

M. BALANDŽIO 19 D., PIRMADIENIS

PIRMININKAVO: J. BUZEK

Pirmininkas

(Posėdis pradėtas 17.35 val.)

1. Sesijos atnaujinimas

Pirmininkas. – 2010 m. balandžio 7 d., trečiadienį, nutrauktą Europos Parlamento sesiją skelbiu atnaujinta.

2. Ankstesnio posėdžio protokolų tvirtinimas (žr. protokolą)

3. Žodiniai klausimai ir rašytiniai pareiškimai (gauti dokumentai) (žr. protokolą)

4. Pateikti dokumentai (žr. protokolą)

5. Anuliuoti rašytiniai pareiškimai (žr. protokolą)

6. Peticijos (žr. protokolą)

7. Veiksmai įgyvendinant Parlamento pozicijas ir rezoliucijas (žr. protokolą)

8. Kova su krūties vėžiu Europos Sąjungoje (rašytinis pareiškimas) (žr. protokolą)

Pirmininkas. – Rašytinį pareiškimą Nr. 0071/2009, kurį pateikė EP nariai Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka ir Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, dėl kovos su krūties vėžiu Europos Sąjungoje, pasirašė daugiau kaip pusė Parlamento narių. Todėl, remiantis Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsniu, jis bus perduotas jo adresatams ir paskelbtas kartu su kitais teksta, patvirtintais 2010 m. vasario 24 d. plenariniame posėdyje. Pareiškimą pasirašiusiųjų pavardės bus paskelbtos posėdžio protokole.

Elizabeth Lynne (ALDE). – Pone pirmininke, norėčiau tiesiog padėkoti visiems už Rašytinio pareiškimo Nr. 71 dėl krūties vėžio pasirašymą.

Dauguma jūsų žinote, kad tai – dažniausia 35–59 m. amžiaus moterų mirties priežastis visoje Europos Sąjungoje, ir norime, kad valstybės narės, be kitų dalykų, įsteigtų valstybės masto tikrinimo programas ir krūties vėžio specialistų grupes.

Tikiuosi, kad šio rašytinio pareiškimo pasirašymas bus dar vienas žingsnis pirmyn siekiant užtikrinti, kad ES lygmeniu būtų imamasi veiksmų skaudiems krūties vėžio padariniams nutraukti.

Pirmininkas. – Norėčiau padėkoti mūsų kolegei narei ir visiems jums, kurie pasirašėte šį pareiškimą.

9. Parlamento nario imunitetas (žr. protokolą)

10. Komitetų ir delegacijų sudėtis (žr. protokolą)

11. Įgaliojimų tikrinimas (žr. protokolą)

12. Tarybos pozicijos pirmojo svarstymo metu (žr. protokolą)

13. Pirmininko pareiškimai

Pirmininkas. – Prieš mums pradėdant šį posėdį norėčiau pasakyti, kad šiandien prisimename ir maldose paminime tų, kurie žuvo ir buvo sužaloti praėjusią savaitę Italijos šiaurėje įvykusioje geležinkelio avarijoje, šeimas ir draugus. Kaip visi prisimename, tai buvo labai didelė geležinkelio avarija.

Be to, norėčiau padėkoti visiems jums, Parlamento nariams ir darbuotojams – daugeliui Parlamento žmonių – už praėjusios savaitės trečiadienį, 12.00 val., surengtą Lenkijos orlaivio katastrofos paminėjimo ceremoniją ir už dalyvavimą joje. Vakar įvyko Lenkijos prezidento laidotuvis, o šiandien įvyko Lenkijos prezidento tremtyje laidotuvis. Praėjusios savaitės trečiadienį tylos minute pagerbėme katastrofos aukų atminimą.

Dar kartą norėčiau padėkoti už šį solidarumo aktą.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Pone pirmininke, ponios ir ponai, norėčiau jums, pone pirmininke, kuo nuoširdžiausiai padėkoti už užuojautą, kurią pareiškėte mano regione ir mano šalyje, Bozeno autonominėje provincijoje – Pietų Tirolyje, praėjusią savaitę įvykusios avarijos aukoms. Mano regiono gyventojai tikrai labai sukrėsti šios avarijos, kainavusios devynių daugiausia jaunų žmonių gyvybę ir palikusios daug sužalotų. Dar labiau sukrečia tai, kad šis traukinys buvo ne senas traukinys, o mūsų regiono pasididžiavimas ir tai buvo naujas maršrutas, atidarytas tik prieš kelerius metus. Ši avarija įvyko ir ne dėl techninio gedimo. Tai buvo tiesiog žemės nuošliaužos – o kalnuotame regione, tokia kaip Alpės, tai gali įvykti – rezultatas.

Labai jums dėkoju, pone pirmininke. Perduosiu jūsų užuojautos žodžius avarijos aukoms ir savo šalies žmonėms.

(Plojimai)

Pirmininkas. – Norėčiau padėkoti visiems, šiandien dalyvaujantiems Parlamento posėdyje, nes atvykdami į Strasbūrą įveikėme labai dideles transporto problemas. Atvykti pavyko ne visiems. Prieš keletą minučių pasibaigė neeilinis Pirmininkų sueigos posėdis. Frakcijų pirmininkai turi jums konkrečių pasiūlymų, dėl kurių susitarė ir kuriuos patvirtino visų frakcijų pirmininkai. Šie pasiūlymai iš esmės reiškia, kad ketvirtadienį plenarinis posėdis nevyks, todėl ketvirtadieniui darbų programa nenumatyta. Vis dėlto ketvirtadienį ir penktadienį nariai galės pasirašyti lankomumo registre ir dirbti, kaip įprasta. Nebus plenarinio posėdžio ir darbų programos, tačiau, žinoma, mes privalome dirbti ir tų, kurie ketvirtadienį ir penktadienį pasirašys lankomumo registre, statusas bus įprastas, kaip visada ketvirtadieniais ir penktadieniais.

Taip pat norėčiau pabrėžti, kad šią savaitę plenarinėje sesijoje arba komitete, jeigu bus surengta komitetų posėdžių, nebus balsuojama. Komiteto posėdis gali vykti, net ir ketvirtadienį, tačiau balsuojama nebus. Nusprendėme būtent taip. Priežastis – ne visi mūsų kolegos nariai fiziškai galėjo čia atvykti ir negalime iš jų atimti teisės dalyvauti šioje mėnesinėje sesijoje. Taigi tai nieko bendra neturi su kvorumu, nes tikriausiai kvorumas susidarys, tačiau jis nieko bendra neturi su tuo, kad ne visi galėjo atvykti į mėnesinę sesiją. Balsavimo atidėjimas nėra rimtas teisinis padarinys mūsų pareigų Tarybai požiūriu. Balsavimai svarbūs, tad juos atidedame dviem savaitėms ir jie įvyks per gegužės mėn. sesiją Briuselyje. Atsižvelgiant į mūsų bendradarbiavimą su Ministrų Taryba, į susitarimus ir antruosius svarstymus, tai galima padaryti.

Taip pat norėčiau pasakyti, kad esama svarbios priežasties, kodėl tie, kurie čia šiandien esame, turėtume susirinkti ir dalyvauti diskusijose, nes rytoj bus aptariamas neeilinis klausimas, kurio nebuvo numatę. Šis klausimas, kurį aptarsime rytoj ryte, susijęs su dabartine transporto padėtimi Europoje ir jos padariniais Europos piliečiams. Rytoj per dviejų valandų diskusiją, kurioje dalyvaus Komisijos pirmininkas J. M. Barroso, norime apsvarstyti padėtį Europoje, nes sumažėjo judumas, oro susisiekimo bendrovėms gresia pavojus ir susiduriame su nedarbu aplink didelius oro uostus, o ten įsikūrusios Europos oro susisiekimo bendrovės gali žlugti, jeigu daugelį dienų negalės aptarnauti keleivių. Todėl tai yra didelė grėsmė visiems Europos piliečiams ir todėl rytdienos ryto diskusija bus itin svarbi. Šis darbotvarkės klausimas nebuvo suderintas anksčiau; tai – visiškai naujas klausimas, įtrauktas dėl sunkios padėties Europos Sąjungoje, ir turime rimtai apie tai pagalvoti. Likusieji klausimai bus aptarti, išskyrus kai kuriuos ketvirtadieniui planuotus klausimus.

Taip pat norėčiau jus informuoti, kad šių metų balandžio 7 d. gavau EP nario N. Farage raštą. Savo rašte jis, vienas iš Laisvos ir demokratiškos Europos frakcijos pirmininkų, nurodo Darbo tvarkos taisyklių 6 straipsnio 3 dalį ir pateikia oficialų skundą dėl Europos Sąjungos privilegijų ir imunitetų protokolo pažeidimo. N. Farage rašte išdėstyta prašymą perdaviau kompetentingam komitetui svarstyti.

14. Darbų programa

Pirmininkas. – Išdalytas galutinis darbotvarkės projektas, kurį, remdamasi Darbo tvarkos taisyklių 137 straipsniu, 2010 m. balandžio 19 d., pirmadienio, posėdyje parengė Pirmininkų sueiga. Pasiūlyti šie pakeitimai:

(Pirmoji pakeitimų dalis: žr. pirmesnę klausimą)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Pone pirmininke, jūsų žiniai norėčiau padaryti pareiškimą dėl darbo tvarkos. Iš jūsų pusės gražu, jog pasveikinate mus už tai, kad šiandien čia esame. Nors tai ir sunku, tai – mūsų darbas. Tai nieko ypatingo. Norėčiau tiesiog rekomenduoti kitą kartą šį darbą mums šiek tiek palengvinti greičiau suteikiant informaciją ir atsakant į mūsų elektroninius laiškus, kad žinotume, kas veikiausiai įvyks. Gal tada tie, kurių čia šiandien nėra, irgi atvyks.

(Plojimai)

Pirmininkas. – Turiu pripažinti, kad nevisiškai suprantu jūsų pastabą, pone J. Leichtfriedai, nes nariai reagavo labai gerai. Nepaisant to, padiskutuokime apie tai.

John Bufton (EFD). – Pone pirmininke, norėčiau pritarti ten kalbėjusiam ponui. Žinome, kad šis klausimas susijęs su oro transportu – aišku, žinome; mes ne kvaili; tačiau nesuprantu, kodėl ši išvada padaryta tik šį vakarą. Šiandien visi čia atvykome, salėje yra daug žmonių, atvyko daug darbuotojų. Tai, kad mes visi čia susirinktume, mokesčių mokėtojams kainuoja milijonus svarų, o jūs nusprendžiate visa tai atšaukti likus visai nedaug laiko. Manau, jog pasielgėte visiškai blogai.

Manau, jog čia yra pakankamai žmonių, kad būtų balsuojama. Sudėtingas sąlygas žinome, bet tai yra parlamentas. Dabar apsigalvojote ir sakote, kad nebalsuosime, bet galite atvykti ir apie viską diskutuoti – labai dažnai tai praktiškai nieko nereikia, o kai tik ateina laikas balsuoti, mums sakoma, kad negalime.

Manau, kad mokesčių mokėtojus Jungtinėje Karalystėje tai tiesiog pritrenks. Jungtinėje Karalystėje turime vargų su finansais, mažiname paslaugų kiekį, rengiame visuotinius rinkimus, kalbame apie pinigų taupymą, o čia švaistome pinigus į visas puses. Tikrai atėjo laikas šią vietą uždaryti.

Pirmininkas. – Dėkoju už pastabą. Visas pastabas vertinu labai rimtai, bet norėčiau pasakyti, kad visos frakcijos ir jų atstovai susitarė dėl pakeitimų, kuriuos ketinu siūlyti.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Pone pirmininke, manau, kad atidėti balsavimą buvo išmintingas sprendimas, nes nors ir turime pakankamai narių kvorumui, jų geografinis pasiskirstymas nėra pakankamas. Vis dėlto siūlyčiau neaptartus darbotvarkės punktus sutraukti, kad visą darbo dieną galėtume baigti anksčiau nei įprasta, t. y. baigiantis trečiadienio popietei, kaip paprastai darome ketvirtadieniais, o ne trečiadienio vidurnaktį. Tada žmonės, esantys čia, bent jau galėtų grįžti namo ir jiems nereikėtų čia likti ketvirtadienį.

Pirmininkas. – Ponios ir ponai, suteiksiu žmonėms žodį, kai tik sudarysime darbų programą.

Charles Tannock (ECR). – Pone pirmininke, remiantis nenumatytų padarinių dėsniu, perkėlus šios savaitės balsavimus į gegužės 6 d. – t. y. visuotinių rinkimų Jungtinėje Karalystėje dieną, daugelis, jeigu ne visi visų partijų ir delegacijų EP nariai iš Didžiosios Britanijos negalės tą dieną būti čia, o tai irgi iškreiptų galutinius rezultatus. Ar galėtumėte balsavimą perkelti ne į gegužės 6 d., ketvirtadienį, o į gegužės 5 d., trečiadienį?

Pirmininkas. – Ponios ir ponai, turiu jums tokį pasiūlymą. Dabar pradėsime nuo darbotvarkės, po darbotvarkės galėsime vėl aptarti visus jūsų klausimus apie gegužės 5–6 d. mėnesinę sesiją. Nuspręsimė vėliau; nėra reikalo tai nuspręsti dabar. Vienintelis dalykas tai, kad balsavimas vyks gegužės 5–6 d. Visi sprendimai bus priimti vėliau.

Pradėsime nuo darbotvarkės. Daugiau pareiškimų dėl darbo tvarkos nebenoriu.

Pirmininkas. – Išdalytas galutinis balandžio mėn. sesijos darbotvarkės projektas, kuriame siūlomi šie pakeitimai (Darbo tvarkos taisyklių 140 straipsnis):

Pirmadienis:

Pakeitimų nėra.

Antradienis:

Posėdis bus pradėtas 9.00 val. Tarybos ir Komisijos pareiškimais dėl oro eismo sutrikimo Europoje.

Diskusijos vyks iki 11.00 val.

11.00–13.00 val. bus aptariami šie klausimai: J. M. Barroso pareiškimas dėl Komisijos 2010 m. teisėkūros ir darbo programos ir Komisijos pareiškimas dėl humanitarinės pagalbos ir atstatymo Haitije koordinavimo.

Antradienį balsuojama nebus.

Trečiadienis:

Pakeitimų nėra.

Trečiadienį balsuojama nebus.

Ketvirtadienis:

Posėdžio ketvirtadienį nebus.

(Darbų programa buvo patvirtinta)

15. Vienos minutės pasisakymai svarbiais politiniais klausimais

Pirmininkas. – Kitas klausimas – vienos minutės pasisakymai svarbiais politiniais klausimais.

John Bufton (EFD). – Pone pirmininke, ačiū, kad leidote man vėl kalbėti. Atsižvelgdamas į tai, kas čia dabar pasakyta, norėčiau nedelsdamas jus paraginti dar kartą apsvarstyti kitoje sesijoje gegužės 5–6 d. vyksiančio balsavimo klausimą.

Didelė tikimybė, kad nedalyvaus dauguma EP narių iš Jungtinės Karalystės. Gegužės 6 d. – mūsų visuotiniai rinkimai. Čia nebus visos šalies. Ketinate aptarti dalykus, kuriais Jungtinei Karalystei nebus atstovaujama. Raginčiau, ko gero, apsvarstyti gegužės 4 d. – balsavimą atkelti keliomis dienomis anksčiau, nes jeigu atimsite galimybę balsuoti, atimsite iš Jungtinės Karalystės galimybę pritarti arba nepritarti priemonėms ...

(Pirmininkas nutraukė kalbėtoją)

Pirmininkas. – Leiskite atsakyti: Tai, ką pasakėte, įvertinsiu labai rimtai. Turime dvi dienas: gegužės 5 ir 6 d. Nuspręsimė, kaip atlikti gegužės 5 ir 6 dienoms numatytus balsavimus ir kaip šiuos balsavimus padalyti.

Pirmininkas. – Prieš mums pradėdant norėčiau padaryti pranešimą. Kaip visi žinome, Darbo tvarkos taisyklių 150 straipsnyje numatytos vienos minutės kalbos. Patirtis rodo, kad gauname du kartus daugiau prašymų kalbėti, negu galime patenkinti atsižvelgdami į turimą laiką. Neišvengiama, kad nariai, laukę galimybės kalbėti ir jos negavę, reikš nepasitenkinimą. Siekdamas išvengti tolesnio netikrumo ir nusivylimo, ateityje vienos minutės kalboms taikysiu tokią tvarką. Remiantis Darbo tvarkos taisyklių 150 straipsniu, bus parengtas 30 kalbėtojų sąrašas, kalbėtojai bus pasirinkti selektyviai, siekiant išlaikyti reprezentatyvią politinę ir geografinę pusiausvyrą. Pirmenybė bus teikiama nariams, neturėjusiems galimybės pasakyti vienos minutės kalbos per dvi praėjusias mėnesines sesijas. Visiems nariams, prašiusiems galimybės kalbėti, bus iš anksto pasakyta, ar juos pasirinkime, ar ne. Nariai, kuriems bus suteikta galimybė kalbėti, privalės būti salėje tuo metu, kai ateis jų eilė kalbėti.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Pone pirmininke, norėčiau atkreipti dėmesį į genetiškai modifikuoto maisto klausimą. Europos Komisija rengia pasiūlymą pakeisti ES teisę, suteikti valstybėms narėms daugiau laisvės nuspręsti, ar jos nori leisti auginti genetiškai modifikuotus organizmus, nes šiuo metu, remiantis ES teisės aktais, valstybėse narėse neįmanoma uždrausti genetiškai modifikuotų organizmų (GMO).

Europos Komisija netrukus pasiūlys, kad valstybės narės galėtų individualiai nuspręsti dėl genetiškai modifikuotų augalų auginimo. Vis dėlto sprendimai dėl GMO sėklų importo ir apdorojimo būtų vis tiek priimami ES lygmeniu. Į tai atsižvelgdami turėtume apsvarstyti, ar turėtų būti numatyta galimybė specialiai ženklinti GMO neturinčius produktus. Toks ženklinimas turėtų būti aiškus ir visuotinai atpažįstamas, kad Europos vartotojai žinotų, jog produktas, kurį jie perka, nepagamintas iš gyvūnų, šertų genetiškai modifikuotais pašarais. Todėl turėtume pagalvoti apie konkretų ženklo eskizą.

Traian Ungureanu (PPE). – Pone pirmininke, leiskite priminti šiam Parlamentui, kad prieš metus Moldovos Respublikoje visuomenė pasipriešino komunistų piktnaudžiavimui. Po protestų į valdžią atėjo Europos

integracijos siekianti koalicija ir praėjus dar metams naujoji vyriausybė įrodė, kad jos pozicija yra už Europą. Reikia nedelsiant Moldovos vyriausybei suteikti ES paramą, Moldovai gali padėti trejopa ES parama: greita finansinė parama, vizų panaikinimas ir asociacijos susitarimo sudarymas.

Šia proga taip pat turiu paminėti suimto, be teisės bendrauti laikomo ir vadinamųjų Padnestrės institucijų išdavyste apkaltinto žurnalisto Ernesto Vardaniano atvejį. Tai – šiurkštus žmogaus teisių pažeidimas. Prašau Vyriausiosios įgaliotinės užsienio reikalams ir ES delegacijos Moldovoje vadovo skubiai imtis veiksmų, kad sulaikytas žurnalistas būtų nedelsiant paleistas.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Pone pirmininke, generalini sekretoriau, Komisijos nary, dabar turėčiau pasakyti kalbą, kurią parengiau, bet įvyko išimtinių aplinkybių. Visi žinome, kad meteorologinės sąlygos nepalankios mūsų visų galimybei be kliūčių susitikti čia, Strasbūre. Tai daugeliui kolegų narių ir pareigūnų sukėlė daug streso ir nerimo.

Pasinaudodama šia galimybe, norėčiau jums, pone pirmininke, ir Klausio Welle vadovaujamam generaliniam sekretariatui padėkoti už tai, kad nieko nepaliko atsitiktinumui ir sudarė mums geriausias įmanomas darbo sąlygas.

Nuo pirmųjų aviacijos problemos dienų Parlamentas pradėjo pertvarkyti transportą į Strasbūrą, todėl norėčiau nuoširdžiai padėkoti ir tų, kurie šiandien negali čia būti, vardu. Labai jums ačiū.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Pone pirmininke, bandžiau pritraukti jūsų dėmesį anksčiau, kai kalbėjote apie naujas vienos minutės kalbų taisykles. Būdamas iš Lenkijos, jūs žinote, ką reiškia turėti skirtingas žmonių ir parlamentarų klases. Vis dėlto prašyčiau, kad priimant pareiškimus dėl darbo tvarkos būtų atsižvelgiama ir į galinę eilę sėdinčius žmones.

Turiu keletą konkrečių klausimų. Pirmiausia, gal galite man paaiškinti, ką sakėte anksčiau, būtent, ar kalbėdamas apie kitas dvi mėnesines sesijas turite galvoje kitas dvi Strasbūro mėnesines sesijas, ar į tą skaičių įtraukiate ir Briuselį?

Antra, ką darysite, jeigu, kaip ką tik atsitiko, nariai dėl kokios nors priežasties nedalyvaus, net jeigu prašė žodžio? Ar tada vėl bus keletas „prašau žodžio“ minučių?

Trečia, vadovaudamasis šia nauja veiksminga tvarka, kuri sveikintina, ar galėtumėte pradėti iškart šiandien – garsiai perskaityti 30 kalbėtojų, kuriems ketinate suteikti žodį šiandien, pavardes?

Pirmininkas. – Dėkoju už pastabą. Naujosios taisyklės bus pradėtos taikyti nuo Briuselyje vyksiančio posėdžio. Briuselyje vyksianti mėnesinė sesija bus pirmoji, surengta pagal naująsias taisykles.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Pone pirmininke, Rumunijoje vėl tapo labai svarbi benamių šunų problema, nes planuojama panaikinti nuo 2008 m. sausio 15 d. galiojantį draudimą žudyti šiuos šunis. Esu patenkintas, kad Rumunija dar kartą susilaikė nuo šių planų įgyvendinimo. Vis dėlto dabar pasirinkta alternatyva – šunis įkurdinti masinėse gyvūnų prieglaudose – irgi nėra sprendimas. Vienintelis prasmingas dalykas – įgyvendinti kastravimo programą. Tačiau Rumunija atsisakė tai padaryti. Šiuo klausimu – kaip ir visais gyvūnų apsaugos klausimais – Europos Sąjunga tikrai turėtų ką nors daryti, būtų jau pats laikas.

Pone pirmininke, tai buvo mano vienos minutės kalba. Per likusį laiką norėjau dar kartą paaiškinti, ką norėjau pasakyti anksčiau.

George Sabin Cutaș (S&D). – (RO) Pone pirmininke, kai Simon Kuznets, žmogus, sukūręs „bendrojo nacionalinio produkto“ sąvoką, pripažino, kaip sudėtinga gali būti išmatuoti šalies gerovę remiantis vien jos nacionalinėmis pajamomis, nemanau, jog jis įsivaizdavo, kad praeis trys ketvirtadaliai amžiaus, kol penki Nobelio premijos laimėtojai parengs pasiūlymus, kuriuose numatyta tiksliau vertinti ekonominius rezultatus ir socialinį produktą, negu taikant BVP. Taikant šį makroekonominį rodiklį neįvertinama produktų kokybės, neišmatuojama tvaraus ekonomikos augimo ir neįtraukiama kitų veiksnių, pvz., pragyvenimo minimumo ir priemiesčių ekonomikos, darbo namų ūkiuose ir savanorių darbo.

Remiantis šio komiteto atlikto darbo rezultatais, apibendrintais J. Stiglitzo ataskaitoje, parengtas pasiūlymas nacionalinei statistikos sistemai tobulinti, tiksliau apibrėžiant gyvenimo kokybę ir tvarų vystymąsi įtraukiant į ekonominės ir socialinės pažangos indekso apskaičiavimą.

Šiomis aplinkybėmis manau, kad turime visoje Europos Sąjungoje turėti koordinuotą sistemą, pagal kurią nustatytume gyvenimo kokybę, ekonomikos augimo tvarumo lygį ir galiausiai (bet tai nemažiau svarbu) socialinius skirtumus. Šis žingsnis reikštų, kad pasimokėme iš recesijos, turinčios mums tokį didelį poveikį.

PIRMININKAVO: S. KOCH-MEHRIN*Pirmininko pavaduotoja*

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Ponia pirmininke, praėjusią savaitę teismas priėmė sprendimą, kad baskų laikraščio *Egunkaria* uždarymas, apie kurį čia kalbėjau prieš kelias savaites, buvo neteisingas, neteisėtas ir savavališkas aktas.

Sprendime teigiama, kad nei Ispanijos konstitucijoje, nei Baudžiamajame kodekse neleidžiama uždaryti laikraščio, o visi kaltinimai buvo grindžiami prielaida, kad baskų kultūros gynimas reiškia bendradarbiavimą su ETA – ši prielaida yra absurdas. Sprendime teigiama, kad kaltinami žmonės yra visiškai nekalti, jie nepriklauso ETA, laikraštis nefinansavo ETA, o ETA nefinansavo laikraščio. Sprendime taip pat teigiama, kad sulaikytieji buvo laikomi be teisės bendrauti, buvo taikoma nepakankama teisminė kontrolė, o tai suteikia patikimumo sulaikytųjų teiginiams, kad jie buvo kankinami ir su jais buvo netinkamai elgiamasi.

Todėl norėčiau pateikti du prašymus: Norėčiau, kad įsidėmėtume padarinius, kuriuos demagogija, manipuliavimas jausmais ir kritinių atvejų teisės aktais turi demokratijai, ir tai, kad Ispanijoje pagrindiniai žiniasklaidos elementai ir pagrindinės partijos visus mus, kurie priešinomės šiai neteis्यbei, apkaltino bendradarbiavimu su ETA. Taip pat norėčiau, kad bendradarbiautume siekdami užtikrinti, kad šioms aukoms būtų įvykdytas teisingumas ir kad byla būtų baigta sąžiningai.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Ponia pirmininke, praėjusį vasario mėn. P. Reuter ir F. Trautmann redaguota Europos Komisijos ataskaita dėl pasaulinių nelegalių vaistų rinkų raidos nuo 1998 m. pateikta Europos Parlamentui. Ši ataskaita yra vertinga duomenų bazė ir jos išvados patvirtinami tam tikri iki šiol atlikti vertinimai, kad Europos Sąjungoje ir pasaulio lygmeniu vykdomos vaistų politikos priemonės yra neveiksmingos.

Pagrindinė išvada ta, kad dabartinėmis politikos priemonėmis nepasiekta jų tikslo – sumažinti nelegalių medžiagų paklausą ir pasiūlą – ir kad jos dar labiau didina žalą individualiems vartotojams, jų aplinkai, ekonomikai ir visuomenei.

2004 m. Europos Parlamentas patvirtino rekomendacijų paketą – G. Catanios pranešimą. Todėl raginame grįžti prie šio klausimo platesniais aspektais, kad vartotojai nepatirtų žalos.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Ponia pirmininke, mano tauta patyrė didelę tragediją. Žuvo Prezidentas, Centrinio banko vadovas ir kariuomenės vadovai. Vakar įvyko Prezidento ir jo žmonos laidotuvės. Norėčiau išreikšti padėką už parodytą solidarumą, kurio sulaukėme iš daugelio Europos Sąjungos valstybių narių. Europos solidarumo koncepcija pasitvirtino ir tai mums, lenkams, yra labai svarbu. Laidotuvėse dalyvavo Čekijos, Slovakijos, Vengrijos, Vokietijos, Lietuvos, Latvijos, Rumunijos, Slovėnijos prezidentai ir Estijos ministras pirmininkas. Apgailestauju, kad nebuvo Tarybos vadovo ir Europos Komisijos pirmininko. Jie negalėjo atvykti, tačiau Azerbaidžano, Armėnijos ir Gruzijos ministrai pirmininkai atvyko, o jų kelionė buvo ilga. Visiems, kurie ten buvo, norėčiau padėkoti už šią solidarumo išraišką.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Ponia pirmininke, leiskite per vieną minutę pateikti keletą pastabų dėl Serbijos. Atrodo, kad Serbijos užmojai įstoti į ES šiai šaliai sukuria tvirtą pagrindą. Bet kuriuo atveju ši šalis oficialiai atsiprašė už genocidą Srebrenicoje, o to tikrai negalima pasakyti apie prieštarą vertinamą šalį kandidatę Turkiją, kurioje gresia sankcijos jau vien už diskusijas Armėnijos genocido klausimu.

Kopenhagos kriterijai, mano požiūriu, aiškinami pasirinktinai, jeigu Belgradas kaltinamas nepakankamu bendradarbiavimu su Tarptautiniu karo nusikaltimų tribunolu Hagoje, o Ankaros vykdomi žmogaus teisių pažeidimai laikomi nesvarbiais.

Vis dėlto taikyti dvigubus standartus Europos Sąjungoje nėra naujas dalykas. Bosnijoje keletą etninių grupių norima suburkti į vieną daugiakultūrę valstybę, o Kosove vienai etninei grupei staiga tampa teisėta atsikilti nuo esamos valstybės.

Priešingai negu Turkija, Serbija istoriškai, dvasiškai ir kultūros požiūriu yra Europos dalis ir labai svarbi Balkanų saugumui valstybė. Žinoma, neturime kartoti klaidų, padarytų skubotai priimant Bulgariją ir Rumuniją. Visi narystės kriterijai neabejotinai turi būti įvykdyti, bet Serbija yra Europos šalis ir turėtų tapti ES dalimi.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Ponia pirmininke, neseniai išardžius svarbią teroristų kuopą Graikijoje tenka prisiminti, kad smurtas ir grėsmė demokratinėms institucijoms neturi sienų ir nesirenka aukų.

Svarbu prisiminti, kad dabartinė ekonomikos krizė ir jos keliamas piliečių pesimizmas yra penas agresijai ir smurto priežastis. Visi sutinka, kad smurtas yra smerktinas, kad ir kokios jis būtų formos ir kilmės. Vis dėlto mes turime susitarti, kad svarbiau prevencija, o ne gydymas, ir skirti jai daugiau dėmesio. Todėl turime didesnę svarbą suteikti su SWIFT susitarimu, keleivių duomenų įrašu (angl. PNR), Europolo ir Eurojusto stiprinimu susijusiems klausimams.

Nepaisant to, gyvybiškai svarbu ištaisyti lėtines socialines patologijas, iš kurių kyla smurtas. Turime negailėstingai naikinti skurdą ir nedarbą. Jau nebeliko galimybių neveiklumui. Praėjusį kartą, kai Europos lyderiai sunkiais ekonominiais laikais nusiisuko nuo socialinių iššūkių, šis žemynas nusmuko į neapykantos ir palankumo totalitarizmui gelmes.

Jens Geier (S&D). – (DE) Ponia pirmininke, ponios ir ponai, norėčiau atkreipti Europos Komisijos ir šio Parlamento dėmesį į nerimą keliančias žaliavų kainų tendencijas. Duisburgas, kur įsikūrusios didžiausios plieno gamyklos Europoje, priklauso mano rinkimų apygardai. Čia ir kitose Europos Sąjungos plieno gamybos vietovėse darbuotojai labai nerimauja dėl savo darbo vietų, nes trys didieji geležies rūdos tiekėjai 100 proc. padidėjusias kainas primeta plieno pramonei. Ateityje užuot ilgalaikėmis tiekimo sutartimis užtikrinus kainų saugumą, rūdos kaina bus spekuliuojama Londono metalų biržoje. Darbuotojai ir jų profesinės sąjungos bijo, kad dėl to neišvengiamai padidės bazinės medžiagos, plieno, kaina. Ir visa tai vyksta, kai visiškai išsemtos galimos taupymo sritys – taikytos išlaidų mažinimo programos, sumažinta darbuotojų, svarbiausia – neseniai restruktūrizuota plieno pramonė. Siekdamas atkreipti dėmesį į šią padėtį, darbų tarybos ir Vokietijos metalo pramonės darbuotojų sąjunga Duisburgo vardu pateikė kreipimąsi į kanclerę A. Merkel ir į Pirmininką J. M. Barroso. Norėčiau paprašyti Komisijos atsakyti į šį kreipimąsi.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – Ponia pirmininke, keliautojai, kurių atostogų planai žlugo dėl ugnikalnio pelenų, susiduria su painiava dėl draudimo.

Nors oro susisiekimo bendrovės, remdamosi Oro susisiekimo bendrovių keleivių teisių direktyva, grąžins pinigus arba rezervuos vietas kituose skrydžiuose, daugelis keleivių susiduria su viešbučių kambarių ir automobilių nuomos kainomis, galbūt rezervuoja alternatyvius skrydžius, o pagal kai kuriuos draudimo polius nuostoliai turi būti kompensuojami.

Kiti teigia, kad tai – nenugalima jėga, bet aš raginčiau šias bendroves būti pragmatiškas, protingas ir persvarstyti tą sprendimą, nepamirštant, kad aš, kaip ir daugelis kitų, turi daug rinkėjų, laukiančių įvairių pasaulio regionų oro uostuose, o tai jiems kainuoja pinigus, kurių jie neturi.

Kaip suprantu, dabar persvarstoma Organizuotų išvykų paketų direktyva, ir tai reikia padaryti skubiai.

Trumpai tariant, šia išvykų direktyva būtina užtikrinti, kad tokiai padėčiai būtų taikomos standartinės taisyklės. Net ir šiuo etapu prašyčiau Komisiją tai apsvarstyti.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Ponia pirmininke, ponios ir ponai, šioje institucijoje, Europos institucijų demokratijos centre, norėčiau pasiūlyti trumpai apžvelgti poveikį, kurį Europos intervencija galiausiai turi bendruomenėms, regionams ir asmenims.

Manau, kad turime nuspręsti, ar pateikti į visuotinumą ir pasaulio mastą orientuotą viziją, ar, užuot tai darius, išsaugoti kiekvieno asmens įnašą ir tapatybę. Manau, kad pageidautinas antrasis variantas; tai plati vizija, kurioje saviti konkrečių profesijų ir tradicijų aspektai irgi turi savo vietą ir orumą.

Apsvarstykime, pvz., 2006 m. Paslaugų direktyvos, vadinamosios F. Bolkesteino direktyvos, poveikį Italijos maudyklų kurortų sektoriui. Nemanau, kad tariamai našesnės pasaulinės sistemos labui turėtume aukoti svetingumo kultūrą ir tradicijas, kurios visada buvo būdingos vietos bendruomenėms.

Manau, kad ekonominiu požiūriu mažos įmonės yra tikrų tikriausia vietos bendruomenių kultūrinės tapatybės išraiška ir todėl jas visada reikėtų saugoti.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Ponia pirmininke, šiomis dienomis nelengva būti uoliu Europos šalininku. Šiandien norėčiau paminėti Eurostato problemą. Paaiškėjo, kad Eurostatas gerokai daugiau žinojo apie tikrąją padėtį Graikijoje, negu buvo visuotinai manoma. Buvo ataskaitų, kurių paskelbtos tik tam tikros dalys ir kuriose sukčiavimo atvejų atskleista dar 2002 m., o tada, žinoma, pasirodė didžioji 2008 m. ataskaita. Nepaisant to, visiškai neaišku, kur šios ataskaitos patenka, kokį poveikį jos turi ir iš ko galima pareikalausiti atsakomybės už jas – šiuo atveju, už neveikimą jomis remiantis.

Todėl dabar norėčiau pasiūlyti konstruktyviai sutvarkyti Eurostatą, ir ne tik skandalingos praktikos, kuri, žinoma, egzistavo ir praeityje, požiūriu. Taigi, siūlau Komisijai imtis veiksmų Eurostato nepriklausomumui užtikrinti ir suteikti piliečiams informaciją, kurios būtinai reikia, kad būtų iš esmės pakeista mūsų demokratija.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Šiomis dienomis susiduriame su gamtine katastrofa, kurios padariniai neprognozuojami. Remdamiesi mokslo laimėjimais, galime pakankamai tiksliai apskaičiuoti atmosferoje esančių dalelių poveikį orlaivių varikliams ir avionikos sistemoms. Remdamiesi mokslo laimėjimais, galime pakankamai tiksliai apskaičiuoti tų atmosferoje esančių dalelių judėjimą. Šiandien ES transporto ministrai susitinka nuspręsti, kaip tvarkyti oro transporto padėtį. Šio susitikimo išvados turėtų būti grindžiamos mokslo žiniomis ir atsargumo principu. Ekonomikai negalima teikti pirmenybės žmonių saugos sąskaita. Europa turi ir toliau būti saugos ir gyvenimo kokybės tvirtovė. Vis dėlto tikimės greitų, pragmatiškų sprendimų dėl alternatyvių, žemės ir jūros, transporto sistemų.

Praėjusiais metais susidūrėme su ne viena krize, gamtinėmis katastrofomis ir epidemija; į visa tai atsižvelgiant ...

(Pirmininkė nutraukė kalbėtoją)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Ponia pirmininke, šių metų pabaigoje įsigalios Trečioji pašto direktyva, kuria bus visiškai panaikintas šios rinkos reguliavimas. Ekonomikos ir finansų krizės atgarsiai gerai žinomi, taip pat gerai žinomas jos poveikis pašto rinkai.

Igyvendinus direktyvą valstybėse narėse, kur pašto rinkos reguliavimas visiškai panaikintas, krizės poveikis padidėjo keletą kartų. Šiame sektoriuje atleistų darbuotojų skaičius ir likusių darbuotojų pajamų sumažėjimas didesni už vidurkį. Taip pat sumažėjo operacijų, padidėjo pašto tarifai, o ką ir kalbėti apie tai, kad iš piliečių, gyvenančių sunkiai pasiekiamose vietovėse ir regionuose, atimta galimybė naudotis susižinavimo priemone ir visuotine paslauga.

Manau, kad turi būti įvertinti socialiniai šios direktyvos įgyvendinimo padariniai. Mūsų pareiga – užkirsti kelią socialiniam dempingui. Raginu atitinkamas Europos institucijas ištirti galimybę numatytiems šios direktyvos įgyvendinimo terminams taikyti bent dvejų metų moratoriumą, kiekvienoje likusioje valstybėje narėje leidžiant taikyti tam tikrus nuokrypius.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Šiandien norėčiau jums tarti žodį apie itin keblią padėtį, į kurią pakliuvo žurnalistas Ernest Vardanian. Jį nepriklausoma pasiskelbusioje Padnestrės Respublikoje suėmė Igorio Smirnov režimas.

Ernest Vardanian kaltinamas išdavyste ir šnipinėjimu, o tai ne tik absurdiška, bet ir visiškai juokinga. Beje, žurnalistą atsisakyta paleisti už užstatą ir jis laikomas baisiomis sąlygomis. Norėčiau pasakyti, kad dabar, kai po praėjusių metų rinkimų kadenciją pradėjo nauja vyriausybė, kuri norėtų suartėti su Europos Sąjunga ir išspręsti Padnestrės konfliktą, šiais veiksmais Tiraspolio institucijos baugina Kišiniovą.

Raginu nedelsiant besąlygiškai paleisti žurnalistą Ernestą Vardanianą ir raginu nepriklausoma pasiskelbusios Padnestrės Respublikos institucijas suartėti su Kišiniovu, kad būtų išspręstas ten vykstantis konfliktas.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Finansų ir ekonomikos krizė neturtingiausiems žmonėms smogė skaudžiausiai. Atsižvelgdama į jų poreikius Europos Sąjunga 2010 metus paskelbė Europos kovos su skurdu ir socialine atskirtimi metais. Skaičiuojama, kad Europoje daugiau kaip 40 mln. žmonių gyvena skurde, o dar beveik 40 mln. kyla skurdo grėsmė. Itin gaila, kad ketvirtadalis šio skaičiaus – 20 mln. – yra vaikai. Problemos, su kuriomis jie neišvengiamai susiduria – ne tik nėra maisto, medicinos priežiūros ir drabužių, bet, svarbiausia, nėra perspektyvos, kad padėtis pagerės ir skurdas bus įveiktas. Svarbiausias žingsnis, galintis pakeisti šią tragišką padėtį – suteikti aukšto lygio išsilavinimą. Šis poreikis aiškiausiai matomas mažuose miestuose ir kaimo vietovėse, esančiose toli nuo akademiinių centrų. Todėl manau, kad vienas iš svarbiausių pokyčius lemiančių sprendimų – gausiau finansuoti iš neturtingų šeimų kilusio jaunimo stipendijų programas.

Derek Vaughan (S&D). – Pone Pirmininke, teigiamai vertinu rytoj vyksiančias diskusijas apie oro susisiekimo krizę, nes turime prisiminti, kad tai turi poveikį ne tik šiam Parlamentui, bet ir asmenims bei verslo subjektams visoje Europoje. Visa tai vyksta tuo laiku, kai Europa arba didžioji jos dalis atsisgauna iš gilaus nuosmukio. Jungtinė Karalystė, kaip ir daugelis kitų, tačiau ne visų, šalių keliai iš nuosmukio ir tai vyksta todėl, kad rinkai žlugus vyriausybė įsikišo, o ne stovėjo ir žiūrėjo, kaip kai kas norėtų, kad darytume mes.

Per kitas kelias savaites Jungtinėje Karalystėje bus paskelbta daug ekonomikos rodiklių ir manau, kad daugelis jų bus teigiami. Taip yra todėl, kad įsikišo vyriausybė. Manau, jog svarbu, kad ES institucijos sunkiais

ekonominiais laikais irgi įsikištų. Visos ES institucijos ateityje turėtų užtikrinti, kad mūsų biudžetai būtų skirti padėti asmenims ir verslo subjektams išgyventi sunkius ekonominius laikus ir planuoti atsigavimą.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Klausimas, kuriuo šiandien kalbėsiu šioje plenarinėje sesijoje – įvairių valstybių narių biudžetų padėtis. Tai darau dabar, kai pasibaigė laikas pateikti stabilumo ir augimo programas. Šiose programose prognozuojama vidutinio ir ilgo laikotarpio įvairių valstybių narių padėtis. Konkrečiu mano šalies, Portugalijos, atveju Komisija pažymėjo, kad pateikta programa yra rizikinga. Tai – nerimą keliantis ženklas rinkoms, tačiau iš esmės tai ženklas, kad Portugalija rūpinosi stabilumu ir valstybės balansų patikimumu, o taip pat svarbu rūpintis ir ekonomikos augimu. Šioje srityje mano šalies pateikti duomenys irgi netinkami ir, deja, vis dar neatsižvelgta į tokius klausimus kaip verslo aplinkos supaprastinimas ir mokestinio konkurencingumo padėtis.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – Ponia pirmininke, nuo to momento jau praktiškai praėjo dvi kalbos, bet vis dėlto norėčiau paklausti ten sėdintį poną, kuris propagavo ES intervenciją, kaip, jo nuomone, ES galėtų sustabdyti ugnikalnio pelenus.

Pirmininkė. - Papildomi klausimai naudojantis mėlynąja kortele per vienos minutės kalbas neleidžiami. Taigi, tai nebuvo pareiškimas dėl darbo tvarkos. Jūsų kolega narys gal ir atsakys į jūsų klausimą asmeniškai, tačiau bet kuriuo atveju ne per plenarines diskusijas.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Ponia pirmininke, norėjau, kad suteikdama žodį nepamirštumėte vyrų ir moterų pusiausvyros. Jūs suteikėte žodį vyrui penkis kartus iš eilės.

Pirmininkė. - Labai jums ačiū. Kaip turbūt jau įtariate, man, aukšto lygio lyčių lygybės grupės pirmininkei, lygybė labai svarbi. Turime kalbėtojų sąrašą ir stengėmės, kad jame atsispindėtų pusiausvyra. Žinoma, tai, kas gauna galimybę kalbėti per diskusijas, priklauso ir nuo to, kas jose faktiškai dalyvauja.

Tuo šis klausimas ir baigtas.

16. Teisėkūros įgaliojimų delegavimas (diskusijos)

Pirmininkė. - Kitas klausimas – J. Szájerio pranešimas Teisės reikalų komiteto vardu dėl teisėkūros įgaliojimų delegavimo (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, pranešėjas. – (HU) Ponia pirmininke, pone M. Šefčovičiaus, daugelis kalbėtojų, pradėdami kalbą Parlamente, sako, kad jų tema svarbi, labai svarbi ar netgi viena iš svarbiausių. Aš irgi norėčiau tai pasakyti, bet mano motyvai daug stipresni nei kitų, nes tema, kurią dabar aptariame, Parlamento teisėkūros įgaliojimų delegavimo Komisijai teisė, yra turbūt svarbiausia ir vis dėlto dažnai nepaisoma Lisabonos sutarties naujovė.

Tie, kurie kritikavo Lisabonos sutartį, kalbėjo apie demokratijos trūkumą. Ponios ir ponai, norėčiau pasakyti, kad šis pakeitimas, t. y. Parlamento teisės deleguoti teisėkūros įgaliojimus garantija, yra vienas iš reikšmingiausių būdų išplėsti Parlamento jurisdikciją. Tai reiškia, kad piliečių tiesiogiai renkami atstovai, įgyvendindami savo teisėkūros įgaliojimus, nuo šiol Parlamente galės prižiūrėti ir vetuoti Europos Komisijos priimamas įgyvendinimo rezoliucijas ir sprendimus. Kitaip tariant, šis Lisabonos sutarties elementas, dažnai minimas kalbant apie Parlamento galių išplėtimą, būtent tai, kad gerokai padaugėjo bendro sprendimo procedūros taikymo atvejų ir kad išplėstos sritys, kuriose Parlamentas gali dalyvauti, kartu su Parlamento teisėkūros įgaliojimų delegavimo klausimu reiškia ne tik kiekybinę, bet ir nemažą kokybinę plėtrą. Kitaip tariant, nuo šiol, naudodamiesi ilgos, daugelį metų vykusios kovos ir ginčo, kurį Europos Parlamento nariai tęsia toliau, rezultatais esame užtikrinti, kad Europos Komisijos priimtus sprendimus, nepatenkančius į jos pačios jurisdikciją, o priimamus įgyvendinant deleguotus teisėkūros įgaliojimus, prižiūrėtų Parlamentas. Daugelis, žinoma, gali sakyti, kad oficialiai ši priežiūra jau egzistavo. Tam tikru požiūriu tai tiesa, bet esant tokiems terminams ir tokioms aplinkybėms, tokiam teisėkūros ir tarpinstituciniam bendradarbiavimui, koks vyko, veiksminga priežiūra buvo neįmanoma. Taip pat norėčiau atkreipti dėmesį į tai, kad susidarius šiai naujai galimybei, t. y. galiojant Lisabonos sutarties 290 straipsniui, per ateinančius keletą metų pakis Parlamento darbas, ypač tuo atveju, jei mes, Parlamento nariai, šiuos įgaliojimus vertinsime rimtai ir tikrai galėsime priimti sprendimus šiais klausimais.

Jeigu norime, kad išorinis pasaulis ir šioje srityje nedarbantis žmonės suprastų, apie ką čia kalbama, nes tai labai techniškai sudėtingas klausimas, tačiau vis tiek susijęs su demokratine institucija ir padedantis Europoje pašalinti vadinamąjį demokratijos trūkumą, turėtume pabrėžti štai ką: tai reiškia, kad Parlamentas ir Taryba, dvi Europos Sąjungos teisėkūros institucijos, negali pačios išspręsti kiekvieno išsamaus klausimo. Parlamentas

posėdžiauja kiekvieną mėnesį, o kartais, kaip, pvz., dabar, esama aplinkybių, kai mes posėdžiaujame, bet negalime balsuoti, bet net ir tada Parlamentas galiausiai juk turi prižiūrėti klausimus, kuriuos sprendžia Taryba arba, įgyvendindama deleguotus teisėkūros įgaliojimus, Komisija. Nuo šiol bus įmanoma tai daryti.

Pranešime stengiausi aiškiai išdėstyti, kad Parlamentas primygtinai gina šias teises. Mes nesutiksime su jokiais papildomomis pareigomis, negu numatytos Sutartyje. Mes su jomis nesutiksime, nes norime visapusiškai naudotis savo teisėmis, ir manau, kad Europos demokratija nuo to padidės. Jeigu norime tai daryti, žinoma, reikalingas artimas bendradarbiavimas su Komisija ir Taryba, tačiau neturime pamiršti, kad dabar kompetencija priklauso teisės aktų leidėjams – Parlamentui ir Tarybai. Norėčiau padėkoti visiems, visiems mano kolegoms nariams, už bendradarbiavimą šiuo sudėtingu klausimu ir noriu, kad Parlamentas ateityje visapusiškai naudotųsi naujosiomis savo galiomis.

Maroš Šefčovič, *Komisijos pirmininko pavaduotojas*. – Ponia pirmininke, pirmiausiai norėčiau padėkoti J. Szájeriui už labai aukštos kokybės pranešimą, nes mes Komisijoje labai vertiname Parlamento parodytą paramą horizontaliam deleguotųjų aktų metodui.

Žinoma, teisės aktų leidėjas turi visas teises visus su deleguotaisiais aktais susijusius klausimus reglamentuoti kiekviename pagrindiniame akte, bet kad veikla nebūtų fragmentiška, reikia tam tikrų gairių.

Tai buvo komunikato, kurį Komisija pateikė dar gruodžio mėn., tikslas – nurodyti teisės aktų leidėjui, kokia būtų pageidautina veiksmų kryptis, kad būsimiems teisės aktams galėtume taikyti gerą ir praktišką metodą.

Norėčiau pabrėžti, kad Komisija tvirtai remia bendro susitarimo arba netgi tarpinstitucinio visų trijų institucijų susitarimo dėl deleguotųjų aktų idėją, nes taip rengiant teisės aktus atsirastų derama tvarka.

Šiuo klausimu galiu tik pakartoti, kad Komisija pranešimą vertina labai palankiai. Mes galime nesutarti kai kuriais konkrečiais klausimais, bet mūsų tikslai tie patys. Norime tikslumo, našumo, skaidrumo, aiškios ir sąžiningos galių pusiausvyros.

Jums leidus kalbėti šiek tiek konkrečiau, pateiksiu keletą labai trumpų pastabų apie kai kurias pranešimo dalis.

Dėl ribojamojo 290 straipsnio, ypač 2 dalies, pobūdžio, tai mūsų nuomonės šiek tiek skiriasi vertinant teisės aktų leidėjo kontrolę pasitelkiant deleguotuosius aktus, bet nenorėtume pradėti teisinio ginčo, nes manome, kad labai svarbu ieškoti praktinių sprendimų rengiant konkrečius teisės aktus.

Įgaliojimų delegavimo trukmės požiūriu mes labai teigiamai vertiname ir remiame pranešime išdėstytą numanomo atnaujinimo idėją, nes manome, kad ji labai konstruktyvi, ir galime sakyti, kad tam tikri šio pobūdžio sprendimai jau buvo taikyti kelių teisės aktų svarstymo bylose.

Turiu dar vieną konkrečią pastabą dėl teisės pareikšti prieštaravimą galiojimo trukmės. Šioje srityje irgi, sakyčiau, esame vieningi, nes mes iš esmės irgi pritariame pranešėjo nuomonei dėl standartinės dviejų mėnesių formulotės numatant galimybę minėtąją trukmę pratęsti papildomais dviem mėnesiais – tai būtų galima nustatyti bendrame trijų institucijų susitarime, kurį, tikiuosi, ateityje turėsime. Manau, kad jau matėme maždaug dešimt teigiamų pavyzdžių, kaip tai buvo taikoma dabartinėje teisėkūros praktikoje.

Dėl skubos tvarkos tai praityje jau turėjome keletą aiškių pavyzdžių, kad kai kurios problemos, pvz., maisto sauga ar žaislų sauga, turi būti sprendžiamos labai skubia tvarka, todėl manome, kad netgi turėtume rasti kokią nors dar skubesnį būdą negu pranešėjo siūlomas ankstyvas patvirtinimas.

Leiskite baigiant aptarti suderinimą, nes tai labai svarbu Parlamentui, šioje srityje irgi ragintume vadovautis pragmatišku požiūriu, nes šis Parlamentas kartu su Komisija jau atliko nemažai darbo derindami daugiau kaip 250 įstatymo galią turinčių teisės aktų, kurie buvo derinami vadovaujantis pragmatiniu požiūriu.

Dabar manome, kad pirmenybė turėtų būti teikiama sritims, kuriose prieš įsigaliojant Lisabonos sutarčiai ir iki šiol dar neprisitaikėme prie reguliavimo procedūros su tikrinimu. Manau, joms turėtume skirti daugiausia dėmesio. Tai irgi pareikalautų labai daug darbo, bet jau dabar galvojame, kaip tai padaryti pragmatiškiausiai ir lanksčiausiai.

Jo Leinen, *Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto nuomonės referentas*. – (DE) Ponia pirmininke, Komisijos nary, Europos Parlamentas ilgą laiką laukė šios akimirkos – kad galėtų turėti vienodas teises su Taryba kontroliuoti teisėkūros įgaliojimų delegavimą. Akivaizdus šio aspekto pavyzdys: 2008 m. buvo 6 000 deleguotųjų aktų, kitaip tariant, milžiniškas standartų kalnas, ir šiuos standartus Komisija, taikydamas senąją komitologijos procedūrą, tam tikru požiūriu pavertė antrinės teisės aktais. Šiame procese Parlamentas turėjo

labai mažai teisių. Mes buvome informuojami, bet nebuvo teisės aktų bendraautorai. Dabar, įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, tai pasikeitė.

Turime vienodas teises su Taryba kontroliuoti deleguotuosius aktus ir norime vienu metu mūsų statusu visapusiškai naudotis. Tai reiškia, Komisijos narys, kad kai teigiate, jog įmanoma taikyti skubos tvarką, žinokite, kad mes irgi turėsime informaciją gauti kuo anksčiau. Norime informaciją gauti taip anksti, kaip ją gauna Taryba.

Carlos Coelho, PPE frakcijos vardu. – (PT) Manau, kad tikrai būtų sąžininga pirmiausia pasveikinti J. Szájerį parengus puikų pranešimą, kurį jis mums pristatė. Kaip teisingai pasakyta, Lisabonos sutartimi sustiprinamos Europos Parlamento galios ir nustatomos taisyklės, kad būtų įtvirtinta demokratinė kontrolė. Todėl manau, kad Parlamentas nusipelno būti pasveikintas dvigubai: ne tik už puikų ką tik mano minėtą J. Szájerio pranešimą, bet ir todėl, kad naujosiomis taisyklėmis panaikinama sena komitologijos sistema, kurią šiame Parlamente taip dažnai kritikavome.

Dabar turime Lisabonos sutarties 290 straipsnį ir pastebiu, kad J. Szájerio pranešime siūlomas ne vienas darbo būdas, kuriuo būtų apsaugotos Parlamento prerogatyvos. Naudodamasis šia naująja nuostata, Parlamentas gali daugiau dėmesio skirti esminiams teisės aktams ir suteikti Komisijai tam tikro lankstumo neesminiams įstatymo galią turintiems teisės aktams užbaigti laikantis teisės akto leidėjo nustatytų ribų. Kaip teisingai pasakė J. Leinen, dabar turime vienodas teises su Taryba ir todėl Parlamento padėtis nėra blogesnė.

Ponia pirmininke, norėčiau pabrėžti tam tikrus J. Szájerio pranešimo aspektus, kurie, manau, yra itin svarbūs. Pirmasis – tai, kad atmetame bet kokias nuostatas, kuriomis teisės aktų leidėjui nustatomos papildomos pareigos, negu jau įtrauktos į 290 straipsnį. Antra, Komisija turi užtikrinti, kad informacija ir atitinkami dokumentai būtų pateikiami anksti ir nuolat. Trečia, laikotarpiai turėtų prasidėti tik tada, kai bus gauti variantai visomis kalbomis – kartoju, visomis kalbomis. Paskutinis aspektas – turi būti atsižvelgta į Parlamento atostogų laikotarpius.

Eva Lichtenberger, Vets/ALE frakcijos vardu. – (DE) Ponia pirmininke, šie dažnai nepakankamai įvertinami struktūriniai institucijų trikampio santykių klausimai J. Szájerio pranešime labai gerai apibendrinti. Bendradarbiavimas buvo itin konstruktyvus ir norėčiau už tai irgi pareikšti nuoširdžią padėką.

Lisabonos sutartimi sukūrėme naujus santykius ir šie nauji santykiai neturi būti slapta verčiami niekais. Šiuo požiūriu tai svarbiausias aspektas. Šios naujos tvarkos tikslas – suteikti Europos Parlamentui vienodas teises su Taryba, įskaitant teises deleguotųjų aktų atžvilgiu, taip pat pirmiausia užtikrinti, kad tai būtų įmanoma ir, antra, kad tai būtų garantuojama procedūros taikymo laikotarpiu.

Todėl mums patys svarbiausi dalykai – kad būtų sudarytos tinkamos sąlygos: kad siekdami priimti reikiamus sprendimus turėtume aiškias galimybes prieš pakankamai laiko susipažinti su dokumentais, ir, antra, kad jokios procedūros nebūtų vykdomos „bendro sutarimo“ pagrindu, o būtų sudaromi nekintami susitarimai, kurie negalėtų priklausyti nuo politinės nuožiūros ar einamosios politinės darbotvarkės.

Todėl mums reikia tvirtų, patikimų taisyklių, kuriomis galėtume Parlamento teises apsaugoti praktiškai, o ne tik paminėti jas teoriškai. Dėkojame, pone J. Szájeri. Tai buvo puikus bendradarbiavimas ir tikiuosi, kad juo pasinaudodami pasieksime tai, ką turime pasiekti savo kolegų narių labui.

William (The Earl of) Dartmouth, EFD frakcijos vardu. – Pone Pirmininke, pranešėjas teisingai pažymi demokratijos trūkumą. Elitiniam dariniui – o tokia yra Europos Sąjunga – demokratijos trūksta, šis trūkumas didėjo, didėja ir dabar, įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, dar padidės. Turiu pasakyti, jog esu suglumęs, kad pranešėjas, nepaisant jo iškalbos, sprendimu laiko 290 straipsnį.

Mes 290 straipsnį aiškiname kaip suteikiantį Komisijai galimybę pildyti ar iš dalies keisti teisės aktus. Ši galimybė plati, leidžianti plačiai užsimoti ir ją galima aiškinti beveik neribotai. Mes teigtume, kad apsaugos nuo netinkamo naudojimosi taip Komisijai deleguotais įgaliojimais nuostatos akivaizdžiai nepakankamos. Galbūt pranešėjas atsakydamas pakomentuos, kodėl jos pakankamos. Todėl išrinkto Parlamento galios taip ir toliau perduodamos nerenkamai Komisijai, kad ir ką būtų norėta pasakyti Lisabonos sutartyje.

Visada teigėme ir teigiame, kad Lisabonos sutarčiai trūksta demokratinio teisėtumo, iš esmės todėl, kad visos trys elitinės politinės partijos Jungtinėje Karalystėje žadėjo referendumą ir visos trys elitinės politinės partijos tą pažadą stulbinamai sulaužė. Todėl 290 straipsnis yra neteisėtai sudarytos Lisabonos sutarties produktas. Šiuo straipsniu demokratijos trūkumas tik didinamas – būtų įdomu iš pranešėjo išgirsti, kodėl taip nėra – ir todėl jam turėtų būti nepritariama.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Ponia pirmininke, būdamas uolus Europos šalininkas, aš nepritariau Lisabonos sutarčiai būtent todėl, kad ja suteikiama galimybė teikti tokius argumentus, kokius ką tik išgirdome, ir būtent todėl, kad joje nesukurta aiškumo ir konkretumo, kurio už visa kita labiau norėčiau ateities kartoms. Vis dėlto esu realistas ir norėčiau pasakyti, kad dabar turime su tuo susitaikyti. Labai svarbu dar kartą konkrečiau pasakyti, kad šis straipsnis, 290 straipsnis, gali būti aiškinamas taip, kad ne tik Taryba, bet ir Parlamentas gali vienašališkai ir gana paprastai panaikinti atitinkamą įgaliojimų delegavimą. Turėsime tai nuolat prisiminti.

Žinoma, tai, ką sakė J. Leinen, irgi tiesa, būtent tai, kad jau dabar turime tūkstančius ne visiškai suprantamų įstatymo galią turinčių teisės aktų ir tuo nuolat naudojasi Europos priešininkai, Europos projekto, Europos Sąjungos, kuri turėtų veikti būtent tose srityse, kuriose mums jos labiausiai reikia, oponentai. Tai irgi labai susiję su skaidrumu. Todėl man atrodo labai svarbu, kad 10 dalyje teigiama, jog reikia konkrečiai paaiškinti, bet kitų dalykų, dokumentų perdavimo tvarką.

Nemažai iš mūsų žino Informacijos laisvės aktą ir nemažai iš mūsų žino, kaip reikalai tvarkomi JAV. Kodėl tada mes tiesiog nepasinaudojame „copy“ ir „paste“ funkcijomis ir nesudarome piliečiams ir mums patiems, Parlamento nariams, galimybės gauti atitinkamus dokumentus nepriklausomai, o ne dėl kieno nors malonės ar frakcijoms darant didelius žygius? Kodėl nepadarome, kad gauti šiuos dokumentus būtų teisė, o ne galimybė, jeigu jau prisiimame didelę riziką, kad susidarys tūkstančiai deleguotųjų įstatymo galią turinčių teisės aktų? Šiuo požiūriu sakyčiau, naudingai dirbkime toliau. Būsime konstruktyvūs partneriai esminio demokratijos pertvarkymo kelyje.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Ponia pirmininke, Komisijos nary, vykdomųjų įgaliojimų delegavimo Komisijai proceso klausimu Lisabonos sutartyje teigiama šis tas naujo. Beje, 290 straipsnyje nurodomas būtent šis dalykas. Iš tikrųjų deleguotieji aktai yra bendrieji aktai, kuriais gali būti keičiami nereikalingi pagrindinio įstatymo galią turinčio teisės akto aspektai, numatant teisę vykdomuosius įgaliojimus deleguoti Komisijai.

Praktiškai taip leidžiama apibrėžti įgaliojimus, delegavimo trukmę, laikotarpį, per kurį Parlamentas ir Taryba gali pareikšti prieštaravimų, ir įgaliojimų atšaukimo sąlygas. Parlamentas ir Taryba vykdo kontrolę, bet tik po to, kai priimami deleguotieji aktai. Deleguotieji aktai taip pat gali būti skelbiami laikotarpiu, per kurį Europos Parlamentas ir Taryba gali pareikšti prieštaravimų. Vis dėlto prašau jūsų, Komisijos nary, taip pat užtikrinti didesnę deleguotųjų aktų rengimo proceso skaidrumą.

Maroš Šefčovič, Komisijos pirmininko pavaduotojas. – Ponia pirmininke, leiskite reaguoti į gerbiamų narių pastabas. Visiškai sutinku su J. Leinenu, kad Lisabonos sutartimi įtvirtinti didžiuliai pokyčiai. Tai pabrėžė pranešėjas J. Szájer. Norėčiau jus patikinti, kad mes tai gerai žinome ir kad šia procedūra naudotumės su didžiausia pagarba teisės aktų leidėjui, nes tai labai svarbu mūsų abipusiems santykiams ir geram bendradarbiavimui.

O kas dėl skubumo ir skubių procedūrų, norėčiau visus jus patikinti, kad jas taikysime tik itin ypatingais, išimtiniais atvejais. Mes žinome, kad jeigu piktnaudžiautume šia priemone, mūsų santykiai būtų labai sudėtingi, ir tikrai neketiname to daryti.

Dėl C. Coelho ir E. Lichtenberger pastabų, tai norėčiau jus irgi patikinti, kad padarysime viską, ką galime, kad užtikrintume ir tuo pat metu kaip Tarybai pateiktume jums ankstyvasias visų dokumentų kopijas su visais reikalingais vertimais. Žinome, kad Lisabonos sutartimi padarytas šis labai svarbus pakeitimas – tai, kad teisėkūros ar finansiniais klausimais Europos Parlamentas turi visiškai tokias pat teises kaip Taryba.

Be to, planuojame išplėtoti naujovišką bendradarbiavimą – Europos Parlamentas dalyvaus parengiamajame deleguotųjų aktų sudarymo darbe, ir norėtume tai daryti turėdami labai tvirtą pagrindą. Todėl šių naujų santykių išraišką rasite ir pagrindų susitarime, dėl kurio dabar deramės mes, Komisija, ir Europos Parlamentas.

Pereinant prie W. the Earl of Dartmouth ir H. P. Martino pastabų dėl neribotų galių, kurias šis 290 straipsnis suteiktų Komisijai, nematau, kad tikrai taip yra, nes juk jūs, teisės aktų leidėjas, nuspręsite, deleguoti įgaliojimus Komisijai, ar nedeleguoti. Jūs, teisės aktų leidėjas, turėsite galimybę atšaukti šiuos įgaliojimus arba prieštarauti Komisijos pateikiamiems pasiūlymams. Tad negaliu sutikti, kad patenkame į pilkąją zoną, nes manau, kad teisės aktų leidėjo galios labai aiškiai išdėstytos Sutartyje, o Komisija, žinoma, to laikysis.

József Szájer, pranešėjas. – (HU) Noriu padėkoti savo kolegoms nariams už šias diskusijas, nes rengti šį pranešimą tapo įmanoma artimai bendradarbiaujant komitetams – atskirai paminėčiau Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetą, kuris ateinančiu laikotarpiu turės daug tokių uždavinių, ir politines partijas. Taip pat, kolegoms nariai, norėčiau pridurti, kad tai – kova. Kova su Komisija, kova su Taryba, nes tai

yra kova už mūsų teises. Šiame pranešime norima aiškiai patvirtinti, kad tai – mūsų teisės ir mes primygtinai jų reikalaujame. Tai daug lengviau padaryti, kai mane remia komitetai ir EP nariai iš kitų partijų, tada savo partnerėms institucijoms galime aiškiai parodyti, kad Parlamentas šiais klausimais reiškia kuo ryžtingiausius reikalavimus. Kartu, siekiant šia teise veiksmingai naudotis, M. Šefčovičiaus žodžius laikau padrąsinimu, kad ateinančiais mėnesiais paspartės bendrasis derinimas ir kad šias teises galėsime iš tikrųjų išplėsti kuo plačiau. Manome, kad tai svarbu pirmiausia toms sritims, kuriose anksčiau nebuvo taikoma bendro sprendimo procedūra.

Dar vienas labai svarbus aspektas, kurį kolegos nariai taip pat minėjo, yra tai, kad svarbu gauti informaciją. Ši teisė turi būti išdėstyta tarpinstituciniame susitarime ir šiuo klausimu jau vyksta diskusijos su Komisija ir su Taryba. Vis dėlto norėtume žinoti, ką daro Taryba; kaip ji konsultuojasi šiais klausimais. Apie tai, ar mūsų teisės išsiplėtė, ar susiaurėjo, ponios ir ponai, skaitykite pranešime ir teisės aktuose. Pastarąjį dalyką suvokiame tik taip: mūsų teisės išsiplėtė. Iki šiol neturėjome teisės nuspręsti, ką daryti su įgaliojimais, kuriuos buvome anksčiau delegavę. Praktiškai Parlamentui šiame procese nebuvo skirta jokio vaidmens. Jie mūsų klausėsi iš mandagumo, bet terminai buvo tokie trumpi, kad Parlamentas tuo laikotarpiu net neposėdžiaudavo. O dabar galime vetuoti arba atšaukti šiuos sprendimus ir netgi neprivalome pateikti motyvų – kitaip tariant, tai tikrai yra teisių išplėtimas. Mes esame tie, kurie turi teisėkūros įgaliojimus, ir šiuos įgaliojimus deleguojame Komisijai. Todėl, mano nuomone, tai ne kas kita, o tik mūsų teisių išplėtimas. Kolegos nariai, dabar tik nuo mūsų priklauso, ar naudosimės šiomis teisėmis ateityje.

Pirmininkė. – Diskusijos baigtos.

Balsavimas vyks per kitą plenarinį posėdį Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Raffaele Baldassarre (PPE), raštu. – Pirmiausia norėčiau padėkoti J. Szájeriui už puikų darbą, atliktą per tokį trumpą laiką. Deleguotieji aktai turės labai didelę reikšmę ES teisei ir tarpinstitucinei ES pusiausvyrai. Todėl būtina juos rengti ir sprendimus dėl jų priimti visiškai skaidriai, kad Parlamentas ir Taryba galėtų demokratiškai kontroliuoti, kaip Komisija naudojasi jai deleguotais įgaliojimais. Šiuo požiūriu, kaip teigiama Szájerio pranešime, kai kurie klausimai bus itin svarbūs ir jiems turėsime skirti daugiau pastangų. Tai – *inter alia*, Europos Parlamento galimybė bet kuriuo metu atšaukti deleguotus įgaliojimus ir užtikrinti, kad Parlamentui ir Tarybai būtų suteiktos tos pačios teisės dalyvauti delegavimo procese. Galiausiai norėčiau pabrėžti, kad Komisija turėtų prioritetine tvarka pateikti visus teisės aktų pasiūlymus, reikalingus norint prie 290 – 291 straipsnių nuostatų pritaikyti *acquis*, įskaitant politinių sričių, kurioms pagal Lisabonos sutartį dabar taikoma bendro sprendimo procedūra, *acquis*.

Zita Gurmai (S&D), raštu. – Labai palankiai vertinu J. Szájerio pranešimo rezultatus. Apibrėžti naują teisėkūros sistemą – sunkus ir sudėtingas dalykas. Esu įsitikinusi, kad Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV), ypač jos 290–291 straipsniuose, įtvirtinamas demokratinis ES pobūdis ir racionalizuojama jos teisinė tvarka. Naujai įtvirtinta įstatymo galią turinčių teisės aktų sąvoka turi didžiulių padarinių. Pranešime pabrėžiami nedideli pagrindinių teisėkūros institucijų skirtumai, kompetencijos sritys ir išsamus tvarka, kaip jos tarpusavyje bendradarbiauja. Tikrasis klausimas toks: Jeigu Europos Komisija gauna daugiau teisėkūros kompetencijos sričių ir platesnius teisėkūros įgaliojimus (tai reiškia, kad kartu plečiami ir Bendrijos interesai), kokius kontrolės metodus turėtų taikyti Taryba ir EP? Priemonės nustatytos naujojoje SESV teisėkūros sistemoje, bet nėra praktinės patirties, kaip jas pritaikyti Bendrijos lygmeniu. Galiausiai raginau teisėkūros institucijas kuo greičiau sudaryti tarpinstitucinį Parlamento, Tarybos ir Komisijos susitarimą dėl 290 straipsnio įgyvendinimo, nes skubiai reikia didesnio skaidrumo.

Rafał Trzaskowski (PPE), raštu. – (PL) Įgaliojimų delegavimo procedūra, nors ji ir antraplanė, yra labai svarbus Lisabonos sutartimi nustatytas kokybės pokytis. Ji reikėtų laikyti Sutarties tikslo įgyvendinimu, nes be jo sprendimų priėmimo procese nebūtų visapusiškai įtvirtinta Parlamento pozicija kitų institucijų atžvilgiu. Nes tik taikydami šią procedūrą įgysime visapusiškus teisėkūros įgaliojimus ir vaidmenį įgyvendinant bet kurį teisės aktą. Labai gerai žinome, kiek daug streso patiriama sunkiose derybose su Taryba per bendro sprendimo procedūrą ir priimant sprendimus tais atvejais, kai įgyvendinimas prieštarauja tarpinstituciniam susitarimui. Iki šiol „komitologija“ buvo nepakankamo valstybių narių pasitikėjimo Komisija išraiška, o dabar Parlamento vaidmeniu teisės akto įgyvendinimo procesui suteikiama daugiau skaidrumo. Parlamentas ir – netiesiogiai – ES piliečiai atsidurs arčiau ES teisės aktų įgyvendinimo, įgaliojimų delegavimo procedūrą turėtume vertinti būtent taip. Vis dėlto, kad visa tai turėtų prasmę, Parlamentui turi būti suteiktos visos galimybės gauti informaciją ir šiuo požiūriu visiškai pritarti kitiems šių diskusijų dalyviams.

Zbigniew Ziobro (ECR), raštu. – (PL) Įtvirtinant teisėkūros įgaliojimų delegavimo galimybę ketinama užtikrinti, kad teisės aktai, ypač techninio pobūdžio teisės aktai, būtų baigiami rengti ir atnaujinami našiau ir nereikėtų kiekvieną kartą pradėti visos teisėkūros procedūros. Todėl įgaliojimų delegavimas turėtų būti laikomas priemone ES lygmens teisėkūros procesui pagerinti.

Kartu būtina užtikrinti deramą Komisijai suteikiamų teisinių įgaliojimų įgyvendinimo kontrolę. Parlamentas ir Taryba, be kitų dalykų, turi turėti pakankamai laiko pasinaudoti teise prieštarauti planuojamiems teisės aktams. Vis dėlto, svarbiausia, jie turi turėti pakankamai galimybių susipažinti su dokumentais, analizėmis ir kita medžiaga, parengta atliekant deleguotųjų aktų projektų parengiamuosius darbus. Tik taip Komisijos įgaliojimai skelbti deleguotuosius aktus tikrai padės tobulinti ES teisėkūros procesą ir kartu išlaikyti būtiną Komisijos veiklos kontrolę ir šios veiklos skaidrumą. Taip pat būtina parengti tinkamas Parlamento ir Komisijos bendradarbiavimo sistemas, kad Parlamentas būtų nuolat informuojamas apie atliekamą parengiamąjį darbą ir galėtų gerai susipažinti su svarstomų klausimų pobūdžiu.

Rezoliucijoje dėl teisėkūros įgaliojimų delegavimo, kuri yra visų frakcijų sudaryto kompromiso rezultatas, minėtieji klausimai pateikiami tinkamai, ši rezoliucija nusipelno Parlamento paramos.

17. Aviacijos sauga. ES oro linijų juodasis sąrašas (diskusijos)

Pirmininkė. – Kitas klausimas – diskusijos dėl žodinio klausimo Komisijai, kurį pateikė Brian Simpson Transporto ir turizmo komiteto vardu dėl aviacijos saugos: ES oro linijų juodojo sąrašo (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, pavaduojanti autorių. – Ponia pirmininke, Komisijai paskelbus ataskaitą, kurioje nagrinėjamas ES juodojo sąrašo veiksmingumas, Brian Simpson Parlamento Transporto ir turizmo komiteto vardu pateikė klausimą. ES juodasis sąrašas buvo sukurtas 2006 m. siekiant įvardyti, sugėdinti tarptautinių saugos taisyklių nesilaikančias oro linijų bendroves ir uždrausti joms skraidyti ES. Jis buvo sudarytas reaguojant į susirūpinimą dėl tarptautinių saugos standartų vykdymo lygio, kai 2004–2005 m. per trumpą laiką įvyko keletas orlaivių avarijų, kuriose žuvo žmonės.

Praėjus ketveriems metams žinome, kad juodasis sąrašas pasirodė esąs veiksminga ir vertinga priemonė Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. ICAO) saugos standartams vykdyti ir ES piliečiams apsaugoti. Šiandien susiduriame su klausimu, kokių veiksmų šioje srityje imsime toliau. Kitaip tariant, kaip galime šią apsaugą taikyti ir už ES ribų ir toliau siekti tikslo gerinti pasaulinį aviacijos saugumą? Juoduoju sąrašu siekiama ne tik nustatyti, kur kyla pavojus saugai, bet ir užtikrinti, kad ši informacija veiksmingai pasiektų ES piliečius. Kaip tuo remdamiesi galime užtikrinti, kad ES piliečiai, skraidydami už Europos ribų, žinotų apie uždraustus oro vežėjus, toliau vykdančius veiklą kituose pasaulio regionuose?

Kai atšaukta oro vežėjo licencija ir todėl oro vežėjo nematyti juodajame sąrašė, kaip galime būti tikri, kad apie šią padėtį žino keleiviai? Matėme, kaip veiksminga įvairius valstybių narių juoduosius sąrašus sujungti į vieną išsamų ES juodąjį sąrašą. Vis dėlto juodasis sąrašas naudingas tik tada, kai prieinama informacija apie oro vežėjų saugą. Kaip, remdamiesi informacija, kuri yra juodojo sąrašo pagrindas, galime gerinti galimybes gauti patikimos informacijos, kurią įmanoma patikrinti? Tai reiškia, kad reikia ne tik griežčiau vykdyti patikras ES valstybėse narėse, bet ir patvirtinti iš ES nepriklausančių valstybių gautus informacinius duomenis.

Ar Komisija svarstytų galimybę pradėti vykdyti suderintus ir standartizuotus tikrinimus perone ir teikti ataskaitas? Ar, siekdama iš trečiųjų šalių gauti geresnių informacinių duomenų, Komisija svarstytų galimybę sukurti veiksmingą tarptautinio keitimosi patikimais duomenimis sistemą, kuri būtų šiek tiek panaši į tam tikrą pasaulinį juodąjį sąrašą, kurį, mano žiniomis, buvo pradėta svarstyti praeityje? Be to, verta pažymėti, kad juodasis sąrašas pasirodė esantis veiksminga priemonė skatinti oro linijų bendroves laikytis tarptautinių saugos standartų. Vis dėlto kaip geriau tiesioginiais veiksmais siekti galutinio tikslo – gerinti pasaulinę aviacijos saugą? T.y. kaip Komisija ketina remti nacionalinių civilinės aviacijos institucijų pastangas vadovaujantis ICAO auditoriais pašalinti saugos trūkumus ir gerinti priežiūros pajėgumus?

Mums itin svarbu užtikrinti veiksmingo bendravimo su visuomene kanalus, bet taip pat gyvybiškai svarbu ilguoju laikotarpiu toliau stengtis skatinti tarptautinių aviacijos saugos standartų vykdymą visame pasaulyje. Tai galiausiai bus veiksmingiausias būdas gerinti visų keleivių saugą. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas tikisi bendradarbiauti su Komisija ir remdamasis ES juodojo sąrašo laimėjimais planuoti tolesnius veiksmus.

Andris Piebalgs, *Komisijos narys*. – Ponia pirmininke, norėčiau padėkoti S. A. Tīcāu už labai teigiamą jos pateiktą juodojo sąrašo įvertinimą. Komisija įsitikinusi, kad esamomis priemonėmis jau dabar užtikrinamas labai aukšto lygio informavimas ir visuomenės teisės, susijusios su skrydžiais Europos Sąjungoje ir už jos ribų.

Oro linijų bendrovių, kurioms draudžiama skraidyti Europos Sąjungoje, sąrašas plačiai prieinamas visuomenei internetu ir taikant tikslines informavimo priemones. Kiekvieną kartą atnaujindama sąrašą Komisija palaiko artimus ryšius su Europos ir tarptautinėmis kelionių agentūrų asociacijomis. Taip jos įgyja geriausias galimybes padėti keleiviams.

Nacionalinės civilinės aviacijos institucijos ir valstybių narių teritorijose esantys oro uostai privalo keleivius informuoti apie ES sąrašą savo interneto svetainėse ir atitinkamais atvejais savo patalpose.

Sąrašė žmonėms, norintiems vykti už Europos Sąjungos ribų, suteikiama vertingos informacijos, kad jie galėtų vengti skristi su šiomis oro linijų bendrovėmis. Sąrašas eksteritorialaus poveikio neturi – už Europos Sąjungos ribų jis netaikomas. Todėl reglamente nustatoma, kad keleiviai turi teisę žinoti kiekvienos oro linijų bendrovės, su kuriomis skrenda per visą kelionę, tapatybę. Sutartį sudarantis vežėjas, kelionių agentūra ir išvykų operatorius privalo vietas rezervuojantiems keleiviams pranešti vieno ar kelių oro vežėjų, kurie praktiškai vykdytų skrydį, tapatybę. Registruodamasis į skrydį arba vėliausiai per išsodinimą keleivis taip pat turi būti informuojamas apie bet kurį skrydį vykdančio vežėjo pasikeitimą. Be to, reglamente keleiviams suteikiama teisė į kompensaciją arba į skrydį per kitus tarpinius punktus, jeigu vežėjas, kurio skrydis rezervuotas, vėliau įtraukiamas į sąrašą ir todėl atitinkamas skrydis atšaukiamas.

Tai, kaip operatoriai laikosi tarptautinių saugos standartų, stebima ir vertinama pagal įvairių šaltinių informaciją – Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos atliekamus saugos auditus, trečiųjų šalių kompetentingų institucijų suteikiamą informaciją, Europos aviacijos saugos agentūros teikiamą informaciją atliekant tikrinimus ar tyrimus Europos Sąjungoje arba technines misijas už Europos Sąjungos ribų, orlaivių ar oro vežėjų tikrinimų perone, atliktų pagal Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo programą, rezultatus, pagal atitinkamas ES taisykles ir galiausiai pagal pagrįstą informaciją apie avarijas, paimtą iš avarijų ar didelių incidentų tyrimo ataskaitų.

Taip pat turėčiau paminėti, kad Europos Komisija šiuo metu neturi išsamaus šalių, kuriose galioja panašūs teisės aktai, sąrašo, bet kai kurios valstybės – Korėjos Respublika, Bahreinas ir Saudo Arabijos Karalystė taiko tuos pačius apribojimus, kokie apibrėžti Europos sąrašė.

Galiu patvirtinti, kad Komisija pasirengusi bendradarbiauti su Parlamentu, kad juodojo sąrašo teisės aktai tikrai būtų patobulinti, bet jais jau užtikrinama taip reikalinga aviacijos sauga.

Christine De Veyrac, *PPE frakcijos vardu*. – (FR) Ponia pirmininke, kadangi beveik prieš penkerius metus buvau šio reglamento pranešėja, žavų matyti, kad įgyvendinome sistemą, kuri veikia ir kuri bėgant metams netgi buvo išplėsta. Atrodo, kad Komisijos ataskaita dėl juodojo sąrašo reglamento taikymo yra išsami ir joje yra įdomių aspektų pamąstymui. Pirmiausia pritariu tarptautinio juodojo sąrašo idėjai – tai vienintelė pasaulinio suderinto orlaivių saugos lygmens garantija.

Nepaisant to, norėčiau Komisijai pateikti keletą klausimų. Pirmiausia norėčiau žinoti, kaip naudojamosi teise į gynybą, kai uždraudžiama skraidyti ne vienam oro vežėjui, o visiems kurios nors valstybės oro vežėjams. Ar argumentus pateikia visi šie oro vežėjai, ar tik atitinkamos šalies civilinės aviacijos institucija, ir, šiuo požiūriu, kaip tam tikri saugūs oro vežėjai gali užtikrinti, kad jie nebūtų įtraukti į juodąjį sąrašą?

Be to, dar vienas labai svarbus mano nuomonės aspektas – orlaivių stebėjimas. Ar Komisija konkrečiai stebi visus į sąrašą įtraukto oro vežėjo arba oro vežėjo, kurio licencija atšaukta, orlaivius siekdama užtikrinti, kad šie orlaiviai nepakiltų į dangų kitu pavadinimu? Ar šiuo požiūriu Komisija įvardijo valstybes, kurios, manoma, naudojamos kaip patogios vėliavos šalys, priimančios uždraustus oro vežėjus, kurie tada pakeičia pavadinimą ir registracijos valstybę? Be to, jeigu oro vežėjas yra juodajame sąrašė, ar Komisija turi informacijos apie tai, kaip kelionių agentūros ir bilietų pardavėjai apie tai pranešė ir kompensavo keliautojams ir ar pateikė jiems alternatyvų?

Galiausiai, prieš baigdamą, turiu klausimą konkrečia tema: Ne vienas EP narys gavo žinučių, kurias būtų galima pavadinti įkyriomis, apie Indoneziją, kurios visi oro vežėjai uždrausti – žinutėse reikalaujama, kad mes prašytume Komisiją išbraukti Indoneziją iš juodojo sąrašo. Manau, jog šis spaudimas nederamas, nes komerciniais motyvais negalima teisinti pavojaus keleivių gyvybei. Norėčiau žinoti, kokia dabartinė padėtis toje šalyje ir ar Indonezija, būdama juodajame sąrašė jau keletą metų, ėmėsi veiksmų saugos trūkumams, kuriais ji buvo kaltinama, pašalinti.

Saïd El Khadraoui, *S&D frakcijos vardu*. – (NL) Ponia pirmininke, Komisijos nary, ponios ir ponai, šiek tiek keista apie juodąjį sąrašą diskutuoti dabar, kai visoje Europos aviacijoje chaosas, bet suprantu, kad rytoj turėsime galimybę aktualioms ir skubioms diskusijoms ir kad jos tokios ir bus.

Pats juodasis sąrašas yra svarbi tema ir galime sakyti, kad jis buvo sėkmingas ir dėl C. de Veyrac postūmio – ji tikrai prieš kelerius metus daug dirbo, kad šis sąrašas taptų tikrove. Turime judėti pirmyn ir mokytis iš įgytos patirties. Yra kelios sritys, kuriose reikia imtis tolesnių veiksmų.

Pirmiausia, tai – ryšių su keleiviais palaikymas. Tiesa, kad keleivius reikia informuoti, jeigu jie kur nors, pvz., kelionių agentūroje, užsisako skrydį į juodąjį sąrašą įtrauktame lėktuve, bet dažnai būna taip, kad keleiviai nusprendžia skristi vidaus reisų lėktuvu tik jau būdami konkrečioje vietoje. Todėl siūlau ištirti, ar būtų įmanoma, kad kelionių agentai ir oro linijų bendrovės, užsakantys skrydžius į šalis, kuriose skraido nesaugios oro linijų bendrovės ar konkretūs nesaugūs lėktuvai, apie tai automatiškai praneštų keleiviams, netgi jeigu jos pačios, žinoma, į juodąjį sąrašą neįtrauktos. Šį klausimą turime apvarstyti.

Kitas aspektas – padėti keleiviams vengti lėktuvų, oro linijų bendrovių ir šalių, įtrauktų į juodąjį sąrašą. O dėl pagalbos trečiosioms šalims pajėgumams kurti, tuo labiau neturtingiausiose šalyse, tai Europos Sąjunga turėtų suteikti daug daugiau pagalbos bei praktinių žinių ir užtikrinti, kad aviacijos institucijos taip pat turėtų reikiamų pajėgumų patiriamoms problemoms išspręsti. Vienas iš C. de Veyrac minėtų aspektų, žinoma, tai, kad žmonės klaidinami. Ar mūsų sistema tikrai be trūkumų? Ar esame tikri, kad vienur ar kitur nėra spragų, kuriomis pasinaudodamos juodajame sąrašė esančios šalies oro linijų bendrovės gali vykdyti veiklą per kitas šalis ar salas? Jau matėme atitinkamų pavyzdžių.

Baigdamas pasakysiu, jog irgi manau, kad turėtume siekti pasaulinio juodojo sąrašo. Norėčiau žinoti, kokių veiksmų ICAO lygmeniu ėmėtės, pvz., su savo kolegomis iš kitų šalių, kad šis sąrašas taptų tikrove.

Gesine Meissner, *ALDE frakcijos vardu*. – (DE) Ponia pirmininke, šiuo metu mūsų oro erdvėje stilius – tai žinome; tai jau minėta. Netrukus diskutuosime, kaip šią padėtį ištaisyti. Beje, verta nuogausti, kad oro linijų bendrovės greitai patirs dar didesnių problemų, pirmiausia ekonominiu požiūriu. Žinoma, tai neturi daryti poveikio saugai.

Kalbama apie aviacijos saugą Europos keleiviams. Mums, europiečiams, didelis laimėjimas, kad žmonės gali laisvai judėti ir kad vartotojai gali laisvai nuspręsti, kaip jie nori keliauti, kurių oro vežėjų bilietus užsisakyti, o kurių – ne. Žinoma, norint laisvai nuspręsti, reikia gauti ir aktualią informaciją.

Dabar ką tik išgirdome, kad šis juodasis sąrašas egzistuoja jau nuo 2006 m. ir kad iš esmės žmonės turėtų būti informuojami, ar jie gali atvykti saugiai, ar ne. Man tikrasis klausimas, kaip jau minėjo C. De Veyrac ir S. El Khadraoui, yra toks: ar sistemoje tikrai yra spragų ir ar žmonės tikrai visada gauna reikiamą informaciją apie saugą. Tiesiog norime, kad kiekvienas, skraidantis čia, Europoje, būtų vežamas saugiai ir saugiai atvyktų.

Galiausiai dar vienas dalykas, atliekantis tam tikrą vaidmenį užtikrinant saugą – žinoti, ar oro linijų bendrovė finansiškai tvirta. Oro linijų bendrovės turi reguliariai kreiptis į nacionalines institucijas, siekdamos įsitikinti, ar joms iš tikrųjų leidžiama skraidyti Europos oro erdvėje, ir šis procesas apima ne tik tikrinimą, ar jos iš tikrųjų laikosi visų saugos prievolių, atlieka visas reikiamas patikras ir gali saugiai vežti žmones, bet ir patikrinimą, ar jos finansiškai pakankamai tvirtos, kad galėtų transporto versle išlikti ilgai. Kiek žinau, iki šiol juodajame sąrašė Europos oro linijų bendrovių nebuvo. Vis dėlto praėjusiais metais turėjome incidentą su bendrove *SkyEurope*. Tada Europos piliečiai užsisakė Europos oro linijų bendrovės bilietus, bet neturėjo informacijos apie tai, kad ši bendrovė yra ant bankroto ribos. Jie atvyko į skrydį ir įstrigo, jie neturėjo informacijos, kuri būtų juos apsaugojusi.

Todėl iš tikrųjų stebiuosi: netgi jeigu Komisija sakė, kad ji turi informaciją, ją skelbia ir kad numatyta pareiga ją skelbti, kodėl tai, pvz., buvo nežinoma. Ar iš tikrųjų turime garantiją, kad viskas, ką keleiviai turi žinoti, viskas, ko reikalaujama, visada perduodama? Norėčiau, kad diskusijose būtų bendrai atsakyta į šį klausimą.

Eva Lichtenberger, *Vers/ALE frakcijos vardu*. – (DE) Ponia pirmininke, Komisijos nary, Parlamentas, nusprendęs parengti šį juodąjį sąrašą, parodė daug iniciatyvos. Be to, tai buvo padaryta atsakingai, t. y. vartotojams užtikrinama didžiausia galima sauga. Vis dėlto – dabar tai irgi atskira tema – turime tikrinti, ar tai tikrai pakankamai gerai veikė esant dabartinei padėčiai.

Pirmasis klausimas, kurį norėčiau apie tai pateikti, toks. Gauti informacijos internete įmanoma, bet jos gauti apie įvairias oro linijų bendroves ne visada lengva. Aš tai bandžiau pati. Ne visada galite iš karto rasti informacijos, pvz., apie jungiamuosius skrydžius, kai turite leistis trečiojoje šalyje. Tada ir kyla problema.

Antrasis neatsakytas klausimas, kuris man būtų įdomus: kokia iki šiol sukaupta patirtis dėl orlaivių nuomos su įgula? Kilo nemažai nerimo, kad tai galėtų tapti spraga neypatingos reputacijos įmonėms. Ar šioje srityje buvo kokių nors teigiamų ar neigiamų įvykių?

Trečia – ir tai labai svarbus klausimas: ar šis bendrovių veiklos reguliavimo būdas pasitelkiant juodąjį sąrašą turėjo prevencinį poveikį oro linijų bendrovėms – ar jos, ypač neeuropinės, atidžiau laikėsi saugos teisės aktų? Kaip veikia atrankinis leidimas naudoti keletą tam tikroms oro linijų bendrovėms priklausančių orlaivių, kai joms atvykti į Europą leidžiama tik tam tikrais orlaiviais?

Ryszard Czarnecki, ECR frakcijos vardu. – (PL) Ponia pirmininke, pone A. Piebalgai, tikiuosi, bet jokių būdu nesu tikras, kad ugnikalnio išsiveržimo Islandijoje poveikis tikrai nebus perkeltas Europos keleiviams, jeigu kalbame apie bilietų kainas. Nes jūs iš tikrųjų teisus, kad šie oro transporto trikdžiai tikriausiai bus kompensuoti didesnėmis bilietų kainomis. Ginant Europos vartotojų interesus tai verta pasakyti. Europos Parlamentas dar kartą kalba šiuo klausimu. Tai rodo, koks mums svarbus šis dalykas. Apie tai kalbėjau prieš porą mėnesių. Daugelis jūsų tada irgi kalbėjote ir prisimenu praėjusią Parlamento kadenciją, kai apie tai irgi labai atvirai kalbėjome. Po visko, kas pasakyta, turiu asmeninį pamąstymą. Įtakingiausio Lenkijos laikraščio žurnaliste manęs paklausė: „Ką jūs, žmonės, darote tame Europos Parlamente? Juk tai toks nesvarbus klausimas.“ Tik dabar žiniasklaida pradėjo suvokti, kad tai labai svarbus klausimas, saugumo klausimas ir esminis klausimas vertinant iš Europos piliečių, mokesčių mokėtojų, rinkėjų ir vartotojų interesų perspektyvos.

Nenormalu, kad žinome, ką juodasis sąrašas reiškia Europos Sąjungoje, bet nežinome, ką jis reiškia už Europos Sąjungos ribų. Tai visiškai dvilypė padėtis.

Dabar pereisiu prie galutinio, labai svarbaus klausimo: negalime leisti, kad Europos keleiviai papildomai mokėtų už saugumą – tai galiausiai juk valstybių ir vyriausybių reikalas.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Ponia pirmininke, Komisijos nary, taip vertinant juodasis sąrašas buvo įdomus šio Parlamento laimėjimas, pasiektas vadovaujant C. De Veyrac ir jos kolegoms iš praėjusios kadencijos.

Juodasis sąrašas gali turėti poveikį bendrovėms, šalims ar orlaiviams ir manau, kad šiuo požiūriu Komisija turėtų pateikti išsamesnių atsakymų į iškeltus klausimus, ypač apie tai, kiek įtakos bendrovės turi priimant sprendimus įvairiose šalyse ir kodėl ši procedūra atliekama konkrečių orlaivių atžvilgiu.

Mums taip pat svarbu, kas bus toliau. Prieš kelerius metus vykusiose diskusijose jau aiškinome, jog mums tebėra svarbu, kad Komisija tinkamiau praneštų, bent jau Parlamentui, kokių tolesnių veiksmų imasi šiems aktams ir priemonėms įgyvendinti. Taip yra todėl, kad esama tam tikrų klausimų, į kuriuos mums dar neatsakyta, pakankamai svarbus iš jų – oro linijų bendrovių stebėjimas ir orlaivių, kurie staiga pradėdavo skraidyti kitu pavadinimu, klausimas, taip pat tai, kad šiandien reikia tam tikro tų sprendimų, ypač tų, kuriuos galima priimti paskutinę minutę, skaidrumo.

Dabar, kai tai pasakiau, pereisiu prie man svarbiausio klausimo – informacijos. Apskritai, mūsų nuomone – manau, kad ir visų frakcijų nuomone – piliečiai ir keleiviai turi teisę būti informuoti, o bendrovės turi atitinkamą pareigą juos sistemingai informuoti, kad informaciją apie juodąjį sąrašą galima be problemų gauti oro uostuose ir kelionių agentūroje ir kad, ypač skrendant į „tam tikras šalis“, kuriose, kaip jau dabar žinoma, esama problemų, kelionių agentūros perrezervuojant bilietus nurodo, kokios bendrovės yra probleminės.

Mūsų tikslas – kad ši priemonė, kurią taikant dabar sauga iš esmės jau pagerėjo, būtų taikoma ne tik Europai ir Europos keleiviams, bet būtų įgyvendinta ir pasaulio mastu.

Fiona Hall (ALDE). – Ponia pirmininke, norėčiau iškelti klausimą, glaudžiai susijusį su aviacijos sauga ir bylojantį, kad reikia užtikrinti kuo veiksmingesnę ES juodojo sąrašo veikimą.

2008 m. gruodžio mėn. Taryba galiausiai priėmė ES ginklų eksporto elgesio kodeksą. Šiuo kodeksu kontroliuojamas karinių technologijų ir įrangos eksportas iš ES. Vis dėlto neslūgsta nerimas, kad ne visos ginklus eksportuojančios ES šalys šio kodekso laikosi ir kad Europos ginklai vis tiek tiekiami į konfliktų zonas.

Tačiau viena priemonė pasirodė esanti labai veiksminga norint pažaboti nelegalią ginklų pasiūlą ir tai yra ES aviacijos juodasis sąrašas. 2008 m. Švedijos atlikto tyrimo duomenimis, oru gabenamų krovinių operatoriai, dalyvaujantys pervežant ginklus į konfliktų zonas, yra tie patys operatoriai, kurie nuolat pažeidžia aviacijos saugos standartus.

Galbūt nenuostabu, jog nustatoma, kad nesąžiningi operatoriai, aplaidžiai vertinantys saugą, yra nesąžiningi ir dėl savo gabenamų krovinių. Bet sėkmingas šios sąsajos padarinys – tai, kad priemonės, kuriomis užtikrinama griežta orlaivių kontrolė, priemonės, skirtos apsaugoti Europos piliečius, taip pat padeda apsaugoti kitų žemynų, ypač Afrikos, piliečius nuo destruktijos, vykstančios, kai konfliktai kurstomi gausiai prieinamais mažaisiais ginklais ir lengvąja ginkluote.

Taigi prašyčiau Komisijos nario A. Piebalgo, kaip už vystymąsi atsakingo Komisijos nario, panaudoti savo asmeninę įtaką, kad Komisija stengtųsi užtikrinti veiksmingą ir sistemingą juodųjų sąrašų įgyvendinimą.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Nesaugių oro vežėjų juodasis sąrašas yra priemonė Europos keleiviams apsaugoti, kuria labai džiaugiuosi. Sąrašą turi plačiai skelbti ir Europos Komisija, ir valstybės narės, ypač turizmo agentūros. Iš tikrųjų viskas priklauso nuo išvykų operatorių ir kelionių agentų sąžiningumo ir geros valios.

Nepaisant to, reikia rasti sprendimą, ką daryti, kai į tam tikrą vietą skraido tik nesaugūs oro vežėjai. Daugelis juodajame sąraše esančių oro vežėjų skraido į besivystančias arba nepakankamai išsivysčiusias šalis Afrikoje, Pietryčių ir Vidurio Azijoje. Todėl kyla pagrįstas klausimas: Kaip, nepaisant to, galima užtikrinti sąžiningą didžiųjų Europos, JAV ir Tolimųjų Rytų oro vežėjų ir mažųjų transporto bendrovių, įsteigtų šiose besivystančiose šalyse, konkurenciją?

Šiuo požiūriu manau, kad turime apsispręsti, kaip Europos Sąjunga galėtų remti jų vystymąsi gerindama jų skrydžių saugą ir saugumą, o ne draudimu išstumdamas jas iš rinkos. Taip Europos Sąjunga galėtų įvykdyti garbės pareigą, remdama ir šių mažiau išsivysčiusių valstybių oro transporto sektorių.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Ponia pirmininke, norėčiau pateikti bendrą pastabą ir tada du ar tris klausimus, nelygu, kiek laiko man duosite. Bendroji pastaba tokia. Manau, jog visiškai absurdiška, kad esant dabartinei padėčiai mes, Europos Parlamento socialistų ir demokratų pažangiojo aljanso frakcija, nagrinėjant tris aviacijos saugos pranešimus iš viso gavome devynias minutes laiko kalbėti. Žinoma, rytoj – specialus posėdis, bet manau, kad šiam Parlamentui laikas atkreipti daugiau dėmesio į dalykus, kurie žmonėms tikrai turi poveikį ir, ko gero, šiek tiek mažiau diskutuoti temomis, kurių vertė dirbtinai išpūsta.

Kas dėl pačių klausimų, Komisijos nary, man svarbiausias šis: kokia padėtis su bendro kodo skrydžiais – šiais orlaiviais, kuriuos lyg ir turi eksploatuoti Europos oro linijų bendrovė, bet paskui juos eksploatuoja kokia nors kita oro linijų bendrovė, net ir esanti juodajame sąraše? Kas šioje srityje daroma, kad skristi turintys žmonės būtų informuoti? Man tai tikrai degantis klausimas ir tikiuosi, kad į jį atsakysite. Tik šį vieną klausimą ir pateiksiu.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Ponia pirmininke, dabar, kai kalbėjome apie aviacijos saugą, o poryt kalbėsime ir balsuosime dėl Europos aviacijos saugos agentūros, norėčiau, pasinaudodamas galimybe, iškelti kitą probleminę sritį.

Žmonės, dalyvaujantys aviacijos sporte Austrijoje ir kitose valstybėse narėse susiduria su tuo, kad gyvybiškai svarbios šio sporto taisyklės pateikiamos tik anglų kalba. Atitinkami sportininkai dažnai puikiai kalba angliškai; tačiau jau ir taip sudėtingą temą dažnai nėra lengva suprasti, kai ji pateikta specialiuoju kitos kalbos žargonu. Todėl valstybės narės stengiasi gauti ES ekspertų nuomones. Šio laiko ir pastangų švaistymo, mano nuomone, būtų galima išvengti, jeigu taisyklės būtų pateiktos atitinkama kalba. Stengiuosi, kad gyvybiškai svarbios taisyklės aviacijos sporto dalyviams būtų pateikiamos ir vokiečių bei prancūzų kalbomis, t. y. plačiau paplitusiomis darbinėmis kalbomis.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Į juodąjį sąrašą, atnaujintą šių metų kovo 30 d., įtrauktos 278 bendrovės iš 17 šalių. ES turi plėtoti savo techninius ir administracinius pajėgumus, kad užtikrintų reikiamų civilinės aviacijos standartų laikymąsi ir Europos Sąjungoje galėtų skraidyti tik tarptautinius saugumo teisės aktus atitinkančios oro linijų bendrovės. Vis dėlto kartu turime padėti ir trečiosioms šalims gerinti savo civilinės aviacijos saugos standartus.

Kompetentingos trečiųjų šalių institucijos turi pagerinti savo gebėjimus stebėti oro vežėjus, kuriems jos išduoda licencijas. Į Europos Sąjungoje atliekamą trečiųjų šalių operatorių skrydžių saugos analizę bus įtrauktos ir vietoje atliktos šių bendrovių orlaivių patikros, nepamirštant įrodymų, bylojančių apie rimtus praėjusiais metais vežėjų patirtus incidentus ir avarijas. Vis dėlto informacija keleiviams turi būti teikiama per visą kelionę, ji turi būti taip pat teikiama apie visas bendroves, kurių paslaugomis jie šioje kelionėje naudosis. Ši informacija turėtų būti teikiama ne vėliau kaip įsigyjant bilietą.

Andris Piebalgs, *Komisijos narys*. – Ponia pirmininke, norėčiau padėkoti už klausimus. Neabejotinai matyti, kad šis Parlamentas labai tvirtai remia juodojo sąrašo koncepciją. Pirmininko pavaduotojo S. Kallaso vardu galiu pažadėti, kad šiais klausimais aktyviau bendrausime su Parlamentu.

Taip pat galiu pažadėti, kad visi pateikti klausimai bus perduoti, kad į juos būtų atsakyta raštu, nes jeigu dabar atsakinėsiu į klausimus, tikrai negalėsiu to padaryti per likusias pusantros minutės. Todėl paliesiu kai kuriuos iš jų, bet ne todėl, kad negalėčiau atsakyti į visus pateiktus klausimus.

Pirmiausia, tarptautiniai aspektai: Komisija dirba įvairiomis kryptimis, pvz., stengiasi kuo labiau stiprinti tarptautinį bendradarbiavimą su trečiosiomis šalimis skatindama valstybes prisijungti prie Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo programos, apimančios visas 40 Europos valstybių, taip pat vykdydama techninės pagalbos projektus, kad būtų pasiekti pasauliniai standartai.

Taip pat daug bendradarbiaujame su ICAO. Kovo mėn. pabaigoje Monrealyje dalyvavome ICAO aukšto lygio saugos konferencijoje ir dabar deramės dėl bendradarbiavimo memorandumo, kuriuo bus numatytas tolesnis bendradarbiavimas su ICAO. Jūs esate teisūs; šį reikalą turime tvarkyti pasauliniu mastu, bet turėtume pakankamai įvertinti rezultatus, taikant juodojo sąrašo koncepciją mūsų pasiektus kitose šalyse.

Paminėsiu Indonezijos, apie kurią man buvo pateiktas klausimas, pavyzdį. Indonezija dėjo daug pastangų savo aviacijos sistemai, įskaitant teisės aktus ir institucijų struktūrą, modernizuoti ir taip kartu modernizavo sertifikavimo procedūras ir šioje šalyje įsisteigusių oro linijų bendrovių priežiūrą. Iki šiol ji parodė, kad keturių oro vežėjų – *Garuda*, *Airfast*, *Mandala* ir *Premier* atžvilgiu ji pasiekė nemažos pažangos. Tai pasiekta padedant Komisijai, valstybėms narėms ir pramonės atstovams. Šiam procesui reikia pakankamų išteklių, bet Komisija labai artimai bendradarbiauja su šiomis institucijomis ir šios šalies vežėjais, kad padėtis ir toliau gerėtų. Mūsų koncepcija neabejotinai skatina šalis pakeisti požiūrį į aviacijos saugą ir tai – tik vienas pavyzdys.

Pabaigsiu labai svarbiu iškeltu klausimu – vartotojų informavimo klausimu. Mes reikalaujame, kad kelionių agentai žodžiu ir (arba) raštu informuotų keleivius bilietų rezervavimo metu. Taip pat kelionių agentai dažnai reikalauja, kad keleiviai, sutinkantys keliauti su uždraustu vežėju, atsisakytų teisių vėliau reikalauti kompensacijos, bet mielai atsakysiu į visus klausimus ir raštu, nes matau, kad jau baigiu išnaudoti jūsų malonę, ponias pirmininke.

Pirmininkė. – Diskusijos baigtos.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Ponia pirmininke, norėčiau kalbėti remdamasis Darbo tvarkos taisyklių 173 straipsniu – apie incidentą, kuris čia įvyko prieš kelias minutes, per darbotvarkėje numatytas vienos minutės kalbas. Kai kvietėte kalbėti Hansą-Peterį Martiną, jis iš tikrųjų buvo salėje, jis kaip tik praėjo pro mus. Atsakydamas į humoristinį mūsų klausimą, ar jis pramiegojo savo paties kalbą, H. P. Martin atsistojo tam tikra laikysena, stuktėlėjo padais ir atidavė A. Hitlerio pagarbą.

Ponia pirmininke, tai nepriimtina; taip, remiantis Darbo tvarkos taisyklių 9 straipsniu, šurkščiai pažeidžiami Parlamento papročiai ir todėl prašau jus dėl šio netinkamo ir nepriimtino elgesio paraginti EP narį laikytis tvarkos. Taip pat prašyčiau patikrinti, ar šiuo atveju apie tokį elgesį galima pažymėti protokole. Tai nepriimtina. Net jei tai galbūt buvo humoristinė provokacija, tokie juokai šiame Parlamente netinka.

Pirmininkė. – Labai dėkoju, kad į tai atkreipėte mūsų dėmesį. Mes tai atitinkamai išsiaiškinsime ir matysime, kas nutiko.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), *raštu*. – (PL) Ponia pirmininke, primindamas B. Simpsono pateiktus klausimus norėčiau paprašyti Komisijos paaiškinti, kokių naujų koncepcijų ir planų ji turi siekdama užtikrinti valstybių narių keleivių, skrendančių su oro linijų bendrovėmis, atliekančiomis vidaus skrydžius Europos Sąjungos jurisdikcijai nepriklausančioje oro erdvėje, dažnai pažeidžiančiomis teisės aktus ir taip keliančiomis pavojų keleiviams, saugą. Siūlau Komisijai pasitelkiant vyriausiosios įgaliotinės veiksmus parengti tarptautinį susitarimą šiuo klausimu, kuris būtų mūsų bendro saugumo garantija. Be to, norėčiau, kad juodajame sąraše būtų pateikta tiksli informacija apie oro vežėją, kurioje būtų nurodyti išsamūs statistiniai ir kiti duomenys ir parodyta keleivių patiriama rizika (ir saugos, ir komforto požiūriu).

Artur Zasada (PPE), *raštu*. – (PL) Šiandienos diskusijos neabejotinai itin svarbios orlaiviais Europos Sąjungoje skraidančių keleivių saugai. Džiaugiuosi, kad ES valstybės narės tarptautinio oro susisiekimo principų ir metodų srityje laikosi ICAO standartų. Vis dėlto akivaizdu, kad oro transporto priemonės skraido ne tik Europos Sąjungos oro erdvėje. Todėl kyla klausimas: kaip galime užtikrinti ES piliečių saugą už ES teritorijos

ribų? Mano nuomone, Europos Komisija turėtų skatinti Bendrijai nepriklausančias šalis kartu sukurti ES standartais grindžiamą juodąjį sąrašą arba turėtų atlikti vadovaujantį vaidmenį kuriant pasaulinį juodąjį sąrašą. Be to, norėčiau atkreipti dėmesį į galimą problemą: kai Komisija stebi juodajame sąrašė esantį oro vežėją, ar ji taip pat išsamiai stebi visus vežėjui priklausančius orlaivius? Nes gali būti, kad orlaivį naudos ne juodajame sąrašė esantis oro vežėjas, o, pvz., kita bendrovė kitu pavadinimu, užsakoviesiems skrydžiams nuomojanti konkrečius orlaivius.

18. Aviacijos saugumo rinkliavos (diskusijos)

Pirmininkė. – Kitas klausimas – J. Leichtfriedo pranešimas Transporto ir turizmo komiteto vardu dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl aviacijos saugumo rinkliavų (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, pranešėjas. – (DE) Ponia pirmininke, šiuo metu Europos aviacijos saugumo ir aviacijos saugumo rinkliavų srityje padėtis tokia, kad visi daro, ką nori. Niekas to neatlieka tinkamai. Vis dėlto už tai turėsime sumokėti. Tai tikrai sritis, kur negalime nieko nedaryti, ir šiuo pranešimu siekiama ją pakeisti. Kas konkrečiai šiuo pranešimu bus pakeista ir ką juo siekiama pakeisti?

Norėčiau tik iš anksto pasakyti, kad beveik visais aspektais – norėčiau padėkoti kolegoms – vienbalsiai laikomasi nuostatos, kad pranešimu turėtų būti užtikrinta daugiau skaidrumo. Skaidrumas reiškia, kad oro linijų bendrovės ateityje galės gauti informacijos apie tai, kokias saugumo rinkliavas joms taikys oro uostai, kam jos bus naudojamos, ar jos per didelės, – šiuo metu tai vis dar pasitaiko, – o (tai jau kitas etapas) keleiviai, žinoma, irgi galės suprasti, ko iš jų reikalauja oro linijų bendrovės. Šioje srityje irgi įtariu, kad oro linijų bendrovių skaidrumas kartais ribojamas tyčia, net ir tada, kai jos sako, kad labai stengiasi būti skaidrios.

Vienas šiuo požiūriu labai svarbus aspektas – tai, kad visoje Europoje taikomos įvairios skirtingos saugumo priemonių finansavimo sistemos. Kai kurios valstybės jas finansavo vien iš mokesčių. Kai kuriose moka tik galutinis vartotojas, o kitose taikoma mišri sistema.

Mes ketiname užtikrinti, kad šias sistemas būtų galima išsaugoti. Nenorime nurodinėti jokiai valstybei nare, kaip turėtų būti renkamos saugumo rinkliavos; tik norime užtikrinti, kad tas, kas jas mokės (kad ir kas tai būtų), galiausiai žinotų, ką sumokėjo.

Esama arba bent jau buvo įvairių idėjų apie tai, kokius oro uostus įtraukti, ir mes nusprendėme, kad tai – saugumo klausimas. Kalbama ne apie pajamas ir ne apie pelną; kalbama apie saugumą. Todėl nusprendėme, kad turi būti įtraukti visi komerciniu pagrindu administruojami oro uostai, ir manau, kad šis sprendimas buvo teisingas.

Galiausiai atėjo laikas, kai čia, plenarinėje sesijoje, sutariama gana vieningai, būtent dėl to, kad turėtume rinkliavas saugumo infrastruktūrai, į ES taisykles įtrauktoms saugumo priemonėms, atskirti nuo rinkliavų tobulesnėms saugumo priemonėms, vadinamosioms „griežtesnėms priemonėms“.

Mes sakome, kad viskas, kas patenka į ES sferą, liks nepakitę; kiekviena valstybė narė gali daryti tai, ką mano esant teisinga. Vis dėlto jeigu imamasi griežtesnių saugumo priemonių, tada tos valstybės narės turi jas finansuoti pačios. Be to, taip turėtų būti užtikrinta, kad problema būtų sprendžiama atidžiai, saugumo priemonių nebūtų imamasi nedelsiant, neatsižvelgus į tai, ar jų tikrai reikia, ir būtų apsvarstyta, ką tai reiškia keleiviams ir ką tai reiškia oro linijų bendrovėms bei oro uostams.

Vis dėlto turėtų būti užtikrinta ir tai, kad šiuo požiūriu taikytume principą „saugumas irgi yra valstybės pareiga“. Išpuoliai prieš oro linijų bendroves paprastai orientuoti ne į oro linijų bendroves, bet į valstybes, kuriose šios oro linijų bendrovės įsikūrę, todėl taip pat manome, kad iš esmės saugumas vis tiek yra valstybės pareiga ir atitinkamai turi būti finansuojamas iš valstybinių lėšų.

Trumpai norėčiau šį tą daugiau pasakyti apie pakeitimus, kurių susikaupė neįtikėtinais daug – iš viso trys. Manau, kad jie visi yra labai pateisinami ir labai pagrįsti. Ypač apie du Žaliųjų frakcijos / Europos laisvojo aljanso pakeitimus pasakyčiau, kad juos labai verta paremti, ne todėl, kad prie manęs sėdi E. Lichtenberger, o todėl, kad į juos įtraukti socialinės oro uosto darbuotojų apsaugos reikalavimai. Manau, kad tai labai svarbu, ypač kai oro linijų bendrovės ir oro uostai patiria sunkumų.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Ponia pirmininke, pasiūlymas dėl direktyvos dėl aviacijos saugumo rinkliavų yra dar 2001 m. pradėtų diskusijų rezultatas. Apie tai pradėta diskutuoti pastebėjus, kad po 2001 m.

rugsėjo 11 d. teroristų išpuolių saugumui reikia vis daugiau lėšų, ir sukūrus ES aviacijos saugumo reglamentavimo sistemą.

Savo teisės akto pasiūlymu Komisija ketina sukurti skaidrią ir nediskriminacinę sistemą aviacijos saugumo rinkliavoms Europoje nustatyti. Be to, Komisija mano, kad aviacijos saugumo rinkliavos turėtų būti nustatomos konsultuojantis su oro uosto naudotojais ir turėtų būti susijusios su išlaidomis. Norėčiau pasveikinti J. Leichtfriedą už puikų darbą rengiant šį pranešimą ir padėkoti taip pat prie jo prisidėjusiam Transporto ir turizmo komitetui.

Manau, kad pranešime einama būtent Komisijos ketinamų siekti tikslų kryptimi, ir džiaugiuosi parama, kuri jame šiuo požiūriu teikiama Komisijos pasiūlymui.

Norėčiau tik pabrėžti du konkrečius klausimus, aptariamus pranešime. Pirmiausia, pranešime pristatomas tikrai naujas elementas – svarbus ir kartais labai daug diskusijų keliantis klausimas: kas moka už aviacijos saugumą. Na, Komisijos pasiūlymuose šis klausimas nebuvo sprendžiamas ir tai nebuvo daroma todėl, kad beveik visos valstybės narės primygtinai teigia, kad jos šioje srityje negali prisiimti išpareigojimų, nors ir pripažįsta, kad valstybei turėtų būti leidžiama finansuoti aviacijos saugumą.

Todėl manome, kad pasirinkimo teisę reikėtų palikti kiekvienai valstybei narei ir šį klausimą reikėtų spręsti vadovaujantis subsidiarumo principu.

Atsižvelgdama į tai ir į pranešime išdėstytą tvirtintą poziciją Komisija norėtų pažymėti, kad 32 pakeitimas, kuriuo valstybės narės būtų įpareigojamos finansuoti griežtesnes priemones, sukels intensyvių diskusijų su Taryba dėl šios siūlomos direktyvos. Vis dėlto esu tikras, kad pranešėjas visa tai žinojo ir tikėjosi šios kovos su Taryba.

Antrasis klausimas daugiau aiškinamasis, susijęs su poveikio vertinimu, kurį reikia atlikti prieš imantis bet kokių aviacijos saugumo priemonių pagal pagrindų reglamentą. Tai, žinoma, labai pagrįsta priemonė, bet norėčiau, kad žinotumėte, jog jau turime veikiančių priemonių ir neturėtume užsikrauti per didelės naštos.

Pirmiausia, veikia Patariamoji suinteresuotųjų šalių grupė aviacijos saugumo klausimais, sudaryta iš oro transporto pramonės atstovų ir kitų subjektų, ir ji visapusiškai dalyvauja rengiant bet kokias siūlomas aviacijos saugumo priemones.

Antra, taikant reguliavimo procedūrą su tikrinimu užtikrinama, kad Parlamentas galėtų pasinaudoti veto teise, jeigu manys, kad to reikia.

Labai ačiū už šį puikų pranešimą. Labai tikimės bendradarbiauti su pranešėju ir Parlamentu ir šiuo klausimu eiti į priekį.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Ponia pirmininke, atsiprašau, kad turiu gaišinti šią plenarinę sesiją, bet remdamasis Darbo tvarkos taisyklių 151 straipsniu, jaučiuosi priverstas pateikti asmeninę pastabą. Prieš kelias minutes buvau užsipultas. Tai tipiška, jei gyveni Austrijoje. Ten yra grupė, kuri pagal tarptautinius standartus priskiriama kraštutiniams dešiniams. Jų partijų lyderiai rodo tam tikrus gestus ir apie tai negalvoja. Šie žmonės negali pakęsti pralaimėjimo demokratinuose rinkimuose ir tada atsisako sveikintis rankos paspaudimu ar kaip nors kitaip bendrauti. Jeigu jiems pamoji, jie mato tik vieną dalyką: tai, ką tikrai yra darę patys – atidavę A. Hitlerio pagarbą.

Žinoma, esama problemų, iš kurių tiesiog matyti, kad mano gimtoji šalis, deja, dar nesusitaikė su praeitimi ir kad greitai turėsime reikalų ne su viena kraštutinių dešiniųjų partija, kuriai atstovaujama čia, bet su dviem. Tiesiog norėčiau dar kartą aiškiai pasakyti: mes esame demokratai. Kraštutiniai dešinieji sėdi antai ten. Didžiojuosi priklausydami frakcijai, kuri sugebėjo ryžtingai prisidėti prie to, kad šiame Parlamente nebebūtų kraštutinių dešiniųjų frakcijos ir, tikiuosi, ji niekada nesusidarys. Taigi, atsakymas – reikia daugiau demokratijos, o ne daugiau kraštutinių dešiniųjų politikos, priešiško ir ciniškos paniekos žmonėms. Tie žmonės jau sakė, kad aš turėčiau kreiptis į psichiatrą, nes jiems nepakeliama demokratiškai pralaimėti rinkimus.

Pirmininkė. – Mėlynosios kortelės klausimai dėl asmeninės pastabos pagal Darbo tvarkos taisyklių 151 straipsnį neleidžiami. Todėl jūsų prašymo kalbėti šiuo klausimu patenkinti negaliu.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Tai ankstesniajam kalbėtojui adresuotas mėlynosios kortelės klausimas. Norėčiau pusės minutės klausimui pateikti.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Ponia pirmininke, šis kišimasis, kuris šiaip visiškai priimtinas, trukdo diskusijoms konkrečia tema. Siūlyčiau tokius dalykus įterpti tarp pranešimų.

Pirmininkė. – Labai ačiū. Dabar tęsime diskusijas. Leidau pateikti asmeninį paaiškinimą, nes ankstesniajame pareiškime dėl darbo tvarkos buvo tiesiogiai nurodytas H. P. Martin. Dabar tęsime diskusijas ir joms skirsime visą dėmesį.

Artur Zasada, PPE frakcijos vardu. – (PL) Ponia pirmininke, pirmiausia norėčiau padėkoti pranešėjui J. Leichtfriedui už puikų pranešimą ir už idealų bendradarbiavimą rengiant šį dokumentą.

Turėjome atsakyti į keturis klausimus, bet pirmiausia turėjome išdėstyti uždavinį – apsaugoti oro linijų bendrovių keleivių interesus, ir tai buvo svarbiausia mūsų darbo dalis. Vis dėlto prieš atsakydami į keturis klausimus, kuriuos išsikėlėme, turėjome atsakyti į klausimą apie skaidrumą arba apie tai, kokios grupės galės dalyvauti šioje procedūroje. Buvo svarstoma direktyvos taikymo sritis arba tai, kokiuose oro uostuose direktyvą galima taikyti. Kilo vienas svarbus klausimas – apie finansavimą, kurio Komisija nesugebėjo atsakyti. Vis dėlto kartu su J. Leichtfriedu sugebėjome rasti sprendimą ir už tai jam itin dėkoju. Kalbu apie griežtesnes priemones, kurias turėtų finansuoti valstybės narės.

Kitas klausimas susijęs su nepriklausomos priežiūros institucijos kompetencija nustatyti oro eismo saugumo rinkliavas. Dirbdami parengėme bendrą poziciją, kuri, manau, labai plataus užmojo. Ji šiandien yra iššūkis Tarybai ir Komisijai. Manau, kad mes, būdami orlaivių keleiviai, priešingai negu laivų, automobilių ir traukinių keleiviai, neturėtume būti priversti mokėti už šį saugumą. Tai – gestas Tarybai, kompromisinė pozicija ir šiandien tikiuosi ne mažesnio užmojo Tarybos pozicijos.

Saïd El Khadraoui, S&D frakcijos vardu. – (NL) Ponia pirmininke, ponios ir ponai, Komisijos nary, pirmiausia norėčiau padėkoti pranešėjui už puikų darbą, kai kurie netgi sakytų, fantastišką darbą. Todėl dėkoju jums ir dėkoju tiems, kurie prie jo prisidėjo.

Norėčiau tik priminti, kad finansavimo klausimas ne naujas. Ši byla buvo rengiama jau nuo to laiko, kai priėmėme Europos reglamentą dėl saugumo priemonių taikymo Europos lygmeniu po 2001 m. rugsėjo 11 d. Nuo pat pradžios Europos Parlamentas visada pabrėžė, kad finansavimo klausimas rimtas ir kad jį turime spręsti Europos lygmeniu. Vis dėlto Taryba visada tam trukdė. Po šių diskusijų turėtume paraginti Tarybą laikytis praeityje su mumis sudarytų susitarimų, pirmiausia susitarimo, pagal kurį šiuo klausimu galėtume parengti atskirą pasiūlymą, ir įsipareigoti bendradarbiauti su mumis ieškant sprendimo.

Akivaizdu, kad turime nepamiršti kelių dalykų. Pirmasis ir svarbiausias yra skaidrumas. Šiuo metu mes nenagrinėjame, kas konkrečiai kiekvienoje valstybėje narėje turėtų apmokėti sąskaitą. Vis dėlto vienas dalykas, kurio tikrai *norime* – surengti konsultacijas šiuo klausimu, sudaryti susitarimus ir tada tų susitarimų laikytis. Kitaip tariant, norime, kad iš saugumo rinkliavų gaunamos pajamos tikrai būtų investuojamos atgal į saugumo priemones, o ne, pvz., į kokias nors stovėjimo aikšteles. Tai būtina ir turėtų būti aišku, kad šiuo klausimu neturime nusileisti.

Antras svarbus dalykas – turime saugumo priemones, dėl kurių visi bendrai susitarėme Europos lygmeniu, atskirti nuo kitų papildomų priemonių, kurių individualiai imasi valstybės narės. Dėl pirmojo dalyko tai skaidrumo taisyklės yra aiškos ir turi būti taikomos. Dėl antrojo dalyko, turime aiškiai pasakyti, kad finansinė atsakomybė tenka valstybėms narėms ir kad būtent jos turi apmokėti papildomas saugumo priemones. Saugumo priemonių koordinavimas Europos lygmeniu papildomos naudos duotų ir tuo atveju, jei valstybės narės pačios nuspręstų pradėti taikyti kūno skaitytuvus arba ką nors kita, kad ir kas tai būtų – na, jos taip pat turės prisiimti ir atitinkamus finansinius padarinius.

Gesine Meissner, ALDE frakcijos vardu. – (DE) Ponia pirmininke, pirmiausia norėčiau padėkoti pranešėjui J. Leichtfriedui, taip pat J. Hennis-Plasschaert vardu. Ji šiandien negali atvykti. Ji viską tvarkė kartu su jumis ir taip pat buvo visiškai patenkinta.

Taip pat galime pasakyti, kad dar vienas dalykas, rodantis, koks geras pranešimas – komitete balsuota beveik vienbalsiai. Kaip ir ką tik iškeltas klausimas, į kurį atsakoma žodžiu, tai yra ir vartotojų apsaugos, ir aviacijos saugumo klausimas. Norime, kad saugumas būtų užtikrintas; tačiau taip pat norime, kad vartotojai žinotų, kiek ir už ką jie moka. Jau buvo pažymėta, kad įvairių valstybių narių sistemos labai skiriasi ir apskritai to nenorime keisti. Nenorime nieko primesti. Nepaisant to, norime, kad išlaidų sąmatos būtų sudaromos skaidriai, o dalis, kurią turi sumokėti vartotojas, irgi būtų skaidri. Dabar tai ne visuomet numatyta. T. y. norime žinoti, kokia bilieto kainos dalis – dabar saugumui tenka tik bilieto kainos dalis – yra tikrai susijusi su saugumu. Tada taip pat norime garantijos, kad tai, kas sumokama už saugumą, iš tikrųjų ir būtų

panaudojama saugumui gerinti ir kad iš to niekas nesipelnytų. Manau, kad mūsų požiūris šia tema yra visiškai logiškas.

Taip pat susidaro kritinė takoskyra tarp to, ko nori Parlamentas, ir to, kas, valstybių narių nuomone, yra gerai, ir tai yra klausimas, kas mokės už įgyvendintas papildomas saugumo priemones, griežtesnes, negu tos, kurias Europoje norime užtikrinti keleiviams. Tai, kaip jau tikrai sakėme, turėtų padaryti valstybės narės. Tai nacionalinio saugumo klausimas, kuriuo turi būti tvirtai suinteresuotos ir nacionalinės valstybės. Žinoma, valstybės nenori už tai mokėti. Kaip jau pažymėta, svarstydami klausimą, ar norime kuno skaitytuvų, ar ne, neabejotinai taip pat turėsime apsvarstyti, ar norime, kad jie būtų naudojami visoje Europoje, ir kas galiausiai už juos mokės. Žinoma, taip pat turėsime kelti klausimą, ar jais tikrai užtikrinama daugiau saugumo.

Taigi, tokios aviacijos saugumo rinkliavos turi būti administruojamos skaidriai.

(Pirmininkė nutraukė kalbėtoją)

Anna Rosbach, EFD frakcijos vardu. – (DA) Ponia pirmininke, kadaise oro uostas buvo vieta, kur nusipirkdavai bilietą, užregistruodavai bagažą, parodydavai pasą ir pakildavai arba nusileisdavai. Šiandien oro uostai panašesni į miestelius, kuriuose teikiamos įvairiausios paslaugos, tačiau dėl saugumo priemonių jie tapo panašūs į tvirtovę *Fort Knox*, ir einama tik viena kryptimi: saugumo priemonių vis daugėja.

Žinoma, kadaise lėktuvai krito, deja, jie krinta ir dabar. Todėl svarbu, kad tos pačios taisyklės būtų taikomos ir ES, ir už jos ribų. Šioje srityje ES per maža, kad būtų izoliuota sala. Tai sritis, kur matome, kaip naudinga tas pačias taisykles, tas pačias skaidrias taisykles taikyti kiekvienos šalies orlaiviams. Tai taikytina ir rinkliavoms. Visi – ir keleiviai, ir oro linijų bendrovės – turi aiškiai žinoti, už ką mokama iš aviacijos saugumo rinkliavų. Niekas neturėtų pasiklysti neaiškių rinkliavų ir mokesčių džunglėse. Keleiviai turi tiksliai žinoti, ką apima rinkliava, ir neturėtų mokėti specialių nacionalinių rinkliavų ar papildomai mokėti oro linijų bendrovėms. Aš visiškai pritariu Transporto ir turizmo komiteto pranešimui ...

(Pirmininkė nutraukė kalbėtoją)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Ponia pirmininke, Komisijos nary, pirmiausia norėčiau padėkoti pranešėjui ir kitoms frakcijoms už jų darbą. Transporto ir turizmo komitete vyko įdomios diskusijos. Vis dėlto manau, kad su Taryba jau pasiekėme daug kompromisų – šioje srityje, kaip ir anksčiau, ji į kompromisus leidosi labai nenoriai. Visos diskusijos prasideda, kai pradedame kalbėti apie įgyvendinimą. Čia mes, kaip Parlamentas, turėtume tikėtis ir Komisijos paramos – paramos idėjai, kad saugumo rinkliavos būtų taikomos visiems oro uostams. Neturėtume kartoti to, ką jau padarėme kitose srityse – ar tai būtų antžeminis aptarnavimas, ar aviacijos rinkliavos – t. y. leisti taikyti išimtis, turinčias poveikį dviems ar penkiems milijonams keleivių.

Antras dalykas, ir tai man, žinoma, dar svarbiau – užtikrinti skaidrumą keleiviams: kas kiek ir už ką moka – tai neabejotinai oro uostų ir oro linijų bendrovių pareiga. Tai mano nuomone, gana svarbus aspektas.

Dabar pereisiu prie trečio dalyko, apmokėjimo – tai sritis, kur, žinoma, visada bus nuomonių skirtumų. Finansavimo klausimu aš asmeniškai manau, kad už visuomenės saugumą turėtų būti mokama iš valstybinių lėšų. Mes jau darome kompromisų palikdami tam tikrus dalykus vadinamajam subsidiarumui. Čia, šiame Parlamente, kartu su Komisija visada taikomas veiksmingas triukas: jeigu nesusitariate su Taryba, tada visa tai tiesiog pavadinate subsidiarumo klausimu. Asmeniškai aš tuo nelabai patenkintas, bet tiek jau to. Todėl manau, kad turėtume bent jau neatsisakyti to, ką čia kalbėjome, t. y. kad už specialias priemones, griežtesnes priemones, tikrai turi būti mokama valstybinėmis lėšomis. Saugumo rinkliavos ir pats saugumas apskritai per pastaruosius keletą metų labai padidėjo. Todėl ši byla turi ir ekonominį aspektą. Dabar kalbame apie maždaug 30 proc. išlaidų. Jeigu kalbame apie saugumą ir apie tai, kas už jį moka, rytoj irgi turėsime ekonominį aspektą. Todėl šie trys aspektai man itin svarbūs. Tikiuosi, kad bent jau esant dabartiniais reikalavimams su Taryba ir Komisija gausime teigiamą rezultatą.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Pateikti teisės aktai yra skaidri, nediskriminacinė aviacijos saugumo rinkliavų nustatymo sistema, kurioje įmanoma apeliacijos teisė. Už oro uostų saugumą atsako valstybės narės.

Vis dėlto už saugumo priemones per bilieto kainą galiausiai sumoka keleiviai. Būtent todėl keleiviai turi teisę, kad jiems būtų atskirai pasakyta, kokia galutinės bilieto kainos dalis tenka saugumui.

Direktyva dėl aviacijos saugumo rinkliavų turėtų būti suderinta su Direktyva dėl oro uosto mokesčių. Parlamentas ne kartą prašė, kad šioje direktyvoje nurodytos aviacijos saugumo rinkliavos būtų naudojamos

tik aviacijos saugumo priemonėms įgyvendinti. Parlamentas taip pat prašė skaidrumo ir kad saugumo mokesčiai ir rinkliavos būtų susieti su siekiamais tikslais.

Be to, valstybės narės gali taikyti griežtesnes saugumo priemones, tačiau jų išlaidas visiškai padengs pačios valstybės narės. Nepaisant to, šiomis saugumo priemonėmis oro uostuose neturėtų būti trukdomas sklandus keleivių srautas. Deja, ypač čia, Briuselyje, susiduriame su bekraštemis eilėmis, kuriose keleiviai stovi, kad galėtų išskristi.

Taip pat norėčiau paminėti draudimą į lėktuvą nešti skysčius. Tai reiškia, kad įvairūs daiktai gali būti konfiskuojami. Deja, pvz., Briuselio oro uoste vykdoma ilga procedūra, per kurią taikomi ir papildomi mokesčiai, ir konfiskuojami daiktai. Deja, šioje procedūroje nenumatyta galimybė daiktą atgauti vėliau adresato adresu.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Nustačius saugumo rinkliavas aviacijos rinkai atsirado naujų finansinių išlaidų, kurias oro uostų operatoriai ir oro linijų bendrovės nedelsdami sumaniai perkels keleiviams.

Todėl būtų teisinga išnagrinėti priemones, kuriomis būtų galima apsaugoti keleivius, kad fiktyvių sumų, kurių, kaip saugumo rinkliavų, funkcija nenurodyta, nebūtų galima neskaidriai pridėti prie kainos kaip gerai paslėptų dedamųjų, siekiant gudriems aviacijos sektoriaus verslininkams uždirbti nepagrįstą pelną. Šių rinkliavų dydis turėtų atitikti tik užtikrinant keleivių saugą patiriamas išlaidas, kurių paskirtis įrodyta.

Todėl mūsų pareiga, Komisijos nary – apibrėžti aiškas ir skaidrias taisykles, kuriomis būtų panaikinta dabartinė anarchija šiame sektoriuje ir ateityje operatoriams nebūtų leidžiama pasinaudojant privalomomis keleivių apsaugos priemonėmis gauti nepagrįstą pelną.

Reikia apibrėžti taisykles, o ne kurti daugiau institucijų, apsunkinsiančių keleivių, oro linijų operatorių ir mokesčių mokėtojų padėtį dar didesnėmis papildomomis išlaidomis.

Komisijos nary, jeigu norime padėti Europai tapti konkurencija, turime pamiršti naujų institucijų steigimą. Institucijos nekuria papildomos vertės, galinčios pakelti mūsų piliečių gyvenimo lygį. Dėkoju už dėmesį.

Pirmininkė. – Čia kilo techninė problema, todėl kalba truko šiek tiek ilgiau nei minutę. Vis dėlto laikrodis dabar vėl veikia ir, tikėkimės, viskas dabar vyks pagal nustatytą tvarkaraštį.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Ponia pirmininke, Komisijos nary, Europos oro erdvėje sklandančio ugnikalnio pelenų debesies poveikis, kuris, kaip gerai žinome, privertė atšaukti tūkstančius skrydžių, yra geras pavyzdys, kodėl aviacijos saugumas svarbus. Jau dabar daug ginčijamasi, kas turėtų padengti viso to išlaidas, kitaip tariant, kas turėtų sumokėti už stichinę nelaimę, ir kiek pagrįsti apribojimai. Kol transporto ministrai suka galvas, ką šiuo klausimu daryti, mes turime nuspręsti, kurias išlaidas, susijusias su vis griežtesniais apsaugos nuo teroristų teisės aktais, galima perkelti keleiviams. Galiausiai juk piliečiams taip paprastai negalima perkelti išlaidų, kuriomis finansuojama valstybei tenkanti funkcija – palaikyti visuomenės saugą. Tik jeigu pačios šalys turės imtis finansinės atsakomybės už nustatytas griežtas saugumo priemones, galėsime užtikrinti, kad beprotiškai nedaugėtų kūno skaitytuvų ir kitų gana absurdiškų saugumo priemonių.

Mes vis dar vargstame su SWIFT susitarimu, o JAV, prisidengdamos kova su terorizmu, su Europos Komisija ir įvairiomis aviacijos organizacijomis sudaro susitarimus, pagal kuriuos keičiamasi keleivių duomenimis. Be to, tai, kad trūksta oro eismo dispečerių ir didėjantis jų darbo krūvis gali turėti pražūtingų padarinių aviacijos saugai, diskusijose nuėjo į antrą planą. Nuo dešimtųjų dešimtmetį vykusio liberalizavimo ir bendros Europos oro erdvės vizijos pradžios daugiausia atsižvelgiama į išlaidas ir ne taip daug į saugumą. Aišku tai, kad pelenų debesis tik privertė atidėti paskelbtą pilotų streiką. Taigi, į šiuos dalykus galima žvelgti ironiškai: tikėkimės, iš vienos chaotiškos aviacijos padėties nepateksime į kitą.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Ponia pirmininke, aš irgi norėčiau pasveikinti mūsų pranešėją J. Leichtfriedą už jo tekstą ir jo bendradarbiavimo šiuo klausimu dvasią, itin remiu jo pasiūlymus dėl aviacijos saugumo finansavimo, nes čia kalbame apie aviacijos saugumą, ne aviacijos saugą.

Mūsų komitetas jau daugelį metų kovoja siekdamas užsitikrinti visuotinį pritarimą principui, kad griežčiausias saugumo priemonės turėtų finansuoti valstybės narės, ir šiuo klausimu aš visiškai pritariu pranešėjui. Beje, saugumas susijęs ne vien su keliautojais, bet ir su visais piliečiais, ir valstybės privalo imtis kovos su terorizmu priemonių.

Todėl nepagrįsta reikalauti, kad saugumo priemonių oro uostuose ir lėktuvuose išlaidas apmokėtų vien tik orlaivių keleiviai, tuo labiau, kad tokiose transporto priemonėse kaip traukiniai ir laivai vykdomas saugumo

priemonės visiškai arba iš dalies atitinkamai finansuoja valstybės. Todėl manau, kad turime pasipriešinti Tarybai ir iš paskutiniųjų ginti Transporto ir turizmo komiteto patvirtinto pranešimo 32 pakeitimą.

Norėčiau greitai iškelti dar vieną klausimą. Nors remiu pažangą, kuri šiuo tekstu bus padaryta nediskriminavimo ir skaidrumo srityje, nemanau, kad šios direktyvos tikslas – įgyvendinti vieną bendrą, identišką saugumo rinkliavų sistemą Europoje.

Laikydamosi bendrų taisyklių, valstybės narės turi turėti teisę išsaugoti dabartines savo vidaus rinkliavų taikymo sistemas. Taigi, Ispanijoje, Italijoje, Prancūzijoje ar panašiose valstybėse rinkliavas tvirtina parlamentas ir šiais atvejais jis yra už skundų tyrimą atsakinga institucija, turinti atlikti nepriklausomos priežiūros institucijos funkcijas. Tai yra 40 pakeitimo, kurį, tikiuosi, daugelis jūsų paremsite, kai dėl jo balsuosime, tema.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Ponia pirmininke, nepaisant dėl bendro Europos dangaus nebuvimo ir – o tai dar svarbiau – dėl vienos bendros institucijos bendrajam dangui kontroliuoti ir valdyti nebuvimo kylančių sunkumų, kurie šią savaitę tapo nenumaldomai akivaizdūs, mes žingsnis po žingsnio artėjame prie užsibrėžto tikslo ir šis tekstas turėtų būti dar viena priemonė, padėsianti mums eiti šiuo keliu.

Žinau, koks atkaklus pranešėjas J. Leichtfried, kurį sveikinu atlikus darbą ir parodžius ypatingą jautrumą oro transportui ir socialiniams klausimams. Vis dėlto šiuo atveju manau, kad mes šiek tiek įklimpome į naivumą ir maksimalizmą ir kad siekdami tobulybės rizikuojame, kad nepasieksime geriausių rezultatų.

Nors visiškai pritariu, kad reikia sukurti bendrą sistemą, įskaitant nepriklausomą priežiūros įstaigą, galinčią parengti sąžiningus ir skaidrius su rinkliavomis susijusius įgaliojimus, ir kad reikia atsižvelgti į ekologinius ir socialinius kriterijus, keleivių apsaugą ir t. t., vis tiek manau, kad trūksta kai kurių aspektų, ir norėčiau, kad Komisija juos paaiškintų. Pvz., pažymiu tai, ką tik pasakė C. De Veyrac: Aš nematau aiškaus pritarimo sistemai, kurioje nacionalinis parlamentas balsuotų dėl rinkliavų parlamentiniu sutarimu, nes juk jis – ta įstaiga, kuri turi jas taikyti. Aš sunkiai suprantu – ir norėčiau, kad Komisija tai paaiškintų – kokia šio teksto perspektyva žinant nuomonių skirtumus su Taryba ir, mano nuomone, dar svarbiau, žinant šio teksto ir bendrosios direktyvos dėl oro uostų mokesčių atitiktį arba jos nebuvimą.

Kadangi iš esmės neaišku ir nesutariama, kas už šį saugumą, kuris, pripažįstu, yra visuomenės saugumas, mokės, manau, kad turime aiškiai pasakyti: kai kalbame apie tai, kad mokės valstybės narės, tai juk reiškia, kad mokės visa visuomenė. Kai kalbame apie valstybes nares, tai skamba kaip abstraktus subjektas, bet taip nėra: tai – ir kiekvienas iš mūsų, keliaujančių piliečių. Todėl bijau, kad galiausiai matysime labai mažai pažangos.

Todėl norėčiau, kad Komisija pateiktų nuomonę, kokia, jos manymu, šio teksto ateitis.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Tiesa, kad oro transportas yra saugiausia transporto rūšis. Vis dėlto pasaulinių padarinių turėję aviacijos incidentai, pvz., incidentas, įvykęs prieš dešimt dienų, arba ugnikalnio išsiveržimo sukeltas chaosas, verčia mus spręsti visą aviacijos sektoriaus saugos ir saugumo grandinės – oro uostų, oro linijų bendrovių, oro eismo valdymo dispečerinių, orlaivių, įgulų ir keleivių – klausimą. Visi šie elementai turi būti itin artimai susiję, o bendravimas turi būti atviras.

Savo pačių kelione ir patogumu besirūpinantys keleiviai nesupras saugumo priemonių, kad ir kokios menkos ar griežtos jos būtų, poreikio ir netgi neįvertins savo patiriamų išlaidų, jeigu nežinos tokių dramatiškų ar tragiškų įvykių, kaip 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykiai, reikšmės. Teroristų grėsmė, pilotų klaida, techniniai defektai, piloto ir oro eismo valdymo dispečerio nesusipratimas, nenumatytos atmosferos sąlygos – visa tai yra veiksniai, kurie turi būti prognozuojami ir turi būti imamasi griežtų priemonių, kad teisės aktai būtų taikomi ir pagal jų tikslą, ir pagal formuluotes.

Sutinku, kad jau minėtais atvejais turi būti patvirtintos išimtinės priemonės. Vis dėlto šios priemonės turi būti skaidrios. Keleiviai turi teisę į saugią kelionę ir turi ją gauti, lygiai taip jie turi teisę žinoti tiesą. Deja, būtent bendravimas ir skaidrumas yra tie aviacijos saugumo sektoriaus bruožai, kuriuos reikia skubiai tobulinti. Tai – oro uostų ir oro linijų bendrovių uždavinys, jos turi tapti atviresnės ir skaidresnės. Nepaisant to, keleiviai turi suvokti, kad oro uostuose ir orlaiviuose taikomos saugumo priemonės, kad ir kokios griežtos jos būtų, galiausiai yra jiems naudingos ir taikomos tik jų pačių labui.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Ponia pirmininke, Komisijos nary, ponios ir ponai, pirmiausia norėčiau padėkoti J. Leichtfriedui už puikų pranešimą, kuriame pateikti geri, perspektyvūs pasiūlymai.

Apie ką pagaliau čia kalbame? Kalbame apie didesnę skaidrumą, vartotojų apsaugą, saugumą ir koordinavimą, kokybės kontrolę. Nepaisant to, patarčiau nekurti naujos institucijos šiems klausimams spręsti. Teigiamai vertinu pranešime nurodytą subsidiarumą ir jis tikrai turėtų būti išsaugotas. Man taip pat labai svarbu, kad būtų aiškiai atskirti mokesčiai ir rinkliavos, o visos vyriausybės funkcijos – ar tai būtų pirštų atspaudų ėmimas ir fotografavimas, ar policijos funkcijos, kova su terorizmu ar kas nors panašaus – turi būti finansuojamos iš mokesčių sistemos pajamų, o ne iš vartotojų rinkliavų. Jeigu konkrečios valstybės gyvybiškai suinteresuotos imtis griežtesnių saugumo priemonių, tada manau, kad šioje srityje jos privalo ir padengti išlaidas. Kas užsako vyriausybės saugumo priemones, už jas ir moka. Manau, kad techninio ar asmeninio saugumo atveju yra kitaip – tada išlaidas tikrai galima perkelti keleiviams, jeigu aiškiai nurodomas jų tikslas.

Vis dėlto verta pažymėti, kad Komisijos mums pateiktame poveikio vertinime kalbama apie šių priemonių finansavimo sumą, sudarančią maždaug 0,1 proc. bendros bilieto kainos. Todėl per daug užsigriebti neturėtume.

Manau, kad rengiame tvarų kompromisą, įskaitant kompromisą su Vokietijos Federacine Respublika, kuri subsidiarumo srityje yra padariusi nemažų išlygų. Tikėčiausi, kad galutinis rezultatas bus labai artimas mūsų pasiūlymui.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Aš visiškai pritariu šiam pasiūlymui, nes juo labai pagerinamas tarifų skaidrumas ir saugumo rinkliavų visiems oro transportu besinaudojantiems Europos vartotojams apskaičiavimas, tačiau esu labai nustebusi, kad šioje svarbioje srityje nesiūloma daugiau derinimo. Nerimauju, kad dėl tam tikrų oro uostų dominuojančios padėties keleiviai mokės per dideles saugumo rinkliavas, neturėsiančias jokio tiesioginio poveikio registruojantis į skrydį taikomų saugumo priemonių lygiui, greičiui ar kokybei.

Praėjus dvejim metams nuo šios direktyvos įsigaliojimo parengtoje vertinimo ataskaitoje Komisija turėjo parodyti daug daugiau drąsos ir pateikti visoje ES vienodą, privalomą saugumo rinkliavų apskaičiavimo metodą.

Visiškai pritariu reikalavimui griežtesnes priemones, pvz., kūno skaitytuvus, finansuoti valstybės, o ne keleivių lėšomis, tuo labiau, kai vis dar tęsiama diskusija, ar jų reikia ir kokią riziką jie kelia sveikatai. Galiausiai (bet tai nemažiau svarbu) nerimauju dėl to, kaip aiškinamos nuostatos, kuriose kalbama apie saugumo priemonių, įgyvendinamų ne oro uostų, bet tiesiogiai oro linijų bendrovių, išlaidas, nes šias lėšas, priešingai, galima imti iš keleivių ir, mano nuomone, tai reiškia, kad gali kilti rizika, jog bus imamos per didelės rinkliavos.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Ponia pirmininke, J. Leichtfried teigus. Papildomo saugumo išlaidas galiausiai turėtų padengti valstybės narės. Galiausiai juk keleiviai ir kiekvienas pilietis jau dabar moka valstybėms narėms už savo saugumą apskritai.

Valstybė negali tiesiog pasakyti piliečiams: „jūs gausite tiksliai tai, už ką mokate“. Jos pareigos yra platesnės, nes valstybė nėra vien tik eilinė paslaugų teikėja, motyvuojama vien pelno. Primenu jums šią paprastą tiesą, nes nepaisant šio principo keleiviai, o ne jų valstybės galiausiai sumoka papildomo aviacijos saugumo išlaidas, kaip teisingai pažymi pranešėjas.

Be to, dažnai papildomas saugumo priemones, už kurias keleiviai moka papildomas rinkliavas, užtikrina netgi ne valstybė, o subrangos pagrindu dirbančios privačios bendrovės, dažnai nepaisydamos keleivių ir jų teisių ir teisindamosi bendru saugumo klausimų slaptumu. Tai paprasčiausiai turi baigtis.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Ponia pirmininke, kadangi aviacijos saugumo rinkliavos ES reglamentuojamos labai skirtingai, manau, kad šioje srityje svarbu taikyti objektyvią priemonę. Būtų labai tikslinga vertinimą atlikti pagal keleivių skaičių ir didžiausią leistiną kilimo masę. Vis dėlto svarbu, kad būtų aiškiai susieta taikoma saugumo rinkliava ir realiai teikiamos paslaugos. Svarbu apibrėžti patį aviacijos saugumą ir turime tiksliai žinoti, už ką mokame. Tikslus būdas, kaip bus apskaičiuojamos saugumo rinkliavos, turi būti suprantamas. Turi būti atvirai teikiama informacija apie rinkliavų dydį ir jų sudėtį. Čia būtinas skaidrumas. O norint tai užtikrinti reikia nepriklausomų reguliavimo institucijų, kurios galėtų greitai ir veiksmingai kompensuoti bet kokią konkurencijos iškraipymą.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Ponia pirmininke, šios diskusijos apie aviacijos saugumą žavingos ir rodo, kad visi šioje srityje turime nuosavos patirties.

Mano atveju buvo taip: aš praradau visą sūrį, kurį norėjau atsivežti, nes jis buvo rūgštus! Pamaniau, kad tai per griežta, bet vis tiek manau, kad mes sistemą patobulinome. Komisijos pasiūlymas yra dar vienas žingsnis

pirmyn, nes kur saugumas, ten ir rinkliavos, o pirmoji taisyklė – skaidrumas. Ir pranešimas, ir Komisijos pasiūlymas vienas kitą sustiprina.

O dėl to, kas turėtų rinkti rinkliavas, manau, kad subsidiarumas vis tiek yra geriausias būdas, nes galiausiai juk moka ne valstybės narės, o piliečiai. Vienintelis klausimas – ar tai turėtų būti visi mokesčių mokėtojai, ar tik tie, kurie yra keleiviai.

Atsakyti į šį klausimą nėra paprasta, bet manau, kad mūsų pasiūlymo subsidiarumo aspektas atitinka šių dienų aviacijos saugumo tvarką.

Parlamentas žengia dar vieną žingsnį – vertina visą aviacijos saugumo sektorių. Pamatysime, koks bus šių diskusijų rezultatas. Manau, kad Komisija pateikė labai padorų pasiūlymą, džiaugiuosi, kad Parlamentas jį plačiai priėmė ir, kaip dažniausiai būna, numatė šiek tiek daugiau, negu numatyta Komisijos pasiūlyme. Manau, kad pasiūlymo laikas ir taikymo sritis yra teisingi.

Jörg Leichtfried, pranešėjas. – (DE) Ponia pirmininke, po tiek daug pagyrų esu šiek tiek sutrikęs, tad kalbėsiu trumpai. Pasinaudodamas proga vis tiek norėčiau padėkoti daug kartu dirbusiems pranešėjams ir šešėliniams pranešėjams: A. Zasada, J. Hennis-Plasschaert, E. Lichtenberger ir J. Kohlíčekui. Mes jau beveik metus daug dirbome šiuo klausimu. Būtent taip aš suvokių Europos politiką, o ne kaip ginčų forumą spektakliui surengti, kaip galbūt daro kiti kolegos nariai.

Antra, norėčiau paminėti Tarybą ir į juos apeliuoti. Transporto ir turizmo komitetas, beje, yra labai draugiškas komitetas, komitetas, kuris dirba ir diskutuoja dalykiškai, ir vadovaudamiesi šia dvasia mes dėl šio teisės akto labai stengėmės prisitaikyti prie Tarybos. Nuo pat pradžių buvome labai linkę į kompromisus. Vis dėlto norėčiau išpėti Tarybą neprisidaryti vargo. Jeigu esi pasirengęs kompromisams, tada tikiesi kompromisų iš iš oponentų ar partnerių.

Jeigu Taryba dabar visiškai nenorės nusileisti Europos Parlamentui, tada pasikeis ir šio komiteto požiūris. Tai – ne vien mano nuomonė. Jau girdėjau kai kuriuos kolegas sakant, kad jeigu Taryba nenorės su mumis eiti į kompromisus, tada visiškai kitaip aptarsime ir kūno skaitytuvus ir galbūt visiškai nenorėsime nusileisti Tarybai. Tai visiškai nenaudinga visam šiam reikalui ir tai jokių būdu neturi nutikti. Todėl prašau Tarybos ir valstybių narių šiuo klausimu judėti į priekį. Dabar turime Lisabonos sutartį. Ir Taryba, ir valstybės narės turi toliau spręsti šį klausimą, priešingu atveju galime dar kartą išgirsti: *Come on, let's SWIFT again!* (liet. Nagi, grįžkime prie SWIFT!)

Pirmininkė. – Diskusijos baigtos.

Balsavimas vyks per kitą plenarinį posėdį Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Nessa Childers (S&D), raštu. – J. Leichtfriedą reikėtų pagirti už išsamų ir įtikinamą pranešimą, kuriame veiksmingai išspręsti daugelis Komisijos dokumente neišspręstų klausimų. Vis dėlto tebėra neišspręstų klausimų ir šie klausimai, kai dabar Europos oro erdvė uždaryta ilgesniam laikui, turėtų būti vertinami naujomis aplinkybėmis. Kai jau lemta, kad dėl ugnikalnio pelenų debesies aviacijos pramonė praras daugiau kaip 1 mlrd. EUR, ES turi veikti greitai ir ryžtingai, kad palengvintų šį aviacijos pramonei tenkantį finansinį smūgį. Nors Komisijos narį J. Almunią reikia pasveikinti už jo palankias pastabas dėl šių dienų krizės, mes, EP nariai, turime galimybę šiuo pranešimu padėti pramonės šakai, kuri ką tik parklupdyta – trečią kartą per praėjusius dešimt metų. Šis Parlamentas ir mūsų kolegos Europos Vadovų Taryboje ir Komisijoje turėtų pradėti svarstyti valstybinį finansavimą, kuriuo būtų padengtos siūlomo saugumo išlaidos, ypač jeigu nebus peržengtas mažo keleivių skaičiaus slenkstis. Nors šios priemonės prieš praėjusią savaitę įvykusį ugnikalnio išsiveržimą nebuvo populiarios, dabar susidarė aplinkybės, kai bet kokia praleista galimybė suteikti pagalbą aviacijos pramonei gali pasirodyti pražūtinga.

Debora Serracchiani (S&D), raštu. – (IT) Ponia pirmininke, ponios ir ponai, norėčiau padėkoti J. Leichtfriedui už puikų darbą rengiant pranešimą dėl aviacijos saugumo rinkliavų, kuriame, be daugelio įvairių aspektų, atsižvelgiama į vieną svarbų dalyką: vartotojų apsaugą ir keleivių teises.

Turi būti nustatytos aiškios ir skaidrios taisyklės, nes jeigu oro linijų bendrovės ims iš keleivių papildomas rinkliavas už saugumo priemones, ši informacija, mano nuomone, turėtų būti prieinama, kad nebūtų taip, jog keleiviai nebeturės pinigų.

Manau, jog, be abejo, teisinga tai, kad konsultacijose turėtų dalyvauti vartotojų apsaugos organizacijos, taip galėdamos atidžiau susipažinti su saugumo priemonių kainodara, kurią jos tada galės patikrinti įvertindamos bilieto kainą. Tik taip bus galima užtikrinti didesnę skaidrumą ir geriau informuoti keleivius.

19. Bendrijos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairės (nauja redakcija) (diskusijos)

Pirmininkė. – Kitas klausimas – B. Simpsono pranešimas Transporto ir turizmo komiteto vardu dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo dėl Bendrijos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (naujos redakcijos) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Kadangi B. Simpson dalyvauti negali, jo vardu kalbės S. El Khadraoui.

Saïd El Khadraoui, pranešėjo vardu. – Ponia pirmininke, Transporto ir turizmo komiteto pirmininkas B. Simpson negali prie mūsų šiandien prisijungti, todėl paprašė manęs perskaityti jo pareiškimą.

Bendrijos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros gairių naująją redakciją siekiama sujungti per keletą metų priimtus skirtingus gairių pakeitimus ir įtraukti pakeitimus, susijusius su ES išsiplėtimu iki 27 valstybių narių.

Kalbant apie pranešimo rengimo aplinkybes, reikėtų pasakyti, kad gairėse numatoma transeuropinio transporto tinklo plėtra. Tikslas – iki 2020 m. laipsniškai sukurti tinklą, apimančią visos Europos Sąjungos sausumos, jūros ir oro transporto infrastruktūros tinklus.

Grįžtant prie pranešimo, reikėtų pasakyti, kad tai teisės akto teksto kodifikavimas, bet kadangi Komisija šiek tiek pakeitė priedą, ji buvo priversta tai padaryti taikydama naujos redakcijos procedūrą. Priedas pakeistas siekiant ištaisyti pirmines klaidas, kurios buvo padarytos, kai 2004 m. 10 naujų valstybių narių įstojo į ES. Pakeitimai nesusiję su žemėlapių atnaujinimu arba esminiais pakeitimais.

Du pakeitimai, kuriuos pranešėjas įtraukė į pranešimą, apima nežymius konstatuojamosios dalies pakeitimus ir kai kuriuos techninius žemėlapių pataisymus. Jie atitinka Tarybos pakeitimus ir gairių pataisą.

Vadovaujantis Komisijos rekomendacijomis, Taryba ir pranešėjas B. Simpson, palaikomas Transporto ir turizmo komiteto, nusprendė iš esmės nekeisti gairių. Tačiau pranešėjui žinoma, kad Žaliųjų frakcija pateikė savo pakeitimus, siekdama linijos, jungiančios Miuncheno miestą ir Miuncheno oro uostą, atnaujinimo, tačiau pranešėjas norėtų dar kartą pabrėžti, kad pakeitimai, apie kuriuos kalbama pranešime, susiję su teksto pataisymu, o ne su jo persvarstymu ir papildymu.

Naujos redakcijos tikslas – sutvarkyti tekstą prieš tikrąją gairių peržiūrą, kuri numatoma 2011 m. pradžioje. Svarbu užtikrinti rengiamų gairių aiškumą, kuris leistų kitais metais atlikti esminius pakeitimus. Visi laukiame tikrosios gairių peržiūros ir galimybės toliau plėsti TEN-T tinklą, tačiau tam turime tinkamai parengti turimus teisės aktus, o būtent tai čia ir padarėme.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Ponia pirmininke, esu labai dėkingas kalbėtojui ir pranešėjui. Būtent to ir siekėme, todėl šiuo atveju neturiu ką pridurti, nes manau, kad tai tiksliai apibūdina diskusijos klausimą.

Daugiausia kalbėsiu apie šios priemonės peržiūrą ir esamą padėtį, nes svarbu matyti vykstantį procesą. Remdamasi 2009 m. balandžio mėnesio žaliaja knyga, Komisija pradėjo viešas konsultacijas, kurių metu surinkta daugiau nei 300 atsakymų, ir sudarė šešias ekspertų grupes, padedančias apdoroti konsultacijų dėl naujo politikos pasiūlymo rezultatus.

Netrukus kolegijai bus pateiktas pasiūlymas – dokumentas, kuriame bendrais bruožais nusakoma naujojo transeuropinio transporto tinklo įkūrimo metodika. Manome, kad jis gali būti pateiktas kolegijai gegužės 5 d.

Vėliau ši metodika neabejotinai bus pateikta Parlamentui ir Tarybai. Po to Komisija ims rengti pasiūlymus dėl naujojo TEN-T ir jo finansavimo.

Taigi, tikimės, kad kolegija galės šį pasiūlymą priimti pirmajame 2011 m. pusmetyje. Esu labai dėkingas Parlamentui už supratimą, kad reikia nedidelių pakeitimų, ir ateinančiais mėnesiais laikiu plataus masto ir karštų diskusijų dėl naujų transeuropinio transporto tinklo pagrindinių principų.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, *PPE frakcijos vardu*. – (IT) Ponia pirmininke, Komisijos nary, ponios ir ponai, norėčiau padėkoti tiems Parlamento nariams, kurie, remiantis pranešėjo ir šešėlinių pranešėjų pateikta informacija, sudarė sąlygas šiuo klausimu greitai užbaigti parlamento procesą. Jie susilaukė ir nepateikė pakeitimų, kurie, nors ir priimtini dėl turinio, trukdytų priimti šį kodifikavimo tekstą.

Dabar galime suteikti Komisijai pagrindą sudaryti ateinančio dešimtmečio TEN-T programą. Dėdami ypatingas pastangas sutrumpinti terminus nuo tada, kai pranešėjai ėmėsi šio klausimo, jie sudarė susitarimą neteikti pakeitimų, kurie nebuvo suderinti su Taryba. Transporto ir turizmo komitetas patvirtino techninius pakeitimus, kuriuos išnagrinėjo Parlamento ir Tarybos teisės tarnybos, o Taryba pareiškė galinti dokumentą patvirtinti per pirmąjį svarstymą, jeigu balsuosime už šią redakciją, kuri yra visiškai priimtina.

Keli Transporto ir turizmo komiteto pakeitimai atitinka šį tikslą, ir manau, kad jie yra tinkami ir naudingi rengiant rišlų ir tikslų galutinį tekstą. Todėl palaikau pateiktus pakeitimus, nors nemanau, kad Žaliųjų frakcijos / Europos laisvojo aljanso pakeitimas, kurį jau atmetė Transporto ir turizmo komitetas, šiuo metu tinkamas.

Nors pakeitimo turinys, o būtent žemėlapis, susijusio su Miuncheno oro uostu, pakeitimas, priimtinas, galimybė pateikti jį dar kartą bus tuomet, kai bus persvarstomas TEN-T, o tai gali įvykti dar net iki vasaros pradžios, nes Europos Komisijos darbas vyksta sparčiai.

Silvia-Adriana Țicău, *S&D frakcijos vardu*. – (RO) Šis techninis dokumentas leidžia peržiūrėti ir papildyti I priedą visų valstybių narių žemėlapiams, o tikslinį terminą pakeisti į 2020 m. Išsami diskusija dėl TEN-T projektų sąrašo atnaujinimo planuojama metų pabaigoje. Į šį sąrašą turėtų įeiti Juodosios jūros koridorių, susisiekimo kelių su Moldovos Respublika ir Ukraina, taip pat esamų 6 ir 17 prioritetinių projektų plėtra, kad greitojo geležinkelio linija pasiektų Bukareštą ir Konstantą.

Ugnikalnio Islandijoje išsiveržimas atskleidė Europos transporto sistemos silpnąją pusę. Europos Sąjungai reikėjo turėti veiksmingą keleivių nukreipimo į kitų tipų transportą sistemą. Gyvybiškai svarbu plėsti transeuropinį transporto tinklą, kad greitojo geležinkelio linijos galėtų aptarnauti ne tik visų valstybių narių sostines, bet ir kitus didžiuosius Europos miestus. Kitas svarbus aspektas – transporto vidaus vandenų keliais ir Europos jūros koridoriais plėtra.

Eva Lichtenberger, *Verts/ALE frakcijos vardu*. – (DE) Ponia pirmininke, transeuropiniai tinklai – tema, kuri verčia mus aktyviai dirbti šioje plenarinėje sesijoje ir kuri turėtų mus versti dirbti dar aktyviau. Dabar turime naują redakciją, o kai kurie, pvz., S. Silvestris, nustebo, kad Žaliųjų frakcija pateikė pakeitimus, kuriais siūloma keisti transeuropinių tinklų arba jų dalies sąrašą.

Jie neturėtų pamiršti, kad tai, ką pasiūlėme, susiję su ypatingu atveju, kai pati valstybė narė pareiškė, kad ši transeuropinių tinklų dalis tėra atšaka, todėl mums ji nebebus aktuali, šio garsaus skrydžių kelio (dabar kalbu kaip E. Stoiber, kad tai užkrečiama ir pakankamai pavojinga) nebenorime tiesti, nes, taip sakant, būtų nutiesta atšaka į Miuncheno oro uostą. Dėl šios priežasties teikiame pakeitimą.

Taip pat manau, kad ypatingą dėmesį turėtume skirti transeuropinių tinklų persvarstymui ir atsižvelgti į man ypač svarbų klausimą. Vienas olandas atliko tyrimą (jį su malonumu perduosiu Komisijos nariui, kai jis bus čia), kuris, mano nuomone, labai aktualus būsimoms diskusijoms ir parodo, kad didelio projekto (o dažniausiai tai dideli projektai) sąnaudos dažniausiai nurodomos vidutiniškai 45 proc. mažesnės nei yra iš tiesų, o jų nauda visuomet pervertinama, nes to reikia, norint įgyvendinti projektą. Tai reiškia, kad turime persvarstyti transeuropinių projektų sąmatas, ir raginu jus tai padaryti. Mūsų pareiga savo piliečiams suteikti patikimą ir aiškią informaciją.

Jaroslav Paška, *EFD frakcijos vardu*. – (SK) Transeuropinių transporto tinklų apibrėžimas – pagrindinis žingsnis link geresnio susisiekimo transportu gyvenamuosiuose ir pramoniniuose rajonuose visoje Europoje.

Kol šiaurės, vakarų ir pietų Europoje geležinkeliai ir keliai baigiasi jūrų uostuose, atsiveria milžiniškos galimybės plėsti rytų Europos kelius ir geležinkelius toliau į rytus per visą Aziją iki Ramiojo vandenyno pakrantės.

Tokios Azijos šalys kaip Kinija, Japonija ir Indija patiria didelį ekonomikos augimą ir tampa svarbiausiomis Europos bendrovių prekybos partnerėmis. Todėl būtina ne tik kurti Europos vidaus transporto struktūrą, bet ir atverti transporto kelius į rytus.

Plačiojo geležinkelio linija iš Vladivostoko siekia ES sieną ties Čierna prie Tisos. Parengtas projektas šią liniją praplėsti iki Vienos ir ją sujungti su Dunojumi, uostais ir, žinoma, Europos tinklu.

Mano nuomone, tokie projektai kaip šis ateityje turėtų būti smarkiai remiami. Dėkoju.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Ponia pirmininke, taip, man labiau patinka „nepriklausomas“. Nors šiuo metu kalbame tik apie gairių redakciją, norėčiau pasinaudoti galimybe ir paminėti projektą, kuris itin problemiškas Austrijai. Pagrindinis Brennerio tunelis yra greitojo geležinkelio linijos ašies iš Berlyno į Palermą ir transeuropinio transporto tinklo programos dalis, ir planuojama, kad jis eis po Insbruku iki Bolcano linijos ašies.

Esama padėtis tokia, kad ES paliko Austriją, Tirolį, šiaurės Italiją ir pietinę Vokietiją nežinioje, ir kyla rizika, kad šis tunelis taps juodąja skylė, kurioje dingsta milijardai eurų. Pradinė 4,5 mlrd. EUR sąmata nuo 2002 m. buvo viršyta, o ekspertai planuoja, kad statybos sąnaudos išaugs maždaug iki 16 mlrd. EUR. Be to, iki galo neaišku dėl finansavimo. Iš esmės siūlyta, kad šį projektą finansuotų suinteresuotosios valstybės narės ir ES. Tačiau ES atsisako duoti teisiškai įpareigojantį pažadą laikotarpiui po 2013 m., todėl minėtos šalys lieka nežinioje.

Tačiau tai dar ne viskas. Žinoma, siekiant užtikrinti, kad tunelis būtų visiškai išnaudotas, reikia tinkamų atšakų linijų. Susijęs vandens baseino regionas driekiasi nuo Miuncheno šiaurėje iki Veronos pietuose, ir šiuo atžvilgiu finansavimas visiškai neaiškus, įskaitant ir Italijos teikiamą finansavimą. Todėl prašau, kad pradedami TEN projektai būtų tinkamai suplanuoti, o suinteresuotoms valstybėms narėms netektų apmokėti sąskaitų dėl kurios nors šalies kaltės. ES turi priimti ne mažiau kaip 50 proc. išlaidų, o planai ir pažadai turi būti gauti pakankamai greitai.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Ponia pirmininke, Komisijos nary, ponios ir ponai, šios transeuropinio transporto tinklo plėtros gairės iš pradžių pasirodė labai formalios. Tačiau pranešėjas B. Simpson jau pabrėžė, kad jos, žinoma, labai gyvybiškai svarbios Europos ekonominei plėtrai ateityje.

Keliai – mūsų ekonomikos arterijos. Visi su tuo sutinkame. Taip pat turime dar kartą pripažinti, kad Europa, kaip ekonomikos ir prekybos centras, konkuruoja su dideliais Amerikos ir pietryčių Azijos ekonomikos ir prekybos centrais. Todėl mums būtina plėsti savo vidaus rinkos transporto sistemas ir kartu, žinoma, sieti Europos eksporto pajėgumą su transeuropinių tinklų plėtra ir jų tolesniu stiprinimu.

Eismo arterijų tikslas – perimti eismą nuo pradžios iki galo ir galiausiai perkelti jį ten, kur yra klientai. Šiuo atveju, žinoma, svarbu tai, kad pagrindinių eismo linijų ašių plėtra siekiama sukurti prieigą į regioną, o tai svarbu ekonomikos vystymuisi – ištis neturėtume to pamiršti. Europa – žemynas, turintis daug pakrančių ir didelių uostų, kuriuos reikia sujungti – šiuo atžvilgiu judumas yra esminis klausimas. Tačiau mums nederėtų laikytis tik požiūrio, kad viskas turi būti atlikta pačiu laiku. Mūsų darbas turi būti ekonomiškai naudingas, tinkamas aplinkai ir ją tausojantis. Ateityje tai turės didelę reikšmę.

Neabejotinai svarbus klausimas, ar galime paversti turimas šiaurės–pietų ir rytų–vakarų geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų sistemų jungtis tikru tinklu, nes turime pripažinti, jog šiuo atžvilgiu esama kliūčių, kurias turime apeiti. Žinoma, šia prasme būtina atsižvelgti į tam tikrus dalykus. Kalbant apie ilgiausią transeuropinę linijos ašį nuo Palermo iki Berlyno, ją reikėtų pratęsti per Rostoką Skandinavijos kryptimi. Į tai reikia atsižvelgti ateityje.

(Pirmininkė nutraukė kalbėtoją)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Ponia pirmininke, tekstu, apie kurį kalbame šiandien, atnaujinama ir įtvirtinama transeuropinių tinklų įkūrimo procedūra, kad pasirengtume priešpaskutinio ir paskutinio peržiūros etapų pradžiai dabar, kai Europa, turinti 27 nares, yra turtingesnė ir sudėtingesnė erdvės atžvilgiu ir turi naujų ir pažangių judumo poreikių.

Transeuropinio transporto tinklo vykdomoji įstaiga jau beveik visiškai suformuota ir veikia, turime beveik visus koridorių koordinatorių ir tikimės, kad netrukus turėsime ir likusius, kurie galės padėti atverti reikiamus koridorius.

Mūsų kaimynai, ypač Viduržemio jūros regiono šalys, taip pat turi didelių lūkesčių dėl šių ir nuosavų tinklų, o mes laukiame žadėto Komisijos komunikato dėl metodikos, kuris papildys konsultacijas ir diskusijas prieš Transporto ir turizmo komitetui imantis vienos iš įdomiausių užduočių.

Judumo ir sanglaudos tinklas tampa realybe, ir jis pirmą kartą integruotu ir dinamišku būdu sujungs bendrą ES-27 valstybių narių teritoriją. Jis apims esminius centrus – jūrų uostus, oro uostus ir logistikos centrus – kurie kerta valstybių sienas. Be to, jis apims, jeigu man bus leista paminėti, istorinio Pirėnų barjero centrą

kertantį požeminį tunelį. Taip bus įgyvendintas XXI a. Europos, tvirtai įsitikinusias, kad parūpins reikiamų lėšų, ateities planas.

Mums tai išbandymas, bet kol kas būsime kuklesni ir apsiribosime patvirtindami šią pirmąją teisės akto redakciją, dėl kurios norėčiau pasveikinti mūsų pirmininką B. Simpsoną.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Ponia pirmininke, ponios ir ponai, sistema „Transrapid“ neturėtų būti įtraukta į šias gaires. Ji netinka Europos kraštovaizdžiui. Ji ne mažina, o didina turimų sistemų skirtumus. Sumokėjome milijardus, kad sukurtume vienodą sistemą, o dabar nacionaliniu lygmeniu milijardai mokami siekiant ją sunaikinti. Neturime leisti, kaip taip atsitiktų!

Nors Europos Parlamentas anksčiau prieštaravo sistemai „Transrapid“, 1996 m. ji staiga vėl atsirado Berlyno–Hamburgo projekte. Tada ji staiga pradingo, bet niekas nežino kodėl. 2004 m. taip pat staiga atsirado „Transrapid“ linija tarp Miuncheno oro uosto ir centrinės stoties. Tada remiant Bavarijos Vyriausybei Vokietijoje projektas buvo sustabdytas. Buvo susitarta atsakyti šio projekto, nes niekas jo nebenorėjo. Štai kodėl jis neturėtų būtų įtrauktas į gaires.

Pasitraukęs iš pareigų buvęs Bavarijos ministras pirmininkas Edmund Stoiber buvo paskirtas dalyvauti kampanijoje už biurokratizmo mažinimą Europoje. Tai jo pareiga. Be to, dabar būtent jis turi priimti sprendimą, kad ši sistema „Transrapid“ būtų išbraukta iš gairių. Į tai visi turėtumėm atkreipti dėmesį. Turime atsikratyti sistemos „Transrapid“. Moksliniu požiūriu tai puikus modelis, tačiau Europoje jam ne vieta. Jam ne vieta čia, taip pat ir šiose gairėse.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Ponia pirmininke, norėčiau pasinaudoti proga ir pasveikinti pranešėją B. Simpsoną, taip pat išreikšti apgailestavimą, kad šiandien jis negali dalyvauti. Vis dėlto mes susitvarkysime. Ypač norėčiau pasidžiaugti sprendimu šias gaires iš esmės palikti tokias, kokios buvo, nes jose yra labai svarbus principas – Europos teisės aktų leidėjo tvirtumas ir patikimumas. Jis neabejotinai įtvirtinamas šiuo pranešimu.

Antra, norėčiau paminėti, kad mums taip pat reikia pasiūlymo ateičiai, kai dar kartą galėsime nuspręsti, kas iš tiesų įeina į sistemą TEN ir kas ne. Diskusiją, tam tikra prasme, galėtumėm vesti taip, kaip ji vyksta dabar. Kai kurie karštai palaiko idėją sujungti pusiasalį su sala, o kiti mano, kad jos reikia visiškai atsisakyti. Tačiau šitaip klausimą spręsti neteisinga. Turime apsvarstyti, kas sukuria papildomą vertę Europos Sąjungai ir Europos mokesčių mokėtojams. Be to, parama turėtų būti teikiama tada, kai valstybės narės jau ką nors daro, kai kas nors vyksta, nes tuomet kas nors išties įvyks, o mes neatsidursime tokioje padėtyje, kai parengti TEN planai ir lieka neįgyvendinti. Naudos turės Europos piliečiai ir keleiviai, kaip ir tos valstybės narės, kurios galiausiai įsipareigoja perkelti eismą iš kelių į geležinkelių sistemą.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Ponia pirmininke, po geležinės uždangos kritimo ir vidurio Europos integracijos Baltijos–Adrijos koridorius, kaip žinome, įgauna iki Dunojaus monarchijos žlugimo turėtą reikšmę. Žinoma, ES jau patvirtino Baltijos–Adrijos koridoriaus svarbą suteikdama pirmumo statusą šiaurinei daliai nuo Gdanskio iki Čekijos. Tačiau dar svarbiau būtų pirmumą suteikti pietinės dalies plėtrai Austrijos pietų geležinkeliu į Italiją.

Šiame tinkle, kuriuo pervežama pusė visų krovinių ir keleivių, susidarė pavojinga padėtis, kurią reikia išspręsti. Šią kliūtį visiems laikams padės išspręsti tik Koralmo tunelis.

Šalia tranzitinių kelių gyvenantys žmonės, kaip visi žinome, moka už didėjančius eismo srautus aukštą ir vis kylančią kainą. Tik užbaigus šio pietinio koridoriaus plėtrą galima bus pereiti nuo kelių prie geležinkelių sistemos, ir to pasiekti kitomis infrastruktūros priemonėmis Austrijoje neįmanoma.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Šiuo metu, kai dėl ugnikalnio išsiveržimo Islandijoje visoje Europoje nutrūko oro eismas, poreikis plėsti Europos transporto tinklus dar akivaizdesnis nei bet kada.

Europos Sąjunga ypač turėtų remti transporto infrastruktūros plėtrą ir jungtį su pagrindiniais Europos transporto keliais pastaraisiais metais į ES įstojusiose šalyse. Rumunijos teritoriją kerta trys Europos koridoriai – 4, 7 ir 9, jie glaudžiai susiję su Juodosios jūros Konstantos uostamiesčiu. Manau, ypatingą dėmesį reikia skirti 7 koridoriui.

Dunojus – pagrindinio transeuropinio Reino–Maino–Dunojaus vandens transporto kelio, jungiančio Šiaurės jūrą su Juodąja jūra per Roterdamo ir Konstancos jūrų uostus, dalis. Jis galėtų tapti tinkama Europos transporto sistemos atrama. Tačiau siekiant kuo greičiau pakelti šių transporto koridorių statusą, būtina bendradarbiauti.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Ponia pirmininke, transeuropiniai tinklai išties panaudojami reguliariam eismui Europoje. Galima net būtų sakyti, kad eismas – absoliuti visos Europos vidaus rinkos atrama, kuri, žinoma yra viena iš pagrindinių mūsų tikslų Europoje. Todėl turime užtikrinti visų koridorių plėtrą ir nustatyti, kam reikia finansavimo ir į ką ES turėtų sutelkti savo jėgas.

Žinoma, akivaizdu, kad nacionaliniai interesai niekur nedingsta. Jau šiandien tuo įsitikinome: kai kurie kalbėjo apie Dunoją, kiti – apie pietų Europą, dar kiti – apie pagrindinį Brenerio tunelį. Šie eismo koridoriai driekiasi per visą Europą. Jų tikslas – apimti visą Europą, kad iš taško A į tašką B galima būtų pervežti ne tik krovinius, bet ir žmones. Tokia užduotis laukia mūsų. Kaip minėjau, natūralu, kad kiekvienas dėmesį skiriame savo regiono poreikiams. Turime užtikrinti, kad neliktų kliūčių ir, visų svarbiausia, turėtume iš tiesų veikiantį visų transporto priemonių tinklą. Štai svarbiausias dalykas, apie tai ir diskutuosime.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Ponia pirmininke, per šią diskusiją taip pat paminėtas pagrindinis Brenerio tunelis ir naujasis geležinkelis iš Miuncheno į Veroną. Šiuo metu minėtu maršrutu pervežama apie 50 mln. tonų prekių, todėl šis tunelis skubiai reikalingas. Tačiau šiandien šiame Parlamente taip pat buvo pasakyta, kad šį projektą sunku finansuoti abiem Brenerio tunelio skiriamoms valstybėms – Austrijai ir Italijai. Italija galėtų finansuoti geležinkelio statybą, jeigu perskirstytų pajamas iš kelių mokesčio, surenkamo Brenerio greitkelyje. Tačiau tam reikėtų, kad nuolaida dėl Brenerio greitkelio netaptų konkurso priežastimi – kas ir ketinama daryti dėl patiriamo Europos spaudimo – ir ši nuolaida Italijos valstybei būtų suteikta dar mažiausiai 50 metų, o ne atiduota privatiems konkurso dalyviams. Priešingu atveju tektų pamiršti apie kryžminį finansavimą, ir tikimybė, kad TEN kelias bus plėtojamas Italijoje, būtų itin menka.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Ponia pirmininke, Parlamentas ruošiasi patvirtinti šią naują redakciją dėl transeuropinių tinklų, ir norėčiau, kad Komisija kuo tiksliau man pasakytų, kada galėsime susipažinti su komunikatu dėl metodikos.

Kaip jums, Komisijos nary, žinoma, šis klausimas yra vienas iš Tarybai pirmininkaujančios Ispanijos prioritetų, ir dabar jau esame nuėję pusę kelio. Todėl norėčiau kuo tiksliau žinoti, kada galėsime gauti šį tekstą, nes Parlamentas patvirtins šią redakciją dabar ir galės nevaržomai analizuoti naująjį tekstą.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Ponia pirmininke, dar kartą norėčiau padėkoti Transporto ir turizmo komitetui už pagalbą dėl šios techninės redakcijos, kuri, viliuosi, bus patvirtinta per plenarinio posėdžio balsavimą.

Šios dienos diskusija platesnė, ji padės parengti pasiūlymą dėl metodikos. Komisijos Pirmininko pavaduotojas S. Kallas atsiųs kolegijai pasiūlymą gegužės 5 d. Šiek tiek užtrukome, nes naujoji Komisija buvo ilgai formuojama, o naujai kolegijai reikia laiko pasiūlymams parengti.

Per šią diskusiją nepaminėjau, kad šis Parlamentas labai palaiko transeuropinio tinklo politiką. Manau, sunku kalbėti apie Europą, jeigu nėra gerai sujungtos transporto, energetikos ar telekomunikacijų infrastruktūros. Manau, ši diskusija mums padės parengti pasiūlymą dėl metodikos, kas iš esmės reiškia, kad Transporto ir turizmo komitetas turės progą apie tai kalbėti, jeigu gegužės mėnesį viskas vyks sklandžiai.

Saïd El Khadraoui, pranešėjo vardu. – Ponia pirmininke, norėčiau tik padėkoti kolegoms, kurie dalyvavo šiandienos diskusijoje, ir pakartoti, kad taisome praeityje padarytas klaidas, o ne keičiame dokumentą iš esmės.

Šis klausimas lieka ateičiai, kai gairės bus nuodugniai peržiūrimos, ir, žinoma, laukiame būsimos diskusijos. Todėl pranešėjas B. Simpson ir aš, kaip savo frakcijos koordinatorius, nurodysime savo frakcijai balsuoti prieš Žaliųjų frakcijos pateiktą pakeitimą. Tikimės, kad kitos frakcijos šiuo klausimu mus palaikys.

Pirmininkė. – Diskusija baigta.

Balsavimas vyks per kitą plenarinį posėdį Briuselyje.

20. Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m. (diskusijos)

Pirmininkė. - Kitas klausimas – P. van Daleno pranešimas Transporto ir turizmo komiteto vardu dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m. (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, *pranešėjas*. – (NL) Ponia pirmininke, apie Europos jūrų transporto politiką galima kalbėti ilgai. Neketinu to daryti ir verčiau susitelksiu ties keletu pagrindinių klausimų ir esminių temų.

Pirmas svarbus klausimas – sektoriaus svarba. 80 proc. pasaulio prekybos vyksta jūra, o Europos laivynas užima 41 proc. visos rinkos. Europos vidaus rinkoje 40 proc. visų prekių perveža jūrų laivai. Todėl laivyba – gyvybiškai svarbus ūkio sektorius, turintis konkuruoti pasaulio rinkoje. Suvokus tai, konkurencija automatiškai tampa antru esminiu klausimu.

Žinome, kad daugelis pasaulio šalių remia savo jūrų laivynus labai įvairiais būdais. Jeigu tai būtų leidžiama Europoje, pakaktų ir keleto metų, kad visi mūsų laivai išplauktų į tokias šalis kaip Honkongas arba Singapūras. Žala būtų padaryta ne tik laivynui, smūgis būtų suduotas visai jūrų grupei. Jeigu mūsų laivynas mus paliktų, nepakeliamas smūgis būtų suduotas darbdaviams sausumoje – bankams, laivų statykloms, draudimo bendrovėms, logistikos bendrovėms, mokymo ir švietimo įstaigoms, bendrovėms, kurios aktyviai kuria inovacijas ir gerina laivynų aplinkosauginį veiksmingumą.

Dėl šių dviejų esminių klausimų savo pranešimu raginu valstybes nares toliau remti savo laivynus. Kalbame apie mokesčių lengvatų (pvz., laivų tonazės mokesčio sistemos ir mokesčių lengvatų jūrininkams ir laivų savininkams) taikymą. Tik taip ir toliau galėsime užtikrinti ilgalaikį sektoriaus ir jūrų grupių aktualumą Europoje.

Šiuo atžvilgiu turiu klausimą Komisijos nariui: kada Europos Komisija pateiks valstybės pagalbos jūrų uostams taisykles? Tikimasi, kad pasiūlymas turi būti pateiktas rudenį, tačiau nežinau, kurių metų. Man svarbu tai, kad valstybės pagalba būtų skiriama skaidriai ir už ją būtų tinkamai atsiskaitoma. Neturėtume to imtis ir stacionarius terminalus remti labiau nei uostus, kurių geografinė padėtis labai arti trečių šalių. Abiem atvejais tai būtų laiko švaistymas.

Šiuo atžvilgiu turiu pastabą dėl rezoliucijos projekto anglų kalba 5 paragrafo, kuriame minimos „patogios šalies vėliavos“. Mano nuomone, tai netinkamas pavadinimas, todėl rinkčiausi ką nors panašaus į „reikalavimų neatitinkančius“ laivus. Galų gale, mes nepageidaujame vėliavų ir laivų, nesilaikančių minimalių saugumo reikalavimų ir socialinių standartų. Kalbame apie vėliavos kokybę, ir tai, ką olandai vadina „goedkope vlag“, tikrai automatiškai netampa „patogios šalies vėliavos“ sinonimu.

Baigdamas norėčiau paminėti dar vieną svarbų klausimą – jūrų sektoriaus patrauklumą jaunimui. Europos gyventojai vis labiau senėja, todėl turime labiau pasistengti dėl savo jaunimo. Niekada ne per anksti pradėti juos informuoti apie jūrų sektorių ir jūrų laivybą, man buvo malonu išgirsti, kad laivų savininkai net lankosi pradinėse mokyklose ir jaunimui pasakoja apie darbą jūroje.

Tai buvo keletas svarbių klausimų, apie kuriuos norėjau pakalbėti, ir užbaigdamas diskusiją mielai atsakysiu į Parlamento narių ir Komisijos nario pastabas.

PIRMININKAVO: P. ROUČEK

Pirmininko pavaduotojas

Andris Piebalgs, *Komisijos narys*. – Pone pirmininke, visų pirma norėčiau padėkoti pranešėjui už puikų darbą šiuo politiškai labai svarbiu klausimu.

Jūrų transporto strategija iki 2018 m. buvo daug remiamasi Komisijai rengiant 2020 m. Europos strategiją, o transporto baltosios knygos rengimo procesas jau artėja. Matome, kad ši transporto strategija yra pagrindinės Europos strateginės plėtros dėmesio centre.

Laivyba – viena iš Europos stipriųjų pusių, todėl natūralu, kad turėtume kapitalizuoti tai, ką sukūrėme praeityje, bet taip pat svarbu pažvelgti į ateitį. Mūsų pagrindinis tikslas – užtikrinti ir toliau didinti ilgalaikį Europos laivybos tvarumą ir veiklą. Kalbu apie veiksmingas, saugias, užtikrintas ir aplinkai nekenksmingas jūrų transporto paslaugas. Jūrų transporto sektorius Europoje siūlo aukšto lygio darbus ir skatina tyrimus ir Europos pramonės inovacijas.

Taip pat turime plataus užmojo aplinkosaugos tikslų, Komisija visuomet pabrėždavo pasaulinio lygio sprendimų reikalingumą, ypač kalbant apie šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimą.

Pagrindinis darbas rengiant strategiją atliktas prieš ekonomikos krizę. Kalbant apie ekonomikos nuosmukį, strategija vis dar aktuali. Šia prasme būtina pabrėžti tarptautinės tvarkos palaikymo ir gerinimo svarbą. Susiduriame su tokiomis grėsmėmis kaip protekcionizmas, nesąžininga konkurencija, reikalavimų

neatitinkanti laivyba arba piratavimas. Privalome rasti geresnių atsakymų į šiuos klausimus, įskaitant ir dialogą su pagrindiniais prekybos partneriais.

Teigiamai vertinu Transporto ir turizmo komiteto išvadas ir pateiktą pranešimą ir galiu patikinti, kad daugelį klausimų Komisija jau ėmėsi spręsti vykdydama įvairią veiklą, kad įgyvendintų strategiją, pvz., pasiūlymas dėl laivų atskaitomybės formalumų, kuris yra svarbi bendros jūrų transporto erdvės be kliūčių dalis.

Komisijos tarnybos taip pat pradėjo rengti jūrų transporto socialinę darbotvarkę ir ES elektroninę jūrų iniciatyvą, kurias Komisija ketina pristatyti 2011 metais.

Taip pat norėčiau atsakyti į klausimą dėl 2010 m. gairių dėl valstybės pagalbos laivybai. Viena vertus, 2004 m. gairės galios ir 2011 m., net jeigu Komisija sakė, kad jos bus „atnaujintos per septynerius metus“. Kita vertus, dabartinė krizė, sukėlusį skaudžių pasekmių laivybai, reikalauja didelio atsargumo.

Kalbant apie specifines priemones, šiuo metu rengiame detalų šios strategijos įgyvendinimo planą, kurį ketiname paskelbti šią vasarą.

Georgios Koumoutsakos, PPE frakcijos vardu. – (EL) Pone pirmininke, Komisijos nario pareiškimas sukėlė teigiamą reakciją, klausiausi jo su dideliu susidomėjimu, nes laivyba – ištis labai svarbus, sakyčiau netgi gyvybiškai svarbus Europos ūkio sektorius.

Europos Sąjunga turi pakankamai priežasčių, kad užsitikrintų lyderės vaidmenį, kurį ji atlieka šiame ūkio sektoriuje, ir išlaikytų aukštą jūrų transporto lygį. Išsaugoti pagrindinį vaidmenį pasaulio laivybos rinkoje – sunkus išbandymas, todėl reikia veiksmingos ir suderintos jūrų transporto strategijos.

Pranešimas, kurį šiandien svarstome ir kurį patvirtino kompetentingo komiteto didžioji dauguma – detalus teisingos krypties pranešimas, ir manau, kad toks tekstas, koks jis yra be pakeitimų, visiškai tenkina mūsų poreikį judėti mano anksčiau minėta kryptimi.

Žinoma, šiuo metu Europos laivyba susiduria su sunkumais, taip pat ir su išorės išbandymu. Pirmasis sunkumas – poreikis didinti konkurenciją. Faktas tas, kad nevaržoma konkurencija – laivybos gyvavimo sąlyga. Be to, dažnai reikia valstybės pagalbos, nes mums dažnai tenka kovoti su nesąžiningais konkurentais iš trečiųjų šalių.

Taigi peršasi tokia išvada: valstybės pagalba turi išlikti, nes ji padėjo išlaikyti Europos laivybos konkurencingumą ir palaikyti valstybių narių ekonomiką. Antras sunkumas, su kuriuo susiduriame – poreikis stiprinti ir gerinti profesinį darbuotojų mokymą laivybos sektoriuje, nes jaunų šios profesijos žmonių skaičius smarkiai sumažėjo ir trūksta kvalifikuotų jūrininkų.

Todėl mums reikia dinamiškos politikos. Privalome nedaryti klaidų ir atkreipti dėmesį į šiuos du sektorius, ir tikiu, kad pranešimas parengtas laikantis teisingos krypties.

Knut Fleckenstein, S&D frakcijos vardu. – (DE) Pone pirmininke, Komisijos nary, ponios ir ponai, visų pirma norėtume pasidžiaugti tuo, kad ateityje turėsime ES jūrų strategiją, net jeigu reikės ilgiau palaukti balsavimo. Manome, kad šis pranešimas bus įtrauktas į ataskaitą apie transporto ateitį, vėliau ir į baltąją knygą.

Kurdami 2018 m. Europos jūrų transporto strategiją kuriame pagrindą didesniai tarptautiniam Europos jūrų ūkio konkurencingumui, ir šioje strategijoje apibrėžėme, kad, pirma, norime šią sistemą kurti ekologijos standartų pagrindais, ir, antra, siekiame pagrįstų pasaulinių socialinių standartų, užtikrinančių aukšto lygio laivybą.

Trumpai aptarsiu tris klausimus. Pirma, laivyba – aplinkai nekenkiantis transporto sektorius, todėl vienas iš mūsų tikslų dėl šios ūkio šakos – ateityje prisidėti prie kovos su klimato kaita. Palankiai vertinu mūsų iniciatyvas, pvz., dėl žaliųjų uostų, net jeigu šiandien nieko nesprendžiama, o pavedame Komisijai ir Tarybai sužinoti, ką šiuo klausimu galima padaryti.

Manau, kad taip pat svarbu išsaugoti tarptautinį konkurencingumą, taip pat kalbant ir apie kitas transporto rūšis. Todėl teisinga, jeigu Komisija, remdamasi mūsų pasiūlymu, dar kartą atliktų sieros išmetalų poveikio kontroliuojamose Šiaurės jūros ir Baltijos jūros zonose vertinimą, nes jeigu norime šiuo atveju nustatyti griežtesnius reikalavimus, turime atsižvelgti į tarptautinę konkurenciją ir, jeigu įmanoma, užtikrinti, kad konteinerių gabenimas nepersikeltų į sausumos kelius, kas būtų visiškai nenašu.

Leiskite paminėti dar vieną paskutinį dalyką, kuris, manau, ypač svarbus, būtent pagrindinių Europos uostų įtraukimas į TEN tinklų planavimą. Mums tai turi milžinišką reikšmę, nes jūrų uostai – svarbūs transporto

grandžių susikirtimo taškai, ir savo vaidmenį jie gali veiksmingai atlikti tik palengvinus ir įtvirtinus transporto tarpusavio modalumą.

Yra ir daugiau klausimų, kuriuos galėjau šiuo atveju paminėti. P. van Dalenai, sveikinu parengus puikų pranešimą. Visi prie jo šiek tiek prisidėjome, ir norėčiau paprašyti jūsų supratimo, nes nenorime sugadinti šio puikaus pranešimo patvirtindami jūsų siūlomus pakeitimus.

Jean-Paul Besset, *Verts/ALE frakcijos vardu*. – (FR) Pone pirmininke, Žaliųjų frakcija / Europos laisvasis aljansas visiškai pritaria P. van Daleno pranešimui ir rekomendacijoms. Jis siūlo mums subalansuotą tekstą, kuris parengtas glaudžiai bendradarbiaujant su kitomis frakcijomis.

Pritariame šiam pranešimui, nes jame aiškiai apibrėžti sunkumai, su kuriais susiduriama rengiant ES jūrų politiką, o būtent daug didesnis jūrų eismas tiek Europos Sąjungoje, tiek už jos ribų neaukojant aplinkosaugos ir socialinių interesų. Šis tekstas parengtas vadovaujantis loginiu išaiškinimu, kurio siekiame visose srityse: tvaraus vystymosi politika. Jame nurodyti galimi jūrų transporto plėtros keliai geriausiomis įmanomomis sąlygomis nuo dabar iki 2018 metų.

Ypač pabrėžiame kovos su piktnaudžiovimu patogios šalies vėliavomis arba reikalavimų neatitinkančiais laivais svarbą. Taip pat pabrėžiame apsaugos nuo piratavimo reikšmę. Pabrėžiame, kad reikalinga politika, suformuluota atsižvelgiant į bendrą Europos jūrų sistemą, taip pat daugiarūšio Europos jūrų uostų ir toliau nuo pakrantės esančių rajonų ryšio svarbą. Pabrėžiame, kad reikia skatinti administracinių taisyklių, reguliuojančių įplaukimo į Europos uostus ir išplaukimo iš jų tvarką, supaprastinimą. Pabrėžiame jūrininkystės darbų skatinimo ir tęstinio jūrininkų mokymo svarbą. Galiausiai, pabrėžiame aplinkosaugos klausimų pirmumą.

Apskritai visuomet palaikome visus veiksmus, kurie, mūsų manymu, padeda skatinti jūrų transporto sektoriaus, galinčio konkuruoti su kelių ir oro transportu, veiklą. P. van Daleno pranešime išsamiai aptarti pasaulio aplinkosaugos klausimai, kurių sprendimas yra jūrų transportas. Ypač tai naudinga priemonė kovojant su pasaulio atšilimu.

Apgailestaujame tik dėl to, kad pakeitimo, kurį pateikėme siekdami įtraukti jūrų transporto sektorių į šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, nepalaikė nei pranešėjas, nei Komisija. Mūsų nuomone, visi ūkio sektoriai turėtų laikytis bendrų taisyklių, ir jūrų transportas, kaip ir oro bei kelių transporto sektoriai, turi prisidėti prie išlakų kiekio mažinimo, net jeigu jis mažai teršia aplinką. Todėl savo pakeitimą dar kartą pateiksime plenariniame posėdyje.

Jacky Hénin, *GUE/NGL frakcijos vardu*. – (FR) Pone pirmininke, ponios ir ponai, būtų per švelnu sakyti, kad Europos Sąjungai reikia tikros jūrų transporto plėtros strategijos, nes šis klausimas Europos Sąjungai labai svarbus ateityje kalbant apie apsirūpinimą maistu, ekonominę, politinę nepriklausomybę, taip pat aplinkos apsaugą.

Kad ši strategija būtų veiksminga, ji turi būti išsami ir apimti laivų statybą, remontą, jūrų uostus, užimtumą ir darbuotojų mokymą ir saugumą. Faktas, kad 2006 m. Parlamentas atmetė direktyvą dėl uostų paslaugų liberalizavimo, mano nuomone, yra bet kurios Europos jūrų transporto strategijos kertinis akmuo.

Parlamentas ragina Komisiją tęsti kovą su piktnaudžiovimu patogios šalies vėliavomis. Tai skatintinas dalykas, bet iš tiesų ši kova dar neprasidėjo. Galiausiai, turime kovoti ne su piktnaudžiovimu patogios šalies vėliavomis, bet su pačiu šios praktikos buvimu. Priešingu atveju visos mūsų pastangos dėl saugumo ir darbo vietų kūrimo bus pasmerktos.

Teigiamas žingsnis susieti valstybės pagalbą šiam sektoriui su atitiktimi socialiniams ir aplinkosaugos kokybiniais kriterijams ir jūrininkų darbų ir mokymo skatinimu ES valstybėse narėse, nes iš tiesų konkurenciją iškreipia ne valstybės pagalba, o socialinių mokesčių, darbo užmokesčio ir aplinkos apsaugos mokesčių dempingas.

Geriausia jūrų transporto saugumo garantija – gerai apmokami kvalifikuoti darbuotojai, kuriems užtikrinta socialinė apsauga ir geros darbo sąlygos.

Džiaugiuosi matydamas, kad galiausiai kalbame apie jūrininkų mokymą visą gyvenimą ir profesinių kvalifikacijų ir įgūdžių tobulinimą. Turime užtikrinti, kad ši teisė būtų užtikrinta visiems jūrininkams darbdavių sąskaita.

Taip pat palankiai vertinu reikalavimus, keliamus laivų statybai ir metalo kokybei. Žinoma, pateiktame tekste žvelgiama gerokai į priekį, tačiau jame vis dar yra neatitikimų. Jį vis dar varžo laisvos ir neiškreiptos konkurencijos dogmos grandinės. Jis suformuluotas patiriant ekspeditorių lobistų spaudimą pagal blogiausius ultraliberalius utopinius scenarijus.

Pvz., kaip jame vienu metu gali būti palaikomas Europos jūrininkų užimtumas ir raginama atlikti tyrimus, kurie padėtų nustatyti, kokių mastu juos galėtų pakeisti naujosios technologijos?

Kaip juo gali būti skatinama mažinti dempingą ir siekti darbuotojų, kurie neturi tokių pačių teisių, kokios suteikiamos Europos Sąjungoje, judėjimo laisvės? Kaip jame gali būti pabrėžiamas saugumas, kai pasikliaunama pateikiamomis deklaracijomis, o kai kurios šalys, susigundžiusios pelnu, nedvejodamos gabena nedeklaruotas prekes, kurios gali būti ypač pavojingos žmonėms ir aplinkai?

Laukia dar daug darbo, bet kartu mes pajėgsime jį atlikti, nes pagrįsta aukšto lygio jūrų politika visų pirma turi būti išreikšta pagarba nepalaužiamiesiems vyrams ir moterims, kurie dažnai rizikuoja savo gyvybe, kad patenkintų kitų poreikius.

Anna Rosbach, EFD frakcijos vardu. – (DA) Pone pirmininke, tai plataus užmojo strategijos dokumentas. Tačiau dėl jo turiu keletą pastabų.

Daugiau krovinių ES pagrindinėmis upėmis – puiku, tačiau kaip atsižvelgiame į tai, kad pastaraisiais metais vandens lygis dažnai buvo per žemas, kad visiškai pakrauta barža galėtų jomis plaukti? Jeigu jos plaukiotų pusiau pakrautos, vežimo mokesčiai būtų per dideli.

Rizikos kontrolė – iš kur galime žinoti, kad anglių barža nelegaliai perveža žmones? Vien tik rizikos kontrolės nepakanka. Naivu tikėtis, kad visos pasaulio jūrų valstybės laikysis griežtų ES aplinkosaugos standartų. Priešingai, daugelis senų trečiųjų šalių laivų tuo pasinaudos finansiškai.

Piratai – kodėl šią problemą minime tik kalbėdami apie Afriką? Ji kur kas didesnė Indonezijos vandenyse. Tai turi įtakos ir ES laivybos bendrovėms.

Privalomas iškrovimas – privalomas iškrovimas turėtų būti įstatymais nustatytas reikalavimas, taikomas visiems pakrančių vandenims, kuriuose plaukioja laivai, siekiant išvengti aplinkos problemų.

Taip pat apgailestauju, kad uždarėme tiek daug mažų uostų. Turėtume investuoti į pakrančių jūrų transporto stiprinimą, o ne jo silpninimą.

Paskutinė pastaba – mums dažnai kalba apie laivų statybos pramonės svarbą ES. Bet kodėl nevyksta diskusijų dėl atsakingo, aplinkai saugaus laivų laužo tvarkymo? Ar ir toliau norime siųsti nurašytus laivus neatsakingam laužo tvarkymui Indijos paplūdimiuose?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Europos jūrų transporto klausimai neatsiejami nuo tarptautinio jūrų transporto klausimų. Europa – pagrindinis konkurentas jūrų transporto rinkoje, ypač keleivių ir konteinerių vežimo srityje. Reikia sustiprinti Europos Sąjungos padėtį šiame pasaulio rinkos sektoriuje.

Tenkinat šį reikalavimą gali būti gerinama jūreivių mokymo kokybė, jų darbo ir gyvenimo sąlygos laive, uoste ir reiduose. Visame Europos jūrų sektoriuje nuo laivų statybos iki kelioninių laivų trūksta aukštos kvalifikacijos darbuotojų.

JAV, Azijos ir Artimųjų Rytų bendrovės siūlo kur kas daugiau patogumų nei Europoje. Šiomis sąlygomis šio sektoriaus Europos profesionalai labiau linkę dirbti Dubajaus arba Kinijos jūrų transporto bendrovėse arba laivų savininkams, o Europos laivuose dirba jūrininkai iš Filipinų ir Indijos. Tokia padėtis negali tęstis. Valstybių narių jūrų institucijos privalo glaudžiau bendradarbiauti, kad suderintų mokymo programas ir pasiūlytų apmokamų stažuotčių ir keitimosi patirtimi su Europos jūrų bendrovėmis galimybę.

Taip pat norėčiau iškelti kitą svarbų klausimą, susijusį su saugumu, kuris ypač svarbus ir kuris toliau trukdo sklandžiam pasaulio jūrų eismui. Kalbu apie padėtį Somalio pusiasalyje. Palankiai vertinu NAVFOR, tinkamai vykdančios savo pareigas regione, Atalanta operacijos veiksmus. Tačiau turime pripažinti, kad gynybos pramonei reikia konkrečių investicijų, kad ji galėtų kariuomenę aprūpinti laivais ir kitais kur kas veiksmingesniais intervencijos ištekliais, nei šiuo metu naudojami kariniame Europos jūrų laivyne.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Pone pirmininke, ponios ir ponai, Komisijos nary, didžiąja dalimi sutinku su kolegos K. Fleckensteino pastabomis ir visų pirma norėčiau padėkoti pranešėjui P. van Dalenui už šį puikų pranešimą. Jis išgrynina keletą svarbių klausimų, pirmiausia laivybos svarbos mūsų ekonomikai klausimą.

Jis taip pat pabrėžia, kad turime konkuruoti pasaulio rinkoje, todėl turime dėmesį skirti mūsų jūrų sektoriaus konkurencingumui ir siekti didesnio transporto tvarumo. Kitaip tariant turime pašalinti turimos padėties praradimo riziką. Be to, turime veikti vienodomis konkurencijos sąlygomis. Todėl svarbu faktiškai pradėti taikyti mūsų uostams valstybės pagalbos taisykles, kurios buvo ruošiamos kurį laiką. Esu tikras, kad vėliau turėsime grįžti prie šio klausimo.

Būtina apvarstyti tris svarbias sritis. Visų pirma, užimtumas ir darbo sąlygos. Laivybos profesija jaunimui vėl tapo patraukli, o šiais laikais to ypač sunku pasiekti. Turime dėti daugiau pastangų, kad paskleistume informaciją apie darbo galimybes krante ir kitur. Tuo ir turime remtis. Darbo sąlygas būtina gerinti ratifikuojant Tarptautinės darbo organizacijos teisės aktus ir vykdant patikrinimus ne tik Europos, bet ir pasaulio mastu.

Antras svarbus klausimas, kurį daugelis iš jūsų jau paminėjo – laivybos poveikis aplinkai. Pati laivyba – tvari transporto rūšis, tačiau dar yra ką tobulinti. Todėl Europa turi tapti iniciatore, taip pat ir vykdant derybas su Tarptautine jūrų organizacija.

Galiausiai, nereikia ir sakyti, kad saugumas – esminis klausimas. Profesija gali būti klestinti tik jeigu užtikrinama sauga. Turime įgyvendinti išplėstą Trečiąją saugios laivybos paketą ir toliau remti Atalanta misiją, veikiančią prie Somalio krantų.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Pone pirmininke, kadangi kalbu pirmasis iš Liberalų ir demokratų aljanso už Europą frakcijos, norėčiau pradėti nuoširdžia padėka P. van Dalenui. Visi matėme jo nuoširdų atsidavimą jūrų transporto reikalams. Tai visiškai akivaizdu.

Visi žinome, kokia tai svarbi sritis. Pastaraisiais metais iki krizės visa jūrų ekonomika augo smarkiau nei kitos ūkio šakos. Žinoma, pagrindinį vaidmenį atlieka jūrų transportas, ir galima sakyti, kad tolesniam Europos vystymuisi gyvybiškai svarbūs bus jūrų klasteriai. Be to, remiantis prognozėmis, šiuo metu gyvename sunkiausiu krizės laikotarpiu, ir numatoma, kad transporto sektorius dar kartą pradės augti, o jūrų transportas įgaus svarbos. 90 proc. mūsų eksporto ir importo vyksta per uostus. Žinoma, kaip minėta šiuo atžvilgiu, svarbu tinkamai atsižvelgti į uostus ir nuo pakrantės nutolusius regionus jungiančius koridorius ir transeuropinius tinklus.

Reikia atšviežinti kraują. Jeigu jūrų sektoriuje bus išplėtotas transportas, žinoma, mums reikės žmonių, pasirengusių dirbti šioje srityje. Todėl reikia užtikrinti visoje Europoje suderintą geros kokybės mokymą, taip pat reklamuoti šią sritį. Jaunimui tereikia pamatyti galimas ateities perspektyvas jūrų transporto srityje. Norime gerų darbo sąlygų – tą mes taip pat galime ir norime suderinti visoje Europoje.

Paminėtas ir aplinkos aspektas. Laivyba labai saugi aplinkai, ypač turint omeny CO₂ išlakų kiekį. Vis dar yra nemažai ką tobulinti mažinant azoto oksido ir sieros kiekį išmetaluose. Dirbti reikia tiek pačiame sektoriuje, tiek Europoje apskritai, nes, kaip minėta, tai itin svarbu dėl stiprios tarptautinės konkurencijos jūrų transporto srityje. Europoje šiuo klausimu atliekame pagrindinį vaidmenį, tačiau turime užtikrinti, kad jis mums teks ir toliau. Pavieniais atvejais mums gali prireikti ir valstybės pagalbos. Turime užtikrinti bendradarbiavimą toliau plėtojant šį sektorių.

Apibendrinant reikėtų pasakyti, kad jūrų transportas – užtikrinta veiklos sritis ateityje, todėl gerai, kad kuriame ilgalaikę strategiją.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Pone pirmininke, Komisijos nary, gyvybiškai svarbu vykdyti plataus užmojo ilgalaikę Europos jūrų transporto politiką. Būtina atsižvelgti į šiam sektoriui būdingus veiksnius ir spręsti sunkumus, kurių jis patiria.

Jūrų transportas – visais atžvilgiais strateginis Europos Sąjungos sektorius, pirmiausia dėl jo reikšmės augimui ir užimtumui, tarptautinio masto bei aplinkos ir tvaraus vystymosi aspektų. Minėta, kad jūrų transportui tenka 80 proc. pasaulio prekybos. Europos Komisijos komunikate ir P. van Daleno pranešime parodoma, kuriuo keliu turime eiti, nustatomi strateginiai tikslai ir apibrėžiama, kurios Europos Sąjungos jūrų transporto politikos veiksmų sritys yra pagrindinės.

Asmeniškai norėčiau pabrėžti kai kuriuos klausimus, kuriais Transporto ir turizmo komitete kalbėjo mano kolegė D. Vlasto ir aš ir dėl kurių Europos Sąjunga turi imtis veiksmų, siekdama sustiprinti jūrų transporto sektoriaus konkurencingumą, ypač šiame sektoriuje gerindama darbo sąlygas ir karjeros galimybes, ir susieti konkurencingumą su tvaraus vystymosi, sąžiningos konkurencijos ir saugumo tikslais. Kalbant apie aplinkos apsaugos aspektus, ES politika turėtų skatinti išorės sąnaudų internalizavimą, taip siekti nustatyti jūrų transporto teršalų kontrolės sritis. Galiausiai, tikėdamiesi, kad jūrų eismo intensyvumas išaugs, turime skatinti investicijas, orientuotas į mūsų uostų infrastruktūrų modernizavimą ir didesnius pajėgumus.

Svarbu, kad Europos Parlamentas pasidalytų savo ES jūrų transporto politikos iki 2018 m. vizija. Tikiuosi, kad puikų P. van Daleno pranešimą, kurį palaikė daugelis Komisijos narių, taip pat palankiai įvertins ir Parlamentas, kuris suteiks mums pagrindą tolesnėms deryboms.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Europos Sąjungai jūrų transportas tampa vis svarbesnis. Turint omenyje tai, kad jūrų transporto sektorius susiduria su konkurencija ne tik Bendrijos teritorijoje, bet ypač pasaulio mastu, turėtume pabrėžti didėjančios jūrų transporto dalies visoje mūsų transporto veikloje, vykdomoje Bendrijoje ir ypač už jos ribų, svarbą. Tačiau turėtume taip pat pabrėžti, kad vis dar yra ES valstybių narių, įtrauktų į Paryžiaus susitarimo memorandumo juodąjį arba pilkąjį sąrašą. Todėl raginame valstybes nares ir laivų savininkus pasistenėti patekti į Paryžiaus susitarimo memorandumo baltąjį sąrašą.

Be to, atsižvelgiant į pastarųjų metų nelaimingus atsitikimus jūrų transporto srityje, manau, kad kiekvienoje valstybėje narėje būtina įsteigti Europos nelaimingų atsitikimų jūroje intervencijos centrus su prieiga prie jūros.

Komisijos nary, norėčiau pasinaudoti proga ir diskusija ir pakartoti prašymą Komisijai maksimaliai kapitalizuoti Europos Sąjungos prieigą prie Juodosios jūros – ypatingos geostrateginės svarbos regiono. Šiuo atžvilgiu Komisija turėtų, kaip kitų Europos jūrų atveju, pateikti kvietimą teikti pasiūlymus dėl Juodosios jūros koridorių plėtojimo. Roterdamo ir Konstancos uostus jungiantis Reino koridorius, einantis Maino kanalu ir Dunojumi, sutrumpina atstumą nuo Šiaurės jūros iki Juodosios jūros 4 000 kilometrų. Todėl manau, kad šis klausimas ypač svarbus, ir prašau Komisijos ir valstybių narių paspartinti prioritetinio 18 projekto įgyvendinimą.

Nors laivų transportas mažiau teršia, Europos Parlamentas paprašė įtraukti laivų transportą, ypač jūrų transportą, į šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą.

Laivų statyklos kovoja su finansiniais sunkumais, ypač ištikus ekonomikos ir finansų krizei. Šiuo metu laivų statyklų atstovai negali numatyti, kaip įveikti dabartinę ekonomikos krizę.

Europos jūrų sektoriui vis labiau trūksta kvalifikuotų jūrininkų. Socialinis aspektas ir Europos Sąjungos jūrininkų darbo sąlygos glaudžiai susiję su Europos laivyno konkurencingumu. Manau, reikia priemonių, kurios leistų darbuotojams šiame sektoriuje judėti nevaržomai be nepagrįstų barjerų.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Pone pirmininke, norėčiau pasveikinti P. van Daleną ir savo kolegą K. Fleckensteiną su šia puikia iniciatyva, kuri atitinka Europos Parlamento užmojus dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos, taip pat noriu padėkoti jiems už tai, kad jie kilniai priėmė didelę dalį mano pasiūlymų.

Galutinis pranešimas apima tokius svarbius aspektus kaip parama, skirta pritaikyti uostus ir laivus ribotos judėsenos asmenų poreikiams, ir reikalavimas ratifikuoti Tarptautinės darbo organizacijos 2006 m. darbo jūroje konvenciją, be to, prašoma, kad ši pramonė įtrauktų konvenciją į savo praktiką. Kitas svarbus aspektas – pasiūlymų dėl visų lygių jūrininkų profesinio mokymo išplėtimas, siekiant kovoti su jų nevertinimu ir išnaudojimu.

Taip pat siūloma parodyti Tarptautinei jūrų organizacijai kelią, kaip kovoti su tarša panaudojant bunkerinio kuro alternatyvas ir mažinant sieros kiekį išmetaluose, taip pat siūloma mažinti taršą naudojant pažangias transporto sistemas, kaip antai palydovinė sistema „Galileo“.

Pranešime siūloma patvirtinti, kad Europa stiprina kovą su piratavimu ir remia vis veiksmingesnę Atalanta operaciją, taip pat poreikį gerinti laivų konstrukcijos kokybę ir pritaikyti juos pagal griežčiausius prieinamumo ir saugos standartus.

Galiausiai, ypač palankiai vertinu tai, kad pripažintas naujųjų transeuropinių tinklų uostų vaidmuo ir jų ryšio su sausumos terminalais arba vidaus uostais ir logistikos platformomis svarba.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Pone pirmininke, strategija, kurią šiandien svarstome, yra itin plataus užmojo, o kalbant apie pagrindinę kryptį, mūsų frakcijos pranešėjas G. Koumoutsakos paminėjo viską, ką aš norėjau pasakyti.

Tačiau, jeigu leisite, aš, kaip Piliečių laisvių, teisingumo ir vidaus reikalų komiteto narys, norėčiau pateikti pastabą dėl labai įdomios ir naujos iniciatyvos sukurti elektroninę jūrų laivybos sistemą – jūrų laivybos stebėsenos tinklą. Asmeniškai pritariu Komisijos tekstui, nes jame numatoma sukurti integruoto informacijos valdymo sistemą, padėsiančią atpažinti, stebėti visus jūroje esančius laivus ir jų krovinius, nustatyti jų buvimo vietą ir pranešti apie ją.

Tačiau kovodamos su nelegalia imigracija panašių elektroninės stebėsenos veiksmų (nežinau, kiek jie išplėtoti) taip pat imasi FRONTEX agentūra. Todėl norėčiau paklausti, ar į tai atsižvelgiama, ar Komisija turi ką nors patikslinti savo komunikate, ar kiekvienai agentūrai reikia specifinių ir skirtingų kompetencijų, ar reikėtų šią informaciją sujungti, kad rezultatai abiem kryptimis būtų geresni.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Pone pirmininke, norėčiau aptarti du klausimus, kuriuos pranešėjas paminėjo, bet kalbėjo glaustai.

Pirmas – piratavimas, dėl kurio visos rekomendacijos geros, bet neišvengiamai bendro pobūdžio. Galbūt patirtį, kurios įgijome per Atalanta operaciją, būtų galima pasitelkti rengiant apsaugos taisykles, kurias rekomendavo TJO, atsižvelgiant į galimą piratavimo išplitimą ir tai, kad Europos Sąjunga negali naudoti tokios operacijos visoje jūrų erdvėje, kurioje plaukioja ES komerciniai laivai.

Antras klausimas – geresnis jūros ir vidaus vandenų transporto sektorių ryšys, atsižvelgiant į veiklos šiose srityse sudėtingumą. Pvz., tai parodo ekonominių, socialinių, aplinkosauginių ir politinių veiksnių ryšys Dunojaus upės ir Juodosios jūros atveju.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Pirmas klausimas susijęs su ataskaita dėl programos „Marco Polo“ veiksmingumo, kurios prašome iš Europos Komisijos. Antras klausimas susijęs su galimybe, o greičiau su būsimais pasiūlymais dėl teisės aktų dėl stiprėjančio Europos Sąjungos jūrų uostų vaidmens pasaulio jūrų logistikoje.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Pone pirmininke, paprašiau leidimo kalbėti siekdamas paaiškinti, kad savo pirmame pranešime praleidau kai ką, ko taip pat nepaminėjo mano kolegos. Norėčiau pakalbėti apie Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) vaidmenį. Aš ir keletas kitų kolegų neseniai turėjome galimybę lankytis EMSA, kuri vykdo darbą, itin svarbų kuriant Europos Sąjungos jūrų transporto strategiją. Jai reikia mūsų paramos, ir manau, kad jos turimos informacinės ir techninės priemonės ne tik padeda Europos Sąjungos laivybai ir jūrų transportui, bet gali padėti ir kitiems pirmiau minėtiems sektoriams, ypač, pvz., teikti informaciją, kurią FRONTEX galėtų įvertinti ir naudotis.

Atvirai tariant, ir tai mano paskutinė pastaba, EMSA vykdo svarbų darbą, kurį turime pripažinti ir į kurį turime atsižvelgti, svarstydami Europos Sąjungos jūrų strategiją.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Pone pirmininke, ši nepaprastai įdomi diskusija neabejotinai sustiprina puikų P. van Daleno pranešimą. Manau, kad buvo gerai padirbėta, nes nėra nieko sudėtingiau nei parašyti pranešimą apie strategiją apskritai, kadangi strategija – dokumentas, kuriame numatoma ilgesnio laikotarpio vizija, bet dėmesys turi būti sutelktas į pagrindinius klausimus.

Dabar kolegija rengia detalų strategijos įgyvendinimo planą. Jį turėtume užbaigti iki vasaros. Norėčiau aptarti tris konkrečius klausimus. Pirmas klausimas – valstybės pagalba uostams. Jį svarsto Komisijos Konkurencijos GD su buvusiu už konkurenciją atsakingu Komisijos nariu, ir jie nori, kad mes, Komisija, dirbtume kartu, todėl tai užtruks. Negaliu pasakyti tikslių terminų, bet mes dirbame.

Kalbant apie programą „Marco Polo“, su transeuropinio transporto tinklu susijusius klausimus aptarėme, todėl ši diskusija bus su tuo susijusi.

Kalbant apie jūrų uostus, šiuo atveju nereikia rengti jokių teisės aktų.

Galiausiai, dar kartą dėkoju jums, pone pirmininke ir gerbiamieji Parlamento nariai, už šią diskusiją. Komisijai ji buvo išties naudinga.

Peter van Dalen, pranešėjas. – (NL) Pone pirmininke, dėkoju jums ir visiems Parlamento nariams. Manau, kad šis pranešimas – geras konstruktyvaus skirtingų frakcijų bendradarbiavimo pavyzdys.

Norėčiau aptarti tris pagrindinius klausimus, kuriuos kai kurie iš jūsų paminėjo. Visų pirma, labai svarbus aplinkos klausimas. Būtina dar labiau sumažinti mūsų laivų neigiamą poveikį aplinkai, ir savo pranešime šiuo atžvilgiu pateikiu keletą nuomonių, ypač dėl mokesčio už aplinką teršiantį bunkerinį kurą taikymo. Įdomu, ar Komisija nenorėtų dar kartą sugrįžti prie šios minties.

Galiausiai, „ekologiškų uostų“, kaip kai kurie Parlamento nariai juos pavadino, sąvoka. Ekologiškame uoste aplinkai nekenkiantis laivas būtų aptarnaujamas greičiau, taip pat reikėtų mokėti mažesnę uosto mokestį. Tokia koncepcija – tai atpildas už aplinkos tausojimą. Taip iš tiesų suderinama paskatų ir trikdžių sistema. Jeigu esi įregistruotas kaip saugantis aplinką, tau bus atlyginta, jeigu ne – netrukus liksi tuščiomis kišenėmis. Labai palaikau šią sistemą.

Kalbant apie saugą, vienas iš Parlamento narių minėjo, kad valstybės narės turi skubiai įgyvendinti Trečiąją saugios laivybos paketą. Tai būtina. S. Ticaū minėjo Paryžiaus susitarimo memorandumą. Jūs visiškai teisi, šiuo metu pereinama prie rizika pagrįstos kontrolės, kuri yra geresnė nei fiksuota procentinė dalis. Taip sustiprinama kontrolė ir atlyginama už pavyzdinę elgesį. Tai reiškia, kad laivai turi gražiai elgtis. Baltajame sąrašė dar nėra Slovakijos, kuri turi labai pasistengti, kad į jį patektų.

Ypač pabrėžiau laivų statybos ir priežiūros klausimą. Žinome, kad ekonomikos nuosmukio metu techninė priežiūra greitai nustumiama į šalį. Akivaizdu, kad negalima to leisti, ir šiuo metu didžiausių poreikių turi klasifikacinės bendrovės.

Visiškai palaikome Atalanta misiją prieš piratavimą. Tai puiki misija, kuri jau dabar pasiteisino. Tik praėjusią savaitę Nyderlandų karinio jūrų laivyno fregata padėjo išlaisvinti Vokietijos komercinį laivą. Mano galva, toks yra idealus bendradarbiavimas. Šiuo atveju visi laivų savininkai turėjo bendradarbiauti, o laivai plaukti su konvojumi, nes nė vienas negalėjo atsiskirti.

Galiausiai norėčiau padėkoti Komisijos nariui ir Komisijai ir laikiu tos dienos, kai šis pranešimas taps veiksmų planu.

Pirmininkas. - Diskusija baigta.

Balsavimas vyks po dviejų savaitių per mėnesinę sesiją Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Sergio Berlato (PPE), raštu. – (IT) Pone pirmininke, ponios ir ponai, Europos jūrų transporto sektorius atlieka pagrindinį vaidmenį pasaulio rinkoje. Jo reikšmę parodo vien tik tokie statistiniai duomenys: 41 proc. pasaulio laivyno valdo Europos Sąjungos šalys.

Tačiau trečiosioms šalims padidinus valstybės pagalbą jūrų transporto sektoriams, Europos laivyno konkurencingumą veikia vis didesnis spaudimas. Todėl raginu Komisiją skubiai pateikti naujas valstybės pagalbos taisykles, kurios padėtų sukurti sąžiningas tarptautinės jūrų prekybos sąlygas.

Neseniai atlikti tyrimai rodo, kad 2018 metais jūrų transportas valstybėse narėse išaugs nuo 3,08 mlrd. tonų 2006 m. iki 5,3 mlrd. tonų. Todėl pritariu aptariamo pranešimo turiniui, kitaip tariant, pritariu, kad pirmenybę reikia teikti Europos uostų infrastruktūros pajėgumų plėtojimui, siekiant palaikyti jūrų transporto sektoriaus augimą.

Galiausiai, manau, kad jūrininkystės profesijas reikėtų populiarinti tarp jaunųjų europiečių teikiant tinkamą informaciją, kurios dabar trūksta. Kaip matau, vis didesnis specialistų trūkumas Europos jūrų transporto sektoriuje laikui bėgant gali šį sektorių tik susilpninti.

Danuta Jazłowiecka (PPE), raštu. – (PL) Ponios ir ponai, žvilgtelėjus į Europos Sąjungos jūrų transporto padėtį galima prieiti prie prieštaringų išvadų. Viena vertus, pateikta informacija liudija, kad valstybių narių laivynas užima didelę pasaulio ir Europos Sąjungos transporto dalį. Tai pabrėžia Bendrijos svarbą diegiant naujas technologijas ir organizacines sistemas, ypač susijusias su aplinkos apsauga ir laivų komandų gyvenimo lygio kėlimu. Kita vertus, pastebima vis aršesnė konkurencija su trečiosiomis šalimis, ypač su vadinamosiomis „patogios šalies vėliavų“ bendrovėmis. Be to, jauni žmonės nenoriai imasi darbo šiame, žinia, sunkiame sektoriuje. Apibendrinant reikia pasakyti, kad esama ES jūrų transporto rinkos padėtis nėra prasta, bet perspektyvos optimistiškai taip pat nenuteikia. Tačiau aš asmeniškai pirmumą teikiu priemonėms, skirtoms vidaus vandenų laivybai ir optimalaus ryšio tarp prekių pervežimo jūrų ir vidaus vandenų keliu užtikrinimui. Atstovauju Odros aukštupio regionui ir matau, kaip šiame regione neišnaudojamas upių uostų potencialas, ypač galimybė išnaudoti juos kaip kelią, jungiantį Čekijos, Lenkijos ir Vokietijos vidaus regionus su Ščecino jūrų uostu. Kalbant apie ES jūrų transportą į tai taip pat reikėtų atsižvelgti, kad priemonės, kurių imamasi vykdant aptariamą politiką, padėtų plėtoti ne tik pakrančių regionus, bet ir Bendriją kaip visumą.

Vilja Savisaar (ALDE), raštu. – (ET) Pone pirmininke, P. van Dalenai, ponios ir ponai, 41 proc. viso pasaulio laivyno priklauso Europai, deja, kai kurios kitos šalys savo laivynus ir laivų savininkus remia labiau nei Europos Sąjungos valstybės narės arba taiko ne tokius griežtus laivų saugos ir nekenksmingumo aplinkai reikalavimus.

Europa turi užtikrinti geresnes jūreivių darbo sąlygas, laivų saugumą ir aplinkos taršos mažinimą jūrininkystės srityje. Todėl turime pareikalauti valstybių narių, o geriau jas paskatinti paremt valstybinį jūrų transporto sektorių arba užtikrinti, kad į tos valstybės registrą įtraukti laivai laikytųsi ratifikuotos konvencijos ir

tarptautinių reikalavimų. Nors jūrų transportas mažiau veikia aplinką nei kelių arba oro transportas, jo keliamą taršą galima dar labiau sumažinti.

Tikiuosi, šis pasiūlymas dėl pakeitimo ateityje padės užtikrinti, kad krovos operacijos bus atliekamos našiau, aplinka bus mažiau teršiama, o tai neabejotinai paskatins procedūras, kurioms nenaudojamas popierius, ir platesnis pažangių transporto sistemų naudojimas. Be to, pagrindinis pažangių transporto sistemų tikslas – ne mažinti taršą, o didinti našumą ir užtikrinti didesnę konkurenciją.

Labai svarbus jūrininkystės sektoriaus saugumas. Privalome padaryti viską, kad užtikrintume savo jūreivių, keleivių, laivų ir prekių saugumą, bet šios problemos negalime spręsti užmerktomis akimis. Turime pažvelgti į susidariusią padėtį plačiau ir rasti šios srities problemų sprendimą.

Apibendrinama pasakysiu, kad jūrininkystės veikla – labai svarbi ekonomikos ir daugelio europiečių kasdienybės dalis. Todėl privalome padaryti viską, kad užtikrintume šios sektoriaus konkurencingumą ir tvarumą, nepamiršdami aplinkosaugos ir žmogiškųjų veiksnių.

21. „Europeana – tolesni veiksmai“ (trumpas pristatymas)

Pirmininkas. - Kitas klausimas – Helgos Trüpel pranešimo Kultūros ir švietimo komiteto vardu „Europeana – tolesni veiksmai“ (COM(2009)0440 – 2009/21 58(INI)) (A7-0028/2010) trumpas pristatymas.

Helga Trüpel, pranešėja. – (DE) Pone pirmininke, Komisijos nare N. Kroes, „Europeana“ – pagrindinis Europos Sąjungos skaitmeninis kultūros projektas. Ką reiškia „Europeana“? Tai skaitmeninė biblioteka, skaitmeninis muziejus ir skaitmeninis Europos kultūros paveldo archyvas. Tikslas – suteikti prieigą prie šio skaitmeninio šaltinio visiems piliečiams ne tik Europos Sąjungoje, bet ir visame pasaulyje. Projektas „Europeana“ pradėtas 2008 m. lapkričio mėnesį, o prie jo įkūrimo prisidėjo 1 000 kultūros įstaigų. Jame dalyvauja 150 partnerių. Iki šiol pabaigta skaitmeninti maždaug 6 mln. Europos kultūros paveldo darbų. Tikimasi, kad iki 2010 m. birželio mėnesio bus 10 mln. skaitmenintų darbų, o 2015 m. šis skaičius turėtų pasiekti 15 mln.

Kaip matote, tai labai plataus užmojo projektas, kuris svarbus Europos Sąjungai. Iki šiol jis buvo finansuojamas pagal programą eContentplus ir iš valstybių narių lėšų. Tačiau skaitmeninimo tempas įvairiose valstybėse narėse labai išsiskyrė. Pirmauja Prancūzija, kuri turi daugiau nei 40 proc. skaitmenintos medžiagos, po jos eina Vokietija – 16 proc., kitos valstybės narės dar labiau atsilieka, o tai, nepamirškime, turėtų būti geriausias mūsų bendros Europos skaitmeninės kultūros politikos pavyzdys.

Ypač svarbu suprasti, kad yra vieša kultūros įstaiga, kuri dėl suprantamų priežasčių, turėtų tapti stipria „Google Book Search“ konkurente, nes nenorime, kad mūsų Europos paveldas būtų paprasčiausiai patikėtas monopolijai. Norime viešo Europos kultūros paveldo šaltinio, geriausia ta žodžio prasme. Norime išsaugoti visuomenės įtaką, nes tai reiškia, kad Europos piliečiai taip pat gali turėti realią politinę įtaką.

Problemų nekyla dėl darbų, kuriems nebetaikomos autorių teisės arba kurie yra vieši. Kur kas sudėtingiau, kai kyla klausimas dėl darbų, kurių autoriai nežinomi, kitaip tariant, darbų, kuriems toliau taikomos autorių teisės, tačiau labai sunku nustatyti teisėtus šių teisių turėtojus. Dar kitas klausimas, kai kalbame apie autorių teisių ginamus darbus. Jeigu vieną dieną į „Europeana“ taip pat bus įtraukti autorių teisių ginami darbai, norint juos atsisiųsti, reikės sumokėti, nes kitaip sunaikintume pridėtinę kultūrinę vertę kultūros rinkose.

Todėl politiniu požiūriu siekiu, viena vertus, greito ir veiksmingo medžiagos skaitmeninimo, kita vertus, autorių teisių išsaugojimo, nes tai vienintelis būdas, kuriuo galima užtikrinti Europos Sąjungos kultūrų įvairovės egzistavimą. Todėl reikia visų šalių sutikimu pagrįstų sprendimų dėl darbų, kurių autoriai nežinomi, ir labai išsamaus tyrimo, kuris padėtų nustatyti, kas yra teisėti autorių teisių turėtojai. Politiniu požiūriu svarbiausias klausimas diskusijoje dėl strategijos po Lisabonos sutarties – ES 2020 m. strategijos, mūsų ekonomikos modernizavimo, skaitmeninės visuomenės, žinių visuomenės ir kultūrų įvairovės kūrimo, man yra tas, kad „Europeana“ turi būti iš dalies finansuojama pagal šią ES 2020 m. programą, žinoma, prisidedant ir valstybėms narėms. Tai turi būti bendras Europos projektas. Todėl mums reikia bendros „prisijunk prie Europeanos“ kampanijos, kad rastume daugiau privačių rėmėjų. Tačiau turime aiškiai apibrėžti, kad reikia didinti šio šaltinio žinomumą tarp mūsų piliečių, ir visų pirma tarp jaunimo. Daugelis žmonių apie jį vis dar nieko nežino. Tai milžiniška užduotis, kurią dabar turime atlikti kartu.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Pone pirmininke, „Europeana“ – labai svarbus projektas, kuris leis visam pasauliui susipažinti su Europos kultūros paveldu. Kaip žinome, tai ne tik biblioteka, bet ir virtualus muziejus ir archyvas. Norėčiau, kad kiekvienas šio Parlamento narys pasakytų, kad didžiųjų nacionalinių kūrėjų, kaip antai Chopino, Marie Curie (mergautinė pavardė Skłodowska) arba Słowackio, darbai galėtų būti prieinami

internete. Norėčiau paminėti tris pagrindinius veiksmus. Pirma, „Europeanos“ atveju negalime sutikti su prastesne kokybe. Būtent tuo turime pasirūpinti projekto metu. Antra, reikia sprendimo dėl darbų, kurių autoriai nežinomi, ir darbų, kuriais nebeprekiuojama, autorių teisių. Trečia, labai prašau N. Kroes paspartinti valstybių narių vykdomą medžiagos skaitmeninimą, jeigu norime ateityje didžiuotis šiuo pavyzdiniu projektu.

Norėčiau padėkoti H. Trüpel už puikų pranešimą.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Kaip Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto pranešėjas dėl pranešimo „Europeana – tolesni veiksmai“, palankiai vertinu tai, kad šis pranešimas parengtas, ir tikiuosi, kad Komisija patvirtins pateiktas rekomendacijas. Diskusijose šia tema aptarta daugelis klausimų, kaip antai IT struktūra, „Europeanos“ interneto svetainės valdymas, nemokama prieiga prie bibliotekos duomenų, poreikis standartizuoti skaitmeninimo procesą ir žiniasklaidos pranešimų apie interneto svetainę problema. Kai kurie iš šių klausimų įtraukti į pranešimą. Tai suteikia man vilties, kad mums pavyko parengti išsamų pranešimą.

Taip pat tikiuosi, kad ši diskusija ateityje bus tęsiama konkrečiais klausimais: interneto svetainės valdymas, finansavimo būdai ir visų pirma svetainės kaip vienos duomenų bazės, o ne portalo parengimas. Tikiuosi, kad Europos Parlamento rekomendacijos kartu su Komisijos pasvarstymais minėtais klausimais taps sėkmingu projektu. „Europeana“ gali tapti sėkmingu Europos Sąjungos projektu, jeigu jis bus kuriamas ES vertybių ir idealų pagrindu, o jo dėmesio centre atsids Europos kultūrinė informacija.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Pone pirmininke, pradėti norėčiau padėka H. Trüpel už puikų pranešimą. Dirbau su ja komitete, ją pažįstu jau penkerius metus ir žinau – kad ir ko ji imtųsi, viską atlieka kruopščiai ir profesionaliai, ir šis pranešimas – puikus to įrodymas.

Tai dar vienas Europai reikalingas projektas, nes Europos Sąjunga laikoma vertybių bendrija, be to, ji – stipri kultūrinė bendrija. Europos Sąjungai priklauso 27 skirtingos valstybės narės su labai turtinga ir įvairia kultūra.

Jeigu augant informacijos srautams mes galime paversti informaciją lengviau prieinama žmonėms, verta investuoti į šiuos Europos turtus ir ieškoti išteklį. Taip visos mažosios valstybės taip pat turės galimybę išpopuliarinti savo unikalią ir ypatingą kultūrą. Kai tik dėl Komisijos ir valstybių narių darbo visur atsiras plačiąjausią prieigą, elektroninėse bibliotekose, muziejuose ir archyvuose lygybės principas bus įgyvendintas teikiant kultūrinę paslaugą.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Mano frakcija ir aš asmeniškai ne itin palaikome išsamias programas ir institucijas arba objektų, viršijančių poreikius, kūrimą. Tačiau „Europeana“ nėra toks objektas. Iš tiesų šis projektas labai svarbus, nes gyvename vaizdinės, o ne rašytinės kultūros laikais. Tai reiškia, kad, kaip Neil Postman pademonstravo savo nuostabioje knygoje „Linksmimasis iki mirties“ (angl. *Amusing Ourselves to Death*), vaizdinė kultūra nuvertina visuomenės diskusijas ir paverčia mus menkesniais piliečiais. Savo ruožtu tai reiškia, kad jeigu projektui yra galimybė sustiprinti įprotį skaityti, yra galimybė, kad patobulės piliečių protas, Europos Sąjunga prisidės prie savo piliečių švietimo kokybės ir jų veiklos būdų gerinimo, o valstybių narių piliečiai taps aktyvesniais, išmintingesniais ir geresniais piliečiais.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Pone pirmininke, ponios ir ponai, diskutuojame apie iniciatyvą, kuri gali pasirodyti esanti tikras Europos Sąjungos lobis, ir dabar norėčiau dar kartą padėkoti pranešėjai H. Trüpel už išskirtinį pranešimą, kurį ji pateikė.

Kalbame apie elektroninę Europos valstybių kultūros saugyklą, kuri leis naudotis pirmine kultūrine informacija, todėl norėčiau pabrėžti, kad „Europeanos“ sėkmė priklausys nuo galutinio formato, kurį jai suteiksime – mums nereikia „Europeanos“, kuri būtų jau esamų elektroninių platformų, kaip antai „Google Wikipedia“, kopija.

Mums reikia rimto ir patikimo šaltinio, kurio informacija turėtų mokslinę reikšmę ir vertę, šaltinio, kuriame būtų saugomos intelektualinės nuosavybės teisės ir būtų užtikrintas turinio rimtumas. Manau, tai užtikrina pateikti pakeitimai ir Kultūros ir švietimo komiteto diskusija šiuo klausimu. Žinoma, negalėjome galutinai užtikrinti valstybių narių siekio šia priemone naudotis savo kultūrai populiarinti.

Mums visiems šiuo atžvilgiu reikia susikurti savo vaidmenį, paaiškinti šio projekto svarbą valstybių narių vyriausybėms ir piliečiams, kad šis projektas turėtų poveikio ir kad mes visi galėtume kuo geriau jį išnaudoti vidutinės trukmės laikotarpiu.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Pone pirmininke, ponios ir ponai, visų pirma norėčiau dar kartą nuoširdžiai padėkoti H. Trüpel už išties puikų pranešimą, kurį šiandien svarstome.

Manau, tai nuostabus projektas, kurį įgyvendinus skaitmeninėje interneto bibliotekoje su įvairiu Europos kultūros paveldu susipažinti galės Europos ir viso pasaulio žmonės. Tačiau vis dar reikia tolesnių mūsų bendrų pastangų, kad šis projektas iš tiesų pavyktų. Mano frakcijos nuomone, būtina sėkmės sąlyga – laisva, taip pat kiek įmanoma nemokama prieiga prie mūsų kultūros paveldo per „Europeana“.

Bendrose diskusijose pasiekėme kompromisą dėl saugomų darbų autorių interesų saugojimo ir būtinos laisvos prieigos suteikimo, todėl norėčiau, kad ateityje Komisija atsižvelgtų į šiuo pasiūlymus ir juos patvirtintų.

Kita būtina sąlyga – valstybių narių atsakomybės suvokimas. Mano šalies atveju tai reiškia, kad J. H. Getės kūriniai lenkų ir prancūzų kalba negali būti priimtini, jeigu jie nėra prieinami originalo kalba. Šiuo atžvilgiu visi kartu turime dar kartą labiau paraginti valstybes nares parūpinti tinkamų finansinių išteklių, kad ir šiuo lygmeniu „Europeana“ būtų ištis sėkminga.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Turint omenyje, naudą, kurios Europos Sąjungos piliečiams duotų prieiga prie „Europeanos“, manau, turimas skaitmeninis turinys turi būti pateikiamas visomis oficialiomis Europos Sąjungos kalbomis. Taip pat manau, kad svarbiausia pasiūlyti prieigą prie „Europeanos“ skaitmeninio turinio žmonėms su negalia. Turint tai omenyje, reikia ne tik tinkamo formato, bet ir prieigos, pritaikytos jų poreikiams.

Rekomenduojame, kad Europos Komisija pareikalautų skaitmeninio turinio tiekėjų garantuoti interneto svetainių, susietų su „Europeana“, saugumą. Galiausiai, bet, mano nuomone, ne mažiau svarbu užtikrinti tvarią „Europeanos“ projekto finansavimo ir kūrimo sistemą. Komisijos nare, prašau jūsų tarti keletą žodžių dėl direktyvos dėl autorių teisių ir gretutinių teisių informacinėje visuomenėje tam tikrų aspektų suderinimo peržiūros.

Neelie Kroes, Komisijos Pirmininko pavaduotoja. – Pone pirmininke, gerbiamieji Parlamento nariai ir, žinoma, H. Trüpel, esame neapsakomai sužavėti jūsų pranešimu. Vertiname jį palankiai. Manau, „Europeana – tolesni veiksmai“ iš tiesų tėra labai įdomaus nuotyčio pradžia ir, beje, parodo stiprų politinį palaikymą tolesniam „Europeanos“, kaip bendros prieigos prie gausaus ir įvairaus Europos kultūros paveldo skaitmeniniame amžiuje, kūrimui.

Norėčiau padėkoti pranešėjai H. Trüpel už atliktą darbą ir pagirti už pavadinimą, nes vien tik pavadinimas „Europeana“ yra išskirtinis – nereikia nė aiškinti, kokia jo esmė.

Komisija taip pat gali paremti alternatyvų pasiūlymą dėl rezoliucijos, dėl kurios, kaip mane informavo, susitarė pagrindinės Parlamento frakcijos.

Tai plataus užmojo projektas, ir dar kartą pakartosiu, kad tai – pradžia. Jo tikslas – skaitmeninti knygas, laikraščius, žemėlapius, muziejaus eksponatus, garsinę ir vaizdinę medžiagą, garso archyvus iš visos Europos ir pateikti internete. Tai svarbu, siekiant užtikrinti kultūros prieinamumą skaitmeniniame amžiuje. Tai daugiau nei sakė M. Migalski: kai kas, dėl ko tampame geresniais piliečiais. Taigi, palaukime ir pamatysime, tačiau šis projektas suteikia galimybę būti laimingesniais, nes daugeliu atveju mėgautis kultūra reiškia mėgautis laime.

Būtent Parlamento pranešime teisingai pabrėžiama, kad yra ir ekonominis aspektas. Mūsų kultūros paveldo skaitmeninimas ir prieinamumas internete naudos duos skirtingiems veiklos sektoriams: švietimui, moksliniams tyrimams, turizmui ir žiniasklaidai.

„Europeanos“ svetainė – precedento neturinčio Europos bibliotekų, archyvų ir muziejų bendradarbiavimo rezultatas. Šiuo metu, kaip teisingai minėjo H. Trüpel, ji suteikia tiesioginę prieigą prie 7 mln. skaitmenintų objektų. Dar kartą primenu, kad tai tik pradžia, eikime iki galo. Galima ir reikia padaryti daugiau. Parlamento pranešime pabrėžiamos skirtingos „Europeanos“ ir susijusios politikos sritys, kuriose ateinančiais metais reikia gerokai padirbėti.

Šios svetainės kūrimas priklauso visų pirma nuo valstybių narių, kurios turėtų daugiau prisidėti prie savo kultūros paveldo skaitmeninimo ir visų skaitmenintų objektų prieinamumo per „Europeana“, įnašo. Džiaugiuosi, kad Parlamentas prisijungia prie Komisijos reikalavimų valstybėms narėms kuo greičiau atlikti šiuos darbus. Kuo greičiau, tuo geriau.

Parlamentas pabrėžia, kad „Europeana“ turėtų ne tik suteikti prieigą prie viešų darbų, bet ir pateikti medžiagą, kuri vis dar yra autorių teisių objektas. Ištis, atsakydama į S. Țicău klausimą, norėčiau pasakyti, kad skubiai reikia rasti įgyvendinamus sprendimus, kaip internete paskelbti nebeperduodamus darbus ir išspręsti darbų,

kurių autoriai nežinomi (darbų, teisių į kuriuos turėtojų neįmanoma nustatyti), klausimą. To nepadarius atsiranda rizika, kad Europa atsiliks keletu metų, ypač palyginti su JAV.

Šiuo metu Komisija atlieka poveikio vertinimą dėl galimo teisinio darbų, kurių autoriai nežinomi, sprendimo Europos mastu, taip pat svarstome, ką galima būtų padaryti, bet jeigu neprieštarosite, grįšiu prie to, kai kalbėsime apie skaitmeninę darbotvarkę, nes šį klausimą būtina apsvarstyti.

Patobulinta „Europeanos“ versija pasirodys vėliau šiais metais, ir tikimasi, kad per ją prieiga bus suteikta prie daugiau nei 10 mln. skaitmenintų objektų. Svetainė bus kuriama ir toliau. Parlamentas pagrįstai atkreipia dėmesį į būtinybę didinti „Europeanos“ svetainės žinomumą tiek tarp kultūros institucijų, kurios galėtų prisidėti formuojant skaitmeninį turinį, tiek plačioje visuomenėje. Ypatingas dėmesys bus skiriamas jaunesniems žmonėms, kurie, kaip tiksliai paminėjote, yra ypač svarbi mūsų gyventojų dalis ir prie kurių prieiti bus mėginama per mokyklas.

Komisija išipareigojo tęsti darbą dėl „Europeanos“ ir su ja susijusios politikos kūrimo, ir ši sritis bus pagrindinė darbo pagal Europos skaitmeninę darbotvarkę sritis. Bet koku atveju verta dėl jos pakovoti.

Pirmininkas. - Diskusija baigta.

Balsavimas vyks po dviejų savaitių kitoje mėnesinėje sesijoje Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), raštu. – (PL) Šiandien kyla daug sunkumų kuriant Europos skaitmeninę biblioteką „Europeaną“. Šio Europos projekto sėkmė nėra garantuota. Pirma, todėl, kad iki šiol į „Europeaną“ iš esmės buvo įtraukti darbai, kuriuos pateikė tik keletas aktyviausių šalių. Antra, tai ne šiuolaikiniai darbai, kurie pritrauktų didžiausią dėmesį, o senesni viešos srities darbai. Norėčiau ypatingą dėmesį atkreipti į vieną „Europeanos“ projekto aspektą, kuris, mano nuomone, ypač svarbus sėkmei – finansavimas. Skaitmeninių kolekcijų išplėtimo procesas labai brangus ir užtruks dar daug metų. O „Europeanos“, iš dalies finansuojamos Europos Komisijos, valstybių narių ir privačių rėmėjų, finansavimas garantuojamas iki 2013 m. Manau, svarbu užtikrinti pastovius finansavimo išteklius pagal naują 2014–2020 m. finansinę perspektyvą. Europos lėšos, skirtos atskiroms valstybių narių kultūros institucijoms kaip subsidijos, turėtų paskatinti jas veiksmingiau dirbti skaitmeninant kolekcijas. Be to, reikėtų nustatyti privalomo skaitmeninimo tikslus, kuriuos valstybės narės turėtų įgyvendinti per nurodytą laiką. Tik nuosekliai taikydami „rimbo ir meduolio“ metodą užtikrinsime, kad „Europeana“ taptų patraukliu, skaitytojų ir tyrinėtojų dėmesį pritraukiančiu portalu, o ne skaitmenine mansarda, kurioje laikomas senas sentimentalūs jausmus keliantis šlamštas.

Iosif Matula (PPE), raštu. – (RO) Mūsų tikslas, kad „Europeana“ taptų visiškai nauju Europos kultūros vertybėms skirtu projektu, o ne „Google“ knygų skaitmeninimo projekto alternatyva. „Europeana“, apimanti biblioteką, muziejų ir skaitmeninį archyvą, turi populiarinti bendrą Europos paveldą, tapti patikimu informacijos šaltiniu ir sudaryti valstybėms narėms galimybę formaliai ir struktūriškai papildyti turinį.

„Europeana“ neturi tapti portalu, panašiu į „Wikipedia“, kuriame kiekvienas gali įterpti tekstą be priminio patikrinimo. Dėl šios praktikos „Wikipedia“ turinyje akivaizdžiai atsiranda daug klaidų. Tam galėtume sukurti specialų svetainės skyrelį, kuriame vartotojai gali diskutuoti, bet neturi teisės taisyti svetainėje paskelbtą kultūrinį turinį.

Svarbu dėmesį nukreipti į „Europeanos“ svetainės grafinį pateikimą, žinomumo didinimą ir prieinamumą tada, kai esamas dizainas nėra labai patogus vartotojui, ir dėl jo svetainė gali netekti visuomenės susidomėjimo. Remdamasis minėtais svarstymais palaikau pasiūlymą dėl rezoliucijos, kuri Europos liaudies partijos (krikščionių demokratų) frakcija pateikė kaip alternatyvą pranešime aprašytai galimybei, kad galėtume padėti sukurti vertingą portalą, kuriame skelbiama visuomenei aktuali informacija.

Emil Stoyanov (PPE), raštu. – (BG) Ponios ir ponai, viena iš mūsų, kaip politikų ir piliečių, esminių pareigų šiais laikais – išsaugoti Europos kultūros paveldą ateities kartoms. „Europeana“ – vienas iš pagrindinių šios srities projektų, padedančių paspartinti kultūros paveldo skaitmeninimo procesus kiekvienoje valstybėje narėje. Tačiau dar neišspręstos kultūrinės ir teisinės problemos, susijusios su masiniu knygų, įskaitant Europos bibliotekose turimas knygas, skaitmeninimu. Autorių teisės ir jas valstybėse narėse reglamentuojantys teisės aktai – vienas didžiausių sunkumų, su kuriais susiduriama įgyvendinant projektą „Europeana“. Konkurencija su „Google“ taip pat atskleidžia daugelį klausimų, kuriuos reikės išspręsti. Šiuo atžvilgiu būtina rasti visus įmanomus išteklius nacionalinėms bibliotekoms, muziejams ir archyvams paremti, kad „Europeanos“ projektas taptų tikru Europos kultūros paveldo turtu ir įvairovės atspindžiu. Per Kultūros ir švietimo komiteto

diskusiją pasiūliau, kad Europos Parlamentas iš dalies kontroliuotų projektą, bet suvokiui, kad pagal esamas taisykles tai neįmanoma. Visgi noriu, kad Europos Parlamentas, kaip vienintelė ES institucija, kurios nariai renkami tiesiogiai, vieną dieną galėtų kontroliuoti Europos iniciatyvas. Dėkoju už dėmesį.

22. Veiksmų plano dėl gyvūnų gerovės 2006–2010 m. analizė ir įvertinimas (trumpas pristatymas)

Pirmininkas. – Kitas klausimas – Maritos Paulsen pranešimas Žemės ūkio ir kaimo plėtros komiteto vardu dėl veiksmų plano dėl gyvūnų gerovės 2006–2010 m. analizės ir įvertinimo (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, pranešėja. – (SV) Pone pirmininke, gyvūnų gerovė iš tikrųjų svarbi daugumai Europos piliečių. Gyvūnų gerovė susijusi ne tik su gyvūnais. Ji susijusi ir su mūsų tapatumu, su tuo, kuo save laikome ir kas, mūsų manymu, yra Europa, ką manome esant skiriamaisiais civilizacijos požymiais; ji susijusi su pagarba ir mūsų elgesiu su šiais mūsų gyvenimo bendrakerčiais.

Mano vertinimu, kuriam pritaria Žemės ūkio ir kaimo plėtros komitetas, labai didelė dalis 2006 m. Parlamento patvirtinto penkerių metų plano – jo pranešėja yra E. Jeggle – įgyvendinta gana gerai. Šioje dėlionėje trūksta vienos labai svarbios dalies, t. y. atitikties. Todėl rengdama ateinančių penkerių metų planą – kartu su komiteto nariais labai tikiuosi, kad jis bus parengtas šiais metais – daug dėmesio skyriau griežtesniam esamų teisės aktų nuostatų laikymuisi.

Šiuo metu itin svarbu laikytis kiaulių gyvenimo, gerovės, laikymo ir priežiūros direktyvos nuostatų. Reikia spręsti ir pasikartojančių gyvūnų gabenimo dideliais atstumais, kartais žiauriomis sąlygomis, problemą. Kitaip tariant, svarbu užtikrinti taisyklių laikymąsi, kontrolę ir sankcijas, nustatytas jau priimtuose teisės aktuose, direktyvose ir reglamentuose.

Be to, norėčiau, kad šiek tiek pasikeistų požiūris, ypač, kad jis būtų visapusiškesnis. Norėčiau, kad būtų parengtas bendras gyvūnų apsaugos teisės aktas, kuriame būtų nustatyti pagrindiniai standartai ir būtiniausi reikalavimai Europai, Europos Sąjungai ir vidaus rinkai.

Tai svarbu dėl dviejų priežasčių. Pirmą, dėl konkurencijos Europos Sąjungos vidaus rinkoje; kitaip tariant, viena šalis, nesirūpindama gyvūnais, neturėtų įgyti konkurencinio pranašumo. Antra ir tikriausiai svarbiausia priežastis yra tai, kad mes keliame didelius reikalavimus Europos ūkininkams ir gamintojams. Todėl ūkininkus reikia apsaugoti nuo nesąžiningos trečiųjų šalių konkurencijos. Negalime tiek daug iš jų reikalauti, jei nesame pasiruošę užtikrinti sąžiningos prekybos. Be to, – galbūt daug kas tam ir nepritarė – bet kuriuo atveju turime mokėti už gyvūnų gerovę. Kaip mokėti – prekyvietėje ar mokant mokesčius – reikėtų diskutuoti atskirai. Be to, turime sukurti nuolatinį, gerai organizuotą tinklą – atkreipti dėmesį į tai, kad reikia ne naujos institucijos, bet suteikti koordinavimo funkcijas jau esamoms tikrai geroms Europos mokslo institucijoms.

Pagaliau ne mažiau svarbus dalykas: turime išspręsti antibiotikų naudojimo ir gyvulininkystės klausimus. Kalbu ne apie pavojų dėl antibiotikų likučio maisto produktuose, bet apie – ypač zoonotinių bakterijų – atsparumą antibiotikams, dėl kurio kyla didelis pavojus visuomenės sveikatai.

Chris Davies (ALDE). – Pone pirmininke, norėčiau pakalbėti apie teisės aktą, su kuriuo Komisijos narys – penkerius metus Komisijoje buvęs atsakingas už energetiką – yra tikriausiai gerai susipažinęs. Tai – Dedeklių vištų direktyva, kurioje reikalaujama iki kitų metų pabaigos pagerinti gyvūnų gerovės standartus, taikomus narvams, kuriuose laikomos vištos dedeklės.

Maniau, kad tai kainuos tūkstančius. Tačiau daugelyje prekybos centrų tokio didelio masto įrangą kainuoja milijonus. Daugelis šalių laikosi šios direktyvos reikalavimų. Daugelis ūkininkų investavo pinigų, kad pasiektų reikiamą gyvūnų gerovės standartų lygį, bet, mano nuomone, iki kitų metų pabaigos nepavyks užtikrinti atitikties visoje Europos Sąjungoje.

Norėčiau sužinoti, kokių veiksmų Komisija ketina imtis ir imasi siekdama užtikrinti atitiktį.

Pranešėja ragino uždrausti prekybą kiaušiniiais, kurie neatitinka teisės aktų nuostatų. Abejoju, ar kam nors tai pavyks. Tačiau norėčiau žinoti, kad Komisija aktyviai bando užtikrinti, kad valstybės narės ir jų ūkininkai toliau keltų šiuos gyvūnų gerovės standartus ir kad visiems būtų sudarytos vienodos sąlygos.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Pone pirmininke, M. Paulsen, dėkoju jums už pranešimą. Norėčiau padėkoti įvairiems šešėliniams pranešėjams, padėjusiems rengti pranešimą, ypač savo frakcijos pranešėjai E. Jeggle.

Įvairiose Europos šalyse nuomonės šiuo klausimu skiriasi. Ne visi gamintojai ar vartotojai vertina šį klausimą vienodai. Nepaisant to, Europos teisės aktais pamažu nustatomi labai griežti standartai ir manau, turėtume daug geriau jais remtis tarptautinėse derybose ir ypač tikrindami importuojamus produktus.

Tačiau, kaip minėta, taisyklės įgyvendinti kainuoja, ir kasdien matome, kaip didėja išlaidos ūkininkams ir kitiems operatoriams kaip tik dabar, smarkiai sumažėjus ūkininkavimo pelningumui. Taigi, tikrai reikia bendros žemės ūkio politikos. Jei kasmet skiriame 100 EUR iš kiekvieno piliečio bendrai žemės ūkio politikai finansuoti, dalį šių lėšų tikrai reikėtų skirti ir gyvūnų gerovei užtikrinti.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Norėčiau padėkoti M. Paulsen už pranešimą, kuriame pateikti sprendimai, susiję su gyvūnų gerove ir šiuo klausimu kylančiomis Europos politikos problemomis. Gera žinoma, kad gyvūnų gerovė apima jų gerovę ir, žinoma, būtiniausią biologinį komfortą, be kurio nebūtų galima užtikrinti jų gyvybingumo, įskaitant natūralų elgesį, priklausantį nuo jų gyvenamosios aplinkos pokyčių.

Todėl manau, kad ir toliau reikėtų gerinti ir didinti konkurencingumą žemės ūkio sektoriuje Europos lygmeniu, skatinant laikytis ir stebint, kaip laikomasi esamų gyvūnų gerovę reglamentuojančių teisės aktų, kurie turi atitikti ir gyvūnų apsaugos reikalavimus. Kartu valstybės narės turėtų persvarstyti savo gyvulininkystės technologijas ir pakeisti senas technologijas moderniomis ir veiksmingomis, kurias taikant atsižvelgiama į fiziologinius gyvūnų poreikius ir galima išnaudoti biologinį produkcinį gyvūnų potencialą idealiomis sąlygomis, kartu užtikrinant ir daug geresnę maisto saugą. Akivaizdu, kad šiai sričiai reikės skirti pakankamai lėšų ir veiksmingai naudotis jų teikiama galimybėmis, kad valstybės narės galėtų investuoti į šiuolaikinius naujoviškus sprendimus, kuriais skatinama atsižvelgti į gyvūnų gerovę.

Manau, kad ieškant geriausių sprendimų būtų svarbu skatinti paprastus piliečius ir pilietinę visuomenę padėti rengti ir įgyvendinti šios srities programas, pritaikytas prie dabartinės kiekvienos valstybės narės padėties.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Pone pirmininke, gyvūnų gerovė – ir mūsų, Europos gyventojų, civilizacijos matas. Europos Sąjunga privalo užtikrinti, kad teisės aktai atitiktų dabartinę padėtį, ir vykdyti priežiūrą. Šiuo metu yra spragų abiejose šiose srityse.

Šiandien iškeltas gyvūnų gabenimo klausimas. Per televiziją matėme kelis baisius ir žiaurius filmus ir, kaip ir visais kitais su gyvūnų gerove susijusiais klausimais, norėtume, kad Komisija nedelsdama imtųsi veiksmų ir galėtume būti tikri, kad su gyvūnais bus elgiamasi oriai.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Pone pirmininke, norėčiau padėkoti Parlamentui, ypač M. Paulsen, už pranešimą savo iniciatyva dėl ES veiksmų plano dėl gyvūnų gerovės. Šiame pranešime aprašyta ne tik tai, kas buvo, bet ir pateikta svarbių ir naudingų minčių, į kurias bus galima atsižvelgti rengiant ateities gyvūnų gerovės strategiją.

Iš esmės šis 2006 m. priimtas veiksmų planas buvo sėkmingas. Jame pavienės ES iniciatyvos sujungtos į bendrą gyvūnų gerovės viziją ir, apskritai kalbant, jis įgyvendintas sėkmingai. Taigi, Komisija sutinka su šių diskusijų dalyje „prašau žodžio“ išreikšta nuomone, kad reikalavimų vykdymas išlieka rimta problema ir kad reikia ir toliau stengtis, kad taisyklės būtų tinkamai įgyvendintos.

Į C. Davies klausimą atsakysime raštu, bet jau dabar norėčiau pasakyti, kad Komisija daug dėmesio skiria taisyklių įgyvendinimui. Priimtas taisyklės reikia įgyvendinti. Reikia užtikrinti ne tik teisinę valstybę, bet ir sąžiningą konkurenciją.

Sutinkame ir su tuo, kad reikia skatinti sąžiningą ES ir trečiųjų šalių gamintojų konkurenciją. Gyvūnų gerovė – ne prekybos politikos klausimas, kurį reikia ginti ir išaiškinti per PPO derybas. Tai turėsime aiškiai nustatyti savo ateities strategijoje.

Girdėjau raginimą parengti naują 2011–2015 m. veiksmų planą ir džiaugiuosi galėdamas jums pranešti, kad Komisija jau pradėjo jį rengti. Siekiame parengti naują gyvūnų gerovės strategiją, į kurią būtų įtrauktas visapusiškas požiūris, atsižvelgiant į bendras ES gamintojų išlaidas ir gerovės priemonių poveikį jų konkurencingumui.

Kaip minėta pranešime, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 13 straipsnyje pabrėžta, kad reikia atsižvelgti į visus gyvūnus. Taip pat labai įdomus sumanymas parengti Europos gyvūnų gerovės teisės aktą, apimančią visus gyvūnus. Tokiu bendru teisės aktu galėtų būti pagrįstos ateities iniciatyvos, įskaitant teisės aktus, informaciją vartotojui, švietimą, mokslinius tyrimus ir skatinimą taikyti aukštesnius standartus.

Taip pat pastebiu ir vertinu paramą Europos informacijos apie gyvūnų gerovę centrų tinklo steigimui. Sukūrus jį, ES institucijoms, valstybėms narėms ir suinteresuotiesiems subjektams bus lengviau skatinti gyvūnų gerovės iniciatyvas.

Pritariu jūsų nuomonei, kad, rengiant ateities strategiją, reikėtų atidžiai vertinti išlaidas ir konkurenciją. Turime užtikrinti mūsų politikos nuoseklumą, atsižvelgdami į bendrą mūsų pasiūlymų tvarumą pasaulio mastu.

Pranešime taip pat pabrėžta, kad ES biudžetas turi atitikti mūsų užmojus – ypač reikėtų skirti pakankamai lėšų gyvūnų gerovės srities moksliniams tyrimams, naujoms technologijoms ir metodams. Jame taip pat pabrėžta, kad reikia skirti pakankamai lėšų tinkamai stebėsenai ir ES gamintojų paramai.

Kaip minėjau, Komisija palankiai vertina visas šias mintis, iš visų jų matyti, kad gyvūnų gerovė – svarbus ES darbotvarkės klausimas. Komisija planuoja pristatyti naująją ES gyvūnų gerovės strategiją 2011 m.

Pirmininkas. - Diskusijos baigtos. Balsavimas vyks po dviejų savaitių per mėnesinę sesiją Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Véronique Mathieu (PPE), raštu. – (FR) Gyvūnų gerovė – svarbus klausimas. Kaip siūloma M. Paulsen pranešime, būtina griežtai taikyti šios srities Europos teisės aktus. Taip pat turime užtikrinti, kad ES nustatyti gyvūnų gerovės standartai būtų taikomi ir į Europos teritoriją įvežamoms prekėms. Nereikėtų sudaryti savo ūkininkams ir Europos žemės ūkio produktų pramonei sunkumų tuo metu, kai jie patiria papildomų išlaidų, vykdydami ES reikalavimus. Gyvūnų gerovės standartai turėtų derėti su Europos prekybos politika, mūsų darbo vietų apsauga ir faunos valdymo medžioklės praktika, kuri be galo svarbi biologinės įvairovės pusiausvyrai. Be to, kyla abejonių dėl Europos informacijos apie gyvūnų apsaugą ir gerovę centrų tinklo steigimo. Esu ES decentralizuotų agentūrų 2008 m. biudžeto įvykdymo patvirtinimo pranešėja ir puikiai žinau apie agentūrų, kurių bendras vientisumas, deja, neužtikrintas, steigimo problemą. Šiuos klausimus, kuriuos nagrinėja tarpinstitucinė agentūrų reikalų darbo grupė, reikia išspręsti prieš svarstant steigti bet kokias naujas agentūras.

23. ES žemės ūkis ir klimato kaita (trumpas pristatymas)

Pirmininkas. - Kitas klausimas – Stéphane Le Foll pranešimas Žemės ūkio ir kaimo plėtros komiteto vardu dėl ES žemės ūkio ir klimato kaitos (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, pranešėjas. – (FR) Pone pirmininke, Komisijos nary, pranešime, kurį pristačiau Parlamentui, siekiama paaiškinti, kad žemės ūkio sektorius turi kovoti su pasaulio klimato atšilimu.

Šią savaitę gamta – šį kartą vulkanai – mums priminė, kad ji gali daryti labai didelį poveikį žmogaus veiklai ir klimatui. Bet žmonės, ypač Europa, vis tiek turi priimti atsakomybę už kovą su vadinamuoju klimato atšilimu.

Savo pranešimu siekiu įrodyti, kad žemės ūkio sektorius gali toliau mažinti savo anglies junginių išlakų bei sunaudojamo iškastinio kuro kieki ir, visų pirma, kartu gali labai aktyviai padėti izoliuoti anglį, kad galėtume sumažinti anglies junginių išlakų kieki ir saugoti bei surinkti daugiau anglies pasaulio lygmeniu.

Pranešime siekiama paaiškinti, kad žemės ūkis turi taikyti ne fragmentišką požiūrį, t. y. atsiradus problemai priimti naujas dirvožemio, vandens, pesticidų ir panašias direktyvas, bet bandyti spręsti žemės ūkio klausimus nuosekliau ir sistemingiau.

Taikydami nuoseklų požiūrį turėsime ieškoti būdų, kuriais žemės ūkyje būtų galima, kaip minėjau, ne tik mažinti sunaudojamos energijos kieki, bet kartu ir aktyviai padėti izoliuoti anglį. Šis vaidmuo labai susijęs su fotosinteze ir biomase ir ypač su man labai svarbiu dirvožemio klausimu ir Europos dirvožemių gebėjimu saugoti organinę anglį.

Manau, kad taikant šį požiūrį, kurį aptariu savo pranešime ir kuriam, tikiuosi, bus pritarta balsuojant per mėnesinę sesiją Briuselyje, bus galima pradėti naują Europos žemės ūkio tvarumo etapą, padidinti ekologiškumą ir taip suteikti žemės ūkiui pranašumo kitų kontinentų ir žemės ūkio sistemų atžvilgiu. Tada žemės ūkis bus naudingesnis ekonomikai ir aplinkai, o kartu naudingesnis socialiniu požiūriu.

Todėl šiame pranešime aptariamas konkretus žemės ūkio kovos su pasaulio klimato atšilimu klausimas ir bandoma – bent jau aš taip manau – ieškoti kitų būdų, visų pirma, palaikyti vykstančias diskusijas dėl žemės ūkio politikos ateities po 2013 m.

Kreipiuosi į Komisiją; jau ne kartą kreipiausi ir kreipsiuosi į žemės ūkio komitetus ir, pasitaikiusi progai, į įvairius ministrus. Manau, reikia keisti kryptį. 2013 m. bendros žemės ūkio politika turėtų būti plataus masto. Ji turėtų būti pagrįsta tikslais, iš kurių piliečiams būtų lengviau suprasti, kodėl mums reikia bendros žemės ūkio politikos.

Mums reikia bendros žemės ūkio politikos, nes Europos žemės ūkio bendruomenė turi užtikrinti aprūpinimą maistu ir siekti tvarumo. Kaip ten bebūtų, savo pranešime siūlau judėti šia kryptimi ir tikiuosi, kad didžioji dauguma Parlamento narių man pritars.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Pone pirmininke, labai dėkoju pranešėjui už šį pranešimą. Žemės ūkis – tas žemės ūkio sektorius, kuriame jau dabar imamasi daugiausia aplinkos apsaugos priemonių ir galima imtis dar daugiau Pvz., žemės ūkyje mums jau pavyko sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 20 proc. Be to, žemės ūkio dirvožemiai ir augalai sugeria daug CO₂ dujų iš atmosferos. Todėl žemės ūkis – klimato kaitos problemos sprendimo dalis. Kita vertus, pirmiausia reikia užtikrinti maisto produktų gamybą 500 mln. ES piliečių kuo veiksmingiau naudojant išteklius ir užtikrinant kuo aukštesnį aplinkos ir rūšių įvairovės apsaugos lygį.

Ūkininkai nepajėgs pasiekti šio tikslo vieni patys. Juos turime remti stipria Europos žemės ūkio politika. Tik taip galėsime pagaminti pakankamai maisto gyventojams, kurių skaičius vis didėja, ir kartu apsaugoti aplinką, kad galėtume sumažinti klimato kaitą.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Pone pirmininke, S. Le Follo pranešimas labai svarbus, nes Europos maisto produktų gamyba ir žemės ūkis – svarbūs klausimai.

Europa privalo pati apsirūpinti. Tai svarbu ir kalbant apie klimato kaitos prevenciją, nes trumpi gabenimo atstumai ir vietinis maistas – geriausias pasirinkimas siekiant užkirsti kelią klimato kaitai.

Žemės ūkis turi būti ekologiškai tvarus, todėl mūsų laukia daug darbo. Europos Sąjungos valstybės narės gali imtis šios srities iniciatyvų, tam Europa ir valstybės narės turi palankias sąlygas, nes gali investuoti į mokslinius tyrimus.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Pone pirmininke, norėčiau nuoširdžiai padėkoti S. Le Folloi už pranešimą. Jame aptariami labai svarbūs dalykai, į kuriuos turėsime atsižvelgti ateityje. Klimato apsauga taip pat turi būti naujosios žemės ūkio reformos dalis; ją reikia įtraukti į šią reformą. Ateityje turėsime taikyti tvarias ir ekologiškas procedūras, kuriomis bus galima užtikrinti aplinkos apsaugą. Kalbant apie klimato apsaugą, žemės ūkis nėra vien tik auka; jis – ir didelė dalis priežasties. Visgi 10 proc. šiltnamio efektą sukeliančių dujų atsiranda žemės ūkyje. Jas taip pat reikia mažinti.

Turime atkreipti dėmesį ir į C. Le Follo pranešime minėtą dalyką: labai daug sojos importuojame, pvz., iš Brazilijos. Europos žemės ūkis iš dalies atsako ir už tai, kad kitų šalių pirmykščių miškų teritorijos paverčiamos labai intensyviai naudojama žemės ūkio paskirties žeme, kas galų gale turi įtakos ir mums. Tai turėsime apsvarstyti ateityje. Be to, ateityje turime stengtis užtikrinti, kad Europa vėl galėtų pati apsirūpinti baltymais. Ir taip būtų galima iš dalies spręsti su klimato apsauga susijusias aplinkosaugos problemas.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Labai svarbus S. Le Follo pranešimo aspektas – tai, kad be žemės ūkio net neturėtume galimybės kovoti su klimato kaita. Sakydamas tai, turiu omenyje ypač ir miškininkystę, kuri iki šiol negavo atitinkamos paramos. Visiškai sutinku su tuo, kad ateityje žemės ūkis turės būti ekologiškesnis ir labiau tausoti aplinką. Viena vertus, tai labai svarbu; kita vertus, žemės ūkyje gaminama daug viešųjų gėrybių, – skatinama biologinė įvairovė, kraštovaizdžio apsauga, vandens grynumas ir pan. – už kurias rinkta neatlygina pakankamai; už jas neatlygina ir bendroji žemės ūkio politika. Todėl, įgyvendindami bendrąją žemės ūkio politiką nuo 2013 m., turime sukurti viešųjų aplinkosaugos gėrybių rinką, kad ūkininkai galėtų naudotis papildomomis paslaugomis ir kad jiems būtų atlyginta už papildomas jų teikiamas paslaugas.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Pone pirmininke, šiame pranešime savo iniciatyva aptariama nepaprastai svarbi sritis, nes žemės ūkis ateityje bus tik svarbesnis. Visame pasaulyje sparčiai didėja maisto produktų paklausa, bet tuo pačiu metu dėl klimato kaitos visame pasaulyje mažėja ūkininkavimui tinkamos žemės. Be to, didėja vartotojų reikalavimai maisto kokybei.

Europa turi ne tik užtikrinti patikimą apsirūpinimą maistu, bet ir padėti išlaikyti maisto tiekimą kituose žemynuose.

Svarbia ES klimato politikos dalimi taip pat reikėtų laikyti investicijas į tvarią miškininkystę ir geresnį miškų naudojimą. Todėl šiek tiek nusivyliau, kad pagal ES 2020 m. strategiją investicijoms į žemės ūkį ir miškininkystę skirta tokia maža suma. Juk žemės ūkis ir miškininkystė atlieka gyvybiškai svarbų vaidmenį užtikrinant Europos maisto produktų saugą, daug veiksmingesnę bioenergijos gamybą ir kaimo vietovių gyvybingumą.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Pone pirmininke, norėčiau padėkoti pranešėjui už naują labai įdomų požiūrį. Esu įsitikinusi, kad ūkininkavimas ir miškininkystė – neabejotinai svarbiausi veiksniai stengiantis mažinti anglies dioksido išlakas, ypač norint sulaikyti anglį medžiuose, augaluose, šaknyse ir, kad ją absorbuotų dirvožemis. Tam nereikia įvaldyti naujų technologijų ar įgyvendinti mokslinių tyrimų projektų, nes jau turime reikiamų žinių ir priemonių.

Ką tik kalbėjau apie gyvūnų apsaugą ir gerovę, todėl dabar norėčiau užduoti esminį klausimą: ar neturėtume keisti bendrosios žemės ūkio politikos? Jei mokėtume ūkininkams už visą jų teikiamą – kaip šiuo atveju – visuomenei gyvybiškai svarbią naudą, tada mokėtume ne už tai, ką žmonės turi, bet už tai, ką jie daro.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Pirmiausia norėčiau padėkoti pranešėjui už visapusišką požiūrį sprendžiant vieną iš šiuo metu aktualiausių problemų. Klimato kaita – viena iš rimčiausių grėsmių ne tik aplinkai, bet ir ekonomikai bei visuomenei. Pasėlių derlius kiekvienais metais skiriasi, nes augalams didelį poveikį daro labai nepastovios oro sąlygos, jos netiesiogiai veikia visus ekonomikos sektorius, iš kurių žemės ūkis ir toliau yra pažeidžiamiausias.

Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Europos Komisija turėtų parengti neigiamų padarinių Europos Sąjungos žemės ūkiui mažinimo strategiją, pagal kurią būtų įgyvendintas veiksmų planas, skirtas pažeidžiamiausioms vietovėms. Todėl norėčiau paraginti pritaikyti žemės ūkio veiklą prie naujų sąlygų: sodinti miškus, valdyti vandens išteklius žemės ūkyje ir sanuoti užterštą dirvožemį.

Kita priemonė turėtų būti ateities planas, skirtas klimato kaitos priežastims šalinti, skatinant pasaulinę mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių technologijų ekonomiką ir energetinį saugumą. Europos Sąjunga ir toliau privalo būti geru pavyzdžiu kovojant su klimato kaita; dėl dabartinių ekonomikos sunkumų klimato kaita negali būti laikoma antraeiliu dalyku.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Pone pirmininke, esu sužavėtas visapusišku požiūriu šiame pranešime. Vis dėlto norėčiau užduoti paprastą klausimą: kokia tikroji žemės ūkio atsakomybė, įtaka ir poveikis klimato kaitai? Turiu omenyje teigiamą ir neigiamą poveikį. Ar galima teigti, kad mokslo padėtis ir mūsų mokslinių tyrimų rezultatai – pakankamai svarūs argumentai, kad būtų galima taip didinti išlaidas, skirtas kovai su klimato kaita, kuri nėra iki galo apibrėžta? Juk taip svarbu kuo skubiau kovoti su ekonomikos krizės poveikiu: nedarbu ir kitomis sudėtingomis problemomis dėl susidariusios socialinės ir ekonominės padėties Europos Sąjungoje.

Kokiu mastu, taikant bendrąją žemės ūkio politiką, jau dabar įgyvendinami klimato apsaugos reikalavimai ir kokias šios srities bendrosios žemės ūkio politikos priemones bus galima taikyti ateityje?

Chris Davies (ALDE). – Pone pirmininke, norėčiau trumpai papasakoti apie tai, kur gyvenu. Turiu laimės gyventi Saddleworth viržynės pakraštyje tarp Mančesterio ir Lidso miestų. Tai pietinis nuo Anglijos iki Škotijos besidriekiančio durpyno pakraštys.

Tai labai reta buveinė Europoje, be to, ji labai nualinta per 250 pramoninės taršos metų, todėl išnyko daugybė įvairių ten gyventi galinčių rūšių. Padėtis pablogėjo dėl pernelyg intensyvaus – tikriausiai avių – ganymo ir gaisrų. Žinoma, sausėjantis durpynas išskiria visuotinio atšilimo dujas. Vietovė, kuri turėtų būti nuostabaus grožio, išskiria didžiulį kiekį visuotinio atšilimo dujų.

Dabar Karališkoji paukščių apsaugos draugija bando atkurti šią buveinę, kad vėl pradėtų augti kiminai, iš kurių susiformavo šis durpynas. Jiems reikia lėšų – ne milijonų, bet kelių dešimčių, galbūt kelių šimtų tūkstančių. Šia nedidele suma būtų galima ne tik padėti atkurti ir skatinti biologinę įvairovę, bet ir, apsaugant šią viržynės buveinę, užtikrinti, kad joje liktų šios visuotinio klimato atšilimo dujos. Į tai būtina turime atsižvelgti, aptardami bendrosios žemės ūkio politikos reformą.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Žemės ūkio sektoriuje išskiriama didelė dalis visų anglies dioksido išlakų. Todėl pabrėžiame, kad reikia efektyviau vartoti šio sektoriaus energiją. Raginu Komisiją nuolat tirti, kaip susijusios didelės maisto produktų ir didėjančios energijos, ypač naudojamo kuro, kainos.

Norėčiau priminti, kad, skatinant auginti energetinius augalus, nereikėtų kenkti maisto produktų gamybai. Todėl raginame Komisiją stebėti Europos Sąjungoje ir trečiosiose šalyse padidėjusios biokuro gamybos poveikį, atsižvelgiant į žemės naudojimo pokyčius, maisto produktų kainas ir galimybę gauti maisto produktų.

Raginame Komisiją ir valstybes nares skatinti mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą, kad galėtume užkirsti kelią klimato kaitai ir prie jos prisitaikyti. Ypač svarbu skatinti ateities kartų biokuro mokslinius tyrimus.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Pone pirmininke, norėčiau padėkoti pranešėjui S. Le Follui už šį labai svarbų pranešimą dėl žemės ūkio ir klimato kaitos.

Kova su klimato kaita – neginčijamas prioritetas visame pasaulyje. ES taip pat labai padeda jį įgyvendinti; žemės ūkio sektorius jau dabar padeda kovoti su klimato kaita. Esame parengę šiltnamio efektą keliančių išlakų mažinimo politiką. Be to, žemės ūkio sektoriuje galime naudoti atsinaujinančiuosius energijos šaltinius, geriau naudoti visą ciklą ir visus žemės ūkio produktus. ES žemės ūkio politika siekiama gerinti ir žemės ūkio dirvožemių kaip anglies absorbentų funkciją.

Nuo 1992 m. reformos padaryta didelė pažanga įtraukiant visus aplinkos apsaugos klausimus į bendrąją žemės ūkio politiką. Nesena tikrinimo reforma buvo dar vienas žingsnis šia kryptimi, ypatingą dėmesį skiriant klimato kaitos mažinimui ir prisitaikymui.

Dabartinėje bendrosios žemės ūkio politikos sistemoje laikomasi darnaus požiūrio į privalomus reikalavimus, kuriuos būtina įgyvendinti taikant kompleksinio paramos susiejimo principą ir kuriais nustatytos tam tikros ūkininkavimo veiklos ribos, ir teigiamas ekologiško ūkininkavimo paskatas, taikant kaimo plėtros priemones.

Komisija visiškai sutinka su nuomone, kad dabar klimato kaitos problemą reikia spręsti visame pasaulyje ir svarbu, kad mūsų pavyzdžiu sektų ir kiti. Turime, viena vertus, toliau padėti ES žemės ūkiui prisidėti prie klimato kaitos mažinimo, mažinant šiltnamio efektą sukeliančių išlakų kiekį, didinant CO₂ sekvestraciją dirvožemiuose ir naudojant atsinaujinančiąją energiją iš kitų šaltinių, ir, kita vertus, didinti produktyvumą, užtikrinti veiksmingesnį maisto produktų tiekimą, taip įrodydami, kad įmanoma pasiekti abu tikslus: užtikrinti aprūpinimą maistu ir tvarią aplinkosaugą.

Dabar, rengdama naują bendrąją žemės ūkio politiką po 2013 m. ir atsižvelgdama į vykstančių derybų dėl klimato kaitos rezultatus, Komisija ieškos būdų, kaip toliau geriau įtraukti prisitaikymo ir poveikio mažinimo tikslus į bendrosios žemės ūkio politikos priemones.

Pirmininkas. - Diskusijos baigtos.

Balsavimas vyks po dviejų savaičių per mėnesinę sesiją Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Robert Dušek (S&D), raštu. – (CS) Žemės ūkį tiesiogiai veikia ir veiks klimato kaita, nes jis apima gyvus organizmus ir jo rezultatams turi įtakos, visų pirma, dirvožemio, vandens ir oro kokybė. Deja, šiuo metu žemės ūkyje taip pat išskiriama dalis (maždaug 10 proc.) šiltnamio efektą sukeliančių dujų. Azoto oksidą išskiria azotinės trąšos, o metanas susidaro gyvulių organizme virškinant pašarą. Be abejo, kaip tik žemės ūkio sektoriuje galima padėti kovoti su pasaulio klimato atšilimu, ypač taikant naujus žemės įdirbimo metodus, kuriais siekiama saugoti dirvožemį ir mažinti CO₂ kaupimą, remiant miškininkystę, agrarinę miškininkystę ir ekologinį žemės ūkį. Palankiai vertinu pranešėjo nuomonę ir visiškai pritariu, kad reikia parengti tikrą Europos miškininkystės politiką, kurią taikant būtų galima remti miškų administravimą ir tolesnę miškų ūkio gamybą, ir nenaudoti miškų tik ekonominei veiklai, kuria pusiau nacionalizuoti arba privatus subjektai daugiausia siekia finansinio pelno. Iš mokslinių tyrimų rezultatų matyti, kad šiame sektoriuje turime išskirtinę galimybę surinkti anglį natūraliu būdu, neteršdami aplinkos. Be to, remiant miškininkystę, lengviau spręsti dirvožemio erozijos ir prastėjimo, vandens stygiaus ir taršos problemas ir išsaugoti biologinę augalų ir gyvūnų rūšių įvairovę. Dėl visų minėtų priežasčių manau, kad šį pranešimą reikia priimti.

Mairead McGuinness (PPE), raštu. – Džiaugiuosi šiuo labai laiku pateiktu pranešimu, kuriame aptariamas žemės ūkio vaidmuo mažinant klimato kaitos poveikį. Jungtinių Tautų Maisto ir žemės ūkio organizacijos pranešime „Maisto ir žemės ūkio padėtis 2009 m.“ (angl. „The State of Food and Agriculture 2009“) pabrėžta, kad gyvulininkystė būtina gaminant maisto produktus visame pasaulyje. Atsižvelgti į pasaulio maisto

produktų paklausą, būtina išlaikyti dabartinius gamybos lygius. Tačiau reikės stengtis išlaikyti pusiausvyrą ir tiekti pakankamai maisto pasaulio gyventojams, bet gaminant maistą nedidinti neigiamo poveikio pasaulio klimatui. Europos ūkininkų vaidmeniui bus skiriama daugiau dėmesio vykstančiose derybose dėl būsimo BŽŪP modelio po 2013 m. ir svarbu, kad ES padėtų ūkininkams išlaikyti šią pusiausvyrą.

Visiškai sutinku su šio EP pranešime išsakytu raginimu atlyginti Europos ūkininkams už pastangas mažinti išlaidas ir padėti prisitaikyti prie klimato kaitos mažinimo priemonių. Labai pritariu pranešimo autoriaus pasiūlymui rengti strategiją ES lygmeniu, siekiant mažinti neigiamų oro sąlygų poveikį ES žemės ūkiui, ir manau, kad jis pateiktas labai laiku, atsižvelgiant į itin nepalankias klimato sąlygas, kurias ūkininkai patyrė pastaraisiais mėnesiais.

Rovana Plumb (S&D), raštu. – (RO) Klimato kaita daro tiesioginę įtaką žemės ūkiui. Didžiausią jos poveikį patiria kaimo vietovių gyventojai, gyvenantys iš žemės ūkio. Moterys priklauso labiausiai dėl klimato kaitos pažeidžiamų gyventojų grupei. Taip yra todėl, kad, viena vertus, jos sudaro didžiausią žemės ūkio darbuotojų dalį daugelyje šalių ir, kita vertus, neturi tokių pačių galimybių kaip vyrai uždirbti pinigų.

Taikant žemės ūkio metodą, taikomą ką tik prasidėjusį tūkstantmetį, reikia žmogaus pastangų, siekiant atsižvelgti į svarbiausius poreikius: užtikrinti pasaulio gyventojų (manoma, kad iki 2050 m. jų skaičius padidės iki 9 mlrd.) aprūpinimą maistu, derinti kiekybinį ir kokybinį žemės ūkio produkcijos augimą remiančias priemones, skirtas maisto produktams gaminti, atsižvelgiant į vystymosi poreikius, nustatytus gaminant biokurą, kartu saugoti ekosistemas ir panaikinti ryšį tarp ekonominio augimo ir aplinkos niokojimo.

Manau, kad reikia priimti naują strategiją, pagrįstą nauju požiūriu, kurį taikant daugiausia dėmesio būtų skiriama tvariems žemės ūkio gamybos modeliams, reikalaujama skirti kompensuojamąją pagalbą, kuri padengtų papildomas su šiais tikslais susijusias išlaidas (pvz., vietinės ekologinio sertifikavimo sutartys), ir rūpinamasi ekologiškų darbo vietų kūrimu bei moterų integracija į darbo rinką (pvz., kaimo vietovių ir biologinės įvairovės saugojimas ir daržovių bei gėlių šiltnamiai).

24. Žemės ūkis gamtinių kliūčių turinčiose vietovėse: ypatingas tikrinimas (trumpas pristatymas)

Pirmininkas. - Kitas klausimas – Herberto Dorfmanno pranešimas Žemės ūkio ir kaimo plėtros komiteto vardu dėl žemės ūkio gamtinių kliūčių turinčiose vietovėse: ypatingas tikrinimas (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, pranešėjas. – (DE) Pone pirmininke, Komisijos nary, ponios ir ponai, šiame pranešime aptariame Komisijos komunikatą dėl žemės ūkio gamtinių kliūčių turinčiose vietovėse.

Konkrečiai kalbama apie gamtinių kliūčių turinčių vietovių nustatymą ir ypač svarstoma apie tai, kaip jas būtų galima nustatyti iš naujo. Dabar jos nustatomos, remiantis daugiausia arba tik valstybių narių kriterijais. Šių kriterijų yra daugiau nei šimtas ir įvairiose Europos Sąjungos valstybėse narėse jie labai skiriasi.

Taigi, neužtikrintas vienodumas, ir tai iš tikrųjų ne kartą kritikavo Audito rūmai. Komisija savo komunikate siūlo naują būdą, kaip nustatyti šias vietoves, taikant aštuonis skirtingus kriterijus, kuriais remiantis reikėtų apibrėžti šias vietoves iš naujo.

Parlamentas nežino, kokį poveikį turės šie kriterijai, nes, rengdami šį pranešimą neturėjome informacijos ir nesusipažinome su vietovių modeliavimu, kurį Komisijos prašymu turėjo atlikti valstybės narės.

Norėčiau apibendrinti šio pranešimo pasiūlymus. Manome, kad, iš esmės, siekiant užtikrinti vienodumą Europos Sąjungoje, prasminga ir tikriausiai būtina taikyti vienodą vietovių nustatymo metodą. Taip pat manome, kad kompensacinės išmokos – kurios, galima sakyti, yra svarbiausias šio nustatymo rezultatas, nes šios vietovės nustatomos visų pirma todėl, kad jose būtų galima mokėti kompensacines išmokas – yra be galo svarbi žemės ūkio politikos dalis ir, svarbiausia, sudaro sąlygas užsiimti žemės ūkio veikla ten, kur šiaip ja užsiimti būtų labai sudėtinga, t. y. kliūčių turinčiose vietovėse, ypač kalnų regionuose.

Vis dėlto negalime įvertinti šių kriterijų kokybės, t. y. ar dabar jie veiksmingi, nes šiuo metu negalime susipažinti su vietovių modeliavimu. Nepaisant to, kyla labai konkrečių abejonių dėl to, ar pasiūlyti kriterijai bus pakankamai tikslūs.

Taip pat reikėtų išsiaiškinti, ar šiuos dabar Komisijos siūlomus kriterijus reikėtų vertinti taip, kitaip tariant, kiekvieną kriterijų atskirai, ar tam tikromis aplinkybėmis reikėtų atsižvelgti į kelis kriterijus. Dažnai nepalanki

padėtis susidaro dėl kelių veiksnių, todėl manome, kad būtų visai protinga apsvarstyti, ar nereikėtų atsižvelgti ir į kelis kriterijus.

Taip pat reikia apsvarstyti, ar šiuo klausimu nereikėtų atsižvelgti į subsidiarumo principą, kitaip tariant, ar ir šiuo atveju nereikėtų pagal naujus kriterijus parengti apytikslę sistemą ir tada leisti valstybėms narėms ir regionams ją tikslinti.

Galiausiai manau, kad būtina nustatyti pereinamuosius laikotarpius. Iš naujo nustatant vietas, kai kurios vietovės bus pašalintos iš naujai nustatytų vietovių, todėl joms reikia numatyti pakankamai ilgą pereinamąjį laikotarpį.

Apibendrinamas norėčiau pasakyti, – manau, ši nuomonė išreikšta ir pranešime – kad dabartinę Komisijos Komunikatą reikėtų dar gerokai patikslinti ir kad, prieš jį įgyvendinant, reikėtų labai gerai apsvarstyti, nes jis turės labai didelį poveikį tam tikriems ūkininkams.

Baigdamas norėčiau nuoširdžiai padėkoti savo kolegoms šiame Parlamente ir Komisijos darbuotojams, pastaraisiais mėnesiais padėjusiems rengti šį pranešimą.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Pone pirmininke, labai dėkoju pranešėjui už puikų pranešimą. Kliūčių turinčių vietovių subsidijavimas – pagrindinė bendrosios žemės ūkio politikos priemonė, kuria siekiama išlaikyti žemės ūkio paplitimą visoje Europoje. Todėl reikėtų palankiai vertinti Komisijos siūlymą sukurti sistemą, kurią būtų galima taikyti visoje ES, nustatant tokias vietas. Tačiau kyla klausimas, ar tam iš tikrųjų pakaks nustatytų aštuonių kriterijų. Nesu įsitikinęs, kad jie iš tikrųjų tinkami. Negaliu suprasti, – ir manau, kad pranešėjas ir visas Žemės ūkio ir kaimo plėtros komitetas taip pat nesupranta – kodėl Komisija mums nepateikė modeliavimo rezultatų apie šių aštuonių kriterijų poveikį. Todėl kreipiuosi į Komisiją: to neturėtų taip dažnai atsitikti.

Kad galėtume ką nors įvertinti, žinoma, turime žinoti rezultatus. Manau, tai rodo šioji tokį nepasitikėjimą Parlamentu. Taigi, prie šio konkretaus reglamento pasiūlymo dar reikia daug dirbti. Tikiuosi, Komisija atidžiai išnagrinės H. Dorfmanno pranešimą, tapusį mūsų pranešimu. Tikiuosi, kad H. Dorfmannas galės ir toliau tęsti politinį darbą šiuo klausimu.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Pone pirmininke, aš taip pat norėčiau padėkoti H. Dorfmannui už pranešimą. Iš to, ką jis pristatė, aiškiai matyti, kad šia tema dar reikia išaiškinti keletą klausimų. Kaip ir prieš mane kalbėję Parlamento nariai manau, kad dabartinė šių vietovių nustatymo sistema per daug netiksli. Daugelis jos dalių neatitinka to, ko reikia kliūčių turintiems regionams. Norėčiau, kad pagalvotume, ar mums pakaks vien tik šių gamtinių kriterijų.

Turime atidžiai išnagrinėti ir socialinę aplinką, labai svarbią trūkumų turinčiuose regionuose. Trūkumų turintiems regionams skiriamos išmokos gyvybiškai svarbios daugeliui įmonių, todėl Komisija turi dar kartą apgalvoti, kaip dar pagerinti dabartinę sistemą, kad daugeliui regionų būtų galima suteikti išgyvenimo galimybę.

Baiminuosi, kad, įgyvendinus dabartinę sistemą, atsirastų labai daug pokyčių, kuriuos ne visada galima pateisinti ir dėl kurių gali kilti labai daug neramumų ir abejonių. Prie šio pasiūlymo dar turėtume padirbėti.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Labai svarbu, kad, atsižvelgiant į H. Dorfmanno pranešimą, bendrosios žemės ūkio politikos biudžete ir toliau būtų teikiama pirmenybė paramai žemės ūkio paskirties vietovėms, turinčioms gamtinių kliūčių, nes kitaip būtų daroma labai didelė ekologinė žala ir šiose vietovėse kiltų socialinių problemų. Džiaugiuosi, kad Komisija – už tai ją reikėtų pagirti – palieka valstybėms narėms teisę pagal aštuonis kriterijus nustatyti juos atitinkančias vietas. Kartu norėčiau atkreipti dėmesį į tai, kad iki šiol yra skirtumų ir vyksta diskriminacija tarp valstybių narių ne tik dėl tiesioginių išmokų, skiriamų naujosios valstybės narėms, ypač Komisijos nario šaliai Latvijai, taip pat kitoms naujosios valstybės narėms. Mano šalyje vandens tiekimas į smėlio kopų regioną (Homokhátság) kelia susirūpinimą, nes per keturis dešimtmečius gruntinio vandens lygis nukrito 4–5 m. ir ši vietovė tapo pusdykume. Su ta pačia problema susiduria ir Pietų Europa, todėl, rengiant būsimą bendrąją žemės ūkio politiką, itin svarbu išspręsti vandentvarkos klausimą.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Pone pirmininke, norėčiau padėkoti mūsų kolegai H. Dorfmannui už puikų darbą rengiant šį pranešimą. Manau, jis tiksliai apibendrina šiandien kylančius klausimus, atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymus.

Visų pirma norėčiau kreiptis į Komisijos narį. Šis darbas vyksta jau kelis mėnesius. Dėl jo kyla didelė sumaištis kai kuriuose mūsų šalių pramonės sektoriuose, nes jiems kyla perklasifikavimo grėsmė, ir šis perklasifikavimas vyksta arba gali vykti tuo metu, – tai bus rytojaus klausimo žodžiu tema – kai daugelis gamybos sektorių išgyvena itin sunkų laikotarpį. Todėl turime sparčiai judėti pirmyn. Nemanau, kad galime laukti trejus metus, kol pateiksime aiškų atsakymą ūkininkams, kuriems šis vietovių nustatymas turės įtakos.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Pone pirmininke, labai gerai, kad šiame pranešime ypatingas dėmesys skirtas nepalankias sąlygas turintiems regionams. Tikrai svarbi mintis, kuriai tikriausiai visi jūs pritariate, yra tai, kad dabar ir ateityje būtina išlaikyti išankstines pelningo žemės ūkio sąlygas visoje Europos Sąjungoje.

Atrodo, kad dėl nepalankias sąlygas turinčių regionų nustatymo kriterijų kyla didelė sumaištis. Būtina skirti ypatingą dėmesį žemės ūkiui nepalankias sąlygas turinčiuose regionuose, nes ankstesnės bendrosios žemės ūkio politikos reformos daugiausia vykdytos atsižvelgiant į palankias sąlygas turinčius regionus.

Kad ir toliau galėtume užsiimti žemdirbyste nepalankias sąlygas turinčiuose regionuose, labai svarbu naudoti proporcingus reguliavimo mechanizmus. Atšaukusi kai kuriuos ankstesnius žemės ūkio reguliavimo mechanizmus, ES nepasiekė gerų rezultatų. Pvz., sprendimais panaikinti pieno kvotas ir atidėtos žemės schemą nepasiekta gerų rezultatų nepalankias sąlygas turinčiuose regionuose.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Pone pirmininke, dėl Europos žemės ūkio subsidijavimo negali kilti diskusijų. Subsidijos skiriamos dėl įvairių gamybos sąlygų, pvz., klimato, dirvožemio kokybės, prieigos prie vandens problemos, žemės sklypo padėties ir socialinių bei istorinių sąlygų. Dauguma iš jų turi didelę įtaką gamybos ir ekonominės veiklos rezultatams ir turėjo įtakos dabartinėms sudedamosioms bendrosios žemės ūkio politikos dalims.

Pritariu autoriaus pastaboms ir baiminimuisi, kad naujasis požiūris neturės tikėtiną poveikio. Ar gali būti, kad iki šiol taikyti kriterijai buvo tokie netinkami? Tikimės apsvarstymo ir išsamesnės poveikio analizės. Svarbus klausimas, kaip išlaikyti žemės ūkio gamybą mažiau palankiose ūkininkauti vietovėse. Mano nuomone, reikia ir toliau tinkamai remti šias vietas kaip bendrosios žemės ūkio politikos dalį, įgyvendinant būsimą finansinę programą.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Pone pirmininke, norėčiau padėkoti H. Dorfmannui už puikų pranešimą dėl Komisijos komunikato „Siekiant tikslingesnio paramos skyrimo ūkininkams, vykdančiams veiklą gamtinių kliūčių turinčiose vietovėse“.

Norėčiau panagrinėti keletą klausimų. Bendras gamtinių kliūčių išmokų tikslas – užtikrinti nuolatinį žemės naudojimą ir tvarkant žemės ūkio paskirties žemę išsaugoti kraštovaizdį ir skatinti tvaraus ūkininkavimo sistemas. Išmokomis šių vietovių ūkininkams atlyginamos dėl esamų gamtinių kliūčių patiriamos papildomos išlaidos ir prarastos pajamos.

Taryba nusprendė netaikyti socialinių ir ekonominių kriterijų gamtinių kliūčių išmokoms. Socialinių ir ekonominių kriterijų pašalinimą reikėtų vertinti, atsižvelgiant į visą Kaimo plėtros reglamente numatytą visoms valstybėms narėms skirtą priemonių rinkinį – ne žemės ūkio veiklos įvairinimo, mikroįmonių ir mažųjų bei vidutinių įmonių ir turizmo veiklos plėtros bei pagrindinių paslaugų teikimo.

Taigi, gamtinių kliūčių išmokos nėra intervencinis svertas, kuriuo siekiama spręsti šių gyventojų skaičiaus mažėjimo problemą. Mokant kompensacijas ūkininkams vietovėse, kurioms netrukdo gamtinės kliūtys ir kur nesusidaro papildomų išlaidų arba prarastų pajamų, būtų iškraipoma konkurencija su ūkininkais kitose vietovėse. Be to, socialiniai ir ekonominiai veiksniai kinta bėgant laikui, todėl juos reikėtų nuolat stebėti ir persvarstyti kiekvienoje susijusioje vietovėje.

Pasiūlymas atsižvelgti į atokumą nėra tinkamas, atsižvelgiant į Tarybos nustatytą bendrą susitarimą dėl gamtinių kliūčių. Atsižvelgiant į jų periferiškumą, galima taikyti kitus nustatymo lygius, pvz., konkretų šio reglamento kliūčių straipsnį.

Įvairiais šio proceso etapais Komisija pakvietė valstybes nares teikti alternatyvius pasiūlymus dėl biofizinių kriterijų ir ribinių jų verčių. Mokslininkai tirs šių pasiūlymų pagrįstumą ir, visų pirma, skaidrumą bei galimą taikymą visoje Bendrijoje. Tačiau, kaip pageidauja Taryba, alternatyvios ribinės vertės turi lemti išvadą, kad konkreti vietovė turi didelį trūkumą.

Atlikus vietovių nustatymo pagal biofizinius kriterijus tyrimą, į jo rezultatus bus atsižvelgta Komisijos pasiūlyme dėl bendrosios žemės ūkio politikos po 2013 m. Visais teisės aktų pasiūlymais bus siekiama

užtikrinti sklandų pereinamąjį laikotarpį vietovėms, galinčioms prarasti gamtinių kliūčių turinčių vietovių statusą.

Pirmininkas. - Diskusijos baigtos.

Balsavimas vyks po dviejų savaitių per mėnesinę sesiją Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), raštu. – Norėčiau padėkoti pranešėjui už puikų darbą. Išlaikyti įvairias ir aktyvias kaimo vietas svarbu dėl keleto priežasčių, iš dalies dėl didėjančios pasaulinės maisto produktų paklausos ir aplinkosaugos požiūriu tvaraus turizmo. Be to, jei žemė nebebūtų dirbama, daugelis vietovių daug prarastų – gyvybiškai svarbias kaimo pajamas ir kraštovaizdį, formuotą galbūt kelis šimtmečius.

Petru Constantin Luhan (PPE), raštu. – (RO) Taikant pagalbos schemą gamtinių kliūčių turinčioms vietovėms, veiksmingai padėta toliau ūkininkauti šių regionų žemės ūkio paskirties žemėse. Neginčijama, kad svarbu skirti tinkamas kompensacines išmokas mažiau palankioms ūkininkauti vietovėms.

Valstybės narės pradėjo šių vietovių nustatymo ir klasifikavimo procesą pagal tam tikrą skaičių kriterijų, atsižvelgdamos į pačių sudarytą rodiklių rinkinį. Vis dėlto labai sunku net palyginti šiuos rodiklių rinkinius, nes jiems taikomi skirtingi regionų klasifikavimo ir lyginamųjų koeficientų metodai. Sudarius bendrą klasifikavimo kriterijų rinkinį, padidėtų sistemos skaidrumas, patikimumas ir veiksmingumas visoje Europoje. Šiuo atžvilgiu pritariu, kad reikia persvarstyti gamtinių kliūčių turinčių regionų ūkininkams skirtą pagalbos schemą ir parengti visuotinę strategiją, skirtą mažiau palankioms ūkininkauti vietovėms, ir kartu mažinti tarp valstybių narių išryškėjusius skirtumus skiriant finansinę paramą.

James Nicholson (ECR), raštu. – Turėtume nepamiršti, kad 54 proc. naudojamos ES žemės šiuo metu priskiriama mažiau palankioms ūkininkauti vietovėms (MPŪV). Gyvybiškai svarbu toliau taikyti MPŪV schemą, kad būtų galima atlyginti ūkininkams už teikiamas viešąsias gėrybes, išvengti žemės apleidimo, padėti skatinti biologinę įvairovę ir remti kaimo bendruomenes. Rinka neatlygina ir nekompensuoja ūkininkams už šiuos rezultatus vietovėse, kuriose ūkininkauti nepalanku dėl gamtinių kliūčių. Todėl privalome užtikrinti, kad tolesnė MPŪV sistemos reforma būtų tinkamai finansuojama iš bendro BŽŪP biudžeto ir kad klasifikavimo sistema būtų sąžininga ir nediskriminacinė. Komisija, nustatydamas pirmajame komunikate pasiūlytus aštuonis biofizinius vietovių, turinčių gamtinių kliūčių, klasifikavimo vertinimo kriterijus, neabejotinai atsižvelgė į šiltesnį ir sausesnį žemyninės Europos klimatą. Todėl džiaugiuosi, kad pakeitimai, kuriuose paminėtos lauko pajėgumo dienos ir dirvožemio drėgmės pusiausvyra, priimti komiteto lygmeniu. Tai – pirmas žingsnis siekiant užtikrinti, kad Šiaurės Europos šalys, pvz., JK ir Airija, nebūtų diskriminuojamos taikant naują klasifikavimo sistemą.

25. BŽŪP supaprastinimas (trumpas pristatymas)

Pirmininkas. - Kitas klausimas – Richardo Ashwortho pranešimas Žemės ūkio ir kaimo plėtros komiteto vardu dėl BŽŪP supaprastinimo (trumpas pristatymas) (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, pranešėjas. – Pone pirmininke, Komisijos nary, dar tik prasidėjo diskusijos ruošiantis bendrosios žemės ūkio politikos reformai po 2012 m. Šiame pranešime siūlau keletą principų, kuriais turėtų būti pagrįsta reformuota bendroji žemės ūkio politika. Akivaizdu, kad reikia keisti žemės ūkio pramonę. Ją reikia keisti, atsižvelgiant į iššūkius, kuriuos turime priimti dabar, bet dar svarbiau – ateityje.

Tai tokie klausimai kaip aprūpinimas maistu, rinkos nestabilumas, klimato kaita ir poreikis tinkamai atsižvelgti į lūkesčius, siejamus su viešųjų gėrybių teikimu. Todėl aišku, kad bendrąją žemės ūkio politiką reikia keisti, atsižvelgiant į šiuos iššūkius, bet aišku ir tai, kad reikia keisti bendrosios žemės ūkio politikos taikymo būdą.

Nustatydamas šiuos principus, kuriais turi būti pagrįsta reformuota bendroji žemės ūkio politika, sąmoningai vengiau išsamaus nagrinėjimo; tai bus galima padaryti kituose pranešimuose. Aptariau dvi pagrindines temas. Pirmą, bendroji žemės ūkio politika turi būti paprastesnė, sąžiningesnė ir skaidresnė, ir antra, reikia keisti bendros žemės ūkio politikos kultūrą, kad būsima reformuota bendroji žemės ūkio politika būtų labiau nukreipta į rezultatus ir ne tokia reglamentuota.

Atkreipiau dėmesį į keturis biurokratinės naštos žemės ūkio įmonėms mažinimo būdus. Pirmą, turėtume užtikrinti, kad pramonei keliama reikalavimai būtų proporcingi įvertintai rizikai. Antra, galėtume derinti tikrinimo standartus ir turėtume atsisakyti besikartojančių šiai pramonei nustatytų tikrinimo standartų ir

procedūrų. Trečia, būtų galima arba reikėtų nustatyti platesnę savarankiško sertifikavimo sistemos taikymo sritį šioje pramonės srityje ir ketvirta, turime užtikrinti, kad žemės ūkio įmonėms paskirtos baudos atitiktų pažeidimo sunkumą, o ne taikyti dabartines netinkamas nustatytos dydžio baudas, ypač kai šie pažeidimai padaryti ne dėl ūkininko kaltės.

Manau, kad vienas iš bendrosios žemės ūkio politikos tikslų turėtų būti padėti pramonei ir skatinti ją prisitaikyti prie naujų iššūkių. Norint pasiekti šį tikslą, reikia keisti bendrosios žemės ūkio politikos kultūrą. Taikant šią politiką, reikia taikyti lankstesnį ir paprastesnį požiūrį. Reikėtų daugiau konsultuotis su suinteresuotaisiais šio pramonės sektoriaus subjektais, ypač siekiant geriau įvertinti pasiūlyto reglamento poveikį. Be to, ji turėtų būti paprastesnė aiškinti. Taikant reformuotą bendrąją žemės ūkio politiką turi būti įmanoma viešai rodyti, kokias viešąsias gėrybes teikia šis pramonės sektorius. Turi būti įmanoma rasti būdų mažinti sąnaudas, kurias šis pramonės sektorius patiria laikydamasis jam nustatytų reikalavimų, taikant šią politiką, būtina veiksmingai, ekonomiškai ir sąžiningai valdyti šį pramonės sektorių.

Šiame pranešime nurodyti įvairūs šių tikslų siekimo būdai.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Pone pirmininke, būtina reikia mažinti žemės ūkio valdymo naštą ūkininkams, todėl labai palankiai vertinu pranešėjo nurodytus būdus. Kai kurie ūkininkai sako besijaučiantys lyg nusikaltėliai, bandydami kovoti su įvairiais administraciniais dokumentais ir reglamentais. Bendroji žemės ūkio politika turi būti paprastesnė.

Be to, reikia pasakyti, kad vis labiau kintant rinkoms ir didėjant ES importo apsaugai, ateityje taip pat reikės administracinių ir rinkos reguliavimo mechanizmų. Pvz., ateityje taip pat reikės inventorizavimo sistemų ir, galbūt, reklaminės eksporto veiklos.

Aišku, kad prižiūrėti šias sistemas negali būti paprasta. Ypač svarbiems produktams, pvz., pienui, turėtume sukurti reguliavimo sistemą, panašią į kvotų sistemą; kitaip bus neįmanoma užsiimti žemdirbyste nepalankias sąlygas turinčiuose regionuose.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Dėkoju pranešėjui, manau, kad labai vertingi ne tik konkretūs jo pasiūlymai, bet ir visa filosofija. Vertingi, nes ateityje siekiama paremti aktyviai ūkininkaujančius žmones, t. y. tuos, kurie iš tikrųjų dirba žemę. Taip pat labai palankiai vertinu tai, kad, taikant būsimą žemės ūkio politiką, svarbu panaikinti sektoriaus ir kitus iškreipimus ir dar kartą norėčiau atkreipti dėmesį į naujųjų valstybių narių diskriminaciją. Taip pat labai svarbu ne tik paprastinti Bendrijos teisės aktus – daug kas priklauso nuo jų įgyvendinimo valstybėse narėse. Norėčiau pateikti tipiską pavyzdį: prieš dvejus metus Taryba priėmė reglamentą, nustatantį reikalavimą privalomai identifikuoti elektroniniu būdu kiekvieną skersti skirtą jaunesnę nei dvylikos mėnesių avių ir ožkų. Neturtingesnėse valstybėse narėse, kuriose valstybė negali teikti paramos, dėl šios taisyklės sektorius nuskurdo ir atsidūrė beviltiškoje padėtyje. Iš to dar kartą matyti, kad bendroji žemės ūkio politika dėl pernelyg didelio reglamentavimo ir biurokratijos gali būti labai kenksminga ir kad R. Ashwortho, H. Dorfmanno ir S. Le Follo pranešimai yra svarbūs.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Pone pirmininke, dėkoju Jums, R. Ashworth už puikų pranešimą. Bendroji žemės ūkio politika – sėkminga politika, bet kartais jai pakenkiame pernelyg didele biurokratija. Tai pasakytina tiek apie pirmąjį, tiek apie antrąjį žemės ūkio politikos ramstį. Tačiau tai ypač pasakytina apie mažas įmones, kuriose biurokratijos našta kartais tiesiog neproporcinga gaunamoms pajamoms.

Reformuodami žemės ūkio politiką, turime pagalvoti apie mažiems gamintojams skirtą reglamentavimą ir apie tai, kaip rasti daug paprastesnį metodą tokioms įmonėms, kurioms pagal įvairius biudžeto skyrius dažnai skiriame iš viso nuo kelių šimtų iki kelių tūkstančių eurų priemokų, kartu nepamiršdami savo tikslų ir nesumažindami aiškumo, skirdami subsidijas. Tai turi būti įmanoma ir to turime siekti.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Richard Ashworth pranešime dėl bendrosios žemės ūkio politikos supaprastinimo pateikė puikių pasiūlymų. Didelis jo nuopelnas – tai, kad jis šį klausimą nagrinėja atsižvelgdamas į ūkininkus. Žinoma, taip pat svarbu kuo teisingiau naudoti mokesčių mokėtojų pinigus. Tačiau tai tik priemonė – ne tikslas. Tikslas – įvykdyti visas sektorių politikos užduotis. Žemės ūkio ministerijos dažnai painioja šiuos du dalykus, todėl nepavyksta pasiekti tikslo. Reikia iš esmės keisti požiūrį. Vietoj to, ką galėtume vadinti klientų, ūkininkų ir tarnautojų subordinacija, reikia bendradarbiavimo. Be to, Komisija turėtų parengti reglamentą, nustatantį Žemės ūkio ministerijų pareigą skirti kompensacijas ir sankcijas joms, jei ūkininkų interesai pažeidžiami dėl ministerijos kaltės. Turime užtikrinti, kad pagalbos gavėjai taip pat turėtų teisę kreiptis į nepriklausomą teismą dėl nuostolių išieškojimo. Vengrijoje tai kol kas neįmanoma.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Pone pirmininke, bendrosios žemės ūkio politikos supaprastinimas – puikus sumanymas ir sunku įsivaizduoti, kad kas nors tam prieštarautų. Supaprastinti, reiškia sumažinti tikrinimų skaičių, administracines išlaidas ir taupyti ūkininkų laiką. Tai – iš tikrųjų puiki mintis.

Vis dėlto norėčiau atkreipti dėmesį į du dalykus, kuriems reikėtų taikyti šiek tiek kitokį požiūrį. Pirmia, kai kuriose konkrečiose gamybos srityse sunku supaprastinti paramos priemonės. Kalbu apie tabaką, apynius ir kitą specializuotą šios rūšies gamybą. Antra, reikia išlaikyti gamybą mažiau palankiose ūkininkauti vietovėse, kur būtina naudoti konkrečias gamybos paramos priemones, kurias minėjo prieš tai kalbėjęs Parlamento narys. Pritariu autoriui, kad bendroji žemės ūkio politika – būsima politika – turėtų būti aiški ir skaidri, bet ji turėtų būti ir veiksminga, o veiksmingumas ne visada dera su paprastumu.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Pone pirmininke, Europos žemės ūkio politiką reikia supaprastinti ir užtikrinti, kad ji būtų skaidresnė ir suprantamesnė. Šią mintį perteikia pranešėjas R. Ashworth, ji gera ir teisinga.

Mūsų pranešimo tikslas – paskatinti Komisiją labiau pasistengti pastebimai supaprastinti bendrąją žemės ūkio politiką (BŽŪP). Supaprastinus BŽŪP, mūsų ūkininkai sutaupytų daug laiko ir pinigų, taip pat visuomenė labiau pritartų bendrajai žemės ūkio politikai.

Be to, mūsų ūkininkai vėl galėtų daugiausia dėmesio skirti tikrajai savo užduočiai, t. y. gaminti maisto produktus. Todėl norėčiau, kad bendrosios žemės ūkio politikos paprastinimas taptų ilgalaike šio Parlamento ir Komisijos užduotimi.

Andris Piebalgs, Komisijos narys. – Pone pirmininke, supaprastinimas ir geresnis reglamentavimas – Komisijos prioritetai. Norėčiau padėkoti pranešėjui už puikų šios gana sudėtingos ir aktualios srities pranešimą.

Komisija visiškai sutinka, kad supaprastinimas ir administracinės naštos sumažinimas būtų labai naudingas ūkininkams. Taip būtų galima sudaryti ūkininkams sąlygas daugiau laiko skirti pagrindinei žemės ūkio veiklai. Komisija palankiai vertina pristatytą pranešimą; jame bendrais bruožais aptartos Europos ūkininkams svarbios temos ir Komisijai pateikta naujų minčių ir pastabų dėl bendrosios žemės ūkio politikos paprastinimo.

Pastaraisiais metais Komisija padarė didelę pažangą, paprastindama bendrąją žemės ūkio politiką. Norėčiau pateikti tik vieną pavyzdį kaip įrodymą: E. Stoiberio grupė, konsultuojanti Komisiją administracinės naštos tema, aiškiai nurodė, kad dėl Komisijos paprastinimo veiklos labai sumažėjo biurokratijos lygis ūkininkams. Tačiau supaprastinimo vyksta toliau; šį darbą tęsime 2010 m.

Be to, bendrai aptariama bendrosios žemės ūkio politikos ateitis. Jau pradėjome viešąsias diskusijas, todėl turėsime dirbti kartu ir ieškoti būdų, kaip mažinti administracinę naštą, išlaikant aukštą Europos Sąjungos finansinio intereso apsaugos lygį ir kartu labai veiksmingą žemės ūkį. Be to, šiame procese norėčiau perspėti dėl vieno pageidavimo, paminėsiu vieną tokį pageidavimą. Kartais nereikėtų paprastinti, neatsižvelgiant į iššūkius, su kuriais galime susidurti. Kaip pavyzdį paminėsiu atsekamumą. Pastaraisiais metais padėtis buvo rami, nekilo didelių skandalų ir nebuvo epidemijų protrūkių, bet kartu labai svarbu užtikrinti atsekamumą. Neturime panaikinti šio reikalavimo todėl, kad nekilo jokių krizių. Todėl visame procese turime būti labai atsargūs paprastindami; neturėtume pamiršti praeityje įgytos patirties ir priežasčių, dėl kurių nustatėme konkrečias taisykles. Komisija tęs šią veiklą ir labai stengsimės nepamiršti įgytos patirties.

Pirmininkas. - Diskusijos baigtos.

Balsavimas vyks po dviejų savaičių per mėnesinę sesiją Briuselyje.

Raštiški pareiškimai (Darbo tvarkos taisyklių 149 straipsnis)

Jarosław Kalinowski (PPE), raštu. – (PL) Naujoji sistema turi būti pagrįsta objektyviais ir sąžiningais kriterijais. Siekiant šio tikslo labai svarbu mažinti išmokų skirtumus valstybėse narėse. Prekių gabenimo, žemės ūkio mašinų ir trąšų kainos ir darbo sąnaudos panašios daugelyje šalių. Norint sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas bendrojoje rinkoje, reikia nustatyti visoje Europos Sąjungoje vienodą arba palyginamą pagrindinių tiesioginių išmokų lygį. Atėjo laikas pradėti taikyti ir žemės ūkyje tuos principus, kurie taikomi kitose ekonomikos srityse. Be to, reikėtų prisiminti, kad naujosios valstybės narės reikia daug lėšų, kad jos galėtų remti žemės ūkio modernizavimą ir pertvarkymą ir pasivyti penkiolika senųjų valstybių narių.

26. Kito posėdžio darbotvarkė (žr. protokolą)

27. Posėdžio pabaiga

(Posėdis baigtas 23.00 val.)