymme vaatimattomammin hyväksymään tämän ensimmäisen lainsäädännön hiomisyhteyden, josta haluan onnitella puheenjohtajaamme Brian Simpsonia.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, Transrapid-järjestelmällä ei ole mitään tekemistä näiden suuntaviivojen kanssa. Se ei sovi eurooppalaiseen maisemaan. Se ei pienennä eroja niiden järjestelmien välillä, joita meillä tällä hetkellä on, vaan se tekee ne suuremmiksi. Olemme käyttäneet miljardeja yhtenäisen järjestelmän luomiseen ja nyt kansallisella tasolla käytetään miljardeja siihen, että toimitaan sen vastaisesti. Sitä ei voida hyväksyä.

Vaikka Euroopan parlamentti oli jo aiemmin ottanut kantaa Transrapid-järjestelmää vastaan, vuonna 1996 se putkahti yhtäkkiä uudelleen esiin Berliinin ja Hampurin välisen hankkeen muodossa. Sitten se äkkiä taas katosi – mistä lie syystä. Vuonna 2004 Münchenin lentoaseman ja Münchenin päärautatieaseman välinen Transrapid-yhteys putkahti aivan yhtä äkkiänsi esiin. Tuolloin se pysäytettiin Saksassa muun muassa Baijerin osavaltion hallituksen tuella. Saatiin aikaan sopimus tämän hankkeen hautaamisesta – kukaan ei enää kaivannut sitä. Tämän vuoksi sitä ei enää pidä sisällyttää suuntaviivoihin.

Sen jälkeen kun entinen Baijerin osavaltion pääministeri Edmund Stoiber jätti tehtävänsä, hänet nimitettiin kampanjoimaan sen puolesta, että byrokratiaa täällä Euroopassa vähennetään. Tämä on hänen vastuualueensa. Hän on myös se henkilö, jonka on nyt tehtävä päätös siitä, että Transrapid-järjestelmä ei kuulu näihin suuntaviivoihin. Meidän kaikkien olisi pantava tämä merkille. Meidän on päästävä Transrapid-järjestelmästä eroon. Se oli hyvä malli tieteelliseltä näkökannalta tarkasteltuna, mutta sille ei ole tarvetta Euroopassa. Se ei kuulu tänne ja näin ollen se ei kuulu myöskään suuntaviivoihin.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Arvoisa puhemies, haluan käyttää tilaisuutta hyväksi onnitellakseni esittelijä Simpsonia ja ilmaistakseni samalla pitäväni valitettavana sitä, ettei hän päässyt tänään paikalle. Saanemme asian käsiteltyä tästä huolimatta. Erityisesti haluan ilmaista tyytyväisyyteni siihen, että nyt on omaksuttu lähestymistapa, jonka mukaisesti asiat säilytetään pääsääntöisesti sellaisina kuin ne suuntaviivoissa esitetään, koska on eräs periaate, joka on erittäin tärkeä, nimittäin luotettavuus ja laskettavuus eurooppalaisen lainsäätäjän kannalta. Tämä todellakin toteutuu tämän mietinnön avulla.

Toiseksi haluan tuoda esiin, että tarvitsemme lisäksi tulevaisuuteen tähtäävää ehdotusta siitä, milloin voimme uudelleen päättää, mikä kuuluu TEN-järjestelmään ja mikä taas ei. Voisimme käydä keskustelua samalla tavalla kuin jo osittain nyt tehdään. Toiset puhuvat vahvasti sen puolesta, että saapas yhdistettäisiin saareen,

ja toiset puolestaan ovat sitä mieltä, ettei sitä missään nimessä saa tehdä. Tämä on kuitenkin väärä etenemistapa. Meidän on mietittävä, mistä on lisäarvoa Euroopan unionille ja eurooppalaisille veronmaksajille. Lisäksi tukea on selvästi suunnattava sinne, missä jäsenvaltiot jo toimivat, missä jotain tapahtuu, koska tällä tavoin todella saadaan jotakin aikaiseksi, emmekä joudu tilanteeseen, jossa TEN-suunnitelmia tehdään panematta niitä kuitenkaan koskaan täytäntöön. Tästä hyötyvät EU:n kansalaiset ja matkustajat samoin kuin ne jäsenvaltiot, jotka sitoutuvat siirtämään lopulta liikenteen maanteiltä rautateille.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Arvoisa puhemies, rautaesiripun putoamisen ja Keski-Euroopan yhdentymisen seurauksena Itämeren ja Adrianmeren välinen käytävä on saamassa takaisin merkityksen, joka sillä oli ennen Tonavan rannoilla sijainneen monarkian sortumista. EU on tietysti jo vahvistanut Baltian ja Adrianmeren välisen käytävän merkityksen määrittelemällä sen pohjoisosan Gdanskista Tšekin tasavaltaan ensisijaiseksi kehityskohteeksi. Olisi kuitenkin vielä tärkeämpää pitää samalla tavoin ensisijaisena eteläosan kehittämistä Itävallan eteläisen rautatielinjan ja Italian välisten yhteyksien avulla.

Tämän puolet kaikista tavaroista ja matkustajista kuljettavan verkon osalta on päästävä eroon eräästä vaarallisesta pullonkaulasta. Ainoastaan Koralm-tunnelin avulla voidaan pysyvästi päästä eroon esteestä, jonka pullonkaula muodostaa.

Liikenneväylien varrella asuvat ihmiset maksavat, kuten tiedämme, liikennemäärien kasvamisesta kalliin, aina vain kalliimmaksi käyvän hinnan. Ainoastaan tämän eteläisen käytävän täysipainoinen kehittäminen johtaa liikenteen siirtymiseen teiltä raitteille niin suuressa määrin, että siihen ei ole mahdollista päästä minkään muun Itävallassa toteutettavan infrastruktuuritoimenpiteen avulla.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Nyt kun kaikessa lentoliikenteessä ympäri Eurooppaa on vakavia häiriöitä Islannissa tapahtuneen tulivuorenpurkauksen vuoksi, tarve kehittää yleiseurooppalaisia liikenneverkkoja on entistä ilmeisempi.

Euroopan unionin olisi annettava erityistukea liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen ja sen liittämiseen viime vuosina EU:hun liittyneissä valtioissa sijaitseviin keskeisiin eurooppalaisiin liikenneväyliin. Romaniassa on kolme yleiseurooppalaista, sen alueen halki kulkevaa käytävää, numerot 4, 7 ja 9, jotka kaikki ovat läheisessä yhteydessä Mustanmeren rannalla sijaitsevaan Constanţan kaupunkiin. Mielestäni erityistä huomiota olisi kiinnitettävä käytävään 7.

Tonava on osa keskeistä yleiseurooppalaista Rein—Main—Tonava-vesiliikenneväylää, joka liittää toisiinsa Pohjanmeren ja Mustanmeren Rotterdamin ja Constanţan kaupunkien kautta. Se voisi olla Euroopalle asianmukainen liikenteen selkäranka. Tarvitaan kuitenkin yhteistyötä, jotta näiden liikennekäytävien profiilia voidaan nostaa mahdollisimman nopeasti.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Arvoisa puhemies, Euroopan laajuiset verkot todellakin palvelevat säännöllistä liikennettä Euroopassa. Voisi jopa sanoa, että liikenne on koko eurooppalaisten sisämarkkinoiden ehdoton selkäranka, ja sisämarkkinat ovat tietysti yksi päätavoitteistamme Euroopassa. Tämän vuoksi meidän on ehdottomasti huolehdittava siitä, että kaikkia käytäviä todella kehitetään, tunnistettava rahoitustarpeet ja määriteltävä, mihin EU:n olisi kohdistettava ponnistelunsa.

On tietysti selvää, että kansallisia intressejä on aina. Olemme havainneet sen jo tänään: jotkut ovat puhuneet Tonavasta, jotkut etenkin eteläisestä Euroopasta ja jotkut muut vielä Brennerin pohjatunnelista. Liikennekäytäviä on kaikkialla Euroopassa. Niiden tarkoituksena on kattaa yleisesti koko Eurooppa siten, että paitsi tavarat, myös ihmiset voidaan kuljettaa pisteestä A pisteeseen B. Kuten jo aiemmin totesin, meille kaikille on luonnollista pitää tärkeänä omia alueellisia tarpeitamme. Meidän on varmistettava, että vältämme pullonkaulat, ja ennen kaikkea se, että meillä on todella toimiva verkko kaikkia liikennemuotoja varten. Tästä tässä on kyse ja tästä me käymme näin ollen keskustelua.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, tämän keskustelun kuluessa on mainittu Brennerin pohjatunneli ja uusi ratayhteys Münchenistä Veronaan. Tällä hetkellä noin 50 miljoonaa tonnia tavaraa kuljetetaan tätä reittiä pitkin maanteitse, joten tunnelia tarvitaan kipeästi. Tässä istuntopöydässä on kuitenkin todettu tänään myös se, että molemmiin puoliin Brennerin solaa – sekä Itävallassa että Italiassa – on vaikeuksia rahoittaa hanketta. Italian puolella rahoitus olisi helposti järjestettävissä osoittamalla Brennerin moottoritien tietulleista saadut tulot rautatielinjan rahoittamiseen. Tämän kannalta olisi kuitenkin tarpeen, että Brennerin moottoritien konsessiosta ei järjestetä tarjouskilpailua – kuten nykyisin on tehtävä EU:n suunnalta tulevien paineiden vuoksi –, vaan Italian valtiolle on annettava mahdollisuus pitää konsessiota hallussaan ainakin vielä seuraavat 50 vuotta sen sijaan, että se myönnetään yksityisille tarjoajille. Muussa tapauksessa ristikkäistä

rahoitusta ei saada, mikä tarkoittaisi sitä, että TEN-reitin kehittäminen Italian puolella olisi erittäin epätodennäköistä.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Arvoisa puhemies, parlamentti aikoo hyväksyä tämän uudelleen laaditun ehdotuksen Euroopan laajuisista verkoista, ja haluaisin komission kertovan minulle mahdollisimman tarkasti, milloin saamme tutustua metodeja koskevaan tiedonantoon.

Kuten tiedätte, arvoisa komission jäsen, tämä on yksi Espanjan puheenjohtajakauden ensisijaisista tavoitteista, ja olemme nyt jo ohittamassa kauden puolivälin. Tämän vuoksi haluaisin tietää mahdollisimman tarkasti, milloin me saamme kyseisen tekstin, sillä parlamentti hyväksyy uudelleen laaditun version nyt ja on näin ollen valmis tutkimaan uutta tekstiä.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, haluan vielä kerran kiittää liikenne- ja matkailuvaliokuntaa tuesta tälle tekniselle uudelleen laadinnalle ja toivon, että tuki vahvistetaan äänestyksellä täysistunnossa.

Tämänpäiväisessä keskustelussa asiaa lähestyttiin laajemmin, ja toivon, että siitä on apua metodologiaa ehdotettaessa. Komission varapuheenjohtaja Siim Kallas lähettää ehdotuksen kollegiolle 5. toukokuuta. Siihen meni jonkin verran aikaa, koska uusi komissio ei ole ollut toiminnassa vielä pitkään, ja uudelta kollegiolta kuluu jonkin aikaa ehdotusten valmisteluun.

Tästä keskustelusta olen ymmärtänyt, että Euroopan parlamentti tukee erittäin vahvasti Euroopan laajuisiin verkkoihin liittyvää politiikkaa. Uskon, että ilman infrastruktuuria, jonka eri osat on liitetty hyvin toisiinsa, liikenteen, energian tai televiestinnän alalla on hyvin vaikea puhua Euroopasta. Uskon, että tämä keskustelu auttaa meitä metodologiaa koskevan ehdotuksemme muotoilussa, mikä periaatteessa tarkoittaa sitä, että kaiken sujuessa hyvin liikennevaliokunta saa tilaisuuden keskustella siitä toukokuussa.

Saïd El Khadraoui, esittelijän sijainen. – (EN) Arvoisa puhemies, haluan vielä kiittää kollegoja, jotka ovat osallistuneet keskusteluun tänään, ja toistaa, että nyt on kyse menneisyydessä tehtyjen virheiden korjaamisesta eikä asiasisällön muuttamisesta.

Sisältöön vaikuttavien muutosten aika on myöhemmin suuntaviivojen todellisen tarkistamisen yhteydessä, ja luonnollisesti me odotamme tuota keskustelua. Tästä syystä esittelijä Simpson ja minä itse ryhmäni koordinaattorina annamme omalle poliittiselle ryhmällemme ohjeet äänestää vihreiden esittämää tarkistusta vastaan. Toivomme, että muut poliittiset ryhmät voivat tukea meitä tässä asiassa.

Puhemies. – (DE) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan seuraavassa täysistunnossa.

20. EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset (keskustelu)

Puhemies. – (DE) Esityslistalla on seuraavana Peter van Dalenin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta laatima mietintö EU:n meriliikennepolitiikasta vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset (KOM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, esittelijä. – (NL) Arvoisa puhemies, eurooppalaisesta meriliikennepolitiikasta voisi puhua pitkään. En aio tehdä sitä, vaan keskityn sen sijaan pariin tärkeimpään kohtaan ja keskeiseen aiheeseen.

Ensimmäinen tärkeä seikka on alan merkittävyys. 80 prosenttia maailmankaupasta käydään meriteitse ja eurooppalaiset laivat vastaavat 41 prosentista näistä kokonaismarkkinoista. Euroopan markkinoilla 40 prosenttia kaikista tavaroista kuljetetaan merialuksilla. Tämä tekee meriliikenteestä keskeisen tärkeän taloudenalan ja alan, jonka on kilpailtava maailmanlaajuisilla markkinoilla. Ymmärtäessänne tämän toinen keskeinen seikka seuraa tästä automaattisesti, ja kyse on kilpailusta.

Tiedämme, että monet valtiot ympäri maailmaa tukevat laivastoaan hyvin erilaisin tavoin. Jos se sallittaisiin Euroopassa, veisi vain muutamia vuosia ennen kuin kaikki aluksemme siirtyisivät sellaisten valtioiden kuin Hongkong tai Singapore lipun alle. Siitä ei olisi haittaa ainoastaan laivastolle, vaan se olisi isku koko meriklusterille. Työpaikkoihin maalla, pankeissa, varustamoissa, vakuutusyhtiöissä, logistiikkayhtiöissä, erilaisissa koulutuslaitoksissa ja yrityksissä, jotka tekevät aktiivisesti työtä alusten ympäristöystävällisyyteen

liittyvien innovaatioiden ja parannusten hyväksi, kohdistuisi kohtalokkaan voimakas isku, jos laivastomme siirtyisi muualle.

Näiden kahden keskeisen seikan vuoksi mietinnössäni kehoitetaan jäsenvaltioita jatkamaan lippujensa käytön tukemista. Kyse on siitä, että tarjotaan verohelpotuksia, kuten alusten tonnistoverotus ja merenkulkijoiden ja laivanvarustajien verotuksen keventäminen. Tämä on ainoa keino varmistaa, että sekä itse ala että meriklusterit säilyttävät merkityksensä Euroopassa pitkällä aikavälillä.

Minulla on komission jäsenelle tähän liittyvä kysymys: milloin Euroopan komissio aikoo esittää säännöt merisatamien valtiontukea varten? Ehdotus on tarkoitus esittää syksyllä, mutta en tiedä, minkä vuoden syksystä on kyse. Minulle on tärkeää se, että valtiontuki myönnetään avoimesti ja että vastuuvollisuus toteutuu hyvin. Emme saisi tässä yhteydessä tukea kiinteitä terminaaleja emmekä satamia, jotka sijaitsevat hyvin lähellä kolmansia maita. Molemmissa tapauksissa olisi käytännössä kyse täysin järjestömästä toiminnasta.

Tässä yhteydessä minulla on huomatus päätöslauselmaluonnoksen 5 kohtaan, jonka englanninkielisessä versiossa puhutaan "*mukavuuslipuista*". Mielestäni se on väärä nimitys, ja olisin pitänyt parempana jotakin sellaista kuin "*alikutonit*" alukset. Loppujen lopuksi kyse on siitä, ettemme halua lippuja ja aluksia, jotka kiertävät turvallisuuteen ja sosiaalisiin normeihin liittyviä vähimmäisvaatimuksia. Kyse on siitä, millainen lippu on, ja se mikä hollanniksi on "*goedkope vlag*", ei välttämättä ole automaattisesti synonyymi englannin ilmaisulle "*flag of convenience*".

Lopuksi haluan ottaa esiin vielä erään keskeisen seikan eli merenkulkualan tekemisen houkuttelevaksi nuorille. Euroopan väestö on yhä suuremmassa määrin ikääntyvää ja meidän on tehtävä paljon enemmän nuorisomme hyväksi. Ei ole milloinkaan liian aikaista alkaa kertoa nuorille merenkulkualasta ja meriliikenteestä, ja olin tyytyväinen kuullessani, että laivanvarustajat vierailevat peruskoulun alaluokilla kertomassa nuorille työskentelystä merellä.

Tässä oli joitakin tärkeitä asioita, joita halusin ottaa tässä vaiheessa esiin, ja vastaan mielelläni kaikkiin jäsenien ja komission jäsenen huomioihin päätöspuheenvuorossani.

Puhetta johti

varapuhemies **Libor ROUČEK**

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, ensinnäkin haluan kiittää esittelijää hänen tekemästään erinomaisesta työstä tässä poliittisesti erittäin tärkeässä kysymyksessä.

Meriliikennestrategiaa vuoteen 2018 asti on käytetty suuresti hyväksi valmisteltaessa komission Eurooppa 2020 –strategiaa, ja uuteen valkoiseen kirjaan liittyvä prosessi on jo käynnistetty. On nähtävissä, että tämä liikennestrategia kuuluu keskeisen strategiakehityksen etulinjaan Euroopassa.

Merenkulku on yksi Euroopan vahvuuksista, ja on vain luonnollista, että haluamme hyötyä siitä, mitä on saatu aikaan menneisyydessä, mutta on tärkeää katsoa myös kohti tulevaisuutta. Pää tavoitteemme on varmistaa ja kasvattaa edelleen eurooppalaisen merenkulun kestävyttä ja suorituskykyä. Tämä tarkoittaa tehokkaita, turvallisia, varmoja ja ympäristöystävällisiä meriliikennepalveluja. Meriliikenne tarjoaa Euroopassa korkealaatuisia työpaikkoja ja ruokkii tutkimusta ja eurooppalaista teollisuusinnovointia.

Meillä on myös kunnianhimoisia ympäristötavoitteita, ja komissio on aina painottanut tarvetta globaaleihin ratkaisuihin, etenkin kasvihuonekaasujen vähentämisen osalta.

Merkittävin strategiaan liittyvä työ tehtiin ennen talouskriisiä. Talouden taantuman jälkeenkin strategia on edelleen käyttökelpoinen. Tässä yhteydessä on painotettava kansainvälisen järjestyksen ylläpitoa ja parantamista. Vastassamme on uhkia kuten protektionismi, epäoikeudenmukainen kilpailu, normit alittava merenkulku tai merirosvous. Meidän on löydettävä näihin kysymyksiin parempia ratkaisuja, ja se on tehtävä käymällä vuoropuhelua tärkeimpien kauppakumppanien kanssa.

Pidän hyvänä liikenne- ja matkailuvaliokunnan päätelmiä ja esiteltyä mietintöä, ja voin vakuuttaa teille, että komissio käsittelee jo nyt lukuisia kysymyksiä toimittaessa eri tavoin strategian täytäntöön panemiseksi, esimerkkinä vaikkapa ehdotus aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista, eräs esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen tärkeä osatekijä.

Komission yksiköt ovat alkaneet myös työstää meriliikenteeseen liittyvää sosiaalista toimintaohjelmaa sekä EU:n eMaritime-aloitetta, joista molemmat komissio aikoo esitellä vuonna 2011.

Haluaisin myös vastata huomautukseen valtiontukien suuntaviivoista meriliikennettä varten vuonna 2010. Toisaalta vuoden 2004 suuntaviivojen voimassaolo ei lakkaa vuonna 2011, vaikka komissio olisi sanonut, että ne uudistetaan seitsemän vuoden kuluessa. Toisaalta nykyinen kriisi sen meriliikenteelle aiheuttamine vakavine seuraamuksineen edellyttää erittäin varovaista lähestymistapaa.

Mitä tulee erityistoimenpiteisiin, valmistelemme parhaillaan strategian täytäntöönpanoa varten yksityiskohtaista tiekarttaa, joka on tarkoitus julkaista ensi kesänä.

Georgios Koumoutsakos, PPE-ryhmän puolesta. – (EL) Arvoisa puhemies, komission jäsenen lausunto saa minulta erittäin myönteisen vastaanoton, ja kuuntelin sitä erittäin kiinnostuneena, koska merenkulku on tosiaan hyvin tärkeä – etten sanoisi elintärkeä – ala Euroopan talouden kannalta.

Euroopan unionin on todella syytä pitää kiinni siitä johtavasta roolista, joka sillä on tällä taloudenalalla, ja säilyttää meriliikenteen korkea taso. Haaste on seuraava: meidän on säilytettävä johtava asemamme maailmanlaajuisilla merenkulkumarkkinoilla, minkä vuoksi tarvitsemme tehokasta ja koordinoitua meriliikennestrategiaa.

Mietintö, josta keskustelemme tänään ja joka hyväksyttiin asiasta vastaavassa valiokunnassa ylivoimaisella enemmistöllä, on yksityiskohtainen mietintö, jossa liikutaan oikeaan suuntaan, ja olen sitä mieltä, että jopa tällaisenaan, ilman muutoksia ja tarkistuksia, teksti vastaa täysin tarpeeseemme edetä tietyn sovitun linjan mukaisesti suuntaan, johon jo aiemmin viittasin.

Euroopan merenkulkuala on tietysti tällä hetkellä valtaviin haasteiden edessä, ulkoista haastetta unohtamatta. Ensimmäisenä haasteena on tarve lisätä kilpailua. On tosiasia, että vapaa kilpailu on merenkululle elinehto. Samanaikaisesti kuitenkin tarvitaan usein valtiontukea, koska joudumme usein vastatusten kolmansista maista tulevan epäoikeudenmukaisen kilpailun kanssa.

Johtopäätös on siis seuraava: valtiontuki on säilytettävä, koska se on auttanut pitämään yllä eurooppalaisen merenkulun ja jäsenvaltioiden talouden kilpailukykyä. Toinen haaste, jonka edessä olemme, on tarve vahvistaa ja parantaa merenkulkualalla toimivan henkilöstön ammatillista koulutusta, koska alalle tulevien nuorten määrä on pienentynyt huomattavasti ja koulutetuista merenkulkijoista on pulaa.

Tämän vuoksi tarvitsemme dynaamista politiikkaa. Meidän on ryhdyttävä, epäonnistumatta siinä, toimiin näillä kahdella alueella, ja mielestäni mietinnössä mennään oikeaan suuntaan.

Knut Fleckenstein, S&D-ryhmän puolesta. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät kollegat, ensinnäkin pidämme erittäin hyvänä asiana sitä, että tulevaisuudessa EU:lla on meriliikennestrategia, vaikka joudummekin odottamaan äänestystä vielä vähän aikaa. Oletamme, että tämä mietintö sisällytetään liikennealan tulevaisuutta koskevaan mietintöön ja sen jälkeen valkoiseen kirjaan.

Vuoteen 2018 ulottuvan eurooppalaisen meriliikennestrategian avulla luodaan puitteet, joiden avulla eurooppalaisesta meritaloudesta tehdään kansainvälisesti kilpailukykyisempi, ja olemme tässä strategiassa tehneet selväksi, että ensinnäkin haluamme, että puitteet luodaan ekologisten normien perusteella, ja toiseksi, että tahdomme saada kunnolliset maailmanlaajuiset sosiaaliset normit laadukasta merenkulkua varten.

Haluan käsitellä lyhyesti kolmea seikkaa. Ensinnäkin, merenkulku on ympäristöystävällinen liikenteen ala, ja tämän vuoksi yksi kyseiseen taloudenalaan liittyvistä tavoitteistamme oli, että ala hoitaisi myös jatkossa osuutensa ilmastonmuutoksen torjunnasta. Olen vahvasti sen kannalla, että meidän on luotava kannustimia, kuten vihreät satamat, vaikka emme teekään tänään päätöksiä, vaan pikemminkin annamme komission ja neuvoston tehtäväksi sen selvittämisen, mikä on tässä tarkoituksessa mahdollista.

Mielestäni on yhtä lailla tärkeää säilyttää kansainvälinen kilpailukyky – myös muiden liikennemuotojen osalta. Tämän vuoksi on myös oikein, että komissio tekee ehdotuksemme perusteella vielä kerran vaikutustenarvioinnin rikkidioksidipäästöjen valvonta-alueilla Pohjanmerellä ja Itämerellä, koska jos haluamme tänne korkeampia vaatimuksia kuin muualle, meidän on otettava huomioon kansainvälinen kilpailu ja varmistettava mahdollisuuksien mukaan, ettemme aiheuta sitä, että konttien kuljettaminen siirtyy takaisin maanteille, mikä olisi tavoitteiden vastaista.

Haluan ottaa esiin vielä yhden asian, jonka koen erityisen tärkeäksi, nimittäin tärkeimpien eurooppalaisten satamien ottamisen mukaan TEN-verkkoja koskeviin suunnitelmiin. Tämä on kannaltamme valtavan tärkeää, koska satamat ovat kuljetusketjun tärkeitä liittymäkohtia, ja ne voivat täyttää tehtävänsä tehokkaasti vain, jos eri liikennemuotojen yhdistämistä toisiinsa helpotetaan ja vahvistetaan.

Voisin ottaa esiin vielä lukuisia muita seikkoja. Esittelijä van Dalen, onnittelut tämän erinomaisen mietinnön johdosta. Olemme kaikki tehneet jotakin sen eteen, ja pyydän ymmärrystänne sille, että emme halua pilata tätä erinomaista mietintöä hyväksymällä tarkistuksenne.

Jean-Paul Besset, *Vers/ALE-ryhmän puolesta.* – (FR) Arvoisa puhemies, Vihreät / Euroopan vapaa allianssi – ryhmä antaa täyden tukensa esittelijä van Dalenin mietinnölle ja suosituksille. Hän esittää meille tasapainoisen tekstin, joka on tulosta siitä tiiviistä yhteistyöstä, jonka hän onnistui luomaan muiden poliittisten ryhmien kanssa.

Kannatamme tätä mietintöä, koska siinä tuodaan selkeästi esiin haasteet, joita EU:n meripolitiikalla on edessään, nimittäin meriliikenteen merkittävä kasvu, sekä unionin sisällä että sen ulkopuolella, ilman ympäristöön ja sosiaalisiin kysymyksiin liittyviä uhrauksia. Teksti noudattaa logiikkaa, jota toivoisimme sovellettavan kaikilla aloilla: kestävä kehityksen politiikka. Se tarjoaa myönteisiä mahdollisuuksia siihen, että meriliikenne voi kehittyä tästä hetkestä vuoteen 2018 asti parhaissa mahdollisissa olosuhteissa.

Korostamme etenkin mukavuuslippujen väärinkäytön ja alikuntoisten alusten käytön torjuntaa. Pidämme tärkeänä myös merirosvoukselta suojelua. Pidämme tärkeänä yhtenäisen eurooppalaisen merialueen mukaisesti laadittua politiikkaa, ja eurooppalaisten merisataminen liikenteen liittämistä muihin kuljetusmuotoihin sisämaassa. Pidämme tärkeänä tukea eurooppalaisten satamien lähtevään ja saapuvaan liikenteeseen liittyvien hallinnollisten määräysten yksinkertaistamiseksi. Pidämme tärkeänä merenkulkualan ammattien edistämistä ja jatkuvaa kouluttautumista niihin. Lisäksi pidämme vielä tärkeänä ympäristökysymysten asettamista etusijalle.

Kaiken kaikkiaan olemme aina valmiit tukemaan kaikkea sellaista, minkä avulla on mielestämme mahdollista edistää maantie- ja lentoliikenteen kanssa kilpailukykyistä meriliikennealaa. Esittelijä van Dalenin mietinnössä otetaan asianmukaisesti huomioon maailmanlaajuinen ympäristöön liittyvä haaste, johon meriliikenne on yksi mahdollinen ratkaisu. Varsinkin se on hyödyllinen väline ilmaston lämpenemistä vastaan.

Ainoa harmittava seikka on se, että esittelijä tai komissio eivät ole pitäneet kiinni tarkistuksesta, jonka jätimme meriliikennealan sisällyttämiseksi kasvihuonekaasujen päästökauppajärjestelmään. Mielestämme mikään taloudenala ei saisi olla poikkeus yleisestä säännöstä, ja ilmailu- ja tieliikennealan tavoin, vaikka meriliikenteen kaasupäästöt ovat vähäiset, sen on osallistuttava niiden vähentämiseen. Tämän vuoksi jätämme tarkistuksemme uudelleen täysistunnossa.

Jacky Hénin, *GUE/NGL-ryhmän puolesta.* – (FR) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, on todellisuuden kaunistelua sanoa, että unioni tarvitsee todellisen meriliikenteen kehittämisstrategian, koska kyse on unionin tulevaisuuden kannalta keskeisen tärkeästä elintarvikeomavaraisuuteen sekä taloudelliseen ja poliittiseen itsenäisyyteen liittyvästä kysymyksestä sekä ympäristönsuojelusta.

Jotta strategia olisi tehokas, sen on oltava kokonaisvaltainen ja katettava alusten rakentaminen ja korjaaminen, satamat, työllisyys ja työntekijöiden koulutus sekä turvallisuus. Satamapalvelujen vapauttamista koskevan direktiivin hylkääminen vuonna 2006 on mielestäni minkä tahansa eurooppalaisen meriliikennestrategian kivijalka.

Parlamentti kehottaa komissiota jatkamaan mukavuuslippujen väärinkäytön torjumista. Tämä on myönteinen asia, mutta taistelu ei ole vielä kunnolla edes alkanut. Loppujen lopuksi ei ole tarpeen torjua mukavuuslippujen väärinkäyttöä, vaan koko käytännön olemassaoloa. Muutoin kaikki hyvät aikomuksemme, jotka liittyvät turvallisuuteen tai työpaikkojen luomiseen, on tuomittu epäonnistumaan.

On myönteinen askel asettaa alan valtiontukien ehdoksi sosiaalisten ja ympäristöön liittyvien kriteerien täyttyminen ja EU:n jäsenvaltioista tulevien merenkulkijoiden työpaikkojen ja koulutuksen edistäminen, sillä todellinen kilpailun vääristyminen ei johdu valtiontuesta, vaan sosiaalisesta sekä palkkoihin ja ympäristöön liittyvästä polkumyynnistä.

Paras tae meriliikenteen turvallisuudelle ovat hyväpalkkaiset, hyvin koulutetut miehistöt, joilla on hyvä sosiaaliturva ja hyvät työolosuhteet.

Olen tyytyväinen nähdessäni, että vihdoinkin puhutaan merenkulkijoiden elinikäisestä koulutuksesta ja ammatillisen pätevyyden ja taitojen vahvistamisesta. Nyt on vielä varmistettava, että tämä tunnustetaan kaikkien merenkulkijoiden oikeudeksi ja että työnantajat rahoittavat sen.

Kannatan myös laivanrakennusta ja teräksen laatua koskevia vaatimuksia. Meille esitellyn tekstin avulla otetaan toki joitakin askelia eteenpäin, mutta siihen sisältyy myös paljon ristiriitaisuuksia. Siinä ollaan

edelleen vapaaseen ja vääristymättömään kilpailuun liittyvän opin pauloissa. Sitä muovaavat edelleen liikaa laivajien lobbauksen aiheuttamat paineet ja pahimmat ääriliberaalit utopiat.

Miten siinä voidaan esimerkiksi tukea Euroopan merenkulkijoiden työllisyyttä ja samalla vaatia tutkimuksia sen selvittämiseksi, missä määrin heidät voidaan korvata uuden teknologian avulla?

Miten siinä voidaan puolustaa polkumyöntikäytäntöjen vähentämistä ja samanaikaisesti pyrkiä työntekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen, kun heidän oikeutensa edes unionin sisällä eivät ole samanlaiset? Miten siinä voidaan korostaa turvallisuutta, kun toiminta perustuu omaan ilmoitukseen ja kun jotkut, haistaessaan tilaisuuden voittoihin, eivät epäröi kuljettaa tavaroita, jotka saattavat osoittautua erityisen vaarallisiksi ihmisille ja ympäristölle, ja olla tekemättä niistä ilmoitusta?

Meillä on vielä paljon työtä, mutta teemme sitä yhdessä, koska terveen ja laadultaan korkeatasoisen meripolitiikan on perustuttava myös ja ennen kaikkea niiden sitkeiden miesten ja naisten kunnioittamiseen, jotka usein vaarantavat henkensä vastatakseen toisten tarpeisiin.

Anna Rosbach, EFD-ryhmän puolesta. – (DA) Arvoisa puhemies, tämä on kunnianhimoinen strategia-asiakirja. Minulla on kuitenkin pari huomautusta.

Enemmän rahtia EU:n tärkeillä joilla – hyvä, mutta miten otetaan huomioon se tosiseikka, että viime vuosina vedenkorkeus on ollut usein liian alhainen, jotta täydessä lastissa oleva alus voisi kulkea niitä pitkin? Jos ne purjehtivat vain puolella lastilla, rahtikustannukset ovat liian korkeat.

Riskeihin perustuva valvonta – mistä sitten tiedetään, että hiililaiva salakuljettaa ihmisiä? Pelkkä riskeihin perustuva valvonta ei riitä. On naiivia odottaa kaikkien maailman merivaltioiden noudattavan EU:n korkeita ympäristönormeja. Monet kolmansista maista tulevat vanhat laivat saavat tästä sitä vastoin taloudellista etua.

Merirosvous – miksi tämä ongelma mainitaan ainoastaan Afrikan yhteydessä? Ongelma on paljon suurempi Indonesiassa ympäröivillä vesillä. Se vaikuttaa myös EU:n laivayhtiöihin.

Tyhjentämisvelvoite – tyhjentämisvelvoitteesta olisi tehtävä lakisääteinen kaikilla rannikkovesillä liikuttaessa ympäristökatastrofien välttämiseksi.

Pidän myös valitettavana sitä, että olemme sulkeeneet niin paljon pieniä satamia. Meidän olisi investoitava rannikkoliikenteen vahvistamiseen eikä sen heikentämiseen.

Vielä yksi asia – saamme usein kuulla, kuinka tärkeää laivanrakennusteollisuus on EU:lle. Missä siis viiptyy keskustelu vastuullisesta, ympäristön kannalta kestävästä laivojen romuttamisesta? Haluammeko jatkossakin lähettää laivojamme romutettavaksi vastuuttomasti Intian rannoille, kun emme enää käytä niitä?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Euroopan merenkulkuasioita ei voi käsitellä kansainvälisistä merenkulkuasioista irrallaan. Eurooppa on merkittävä kilpailija meriliikennemarkkinoilla, etenkin kun kyse on matkustajien ja konttien kuljettamisesta. Euroopan unionin asemaa alan maailmanlaajuisilla markkinoilla on vahvistettava.

Sillä, että merimiehille annettavan koulutuksen laatua samoin kuin heidän työ- ja elinolosuhteitaan parannetaan niin merellä kuin satamissa ja ulkosatamissakin, voi olla paljon merkitystä tämän tavoitteen saavuttamisen kannalta. Eurooppalaisella merialalla on pulaa pätevistä työntekijöistä kautta linjan, laivanrakennuksesta huvialuksiin.

Yhdysvalloissa, Aasiassa ja Lähi-idässä sijaitsevat yhtiöt tarjoavat paljon enemmän kuin vastaavat eurooppalaiset yhtiöt. Näissä olosuhteissa eurooppalaiset alan ammattilaiset työskentelevät mieluummin Dubaissa tai Kiinassa sijaitsevilla meriliikenneyhtiöissä tai varustamoissa, kun taas eurooppalaisten alusten miehistönä on filippiiniläisiä tai intialaisia merimiehiä. Tämä on saatava loppumaan. Jäsenvaltioiden merenkululaitosten on tehtävä tiiviimpää yhteistyötä koulutusohjelmien yhtenäistämiseksi ja tarjottava mahdollisuuksia palkalliseen työharjoitteluun ja kokemustenvaihtoon eurooppalaisten meriliikenneyhtiöiden kanssa.

Haluan ottaa esiin myös toisen turvallisuuteen liittyvän seikan, joka on äärimmäisen tärkeä ja josta on edelleen haittaa maailmanlaajuisen meriliikenteen juohevalle sujumiselle. Viitataan tilanteeseen Afrikan sarvessa. Suhtaudun myönteisesti toimiin, jotka liittyvät täysin tehtävänsä alueella täyttävään NAVFOR-Atalanta -operaatioon. Meidän on kuitenkin tunnustettava, että puolustusteollisuuden tarvitaan erityisiä investointeja,

jotta sotilashenkilöstölle voidaan toimittaa aluksia ja muita interventioresursseja, jotka ovat huomattavasti tehokkaampia kuin ne mitä eurooppalainen laivasto tätä nykyä käyttää.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, hyvä komission jäsen, yhdyin suurelta osin kollegani Knut Fleckensteinin esittämiin huomioihin, ja haluan aluksi kiittää esittelijä van Dalenia hänen laatimastaan erinomaisesta mietinnöstä. Hän käsittelee taiten lukuisia tärkeitä kysymyksiä, joista mainittakoon aluksi vaikkapa merenkulun merkitys taloudellemme. Hän kiinnittää huomiota myös siihen tosiasiaan, että meidän on kilpailtava maailmanlaajuisilla markkinoilla ja että tämän vuoksi meidän on kiinnitettävä huomiota merenkulkualamme kilpailukykyyn pyrkiessämme samanaikaisesti kestävämpään liikenteeseen. Meidän on toisin sanoen pyrittävä estämään alusten ulosliputtamisen vaara. Samanaikaisesti meillä on oltava tasapuoliset toimintaedellytykset. Tämän vuoksi on tärkeää, että valtiontukisääntöjä, jotka ovat olleet valmisteilla jo hyvän aikaa, aletaan todella soveltaa satamissamme. Olen varma, että joudumme vielä palaamaan tähän asiaan myöhemmässä vaiheessa.

Pohdittavaa riittää kolmella tärkeällä alueella. Ensimmäinen on työllisyys ja työolot. Merenkulku ammattina on tehtävä jälleen nuoria houkuttelevaksi, ja tänä päivänä tähän on hyvin vaikea päästä. Meidän on lisättävä ponnisteluja levittääksemme tietoa uramahdollisuuksista joko maalla tai muualla. Nämä ovat asioita, joiden varaan voimme rakentaa. Myös työoloja on parannettava ratifioimalla Kansainvälisen työjärjestön lainsäädäntö ja suorittamalla tarkastuksia maailmanlaajuisesti, ei pelkästään Euroopassa, mikä on itsestään selvää.

Toinen tärkeä seikka – ja monet teistä ovat jo maininneetkin sen – on merenkulun vaikutus ympäristöön. Sinänsä merenkulku on kestävä liikennemuoto, mutta vielä on paljon parantamisen varaa. Tässä kohtaa Euroopan on omaksuttava edelläkävijän rooli, myös neuvotteluissa Kansainvälisen merenkulkujärjestön kanssa.

Lopuksi todettakoon, että on sanomattakin selvää, että turvallisuus on olennaisen tärkeää. Ammatti voi olla houkutteleva vain, jos sitä voi ryhtyä harjoittamaan turvallisesti. Meidän on tehtävä laajennetusta kolmannesta meriturvallisuuspaketista totta ja jatkettava tuen antamista Atalanta-operaatiolle Somalian rannikon edustalla.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Arvoisa puhemies, koska olen ensimmäinen puhuja Euroopan liberaalidemokraattien liiton ryhmästä, haluan aloittaa esittämällä vilpittömät kiitokseni esittelijä van Dalenille. Olemme kaikki nähneet, että hän on täydestä sydäimestään sitoutunut meriliikenteeseen. Se on tullut erittäin selväksi.

Me kaikki tiedämme, miten tärkeä tämä ala on. Viime vuosina, ennen kriisiä, meritalous kasvoi selvästi voimakkaammin kuin muut taloudenalat. Meriliikenteellä on tietysti tässä merkittävä rooli, ja voidaan sanoa, että meriklusterit ovat ehdottoman välttämättömiä Euroopan kehityksen kannalta jatkossa. Joidenkin ennusteiden mukaan nyt päästyämme pahimman kriisin yli liikenneala alkaa jälleen kasvaa ja meriliikenteen merkitys lisääntyy sen myötä. 90 prosenttia viennistämme ja tuonnistamme kulkee satamien kautta. Näin ollen on tietysti tärkeää – kuten on jo sanottu –, että satamiin ja sisämaayhteyksiin kiinnitetään liikennekäytävien ja Euroopan laajuisten verkkojen yhteydessä riittävää huomiota.

Tarvitsemme uutta verta. Jos merenkulkualalla on enemmän liikennettä, tarvitsemme tietysti myös ihmisiä, jotka haluavat työskennellä alalla. Tätä varten tarvitsemme korkealaatuista koulutusta, joka on myös yhdenmukaistettu kautta Euroopan, ja samalla meidän on mainostettava alaa. Nuorten on yksinkertaisesti myös nähtävä, millaisia tulevaisuudenmahdollisuuksia heillä on meriliikenteen alalla. Haluamme hyvät työolot – myös tämä on asia, jonka voimme ja jonka haluamme yhdenmukaistaa kautta koko Euroopan.

Ympäristöulottuvuus on jo mainittu. Merenkulku on erittäin ympäristöystävällistä, etenkin kun kyse on hiilidioksidipäästöistä. Typpioksi- ja rikkidioksidipäästöjen osalta on vielä huomattavasti parantamisen varaa. Tässä riittää työsarkaa sekä alan sisällä että Euroopassa yleisesti ottaen, koska tämä on kuten sanottu äärimmäisen tärkeää sen vuoksi, että meriliikenteen alalla on voimakasta kansainvälistä kilpailua. Olemme tältä osin Euroopassa suhteellisesti ottaen etulinjassa, mutta meidän on varmistettava, että myös säilytämme tämän johtoaseman. Yksittäisissä tapauksissa saatamme tarvita tähän myös valtiontukea. Meidän on varmistettava, että teemme yhdessä töitä kehittääksemme alaa eteenpäin.

Yhteenvetona todettakoon, että meriliikenne on selkeästi tulevaisuudenala, ja sen vuoksi on hyvä, että kehitämme pitkän aikavälin strategiaa.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, on keskeisen tärkeää, että Euroopan tasolla noudatetaan kunnianhimoista ja pitkän aikavälin meriliikennepolitiikkaa. Siinä on otettava huomioon alan erityispiirteet ja vastattava haasteisiin, joiden edessä ala on.

Merenkulkuala on Euroopan unionille strategisesti tärkeä ala monellakin tavalla, etenkin koska sillä on tärkeä rooli kasvun ja työllisyyden kannalta, se on kansainvälinen ala sekä ekologinen ja kestävä ala. Kuten jo todettiin, meriliikenteen avulla tapahtuu 80 prosenttia maailmankaupasta. Euroopan komission tiedonannossa ja Peter van Dalenin mietinnössä osoitetaan, miten jatkossa on edettävä, asetetaan strategiset tavoitteet ja määritellään keskeiset toiminta-alueet Euroopan unionin meriliikennepolitiikkaa varten.

Haluaisin painottaa joitakin seikkoja, joita kollegani Dominique Vlasto ja minä olemme ajaneet liikenne- ja matkailuvaliokunnassa ja jotka ovat, että Euroopan unionin on toimittava meriliikennealan vahvistamiseksi, että tähän liittyy etenkin työolojen ja uramahdollisuuksien parantaminen alalla irrottamatta kilpailukykyyn liittyvää tavoitetta kestäväan kehitykseen, oikeudenmukaiseen kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvistä tavoitteista. Mitä tulee ympäristöön liittyviin seikkoihin, EU:n politiikan avulla olisi edistettävä ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin ja päästöjen valvonta-alueiden perustamista merelle. Lopuksi, meriliikenteen kasvuun varauduttaessa olisi suosittava investointeja, joiden avulla satamainfrastruktuurejamme pyritään modernisoimaan ja laajentamaan.

On tärkeää, että Euroopan unioni kertoo muillekin visiostaan, joka koskee EU:n meriliikennepolitiikkaa vuoteen 2018 asti. Esittelijä van Dalenin erinomainen mietintö, joka on saanut laajaa kannatusta komissiossa, saa toivoakseni parlamentilta yhtä mittavaa tukea, mikä antaa meille paljon voimaa tulevissa neuvotteluissa.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Meriliikenne on tulossa äärimmäisen tärkeäksi Euroopan unionille. Pidettäessä mielessä, että merenkulkuala liittyy kilpailua sekä yhteisön tasolla että etenkin maailmanlaajuisesti, meidän olisi painotettava sitä, kuinka tärkeää on kasvattaa meriliikenteen osuutta kaikesta liikenteeseen liittyvästä toiminnastamme, paitsi yhteisön sisällä myös etenkin sen ulkopuolella. On kuitenkin syytä korostaa, että Euroopan unionin jäsenvaltioita on edelleen Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan mustalla tai harmaalla listalla. Tämän vuoksi kehotamme jäsenvaltioita ja laivanvarustajia ponnistelemaan päästäkseen Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan valkoiselle listalle.

Lisäksi, kun otetaan huomioon viime vuosina tapahtuneet merenkulkuonnettomuudet, mielestäni jokaiseen jäsenvaltioon, josta on pääsy merelle, on perustettava merenkulkuonnettomuuksiin erikoistuneita eurooppalaisia interventiokeskuksia.

Arvoisa komission jäsen, haluan käyttää tämän keskustelun tarjoamaa tilaisuutta hyväksi esittääkseni uudelleen komissiolle pyyntöni hyödyntää kaikin tavoin Euroopan unionin suora yhteys Mustallemerelle, jolla on alueena erityinen geostrateginen merkitys. Komission pitäisi tämän vuoksi pyytää, samoin kuin muidenkin eurooppalaisten merten ollessa kyseessä, ehdotuksia Mustanmeren merikäytävien kehittämiseksi. Rotterdamin ja Constanțan välinen yhteys Reinin käytävän, Mainin kanavan ja Tonava-joen kautta lyhentää matkaa Pohjanmeren ja Mustanmeren välillä 4000 kilometriä. Tästä syystä pidän asiaa keskeisenä tärkeänä, ja pyydän komissiota ja jäsenvaltioita nopeuttamaan ensisijaisen hankkeen numero 18 täytäntöönpanoa.

Vaikka laivaliikenne saastuttaa vähemmän, Euroopan parlamentti on pyytänyt, että laivakuljetukset sisällytetään päästökauppajärjestelmään, etenkin kun kyse on meriliikenteestä.

Telakat ovat taloudellisissa vaikeuksissa, etenkin nyt talous- ja rahoituskriisin aikana. Tällä hetkellä telakoiden edustajat eivät kykene löytämään ratkaisua nykyisestä talouskriisistä selviytymiseksi.

Eurooppalaisella merenkulkualalla on alati kasvava pula pätevistä merenkulkijoista. Sosiaaliset näkökohdat ja työolot, joita merenkulkijoille tarjotaan Euroopan unionissa, liittyvät läheisesti eurooppalaisen laivaston kilpailukykyyn. Mielestäni tarvitaan toimenpiteitä, joiden avulla työntekijöiden liikkuvuutta alalla voidaan helpottaa ja poistaa perusteettomat esteet ja rajoitukset.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Arvoisa puhemies, haluaisin onnitella erityisesti esittelijä van Dalenia ja myös kollegaani Knut Fleckensteinia tästä loistavasta aloitteesta, joka vie eteenpäin Euroopan unionin meripolitiikkaan liittyviä Euroopan parlamentin kunnianhimoisia tavoitteita, ja haluan lisäksi kiittää heitä heidän valmiudestaan hyväksyä suuri osa ehdotuksistani.

Valmis mietintö sisältää sellaisia tärkeitä näkökohtia kuin tuki satamien ja alusten mukauttamiseksi liikuntarajoitteisten ihmisten tarpeita vastaaviksi ja vaatimus ratifioida merityötä koskeva ILO:n yleissopimus vuodelta 2006, ja lisäksi siinä pyydetään, että yleissopimus otettaisiin osaksi alan käytäntöjä. Toinen tärkeä seikka on merenkulkijoiden ammatillista koulutusta koskevien ehdotusten laajentaminen koskemaan kaikkia tasoja, jotta heidän aliarvostustaan ja hyväksikäyttöään voidaan torjua.

Siinä ehdotetaan myös ryhtymistä tiennäyttäjäksi saastumisen torjunnassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön puitteissa, niin etsittäessä vaihtoehtoja meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle kuin vähennettäessä

rikkidioksidipäästöjä, ja ehdotetaan, että tähän käytettäisiin älykkäitä liikennejärjestelmiä, kuten Galileo-satelliittijärjestelmää.

Lisäksi mietinnössä ehdotetaan sen tunnustamista, että merirosvouden vastaisia toimia on tehostettava, ja tuen antamista Atalanta-operaation tehostamiselle, sekä korostetaan tarvetta parantaa alusten suunnittelun laatua, jotta niihin olisi mahdollisimman helppo päästä ja ne vastaisivat korkeimpia mahdollisia turvallisuusnormeja.

Lopuksi haluan todeta, että pidän erittäin myönteisenä asiana roolia, joka uusissa Euroopan laajuisissa verkoissa on annettu satamille, mukaan luettuina niiden keskeisen tärkeät yhteydet kuivasatamien ja sisämaasatamien sekä logistiikkakeskusten kanssa.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Arvoisa puhemies, strategia, josta keskustelemme tänään, on äärimmäisen kunnianhimoinen, ja mitä tulee perussuuntaan, poliittisen ryhmämme esittelijä Georgios Koumoutsakos on jo käsitellyt kaikkea, mitä halusin sanoa.

Sallikaa minun kuitenkin esittää kansalaisvapauksien sekä oikeus- ja sisäasioiden valiokunnan jäsenenä huomautus, joka liittyy erittäin mielenkiintoiseen ja urauurtavaan aloitteeseen luoda eMaritime-järjestelmä, meriliikenteen seurantaverkko. Henkilökohtaisesti hyväksyn komission tekstin; siinä säädetään yhdenmista tietohallintajärjestelmästä kaikkien merellä liikkuvien laivojen ja niiden lastien tunnistamiseksi, seuraamiseksi, ja paikantamiseksi sekä ilmoitusten tekemiseksi niistä.

Samantapaisiin sähköisiin valvontatoimiin – en tiedä, ovatko ne pidemmälle vietyjä vai eivät – ollaan kuitenkin ryhtymässä myös Frontexin yksiköissä, osana laittoman maahanmuuton torjuntaa. Tämän vuoksi haluan kysyä, otammeko tämän huomioon, onko komissiolla tarvetta selvittää mitään tiedonantoonsa liittyvää, onko kullakin virastolla oltava erityiset, toisistaan poikkeavat valtuudet vai pitäisikö nämä tiedot kenties yhdistää siten, että pääsisimme molemmilla tahoilla parempaan lopputulokseen.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Arvoisa puhemies, haluaisin ottaa esiin kaksi asiaa, jotka esittelijä mainitsi mutta joita hän ei käsitellyt tarkemmin.

Ensimmäinen on merirosvous, jonka osalta suositukset ovat kyllä hyviä, mutta väkisininkin yleisluonteisia. Ehkäpä Atalanta-operaatiosta saatujen opetusten perusteella hankittua kokemustamme voisi käyttää paremmin IMO:n suosittelemien itsesuojelusääntöjen hyväksi, kun otetaan huomioon, että merirosvous todennäköisesti leviää laajemmalle ja unionimme ei pysty suorittamaan tämäntyyppistä operaatiota kaikilla merialueilla, joita EU:n kauppalaivastot käyttävät.

Toinen asia on pidemmälle viedyn yhteyden tarve meriliikenteen ja sisävesiliikenteen välillä, koska toiminta näillä aloilla on monimutkaista. Tämä käy ilmi esimerkiksi siitä, miten taloudelliset, sosiaaliset, ympäristöön liittyvät ja poliittiset tekijät liittyvät toisiinsa Tonava-joen ja Mustanmeren tapauksessa.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Ensimmäinen kysymys koskee selvitystä, jota odotamme Euroopan komissiolta Marco Polo -ohjelman tehokkuudesta. Toinen kysymys liittyy mahdollisuuteen, tai paremmin sanottuna, tuleviin säädösehdotuksiin Euroopan unionin merisatamien roolin vahvistamisesta maailmanlaajuisen meriliikennelogiikan osana.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Arvoisa puhemies, pyysin puheenvuoroa selvittääkseni, että alustavassa mietinnössäni sivuutin asian, jota myöskään kollegani täällä eivät ole vielä maininneet. Haluaisin erityisesti viitata Euroopan meriturvallisuusviraston eli EMSAn rooliin. Minulla ja joillakin kollegoillani oli hiljattain tilaisuus vieraillla EMSAssa, joka tekee tärkeää työtä, joka on erittäin merkityksellistä Euroopan unionin meriliikennestrategian kannalta. Se tarvitsee tukea, ja uskon, että ne tiedot ja tekniset laitteet, joita sillä on, eivät ainoastaan auta merenkulkua ja meriliikennettä unionissa, vaan niistä voi olla apua myös muilla aloilla, joihin hetki sitten viitattiin, etenkin esimerkiksi sellaisten tietojen osalta, joita myös Frontex voi arvioida ja käyttää hyväksi.

Rehellisesti sanottuna, ja tämä on viimeinen huomioni, EMSA tekee tärkeää työtä, joka meidän on tunnustettava ja otettava huomioon keskustellessamme Euroopan unionin meristrategiasta.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, tämä on ollut erittäin mielenkiintoinen keskustelu, josta Peter van Dalenin erinomainen mietintö saa varmasti vahvistusta. Mielestäni se on hyvin tehty, koska mikään ei ole vaikeampaa kuin mietinnön kirjoittaminen strategiasta yleisesti, koska strategia on väline, johon todella sisältyy pidemmän aikavälin visio ja jossa on samalla keskittyttävä keskeisiin seikkoihin.

Työskentelemme parhaillaan kollegiona laatiaksemme yksityiskohtaisen tiekartan täytäntöönpanoa varten. On mahdollista, että työ on kesään mennessä valmis. Haluaisin ottaa esiin kolme erityistä kysymystä. Ensimmäinen koskee valtiontuen suuntaviivoja satamia varten. Asia on käsiteltävänä komission kilpailun pääosastossa ja entisen komission jäsenen kanssa, ja he todella toivoisivat meidän komissiona pitävän kiinni samasta linjasta, joten tähän kuluu hieman aikaa. En pysty antamaan tarkkoja määräaikoja, mutta teemme työtä asian hyväksi.

Marco Polo -kysymyksen osalta voin todeta, että olemme keskustelleet kysymyksistä, jotka liittyvät Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, joten nyt käymämme keskustelu liitetään tähän kokonaisuuteen.

Mitä tulee merisatamiin, meillä ei ole tässä vaiheessa lainsäädäntöä valmisteilla.

Lopuksi vielä, kiitos vielä kerran, arvoisa puhemies ja arvoiset jäsenet, tästä keskustelusta. Siitä oli paljon hyötyä komissiolle.

Peter van Dalen, esittelijä. – (NL) Arvoisa puhemies, kiitoksia ja kiitos myös kaikille jäsenille. Mielestäni tämä mietintö on hyvä esimerkki rakentavasta yhteistyöstä eri ryhmien välillä.

Haluaisin ottaa esiin kolme keskeistä seikkaa, jotka osa teistä on jo maininnut. Ensinnäkin, ympäristö, joka on keskeisen tärkeä asia. Laivojemme ympäristönsuojelun tasoa on parannettava merkittävästi, ja mietinnössäni esitän joitakin tähän liittyviä vaihtoehtoja, etenkin veron kantamista meriliikenteessä käytettävästä ympäristölle epäedullisesta polttoaineesta. Nähtäväksi jää, haluaako komissio ottaa ajatuksen uudelleen harkittavaksi.

Ei pidä unohtaa myöskään "vihreitä satamia", kuten osa jäsenistä ajatusta nimittää. Vihreässä satamassa ympäristöystävällistä alusta palveltaisiin nopeammin ja sen tarvitsisi maksaa pienempi satamamaksu. Tällainen malli on palkkio hyvästä ympäristönsuojelun tasosta. Tällä tavoin kannustimet yhdistetään pidäkkeiden kanssa samaan järjestelmään. Hyvästä ympäristönsuojelumaineesta palkitaan, kun taas riman alittamisesta seuraa hyvin nopeasti tyhjä lompakko. Olen vahvasti tällaisen järjestelmän kannalla.

Mitä tulee turvallisuuteen, eräs kollega sanoi, että jäsenvaltioiden on hyvin nopeasti pantava täytäntöön kolmas merenkulkupaketti. Tämä on välttämätöntä. Silvia-Adriana Țicău mainitsi Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan. Olette aivan oikeassa; tarkastukset ovat muuttumassa riskeihin perustuviksi tarkastuksiksi, mikä on paljon parempi kuin kiinteä prosenttiosuus. Tämä antaa tarkastuksiin valtavasti uutta pontta ja hyvästä toiminnasta palkitaan. Alusten on siis toimittava asianmukaisesti. Slovakia ei ole vielä valkoisella listalla ja siltä odotetaan tässä kohtaa ylimääräisiä ponnisteluja.

Olen antanut erityistä painoarvoa laivanrakennukselle ja alusten kunnossapidolle. Tiedämme, että taloudellisen taantuman aikana kunnossapito jää nopeasti sivuseikaksi. Emme saa antaa näin tapahtua, ja etenkin luokituslaitoksiin kohdistuukin tällä hetkellä merkittäviä vaatimuksia.

Annamme täyden tukemme merirosvouksen vastaiselle Atalanta-operaatiolle. Se on hyvä operaatio ja osoittautunut jo menestykselliseksi. Juuri viime viikolla Alankomaiden laivaston fregatti auttoi vapauttamaan saksalaisen kauppa-aluksen. Tällainen yhteistyö on minusta ihanteellista. Tässä nimenomaisessa tapauksessa kaikkien laivanvarustajien oli toimittava yhdessä ja purjehdittava saattueena, sillä yksikään niistä ei olisi selviytynyt yksinään.

Lopuksi haluan kiittää komission jäsentä ja komissiota, ja odotamme innokkaasti, että mietinnön perusteella laaditaan tiekartta.

Puhemies. – (EN) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan kahden viikon kuluttua Brysselin istuntojaksolla.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Sergio Berlato (PPE), kirjallinen. – (IT) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, Euroopan merenkulkualalla on keskeinen rooli maailmanlaajuisilla markkinoilla. Sen merkitys perustuu erääseen keskeiseen tilastotietoon: Euroopan unionin jäsenvaltiot ohjaavat 41:tä prosenttia koko maailman kauppalaivastosta.

Euroopan kauppalaivaston kilpailupaineet kuitenkin kasvavat jatkuvasti, koska unionin ulkopuoliset maat lisäävät merenkulkualan valtiontukia. Kehotankin komissiota esittämään nopeasti valtiontukea koskevat uudet säännöt merenkulkualan kansainvälisen kaupan oikeudenmukaisten edellytysten kehittämiseksi.

Hiljattain tehdyissä tutkimuksissa arvioidaan, että vuoteen 2018 mennessä meriliikenne kasvaa jäsenvaltioissa vuonna 2006 mitatusta 3,8 miljardista tonnista 5,3 miljardiin tonniin. Tämän vuoksi olen samaa mieltä kyseessä olevan mietinnön sisällöstä; toisin sanoen olen samaa mieltä siitä, että eurooppalaisten satamainfrastruktuurien kehittäminen merenkulkualan kasvun hallitsemiseksi on ensisijainen tavoite.

Lopuksi haluan sanoa, että mielestäni merenkulkuammatteja olisi tuotava enemmän esiin nuorten EU-kansalaisten keskuudessa turvautumalla asianmukaiseen tietoon, josta tällä hetkellä näyttää olevan pulaa. Nähdäkseni on todella niin, että kasvava pula ammatillisista eurooppalaisella merenkulkualalla saattaa ajan mittaan heikentää alaa kokonaisuudessaan.

Danuta Jazłowiecka (PPE), kirjallinen. – (PL) Hyvät kollegat, Euroopan unionin meriliikenteen tilanteen tarkastelu voi johtaa ristiriitaisiin päätelmiin. Toisaalta tiedot, joita on esitetty, osoittavat, että jäsenvaltioiden lippujen alaisilla laivoilla on valtava liikenneosuus sekä maailmanlaajuisesti että unionin sisällä. Tämä korostaa yhteisön merkitystä pantaessa täytäntöön uusia teknologioita ja organisaatiojärjestelmiä, etenkin sellaisia, jotka liittyvät ympäristönsuojeluun ja miehistöjen elinolojen parantamiseen. Toisaalta voidaan kuitenkin havaita yhä vahvempaa kilpailua kolmansien maiden kanssa ja etenkin niin sanottujen mukavuuslippujen kanssa. Lisäksi on pantava merille nuorten kasvava vastahakoisuus ryhtyä työskentelemään alalla, joka epäilemättä on hankala ala. Lyhyesti sanottuna, nykytilanne meriliikennemarkkinoilla EU:ssa ei ole huono, mutta tulevaisuudennäkymät eivät anna aihetta optimistisuuteen. Tästä huolimatta henkilökohtaisesti pidän toimenpiteitä sisävesiliikenteen auttamiseksi ja mahdollisimman hyvien yhteyksien varmistamiseksi tavaroiden meri- ja maakuljetusten välillä ensisijaisena tavoitteena. Edustan Odra-joen yläjuoksun aluetta ja näen, miten vähän tällä alueella käytetään hyväksi jokisatamien tarjoamia mahdollisuuksia, etenkin kuljetusreitteinä, joka liittyy Tšekin tasavallan, Puolan ja Saksan sisämaa-alueet Szczecinin merisatamaan. Tämäkin näkökohta olisi pidettävä mielessä EU:n meriliikennettä tarkasteltaessa, jotta toimenpiteet, joihin ryhdytään osana käsiteltävänä olevaa politiikkaa, edistävät kehitystä koko yhteisössä eikä ainoastaan rannikkoalueilla.

Vilja Savisaar (ALDE), kirjallinen. – (ET) Arvoisa puheenjohtaja, esittelijä van Dalen, hyvät kollegat, Eurooppa omistaa 41 prosenttia maailman laivastoista, mutta valitettavasti joissakin valtioissa laivastoille ja varustamoille annetaan enemmän tukea kuin Euroopan unionin jäsenvaltiot antavat tai asetetaan löyhempiä alusten turvallisuuteen tai ympäristöystävällisyyteen liittyviä vaatimuksia.

Euroopan on taattava paremmat työolot merimiehilleen, alustensa turvallisuus ja meren ympäristötilanteen paraneminen. Jotta tämä saavutetaan, meidän olisi vaadittava, tai ehkä rohkaistava, jäsenvaltioita tukemaan valtiollista merenkulkualaa tai taattava, että valtion rekisterissä olevat alukset noudattavat ratifioitua sopimusta ja kansainvälisiä vaatimuksia. Vaikka meriliikenne on ympäristöystävällisempää kuin maantie- tai lentoliikenne, saasteita on mahdollista senkin osalta vielä vähentää.

Esittäessäni tämän muutosehdotuksen toiveenani on, että tulevaisuuden satamatoiminta on tehokkaampaa ja saastuttaa vähemmän, missä on varmasti apua menettelyistä, joihin ei liity paperisotaa, sekä älykkäiden liikennejärjestelmien laajemmasta käytöstä. Älykkäiden liikennejärjestelmien päätavoitteena ei ole kuitenkaan saasteiden vähentäminen, vaan tehokkuuden parantaminen ja paremman kilpailun takaaminen.

Merenkulkualan turvallisuus on hyvin tärkeää. Meidän on tehtävä kaikkemme taataksemme merimiestemme, matkustajiemme, alustemme ja tavaroidemme turvallisuus, mutta samalla emme voi kuitenkaan lähestyä ongelmaa laput silmillämme. Meidän on tarkasteltava tilannetta laajemmin ja haettava ratkaisua alalla oleviin ongelmiin.

Tiivistetysti sanoisin, että merenkulku on erittäin tärkeä osa taloutta ja monien eurooppalaisten arkipäivää. Tämän vuoksi meidän on tehtävä kaikkemme taataksemme alan kilpailukyky ja kestävyys, unohtamatta kuitenkaan ympäristötekijöitä ja inhimillisiä tekijöitä.

21. Europeana – seuraavat askeleet (lyhyt esittely)

Puhemies. – (EN) Esityslistalla on seuraavana lyhyt esittely Helga Trüpelin kulttuuri- ja koulutusvaliokunnan puolesta laatimasta mietinnöstä Europeana-hankkeen seuraavista vaiheista (KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen Kroes, Europeanasta on tarkoitus tulla Euroopan unionin merkittävin digitaalinen kulttuurihanke. Mitä Europeana tarkoittaa? Se on digitaalinen kirjasto, digitaalinen museo ja digitaalinen arkisto eurooppalaista kulttuuriperintöämme varten. Tarkoituksena on tarjota tämän digitaaliaineiston käyttömahdollisuus kaikille kansalaisille, ei ainoastaan Euroopan unionin

sisällä, vaan kaikkialla maailmassa. Europeana-hanke käynnistettiin marraskuussa 2008 ja sen perustamiseen osallistui 1 000 kulttuurilaitosta. Sillä on 150 kumppanuusjärjestöä. Tähän mennessä noin kuusi miljoonaa Euroopan kulttuuriperintöön kuuluvaa teosta on digitoitu. Kesäkuuhun 2010 mennessä järjestelmässä odotetaan olevan kymmenen miljoonaa digitoitua teosta ja vuoteen 2015 mennessä määrän odotetaan olevan jo 15 miljoonaa.

Kuten huomaatte, kyse on erittäin kunnianhimoisesta hankkeesta, ja se on hyvin tärkeä Euroopan unionille. Tähän asti hankkeen rahoitus on tullut eContentplus-ohjelman varoista ja jäsenvaltioilta. Digitointi on kuitenkin edennyt jäsenvaltioissa varsin erilaista tahtia. Ranska pitää kärkipaikkaa yli 40 prosentin osuudella, Saksassa osuus on noin 16 prosenttia, mutta monissa muissa jäsenvaltioissa tullaan kaukana perässä, ja kuitenkin hankkeen on tarkoitus olla eurooppalaisen digikulttuuripolitiikan yhteinen lippulaiva.

On erityisen tärkeää ymmärtää, että kyse on julkisesta kulttuurilaitoksesta, ja ymmärrettävistä syistä sen avulla on tarkoitus kilpailla vahvasti Google-teoshakua koskevan sovintosopimuksen kanssa, koska emme halua noin vain luovuttaa eurooppalaista perintöä monopolin haltuun. Haluamme, että Euroopan kulttuuriperintö on julkisesti saatavilla, parhaassa eurooppalaisessa merkityksessä. Lisäksi haluamme säilyttää yleisön mahdollisuuden vaikuttaa, koska se tarkoittaa sitä, että EU:n kansalaiset voivat todella vaikuttaa poliittisesti.

Ongelmaa ei ole, kun kyse on teoksista, jotka eivät enää ole tekijänoikeuden alaisia tai jotka ovat julkista omaisuutta – *public domain*, kuten englanniksi sanotaan. Asia muuttuu paljon mutkikkaammaksi, kun kyse on orpoteoksista, toisin sanoen teoksista, joita ei ole vapautettu tekijänoikeuksista mutta joiden oikeuksien haltijoita on erittäin vaikea jäljittää. Tilanne on jälleen toinen, kun kyse on tekijänoikeuden suojaamista teoksista. Jos tarkoitus on, että Europeana sisältää jonain päivänä myös tekijänoikeuden suojaamia teoksia, on yksityisestä lataamisesta tehtävä maksullista, koska muussa tapauksessa tuhoamme kulttuurisen lisäarvomme kulttuurimarkkinoilla.

Se mitä haluan poliittisesti saavuttaa, on toisaalta nopea ja tehokas digitointi, samalla kun säilytetään tekijänoikeus, koska vain tällä tavoin voimme pitää kiinni Euroopan unionin kulttuurisesta moninaisuudesta. Orpoteosten osalta tarvitsemme näin ollen yhteisymmärryksen perustuvia ratkaisuja, ja on selvitettävä erittäin tarkkaan, keitä oikeuksien haltijat ovat. Poliittisesti minusta on keskeisen tärkeää, nyt kun keskustelemme Lissabonin sopimuksen jälkeisestä strategiasta, EU 2020 -strategiasta, ja kun kyse on taloutemme modernisoinnista, digitaaliyhteiskunnan kehittämisestä, tietoyhteiskunnasta ja kulttuurisesta monimuotoisuudesta, että myös Europeana-hanke rahoitetaan osittain EU 2020 -ohjelmasta, luonnollisesti jäsenvaltioiden avustuksella. Tämän on oltava yhteiseurooppalainen hanke. Tämän vuoksi tarvitsemme myös "Join Europeana" -kampanjaa, jonka avulla toivottavasti löydetään lisää yksityisiä sponsoreja. On kuitenkin myös syytä tähdentää, että tietoisuutta tällaisen lähteen olemassaolosta on tarpeen lisätä kansalaistemme ja ennen kaikkea nuorten keskuudessa. Monet eivät tiedä tästä vielä. Olemme nyt yhdessä tämän suuren tehtävän edessä.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Arvoisa puhemies, Europeana on merkitykseltään keskeisen tärkeä hanke, jonka avulla Euroopan kulttuuriperintö voidaan asettaa koko maailman saataville. Kuten me kaikki tiedämme, kyseessä ei ole vain kirjasto, sillä se on myös virtuaalinen museo ja arkisto. Toivon, että jokainen meistä tässä istuntosalissa voisi sanoa, että teokset, joita suuret kansalliset merkkihenkilöt — minun tapauksessani esimerkiksi Chopin ja Marie Curie, syntyjään Skłodowska tai Slowacki — ovat luoneet, olisivat saatavilla internetissä. Haluaisin ottaa esiin kolme keskeistä asiaa. Ensinnäkin, kun kyse on Europeana-hankkeesta, emme voi sallia laadusta tinkimistä. Tämän osalta meidän on oltava tämän hankkeen aikana varuillamme. Toiseksi, tekijänoikeuskysymykseen, joka liittyy orpoteoksiin ja teoksiin, joiden painos on loppuunmyyty, on löydettävä ratkaisu. Kolmanneksi, pyydän hartaasti komission jäsen Kroesia nopeuttamaan digitointia jäsenvaltioissa, jos haluamme olla tulevaisuudessa ylpeitä tästä hienosta lippulaivahankkeesta.

Haluan kiittää esittelijä Trüpelä erinomaisesta mietinnöstä.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Esittelijänä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan lausunnossa Europeana-hankkeen seuraavia vaiheita koskevasta mietinnöstä pidän hyvänä sitä, että mietintö on saatu valmiiksi, ja toivon, että komissio hyväksyy sen sisältämät suositukset. Tästä aiheesta käytyjen keskustelujen aikana on käsitelty jo lukuisia eri asioita, kuten tietotekninen rakenne, Europeana-sivuston hallinnointi, kirjaston tietojen vapaa saatavuus, digitointiprosessin yhdenmukaistamisen tarve ja se, miten internetsivusto saa näkyvyyttä tiedotusvälineissä. Osa näistä asioista sisältyy mietintöön. Tämä antaa minulle aihetta toivoa, että olemme onnistuneet laatimaan kattavan mietinnön.

Tästä huolimatta toivon, että keskustelu jatkuu tulevaisuudessa joidenkin seikkojen osalta, kuten sivuston hallinnointi, rahoitusmenetelmät ja ennen kaikkea sivuston toteuttaminen yhtenä tietokantana eikä portaalina. Toivon, että Euroopan parlamentin antamat suositukset yhdessä komission edellä mainituista seikoista esittämien ajatusten kanssa muovautuvat onnistuneeksi hankkeeksi. Europeanasta voi tulla onnistunut hanke Euroopan unionille, kunhan se vain rakennetaan EU:n arvojen ja ihanteiden varaan ja se toimii eurooppalaisen kulttuuritietouden yhteyspisteenä.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Arvoisa puhemies, ensinnäkin haluan kiittää esittelijä Trüpelii tästä erinomaisesta mietinnöstä. Muutenkin tunnen hänet hyvin valiokunnasta jo viiden vuoden ajalta ja tiedän, että ne tehtävät, jotka hän tekee, hän tekee todella huolella ja ammattitaidolla, ja tämä on yksi hyvä osoitus siitä.

Me tarvitsemme myös tällaista hanketta Euroopassa, koska Euroopan unionia pidetään arvoyhteisönä, mutta kuitenkin Euroopan unioni on myös vahva kulttuuriyhteisö. Meillä on 27 erilaista jäsenvaltiota, joilla on erittäin rikas ja monivaiheinen kulttuuri.

Jos tänä aikana, jolloin tiedon valtatiet lisääntyvät, me voimme saada tiedon ihmisten ulottuville entistä paremmin, niin se on sellainen eurooppalainen rikkaus, johon kannattaa panostaa ja etsiä voimavaroja. On nimittäin niin, että kaikkien pientenkin maiden on tätä kautta mahdollista tuoda omaa ainutkertaista ja erityistä kulttuuriaan esille. Kun laajakaistat saadaan komission ja jäsenvaltioiden toimesta ulotettua kaikkialle, tasavertaisuuden periaate toteutuu kulttuuripalvelujen saannissa verkkokirjastojen, museoiden ja arkistojen tapauksessa.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Poliittinen ryhmäni ja minä itse emme erityisesti kannata laajoja ohjelmia ja instituutioita tai tarpeet ylittävien yksikköjen perustamista. Europeana ei kuitenkaan ole tällainen kokonaisuus. Kyse on itse asiassa hyvin tärkeästä asiasta, etenkin koska elämme tänä päivänä visuaalisessa emmekä kirjoitetussa kulttuurissa. Tämä tarkoittaa, kuten Neil Postman on osoittanut loistavassa kirjassaan *Amusing Ourselves to Death*, että visuaalinen kulttuuri heikentää julkisen keskustelun tasoa ja tekee meistä huonompia kansalaisia. Tästä puolestaan seuraa, että jos hankkeen avulla voidaan lisätä lukemisharrastusta, sen avulla on mahdollisuus kehittää kansalaisten henkisiä kykyjä, ja tällä tavoin Euroopan unioni auttaisi vahvistamaan kansalaistensa koulutuksen laatua ja heidän tapaansa toimia. Tämä tarkoittaisi sitä, että jäsenvaltioissa tällaiset kansalaiset olisivat aktiivisempia ja valistuneempia, ja he olisivat myös parempia kansalaisia.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, keskustelemme aloitteesta, joka saattaa osoittautua oikeaksi aarteeksi unionille, ja haluan tässä kohtaa vielä kerran kiittää esittelijä Trüpelii poikkeuksellisen hienosta mietinnöstä, jonka hän on jättänyt.

Kyse on eurooppalaisten valtioiden sähköisestä kulttuurin tallentamiskeskuksesta, jonka avulla on saatavissa keskeinen tieto kulttuurista, ja haluan tässä kohden painottaa, että Europeanan menestys riippuu siitä, minkälaisen muodon me lopulta haluamme sille antaa. Tällä tarkoitan sitä, että emme halua Europeanaa, joka on kopio jo olemassa olevista foorumeista, kuten Googlesta tai Wikipediasta.

Haluamme vakavasti otettavan ja luotettavan lähteen, jonka sisältämä tieto on tieteellisesti merkittävää ja arvokasta, lähteen, jonka teollis- ja tekijänoikeudet on suojattu ja jonka sisällön asianmukaisuus on taattu. Mielestäni tämä on varmistettu jättämällä tarkistuksia ja kulttuuri- ja koulutusvaliokunnassa aiheesta käymämme keskustelun avulla. Se mitä ei lopulta voida taata, on tietysti jäsenvaltioiden kiinnostus hyödyntää tätä välinettä oman kulttuurinsa edistämiseksi.

Tämän vuoksi meidän kaikkien on otettava jatkossa tehtäväksemme selittää kansallisille hallituksille ja jäsenvaltioiden kansalaisille, kuinka tärkeä tämä hanke on, jolloin hakkeella on vaikutusta ja me kaikki voimme käyttää sitä parhaalla mahdollisella tavalla hyväksi keskipitkällä aikavälillä.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät kollegat, aluksi vielä kerran vilpittömät kiitokset Helga Trüpelille tästä todella erinomaisesta mietinnöstä, josta keskustelemme tänään.

Mielestäni on suurenmoinen hanke saattaa Euroopan moninainen kulttuuriperintö digitaaliseen verkkokirjastoon eurooppalaisten ja koko maailman ihmisten ulottuville. Tarvitaan kuitenkin vielä yhteisiä lisäponnisteluja, jotta tämä hanke todella menestyy hyvin. Merkittävä edellytys tälle on ryhmäni näkemyksen mukaan se, että kulttuuriperintömme on vapaasti – ja tämä tarkoittaa myös mahdollisuuksien mukaan maksuttomasti – saatavilla Europeanan kautta.

Olemme yhteisissä keskusteluissa päässeet hyvään kompromissiin, joka varjelee suojattujen teosten tekijöiden intressejä, samalla kun huolehditaan välttämättömästä vapaasta saatavuudesta, ja toivon kovasti, että komissio ottaa nämä ehdotukset myös jatkossa huomioon ja hyväksyy ne.

Toinen edellytys on, että jäsenvaltiot tiedostavat vastuunsa entistä paremmin. Oman maani osalta tämä tarkoittaa sitä, että ei ole hyväksyttävää, että Goethea on tarjolla puolaksi ja ranskaksi mutta ei alkuperäkielellä saksaksi. Tässä kohtaa meidän kaikkien on vielä kerran tiukemmin yhdessä vaadittava jäsenvaltioita osoittamaan hankkeeseen asianmukaiset määrärahat, jotta Europeanasta tulee myös tältä osin todellinen menestystarina.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Kun pidetään mielessä, minkälaista etua Euroopan unionin kansalaisille on Europeanaan pääsystä, mielestäni olemassa oleva digitaalinen sisältö on asetettava saataville Euroopan unionin kaikilla virallisilla kielillä. Katson myös, että on ensiarvoisen tärkeää, että European digitaalinen sisältö on vammaisten henkilöiden ulottuvilla. Tämän vuoksi ei tarvita ainoastaan sopivaa formaattia, vaan käyttöjärjestelyiden on oltava heidän tarpeisiinsa mukautettuja.

Suosittelemme, että Euroopan komissio pyytää digitaalisen sisällön tuottajia varmistamaan Europeanaan liitettyjen sivustojen turvallisuuden. Viimeisenä muttei vähäisimpänä asiana haluan vielä sanoa, että mielestäni on tärkeää, että rahoitusta ja Europeana-hankkeen kehittämistä varten tarjotaan kestävät puitteet. Arvoisa komission jäsen, olkaa hyvä ja kertokaa meille muutamalla sanalla myös siitä, miten direktiiviä, joka koskee tekijänoikeuden ja lähioikeuksien tiettyjen piirteiden yhdenmukaistamista tietoyhteiskunnassa, tarkistetaan.

Neelie Kroes, komission varapuheenjohtaja. – (EN) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet ja tietysti etenkin esittelijä Trüpel, mietintönne on todella vaikuttava. Suhtaudumme siihen myönteisesti. Olen sitä mieltä, että ”Europeana – seuraavat askeleet” on vasta alkua haastavalle seikkailulle ja, sivumennen sanoen, osoitus vahvasta poliittisesta tuesta Europeanan jatkokehittelylle yhteisenä väylänä, jonka kautta Euroopan rikkaaseen ja moninaiseen kulttuuriperintöön voi tutustua digiaikana.

Haluan näin ollen kiittää esittelijä Trüpeä hänen tekemästään työstä ja kehua häntä myös brändäämisen osalta, sillä jo itse brändi on ainutlaatuinen: ”Europeana” – ei ole tarpeen selittää, mistä on kyse.

Komission on mahdollista tukea myös vaihtoehtoista päätöslauselmaesitystä, josta parlamentin tärkeimmät poliittiset ryhmät ovat kuulemani mukaan päässeet sopuun.

Kyse on kunnianhimoisesta hankkeesta, ja toistan vielä uudelleen, että tämä on vasta alkua. Hankkeen tavoitteena on asettaa digitoituja kirjoja, sanomalehtiä, karttoja, museoesineitä, audiovisuaalista materiaalia ja ääniarkistoja kaikkialta Euroopasta saataville Internetiin. Tämä on keskeisen tärkeää, jotta kulttuurin saatavuus digiaikana varmistetaan. Se ei ole ainoastaan mitä jäsen Migalski sanoi: asia, joka tekee meistä parempia kansalaisia. No, se nähdään tulevaisuudessa, mutta joka tapauksessa se antaa tilaisuuden olla onnellisempi, sillä kulttuurista nauttiminen on useimmissa tapauksissa eräänlaista onnellisesta olotilasta nauttimista.

Parlamentin mietinnössä korostetaan myös aivan oikein, että asiaan liittyy myös taloudellinen ulottuvuus. Digitointi ja kulttuuriperintömme saatavuus verkosta hyödyttää useita toiminta-aloja: koulutusta, tutkimusta, matkailua ja tiedotusala.

Europeana-sivusto on eurooppalaisten kirjastojen, arkistojen ja museoiden tekemän ennennäkemättömän yhteistyön hedelmä. Tällä hetkellä, kuten esittelijä Trüpel jo mainitsikin, sen kautta pääsee suoraan tutustumaan 7 miljoonaan digitoituun kohteeseen. Jälleen kerran totean, että tämä on vasta alkua, joten edetkäämme rohkeasti. On mahdollista tehdä vielä enemmän ja enemmän on myös tehtävä. Parlamentin mietinnössä otetaan esiin erilaisia Europeanaan ja siihen yhteydessä oleviin politiikkoihin liittyviä alueita, joissa on saatava aikaan edistymistä tulevina vuosina.

Sivuston kehittyminen riippuu ensisijaisesti jäsenvaltioiden panoksesta. Niiden olisi pyrittävä päättäväisemmin kulttuuriperintönsä digitoimiseen ja kaikkien digitoitujen kohteiden asettamiseen saataville European kautta. Olen iloinen, että parlamentti yhtyy komissioon ja pyytää jäsenvaltioita etenemään asiassa nopeasti. Mitä nopeammin, sen parempi.

Parlamentti korostaa, että Europeanassa olisi paitsi asetettava saataville julkisia teoksia, myös sisällytettävä siihen materiaalia, joka on edelleen tekijänoikeuksien alasta. On todellakin kiireesti tarpeen – ja tämä on vastaukseni jäsen Țicăulle – löytää toimivia ratkaisuja, joiden avulla teoksia, joiden painos on loppuunmyyty, voidaan tuoda verkkoon; ratkaisuja, joiden avulla pystytään käsittelemään kysymystä, joka liittyy orpoteoksiin

(teoksiin, joiden oikeuksien haltijaa on mahdoton paikantaa). Epäonnistumiseen tässä liittyy riski, että Eurooppa jää muutaman vuoden kuluessa kehityksestä jälkeen, etenkin Yhdysvaltoihin verrattaessa.

Komissio tekee parhaillaan vaikutustenarviointia, joka liittyy mahdolliseen oikeudelliseen ratkaisuun orpoteosten osalta Euroopan tasolla, ja keskustelemme siitä, mitä voitaisiin tehdä. Ellette pahastu, palaan tähän asiaan digitaali-strategian yhteydessä, sillä se on eräs kysymys, joka meidän on otettava esiin.

Europeanan paranneltu versio otetaan käyttöön myöhemmin tänä vuonna, ja siihen mennessä sen odotetaan tarjoavan tilaisuuden tutustua yli 10 miljoonaan digitoituun kohteeseen. Sivustoa kehitetään pidemmälle kyseisen ajankohdan jälkeisinä vuosina. Parlamentti huomauttaa perustellusti, että European menestyksen varmistamiseksi on välttämätöntä lisätä tietoisuutta sivustosta niin kulttuurilaitoksissa, jotka voisivat tarjota digitoitua sisältöä, kuin suuren yleisön keskuudessaakin. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä nuoriin, minkä jo aiheellisesti mainitsittekin, väestömme äärimmäiseen tärkeään osaan, jota voitaisiin lähestyä koulujen kautta.

Komissio on täysin sitoutunut jatkamaan työtä European ja siihen liittyvien politiikkojen hyväksi, ja tästä tulee keskeinen työasema Euroopan digitaali-strategiassa. Joka tapauksessa tämän puolesta kannattaa taistella.

Puhemies. – (EN) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan kahden viikon kuluttua seuraavalla Brysselin istuntojaksolla.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), kirjallinen. – (PL) European, Euroopan digitaalkirjasto, on tällä hetkellä monien haasteiden edessä. Tämän yleiseurooppalaisen hankkeen menestyminen on kaikkea muuta kuin turvattu. Ensinnäkin sen vuoksi, että tähän mennessä European on sisältänyt pääasiassa teoksia, jotka tulevat vain muutamista kaikkein aktiivisimmista maista. Toiseksi, kyse ei ole meidän aikamme teoksista, jotka herättäisivät suurinta kiinnostusta, vaan vanhemmista teoksista, jotka ovat julkista omaisuutta. Haluaisin kiinnittää erityistä huomiota erääseen European-hankkeeseen liittyvään seikkaan, joka minun mielestäni on keskeisen tärkeää sen menestymisen kannalta – rahoitukseen. Digitaalisten kokoelmien laajentaminen on hyvin kallista ja vie useita vuosia. Samaan aikaan Europeanalle on taattu taloudellisia resursseja vain vuoteen 2013 asti, osana hanketta, jonka rahoittavat osittain Euroopan komissio ja jäsenvaltiot sekä lisäksi yksityiset sponsorit. Mielestäni on keskeisen tärkeää varmistaa vakaat rahoituslähteet osana uusia rahoitusnäkyelmiä vuosiksi 2014–2020. EU:n varat, joita jaettaisiin lahjoituksina jäsenvaltioissa sijaitseville yksittäisille kulttuurilaitoksille, varmaankin kannustaisivat niitä toimimaan tehokkaammin kokoelmiensa digitoimiseksi. Samanaikaisesti olisi otettava käyttöön pakolliset digitointitavoitteet, jotka jäsenvaltioiden olisi saavutettava tietyssä ajassa. Ainoastaan kepin ja porkkanan johdonmukaisen tarjoamisen avulla varmistetaan, että Europeanasta tulee houkutteleva, suurta kiinnostusta lukijoiden ja tutkijoiden keskuudessa herättävä portaali, eikä digitaalinen ullakko, jonne vanhaa rojua säilötään tunnesyistä.

Iosif Matula (PPE), kirjallinen. – (RO) Tarkoituksenamme on, että Europeanasta tulee aivan uudenlainen Euroopan kulttuurisiin arvoihin liittyvä hanke eikä vaihtoehto Googlen hankkeelle kirjojen digitoimiseksi. European, joka on yhdistetty kirjasto, museo ja digitaaliarkisto, on edistettävä yhteistä eurooppalaista perintöä, tarjottava luotettava tietolähde ja mahdollistettava se, että jäsenvaltiot voivat lisätä sisältöä virallisesti, jäsenneyllä tavalla.

Europeanasta ei saa tulla Wikipedian kaltaista portaalia, jonne kuka tahansa voi lisätä tekstiä ilman, että sitä on etukäteen tarkistettu. Tämä käytäntö tuottaa ilmiselvästi lukuisia virheitä sinne lähetettyyn sisältöön. Voisimme sen sijaan luoda sivustolle erityisen osan, jossa käyttäjät voisivat keskustella toistensa kanssa ilman, että heille tarjotaan tilaisuutta korjata sivustolle lähetettyä kulttuurisisältöä.

On tärkeää, että kiinnitämme huomiota European-sivuston graafiseen ilmeeseen nostamalla sen profiilia ja tekemällä se helpokäyttöisemmäksi, sillä nykyisellään sivusto ei ole kovin käyttäjäystävällinen ja saattaa osaltaan johtaa yleisön kiinnostuksen laimenemiseen. Edellä mainittujen huomioiden perusteella kannatan Euroopan kansanpuolueen (kristillisdemokraatit) ryhmän jättämää päätöslauselmaesitystä vaihtoehtona nyt mietinnössä esitetylle mallille, jotta voimme auttaa luomaan arvokkaan portaalin, joka on asianmukainen niiden tietojen osalta, joita yleisö sieltä löytää.

Emil Stoyanov (PPE), kirjallinen. – (BG) Hyvät kollegat, tänä päivänä yksi perustavanlaatuisista velvollisuuksistamme poliitikkoina ja kansalaisina on säilyttää Euroopan kulttuuriperintö tulevia sukupolvia varten. European on eräs johtavista hankkeista tällä alueella sen nopeuttaessa kulttuuriperinnön digitoimista kussakin yksittäisessä jäsenvaltiossa. Tästä huolimatta on silti voitettava kulttuuriset ja oikeudelliset ongelmat,

joita kirjojen massadigitointiin, myös Euroopan kirjastoissa tällä hetkellä olevien teosten osalta, liittyy. Tekijänoikeus ja siitä jäsenvaltioissa annettu lainsäädäntö on eräs suurimmista Europeanan kohtaamista haasteista. Kilpailu Googlen kanssa nostaa myös esiin lukuisia kysymyksiä, jotka on ratkaistava. Tämän vuoksi on löydettävä kaikki mahdolliset resurssit kansallisten kirjastojen, museoiden ja arkistojen tukemiseksi, jotta Europeanasta voi tulla Euroopan kulttuuriperinnön vaurauden ja moninaisuuden todellinen heijastuma. Kulttuuri- ja koulutusvaliokunnassa käytyjen keskustelujen aikana ehdotin, että Euroopan parlamentin pitäisi suorittaa tiettyä hankkeeseen liittyvää valvontaa, mutta ymmärrän, että nykysääntöjen perusteella tämä ei ole mahdollista. Tästä huolimatta haluan, että Euroopan parlamentti, ainoana EU:n toimielimenä, jonka jäsenet valitaan suoraan, pystyy jonain päivänä soveltamaan valvontaoikeuttaan eurooppalaisiin aloitteisiin. Kiitos.

22. Eläinten suojelun ja hyvinvoinnin toimintasuunnitelman 2006–2010 arviointi (lyhyt esittely)

Puhemies. - (EN) Esityslistalla on seuraavana Marit Paulsenin maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokunnan puolesta laatima mietintö eläinten hyvinvoinnin toimintasuunnitelman 2006–2010 arvioinnista (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, esittelijä. - (SV) Arvoisa puhemies, eläinten hyvinvointi on useimmille Euroopan unionin kansalaisille tärkeä asia. Eläinten hyvinvoinnissa ei ole kyse vain eläimistä. Eläinten hyvinvoinnissa on kyse myös meidän identiteetistämme, siitä, mitä me uskomme edustavamme ja mitä me uskomme Euroopan edustavan, siitä, mitä me pidämme sivistyneen yhteiskunnan tunnusmerkkeinä. Eläinten hyvinvoinnissa on kyse kunnioituksesta ja siitä, miten me kohtelemme näitä matkakumppaneitamme elämän taipaleella.

Arvioinnissani, jota maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokunta tukee, todetaan, että parlamentin vuonna 2006 hyväksymä viisivuotissuunnitelma, jonka esittelijänä toimi jäsen Jeggle, on pantu täytäntöön kohtuullisen hyvin. Yhdessä erittäin tärkeässä asiassa on kuitenkin yhä puutteita ja se on sääntöjen noudattaminen. Kun siis luonnostelin tulevaa viisivuotissuunnitelmaa, jonka valiokunnan tavoin toivon toteutuvan tänä vuonna, keskityin erityisesti olemassa olevan lainsäädännön noudattamisen tiukentamiseen.

Tällä hetkellä tämä koskee erityisesti sikojen elämästä, hyvinvoinnista ja käsittelystä annettua direktiiviä. Se koskee myös pitkän matkan eläinkuljetuksia, joiden olosuhteet voivat olla ankarat ja jotka ovat toistuva ongelma. Toisin sanoen kyse on jo hyväksyttyjen lakien, direktiivien ja asetusten noudattamisesta ja valvonnasta sekä niissä asetetuista seuraamuksista.

Toivoisin lisäksi aiemmasta hiukan poikkeavaa lähestymistapaa – kokonaisvaltaisempaa lähestymistapaa. Toivoisin, että hyväksyttäisiin yleinen eläinsuojelulaki, jolla asetettaisiin Eurooppaa, EU:ta ja sisämarkkinoita koskevat perusedellytykset ja selkeät vähimmäisvaatimukset.

Tämä on tärkeää kahdesta syystä. Ensimmäinen niistä on unionin sisäinen kilpailu sisämarkkinoilla. Toisin sanoen meidän ei tule sallia sitä, että jokin valtio voi hankkia edullisen kilpailuaseman laiminlyömällä eläimiä. Toinen ja ehkä tärkein syy on se, että me vaadimme eurooppalaisilta kasvattajilta ja tuottajilta paljon. Sen vuoksi heitä on suojeltava kolmansista maista tulevalta epäoikeudenmukaiselta kilpailulta. On kohtuutonta asettaa heille tällaisia vaatimuksia, jos me emme ole valmiita takaamaan reilua kauppaa. Lisäksi meidän on tavalla tai toisella maksettava eläinten hyvinvoinnista, vaikkei se välttämättä olekaan kovin pidetty ajatus. Siitä, onko tämä toteutettava myyntipaikoissa vai verotuksen kautta, voidaan keskustella toisessa yhteydessä. Meidän on myös perustettava pysyvä, hyvin järjestäytynyt verkosto. Kyse ei ole missään tapauksessa uuden viranomaisen luomisesta, vaan pikemminkin jo olemassa olevien erinomaisten eurooppalaisten tieteellisten laitosten välisistä yhtenäistämistoimista.

Viimeisimpänä muttei vähäisimpänä meidän on saatava antibioottien käyttö karjataloudessa kuriin. Tässä ei ole kyse elintarvikkeisiin mahdollisesti kulkeutuvista antibioottijäämistä, vaan antibioottiresistenssistä – ja erityisesti eläintauteja aiheuttavien bakteerien resistenssistä –, joka on merkittävä uhka kansanterveydelle.

Chris Davies (ALDE). - (EN) Arvoisa puhemies, haluan viitata säädökseen, jonka komission jäsen – joka toimi energia-asioista vastaavana komission jäsenenä viisi vuotta – tuntee hyvin. Munivien kanojen suojelusta annetun direktiivin nojalla munivien kanojen häkeissä vallitsevia olosuhteita koskevia vaatimuksia on tarkistettava ensi vuoden loppuun mennessä.

Luulin, että tästä aiheutuisi tuhansien eurojen kustannukset. Todellisuudessa siitä aiheutuu monissa kaupallisissa keskuksissa miljoonien eurojen kustannukset, sillä kyse on suuren luokan teollisesta

infrastruktuurista. Direktiiviä noudatetaan monissa valtioissa. Monet kasvattajat ovat tehneet investointeja nostaakseen eläinten elinolosuhteet vaaditulle tasolle. En kuitenkaan usko, että direktiiviä noudatetaan kaikkialla Euroopan unionissa ensi vuoden loppuun mennessä.

Haluaisin tietää, mihin toimenpiteisiin komissio aikoo ryhtyä ja mitä toimenpiteitä se on valmistelemaan direktiivin noudattamisen varmistamiseksi.

Esittelijä on vaatinut lainsäädännön vastaisesti tuotettujen munien myyntikieltoa. Pidän sitä kuitenkin epätodennäköisenä vaihtoehtona. Haluan kuitenkin kuulla, että komissio pyrkii aktiivisesti varmistamaan, että jäsenvaltiot ja kanankasvattajat pitävät kiinni eläinten hyvinvointia koskevien vaatimusten tiukentamisesta ja että kaikille taataan tasapuoliset toimintaedellytykset.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Arvoisa puhemies, haluan kiittää jäsen Paulsenia hänen mietinnöstään. Myös varjoesittelijät – ja erityisesti oman ryhmäni esittelijä jäsen Jeggle – ovat tehneet kiitoksen arvoista työtä tämän asian valmistelussa.

Eläinten hyvinvointiin suhtaudutaan eri jäsenvaltioissa hyvin eri tavoin. Kaikki tuottajat ja kuluttajat eivät näe tätä asiaa samalla tavalla. Siitä huolimatta eurooppalainen lainsäädäntö on vähitellen luomassa hyvin tiukkoja vaatimuksia, joita mielestäni olisi hyödynnettävä paljon paremmin kansainvälisissä neuvotteluissa ja erityisesti tuontituotteiden valvonnassa.

Kuten on jo todettu, nämä säännöt aiheuttavat kuitenkin myös kustannuksia kasvattajille ja muille osapuolille, ja nämä kustannukset nousevat päivä päivältä aikana, jolloin maatalouden kannattavuus on muutenkin vaakalaudalla. Tämä on näin ollen selkeä peruste yhteiselle maatalouspolitiikalle. Jos me käytämme vuodessa 100 euroa henkeä kohti yhteisen maatalouspolitiikan rahoittamiseen, eläinten hyvinvointi on hyvä peruste tämän rahoituksen tarpeellisuudelle.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Haluan onnitella jäsen Paulsenia hänen mietinnöstään. Se tarjoaa ratkaisuja eläinten hyvinvoinnin edistämiseksi sekä niiden ongelmien korjaamiseksi, joita eläinten hyvinvointi aiheuttaa EU:n politiikkojen sisällä. Eläinten terveyteen kuuluu sekä niiden yleinen hyvinvointi että tietty biologinen vähimmäishyvinvointi, joita ilman ne eivät voi elää tasapainoista elämää ja toteuttaa luonnollista käyttäytymistään niiden elinympäristössä tapahtuvista muutoksista riippuen.

Tästä syystä katson, että maatalouden kilpailukyyn kehittäminen ja parantaminen on säilytettävä Euroopan unionin tasolla edistämällä voimassa olevia eläinten hyvinvointia koskevia asetuksia ja valvomalla niiden täytäntöönpanoa, jossa on noudatettava myös eläinten suojelua koskevia vaatimuksia. Näin ollen jäsenvaltioiden on harkittava karjankasvatuksessa käytettävän teknologiansa tarkistamista ja korvattava vanhat laitteet ajantasaisilla ja tehokkailla laitteilla, jotka kunnioittavat eläinten fysiologisia tarpeita ja mahdollistavat niiden hedelmällisen biologisen potentiaalin hyödyntämisen ihanteellisissa oloissa, mikä samalla kohentaa merkittävästi elintarviketurvallisuutta. Tämä edellyttää luonnollisesti sekä riittävien varojen kohdentamista tälle alalle että varojen tarjoamisen tukimahdollisuuksien käyttämistä tehokkaasti siten, että jäsenvaltiot voivat investoida uudenaikaisiin, innovatiivisiin ratkaisuihin, joilla voidaan edistää eläinten hyvinvointia.

Uskon, että parhaat ratkaisut voidaan löytää antamalla tavallisille kansalaisille ja kansalaisjärjestöille keskeinen rooli eläinten hyvinvointia koskevien ohjelmien suunnittelussa ja toteutuksessa kunkin jäsenvaltion todellista tilannetta vastaavalla tavalla.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Arvoisa puhemies, eläinten hyvinvointi mittaa myös meidän eurooppalaisten ihmisten sivistystasoa. Euroopan unionin on pidettävä huoli siitä, että lainsäädäntö on ajan tasalla ja valvonta toimii. Tällä hetkellä molemmissa asioissa on puutteita.

Täällä on otettu esille eläinkuljetus. Me olemme katsoneet raakoja ja kovia filmejä televisiosta, ja tässä asiassa sekä kaikissa eläinten hyvinvointiin liittyvissä asioissa toivoisin komissiolta ripeää toimintaa, jotta me voisimme olla varmoja siitä, että eläimille taataan kunnollinen kohtelu.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, haluan kiittää Euroopan parlamenttia ja erityisesti jäsen Paulsenia EU:n eläinten hyvinvoinnin toimintasuunnitelmaa koskevasta valiokunta-aloitteisesta mietinnöstä. Mietintö paitsi heijastelee aiempia tapahtumia, myös sisältää tärkeää tietoa ja hyödyllisiä ideoita eläinten hyvinvoinnin tulevaa strategiaa silmällä pitäen.

Nykyinen toimintasuunnitelma, joka hyväksyttiin vuonna 2006, on ollut pääasiassa erittäin onnistunut. Se on tuonut erillisiä EU:n aloitteita yhteen yhtenäiseksi eläinten hyvinvointia koskevaksi näkemykseksi, ja sen

täytäntöönpano on ollut suurelta osin tyydyttävää. Komissio yhtyy kuitenkin tämän catch-the-eye-menettelyn aikana ilmaistuun näkemykseen, jonka mukaan täytäntöönpanon valvonnassa on yhä merkittäviä ongelmia ja niiden ratkaiseminen edellyttää jatkuvia ja tehokkaampia toimia.

Laadimme Chris Daviesin esittämään kysymyksen kirjallisen vastauksen, mutta haluan nyt vain todeta, että komissio panostaa erityisesti täytäntöönpanoon. Hyväksytyt sääntöjä on noudatettava. Kyse ei ole vain oikeusvaltion periaatteesta, vaan myös oikeudenmukaisesta kilpailusta.

Yhdymme myös näkemykseen, jonka mukaan EU:n tuottajien ja kolmansien maiden tuottajien välistä oikeudenmukaista kilpailua on edistettävä. Eläinten hyvinvointi on myös ”ei-kaupallinen näkökohta”, jota on WTO-neuvotteluissa puolustettava ja perusteltava. Tämä on tehtävä selväksi tulevassa strategiassamme.

Panin merkille pyyntönne uuden, vuosia 2011–2015 koskevan toimintasuunnitelman laatimiseksi ja minulla on ilo ilmoittaa, että komissio on jo aloittanut suunnitelman valmistelut. Pyrkimyksenämme on laatia uusi eläinten hyvinvointia koskeva strategia, joka on lähestymistavaltaan kokonaisvaltainen ja jossa huomioidaan EU:n tuottajille aiheutuvat kustannukset kokonaisuudessaan sekä hyvinvointia edistävien toimien vaikutukset tuottajien kilpailukykyyn.

Kuten mietinnössä todetaan, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 13 artiklassa korostetaan kaikkien eläinten huomioimisen tärkeyttä. Myös ajatus yleisestä eurooppalaisesta eläinsuojelulainsäädännöstä, joka kattaa kaikki eläimet, on mielenkiintoinen. Tällainen yleinen lainsäädäntö voisi muodostaa perustan tuleville aloitteille, kuten lainsäädännölle, mutta myös kuluttajien valistamiselle, koulutukselle, tutkimukselle ja tiukempien vaatimusten edistämiseksi.

Lisäksi arvostan tukea, jota mietinnössä osoitetaan eläinten hyvinvoinnin viitekeskusten eurooppalaisen verkon perustamiselle. Verkko avustaisi EU:n elimiä, jäsenvaltioita ja eri osapuolia niiden toimissa eläinten hyvinvointia edistävien aloitteiden tukemiseksi.

Olen kanssanne yhtä mieltä siitä, että tulevan strategian valmistelussa on punnittava tarkkaan kustannuksia ja kilpailukykyä. EU:n politiikkojen välinen johdonmukaisuus on säilytettävä, ja meidän on muistettava tarkastella ehdotustemme yleistä toteutettavuutta laajasta näkökulmasta.

Mietinnössä painotettiin myös, että EU:n talousarvion tulisi vastata pyrkimyksiämme eritoten tarjoamalla riittävät varat eläinten hyvinvointia koskevaan tutkimukseen ja uuteen teknologiaan ja tekniikkaan. Lisäksi mietinnössä korostettiin, että asianmukaiseen valvontaan ja EU:n tuottajien tukemiseen on varattava riittävät resurssit.

Kuten jo totesin, komissio pitää hyvin tervetulleina näitä ideoita, jotka yhdessä osoittavat, että eläinten hyvinvointi on EU:ssa tärkeä asia. Komissio aikoo esitellä EU:n uuden eläinten hyvinvointia koskevan strategian vuonna 2011.

Puhemies. – (EN) Keskustelu on päättynyt. Äänestys toimitetaan kahden viikon kuluttua Brysselin istuntojaksolla.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Véronique Mathieu (PPE), kirjallinen. – (FR) Eläinten hyvinvointi on tärkeä asia. Eläinten hyvinvointia koskeva eurooppalainen lainsäädäntö on pantava poikkeuksetta täytäntöön, kuten jäsen Paulsenin mietinnössä suositellaan. Meidän on taattava, että EU:ssa noudatettavia eläinten hyvinvointia koskevia vaatimuksia sovelletaan myös EU:n alueelle tuotaviin tuotteisiin. Eurooppalaisia kasvattajia ja eurooppalaista elintarviketeollisuutta ei pidä rankaista aikana, jolloin EU:n vaatimukset asettavat niille lisäkustannuksia. Eläinten hyvinvointia koskevien vaatimusten tulee kulkea käsi kädessä EU:n kauppapolitiikan, eurooppalaisten työpaikkojen suojelun sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta elintärkeiden eläimistön sääntelyyn tähtäävien metsästystapojen kanssa. Haluan ilmaista varaukseni eläinten suojelun ja hyvinvoinnin viitekeskusten eurooppalaisen verkon perustamisen suhteen. Toimin esittelijänä käsiteltäessä vastuuvapauden myöntämistä EU:n erillisvirastoille vuoden 2008 osalta ja olen valittavan tietoinen ongelmista, joita syntyy, kun perustetaan virastoja, joilta puuttuu sisäinen johdonmukaisuus. Nämä ongelmat on ratkaistava ennen kuin uusien virastojen perustamista ryhdytään harkitsemaan. Virastoja käsittelevä toimielinten välinen työryhmä tarkastelee niitä parhaillaan.

23. EU:n maatalous ja ilmastonmuutos (lyhyt esittely)

Puhemies. - (EN) Esityslistalla on seuraavana Stéphane Le Follin maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokunnan puolesta laatima mietintö EU:n maataloudesta ja ilmastonmuutoksesta (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, esittelijä. – (FR) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, Euroopan parlamentille esittelemässäni mietinnössä pyritään osoittamaan, että maataloudella voi olla merkittävä asema ilmaston lämpenemisen torjunnassa.

Luonto on tällä viikolla muistuttanut meitä tulivuoren välityksellä siitä, että se voi vaikuttaa huomattavalla tavalla ihmisten toimintaan ja ilmastoon. Tämä tarkoittaa kuitenkin, että ihmisten ja erityisesti eurooppalaisten on kaikesta huolimatta otettava vastuu ilmaston lämpenemiseksi kutsutun ilmiön torjumisesta.

Mietintöni tarkoituksena on osoittaa, että maatalous voi vähentää edelleen sekä hiilipäästöjään että fossiilisten polttoaineiden kulutustaan ja että se voi ennen kaikkea samalla edistää hyvin merkittävällä tavalla hiilidioksidin varastoimista. Tämän ansiosta hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää maailmanlaajuisesti ja varastoidun ja talteen otetun hiilidioksidin osuutta voidaan kasvattaa.

Mietinnössä pyritään osoittamaan, että maatalouden alalla on luovuttava karsinoivasta ajattelutavasta, jonka mukaan tietyn ongelman ilmaantuessa laaditaan uusi direktiivi yksinomaan sen ratkaisemiseksi, oli kyse sitten maaperästä, vedestä, torjunta-aineista tai jostain muusta. Tämän sijaan maatalouden ongelmiin tulisi etsiä ratkaisuja kokonaisvaltaisemmalla ja järjestelmällisemmällä tavalla.

Tämän lähestymistavan sisällä on löydettävä etenemisväyliä, joiden kautta voidaan varmistaa, että maatalous energiankulutuksensa leikkaamisen lisäksi myös osallistuu aktiivisesti hiilidioksidin varastoimiseen. Kyse on erityisesti fotosynteesistä ja biomassasta sekä erityisesti alasta, joka on sydäntäni lähellä, nimittäin maaperästä ja eurooppalaisen maaperän kyvystä varastoida orgaanista hiiltä.

Uskon, että mietinnössä esittelemäni lähestymistapa, jonka toivon saavan kannatusta Brysselin istuntojaksolla pidettävässä äänestyksessä, avaa eurooppalaiselle maataloudelle oven uuteen kestävyiden aikakauteen ja johtaa ekologisempaan tilaan, jonka ansiosta Eurooppa astuu askeleen monien muiden mantereiden ja maatalousjärjestelmien edelle. Tämä kohentaisi maatalouden taloudellista suorituskykyä, ekologista suorituskykyä ja sitä kautta myös yhteiskunnallista suorituskykyä.

Mietinnössä keskitytään tarkastelemaan siis maatalouden ja ilmaston lämpenemisen välistä suhdetta. Samalla siinä myös ainakin pyritään tarkastelemaan muita tapoja ruokkia erityisesti tulevaa keskustelua vuoden 2013 jälkeisestä maatalouspolitiikasta.

Osoitan sanani komissiolle. Olen jo useaan otteeseen keskustellut asiasta maatalousasioita käsittelevien viranomaisten kanssa. Aion keskustella asiasta myös eri ministereiden kanssa tilaisuuden tullen. Meidän on tehtävä suunnanvaihdos. Vuoden 2013 yhteisen maatalouspolitiikan on oltava kunnianhimoinen. Sen tavoitteiden on voitava auttaa kansalaisia ymmärtämään, mistä syystä yhteistä maatalouspolitiikkaa tarvitaan.

Yhteistä maatalouspolitiikkaa tarvitaan, koska Euroopan maatalouden on samanaikaisesti taattava elintarviketurva ja pyrittävä kohti kestävyttä. Tätä ehdotan mietinnössäni ja toivon, että Euroopan parlamentin suuri enemmistö tukee tätä ehdotusta.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, kiitän esittelijää tästä mietinnöstä. Maatalous on talouden ala, joka voi tehdä ympäristönsuojelun eteen eniten jo nyt ja myös jatkossa. Maatalouden kasvihuonepäästöjä on jo onnistuttu vähentämään 20 prosentilla. Tämän lisäksi maatalousmaat ja kasvit varastoivat suuria määriä hiilidioksidia ilmakehästä. Maatalous on siis osa ilmaston lämpenemisen torjuntaa. Elintarvikkeiden tuottaminen yli 500 miljoonalle EU:n kansalaiselle on asetettava etusijalle, mutta samalla luonnonvaroja on hyödynnettävä mahdollisimman tehokkaasti ja ympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta on suojeltava niin hyvin kuin mahdollista.

Maanviljelijät eivät pysty tähän yksin. He tarvitsevat tuekseen vahvaa eurooppalaista maatalouspolitiikkaa. Vain näin me voimme tuottaa riittävästi ruokaa maailman kasvavalle väestölle ja samalla suojella ympäristöä ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Arvoisa puhemies, herra Le Follin mietintö on äärimmäisen tärkeä, koska eurooppalainen ruoan tuotanto ja maatalous ovat tärkeitä asioita..

Euroopan on oltava omavarainen, se on tärkeää myös ilmastonmuutoksen estämiseksi, koska lyhyet kuljetusmatkat ja lähiruoka ovat parasta ilmastomuutosta estävää toimintaa.

Maatalouden on oltava ekologisesti kestävä ja tässä asiassa meillä on paljon tehtävää. Euroopan unionin jäsenvaltiot voivat toimia tässä asiassa etujoukkoina ja Euroopalla ja jäsenvaltioilla on siinä mielessä tähän hyvät edellytykset, että meillä on mahdollisuus satsata tutkimukseen.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Arvoisa puhemies, haluan kiittää jäsen Le Follia vilpittömästi tästä mietinnöstä. Tämä mietintö sisältää erittäin tärkeitä näkökohtia, jotka meidän on huomioitava tulevaisuudessa. Ilmastonsuojelun tulee myös sisältyä maatalousuudistukseen; se on huomioitava tässä uudistuksessa. Tulevaisuudessa tarvitaan kestäviä ja ekologisesti hyvin perusteltuja toimintatapoja, jotka takaavat, että ympäristöä suojellaan. Maatalous ei ole ilmastonsuojelussa vain uhrin asemassa; se on myös ilmastonmuutoksen merkittävä aiheuttaja. 10 prosenttia kasvihuonepäästöistä on yhä peräisin maataloudesta. Myös tätä osuutta on pienennettävä.

Meidän on lisäksi pantava merkille eräs jäsen Le Follin mietinnössä mainittu asia, nimittäin se tosiseikka, että EU:hun tuodaan suuria määriä soijaa esimerkiksi Brasiliasta. Lisäksi eurooppalainen maatalous on osin vastuussa siitä, että luonnontilaisia metsiä hakataan kolmansissa maissa hyvin intensiiviseen maanviljelykäyttöön. Näiden toimien vaikutukset tuntuvat lopulta myös Euroopassa asti. Meidän on pohdittava tätä tulevaisuudessa. Tulevaisuudessa meidän on myös pyrittävä palauttamaan Euroopan oma proteiinituotanto. Tämä voi auttaa osaltaan ratkaisemaan ilmastonsuojeluun liittyviä ympäristöongelmia.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Erittäin merkittävä näkökohta jäsen Le Follin mietinnössä on se, että ilman maataloutta me emme edes voisi ryhtyä toimiin ilmastomuutosta vastaan. Ajattelen tässä yhteydessä erityisesti myös metsätaloutta, joka ei edelleenkään saa riittävää tukea. Olen täysin samaa mieltä siitä, että tulevaisuuden maatalouden tulee olla ekologisempaa ja ympäristöystävällisempää. Tämä on toisaalta hyvin tärkeää. Toisaalta maatalous tuottaa lukuisia ympäristöystävällisiä julkisen sektorin hyödykkeitä, joita ovat muun muassa luonnon monimuotoisuus, maaseudun suojelu ja puhdas vesi. Markkinat eivät palkitse niiden tuottamista riittävästi, eikä sitä palkitse yhteinen maatalouspolitiikkakaan. EU:n yhteisen maatalouspolitiikan tulee vuodesta 2013 lähtien luoda markkinat ympäristöystävällisille julkisen sektorin hyödykkeille, jotta maanviljelijät saavat lisäpalveluita ja hyvitystä korvauksena suorittamistaan lisäpalveluista.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Arvoisa puhemies, tämä valiokunta-aloitteinen mietintö koskee äärimmäisen tärkeää alaa, sillä tulevaisuudessa maatalouden rooli vain vahvistuu entisestään. Ruoan kysyntä kasvaa maailmassa nopeasti samaan aikaan kun ilmastonmuutos vähentää maapallon viljelyalaa, ja myös kuluttajien vaatimukset ruoan laadun suhteen kasvavat.

Sen lisäksi, että Euroopan on huolehdittava luotettavasti omasta ruokaturvastaan, sen on osallistuttava muiden maanosien ruokahuoltoon.

Myös panostaminen kestäväan metsätalouteen ja puun entistä parempaan hyödyntämiseen on nähtävä tärkeänä osana EU:n ilmastopolitiikkaa. Sen vuoksi olinkin hieman pettynyt siihen, että EU:n 2020-strategiassa panostettiin olemattoman vähän maa- ja metsätalouteen. Maa- ja metsätaloudella on kuitenkin aivan elintärkeä rooli eurooppalaisten elintarviketurvallisuudesta, bioenergian tuotannon tehostamisesta ja maaseutualueiden elinvoimaisuudesta huolehdittaessa.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Arvoisa puhemies, haluan kiittää esittelijää tästä hyvin virkistävästä uudesta lähestymistavasta. Olen vakuuttunut, että maatalous ja metsätalous ovat selvästi tärkeimmät osatekijät hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä ja erityisesti pyrittäessä sitomaan hiilidioksidia puihin, kasveihin, juuriin ja maaperään. Tämä ei edellytä uuden teknologian käyttöönottoa tai tutkimushankkeita, sillä meillä on jo tarvittava asiantuntemus ja välineet.

Puhuin juuri eläintensuojelusta ja eläinten hyvinvoinnista. Haluan siksi esittää rohkean kysymyksen: eikö meidän tulisi uudistaa itseään yhteistä maatalouspolitiikkaa? Jos me maksaisimme maanviljelijöille kaikista heidän koko yhteiskunnalle tuottamistaan hyödykkeistä, jotka ovat tässä tapauksessa elämälle välttämättömiä, niin silloin me maksaisimme heille siitä, mitä he tekevät, emmekä siitä, mitä he omistavat.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Haluan aluksi onnitella esittelijää hänen kokonaisvaltaisesta tavastaan käsitellä yhtä tämän hetken tärkeimmistä kysymyksistä. Ilmastomuutos on yksi vakavimmista ympäristölle sekä taloudelle ja yhteiskunnalle aiheutuvista vaaroista. Sadot vaihtelevat vuodesta toiseen äärimmäisten ilmasto-olosuhteiden vaikutuksesta, ja tämä vaikuttaa välillisesti kaikkiin talouden aloihin, maatalouteen tietysti kaikkein eniten.

Näissä olosuhteissa Euroopan komission strategioissa on huomioitava sekä eurooppalaiseen maatalouteen kohdistuvien haittojen ehkäiseminen että niiden lieventäminen toteuttamalla haitoista eniten kärsivillä aloilla toimintasuunnitelma. Viitataan tässä yhteydessä maatalouden mukauttamiseen uusiin olosuhteisiin: metsittämiseen, maatalouden vesivarojen hallintaan ja saastuneen maaperän muokkaamiseen ympäristöystävälliseksi.

Toisen toimenpiteen on oltava ilmastonmuutoksen syiden poistamiseen tähtäävä tulevaisuussuunnitelma, jolla edistetään vähähiilisempää maailmantaloutta ja energian toimitusvarmuutta. Euroopan unionin on säilytettävä johtava asemansa ilmastonmuutoksen torjumisessa. Ilmastonmuutos ei saa jäädä nykyisten taloudellisten vaikeuksien varjoon.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Arvoisa puhemies, olen vaikuttunut tämän mietinnön kokonaisvaltaisesta lähestymistavasta. Haluan kuitenkin esittää yhden kysymyksen. Mikä on maatalouden todellinen vastuu ilmastonmuutoksesta ja mikä on sen vaikutus ilmastonmuutokseen? Tarkoitin sekä myönteisiä että haitallisia vaikutuksia. Ovatko tiede ja tutkimustulokset todella riittävän vahva peruste lisätä näin merkittävästi tukea ilmaston lämpenemisen torjumiseen, kun tätä ilmiötä ei ole vielä täysin määritelty? Juuri nyt meidän olisi kiireesti puututtava Euroopan unionin sosioekonomisesta tilanteesta johtuviin vaikeisiin ongelmiin, talouskriisin seurauksiin ja työttömyyteen.

Missä määrin yhteinen maatalouspolitiikka toteuttaa nykyisellään ilmastonsuojelun vaatimuksia ja mitä välineitä YMP:n yhteydessä voidaan tällä alalla käyttää tulevaisuudessa?

Chris Davies (ALDE). – (EN) Arvoisa puhemies, haluan ottaa puheeksi kotialueeni. Asun kauniin Saddleworth Moorlandsin alueen reunalla, Manchesterin ja Leedsin kaupunkien välisellä alueella. Se on Englannista Skotlantiin asti ulottuvan turvesuoalueen eteläinen osa.

Tämän tyyppiset elinympäristöt ovat Euroopassa hyvin harvinaisia. Siitä huolimatta Saddleworth Moorlandsin aluetta ovat 250 vuoden ajan rasittaneet teollisuusaasteet, jotka ovat tuhonneet valtaosan alueella viihtyneistä lajeista. Saastumisen lisäksi ympäristöä ovat tuhonneet liikalaiduntaminen, mahdollisesti lampaiden toimesta, sekä tulipalot. Soiden kuivuessa ilmaan vapautuu kasvihuonekaasuja. Tältä ennen niin kauniilta alueelta vapautuu nyt valtavia määriä ilmaston lämpenemistä kiihdyttäviä kaasuja.

Kansallinen lintuyhdistys, The Royal Society for the Protection of Birds, yrittää nyt palauttaa alueen elinympäristön ennalleen ja saada turvesuon muodostaneen rahkasammaleen kasvamaan uudelleen. Tämä työ ei vaadi miljoonien eurojen rahoitusta – kyse on joistain kymmenistä tuhansista tai mahdollisesti joistain sadoista tuhansista euroista. Kyse on pienestä osatekijästä, joka voi edistää luonnon monimuotoisuuden palauttamista ja säilyttämistä sekä tämän suoympäristön suojelua, jonka avulla kasvihuonekaasujen vapautuminen suosta ilmakehään voidaan estää. Meidän ei pidä unohtaa tätä yhteisen maatalouspolitiikan uudistamista tarkasteltaessa.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Maatalous tuottaa merkittävän osan hiilidioksidipäästöistä. Siksi me pidämme erityisen tärkeänä maatalouden energiatehokkuuden kehittämistä. Kehotan komissiota tarkkailemaan elintarvikkeiden korkeiden hintojen sekä energian hinnan nousun välistä yhteyttä erityisesti nykyisin käytettävien polttoaineiden osalta.

On syytä muistaa, että energiakasvien kestävää viljelyä lisäävät kannustimet eivät saa vaarantaa elintarviketuotantoa. Tästä syystä me vaadimme komissiota seuraamaan biopolttoaineiden tuotannon lisääntymisen vaikutuksia Euroopan unionissa ja kolmansissa maissa maankäytössä tapahtuvien muutosten sekä elintarvikkeiden hintojen ja niiden saatavuuden suhteen.

Me vaadimme komissiota ja jäsenvaltioita edistämään tutkimusta ja kehitystä ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja siihen sopeutumiseksi. Tarkoitin tällä erityisesti biopolttoaineiden seuraavaa sukupolvea koskevaa tutkimusta.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, haluan kiittää esittelijää, jäsen Le Follia, tästä varsin tärkeästä maataloutta ja ilmastonmuutosta koskevasta mietinnöstä.

Ilmastonmuutoksen torjuminen on maailmanlaajuisesti ehdottoman keskeinen tavoite. EU panostaa siihen erittäin merkittävällä tavalla, ja myös maatalous tekee osansa ilmastonmuutoksen torjumiseksi. EU:lla on kasvihuonepäästöjä rajoittava politiikka. Maatalous tarjoaa uusiutuvia energianlähteitä hyödyntämällä paremmin koko kiertokulkua ja kaikkia maatalouden tuottamia hyödykkeitä. Lisäksi EU:n maatalouspolitiikalla pyritään optimoimaan viljelysmaiden käyttö hiilinieluina.

Vuoden 1992 uudistuksesta lähtien on tapahtunut merkittävää kehitystä eri ympäristönäkökohtien sisällyttämisessä yhteiseen maatalouspolitiikkaan. Hiljattainen ”terveystarkastukseksi” kutsuttu uudistus oli uusi askel tähän suuntaan; siinä keskityttiin erityisesti ilmastonmuutoksen lieventämiseen ja siihen sopeutumiseen.

Nykyinen yhteinen maatalouspoliittinen kehys tarjoaa tasapainoisen lähestymistavan, jossa huomioidaan täydentävien ehtojen kautta toteutetut erilaiset sitovat vaatimukset. Se asettaa rajat joillekin maanviljelykäytännöille ja tarjoaa myönteisiä kannustimia ilmastoystävällisiin käytänteisiin maaseudun kehittämisen välityksellä.

Komissio yhtyy täysin siihen näkemykseen, että ilmastonmuutokseen on puututtava nyt maailmanlaajuisella tasolla, ja on tärkeää, että muut seuraavat meidän esimerkkiämme. Meidän on toisaalta autettava yhä EU:n maataloutta lieventämään ilmastonmuutosta vähentämällä sen omia kasvihuonepäästöjä, lisäämällä hiilidioksidin talteenottoa maaperään ja käyttämällä muista lähteistä saatavaa uusiutuvaa energiaa. Toisaalta meidän on tuettava maatalouden tuottavuuden ja tehokkuuden lisäämistä elintarvikkeiden tuottamisessa. Näin me voimme osoittaa, että molemmat tavoitteet – sekä elintarviketurva että ekologinen kestävyys – on mahdollista saavuttaa.

Komissio aikoo tarkastella tapoja sisällyttää sopeutumista ja lieventämistä koskevat tavoitteet aiempaa paremmin yhteisen maatalouspolitiikan välineisiin valmistellessaan vuoden 2013 jälkeistä yhteistä maatalouspolitiikkaa huomioiden käynnissä olevien ilmastonmuutosneuvotteluiden tulokset.

Puhemies. – (EN) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan kahden viikon kuluttua seuraavalla Brysselin istuntojaksolla.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Robert Dušek (S&D), kirjallinen. – (CS) Ilmastonmuutos vaikuttaa ja tulee myös tulevaisuudessa vaikuttamaan suoraan maatalouteen, sillä maataloudessa on kyse elävistä organismeista ja sen tuloksiin vaikuttavat ennen kaikkea maaperän, veden ja ilman laatu. Valitettavasti maatalous myös tuottaa osan – lähes 10 prosenttia – kasvihuonekaasuista. Tyypipitoisista lannoitteista vapautuu typpioksiduulia, ja karjan ruoansulatuksesta syntyy metaania. Luonnollisesti nimenomaan maatalous voi auttaa torjumaan ilmastonmuutosta erityisesti hyödyntämällä uusia maanmuokkausmenetelmiä, joiden tarkoituksena on suojella maaperää ja vähentää hiilidioksidin varastoitumista, sekä metsätalouden ja peltometsätalouden sekä luonnonmukaisen viljelyn tukemisen kautta. Yhdyn täysin esittelijän näkemykseen uudesta, aidosta eurooppalaisesta metsäpolitiikasta, joka mahdollistaisi metsien hoidon ja tuotannon tukemisen. Metsien hyödyntämisessä ei tule keskittyä pelkkään taloudellisen hyödyn tavoitteluun, oli kyse sitten puolikansallisista tai yksityisistä maista. Tieteelliset tutkimukset ovat osoittaneet, että metsillä on ainutlaatuinen kyky varastoida hiilidioksidia luonnollisessa ja saastuttamattomassa muodossa. Metsät auttavat myös ratkaisemaan maaperän eroosioon ja kulumiseen sekä vesipulaan ja saastumiseen liittyviä ongelmia sekä suojelemaan kasvien ja eläinten monimuotoisuutta. Tuen mietinnön hyväksymistä kaikista näistä syistä.

Mairead McGuinness (PPE), kirjallinen. – (EN) Tämä mietintö maatalouden roolista ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämisessä on erittäin ajankohtainen ja pidän sitä hyvin tervetulleena. Vuoden 2009 elintarvike- ja maataloustilannetta koskevassa FAOn raportissa ”The State of Food and Agriculture 2009” korostetaan karjankasvatuksen välttämättömyyttä maailmanlaajuisen elintarviketuotannon kannalta. Jotta maailmanlaajuiseen elintarvikkeiden kysyntään voidaan vastata, nykyinen tuotantotaso on säilytettävä. Maailman väestön tarvitsema riittävä ravinto on kuitenkin tuotettava tavalla, joka ei johda ilmaston tilan heikkenemiseen. Näiden kahden tavoitteen välille on löydettävä tasapaino. Eurooppalaisten viljelijöiden osaa ilmastonmuutoksen torjunnassa tullaan selventämään käynnissä olevissa keskusteluissa vuoden 2013 jälkeisestä YMP:stä. On ehdottoman tärkeää, että EU auttaa viljelijöitään löytämään oikean tasapainon.

Tuen täysin mietinnössä esitettyä vaatimusta korvata viljelijöille heidän toimensa päästöjen vähentämiseksi ja tukea heitä ilmastonmuutoksen lieventämistoimenpiteisiin sopeutumisessa. Mietinnössä esitetty ehdotus kehittää EU:n tasolla strategia sään ääri-ilmiöiden EU:n maataloudelle aiheuttamien haittojen lieventämiseksi on tervetullut ja todellakin hyvin aiheellinen, sillä maanviljelijät ovat viime kuukausina joutuneet kestämaan poikkeuksellisen vaikeita ilmasto-olosuhteita.

Rovana Plumb (S&D), kirjallinen. – (RO) Ilmastonmuutoksella on välitön vaikutus maatalouteen. Raskaimmin sen seuraukset kohdistuvat maaseutuväestöön, jonka toimeentulo on riippuvainen maataloudesta. Yksi ilmastonmuutoksesta eniten kärsivistä ryhmistä ovat naiset. Tämä johtuu siitä, että naiset toisaalta

muodostavat monissa maissa merkittävän osan maatalouden työvoimasta ja toisaalta heillä on miehiä heikommat mahdollisuudet ansaita tuloja.

Tällä vuosituhanella harjoitettavat maatalousmenetelmät edellyttävät inhimillistä panosta, jonka on vastattava lukuisiin vaatimuksiin: Elintarviketurva ja elintarvikkeiden turvallisuus on taattava maailman koko väestölle, jonka odotetaan vuonna 2050 nousevan 9 miljardiin. Elintarviketuotantoon tähtäävän maatalouden määrällistä ja laadullista kasvua tukevat toimet on sovittava yhteen biopolttoaineiden tuotannon asettamien kehitysvaativuorusten kanssa. Ekosysteemejä on suojeltava, ja talouden kasvun ja ympäristön pilaantumisen välinen syy-seuraussuhde on rikottava.

Meidän on laadittava uusi, uudenlaiseen lähestymistapaan perustuva strategia, joka keskittyy kestäviin maatalouden tuotantomalleihin ja edellyttää lisätukia asetetuista tavoitteista johtuvien lisäkustannusten – kuten ympäristösertifiointia koskevien paikallisten sopimusten – kattamiseksi. Mallin on keskityttävä myös ”vihreiden työpaikkojen” luomiseen ja naisten integroimiseen työmarkkinoille; esimerkkejä tästä ovat maaseutualueiden suojelu, monimuotoisuuden suojelu sekä vihannesten ja kukkien kasvatukseen tarkoitettut kasvihuoneet.

24. Maatalous luonnonhaitta-alueilla: erillistarkastelu (lyhyt esittely)

Puhemies. - (EN) Esityslistalla on seuraavana Herbert Dorfmannin maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokunnan puolesta laatima mietintö maataloudesta luonnonhaitta-alueilla: erillistarkastelu (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission puheenjohtaja, hyvät parlamentin jäsenet, tässä mietinnössä käsitellään komission tiedonantoa maataloudesta luonnonhaitta-alueilla.

Tarkemmin ottaen kyse on epäsuotuisien alueiden määrittelystä ja erityisesti uusien määrittelytapojen löytämisestä. Luonnonhaitta-alueet määritellään tällä hetkellä pääasiassa tai yksinomaan kansallisten perusteiden mukaan. Tällaisia perusteita on yli sata, ja ne ovat eri jäsenvaltioissa täysin erilaisia.

Tämä ei mahdollista yhdenmukaisuutta, mitä tilintarkastustuomioistuin on arvostellut useaan otteeseen. Komissio ehdottaa tiedonannossaan uutta tapaa luonnonhaitta-alueiden määrittelyyn käyttäen kahdeksaa perustetta, joiden tarkoituksena on uudistaa näiden alueiden määrittely täysin.

Euroopan parlamentilla ei ole tietoja näiden perusteiden vaikutuksista, sillä komission jäsenvaltioilta pyytämät aluesimulaatiot eivät olleet käytettävissä tätä mietintöä valmisteltaessa, emmekä päässeet tutustumaan niihin.

Haluan esittää lyhyen yhteenvedon tässä mietinnössä laaditusta ehdotuksesta. Me pidämme ajatusta yhdenmukaisesta määrittelytavasta periaatteessa järkevänä ja mahdollisesti myös tarpeellisenä Euroopan unionin sisäisen yhdenmukaisuuden kannalta. Me myös katsomme, että luonnonhaittakorvaukset – jotka ovat kenties määrittelytavan uudistamisen tärkein tulos, sillä määrittely toteutetaan pääasiallisesti, jotta alueet voivat saada luonnonhaittakorvauksia – ovat äärimmäisen tärkeä maatalouspolitiikan osa ja mahdollistavat maatalouden alueilla, joilla sen harjoittaminen muutoin olisi hyvin vaikeaa, toisin sanoen epäsuotuisilla alueilla ja erityisesti vuoristoalueilla.

Me emme kuitenkaan ole voineet arvioida näiden perusteiden onnistuneisuutta, toisin sanoen niiden toimivuutta käytännössä, sillä meillä ei tällä hetkellä ole käytössämme yhtäkään aluesimulaatiota. Epäilemme kuitenkin, että ehdotetut perusteet eivät ole riittävän täsmällisiä.

Lisäksi on selvítettävä, onko komission ehdottamia perusteita käsiteltävä tällä tavoin erillisinä, yksi kerrallaan, vai olisiko perusteet joissain olosuhteissa huomioitava yhtenä kokonaisuutena. Monissa tapauksissa haitat liittyvät samanaikaisesti useisiin tekijöihin. Mielestämme olisi täysin perusteltua kysyä, eikö perusteet olisi ehdottoman tärkeää huomioida yhtenä kokonaisuutena.

Lisäksi on pohdittava sitä, tulisiko tässä yhteydessä huomioida toissijaisuusperiaate. On siis pohdittava, olisiko tässäkin tapauksessa aiheellista laatia vain karkeat puitteet uusien perusteita käyttäen ja antaa jäsenvaltioille ja alueille mahdollisuus viimeistellä ne.

Mielestäni on tarpeen harkita myös siirtymävaiheen käyttöönottoa. Uuden määrittelytavan seurauksena luonnonhaitta-alueiden joukosta jätetään pois joitain alueita, jotka tulevat tarvitsemaan riittävän pitkää siirtymävaihetta.

Yhteenvetona haluan sanoa – kuten mietinnöstäkin uskoakseni käy ilmi –, että komission tiedonanto kaipa vielä hienosäätöä ja että sitä on tarkasteltava perusteellisesti ennen täytäntöönpanoa, koska sillä tulee olemaan kauaskantoisia vaikutuksia maanviljelijöille.

Haluan vielä lopuksi kiittää niitä parlamentin jäseniä ja myös komission edustajia, jotka ovat tukeneet minua viime kuukausina tämän mietinnön laatimisessa.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, kiitän esittelijää tästä erinomaisesta mietinnöstä. Epäsuotuisien alueiden tukeminen on keskeinen osa yhteistä maatalouspolitiikkaa, jolla pyritään säilyttämään maatalouden laaja kirjo kautta Euroopan. Komission pyrkimys kehittää järjestelmä, jota voidaan käyttää epäsuotuisien alueiden määrittelyyn kaikkialla EU:ssa, on näin ollen myönteinen asia. Ratkaiseva kysymys on kuitenkin se, ajavatko tähän tarkoitukseen laaditut kahdeksan perustetta asiansa. En usko, että ehdotetut perusteet vastaavat tarkoitustaan. En ymmärrä – eikä varmaan myöskään esittelijä eivätkä maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokunnan jäsenet ymmärrä –, mistä syystä komissio ei ole antanut asetettujen perusteiden vaikutuksia koskevia simulaatiotuloksia käyttöömmme. Vetoan siis komissioon: tällaiset toistuvat laiminlyönnit eivät voi jatkua.

Kun me haluamme ja kun meidän täytyy laatia arvio jostakin, meidän on saatava tietoomme tulokset. Pidän tätä jossain määrin luottamuksen puutteena parlamenttia kohtaan. Näin ollen tämä asetusehdotus vaatii vielä paljon lisätyötä. Toivon, että komissio tutustuu tarkasti jäsen Dorfmannin mietintöön, josta me olemme tehneet oman mietintömme. Toivon henkilökohtaisesti, että jäsen Dorfmann voi myös jatkossa vaikuttaa tämän asian käsittelyyn.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Arvoisa puhemies, haluan edellisen puhujan tavoin kiittää jäsen Dorfmannia hänen mietinnöstään. Mietinnöstä käy selkeästi ilmi, että tässä asiassa on vielä joitain selvitettäviä seikkoja. Katson aiempien puhujien tavoin, että nykyinen kehys luonnonhaitta-alueiden määrittelyyn on liian karkea. Se ei kaikilta osin vastaa epäsuotuisien alueiden tarpeisiin. Pidän kyseenalaisena sitä, voidaanko määrittely tehdä yksinomaan luontoa koskevien perusteiden avulla.

Määrittelyssä on tarkasteltava myös yhteiskunnallista tilannetta, jolla on huomattava vaikutus epäsuotuisilla alueilla. Epäsuotuisille alueille myönnettävät tuet ovat monille tiloille elintärkeitä. Tämän vuoksi komission on harkittava uudelleen nykyisen kehyksen hiomista, jotta monet alueet saisivat mahdollisuuden selviytyä.

Nykyisen järjestelmän täytäntöönpano voisi johtaa huomattaviin muutoksiin, jotka eivät aina ole ymmärrettäviä ja jotka voivat aiheuttaa maatalousalalla suurta levottomuutta ja epävarmuutta. Meidän on syytä harkita tätä asiaa vielä uudelleen.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) On erittäin tärkeää, että yhteisen maatalouspolitiikan talousarviossa asetetaan jäsen Dorfmannin mietinnön mukaisesti etusijalle luonnonhaitoista kärsivien maatalousalueiden tukeminen, sillä ilman korvauksia näillä alueilla syntyisi vakavia ympäristövahinkoja ja sosiaalisia ongelmia. Komissio ansaitsee kiitokset siitä, että se jättää tukikelpoisten alueiden määrittelyn kahdeksan uuden perusteen avulla jäsenvaltioille. Haluan kuitenkin muistuttaa siitä, että yhä tänä päivänä jäsenvaltioiden välillä on eroavaisuuksia ja eriarvoisuutta, jotka eivät koske yksinomaan uusille jäsenvaltioille ja muun muassa komission jäsenen kotivaltiolle, Latvialle, asetettuja suoria tukia. Kotivaltiossani Homokhátságin hiekkadyynialueen veden saannista on tullut ongelma, sillä pohjaveden taso on laskenut alueella 4–5 metrillä neljän vuosikymmenen kuluessa ja alueesta on tulossa puoliaavikko. Sama ongelma koettelee myös Etelä-Eurooppaa. Näin ollen vesivarojen hallintaan on erityisen tärkeää löytää ratkaisu tulevan yhteisen maatalouspolitiikan laatimisen yhteydessä.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Arvoisa puhemies, haluan kiittää kollegaamme jäsen Dorfmannia hänen erinomaisesta työstään tämän mietinnön parissa. Mietintö esittää erinomaisen yhteenvedon asian tämänhetkisestä tilanteesta komission ehdotusten valossa.

Haluan osoittaa sanani erityisesti komissiolle. Tätä asiaa on valmisteltu jo useiden kuukausien ajan. Pelko korvauksien menettämisestä uuden määrittelytavan myötä herättää suurta levottomuutta maatalouden alalla monissa jäsenvaltioissa. Kaiken lisäksi korvaukset menetetään tai saatetaan menettää juuri hetkellä, jolloin monet tuotannonalat ovat jo ennestään suurissa vaikeuksissa – nämä vaikeudet ovatkin aiheena huomisiltaisessa suullisessa kysymyksessä. Sen vuoksi asia on saatava etenemään ja nopeasti. Me emme voi tarjota uudelleenmäärittelyn kohteeksi joutuville viljelijöille selkeää vastausta vasta kolmen vuoden kuluttua.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Arvoisa puhemies, on erittäin hyvä, että epäsuotuisat alueet ovat nostettu erityisesti esille tässä mietinnössä. Keskeisin ajatus, jota varmaankin kaikki täällä kannattavat, on se, että kannattavan maataloustuotannon edellytykset on turvattava kaikkialla EU:ssa myös tulevaisuudessa.

Kriteereistä, joilla epäsuotuisia alueita määritellään, tuntuu esiintyvän suurta hämmennystä. Erityisesti epäsuotuisien alueiden maatalouteen on kiinnitettävä huomiota, sillä aiempia uudistuksia, joita yhteisessä maatalouspolitiikassa on tehty, on hyvin usein tehty suotuisien alueiden näkökulmasta.

Jotta me pystymme jatkossakin viljelemään epäsuotuisilla alueilla, on äärimmäisen tärkeää käyttää oikeasuhteisia sääntelymekanismeja. EU on epäonnistunut monien maatalouden sääntelymekanismien purkamisessa, esimerkiksi maitokiintiöistä luopuminen ja kesantojärjestelmän lakkauttaminen ovat olleet epäonnistuneita päätöksiä epäsuotuisien alueiden kannalta.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Arvoisa puhemies, eurooppalaisen maatalouden tukemista ei voida asettaa kyseenalaiseksi. Tuet ovat tarpeen muun muassa erilaisten tuotanto-olosuhteiden vuoksi, näitä ovat esimerkiksi ilmasto, maaperän laatu, veden saantiin liittyvät ongelmat, maan tilanne sekä yhteiskunnalliset ja historialliset olosuhteet. Useimmat näistä seikoista vaikuttavat huomattavasti tuotannon tuloksiin ja taloudelliseen suorituskykyyn ja ne ovat vaikuttaneet yhteisen maatalouspolitiikan nykyisiin osatekijöihin.

Yhdyn esittelijän epäilykseen siitä, että uusi lähestymistapa ei saa aikaan odotettuja vaikutuksia. Voivatko tähän asti käytössä olleet perusteet soveltua todella niin huonosti tehtäväänsä? Me tarvitsemme laskelmia ja tarkempaa analyysia vaikutuksista. Tärkeä kysymys on se, miten maataloustuotanto voidaan säilyttää epäsuotuisilla alueilla. Mielestäni näiden alueiden tukemista tulee jatkaa riittävässä määrin tulevassa rahoituskehityksessä osana yhteistä maatalouspolitiikkaa.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, haluan kiittää jäsen Dorfmannia tästä erinomaisesta mietinnöstä, joka koskee komission tiedonantoa nimeltä ”Kohti tuen parempaa kohdentamista luonnonhaitta-alueiden viljelijöille”.

Haluaisin ottaa esiin pari ongelmallista seikkaa. Luonnonhaitta-alueille maksettavien korvauksien pää tavoitteena on varmistaa maankäytön jatkuminen sekä – viljelymaan hallinnan kautta – pitää yllä maaseutualueita ja edistää kestäviä viljelyjärjestelmiä. Näiden alueiden viljelijöille maksettavat korvaukset kattavat viljelijöille lankeavia lisäkustannuksia ja tulonmenetyksiä, jotka johtuvat olemassa olevasta luonnonhaitasta.

Neuvosto on päättänyt poistaa sosioekonomiset perusteet luonnonhaittakorvauksien tavoitteista. Sosioekonomisten perusteiden poistaminen on sijoitettava laajempaan yhteyteen, jossa ovat kaikki maaseudun kehittämisasetuksen jäsenvaltioille tarjoamat toimenpiteet: taloudellisen toiminnan laajentaminen maatalouden ulkopuolelle, mikro-, pien- ja keski suurten yritysten perustaminen, matkailupalveluiden kehittäminen ja peruspalveluiden tarjoaminen.

Luonnonhaittakorvauksia ei siis ole luotu ratkaisuksi väestökadon ongelmaan. Viljelijöiden tukeminen aloilla, joilla ei ole tuotantoa vaikeuttavia luonnonhaittoja, lisäkustannuksia tai tulonmenetyksiä, vääristäisi kilpailua suhteessa muiden alueiden viljelijöihin. Lisäksi sosioekonomiset mittarit muuttuvat ajan myötä ja vaatisivat sen vuoksi jatkuvaa seurantaa ja tarkistamista kullakin alueella.

Ehdotus syrjäisyyden huomioimisesta ei ole toimiva neuvoston laatimaan, luonnonhaittoja koskevaan kehukseen nähden. Syrjäisten alueiden kohdalla voidaan hyödyntää muita määrittelytapoja, kuten asetuksessa olevaa tätä haittaa koskevaa artiklaa.

Komissio pyysi valmistelun eri vaiheissa jäsenvaltioita toimittamaan vaihtoehtoisia ehdotuksia biofyysisistä perusteista ja niiden kynnyksistä. Tutkijat tulevat analysoimaan näiden ehdotusten pätevyyttä ja ennen kaikkea niiden avoimuutta ja soveltuvuutta yhteisönlajuiheen käyttöön. Vaihtoehtoisten kynnysten on kuitenkin johdettava johtopäätökseen, että alueella on merkittävä luonnonhaitta neuvoston toivomuksen mukaisesti.

Kun biofyysisiin perusteisiin perustuvat määrittelytestit on saatu päätökseen, niiden tulokset huomioidaan komission ehdotuksessa vuoden 2013 jälkeiseksi yhteiseksi maatalouspolitiikaksi. Ehdotuksessa pyritään lisäksi tekemään siirtymästä mahdollisimman helppo niille alueille, jotka voivat menettää luonnonhaitta-alueen asemansa.

Puhemies. – (EN) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan kahden viikon kuluttua seuraavalla Brysselin istuntojaksolla.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), kirjallinen. – (EN) Kiitän esittelijää hänen erinomaisesta työstään. Monimuotoisten ja aktiivisten maaseutualueiden säilyttäminen on tärkeää useista syistä, eikä vähiten elintarvikkeiden ja ekologisesti kestävä matkailun maailmanlaajuisesti kasvavan kysynnän vuoksi. Viljelyn lopettaminen olisi monilla alueilla kova takaisku, sillä se johtaisi maaseudun toimeentulon laskuun sekä vuosisatojen kuluessa muotoutuneiden maaseutumaisemien katoamiseen.

Petru Constantin Luhan (PPE), kirjallinen. – (RO) Luonnonhaitta-alueiden tukijärjestelmä on onnistunut aidosti tukemaan maanviljelyn jatkumista epäsuotuisilla alueilla. Riittävien korvausten maksaminen epäsuotuisille alueille on ehdottoman tärkeää.

Jäsenvaltiot ovat määritelleet ja luokitelleet nämä alueet erilaisten perusteiden nojalla omien mittareidensa mukaan. Näitä eri mittareita on kuitenkin äärimmäisen vaikea edes vertailla, sillä alueiden luokitteluun ja priorisointiin niissä käytetyt menetelmät poikkeavat toisistaan huomattavasti. Yhteisten luokitteluperusteiden laatiminen lisäisi järjestelmän avoimuutta, luotettavuutta ja tehokkuutta kaikkialla Euroopassa. Tässä suhteessa tuen ajatusta tarkistaa luonnonhaitta-alueiden viljelijöiden tukijärjestelmää ja laatia epäsuotuisia alueita koskeva yhteinen strategia. Näin voitaisiin vähentää jäsenvaltioiden välistä eriarvoisuutta taloudellisen tuen myöntämisen yhteydessä.

James Nicholson (ECR), kirjallinen. – (EN) On syytä muistaa, että 54 prosenttia EU:n viljelymaista on nykyisellään luokiteltu epäsuotuisiksi alueiksi. Järjestelmän ylläpitäminen on ehdottoman tärkeää, jotta viljelijöille voidaan korvata heidän työnsä julkisten hyödykkeiden tuottamiseksi, autioitumisen estämiseksi, luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi ja maaseutuyhteisöjen tukemiseksi. Markkinat eivät palkitse eivätkä korvaa viljelijöille tällaista toimintaa alueilla, joilla viljelyä vaikeuttaa jokin luonnonhaitta. Sen vuoksi meidän on varmistettava, että epäsuotuisien alueiden tukijärjestelmän uudistus rahoitetaan riittävällä tavalla yhteisen maatalouspolitiikan kokonaisbudjetista ja että luokittelujärjestelmä on oikeudenmukainen ja syrjimätön. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa esitetyt luonnonhaitta-alueiden luokitteluun tarkoitetut kahdeksan biofyysistä perustetta olivat epäilemättä suosiollisia Manner-Euroopan kuiville ja lämpimille alueille. Sen vuoksi pidän myönteisenä sitä, että valiokuntatasolla on hyväksytty tarkistuksia, joissa mainitaan ”maaperän kosteustasapaino” ja ”peltokapasiteettipäivät”. Tämä on ensimmäinen askel sen varmistamiseksi, että pohjoisen Euroopan maat, kuten Yhdistynyt kuningaskunta ja Irlanti, eivät joudu syrjinnän kohteiksi uuden luokittelujärjestelmän yhteydessä.

25. YMP:n yksinkertaistaminen (lyhyt esittely)

Puhemies. – (EN) Esityslistalla on seuraavana Richard Ashworthin maatalouden ja maaseudun kehittämisen valiokunnan puolesta laatima mietintö YMP:n yksinkertaistamisesta (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, esittelijä. – (EN) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, keskustelu vuoden 2012 jälkeisestä yhteisen maatalouspolitiikan uudistuksesta on vasta aluillaan. Ehdotin tässä mietinnössä joitain periaatteita, joihin uudistetun yhteisen maatalouspolitiikan tulisi perustua. On selvää, että maatalousala tarvitsee muutosta. Sen on muututtava voidakseen vastata nykypäivän haasteisiin ja ennen kaikkea huomispäivän haasteisiin.

Tulevaisuuden haasteita ovat muun muassa elintarviketurva, markkinoiden epävakaus ja ilmastonmuutos sekä julkisten hyödykkeiden tuottaminen odotusten mukaisella tavalla. On siis selvää, että yhteistä maatalouspolitiikkaa on muutettava näiden haasteiden edellyttämällä tavalla, mutta on niin ikään selvää, että myös yhteisen maatalouspolitiikan toteutustapoja on muutettava.

Näitä uudistetun yhteisen maatalouspolitiikan periaatteita laatiessani keskityin tietoisesti yleiselle tasolle; yksityiskohtia tullaan käsittelemään myöhemmissä mietinnöissä. Olen erottanut kaksi keskeistä teemaa. Ensinnäkin yhteisestä maatalouspolitiikasta tulee tehdä aiempaa yksinkertaisempi, oikeudenmukaisempi ja avoimempi. Toiseksi yhteisen maatalouspolitiikan kulttuuria on uudistettava; tulevaisuuden yhteisen maatalouspolitiikan pitäisi olla tuloskeskeisempää ja liiallisen sääntelyn taakkaa pitäisi karsia.

Olen erottanut neljä tapaa, joilla maatalousyritysten hallinnollista taakkaa voidaan vähentää. Ensinnäkin on katsottava, että maataloudelle asetetut vaatimukset ovat oikeassa suhteessa arvioituihin riskeihin nähden. Toiseksi tarkastusnormeja on yhdenmukaistettava ja tarkastusnormien ja maataloudelta vaadittavien menettelyjen päällekkäisyyksiä on karsittava. Kolmanneksi vaatimustenmukaisuusvakuutusten käyttöä

voitaisiin tai sitä tulisi maataloudessa laajentaa. Neljänneksi maatalousyrittäjille ei pitäisi langettaa nykyiseen tapaan kiinteätaksaisia seuraamuksia, vaan seuraamusten olisi oltava suhteessa virheisiin etenkin tapauksissa, joissa virheet eivät johdu viljelijästä.

Mielestäni yhteisen maatalouspolitiikan tulisi yhtenä tavoitteenaan pyrkiä auttamaan ja rohkaisemaan maataloutta sopeutumaan näihin uusiin haasteisiin. Tätä varten yhteisen maatalouspolitiikan kulttuurissa on saatava aikaan muutos. Yhteiseen maatalouspolitiikkaan on löydettävä joustavampi ja keveämpi lähestymistapa. Alan sidosryhmiä on kuultava nykyistä enemmän erityisesti ehdotetun asetuksen vaikutusten arvioimiseksi. Lisäksi yhteisen maatalouspolitiikan tulkintaa on helpotettava. Uudistetun yhteisen maatalouspolitiikan on pystyttävä osoittamaan julkisesti maatalouden kyky tuottaa julkisia hyödykkeitä. Yhteisen maatalouspolitiikan on löydettävä tapoja vähentää kustannuksia, joita sen noudattamisesta maataloudelle aiheutuu, ja sen on hallittava maataloutta tehokkaasti, vaikuttavasti ja oikeudenmukaisesti.

Mietinnössä esitellään useita tapoja toteuttaa nämä tavoitteet.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Arvoisa puhemies, maatalouden hallinnollista taakkaa on ehdottomasti vähennettävä viljelijöiden osalta, ja nämä esittelijän esille nostamat tavat ovat hyvin tervetulleita. Moni maanviljelijä on sanonut, että he kokevat itsensä lähestulkoon rikollisiksi, kun he yrittävät taistella erilaisten hallinnollisten asiapapereiden ja sääntelyn kanssa. Yhteisen maatalouspolitiikan täytyy olla yksinkertaisempaa.

On myös todettava, että kun markkinoilla tapahtuva vaihtelu lisääntyy ja EU:n tuontisuoja alenee, markkinoiden hallinta- ja sääntelymekanismeja tarvitaan myös jatkossa. Esimerkiksi inventointijärjestelmiä ja mahdollisesti viennin edistämistoimia tarvitaan myös tulevaisuudessa.

On selvää, että näiden järjestelmien ylläpitäminen ei voi olla täysin yksinkertaista. Erityisesti herkille tuotteille, kuten esimerkiksi maito, pitäisi luoda kiintiöjärjestelmää vastaava sääntelykehys. Muutoin tuotanto vähemmän suotuisilla alueilla käy mahdottomaksi.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Haluan onnitella esittelijää, sillä sekä hänen yksittäiset ehdotuksensa että koko lähestymistapansa ovat erinomaisia. Erinomaista niissä on pyrkimys tukea jatkossa niitä, jotka harjoittavat aktiivisesti maataloutta ja jotka toisin sanoen viljelevät maan. Pidän erinomaisena myös ajatusta siitä, että tulevassa yhteisessä maatalouspolitiikassa olisi tehtävä loppu alakohtaisista ja muista häiriöistä. Tässä yhteydessä haluan nostaa jälleen kerran esiin uusien jäsenvaltioiden vastaisen syrjinnän. Samaa tapaan yhteisön sääntelyn yksinkertaistaminen on tärkeää, mutta paljon riippuu myös täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa. Kerron tästä kuvaavan esimerkin. Neuvosto hyväksyi kaksi vuotta sitten asetuksen, joka edellyttää jokaisen teurastettavaksi tarkoitetun, alle 12 kuukauden ikäisen yksittäisen lammas- ja vuohieläimen erillistä sähköistä tunnistamista. Köyhemmissä jäsenvaltioissa, joissa valtio ei kykene tukemaan tällaisia toimia, tämä vaatimus köyhdytti koko alan ja ajoi sen toivottomaan tilanteeseen. Tämä on vain yksi esimerkki siitä, miten liiallinen sääntely ja byrokratia voi yhteisen maatalouspolitiikan yhteydessä aiheuttaa suurta vahinkoa. Samalla se osoittaa jälleen kerran, miksi jäsen Ashworthin sekä jäsen Dorfmannin ja jäsen Le Follin mietinnöt ovat todella tärkeitä.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, kiitän jäsen Ashworthia erinomaisesta mietinnöstä. Yhteinen maatalouspolitiikka on onnistunut politiikan ala, mutta toisinaan me varjostamme sen onnistumisia liiallisella byrokratialla. Tämä koskee niin maatalouspolitiikan ensimmäistä kuin toistakin pilaria. Tämä koskee kuitenkin erityisesti pientiloja, joilla hallinnollinen taakka voi olla täysin kohtuuton saatuihin rahamääriin nähden.

Maatalouspolitiikkaa uudistettaessa on tarkasteltava mahdollisuutta laatia pientuottajille mitoitettua sääntelyä. Samalla on pohdittava, miten voimme yksinkertaistaa menettelyitä niiden tilojen kannalta, jotka saavat eri budjettikohdista yhteensä vain joitain satoja tai tuhansia euroja palkkioina. Meidän tulee kuitenkin pitää mielessä tavoitteemme ja välttää epäselvyyttä tukien myöntämisen suhteen. Tämän täytyy olla mahdollista, ja meidän on tehtävä siitä todellisuutta.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Richard Ashworth esittää mietinnössään yhteisen maatalouspolitiikan yksinkertaistamisesta erinomaisia ehdotuksia. Mietinnön suurin vahvuus on se, että siinä tarkastellaan asiaa viljelijöiden näkökulmasta. Lisäksi on tietenkin tärkeää, että veronmaksajien rahoja käytetään mahdollisimman hyvin perustellulla tavalla. Tämä on kuitenkin vain keino, ei päämäärä itsessään. Päämääränä on täyttää alakohtaisen politiikan kaikki tehtävät. Maatalousvirastot sekoittavat usein nämä kaksi asiaa, mikä haittaa tavoitteen saavuttamista. Me tarvitsemme radikaalia näkökulman muutosta. Nykyisen asiakkaiden, viljelijöiden ja viranomaisen alistamiskulttuurin sijaan tarvitaan yhteistyön kulttuuria. Komission tulisi myös laatia asetus, joka velvoittaa maatalousvirastot maksamaan korvauksia ja joka asettaa niille seuraamuksia, jos

viljelijöiden edut kärsivät niiden virheiden seurauksena. Meidän on varmistettava, että ne, joilla on oikeuksia, voivat myös kääntyä riippumattoman tuomioistuimen puoleen hakeakseen muutosta. Unkarissa se ei ole vielä mahdollista.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Arvoisa puhemies, yhteisen maatalouspolitiikan yksinkertaistaminen on hieno ajatus ja on vaikea kuvitella, että kukaan vastustaisi sitä. Yksinkertaistaminen tarkoittaa tarkastusten vähentämistä, hallinnollisten kustannusten leikkaamista ja ajansäästöä viljelijälle. Tämä on todella hienoa.

Haluan kuitenkin ottaa esiin kaksi tapausta, jotka edellyttävät jossain määrin erilaista lähestymistapaa. Ensinnäkin joillain tuotannonaloilla tukivälineiden yksinkertaistaminen on vaikeaa. Tarkoitan tupakan, humalan ja eräiden muiden erityisalojen tuotantoa. Toinen asia on tuotannon ylläpitäminen epäsuotuisilla alueilla, joilla tuotanto edellyttää erityisten välineiden käyttöä; tämä tuli esiin jo eräissä aiemmassa puheenvuorossa. Olen esittelijän kanssa yhtä mieltä siitä, että tulevaisuuden yhteisen maatalouspolitiikan tulee olla selkeää ja avointa, mutta myös tehokasta, ja tehokkuus ei aina kulje käsi kädessä yksinkertaisuuden kanssa.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Arvoisa puhemies, EU:n maatalouspolitiikasta tulee tehdä yksinkertaisempaa, avoimempaa ja helpotajuisempaa. Tämä on esittelijän, jäsen Ashworthin, viesti, ja se on hyvä ja oikeanlainen viesti.

Mietintömme tarkoituksena on kannustaa komissiota pyrkimään nykyistä aktiivisemmin yksinkertaistamaan yhteistä maatalouspolitiikkaa kouraantuntuvalta tavalla. Tämä säästäisi viljelijöiden aikaa ja rahoja sekä parantaisi yhteisen maatalouspolitiikan yhteiskunnallista vastaanottoa.

Samalla viljelijät voisivat keskittyä jälleen todelliseen työhönsä, nimittäin elintarvikkeiden tuottamiseen. Sen vuoksi toivoisin, että yhteisen maatalouspolitiikan yksinkertaistamisesta tehtäisiin täällä parlamentissa ja komissiossa pitkän aikavälin tehtävä.

Andris Piebalgs, komission jäsen. – (EN) Arvoisa puhemies, yksinkertaistaminen ja sääntelyn parantaminen ovat komissiolle keskeisiä tavoitteita. Haluan kiittää esittelijää, jäsen Ashworthia, hänen mietinnöstään, joka käsittelee tätä varsin monitahoista ja haastavaa alaa erittäin onnistuneesti.

Komissio on täysin yhtä mieltä siitä, että yksinkertaistaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen olisi viljelijöille erityiseksi hyödyksi. Se jättäisi viljelijöille enemmän aikaa käytettäväksi varsinaiseen viljelytyöhön. Komissio pitää mietintöä onnistuneena. Se vastaa yleisellä tasolla eurooppalaisten viljelijöiden tärkeimpiin ongelmiin ja tarjoaa komissiolle uusia ideoita ja huomioita yhteisen maatalouspolitiikan yksinkertaistamiseen.

Komissio on kuluneina vuosina edistynyt huomattavasti yhteisen maatalouspolitiikan yksinkertaistamisessa. Haluan esittää tästä yhden todisteen. Stoiberin ryhmä, joka neuvoa komissiota hallinnolliseen taakkaan liittyvissä asioissa, on ilmaissut selkeästi, että viljelijöitä koskevan byrokratian määrä on vähentynyt merkittävästi komission yksinkertaistamistoimien seurauksena. Yksinkertaistaminen on kuitenkin jatkuva prosessi, joka jatkuu myös vuonna 2010.

Lisäksi parhaillaan pohditaan yleisemmällä tasolla yhteisen maatalouspolitiikan tulevaisuutta. Me olemme jo käynnistäneet tästä julkisen keskustelun. Se tarkoittaa, että meidän kaikkien on tehtävä yhteistyötä löytääksemme tehokkaita tapoja vähentää hallinnollista taakkaa samalla huolehtien Euroopan unionin taloudellisten etujen suojelemisesta ja tehokkaasta maataloudesta. Tässä prosessissa piilee kuitenkin eräs vaarallinen houkutus, josta haluan antaa yhden esimerkin. Yksinkertaistamista ei tule toteuttaa mahdollisten haasteiden kustannuksella. Otetaan esimerkiksi jäljitettävyyttä. Tilanne on viime vuodet ollut rauhallinen; suuria skandaaleja tai epidemioita ei ole ollut. Jäljitettävyyttä on kuitenkin yhä ratkaisun avain. Jäljitettävyyttä ei pidä poistaa vain siitä syystä, että kriisejä ei ole ollut. Meidän on siis toteutettava yksinkertaistamista hyvin harkitsevaisesti. Meidän ei pidä unohtaa, mitä menneisyys on meille opettanut, eikä sitä, mistä syystä tiettyjä sääntöjä on aikanaan laadittu. Komissio jatkaa siis työtään yhteisen maatalouspolitiikan yksinkertaistamiseksi ja pitää mielessään aiemmista kokemuksista saadut opetukset.

Puhemies. – (EN) Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan kahden viikon kuluttua seuraavalla Brysselin istuntojaksolla.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 149 artikla)

Jarosław Kalinowski (PPE), kirjallinen. – (PL) Uuden järjestelmän on pohjauduttava objektiivisiin ja oikeudenmukaisiin perusteisiin. Jäsenvaltioiden välisten korvauksia koskevien erojen kaventaminen on

ehdoton edellytys tämän tavoitteen saavuttamiselle. Tavarakuljetusten, maatalouskoneiden ja lannoitteiden hinnoilla sekä työkustannuksilla on lähes samat ylärajat monissa valtioissa. Jotta kilpailuolosuhteet yhtenäismarkkinoilla olisivat samat, suorien perustukien on oltava samat tai vastaavat kaikkialla Euroopan unionissa. On tullut aika, jolloin muilla talouden aloilla sovellettavia periaatteita on alettava soveltaa myös maatalouteen. On myös syytä muistaa, että uudet jäsenvaltiot tarvitsevat merkittäviä resursseja maatalouden uudenaikaistamisen ja jälleenrakentamisen tukemiseen sekä kuroakseen umpeen 15 vanhan jäsenmaan etumatkan.

26. Seuraavan istunnon esityslista: ks. pöytäkirja

27. Istunnon päättäminen

(Istunto päättyi klo 23.00.)