

## PONDĚLÍ 19. DUBNA 2010

**PŘEDSEDAJÍCÍ: PAN BUZEK**

*Předseda*

*(Zasedání bylo zahájeno v 17:35)*

### **1. Pokračování zasedání**

**Předseda.** – Prohlašuji zasedání Evropského parlamentu přerušené ve středu 7. dubna 2010 za obnovené.

### **2. Schválení zápisu z předchozího zasedání: viz zápis**

### **3. Otázky k ústnímu zodpovězení a písemná prohlášení (předložení): viz zápis**

### **4. Předložení dokumentů: viz zápis**

### **5. Písemná prohlášení, která nejsou brána v potaz: viz zápis**

### **6. Petice: viz zápis**

### **7. Následný postup na základě postojů a usnesení Parlamentu: viz zápis**

### **8. Boj s rakovinou prsu v Evropské unii (písemné prohlášení): viz zápis**

**Předseda.** – Písemné prohlášení č. 0071/2009, které předložili poslanci Elizabeth Lynneová, Michail Tremopoulos, Livia Járóková a Lidia Joanna Geringer de Oedenberg o boji s rakovinou prsu v Evropské unii, podepsala více než polovina poslanců Evropského parlamentu. Prohlášení bude tedy předáno příjemcům a zveřejněno, spolu s dalšími texty, jež byly přijaty na plenárním zasedání dne 24. února 2010, v souladu s článkem 123 jednacího řádu. Jména signatářů se zveřejní v zápisu z jednání.

**Elizabeth Lynne (ALDE).** – Pane předsedo, ráda bych poděkovala všem, kdo písemné prohlášení č. 71 o rakovině prsu podepsali.

Mnozí z vás vědí, že rakovina prsu je v EU nejčastější příčinou úmrtí u žen mezi 35 a 59 lety, a my mimo jiné chceme, aby členské státy zavedly celostátní screeningové programy a vytvořily specializovaná centra pro léčbu rakoviny prsu.

Věřím, že podepsání tohoto prohlášení bude znamenat další krok vpřed a napomůže tomu, abychom v EU měli opatření, jehož cílem bude zamezit nejhorším následkům rakoviny prsu.

**Předseda.** – Rád bych poděkoval kolegům poslancům i vám všem, kdo jste toto prohlášení podepsali.

### **9. Poslanecká imunita: viz zápis**

### **10. Členství ve výborech a delegacích: viz zápis**

### **11. Ověřování pověřovacích listin: viz zápis**

### **12. Postoje Rady v 1. čtení: viz zápis**

### 13. Prohlášení předsednictví

**Předseda.** – Než zahájíme zasedání, dovoluji mi říci, že ve svých myšlenkách a modlitbách jsme dnes s rodinami a přáteli obětí i těmi, kteří byli zraněni při železničním neštěstí, k němuž došlo minulý týden v severní Itálii. Bylo to, jak všichni víme, opravdu velmi závažné železniční neštěstí.

Současně bych rád poděkoval vám všem, poslancům i pracovníkům Parlamentu – řadě dalších lidí z Parlamentu – za organizaci a účast na ceremoniálu, který se konal ve dvanáct hodin ve středu minulý týden v souvislosti s polskou leteckou katastrofou. Pohřeb polského prezidenta proběhl včera, a dnes se konal pohřeb bývalého polského prezidenta v exilu. Ve středu minulý týden jsme na památku obětí této katastrofy drželi minutu ticha.

Rád bych vám za tento projev solidarity znovu poděkoval.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Pane předsedo, dámy a pánové, chtěl bych vám, pane předsedo, co nejrůzněji poděkovat za soustrast, kterou jste projevil obětem neštěstí, k němuž v mém regionu, v mé zemi – v autonomní provincii Bolzano v Jižním Tyrolsku minulý týden došlo. Obyvatelé mého regionu byli tímto neštěstím, které si vyžádalo životy devíti převážně mladých lidí a četná zranění, skutečně velmi šokováni. Je to o to děsivější, že se nejednalo o zastaralý vlak, ale o perlu našeho regionu, a byla to nová trasa, která byla otevřená teprve před několika lety. Příčinou tohoto neštěstí nebyla ani technická závada. Byl to zkrátka a jednoduše důsledek sesuvu půdy, ke kterému může v horském regionu, jakým Alpy jsou, dojít.

Děkuji vám mnohokrát, pane předsedo. Vaše soustrastná slova věnovaná obětem a lidem v mé zemi budu tlumočit.

(Potlesk)

**Předseda.** – Rád bych poděkoval všem, kdo jsou dnes v této sněmovně přítomni, neboť jsme překonali značné dopravní potíže, abychom se sem do Štrasburku dostali. Ne každému se podařilo přijet. Jen před pár minutami skončilo mimořádné zasedání Konference předsedů. Předsedové politických skupin pro vás mají konkrétní návrhy, které byly dohodnuty a schváleny předsedy všech politických skupin. Jedním z důsledků těchto návrhů je, že ve čtvrtek nebudeme mít plenární zasedání, a na čtvrtek tedy nebude žádný plán práce. Poslanci se však mohou ve čtvrtek a v pátek zapsat na prezenční listinu a pokračovat v práci jako obvykle. Neproběhne sice plenární zasedání a nemáme plán práce, máme ovšem samozřejmě povinnost pracovat a s každým, kdo se na prezenční listinu ve čtvrtek a v pátek запиše, se bude jednat, jako se vždy ve čtvrtek a v pátek jedná.

Také bych rád zdůraznil, že tento týden neproběhne žádné hlasování v plénu ani ve výběrech, pokud se nějaké takové zasedání výboru má konat. Zasedání výboru se konat může, a to i ve čtvrtek, nesmí však dojít k hlasování. Tak jsme rozhodli. A to z toho důvodu, že někteří naši kolegové poslanci nebyli schopni se fyzicky dostavit, a my jim nemůžeme upřít právo se dílčího zasedání účastnit. Nemá to nic společného s usnášéníschopností, neboť té pravděpodobně bude dosaženo, souvisí to však s tím, že někteří neměli možnost se na dílčí zasedání dopravit. Z právního pohledu našich povinností vůči Radě není odložení hlasování nijak závažné. Jsou to důležitá hlasování, a proto je o dva týdny odkládáme na květnové dílčí zasedání, které se bude konat v Bruselu. I z pohledu naší spolupráce s Radou ministrů a pokud jde o dohody, kterých má být dosaženo ve druhém čtení, to lze provést.

Chtěl bych také podotknout, že existuje jeden důležitý důvod, proč bychom se my, kteří jsme přítomni, měli sejít a diskutovat – zítra je totiž na programu mimořádný bod, který jsme nepředpokládali. Tento bod, o němž budeme zítra ráno vést rozpravu, se týká stávající dopravní situace v Evropě a dopadů na její občany. Při zítřejší dvouhodinové rozpravě, jíž se zúčastní i předseda Komise pan Barroso, se situací v Evropě chceme zabývat, neboť klesla mobilita, letecké společnosti jsou v ohrožení a v místech, kde se nachází velká letiště a kde by v případě, že po delší dobu nebudou moci obsluhovat cestující, mohly zkrachovat evropské letecké společnosti, stojíme před problémem nezaměstnanosti. Jedná se tedy o vážnou hrozbu pro všechny občany Evropy a zítřejší ranní rozprava je proto mimořádně důležitá. Tento bod pořadu jednání nebyl předem schválen; je to zcela nový bod, který byl přidán v reakci na problematickou situaci v Evropské unii, a je namísto se jím vážně zabývat. Proběhne rozprava i o dalších bodech, s výjimkou některých, které na čtvrtek byly plánovány.

Také bych vás rád informoval, že mi sedmého dubna tohoto roku poslal dopis pan poslanec Farage. Spolupředseda skupiny Evropa svobody a demokracie se ve svém dopise odvolává na čl. 6 odst. 3 jednacího

řádu a podává formální stížnost na porušení Protokolu o výsadách a imunitách Evropské unie. Požadavek, jímž se pan Farage ve svém dopise zabýval, jsem předal příslušnému výboru k posouzení.

## 14. Plán práce

**Předseda.** – Bylo rozdáno konečné znění návrhu pořadu jednání, který vypracovala Konference předsedů na svém zasedání ve čtvrtek dne 19. dubna 2010 podle článku 137 jednacího řádu. Byly navrženy tyto změny:

*(První část změn: viz předchozí bod)*

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Pane předsedo, rád bych vás informoval, že bych chtěl vznést procedurální připomínku. Je od vás hezké, že jste nám blahopřál k tomu, že jsme dnes přítomni. I když je to obtížné, je to naše práce. Nejedná se o nic zvláštního. Chci vám jen navrhnout, abyste nám příště naši práci trochu usnadnil. Bylo by pro nás lepší, kdybyste nám poskytoval informace dříve a odpovídal na naše e-maily, abychom věděli, co se pravděpodobně bude odehrávat. Pak možná přijdou i ti, kteří dnes nejsou přítomni.

*(Potlesk)*

**Předseda.** – Pane Leichtfriede, musím se přiznat, že tak úplně nerozumím vaší poznámce, neboť poslanci reagovali podle mého názoru velmi dobře. Zanechme prosím těchto debat.

**John Bufton (EFD).** – Pane předsedo, chtěl bych se ke slovům svého kolegy připojit. O problému s leteckou přepravou víme – samozřejmě, že o něm víme, nejsme hloupí – ale nedokážu pochopit, že trvalo až do dnešního večera, než bylo možné dospět k tomuto závěru? Všichni jsme sem dnes přijeli – je zde mnoho lidí ze sněmovny i z řad úředníků. Náklady daňových poplatníků na to, abychom zde byli, šplhají do milionů liber – a přesto se zasedání rozhodnete v mžiku ukončit. Považuji vaše jednání za velmi nešťastné.

Podle mého názoru je přítomen dostatečný počet lidí, abychom mohli hlasovat. Uvědomujeme si složité okolnosti – ale toto má přece být parlament. Vy jste se nyní na nás obrátil a řekl jste, že hlasovat nebudeme, ale můžeme se sejít, vést o věcech rozpravu, diskutovat, což však velmi často neznamená vůbec nic, a pak, jakmile dojde na hlasování, sdělí se nám, že nemůžeme hlasovat.

Jsem přesvědčen, že pro daňové poplatníky ve Spojeném království to bude obzvláště úděsné. Spojené království má finanční problémy, omezuje služby, budeme mít všeobecné volby, hovoří se o úsporách peněz, a my zde přitom rozhazujeme peníze plnými hrstmi. Nepochybně nastal čas tenhle krám zavřít.

**Předseda.** – Děkuji za vaši poznámku. I když všechny tyto komentáře беру velice vážně, rád bych vás upozornil, že na změnách, jež hodlám navrhnout, se již shodly všechny politické skupiny a jejich zástupci.

**Sophia in 't Veld (ALDE).** – (NL) Pane předsedo, rozhodnutí posunout hlasování bylo dle mého názoru moudré, neboť sice je přítomen požadovaný usnášeníschopný počet poslanců, ale ze zeměpisného hlediska není zajištěno rovné rozložení. Navrhuji však, aby byly body pořadu jednání, o nichž se dosud nediskutovalo, zhuštěny, takže bychom mohli dokončit program dne v celém rozsahu dříve než obvykle, tedy v závěru středečního odpoledne, jak tomu bývá ve čtvrtek, a nikoli o středeční půlnoci. Přínejmenším by tak ti, kteří tu jsou, mohli jet domů a nebyli bychom nuceni zde zůstat do čtvrtka.

**Předseda.** – Udělím vám, dámy a pánové, slovo až poté, co bude stanoven plán práce.

**Charles Tannock (ECR).** – Pane předsedo, pokud kvůli neočekávaným událostem přesuneme hlasování z tohoto týdne na 6. května – tedy den, kdy se ve Spojeném království konají všeobecné volby – nebudou přítomni mnozí, ne-li všichni britští poslanci Evropského parlamentu, napříč všemi skupinami a delegacemi, což také naruší konečný výsledek. Bylo by tedy prosím možné přesunout hlasování na páteho, a nikoli na šestého května?

**Předseda.** – Dámy a pánové, mám pro vás následující návrh. Budeme se nyní věnovat našemu pořadu jednání a poté se můžeme vrátit ke všem vašim otázkám ohledně dílčího zasedání, které se bude konat ve dnech 5. a 6. května. Rozhodneme později, není nezbytně nutné rozhodovat se teď. Já pouze vím, že se hlasování bude konat ve dnech 5. a 6. května. Veškerá další rozhodnutí přijmeme později.

Nyní se budeme věnovat pořadu jednání. Teď už prosím žádné procedurální připomínky.

**Předseda.** – Bylo rozdáno konečné znění návrhu pořadu jednání pro dubnové dílčí zasedání, ve kterém jsou navrženy následující změny (článek 140 jednacího řádu).

*Pondělí:*

žádné změny.

*Úterý:*

zasedání začne v 9:00 prohlášením Rady a Komise o přerušení letecké dopravy v Evropě.

Rozprava bude pokračovat do 11:00.

Od 11 do 13 hodin proběhne rozprava o následujících bodech: prohlášení pana Barrosa o legislativním a pracovním plánu Komise na rok 2010, prohlášení Komise o koordinaci humanitární pomoci a obnově na Haiti.

V úterý neproběhnou žádná hlasování.

*Středa:*

žádné změny.

Ve středu neproběhnou žádná hlasování.

*Čtvrtek:*

Ve čtvrtek se zasedání nekoná.

*(Pořad jednání byl tedy stanoven)*

## 15. Jednominutové projevy k důležitým politickým otázkám

**Předseda.** – Dalším bodem jsou jednominutové projevy k důležitým politickým otázkám.

**John Bufton (EFD).** – Pane předsedo, děkuji za možnost znovu vystoupit. V souvislosti s tím, co zde teď bylo velmi stručně řečeno, bych vás chtěl znovu vyzvat k tomu, abyste zvážili otázku hlasování na příštím zasedání ve dnech 5. a 6. května.

Je velmi pravděpodobné, že většina britských poslanců nebude přítomna. 6. května se totiž ve Spojeném království konají všeobecné volby. Země tu nebude zastoupena. Ve výsledcích vaší rozpravy nebude zastoupen hlas Spojeného království. Naléhavě vás vyzývám, abyste zvážili 4. květen – navrhuji tedy posunout hlasování o několik dní dopředu – protože pokud takové hlasování odmítnete, upřete tím Spojenému království možnost daná opatření podpořit nebo být proti nim...

*(Předseda řečníka přerušil).*

**Předseda.** – Sám za sebe vám mohu říci, že se budu tím, co jste řekl, velmi vážně zabývat. Máme dva dny: 5. a 6. května. Rozhodneme, jak postupovat, a také to, jak hlasování plánovaná na 5. a 6. května rozdělit.

**Předseda.** – Než začneme, rád bych vám něco oznámil. Všichni víme, že bod 150 jednacího řádu umožňuje vystoupit s jednominutovými projevy. Ze zkušeností vyplývá, že obvykle obdržíme více než dvakrát více žádostí o slovo, než můžeme s ohledem na vymezený čas přijmout. Nedá se zabránit zklamání poslanců, kteří čekali na příležitost promluvit a tuto možnost nedostali. Abychom se vyhnuli další nejistotě a zklamání, budu do budoucna při jednominutových projevech postupovat takto: podle článku 150 jednacího řádu bude vypracován seznam třiceti řečníků, cíleně vybraných tak, aby ze zeměpisného a politického hlediska bylo zajištěno rovné rozložení. Přednost budou mít ti poslanci, kteří nedostali příležitost k jednominutovému projevu na předchozích dvou dílčích zasedáních. Všichni poslanci, kteří o udělení slova požádali, budou v předstihu informováni, zda byli vybráni. Vybraní poslanci by pak měli být v době, kdy mají vystoupit, ve sněmovně přítomni.

**Jolanta Emilia Hibner (PPE).** – *(PL)* Pane předsedo, ráda bych upozornila na problematiku geneticky upravovaných potravin. Evropská komise pracuje na návrhu změny předpisů EU, aby členské státy měly větší volnost v tom, zda chtějí geneticky modifikované organismy povolit, neboť v současné době není podle práva EU možné zákaz geneticky modifikovaných potravin zavést v jednotlivých členských státech.

Evropská komise brzy předloží návrh, aby členské státy mohly o pěstování geneticky modifikovaných rostlin rozhodnout samostatně. Na druhou stranu rozhodnutí o dovozu a zpracování geneticky modifikovaných osiv zůstane i nadále na úrovni EU. Proto bychom měli zvážit, zda zavést zvláštní označení produktů bez geneticky modifikovaných organismů. Označení by mělo být srozumitelné a obecně rozpoznatelné, aby si evropští spotřebitelé byli jisti, že produkt, který kupují, nepochází ze zvířat krmených geneticky modifikovaným krmivem. Měli bychom se tedy zamyslet nad vlastnostmi návrhu označení.

**Traian Ungureanu (PPE).** – Pane předsedo, dovoluji, abych připomněl této sněmovně, že jako reakce na porušování práv komunisty proběhla před rokem v Moldavské republice občanská revoluce. Tyto protesty vynesly k moci proevropskou koalici a nyní, rok poté, nová vláda prokázala svůj evropský postoj. Moldavská vláda potřebuje, aby ji EU neprodleně podpořila, a existují tři způsoby, jimiž může Moldavské republice evropská podpora pomoci: rychlá finanční pomoc, zrušení víz a uzavření dohody o přidružení.

Chtěl bych rovněž uvést případ Ernesta Vardanian – novináře, který byl takzvanými úřady v Podněstří zatčen, držen v izolaci a obviněn z velezrady. Jedná se o závažné porušení lidských práv. Žádám, aby vysoká představitelka pro zahraniční věci a vedoucí delegace EU v Moldavské republice jednali, a to neprodleně, ve věci okamžitého propuštění zadržovaného novináře.

**Anna Záborská (PPE).** – (SK) Pane předsedo, pane generální tajemníku, pane komisaři, nyní bych měla přednést příspěvek, který jsem si připravila, ale nastaly vyjímečné okolnosti. Všichni víme, že nejsou příznivé meteorologické podmínky pro to, abychom se ve Štrasburku všichni bez problémů sešli. Mnohé kolegy poslance a funkcionáře to stálo mnoho námahy a nervů.

Chtěla bych využít příležitosti a poděkovat vám, pane předsedo, i generálnímu ředitelství pod vedením pana Klause Welleho, že jste nenechali nic náhodě a zajistili nám co nejlepší podmínky pro práci.

Od prvních dní problémů v letecké přepravě se Parlament angažoval v reorganizaci dopravy do Štrasburku, a za to vám upřímně děkuji i jménem těch, kteří se dnes nemohou zúčastnit. Děkuji vám.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Pane předsedo, pokoušel jsem se upoutat vaši pozornost již v okamžiku, kdy jste hovořil o nových pravidlech pro jednominutové projevy. Pocházíte z Polska, a budete tedy vědet, co to znamená, když jsou lidé nebo poslanci příslušníky různých tříd. Já bych ale chtěl požádat, aby byli v souvislosti s procedurálními připomínkami bráni vážně i lidé v posledních řadách.

Mám několik konkrétních otázek. Zaprvé – mohl byste mi prosím objasnit, co jste řekl před chvílí, konkrétně to, zda příštími dvěma dílčími zasedáními rozumíte příští dvě dílčí zasedání ve Štrasburku, nebo zda je započítáno i zasedání v Bruselu?

Zadruhé – jak budete postupovat v případě, že poslanci, ačkoli požádali o slovo, nebudou z jakéhokoli důvodu přítomni, zrovna tak jak tomu bylo dnes? Bude případně vyhrazeno několik dalších minut na postup zvednutím ruky?

Zatřetí – můžete prosím již dnes, v souladu s navrhovaným novým a žádoucím účinným opatřením, začít tím, že nám přečtete jména třiceti řečníků, kterým dnes hodláte udělit slovo?

**Předseda.** – Děkuji vám za vaši poznámku. Nová pravidla budou uplatňována až od zasedání v Bruselu. Dílčí zasedání v Bruselu bude prvním, které bude probíhat podle nových pravidel.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Pane předsedo, téma toulavých psů v Rumunsku nabylo opět na aktuálnosti vzhledem k plánovanému zrušení zákazu jejich zabíjení, jenž platil od 15. ledna 2008. Mám radost z toho, že Rumunsko od realizace takových plánů i tentokrát ustoupilo. Zvolené řešení umisťovat psy do velkých zvířecích útulků však také není vhodné. Jedinou rozumnou věcí je zavést program kastrací. Rumunsko nicméně něco takového odmítlo. Evropská unie by v této věci – stejně jako ve všech záležitostech ochrany zvířat – měla skutečně jednat, ale ne předčasně.

Pane předsedo, to byl můj jednominutový projev. Zbývajícím čas bych rád využil k tomu, abych se vrátil k tomu, co jsem chtěl pronést již dříve.

**George Sabin Cutaş (S&D).** – (RO) Pane předsedo, když Simon Kuznets, autor konceptu hrubého národního produktu, zjistil, jak obtížné může být měření blahobytu státu pouze na základě velikosti národního důchodu, myslím, že by ho nenapadlo, že bude trvat ještě tři čtvrtě století, než pět nositelů Nobelovy ceny vytvoří přesnější soubor návrhů pro hodnocení hospodářské výkonnosti a společenského produktu, než je HDP. Tento makroekonomický ukazatel nezohledňuje kvalitu výrobků, neměří udržitelný hospodářský růst a

opomíjí další faktory, jako je samozásobitelské a venkovské hospodaření, práce v domácnosti a práce dobrovolníků.

Na základě výsledků práce tohoto výboru, vyjádřených ve Stiglitzově zprávě, byl předložen návrh na zlepšení systému vnitrostátních statistik, který přesněji stanovuje životní úroveň a zohledňuje udržitelný rozvoj při výpočtu hospodářského a sociálního pokroku.

V této souvislosti jsem přesvědčen, že musí fungovat koordinovaný systém měření životní úrovně, míry udržitelnosti hospodářského růstu a v neposlední řadě i sociálních rozdílů, který bude pokrývat celou Evropskou unii. Tímto krokem bychom vyslali signál, že jsme se poučili z recese, která na nás tak mimořádně dopadla.

### **PŘEDSEDAJÍCÍ: PANÍ KOCH-MEHRIN**

*Místopředsedkyně*

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – (ES) Paní předsedající, soud minulý týden rozhodl, že zrušení novin *Egunkaria* vydávaných v baskickém jazyce, o kterém jsem se tu zmiňovala před několika týdny, bylo nespravedlivé, nezákonné a svévolné.

Rozsudek uvádí, že španělská ústava ani španělský trestní zákoník neumožňují zrušit noviny a že celá obžaloba byla postavena na předpokladu, že obrana baskické kultury se rovná spolupráci s organizací ETA, což je absurdní. Obžalovaní jsou podle rozsudku zcela nevinní, nepatří k organizaci ETA a tyto noviny organizaci ETA nefinancovaly ani jí nebyly financovány. Rozsudek také uvádí, že zadržení byli vězněni tajně a bez dostatečné soudní kontroly, což dalo důvěryhodnost tvrzením zadržených o špatném zacházení a mučení.

Chci proto vyslovit dvě žádosti: byla bych ráda, kdybychom vzali na vědomí dopady, jaké má taková demagogie a tato manipulace s pocity a mimořádné právní předpisy na demokracii, a také to, že hlavní španělská média a velké strany ve Španělsku obvinily nás všechny, kteří jsme se stavěli proti této nespravedlnosti, ze spolupráce s organizací ETA. Zadržte také chvěti, abychom spolupracovali na zajištění toho, že spravedlnosti pro všechny oběti bude učiněno zadost a případ bude spravedlivě ukončen.

**Michail Tremopoulos (Verts/ALE).** – (EL) Paní předsedající, v únoru loňského roku byla předložena Evropskému parlamentu zpráva Evropské komise o světovém nelegálním trhu s drogami od roku 1998 do současnosti (zpráva Reuter – Trautmann). Tato zpráva je důležitou databází a její závěry dokládají některé názory, které v současné době zaznívají, že protidrogové politiky na celosvětové úrovni i na úrovni Evropské unie jsou neúčinné.

Hlavním závěrem je, že stávající politiky nesplnily svůj hlavní cíl, tedy snížit poptávku po nedovolených látkách i jejich nabídku, a jsou klíčovým faktorem pro zhoršování poškození, které tyto látky způsobují jednotlivým uživatelům, jejich prostředí, hospodářství a společnosti.

Evropský parlament schválil v roce 2004 soubor doporučení, především zprávu pana Catanii. Požadujeme proto, aby byla tato otázka znovu v širším rámci přezkoumána, aby se uživatelům nestala újma.

**Ryszard Czarnecki (ECR).** – (PL) Paní předsedající, můj národ byl zasažen velkou tragédií. Zahynul prezident, šéf centrální banky a nejvyšší představitel armády. Včera se konal pohřeb prezidenta a jeho manželky. Rád bych poděkoval za mnohé projevy solidarity z členských států Evropské unie. Prosadila se koncepce solidarity v Evropě, a to pro nás Poláky má velký význam. Pohřbu se zúčastnili prezidenti České republiky, Slovenska, Maďarska, Litvy, Lotyšska, Rumunska a Slovenska a také předseda estonské vlády. Zarmoutila mne nepřítomnost předsedy Rady a předsedy Evropské komise. Oni se zúčastnit nemohli, a přitom dorazili například předsedové vlád Ázerbájdžánu, Arménie a Gruzie, kteří museli urazit delší cestu. Rád bych všem, kdo byli přítomni, za tento výraz solidarity poděkoval.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Paní předsedající, dovolu mi využít této jedné minuty k několika poznámkám týkajícím se Srbska. Ambice Srbska zapojit se do EU zjevně přivála do plachet této země nový vítr. Země se každopádně nedávno oficiálně omluvila za genocidu v Srebrenici – a to se rozhodně nedá říci o kontroverzním kandidujícím Turecku, zemi, kde hrozí postih už jen při pouhé zmínce na téma genocidy v Arménii.

Je-li Bělehrad obviňován z nedostatečné spolupráce s Mezinárodním tribunálem pro bývalou Jugoslávii v Haagu a přitom je porušování lidských práv v Ankaře považováno za bezvýznamné, znamená to podle mne účelovou interpretaci kodaňských kritérií.

Používání dvojího metru však v Evropské unii není ničím novým. V Bosně se má několik etnických skupin vtěsnat do jednoho multikulturního státu, zatímco v Kosovu je najednou v pořádku, že se od existujícího státu jedna etnická skupina odtrhne.

Na rozdíl od Turecka je Srbsko historickou, duchovní i kulturní součástí Evropy a rozhodující prvek pro bezpečnost na Balkáně. Nesmíme samozřejmě opakovat chyby, k nimž došlo v souvislosti s uspěchaným přistoupením Bulharska a Rumunska. Veškerá přístupová kritéria musí být rozhodně splněna, Srbsko však je evropskou zemí a mělo by se stát součástí Unie.

**Georgios Papanikolau (PPE).** – (EL) Paní předsedající, nedávno byla v Řecku rozbita významná teroristická buňka, což nám připomíná, že násilí a ohrožení demokratických institucí si nevybírají a nemají ani žádné hranice.

Nesmíme zapomínat, že právě současná hospodářská krize a pesimismus, jež tato krize v lidech vyvolává, jsou živnou půdou pro agresi a násilí. Nikdo nepopírá to, že násilí je hanebné, bez ohledu na podobu, jakou na sebe bere, a ať je jakéhokoli původu. Na čem se však musíme shodnout a klást na to větší důraz, je zvláštní pozornost věnovaná prevenci, která je lepší než následná péče. Proto musí na našem programu zaujímat přední místa otázka spojené s dohodou SWIFT, systémem jmenné evidence cestujících a posílením Europolu a Eurojustu.

Musíme však také odstraňovat chronické patologické vlivy, ze kterých se může násilí ve společnosti zrodit. Musíme skoncovat s chudobou a nezaměstnaností. Není žádný důvod dál otálet. Minule, když se evropská lidstva v náročné hospodářské situaci schovali před sociálními výzvami, ponořil se tento kontinent do nenávisti a totalitarismu.

**Jens Geier (S&D).** – (DE) Paní předsedající, dámy a pánové, rád bych obrátil pozornost Evropské komise i této sněmovny na znepokojivý vývoj cen surovin. V mém volebním obvodu se nachází Duisburg, sídlo jedné z největších oceláren v Evropě. Její zaměstnanci a zaměstnanci v dalších oblastech výroby oceli se o svou práci velmi obávají, neboť tři velcí dodavatelé železné rudy prosazují zvýšení cen v ocelářském průmyslu o 100 %. V budoucnu se má cena železné rudy tvořit na Londýnské burze kovů, zatímco dříve cenovou stabilitu zajišťovaly dlouhodobé smlouvy o dodávkách. Pracovníci a jejich odborové organizace se obávají, že to povede k výraznému nárůstu ceny základní suroviny – oceli. A to v době, kdy budou oblasti možných úspor za pomoci programů na snižování nákladů a snižování stavu pracovníků, zejména po poslední vlně restrukturalizací v ocelářském průmyslu, zcela vyčerpány. Na tuto situaci se snaží rady zaměstnanců, stejně jako německý odborový svaz IG Metal, upozornit. Jménem duisburské ocelárny se přímo obrátily na kancléřku Merkelovou a předsedu Barrosa. Rád bych požádal Komisi, aby na tuto výzvu reagovala.

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – Paní předsedající, cestující, jejichž plány zhatil sopečný popel, se potýkají s nejistotami ohledně pojištění.

Ačkoli letecké společnosti v souladu se směrnicí o právech cestujících v letecké dopravě peníze vrátí nebo nabídnou jiný let, mnohým z nich hrozí náklady za hotelové pokoje a pronájem automobilů a možná i náhradní let; očekává se však, že některá cestovní pojištění tuto ztrátu zaplatí.

Řada jiných tvrdí, že to je vyšší moc, ale tyto společnosti bych chtěl požádat, aby byly pragmatické, rozumné a své rozhodnutí znovu zvážily, a musíme při tom mít na paměti, že mnozí z mých, ale i vašich voličů se teď nacházejí na letištích v různých částech světa a stojí je to peníze, které nemají.

Rozumím tomu, že přezkoumáváme směrnici o souborných službách pro cesty, a že to musíme udělat bezodkladně.

Chci však závěrem poznamenat, že je nezbytné, aby tato směrnice o souborných službách pro cesty zajistila, aby existovala standardní pravidla, jež by v takovém případě bylo možné použít. A dokonce i ve fázi, v níž se nacházíme, bych rád Komisi požádal, aby se na tuto otázku zaměřila.

**Claudio Morganti (EFD).** – (IT) Paní předsedající, dámy a pánové, rád bych na tomto místě, v demokratickém srdci evropských orgánů, stručně shrnul dopad, jaký v důsledku mají evropské intervence na společenství, regiony i jednotlivce.

Domnívám se, že se musíme rozhodnout, zda představovat zevšeobecňující vizi globalistů, nebo zda chceme naopak chránit rozvoj identity každého jednotlivce. Jsem přesvědčen, že druhá možnost je vhodnější, jedná se o širší přístup, kde jsou prostor a vážnost přiznávány i méně obecným prvkům vycházejícím z konkrétních dispozic a tradic.

Podívejme se, jak například italské lázeňství ovlivnila směrnice o službách z roku 2006, tzv. Bolkesteinova. Nemyslím si, že bychom měli v zájmu údajně účinnějšího globálního systému obětovat kulturu a tradici pohostinnosti, což byl vždy rys pro místní komunity příznačný.

Jsem přesvědčen, že z hospodářského hlediska jsou malé podniky nejautentičtější výrazem kulturní identity místních společenství, a měly by tedy také být vždy chráněny.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Paní předsedající, v těchto dnech vůbec není snadné být zapáleným zastáncem evropské myšlenky. Rád bych se dnes zmínil o problému Eurostatu. Vyšlo najevo, že Eurostat věděl o skutečné situaci v Řecku mnohem více, než se obecně myslelo. Již v roce 2002 byly z některých zpráv zveřejněny pouze části, ve kterých se o podvodech nehovořilo, a kromě toho samozřejmě existuje rozsáhlá zpráva z roku 2008. Vůbec však není jasné, co se s těmi zprávami děje, jaký je jejich efekt a kdo je za ně zodpovědný – tedy kdo je zodpovědný za to, že podle nich Evropa nejednala.

Proto bych na tomto místě chtěl navrhnout, abychom se Eurostatem konstruktivně zabývali, a to nejen v souvislosti s těmito skandálními postupy, k nimž pochopitelně docházelo již v minulosti. Proto můj podnět je, aby Komise v tomto ohledu přijala opatření, která zajistí nezávislost Eurostatu, a aby občanům dávala informace, které pro provedení zásadních změn v našich demokraciích tolik potřebujeme.

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – (PT) Čelíme dnes přírodní katastrofě s nepředvídatelnými důsledky. Věda nám umožňuje s odpovídající přesností vypočítat vliv částic v ovzduší na letecké motory a na systémy letecké elektrotechniky. S rozumnou mírou přesnosti můžeme vypočítat i pohyb těchto částic v atmosféře. Dnes se schází ministři dopravy EU, aby rozhodli, jak řešit situaci letecké dopravy. Závěry tohoto setkání by měly být založeny na vědeckých poznatcích a na zásadě předběžné opatrnosti. Hospodářská hlediska nemohou mít přednost před bezpečností osob. Evropa musí dál zůstat baštou bezpečnosti a životní úrovně. Očekáváme, že budeme mít rychlá a pragmatická řešení využívající alternativní systémy dopravy po pevnině a po moři.

Za poslední rok jsme se potýkali s řadou krizí, přírodních katastrof a epidemií, a s ohledem na to všechno.  
..

(Předsedající řečnici přerušila)

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Paní předsedající, koncem tohoto roku má vstoupit v platnost třetí směrnice o poštovních službách, jejímž důsledkem bude úplná deregulace tohoto trhu. Všichni dobře známe následky hospodářské a finanční krize, které se projevují i na trhu poštovních služeb.

Tento negativní dopad byl znásoben tam, kde po zavedení směrnice v členských státech byl trh v poštovním odvětví zcela deregulován. Míra propouštění pro nadbytečnost a snižování příjmů stávajících zaměstnanců v tomto odvětví jsou vyšší než průměr. Také došlo k poklesu počtu transakcí a ke zvýšení poštovních tarifů, nemluvě o zhoršování přístupu ke komunikačním prostředkům a univerzální službě lidem, kteří žijí v těžko dostupných místech a oblastech.

Domnívám se, že je potřeba provést posouzení sociálních důsledků vyplývajících ze zavedení této směrnice. Je naší povinností předcházet sociálnímu dumpingu. Vyzývám příslušné evropské orgány, aby prověřily možnost uplatňování minimálně dvouletého moratoria na lhůty stanovené pro provádění této směrnice, které bude zahrnovat určité odchylky pro každý ze zbývajících členských států.

**Cristian Dan Preda (PPE).** – (RO) Rád bych vás dnes informoval o mimořádně složité situaci, v níž se nalézá novinář Ernest Vardanian. Byl zatčen režimem Igora Smirnova v samozvané Podněsterské moldavské republice.

Ernest Vardanian byl obviněn z velezrady a špionáže, což je nejen absurdní, ale též naprosto směšné. Bylo zamítnuto jeho propuštění na kauci a je zadržován ve zcela nepřijatelných podmínkách. Chtěl bych podotknout, že orgány v Tiraspolu tato opatření používají k tomu, aby zastrašily Kišiněv v době, kdy se nová vláda, jež se své funkce ujala na základě loňských voleb, snaží přiblížit Evropské unii, ale i vyřešit tento konflikt v Podněstří.

Požaduji okamžité a bezpodmínečné propuštění novináře Ernesta Vardaniana a vyzývám orgány mezinárodně neuznané Podněsterské moldavské republiky, aby v zájmu řešení tohoto konfliktu vystupovaly vstřícně vůči Kišiněvu.



**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Finanční a hospodářská krize nejvíce postihla ty nejchudší vrstvy obyvatelstva. Aby pomohla jejich potřebám, vyhlásila Evropská unie rok 2010 Evropským rokem boje proti chudobě a sociálnímu vyloučení. Podle odhadů žije v Evropě více než 40 milionů lidí v chudobě a dalších více než 40 milionů je chudobou ohroženo. Obzvláště politováníhodné je to, že čtvrtinu tohoto počtu – 20 milionů – tvoří děti. Musí řešit problémy s nedostatkem jídla, lékařské péče a oblečení, ale především nemají naději na zlepšení své situace a únik z chudoby. Nejdůležitějším krokem, který může pomoci změnit tuto tragickou situaci, je zajištění vysoké úrovně vzdělávání. Potřebnost takového opatření lze nejlépe vidět v malých městech a ve venkovských oblastech daleko od akademických center. Z tohoto důvodu považuji za klíčové opatření pro změnu navýšení finančních prostředků na stipendijní programy pro mladé lidi pocházející z chudých poměrů.

**Derek Vaughan (S&D).** – Paní předsedající, vítám zítřejší rozpravu o krizi v letecké dopravě, neboť nesmíme zapomínat, že tato krize má negativní dopad nejen na poslance tohoto Parlamentu, nýbrž i na jednotlivce a podniky v celé Evropě. A to v době, kdy se Evropa, nebo její převážná část, vzpamatovává z hluboké recese. Spojené království se stejně jako mnohé další země – ale ne všechny – z této recese zotavuje, a to díky tomu, že naše vláda při selhání trhu zasáhla a nezůstala stát opodál, jak se nás k tomu leckdo snažil nutit.

V příštích několika týdnech má být ve Spojeném království zveřejněna řada hospodářských údajů a já věřím, že většina z nich bude příznivá. To proto, že vláda zasáhla. Domnívám se, že je důležité, aby v obtížné hospodářské situaci zasahovaly i orgány EU. Všechny orgány EU by měly do budoucna zajistit, aby se naše rozpočty zaměřovaly na pomoc jednotlivcům a podnikům v náročných hospodářských podmínkách a na plán obnovy.

**Diogo Feio (PPE).** – (PT) Na dnešním plenárním zasedání bych chtěl hovořit o stavu veřejného rozpočtu jednotlivých členských států. Činím tak nyní, kdy skončila doba pro předkládání programů stability a růstu. Tyto programy odhadují stav v jednotlivých členských státech ve střednědobém a dlouhodobém výhledu. Konkrétně v případě mé vlasti – Portugalska – označila Komise předložený program za rizikový. To je varovné znamení pro trhy, zároveň je to však známka toho, že se program zaměřoval na stabilitu a dobrý stav veřejných financí, když je ale rovněž důležité podívat se na otázku růstu. A opět ani v tomto případě nejsou údaje, které má země předložila, uspokojivé a znepokojení, co se týče otázek, jako je zjednodušení pro podniky a daňová konkurenceschopnost, bohužel dosud chybí.

**William (The Earl of) Dartmouth (EFD).** – Paní předsedající, vrátím se o dva příspěvky zpět – chtěl bych se kolegy, který obhajoval zásahy ze strany EU, zeptat, jak by podle něj měla EU zasáhnout proti sopečnému prachu.

**Předsedající.** – Při jednominutových projevech nejsou doplňující otázky s využitím postupu modré karty povoleny. Čili se nejedná o procedurální připomínku. Váš kolega poslanec vám případně může zodpovědět vaši otázku osobně, v průběhu rozpravy v plénu to však není přípustné.

**Malika Benarab-Attou (Verts/ALE).** – (FR) Paní předsedající, byla bych ráda, kdybyste při udělování slova více dbala na zachování rovnováhy mezi muži a ženami. Nyní hovořilo pět mužů za sebou.

**Předsedající.** – Velmi vám děkuji. Jak si sami dokážete představit, je pro mě jako pro předsedkyni skupiny na vysoké úrovni pro rovnost pohlaví a rozmanitost otázka rovnosti velmi důležitá. Máme seznam řečníků a snažili jsme se, aby byl vyvážený. To, kdo dostane v rámci rozpravy příležitost vystoupit, závisí samozřejmě i na tom, kdo je skutečně přítomen.

Tímto končí doba vyhrazená pro tento bod programu.

## 16. Přenesení zákonodárné pravomoci (rozprava)

**Předsedající.** – Dalším bodem je zpráva, kterou předkládá pan Szájer jménem Výboru pro právní záležitosti o přenesení zákonodárné pravomoci (KOM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

**József Szájer, zpravodaj.** – (HU) Paní předsedající, pane šefčoviči, mnoho řečníků zahajuje své vystoupení v Parlamentu prohlášením, že jejich téma je důležité, velmi důležité, či dokonce jedno z nejdůležitějších. I já bych to rád řekl, ovšem v mém případě je to mnohem opodstatněnější než v mnohých jiných případech, neboť nyní hovoříme o přenesení zákonodárné pravomoci Parlamentu na Komisi, což je možná nejdůležitější, a přesto často opomíjená novinka, kterou zavádí Lisabonská smlouva.

Kritici Lisabonské smlouvy hovořili o demokratickém deficitu. Vážení kolegové, rád bych podotkl, že tato změna – zaručující přenesení zákonodárné pravomoci Parlamentu na Komisi – je jedním z nejvýraznějších rozšíření kompetencí Parlamentu. To znamená, že přímo zvolení zástupci občanů budou napříště moci v Parlamentu a na základě svých legislativních pravomocí kontrolovat a vetovat prováděcí usnesení a rozhodnutí Evropské komise. Jinými slovy, tento prvek Lisabonské smlouvy, často zmiňovaný v souvislosti s rozšiřováním pravomocí Parlamentu, konkrétně že počet oblastí, na něž se vztahuje postup spolurozhodování, výrazně stoupl a že se rozšířily oblasti, na nichž se Parlament může podílet, představuje společně s otázkou přenesení zákonodárné pravomoci Parlamentu kvantitativní a současně značné kvalitativní rozšíření. Jinými slovy máme od této chvíle, po dlouhém boji, který jsme zde vedli po řadu let a který pro poslance Evropského parlamentu ještě neskončil, záruku, že rozhodnutí Evropské komise, jež nespádají do její pravomoci, ale byla přijata na základě přenesené legislativní pravomoci, jsou pod kontrolou Parlamentu. Mnozí samozřejmě mohou namítat, že tento dohled z formálního hlediska existoval již dříve. To je v jistém smyslu pravda, nicméně za lhůt, které jsme měli, a za okolností, které panovaly, a v důsledku i za legislativní a interinstitucionální spolupráce, která z toho vyplývala, účinný dohled většinou nebyl možný. Rád bych upozornil i na to, že tato nová možnost, tedy článek 290 Lisabonské smlouvy, rovněž změní v nadcházejících letech práci Parlamentu, obzvláště budeme-li my, jeho poslanci, brát tyto pravomoci vážně a dokážeme o těchto věcech skutečně rozhodovat.

Má-li vnější svět a laická veřejnost pochopit, o co tady vlastně jde, protože je to hodně technicky složitá záležitost, která se ovšem týká demokratického orgánu a slouží k odstranění údajného demokratického deficitu v Evropě, měli bychom vyzdvihnout následující: Znamená to v zásadě tolik, že Parlament a Rada, dva orgány Evropské unie s legislativní pravomocí, se nemohou samy o sobě každou záležitostí zabývat do detailu. Parlament zasedá každý měsíc a někdy nastanou, jako například nyní, situace, kdy Parlament sice zasedá, ale nemůže hlasovat, přestože Parlament přece musí dohlížet na otázky, kterými se v rámci delegovaného zákonodárství zabývají Rada a Komise. Od nynějška to bude v praxi možné.

Ve své zprávě jsem se snažil jasně vyjádřit, že Parlament na těchto svých právech trvá. Odmítneme jakékoli dodatečné podmínky, které by šly nad rámec toho, co je zakotveno ve Smlouvě. Odmítneme to, neboť chceme svá práva vykonávat v plném rozsahu, a já jsem přesvědčen, že to pro evropskou demokracii bude mít příznivé důsledky. Máme-li tak činit, je samozřejmě nezbytná úzká spolupráce s Komisí a Radou, nesmíme však zapomínat na to, že pravomoci nyní spočívají v rukou zákonodárců, a tedy Parlamentu a Rady. Rád bych poděkoval všem svým kolegům za spolupráci v této složité věci a vyjádřil přání, aby Parlament v budoucnu své pravomoci plně využíval.

**Maroš Šefčovič, místopředseda Komise.** – Paní předsedající, dovoluji, abych v úvodu poděkoval panu Szájerovi za velmi kvalitní zprávu, neboť Komise si hluboce váží podpory, kterou Parlament projevil horizontálnímu přístupu k aktům v přenesené pravomoci.

Zákonodárce může samozřejmě zcela volně regulovat všechny otázky spojené s akty v přenesené pravomoci v příslušném aktu základním, jsou však třeba určitá pravidla, abychom se vyhnuli nesystematickému přístupu.

To bylo účelem sdělení, které Komise vydala již v prosinci, aby zákonodárcům naznačila, jaký postup považuje pro zdravý a praktický postup v oblasti budoucích právních předpisů za vhodný.

Rád bych zdůraznil, že Komise silně podporuje myšlenku vzájemného porozumění či dokonce interinstitucionální dohody mezi třemi orgány k aktům v přenesené pravomoci, neboť to do přípravy právních předpisů vnese nezbytný řád.

Pokud jde o obsah zprávy, mohu jen zopakovat, že Komise zprávu velmi uvítala. Můžeme se neshodovat v některých podrobnostech, sdílíme ale stejné cíle. Rádi bychom, aby se v budoucnu zvýšila pečlivost, účinnost a transparentnost a aby byla jasnější a spravedlivější rovnováha sil.

Pokud dovolíte, rád bych byl o něco více konkrétní – stručně se nyní zmíním o některých specifických bodech zprávy.

Co se týče omezující povahy článku 290, zejména jeho druhého odstavce, zde máme nepatrně odlišný názor na prostředky kontroly zákonodárce nad akty v přenesené pravomoci, neradi bychom však zakládali právní kontroverzi, neboť se domníváme, že je velmi důležité hledat praktická řešení s ohledem na konkrétní právní předpisy.

Pokud jde o dobu trvání přenesené pravomoci, tady velmi vítáme a podporujeme myšlenku automatického obnovení, jak to bylo uvedeno ve zprávě, neboť ji považujeme za velmi konstruktivní, a obdobnou formu řešení jsme již v několika právních předpisech mohli vidět.

Další konkrétní připomínka se týká doby trvání práva na námitku. I zde podle mne hrajeme podle stejných not, neboť i my do značné míry sdílíme názor zpravodaje, že by měla být formulována standardní dvouměsíční lhůta s možností prodloužení o další dva měsíce, přičemž se dá tato lhůta upřesnit v rámci vzájemného porozumění, které bude, doufejme, mezi našimi třemi orgány v budoucnosti panovat. Domnívám se, že jsme již viděli nejméně deset pozitivních příkladů uplatňování tohoto postupu v současné legislativní práci.

Pokud jde o zrychlený postup, máme k dispozici několik jasných příkladů z minulosti, že jsou záležitosti, jedná se například o bezpečnost potravin nebo hraček, které si někdy žádají velmi rychlý postup, a proto se domníváme, že je potřeba nalézt ještě rychlejší řešení, než je schválení v brzké fázi, které navrhuje zpravodaj.

Na závěr bych se rád vyjádřil k otázce přizpůsobení právních předpisů, což je pro Parlament velmi důležité téma – i v tomto případě jsme zastánci pragmatického přístupu, protože tento Parlament již společně s Komisí odvedl velký kus práce na více než 250 základních legislativních aktech, které byly přizpůsobeny na základě pragmatického přístupu.

Současnou prioritou by podle nás měly být oblasti, které jsme dosud nepřizpůsobili regulativnímu postupu s kontrolou před vstupem Lisabonské smlouvy v platnost. Na ně bychom se měli podle mne zaměřit. I zde před sebou máme ohromné množství práce, tentokrát už ale víme, jak v ní postupovat co nejpragmatičtěji a co nejpružněji.

**Jo Leinen**, zpravodaj ke stanovisku Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin. – (DE) Paní předsedající, pane komisaři, Evropský parlament na tento okamžik dlouho čekal – na to, až bude mít Parlament z hlediska kontroly přenesení pravomoci stejnou váhu jako Rada. Pro názornost: v roce 2008 vzniklo 6000 aktů v přenesené pravomoci, tedy obrovské množství norem, které Komise a bývalý postup projednávání ve výborech proměnily v jakési sekundární právní předpisy. Parlament měl v tomto procesu jen velmi omezená práva. Byli jsme sice informováni, neměli jsme však postavení spoluzákonodárce. To se se vstupem Lisabonské smlouvy v platnost změnilo.

V otázce kontroly nad akty v přenesené pravomoci máme nyní stejné postavení jako Rada a chceme je také plně využít. To, pane komisaři, znamená, že pokud tvrdíte, že je možný zrychlený postup, pak i my budeme potřebovat dostávat informace na samém počátku. Chceme informace obdržet ve stejném okamžiku jako Rada.

**Carlos Coelho**, jménem skupiny PPE. – (PT) Jsem přesvědčen, že na úvod nelze jinak, než poblahopřát panu Szájerovi k vynikající zprávě, kterou nám předložil. Jak bylo správně řečeno, Lisabonská smlouva posiluje pravomoci Evropského parlamentu a zavádí pravidla napomáhající posílení demokratické kontroly. Evropský parlament si tedy podle mého názoru zaslouží hned dvě blahopřání – k vynikající zprávě pana Szájera, jak jsem právě uvedl, a k tomu, že nová pravidla odstraňují někdejší postup projednávání ve výborech, který jsme v této sněmovně tolikrát kritizovali.

Nyní máme článek 290 Lisabonské smlouvy a jak jsem si všiml, zpráva pana Szájera navrhuje řadu pracovních postupů, které výsady Parlamentu ochrání. S tímto novým ustanovením se Parlament může soustředit na podstatné prvky vyhrazené legislativním aktům a poskytnout Komisi určitý prostor, aby v mezích daných zákonodárcem doplnila některé další prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné. Jak správně podotkl pan Leinen, naše slovo má nyní stejnou váhu jako slovo Rady, a proto Parlament není v jakkoli horším postavení.

Paní předsedající, rád bych poukázal na některé aspekty zprávy pana Szájera, které považuji za mimořádně důležité. První myšlenkou je, že odmítáme jakákoli ustanovení, která by zákonodárci ukládala dodatečné povinnosti nad rámec těch, které jsou zakotveny v článku 290. Zadruhé musí Komise zajistit včasné a trvalé předávání informací a příslušné dokumentace. Zatřetí by lhůty měly začít běžet teprve v okamžiku, kdy budou doručeny všechny – opakuji všechny – jazykové verze. A konečně musí být zohledněna období, kdy je činnost Parlamentu přerušena.

**Eva Lichtenberger**, jménem skupiny Verts/ALE. – (DE) Paní předsedající, pan Szájer ve své zprávě tyto často opomíjené strukturální otázky týkající se vztahů v rámci trojúhelníku orgánů skutečně velmi dobře shrnul. Naše spolupráce byla mimořádně konstruktivní a já bych za ni ráda upřímně poděkovala.

Lisabonská smlouva vytváří nové vztahy a není možné tyto nové vztahy znovu torpédovat pomocí zadních vrátěk. To je v této souvislosti skutečně klíčový bod. Účelem bylo, aby se Evropský parlament dostal do stejného postavení jako Rada, včetně hlediska aktů v přenesené pravomoci, a v první řadě zajistit, aby to bylo proveditelné, a zadruhé, aby to bylo během postupu zaručeno.

Zcela zásadní pro nás proto je vytvoření odpovídajících podmínek, například tím, že budeme mít bezproblémový přístup k dokumentům v dostatečném předstihu pro přijímání nezbytných rozhodnutí, a zadruhé, aby postupy neprobíhaly na základě vzájemného porozumění, ale aby existovaly pevné dohody, které nebude možné měnit podle politické vůle nebo aktuálního politického programu.

K tomu potřebujeme pevná a jasná pravidla, jejichž prostřednictvím můžeme práva Parlamentu prosazovat v praxi, nikoli je pouze uznávat v teoretické rovině. Děkuji vám, pane Szájere. Výborně se s vámi spolupracovalo a já doufám, že můžeme naši spolupráce využít rovněž pro to, čeho potřebujeme dosáhnout pro naše kolegy poslance.

**William (The Earl of) Dartmouth, jménem skupiny EFD.** – Paní předsedající, zmínka zpravodaje o demokratickém deficitu je zcela namístě. Elitářská koncepce, kterou EU je, trpí demokratickým deficitem, který postupně narůstá, a po vstupu Lisabonské smlouvy bude narůstat stále víc. Musím říci, že jsem zmaten tím, že zpravodaj, navzdory své výmluvnosti, vidí v článku 290 řešení.

Podle našeho výkladu dává článek 290 Komisi možnost doplňovat a měnit právní předpisy. Taková možnost je velmi široká a dosti vágní, což otvírá prostor pro téměř neomezenou interpretaci. Rádi bychom zdůraznili, že záruky proti nevhodnému využití pravomocí svěřených Komisi jsou zjevně nedostatečné. Snad by mohl zpravodaj jejich dostatečnost blíže popsat ve své reakci. Jedná se tedy o další přenos pravomocí ze zvoleného Parlamentu na nezvolenou Komisi, bez ohledu na to, co o tom říká Lisabonská smlouva.

Vždy jsme zastávali názor, a zastáváme jej i nadále, že Lisabonská smlouva postrádá demokratickou legitimitu, což je do značné míry dáno tím, že ve Spojeném království bylo všemi třemi stranami politického establishmentu slibováno referendum, a všechny tři strany politického establishmentu tento slib okázale popřely. Článek 290 je tedy výplodem nelegitimní Lisabonské smlouvy. Prohlubuje demokratický deficit – se zájmem si od zpravodaje vyslechnu, proč tomu tak není – a opravdu si myslím, že bychom se proti ní měli postavit.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Paní předsedající, jsem horlivým zastáncem evropské myšlenky, byl jsem však proti Lisabonské smlouvě, a to právě proto, že dává prostor takovým argumentům, jaké jsme zde právě vyslechli, a právě proto, že nepřinesla takovou jistotu a jednoznačnost, jakou bych si pro příští generace přál víc než cokoli jiného. Jsem však realista a řeknu, že s ní teď musíme nějak žít. Je však důležité si ještě jednou a důrazněji říci, že tento článek – článek 290, lze interpretovat jako to, že nejen Rada, ale i Parlament mohou jednostranně a poměrně jednoduše přenesení pravomoci zrušit. Budeme si to muset znovu a znovu připomínat.

Ovšemže platí i to, co řekl pan Leinen, totiž že již nyní máme tisíce legislativních aktů, které okupují šedou zónu ve smyslu své srozumitelnosti, a to pak je trvale vodou na mlýn antievropanů, odpůrců evropského projektu, a EU, jež by měla v těchto oblastech, kde ji tolik potřebujeme, fungovat. Opakuji, že to hodně souvisí s transparentností. Proto je podle mne velmi důležité, že bod 10 obsahuje návrh, že je mimo jiné třeba jednoznačně objasnit postup pro předávání dokumentů.

Jen málokdo z nás zná zákon o svobodném přístupu k informacím a málokdo má zkušenost s tím, jak tyto věci fungují ve Spojených státech. Proč se jím zkrátka nenecháme inspirovat a neumožníme občanům i nám v tomto Parlamentu získat příslušné dokumenty nezávisle, nikoli jako projev velkorysosti a po masivní intervenci ze strany politických skupin? Proč to nezakotvíme jako právo, když už teď podstupujeme velké riziko tím, že máme tisíce legislativních aktů v přenesené pravomoci? K tomu bych jen řekl, abychom pokračovali v dobré práci. Budeme konstruktivními partnery na cestě k zásadním změnám v naší demokracii.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Paní předsedající, pane komisaři, pokud jde o proces přenesení výkonné pravomoci na Komisi, bude Lisabonská smlouva přicházet s novými myšlenkami v této věci. Vlastně se této otázky týká právě článek 290. Ale akty v přenesené pravomoci jsou ve skutečnosti všechny akty, které mohou změnit jiné než podstatné prvky základního legislativního aktu, který sám o sobě umožňuje přenesení výkonné pravomoci na Komisi.

To v praxi znamená možnost stanovit mandát, dobu trvání přenesení pravomoci, lhůtu, v níž mohou Parlament a Rada podávat námitky, i podmínky pro odvolání tohoto mandátu. Parlament a Rada vykonávají kontrolu, avšak pouze po přijetí aktu v přenesené pravomoci. Akty v přenesené pravomoci mohou být zveřejněny i v průběhu lhůty, v níž mohou Evropský parlament a Rada vznášet námitky. Já vás však, pane komisaři, žádám, abyste zajistil větší transparentnost i v době navrhování aktů v přenesené pravomoci.

**Maroš Šefčovič, místopředseda Komise.** – Paní předsedající, dovoluji mi reagovat na poznámky vážených poslanců. Zcela souhlasím s panem Leinenem v tom, že Lisabonská smlouva přináší výrazné změny. To zdůraznil i zpravodaj pan Szájer. Rád bych vás ujistil, že jsme si toho plně vědomi a že bychom tento postup využívali s maximální úctou k zákonodárcům, neboť je to mimořádně důležité pro náš vzájemný vztah a pro naši dobrou spolupráci.

Pokud jde o naléhavé situace a zrychlený postup, chtěl bych vás ujistit, že jej budeme využívat jen v krajních a výjimečných případech. Všichni víme, že kdybychom tento nástroj zneužívali, náš vztah by se tím velmi zkomplikoval, a to rozhodně nechceme.

K připomínce pana Coelho a paní Lichtenbergerové – i vás bych rád ujistil, že vyvineme maximální úsilí, abychom vám včas zajistili a poskytli přepisy všech dokumentů ve stejném okamžiku jako Radě, a to včetně všech nezbytných překladů. Víme, že Lisabonská smlouva zavedla tuto významnou změnu – že v legislativních i finančních otázkách má Parlament postavení zcela srovnatelné s Radou.

Navíc máme v úmyslu rozvinout nový typ spolupráce, kde by se Evropský parlament podílel na přípravné práci na aktech v přenesené pravomoci, a rádi bychom jej vybudovali na velmi pevných základech. Vyjádření tohoto nového vztahu proto naleznete i v rámcové dohodě, o které v současnosti mezi Komisí a Evropským parlamentem jednáme.

Co se týče připomínek pana Hraběte z Dartmouth a pana Martina, kteří hovořili o neomezených pravomocích, jež by měl tento článek přiznat Komisi, jejich obavy tak úplně nesdílím, neboť jste to vy, zákonodárci, kdo se rozhodne přenést (nebo nepřenést) pravomoc na Komisi. Jste to vy, zákonodárci, kdo bude mít možnost vzít toto přenesení pravomoci zpět nebo podávat námitky k návrhům Komise. Proto nemůžu souhlasit s tím, že vstupujeme do šedé zóny, neboť podle mého názoru jsou pravomoci zákonodárce velmi jasně stanovené ve Smlouvě a Komise to samozřejmě bude respektovat.

**József Szájer, zpravodaj.** – (HU) Rád bych všem kolegům poslancům poděkoval za tuto rozpravu, neboť návrh této zprávy byl možný jen díky velmi úzké spolupráci mezi jednotlivými výbory – chtěl bych zmínit zejména Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, který bude mít v nadcházejícím období takových úkolů více – a politickými stranami. Míli kolegové, je však také nutno dodat, že je to boj. Boj s Komisí, boj s Radou – boj za naše práva. Myslím, že zpráva jasně naznačila, že toto jsou skutečně naše práva a že na nich trváme. Něco takového je mnohem snazší v situaci, kdy za vámi stojí výbory i poslanci ostatních stran, abychom tak mohli objasnit orgánům, které jsou našimi partnery, jednu věc, totiž že Parlament na těchto věcech rozhodně trvá. Proto, abychom mohli tato práva účinně vykonávat, považuji za povzbuzivá slova pana Šefčoviče, že by v příštích měsících mohlo dojít k urychlení všeobecného přizpůsobení a že bychom tak mohli dosáhnout co možná největšího rozšíření těchto našich práv. Považujeme to za prioritu zejména pro ty oblasti, v nichž se postup spolurozhodování dříve neuplatňoval.

Dalším velmi důležitým aspektem, který zde moji kolegové připomněli, je přístup k informacím je důležitý. Takový přístup musí být zakotven v interinstitucionální dohodě a mezi Komisí a Radou již v tomto ohledu probíhají jednání. Rádi bychom však věděli, jak Rada postupuje; jaké konzultace v těchto věcech provádí. Vážení kolegové, pokud jde o to, zda byla naše práva rozšířena, nebo omezena, přečtěte si prosím zprávu a podívejte se na právní předpisy. Z hlediska právních předpisů nemohu konstatovat nic jiného, než že naše práva byla rozšířena. Až dosud jsme nemohli nijak zasahovat do skutečného výkonu pravomoci, kterou jsme předtím přenesli. V praxi nebyla Parlamentu v tomto procesu přiznávána žádná role. Sice nám zdvořile naslouchali, lhůty však byly tak krátké, že Parlament v době jejich běhu ani nezasedal. Naopak nyní můžeme rozhodnutí vetovat nebo pozastavit, a to dokonce bez udání důvodu – to je bezesporu rozšíření práv. My jsme nositeli legislativní pravomoci a my tyto naše pravomoci přenášíme na Komisi. Proto v tom nelze spatřovat nic jiného než rozšíření našich práv. Vážení kolegové, teď je na nás samých, abychom se rozhodli, zda budeme svá práva v budoucnosti vykonávat.

**Předsedající.** – Rozprava je skončena.

Hlasování se bude konat během příštího plenárního zasedání v Bruselu.

#### **Písemná prohlášení (Článek 149)**

**Raffaele Baldassarre (PPE), písemně.** – V úvodu bych rád poděkoval panu Szájerovi za výjimečnou práci, kterou odvedl v tak krátkém čase. Akty v přenesené pravomoci budou mít pro právní řád Společenství a interinstitucionální rovnováhu v EU mimořádný význam. Proto je nezbytné, aby byly vytvářeny a aby o nich bylo rozhodováno zcela transparentním způsobem, který umožní Parlamentu a Radě účinnou

demokratickou kontrolu nad výkonem pravomocí přenesených na Komisi. Z tohoto hlediska budou mít některé otázky, jak uvádí zpráva pana Szájera, nejvyšší důležitost a budou od nás vyžadovat aktivnější přístup. Mezi ně mimo jiné patří i možnost, aby Evropský parlament přenesení pravomoci kdykoli zrušil a ujistil se, že jsou Parlamentu a Radě, pokud jde o jejich účast na procesu přenesení pravomoci, svěřena stejná práva. Nakonec bych rád zdůraznil, že by pro Komisi mělo být prioritou předložit nám veškeré legislativní návrhy, které jsou nutné pro přizpůsobení *acquis* ustanovením článků 290 a 291, což se týká zejména *acquis* v politických oblastech, jež – podle Lisabonské smlouvy – nyní podléhají postupu spolurozhodování.

**Zita Gurmai (S&D), písemně.** – Z celého srdce vítám zprávu pana Szájera. Definování nového legislativního systému představuje obtížné a komplexní téma. Jsem přesvědčena, že Smlouva o fungování Evropské unie (SFEU), a zejména články její články 290 a 291, posiluje demokratický charakter Unie a racionalizuje její právní řád. Zavedení nové koncepce legislativních aktů má dalekosáhlé účinky. Tato zpráva zdůrazňuje mírné rozdíly mezi hlavními spoluzákonodárci, jejich pravomoci a podrobný popis toho, jak vzájemně spolupracují. Skutečná otázka zní: pokud Evropské společenství získá více legislativních pravomocí a posílení úlohy zákonodárce, což znamená okamžitý nárůst zájmů Společenství, jaký způsob kontroly by pak měl být zaveden jménem Rady a EP? Nový legislativní rámec SFEU stanovil nástroje, s jejich uplatňováním na úrovni Společenství však nemáme žádné praktické zkušenosti. Nakonec bych ráda vyzvala spoluzákonodárce, aby co nejdříve uzavřeli interinstitucionální dohodu mezi Parlamentem, Radou a Komisí ohledně provádění článku 290, neboť je zde větší transparentnost bezpodmínečně nutná.

**Rafał Trzaskowski (PPE), písemně.** – (PL) Postup přenesení pravomoci, ačkoli zůstává v pozadí, je velmi důležitou kvalitativní změnou, kterou zavádí Lisabonská smlouva. Měl by být považován za naplňování Smlouvy, bez kterého nedojde k upevnění postavení Parlamentu ve vztahu k ostatním orgánům podílejícím se na rozhodovacím procesu. To znamená, že jen tímto postupem získá Parlament plnou zákonodárnou pravomoc a odpovídající roli v provedení příslušného právního předpisu. Moc dobře známe zklamání z náročných jednání s Radou v rámci postupu spolurozhodování a pokud Rada přijme rozhodnutí, kdy je provedení předpisu v rozporu s interinstitucionální dohodou. Dosud byl postup projednávání ve výborech projevem nedůvěry členských států ke Komisi, zatímco nyní účast Parlamentu v provedení legislativních aktů propůjčuje celému procesu větší legitimitu. Parlament a nepřímo i občané EU se přibližují procesu vytváření právních předpisů EU – a právě tak bychom měli postup přenesení pravomoci vnímat. Má-li to však mít smysl, musí mít Parlament neomezený přístup k informacím, a v tom plně souhlasím s ostatními účastníky rozpravy.

**Zbigniew Ziobro (ECR), písemně.** – (PL) Cílem zakotvení možnosti přenesení legislativní pravomoci je zajistit účinnější doplňování a aktualizaci právních předpisů, zejména předpisů technické povahy, aniž by však pokaždé musel proběhnout řádný legislativní proces. Přenesení pravomoci by tudíž mělo být vnímáno jako nástroj pro zlepšování procesu vytváření právních předpisů na úrovni EU.

Současné je nezbytné zajistit odpovídající kontrolu toho, jak Komise regulační pravomoci, které jsou jí svěřeny, skutečně využívá. Parlament a Rada musí mít mimo jiné dostatek času, aby mohly vykonávat své právo vznášet námitky k plánovaným právním předpisům. Především však musí mít odpovídající přístup k dokumentům, analýzám a příspěvkům, které vznikají v průběhu přípravných prací na návrzích aktů v přenesené pravomoci. Jedině tak pravomoc Komise vydávat akty v přenesené pravomoci skutečně poslouží ke zlepšení legislativního procesu v Unii, a zároveň bude zachována nezbytná kontrola a transparentnost činnosti Komise. Je také nezbytné vytvořit vhodné mechanismy spolupráce mezi Parlamentem a Komisí, aby byl Parlament pravidelně informován o probíhajících přípravných pracích a mohl dobře znát projednávané otázky.

Rozhodnutí o přenesení legislativní pravomoci, jež je výsledkem kompromisu schváleného všemi politickými skupinami, výše uvedené požadavky splňuje a zaslouží si podporu Parlamentu.

## **17. Letecká bezpečnost: seznam EU uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy (rozprava)**

**Předsedající.** – Dalším bodem je rozprava o otázce k ústnímu zodpovězení, kterou Komisi předložil Brian Simpson jménem Výboru pro dopravu a cestovní ruch ohledně letecké bezpečnosti: seznamu EU uvádějícím letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

**Silvia-Adriana Țicău, zastupující autora.** – Paní předsedající, otázku předložil Brian Simpson jménem Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu v návaznosti na zprávu Komise zhodnocující účinnost

seznamu EU uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy („černé listiny EU“). Černá listina EU byla vytvořena v roce 2006 s cílem jmenovat, pranýřovat a dokonce zakázat ty letecké společnosti, které nesplňují mezinárodní bezpečnostní požadavky. Byla to odpověď na obavy ve věci spolehlivého uplatňování mezinárodních norem pro leteckou bezpečnost a důsledek několika vážných leteckých havárií, které se staly v krátkém rozmezí let 2004 a 2005.

Po čtyřech letech nyní vidíme, že se černá listina osvědčila jako účinný a důležitý prostředek prosazování norem pro bezpečnost Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a ochrany občanů EU. Dnes před námi stojí otázka, jak na tomto úspěchu můžeme nyní stavět? Jinými slovy, jak můžeme ochranu rozšířit i za naše hranice, abychom dále pracovali na zlepšování bezpečnosti letecké dopravy celosvětově? Úkolem černé listiny je nejen stanovit, kde hrozí bezpečnostní rizika, ale také zajistit, aby tyto informace byly účinně sdělovány občanům EU. Jak lze v souladu s tím zajistit, aby občané EU cestující mimo Evropu znali letecké dopravce, kterým byla sice zakázána činnost, ale mohou i dál poskytovat své služby v jiných regionech světa?

Jak jistí si můžeme být tím, že bude cestujícím hrozící situace známa i v případech, kdy bylo poskytovateli letecké dopravy povolení odebráno, a na černé listině se tudíž nevyskytuje? Viděli jsme, že bylo účinné sloučení jednotlivých vnitrostátních černých listin pod jedním seznamem na úrovni EU. Tento náš seznam je však dobrý pouze do té míry, jak kvalitní je náš přístup k informacím ohledně bezpečnosti poskytovatelů letecké dopravy. Jak můžeme na tyto informace, které tvoří základ seznamu, navázat zlepšováním přístupu k dalším věrohodným a spolehlivým informacím? Znamená to soustředit se nejen na posilování kontrol v členských státech EU, ale také na uznávání údajů získávaných od států mimo EU.

Mohu se Komise zeptat, zda uvažuje o vytvoření jednotné a standardizované předletové kontroly a o podávání zpráv o těchto kontrolách? Co se týče zvýšení kvality údajů získaných od třetích zemí, zváží Komise možnost vytvoření účinného systému sdílení spolehlivých informací, které by vznikaly za účelem jakési celosvětové černé listiny, o níž vím, že již byla předmětem jednání v minulosti? Dále je vhodné poukázat na to, že černá listina se osvědčila jako účinné opatření podněcující letecké společnosti ke splnění mezinárodních norem pro leteckou bezpečnost. Jak se však můžeme aktivněji podílet na splnění konečného cíle zlepšování bezpečnosti letectví v celosvětovém rozměru? Myslím tím to, jakým způsobem Komise zamýšlí podpořit vnitrostátní orgány letecké dopravy při nápravě nedostatků zjištěných auditu ICAO a jak hodlá zlepšit dohled ze strany této organizace?

Naším stěžejním úkolem je zajistit účinnou komunikaci s veřejností, kromě toho je však z dlouhodobého hlediska i nadále mimořádně důležitá naše práce, která se týká podpory prosazování mezinárodních norem pro bezpečnost letecké dopravy po celém světě. Jedině tím se totiž v konečném důsledkulepší bezpečnost pro všechny cestující. Výbor pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu se těší na spolupráci s Komisí ve vytváření seznamu EU uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy (černé listiny EU), a zúročení toho, co jsme v této oblasti již dosáhli.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Paní předsedající, děkuji paní Ťiĉauové za její velmi kladné zhodnocení postoje k černé listině. Komise je přesvědčena, že stávající opatření již velmi vysokou úroveň informovanosti a práv cestujících na letech v rámci Evropské unie a mimo ni zabezpečují.

Seznam leteckých dopravců, kteří v Evropské unii podléhají zákazu provozování letecké dopravy, je dostupný široké veřejnosti na internetu a prostřednictvím cílených informačních aktivit. Při každém doplnění seznamu Komise úzce spolupracuje s evropskými a mezinárodními asociacemi cestovních kanceláří. Tak mohou tyto subjekty poskytovat cestujícím tu nejlepší pomoc.

Vnitrostátní orgány civilního letectví a letiště na území členských států jsou povinny cestující na tento seznam EU upozorňovat, a to jak na svých internetových stránkách, tak případně rovněž ve svých prostorách.

Pro osoby, které si přejí vycestovat mimo Evropskou unii, je seznam zdrojem užitečných informací, jak se vyvarovat využívání služeb těchto leteckých společností. Seznam nemá mezinárodní účinnost – neplatí mimo Evropskou unii. Proto nařízení stanoví právo každého cestujícího znát totožnost letecké společnosti, jejíchž služeb na své cestě využívá. Smluvní dopravce – nebo cestovní kancelář či poskytovatel zájezdů – musí cestujícím při vytváření rezervace sdělit totožnost leteckého dopravce nebo dopravců provozujících daný let. Cestující také musí být již při odbavení či nejpozději při nástupu do letadla informován o jakékoli změně provozujícího dopravce. Nařízení také cestujícím dává právo na náhradu nákladů či přeměrování cesty, pokud byl dopravce, který přijal rezervaci, následně na seznam zařazen a dotčený let tak musel být zrušen.

Informace pro sledování a zhodnocení shody poskytovatelů s mezinárodními normami pro bezpečnost pocházejí z několika zdrojů; jmenovitě z bezpečnostních prověrek Mezinárodní organizace pro civilní letectví, z podkladů poskytnutých příslušnými úřady třetích zemí, z podkladů poskytnutých Evropskou agenturou pro leteckou bezpečnost v rámci jejích prohlídek a šetření na území Evropské unie či technických misí mimo Evropskou unii, dále z výsledků předletových kontrol letadel či leteckých dopravců provedených na letištích EU v rámci Programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel dle požadavků příslušných předpisů EU, a také jsou získávány z informací o nehodách a z vyšetřovacích zpráv ze závažných nehod.

Chtěl bych se dále zmínit, že Evropská komise v tuto chvíli nemá úplný seznam všech zemí, v nichž platí obdobné právní předpisy, jako v EU, ale některé státy – Korejská republika, Bahrajn a Saúdská Arábie – uplatňují tatáž omezení, jež definoval evropský seznam.

Mohu potvrdit, že Komise je připravena spolupracovat s Parlamentem na skutečném zlepšení předpisů týkajících se černé listiny, avšak listina již tolik potřebnou bezpečnost letového provozu zajišťuje.

**Christine De Veyrac**, jménem skupiny PPE. – (FR) Paní předsedající, jelikož jsem pro toto nařízení byla před téměř pěti lety zpravodajkou, jsem velmi ráda, že jsme vytvořili fungující mechanismus, který mohl být v průběhu let dokonce ještě rozšířen. Zpráva Komise o uplatňování nařízení o „černé listině“ se zdá být komplexní a obsahuje mnoho podnětů k zamyšlení. Souhlasím především s myšlenkou celosvětové černé listiny, která jediná zůstává zárukou celosvětové harmonizované úrovně letecké bezpečnosti.

Ráda bych nicméně položila několik otázek Komisi. Zaprvé by mne zajímalo, jakým způsobem je zajištěné právo na ochranu v případě, že je činnost zakázána ne jen jednomu leteckému dopravci, ale všem dopravcům v zemi. Oznámi tuto skutečnost všichni letečtí dopravci, nebo jen orgán civilního letectví dotčené země, a jak se v tomto směru mohou zapsání na černou listinu vyhnout bezpeční letečtí dopravci?

Další velmi důležitou otázkou je podle mne sledování letadel. Sleduje Komise i nadále všechna letadla leteckého dopravce, který byl zapsán na černou listinu nebo mu bylo povolení odebráno, aby tak zajistila, že tato letadla nevzlétají znovu pod jiným jménem? Označila v tomto ohledu Komise státy, jejichž vlajky jsou pravděpodobně využívány jako smluvní a které přijímají letecké dopravce, jimž byla zakázána činnost a kteří si tak později jen změní jméno a zemi registrace? Dále, dostává Komise v případě, že je letecký dopravce zařazen na černou listinu, zprávy o tom, že cestovní kanceláře a prodejci letenek informovali cestující a nahradili jim náklady či nabídli jinou možnost cesty?

A konečně na závěr bych se chtěla zeptat na konkrétní věc: řada poslanců obdržela různá sdělení, která by se dala označit jako naléhavá a týkají se Indonésie, jejímž všem dopravcům byla zakázána činnost; žádá se v nich, abychom Komisi vyzvali k vyjmutí Indonésie z této černé listiny. Tento nátlak mi připadá nepatřičný, protože obchodní zájmy nemohou být ceněny výše než životy cestujících. Zajímalo by mne, jaká je současná situace v této zemi, a ráda bych věděla, zda Indonésie, která je na černé listině již několik let, podnikla kroky k nápravě nedostatků, ze kterých byla obviněna.

**Saïd El Khadraoui**, jménem skupiny S&D. – (NL) Paní předsedající, pane komisaři, dámy a pánové, mít tuto rozpravu v době, kdy je celé evropské letectví v chaosu, je zjevně poněkud surrealistické, ale chápu, že zítra budeme mít příležitost pro tematickou a naléhavou rozpravu a přesně takovou ji budeme vést.

Černá listina je sama o sobě vysoce důležitým tématem, a mimo jiné i díky úsilí paní de Veyrac, která na ní při její přípravě před několika lety odvedla skutečně náročnou práci, můžeme tuto listinu prohlásit za úspěch. Musíme to zúročit a poučit se ze zkušeností, které jsme získali. Je tady několik oblastí, kde je potřeba realizovat další kroky.

V prvé řadě to je komunikace s cestujícími. Je správné, že cestující musí být informováni, jestliže je let, který si někde rezervují, například v cestovní kanceláři, zakázán; často ale dochází k tomu, že cestující se pro vnitrostátní let rozhodnou, až když jsou na konkrétním místě. Můj návrh proto je, abychom prověřili, zda by bylo možné, aby cestovní kanceláře a letecké společnosti, jež rezervují letenky do zemí, kde jsou neprověřené letecké společnosti a neprověřená letadla, o této skutečnosti informovaly cestující automaticky, i kdyby samotné tyto společnosti a letadla pochopitelně na černé listině nebyly. To je potřeba důkladně zanalyzovat.

Druhým souvisejícím tématem je pomoc cestujícím, jak se vyvarovat letadel, leteckých společností a zemí, které byly na černou listinu zapsány. U pomoci pro třetí země, a hlavně země nejchudší, při budování jejich kapacit, by Evropská unie mohla poskytnout podstatně rozsáhlejší pomoc a know-how a zajistit, aby také orgány letecké dopravy měly na vyřešení otázek, s nimiž se potýkají, potřebnou kapacitu. Jedním z bodů,



kteřé zmínila před okamžikem paní de Veyrac, je samozřejmě klamání lidí. Je náš systém doopravdy tak nepropustný? Jsme si jistí, že neexistuje žádná skulina, díky které by letecké společnosti ze zemí uvedených na černé listině mohly provozovat své služby skrze jiné země či ostrovy? Mámě několik příkladů takové činnosti.

Na závěr bych i já rád podotknul, že bychom měli pracovat na celosvětové černé listině. Zajímalo by mne, jaké úsilí jste již spolu s vašimi kolegy, například na úrovni ICAO, vyvinuli, aby se tato listina stala skutečností.

**Gesine Meissner, jménem skupiny ALDE.** – (DE) Paní předsedající, v tuto chvíli je provoz v našem vzdušném prostoru zastaven – to víme, řada kolegů se o tom již zmínila. Brzy budeme diskutovat o tom, jakým způsobem můžeme tuto situaci napravit. Možná bychom se měli obávat, že letecké společnosti budou muset brzy čelit ještě větším problémům, obzvláště z hospodářského hlediska. To samozřejmě nesmí mít negativní vliv na bezpečnost.

Jde o bezpečnost letectví pro evropské cestující. Je naším velkým úspěchem, že máme v Evropě možnost volného pohybu a spotřebitelé si mohou svobodně zvolit, jak chtějí cestovat, lety jakých dopravců si přejí využít a jakých ne. Abychom se mohli svobodně rozhodovat, je nutno mít ovšem i všechny příslušné informace.

Právě jsme si vyslechli, že tato černá listina funguje již od roku 2006, a lidé že by v zásadě měli být informováni, zda cestují bezpečně nebo ne. Pro mě je otázka velmi jednoduchá – stejně jako o tom hovořili paní De Veyrac a pan El Khadraoui – zda jsou nějaké skuliny v tomto systému a zda je opravdu vždy zajištěna informovanost lidí o tom, že situace je nebezpečná. Chceme prostě to, aby každý, kdo cestuje letadlem v Evropě, cestoval a doletěl bezpečně.

A konečně hraje v souvislosti s leteckou bezpečností svou úlohu to, že spotřebitelé se chtějí dozvědět, zda je letecká společnost dostatečně finančně silná. Letecké společnosti se musí pravidelně obracet na příslušné vnitrostátní orgány a zajišťovat si povolení létat v evropském vzdušném prostoru – a nejedná se pouze o prověření toho, zda splňují všechny povinnosti týkající se bezpečnosti, provádějí veškeré předepsané kontroly a jsou schopny bezpečně převážet osoby, zjišťuje se rovněž to, zda mají dostatečné finanční zázemí a budou schopny dlouhodobě obstát v dopravním podnikání. Pokud vím, dodnes nebyla na černé listině jediná evropská letecká společnost. I přesto jsme vloni řešili otázku společnosti SkyEurope. Co se stalo pak? Evropané měli u této evropské společnosti zakoupené letenky, ale neměli jediný náznak toho, že je tato společnost na pokraji bankrotu. Nastoupili do letadla, ale zpátky už se nedostali, takže žádné informace, které by je pomohly ochránit, neměli.

To mne udivuje, že i když Komise tvrdí, že má informace k dispozici a že je zveřejňuje, existuje dokonce povinnost jejich zveřejňování – že například tato informace zveřejněna nebyla. Opravdu můžeme zaručit, že veškeré informace, které cestující potřebují vědět, všechno, co je nutné, je jim vždy předáno? Ráda bych na tyto otázky dostala v rozpravě odpověď.

**Eva Lichtenberger, jménem skupiny Verts/ALE.** – (DE) Paní předsedající, pane komisaři, v otázce navrhování této černé listiny Parlament prokázal velkou iniciativu. Pracoval rovněž uvážlivě, což znamená, že spotřebitelům listina poskytuje tu nejvyšší možnou míru ochrany. Je však třeba zjistit – a to je také otázka, která vyvstala teď –, zda se černá listina reálně osvědčila i s ohledem na aktuální situaci.

Moje první otázka proto zní: je možné získat informace přes internet, ale u některých leteckých společnostech to není tak snadné. Sama jsem to zkoušela. Občas je obtížné nalézt například informace o navazujících letech, které vyžadují mezipřistání ve třetí zemi. Zde je tedy problém.

Nyní ke druhé otevřené otázce, která mne osobně velmi zajímá: jaké zkušenosti měli lidé s pronájmem letadel s posádkou, tzv. „wet leasing“? Objevily se zde vážné obavy ohledně mezery v právní úpravě, která by mohla být zneužita podniky s nevalnou pověstí. Jaký je současný stav? Došlo v této záležitosti k nějakým pozitivním či negativním změnám?

Třetí, a velice důležitá otázka: měl tento způsob regulace společností pomocí černé listiny i preventivní účinek, aby tyto letecké společnosti – zejména mimoevropské – lépe plnily pravidla bezpečnosti? Jak funguje adresné schvalování jen některých letadel patřících určité letecké společnosti, pokud jí do Evropy dovolujeme létat pouze těmi letadly, kde si můžeme být jistí, že nedojde ke škodám?

**Ryszard Czarnecki, jménem skupiny ECR.** – (PL) Paní předsedající, pane Piebalgsi, i když si vůbec nejsem jistý, tak doufám, že sopečná činnost na Islandu nijak nedolehne na evropské cestující, hovoříme-li o ceně letenek. Přesto máte pravděpodobně pravdu, že přerušení leteckého provozu bude asi vyrovnáváno zvýšením

těchto cen. Tato skutečnost by nemusela být v zájmu spotřebitelů a je důležité ji zmínit. Již tradičně probíhá diskuse na toto téma v Evropském parlamentu. To ukazuje, jaký význam této otázce přikládáme. Mluvil jsem o této záležitosti před několika měsíci. Tehdy hovořila i řada z vás a pamatuji si, že i během minulého volebního období jsme o této otázce hovořili velice otevřeně. Po všem, co již bylo řečeno, mám k tomu osobní poznámku. Jeden novinář z nejvlivnějších novin v Polsku se mne zeptal „Co vy to v tom Evropském parlamentu děláte? Jedná se přece o tak nedůležitý problém.“ Až teď si média uvědomila, že to je problém naopak velmi významný, že se v něm jedná o bezpečnost, a že z hlediska zájmů evropských občanů, daňových poplatníků, voličů a spotřebitelů je to problém naprosto zásadní.

Je nenormální, abychom spravovali černou listinu v rámci Evropské unie, a přitom abychom nevěděli, jaká je situace mimo Unii. Je to úplně schizofrenní situace.

A na závěr velice důležitá věc: evropský cestující za svou bezpečnost nesmí nést další náklady – je to koneckonců záležitost, která se týká států a vlád.

**Mathieu Grosch (PPE).** – (DE) Paní předsedající, pane komisaři, z tohoto pohledu byla černá listina zajímavým úspěchem tohoto Parlamentu pod vedením Christine De Veyracové a jejích kolegů v předchozím volebním období.

Černá listina však může mít vliv na letecké společnosti, země či letadla, a já jsem přesvědčen, že Komise by v tomto případě měla k otázkám, které tu zazněly, poskytnout ještě další podrobnější informace, především pokud jde o to, do jaké míry mají společnosti vliv na rozhodovací procesy v různých zemích a proč se tento proces váže k jednotlivým letadlům.

Nicméně i další rozvoj je pro nás důležitý. Už v rozpravě před několika lety jsme vysvětlili, že velmi důležitou otázkou pro nás zůstává, aby Komise zlepšila přijímání návazných kroků na akty a opatření v oblasti komunikace, přinejmenším s Parlamentem. Existují zde totiž otázky, které pro nás stále zůstávají otevřené, v neposlední řadě sledování leteckých společností, ale i situace, kdy letadlo může v určitý moment vzlétnout pod jiným jménem, naše komunikace je však důležitá také proto, že v dnešní době takováto rozhodnutí, zejména v případě, kdy by mohla být přijímána na poslední chvíli, vyžadují vyšší úroveň transparentnosti.

Tím se dostávám k bodu, který je pro mne nanejvýš důležitý: informace. Celkově vzato jsme všichni toho názoru – a myslím, že to platí napříč politickými skupinami – že naši občané a zejména cestující mají právo na to, aby je společnosti systematicky informovaly, že fakta související s černou listinou lze bez jakýchkoli problémů obdržet na letištích i v cestovních kancelářích a aby tyto kanceláře, obzvláště při letech do dnes nechvalně známých „určitých zemí“, upozorňovaly cestující při vyřizování rezervace na problematiku společnosti, a že by to vlastně měla být jejich povinnost.

Naším cílem je, aby se toto opatření, které již úlohu ve zlepšování bezpečnosti skutečně plní, nevztahovalo jen na Evropu a na evropské cestující, ale aby bylo přijato v celém světě.

**Fiona Hall (ALDE).** – Paní předsedající, chtěla bych poukázat na záležitost, která je s leteckou bezpečností úzce spjata a která zdůrazňuje, že je zapotřebí, aby černá listina EU fungovala co nejefektivnějším možným způsobem.

V prosinci 2008 přijala Rada kodex chování EU pro transfery zbraní. Ten upravuje podmínky vývozu vojenské technologie a dalšího vojenského vybavení z EU. Panují však obavy, že evropské zbraně jsou i nadále vyváženy do oblastí konfliktu a ne všechny země EU, které zbraně vyvážejí se kodexem řídí.

V potírání nelegálních dodávek zbraní se však velmi osvědčil jeden nástroj, jímž je seznam EU uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy (černá listina EU). Podle švédské studie z roku 2008 se ukázalo, že nákladní letečtí dopravci, kteří se podíleli na transferech zbraní do oblastí konfliktu, jsou současně těmi provozovateli, jež obvykle porušují normy pro leteckou bezpečnost.

Možná ani nepřekvapí, že lehkovážný přístup dopravců k bezpečnosti, se u některých z nich projeví i ve vztahu k přepravovanému nákladu. Kladným důsledkem v této souvislosti je nicméně skutečnost, že přísná opatření v oblasti kontroly letadel koncipovaná na ochranu evropských občanů pomáhají chránit i občany jiných světadílů, především Afriky, před destrukcí, kterou představují konflikty přiživované hojně dostupnými malými a lehkými zbraněmi.

Chtěla bych proto Andrise Piebalgse jako komisaře pro rozvoj požádat, aby se osobně angažoval v úsilí Komise o účinné a systematické zavádění černých listin..

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Černá listina nebezpečných leteckých přepravců je opatření k ochraně evropských cestujících, a já jej s radostí vítám. Vytvořená listina by měla být účinně zveřejňována, a to jak Evropskou komisí, tak členskými státy, a zejména cestovními kanceláři. Za současného stavu vše závisí jen na dobré vůli a dobré vůli cestovních kanceláří a poskytovatelů zájezdů.

Na druhé straně je třeba nalézt řešení situací, kdy je konkrétní destinace obsluhována jen nebezpečnými leteckými dopravci. Mnoho dopravců na černé listině obsluhuje destinace v rozvojových nebo nerozvinutých zemích v Africe a jihovýchodní nebo střední Asii. Z toho vyplývá jedna oprávněná otázka: do jaké míry lze ještě zaručit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi velkými leteckými dopravci z Evropy, Spojených států a Dálného východu a malými společnostmi založenými v těchto rozvojových zemích?

V tomto ohledu se domnívám, že musíme přemýšlet, jak může Evropská unie pomoci zvyšování bezpečnosti a zabezpečení jejich letů podpořit jejich rozvoj, spíše než je zákazem vyloučit z trhu. Evropské unii to zároveň umožní splnit svou čestnou povinnost podporovat udržitelný rozvoj odvětví letecké dopravy v těchto znevýhodněných státech.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Paní předsedající, rád bych se k situaci nejdříve obecně vyjádřil a pak se zeptal na dvě nebo tři věci podle toho, kolik času mi necháte. Moje obecná připomínka je následující. Zdá se mi až směšné, že my, skupina Pokrokové aliance socialistů a demokratů v Evropském parlamentu, jsme ve třech zprávách o letecké bezpečnosti měli k dispozici celkem devět minut řečnické doby. Zítřka se samozřejmě na toto téma pořádá zvláštní schůze, i přesto jsem však přesvědčen, že by tato sněmovna měla věnovat více pozornosti otázkám, jejichž důsledky lidé skutečně pociťují, a naopak se v rozpravách trochu méně zabývat problémy, jejichž význam je uměle nafouknutý.

Co se týče samotných otázek, pane komisaři – pro mne jsou nejdůležitější tyto: jaká je situace v oblasti code-share letů – tedy letadel, která sice létají pod evropskou společností, ale následně jsou využity jinými společnostmi, i těmi, co jsou na černé listině? Děje se něco, aby ti, kdo potřebují letět, měli dostatečné informace? Pro mne je tato otázka skutečně palčivá a čekám, že mi odpovíte. Zůstanu jen u této jedné otázky.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Paní předsedající, řešíme-li nyní leteckou bezpečnost – a pozítří budeme hovořit a hlasovat o Evropské agentuře pro leteckou bezpečnost (EASA) – rád bych využil situace a promluvil o další problematické oblasti.

Lidé, kteří se angažují v Rakousku a jinde v Evropě v leteckém sportu, se potýkají s tím, že životně důležitý soubor pravidel pro takové sporty je dostupný jen v angličtině. Tito sportovci často umí anglicky výborně, avšak občas není lehké porozumět již tak složitému tématu v odborném žargonu cizího jazyka. Ve výsledku se pak členské státy snaží získat odborné posudky od EU. Takto vynaloženému času a úsilí bychom se podle mne mohli vyhnout, pokud by byla pravidla dostupná v příslušných jazycích. Já sám se pokouším vytvářet životně důležité předpisy pro letecké sporty také v němčině a francouzštině, tedy ve dvou jazycích s širším vlivem.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Na černé listině je po aktualizaci ze dne 30. března tohoto roku zapsáno 278 společností ze 17 zemí. EU musí rozvinout své technické a správní kapacity, jejichž prostřednictvím zajistí dodržování nezbytných norem pro civilní letectví a zaručí, že v Evropské unii budou moci létat jen ty letecké společnosti, které splňují pravidla pro mezinárodní bezpečnost. Zároveň je však nutné pomáhat třetím zemím, aby i ony zlepšily své normy pro leteckou bezpečnost.

Třetí země by měly usilovat o zlepšení schopnosti svých příslušných orgánů sledovat letecké dopravce, jimž udělují licence. Rozbory bezpečnosti letů prováděné v Evropské unii u leteckých dopravců ze třetích zemí budou zahrnovat též prohlídky letadel těchto společností na zemi. Z nových poznatků vyplývá, že v uplynulém roce se tyto dopravci potýkali s vážnými potížemi a haváriemi. Cestujícím je však třeba po celou dobu cesty poskytovat informace, které se musí týkat všech společností, jež tyto cestující ke své cestě využijí. Příslušné informace by cestující měli obdržet nejpozději ve chvíli, kdy nakupují letenku.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Paní předsedající, rád bych poděkoval všem za jejich otázky. Je to poselství o tom, že postoj této sněmovny k černé listině je velmi kladný. Jménem místopředsedy Kallase vám mohu slíbit, že zlepšíme komunikaci o této záležitosti s Parlamentem.

Také vám mohu slíbit, že veškeré vznesené dotazy budou řešeny na úrovni písemných odpovědí, protože na všechny z nich bych ve zbývajících minutě a půl určitě nestihnul ústně odpovědět. Budu se tedy teď věnovat jen některým dotazům, ovšem zdaleka ne proto, že bych na ostatní nedokázal odpovědět.

Zaprvé jsou to mezinárodní aspekty: Komise vynakládá na posílení mezinárodní spolupráce se třetími zeměmi maximální úsilí, a to nejen tím, že se je snaží přimět k účasti na programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel, který zahrnuje všech 40 států v Evropě, ale též zapojováním těchto států do projektů, jejichž cílem je dosáhnout celosvětových standardů.

Hodně spolupracujeme i s ICAO. Na konci března jsme se v Montrealu zúčastnili bezpečnostní konference ICAO na vysoké úrovni a v současnosti jednáme o memorandu o spolupráci, které by mělo k další spolupráci s touto organizací rovněž přispět. Máte pravdu, že je třeba k této otázce přistupovat globálně, ale zároveň bychom neměli podcenit dopady tohoto řešení s černou listinou na další země.

Pro příklad zmíním Indonésii, na niž jsem byl dotazován. Indonésie věnovala modernizaci svého leteckého systému, včetně právních předpisů, organizace schvalujícího orgánu, a tedy i postupů certifikace, a dohledu nad leteckými společnostmi usazenými v této zemi, nemalé úsilí. Doposud se prokázalo, že k významnému zlepšení došlo u čtyř leteckých dopravců: Garuda, Airfast, Mandala a Premier. Stalo se tak s přispěním Komise, ale i členských států a průmyslu. Je to proces vyžadující dostatek zdrojů, ovšem Komise s těmito orgány a leteckými dopravci v zemi dále velmi úzce spolupracuje a zajišťuje další pozitivní vývoj. Náš přístup tak jednoznačně podporuje země v tom, aby změnily svůj přístup k letecké bezpečnosti, a to je jen jeden z příkladů.

Skončím jednou velmi důležitou otázkou, již je informovanost spotřebitelů. Požadujeme, aby cestovní kanceláře při rezervaci informovaly cestující, a to buď ústně, nebo písemně. Cestovní kanceláře také často požadují, aby se cestující, kteří jsou ochotni cestovat s dopravcem, jemuž je zakázána činnost, vzdali jakýchkoli práv na pozdější náhrady, ale rád odpovím na všechny dotazy písemně, protože vidím, že zneužívám vaši laskavosti, paní předsedající.

**Předsedající.** – Rozprava je skončena.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Paní předsedající, rád bych hovořil podle článku 173 jednacího řádu kvůli události, která se zde stala před několika minutami, konkrétně během jednominutových projevů. Ve chvíli, kdy jste vyzvala Hans-Petera Martina, byl ještě zde a procházel okolo nás. V žertu jsme se jej zeptali, jestli prospal svůj vlastní projev, a on se místo odpovědi zastavil, srazil paty a zsalutoval hitlerovský pozdrav.

Takové jednání je nepřijatelné, paní předsedající, je to závažné porušení pravidel této sněmovny dle článku 9, a proto vás vyzývám, abyste se proti takovému nevhodnému a nepřijatelnému jednání ohradila. Také vás tímto žádám, abyste se ujistila, že toto gesto je zachyceno v záznamu. Je to nepřijatelné. I když to snad byla jen komická provokace, v této sněmovně není pro takové vtipy místo.

**Předsedající.** - Velice vám děkuji za upozornění. Podíváme se na to znovu a budeme se touto věcí odpovídajícím způsobem zabývat.

#### **Písemná prohlášení (Článek 149)**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE),** písemně. – (PL) Paní předsedající, s odkazem na otázky položené panem Simpsonem bych rád požádal Komisi, aby vysvětlila, jaké nové postupy a plány připravuje v souvislosti se zajišťováním bezpečnosti cestujících z členských států, kteří využívají služeb leteckých společností, jejichž vnitrostátní lety nespádají do jurisdikce Evropské unie, ale trvale porušují předpisy a ohrožují tak cestující. Navrhuji Komisi, aby o této záležitosti uzavřela prostřednictvím vysoké představitelky mezinárodní dohodu, která by se stala zárukou naší společné bezpečnosti. Navíc bych byl rád, kdyby černá listina zpřístupňovala podrobné informace o leteckém dopravci včetně odpovídajících dat a statistik, aby ukázala rizika, jimž jsou cestující vystaveni, a to jak z pohledu bezpečnosti, tak pohodlí.

**Artur Zasada (PPE),** písemně. – (PL) Dnešní rozprava je pro bezpečnost cestujících, kteří létají nad Evropskou unií, bezpochyby velice významná. Těší mne skutečnost, že se členské státy EU v oblasti postupů a technologií mezinárodní letecké dopravy řídí normami ICAO. Je však zjevné, že se letecká doprava neomezuje jen na vzdušný prostor Evropské unie. Proto vyvstává otázka: jak můžeme zajistit pasažérům z EU bezpečnost i mimo území Evropské unie? Evropská komise by podle mého názoru měla povzbuzovat země, které nepatří do Společenství k tomu, aby spolupracovaly na vytvoření černé listiny založené na standardech EU, nebo zaujmout vůdčí roli při vytváření celosvětové černé listiny. Kromě toho bych vás také rád upozornil na možný problém: bude Komise v případě, že sleduje leteckého dopravce uvedeného na listině, podrobně sledovat i celý letový park, který patří danému dopravci? Mohlo by se totiž stát, že tato letadla nepoužije přímo dopravce uvedený na listině, ale že je bude využívat například jiná společnost, která si letectvo najímá u různých charterových stájí.

## 18. Poplatky za ochranu letectví před protiprávními činy (rozprava)

**Předsedající.** Dalším bodem je zpráva (A7-0035/2010), kterou předkládá pan Leichtfried jménem Výboru pro dopravu a cestovní ruch o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o poplatcích za ochranu letectví před protiprávními činy (KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)).

**Jörg Leichtfried, zpravodaj. – (DE)** Paní předsedající, v oblasti evropské letecké bezpečnosti a poplatků za ochranu letectví před protiprávními činy jsme v tuto chvíli v situaci, kdy si každý dělá, co chce. Nikdo je ve skutečnosti nedodrží zcela správně. Za to ale jednou zaplatíme. Neměli bychom to jen tak klidně připustit, a cílem této zprávy je dosáhnout změny. Co se zprávou konkrétně mění a na co je zpráva zaměřena?

Především bych rád řekl, že jsme se téměř ve všech bodech – a chtěl bych svému kolegovi poslanci poděkovat – jednomyslně shodli v očekávání, že zpráva by mohla vnést do celé oblasti více transparentnosti. Transparentnost znamená, že se na jedné straně letecké společnosti dozví, jaké bezpečnostní poplatky jim letiště budou účtovat, k čemu jsou určeny a zda nejsou příliš vysoké – v dnešní době se to stále ještě někdy stává – a dalším krokem bude ovšem moci být to, aby i cestující měli možnost chápat, co po nich letecké společnosti žádají. I v této oblasti mám podezření, že někdy je transparentnost leteckých společností úmyslně zastírána, i když samy tyto společnosti hlásají, jak jim na ní velice záleží.

Jedna skutečnost má v tomto ohledu obzvláštní význam, a to, že v Evropě existují různé systémy financování bezpečnostních zařízení. Jsou státy, které je financují výhradně z daní. Jsou naopak i státy, kde je platí pouze koncový uživatel, a v ostatních je smíšený systém.

Naším záměrem bylo zajistit, aby se tyto systémy nemusely měnit. Nechceme členským státům přikazovat, jak mají být poplatky za ochranu letectví financovány; chceme jen zajistit, aby každý plátce přesně věděl, za co platí.

Objevily se různé názory na to, kterých letišť by se režim měl týkat, a rozhodli jsme, že se při tom vždy jedná o otázku bezpečnosti. Jde o bezpečnost, ne o výdělky a zisky. Z těchto důvodů jsme se rozhodli, že režim musí zahrnovat všechna komerčně provozovaná letiště, a myslím, že je to tak také správné.

Nakonec jsme dospěli k řešení, které má jednomyslnou podporu v tomto plénu, totiž, že je třeba rozlišovat poplatky za bezpečnostní zařízení, za bezpečnostní opatření vycházející z předpisů EU a poplatky za bezpečnostní opatření nad tento rámec – označovaná jako „přísnější opatření“.

Tvrdíme, že ve všem, co souvisí s EU, by měl režim zachovat současný stav; každý členský stát se může rozhodnout, co je pro něj žádoucí. Pokud jsou však přijata opatření k ochraně nad tento rámec, pak za jejich financování ponese odpovědnost samy členské státy. Díky tomu by tato bezpečnostní opatření byla zaváděna uvážlivě, nebyla by přijímána okamžitě a bez dostatečného promyšlení, zda jsou skutečně nezbytná, a bylo by nutné zohlednit i to, jaký vliv budou mít na cestující, na letiště a na letecké společnosti.

Na druhou stranu je však rovněž třeba zajistit, aby v tomto ohledu platila zásada, že bezpečnost je i základní veřejná povinnost. Útoky na letadla jsou zpravidla vedeny proti státu, ze kterého tato letecká společnost pochází, ne proti samotné společnosti; proto jsme přesvědčeni, že bezpečnost je věc veřejná, a tudíž je třeba ji financovat z veřejných zdrojů.

Krátce bych se vyjádřil k pozměňovacím návrhům, jejichž počet dosáhl neuvěřitelného čísla: dohromady tři. Myslím, že jsou všechny oprávněné a dostatečně podložené. Co se týče především dvou návrhů od skupiny Zelených / Evropské svobodné aliance, rád bych řekl, že jsou skutečně velmi cenné; a to nejen proto, že paní Lichtenbergerová zde sedí přímo vedle mě, ale protože se týkají sociálních nároků zaměstnanců letišť. Myslím, že zejména v dobách, kdy jsou letiště a letecké společnosti pod tlakem, je tento ohled velice důležitý.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** - Paní předsedající, návrh směrnice o poplatcích za ochranu letectví je výsledkem diskuse o financování letecké bezpečnosti, kterou se zabýváme již od roku 2001. Vychází ze zvyšování nákladů na bezpečnost, které lze pozorovat od teroristických útoků dne 11. září 2001, a z ustanovení regulačního rámce EU pro ochranu letectví.

Komise svým legislativním návrhem zamýšlí vytvořit průhledný a spravedlivý rámec pro vybírání poplatků za ochranu letectví v Evropě. Komise se dále domnívá, že výše poplatků za ochranu letectví by měla být nastavena po konzultaci s uživateli letišť a měla by vycházet z nákladů. Chtěl bych panu Leichtfriedovi poblahopřát, jeho práce je skutečně fantastická, a chci také poděkovat členům Výboru pro dopravu a cestovní ruch, kteří se na zprávě rovněž podíleli.

Tato zpráva podle mne přesně sleduje cíle Komise, a já vítám, že podporuje návrhy, které Komise v těchto ohledech předkládá.

Rád bych z témat zprávy zdůraznil dvě konkrétní otázky. Zaprvé zpráva zavádí jeden skutečně nový prvek, a tím je podstatná a občas velmi kontroverzní otázka, kdo zaplatí za leteckou bezpečnost. Ano, návrhy Komise tuto záležitost neřeší, neboť téměř všechny členské státy trvají na tom, že jejich postavení jim nedovoluje přijímat v tomto ohledu nějaké závazky, a to i přesto, že uznávají, že by financování letecké bezpečnosti mělo být přípustné z veřejných zdrojů.

Volba systémů financování by proto podle našeho názoru měla být ponechána na členských státech a řešena podle zásady subsidiarity.

V těchto souvislostech a se zřetelem k postojům naznačeným ve zprávě by Komise ráda upozornila na to, že pozměňovací návrh 32, který bude členské státy zavazovat k tomu, aby si financovaly přísnější opatření samy, vyvolá intenzivní diskuse o navrhované směrnici s Radou. Jsem si však jistý, že to vše pan zpravodaj věděl a tento boj s Radou očekával.

Druhá otázka je spíše pro objasnění a týká se posouzení dopadů, které bychom měli provést dříve, než budeme na základě rámcového nařízení přijímat jakákoli další opatření související s ochranou letectví. Jednoznačně se jedná o oprávněné opatření, byl bych ale rád, abyste věděli, že v této oblasti již máme některé mechanismy zavedeny a neměli bychom se zbytečně zatěžovat dalšími procesy.

Především existuje Poradní skupina zúčastněných subjektů pro leteckou bezpečnost, jejíž členové mimo jiné zastupují odvětví letecké dopravy a v plné míře se podílejí na koncipování veškerých navrhovaných opatření v oblasti letecké bezpečnosti.

Zadruhé regulativní postup s kontrolou zajišťuje, že Parlament, považuje-li to za nutné, může v jakékoli fázi použít právo veta.

Velice vám děkuji za tuto vynikající zprávu. Těšíme se na další spolupráci s panem zpravodajem a Parlamentem a na další pokrok v této záležitosti.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Paní předsedající, omlouvám se, že tímto zatěžuji plenární zasedání, ale musím učinit osobní poznámku předloženou v souladu s článkem 151. Byl jsem před několika okamžiky insultován. Pokud žijete v Rakousku, není to nic neobvyklého. Funguje tam skupina, kterou podle mezinárodních měřítek lze klasifikovat jako extrémní pravici. Mají své politické vůdce, kteří do vzduchu předvádějí jistá gesta a nepřikládají tomu velkou váhu. Jsou to také lidé, kteří nedokáží unést porážku v demokratických volbách a odmítají pak i jen potřesení rukou či jinou formu kontaktu. Pokud na ně zamáváte, vidí v tom jen jednu věc: tu, s níž mají vlastní zkušenost, nacistický pozdrav.

Jsou to zkrátka problémy, které připomínají, že se moje země naneštěstí nedokázala vyrovnat s minulostí a že se brzy nebudeme potýkat jen s jednou krajně pravicovou stranou, která už je zde zastoupena, ale se dvěma. Řeknu to ještě jednou jednoduše: jsme demokraté. Krajní pravice sedí tímto směrem. Jsem hrdý na to, že patřím k politické skupině, která zásadním způsobem přispěla k současnému stavu, kdy v tomto Parlamentu již nemáme krajně pravicovou skupinu, a doufáme, že už ji nikdy mít nebudeme. Odpovědí je tedy usilovat o víc demokracie a odmítat krajně pravicovou politiku, nepřátelství mezi lidmi a cynické pohrdání ostatními. Takoví jsou lidé, co se již vyjádřili, že bych měl vyhledat pomoc psychiatra, a to proto, že nedokáží unést volební prohru demokratickým způsobem.

**Předsedající.** – K osobní poznámce podle článku 151 nejsou otázky postupem modré karty povoleny. Proto vaši žádost o slovo na toto téma nemohu přijmout.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Jedná se o otázku postupem modré karty určenou předchozímu řečníkovi. Rád bych dostal půl minuty na položení této otázky.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Paní předsedající, tento zásah – který je zcela přijatelný – narušuje rozpravu na původní téma. Navrhoval bych, aby se takové věci řešily mezi zprávami.

**Předsedající.** – Velice vám děkuji. Budeme nyní pokračovat v rozpravě. Osobní vysvětlení pana Martina jsem povolila proto, že se ho přímo dotýkala předchozí procesní námitka. Nyní se vrátíme k rozpravě a budeme jí věnovat veškerou pozornost.

**Artur Zasada**, jménem skupiny PPE. – (PL) Paní předsedající, na úvod bych chtěl poděkovat panu zpravodaji Leichtfriedovi za vynikající zprávu a za příkladnou spolupráci během společné práce na tomto dokumentu.

Museli jsme zodpovědět čtyři otázky, ale nejprve bylo zapotřebí shodnout se na cíli, jímž byla ochrana zájmů cestujících v letecké dopravě, a to byla pochopitelně nejdůležitější část naší práce. Čtyři otázky, které jsme si položili, se ale týkaly průhlednosti, neboli rozhodnutí, kterým skupinám by mělo být dovoleno, aby se do postupu zapojily. Jednalo se o otázku týkající se oblasti působnosti směrnice, tedy toho, na která letiště by bylo možné tuto směrnici uplatnit. Narazili jsme i na jednu velice důležitou otázku, a tu Komise nebyla schopna zodpovědět, otázku financování. Spolu s panem Leichtfriedem se nám ovšem podařilo najít řešení, a za to mu obzvláště děkuji. Mám na mysli přísnější opatření, která by měla být financována členskými státy.

Další otázka se týkala pravomocí nezávislého dozorčího orgánu při stanovování poplatků, jež jsou spojeny s bezpečností leteckého provozu. Během naší práce jsme dospěli ke společnému postoji, který považuji za velice ambiciózní. Dnes je to výzva pro Radu a Komisi. Myslím, že jako cestující v letecké dopravě bychom na rozdíl od cestujících v lodní, automobilové nebo vlakové dopravě neměli za takovou ochranu platit. Je to gesto vůči Radě, je to kompromisní postoj, a já v současné době očekávám stejně ambiciózní postoj od Rady.

**Saïd El Khadraoui**, jménem skupiny S&D. – (NL) Paní předsedající, dámy a pánové, pane komisaři, na úvod bych rád poděkoval panu zpravodaji za vynikající, dalo by se říct až fantastickou práci, kterou odvedl. Za to vám děkuji, a díky všem, kdo se na zprávě podíleli.

Dovolím si vám jen připomenout, že otázka financování není novinkou. Na tomto spisu se pracuje již od okamžiku, kdy jsme po útocích dne 11. září 2001 přijali evropské nařízení o provádění bezpečnostních opatření na evropské úrovni. Již od počátku Evropský parlament vždy zdůrazňoval, že rozhodnutí v otázce financování je velice závažné a že pro něj musíme nalézt evropské řešení. Rada tomu však pokaždé bránila. V návaznosti na tuto rozpravu bychom opět měli vyzvat Radu, aby ctěla dohody, které s námi v minulosti uzavřela, zejména tu, jež nám umožňovala předložit v této záležitosti samostatný návrh, a také, aby se zavázala, že s námi bude spolupracovat na řešení zmínovaných problémů.

V popředí našich úvah musí však být několik oblastí. První a zcela zásadní je průhlednost. My v tuto chvíli neřešíme, kdo přesně by v každém z dvaceti sedmi členských států měl náklady zaplatit. Určitě však *chceme* zajistit, aby o této otázce byly uspořádány konzultace, na nichž dosáhneme dohod, které budou posléze dodržovány. Jinými slovy chceme zajistit, aby příjmy z bezpečnostních poplatků byly skutečně investovány do bezpečnostních opatření a ne například na zaplacení parkovacích domů. Je to zásadní a musí být jasné, že z toho neustoupíme.

Druhá významná úvaha spočívá v tom, že je zapotřebí rozlišovat mezi bezpečnostními opatřeními, která byla přijata společnou dohodou na evropské úrovni, a dodatečnými opatřeními zavedenými jednotlivými členskými státy. Co se týče první úvahy, požadavky na transparentnost jsou jasné a je nezbytně nutné je uplatňovat. Pokud jde o druhou úvahu, musíme si ujasnit, že finanční zodpovědnost je záležitostí členských států a že právě ony zaplatí náklady na dodatečná bezpečnostní opatření. Bonusem by navíc bylo koordinování bezpečnostních opatření na evropské úrovni, ale pokud se členské státy samy rozhodnou zavést tělesné skenery nebo cokoli dalšího, pak také musí nést finanční důsledek takového rozhodnutí.

**Gesine Meissner**, jménem skupiny ALDE. – (DE) Paní předsedající, dovoluji mi nejprve poděkovat zpravodaji Leichtfriedovi, a to i jménem Jeanine Hennis-Plasschaertové. Dnes tu nemůže být. Všechny požadavky ve spolupráci s vámi vyřešila, a byla zcela spokojená.

Vynikající kvalitu zprávy můžeme vyvodit i z téměř jednomyslného hlasování ve výboru. Jedná se i o otázku ochrany spotřebitelů – stejně jako otázka k ústnímu zodpovězení, která byla právě předložena – a je to také otázka letecké bezpečnosti. Chceme zajistit bezpečné prostředí; chceme však také, aby spotřebitelé věděli, za co platí. Již zde bylo zmíněno, že se systémy v jednotlivých členských státech navzájem výrazně liší, a my nechceme tento stav obecně měnit. Nechceme nic přikazovat. Chceme ovšem jasný přehled o tom, z čeho se skládají náklady a jaký podíl na nich zaplatí spotřebitel. Takový přehled v tuto chvíli není vždy dostupný. Chceme tedy znát, která část ceny letenky – v současnosti je bezpečnost hrazena jen částí ceny letenky – se skutečně týká bezpečnosti. Chceme také záruku, že to, co se zaplatí za bezpečnost, se použije skutečně na bezpečnost a ne k něčemu zisku. Myslím, že náš přístup k této záležitosti je zcela logický.

Hlavním kamenem úrazu je rozdíl mezi tím, co by rád Parlament, a tím, co členské státy považují za žádoucí, tedy kdo zaplatí dodatečná bezpečnostní opatření, která jdou nad rámec našich požadavků na bezpečnost cestujících v Evropě. Jak jsme již řekli, za tato opatření by měly platit členské státy. Jedná se o otázku národní

bezpečnosti, o kterou se musí i samotné členské státy intenzivně zajímat. Státy za to ovšem platit nechťejí. Jak již bylo řečeno, pokud jde o otázku, zda chceme nebo nechceme tělesné skenery, budeme se muset rovněž zamyslet nad tím, zda je chceme či ne po celé Evropě, a kdo je popřípadě zaplatí. Samozřejmě se také budeme muset ptát, zda nám skutečně zajistí více bezpečnosti.

Změny tohoto druhu poplatků za ochranu letectví tedy musí být spravovány transparentně.

*(Předsedající řečnici přerušila).*

**Anna Rosbach**, jménem skupiny EFD. – (DA) Paní předsedající, kdysi bylo letiště místem, kde jste si koupili letenku, nechali si odbavit zavazadla, ukázali pas a odletěli jste nebo přistáli. Dnes je letiště spíš malé město, které vám nabízí veškeré zázemí – ovšem s bezpečnostními opatřeními připomínajícími pevnost Fort Knox, a vývoj jde jen jedním směrem: ke stále většímu množství těchto opatření.

K leteckým haváriím docházelo v minulosti a naneštěstí k nim dochází stále. Právě proto je důležité uplatňovat stejná pravidla jak uvnitř, tak vně EU. V tomto ohledu EU nemůže být izolovaný ostrov, na to je moc malá. Jedná se o oblast, kde se v současné době přesvědčujeme o užitečnosti existence stejných pravidel, stejných transparentních pravidel pro všechna letadla ze všech zemí. To platí i ve vztahu k poplatkům. Všichni – jak cestující, tak letecké společnosti – si musí být jisti tím, co si platí v poplatku za ochranu letectví. Nikdo by neměl být ztracen v džungli nejasných poplatků a daní. Cestující potřebují vědět, co přesně poplatky zahrnují a neměli by být nuceni platit za zvláštní vnitrostátní opatření ani za další náklady letecké společnosti. Zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch z celého srdce podporuji ...

*(Předsedající řečnici přerušila).*

**Mathieu Grosch (PPE)**. – (DE) Paní předsedající, pane komisaři, na úvod bych rád poděkoval panu zpravodaji i ostatním skupinám za odvedenou práci. Ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch jsme vedli zajímavou diskusi. Myslím si však, že jsme již učinili množství kompromisů vůči Radě, která se zde naopak stejně jako v minulosti chovala velice neústupně. Obecně se diskuse pohne vpřed, začneme-li hovořit o provádění. Zde bychom my jako Parlament také měli očekávat podporu Komise v názoru, že by se poplatky za ochranu letectví měly týkat všech letišť. Neměli bychom opakovat to, co se stalo v jiných oblastech – ať se jedná o pozemní odbavení či letecké poplatky – tedy povolit výjimky, které ovlivní dva nebo pět milionů cestujících.

Druhým bodem, který je z mého pohledu snad ještě podstatnější, je samozřejmě zajištění transparentnosti z pohledu cestujících – kdo platí kolik a za co – a to je nesporně úkol pro letiště i pro letecké společnosti. Je to oblast, která je podle mne velmi důležitá.

Tím se dostávám ke třetímu bodu, jímž je placení – tedy oblast, která tradičně bývá kamenem úrazu. Co se týče financování, jde podle mého názoru o veřejnou bezpečnost, kterou je nutno financovat z veřejných zdrojů. Již nyní se uchylujeme ke kompromisům, když ponecháváme některé věci na tzv. subsidiaritě. To je ostatně v této sněmovně oblíbený trik, a jsem přesvědčen, že nejen zde, ale také v Komisi: jestliže není možné dospět s Radou k řešení, prostě se to nazve otázkou subsidiarity. Osobně mne to příliš netěší, ale taková je situace. Myslím si tedy, že bychom měli přinejmenším trvat na tom, o čem se zde již hovořilo, totiž, že zvláštní, přísnější opatření týkající se bezpečnosti musí být nakonec zaplacen z veřejné kasy. V posledních letech došlo k výraznému zvýšení poplatků za ochranu letectví před protiprávními činy, což úzce souvisí s celkovým zlepšením bezpečnosti. Tento dokument má tedy též ekonomický rozměr. Nyní hovoříme o tom, že bude pokryto přibližně 30 % nákladů. Pokud tedy jednáme o ochraně letectví a otázce, kdo za ni zaplatí, bude to zítra mít též ekonomický aspekt. Osobně proto tyto tři body považuji za klíčové. A doufám, že se stávajícími požadavky se nám podaří společně s Radou a Komisí dospět k pozitivnímu řešení.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D)**. – (RO) Předložená právní úprava nabízí rámec pro transparentní a nediskriminační stanovení poplatků za ochranu letectví před protiprávními činy, a to způsobem, který umožňuje podání odvolání. Bezpečnostní ochrana na letištích je povinností členských států.

Nicméně ve výsledku za bezpečnostní opatření prostřednictvím ceny své letenky zaplatí cestující. Z toho důvodu mají cestující právo vědět, jaká konkrétní část z ceny jejich letenky je cenou za bezpečnost.

Směrnice o poplatcích za ochranu letectví před protiprávními činy a směrnice o letištních poplatcích by měly být sladěny. Parlament již několikrát žádal, aby poplatky za ochranu letectví, které tato směrnice stanovuje, byly společnostmi a provozovateli letišť využívány skutečně jen na realizaci opatření v oblasti letecké bezpečnosti. Parlament také žádal o transparentnost a o to, aby bezpečnostní daně a poplatky za ochranu letectví byly přímo propojeny s jejich účelem.



Členské státy mohou uplatňovat i přísnější bezpečnostní opatření, náklady na ně pak ovšem ponesou samy. Zároveň nesmí tato opatření negativně ovlivňovat plynulý pohyb cestujících na letištích. Konkrétně zde v Bruselu musí cestující před odletem bohužel vystát nekonečně dlouhé fronty.

Také bych ráda zmínila zákaz vnášení tekutin na palubu. Znamená to, že může být zabavena řada nejrůznějších věcí. Například na bruselském letišti existuje bohužel zdoluhavý postup, který zahrnuje jak dodatečné poplatky, tak zabavování věcí. Naneštěstí však tento postup nezahrnuje možnost získat zabavené věci v cílové destinaci zpět.

**Jaroslav Paška (EFD).** – (SK) Zavedení poplatků za bezpečnostní ochranu vneslo na trh letecké dopravy nový finanční náklad, který provozovatelé letišť a letecké společnosti okamžitě a šikovně přenesli na cestující.

Proto je na místě hledat mechanismus na ochranu cestujících, aby se neprůhledné připočítávání jakési fiktivní hodnoty, skrývající se za název poplatku za ochranu letectví, nestalo dobře utajenou položkou pro vytváření neoprávněného zisku vychytralých podnikavců v oblasti letecké dopravy. Výše těchto poplatků může odpovídat jen prokazatelně vynaloženým nákladům na ochranu bezpečnosti cestujících.

Naší povinností, pane komisaři, proto je vymezit jasná a průhledná pravidla – pravidla, která odstraní současnou anarchii v této oblasti a v budoucnosti již neumožní provozovatelům zneužívat povinná opatření na ochranu cestujících k neoprávněnému zisku.

Je nutné vymezit pravidla, nikoli zřizovat další instituce a úřady, které dodatečnými náklady ještě více zatíží cestující, letecké provozovatele a také daňové poplatníky.

Pane komisaři, chceme-li Evropě pomoci dosáhnout konkurenceschopnosti, musíme zapomenout na vytváření nových úřadů. V úřadech se totiž nevytváří žádná přidaná hodnota, která by umožňovala zvyšovat životní úroveň občanů. Děkuji vám za pozornost.

**Předsedající.** – Měli jsme zde technický problém, takže to bylo o něco víc než minuta. Hodiny jsou však již v pořádku a můžeme doufat, že vše bude nyní pokračovat podle stanoveného rozvrhu.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Paní předsedající, pane komisaři, účinek sopečného prachu na evropský vzdušný prostor, jenž jak je velmi dobře známo zapříčinil zrušení tisíců letů, je dobrým příkladem toho, proč je ochrana letectví velice důležitá. V současné době již probíhá velký spor o to, kdo by měl krýt vzniklé náklady – abych tak řekl, kdo by měl zaplatit za přírodní katastrofu – a do jaké míry jsou omezení oprávněná. Zatímco si nad tím ministři dopravy lámou hlavu, my musíme rozhodnout, které z nákladů souvisejících s protiteroristickými bezpečnostními opatřeními, jejichž rozsah je stále více omezující, lze přenést na cestujícího. Nakonec nelze náklady na kroky, jež jsou povinností státu, konkrétně udržování veřejné bezpečnosti, takto jednoduše přesunout na občana. Neřízenému nárůstu počtu tělesných skenerů a dalších, někdy až absurdních bezpečnostních opatření dokážeme zabránit pouze tehdy, přijmou-li finanční odpovědnost za přísná bezpečnostní opatření, která si vymyslely, samotné státy.

Zatímco my ještě stále bojujeme s dohodou SWIFT, Spojené státy uzavírají ve jménu boje proti terorismu dohody o výměně informací o cestujících s Evropskou komisí a různými leteckými organizacemi. Mimo to se skutečnost, že by nedostatek kontrolorů letecké dopravy a jejich stále větší pracovní vytížení mohlo mít fatální dopad na leteckou bezpečnost, dostala na pozadí diskuze. Zdá se mi, že od začátku procesu liberalizace v devadesátých letech a vize sjednoceného evropského vzdušného prostoru se místo bezpečnosti samé řešily spíš náklady. Není však pochyb o tom, že sopečný mrak jen oddálil ohlášenou stávku pilotů. Mohli bychom pak poněkud ironicky říci: doufejme, že po jedné chaotické situaci v letectví nenastane další.

**Christine De Veyrac (PPE).** – (FR) Paní předsedající, i já bych ráda poblahopřála panu zpravodaji Leichtfriedovi za jeho text a za nastolení ducha spolupráce v této záležitosti, a především podporuji jeho návrhy týkající se financování letecké bezpečnosti, jelikož zde dnes hovoříme o bezpečnosti letecké, a nikoli vzdušné.

Náš výbor roky bojoval za přijetí zásady, že nejpřísnější bezpečnostní opatření by měla být financována členskými státy, a já tedy v této otázce pana zpravodaje plně podporuji. Bezpečnost se ve skutečnosti netýká jen cestujících, ale všech občanů, a přijmout protiteroristická opatření je povinností státu.

Není tedy správné, aby veškeré náklady na bezpečnostní opatření na letištích a palubách letadel nesli jen samotní cestující v letecké dopravě, tím spíš, že i v jiných prostředcích, jako jsou vlaky nebo lodě, jsou bezpečnostní opatření financována částečně nebo v plné míře státem. Myslím si tedy, že potřebujeme přimět

Radu k tomu, aby akceptovala pozměňovací návrh 32 ke zprávě přijaté Výborem pro dopravu a cestovní ruch.

V rychlosti nastíním ještě další otázku. Uznávám, že tento text přináší pokrok na poli nediskriminace a transparentnosti, zároveň však nemám pocit, že by hlavním cílem této směrnice mělo být zavedení jediného a jednotného systému poplatků za ochranu letectví před protiprávními činy v celé Evropě.

Při dodržení obecných pravidel musí mít členské státy možnost zachovat si své stávající systémy vybírání poplatků. Ve státech jako je Španělsko, Itálie nebo Francie schvaluje poplatky parlament, a proto v nich musí fungovat nezávislý orgán dohledu, který bude v této oblasti zodpovídat za přezkoumání podaných námitek k právním předpisům. To je předmětem pozměňovacího návrhu 40, který doufám drtivá většina z vás při hlasování podpoří.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Paní předsedající, tento týden se výrazně projevily obtíže spojené s tím, že v současné době neexistuje společný evropský vzdušný prostor, a co je ještě důležitější, chybí skutečně jednotný úřad pro kontrolu a správu takového společného vzdušného prostoru, a přesto se kousek po kousku blížíme k cíli, který jsme si stanovili, a tento text by nám na této naší cestě mohl významně pomoci.

Znám houževnatost pana zpravodaje Leichtfrieda, kterému tímto blahopřeji k jeho práci a také k tomu, že je obzvláště citlivý k otázkám letecké dopravy a sociálním otázkám. V tomto případě se nicméně obávám, že bychom se mohli stát obětí naivity a maximalismu a že v honbě za dokonalostí hrozí, že bychom nemuseli dosáhnout nejlepšího výsledku.

Zcela souhlasím s vytvořením společného systému, včetně nezávislého orgánu dohledu, který bude schopen stanovit spravedlivé a transparentní pravomoci ve vztahu k poplatkům, a jsem si vědoma environmentálních a sociálních kritérií a ochrany cestujících apod., přesto si stále myslím, že některým aspektům není věnována pozornost, a ráda bych, aby to Komise vysvětlila. Chtěla bych navázat například na paní De Veyracovou: nevidím v tom jasně stanovený systém, v jehož rámci by poplatky schvaloval vnitrostátní parlament, což je však orgán, který by je měl ukládat. Jako problematickou vidím – a očekávám vysvětlení od Komise – i životaschopnost tohoto textu vzhledem k řadě rozporů s Radou, a dále, což je ještě důležitější, i soudržnost, nebo dle mého názoru spíš nedostatek soudržnosti tohoto textu s obecně zaměřenou směrnicí o letištních poplatcích.

Vzhledem k celkové nejistotě a sporům o to, kdo za tuto bezpečnost bude platit – a uznávám, že to je bezpečnost veřejná – si myslím, že když za plátce označujeme členské státy, je třeba jasně říci, že z obecného hlediska bude platit veřejnost. Mluvíme o členských státech jako o abstraktní osobě, kterou ale nejsou: je to každý z nás, občanů, kteří cestujeme. Proto se obávám, že pokrok bude ve výsledku nepatrný.

Chtěla bych se tedy od Komise dozvědět, co si myslí o budoucnosti tohoto textu.

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Je pravda, že letecká doprava je bezkonkurenčně nejbezpečnějším druhem dopravy. Letecké nehody s globálními důsledky, jako byla ta před deseti dny, nebo zmatek vyvolaný sopečným výbuchem nás nicméně nutí, abychom řešili problém v rámci celého bezpečnostního řetězce letecké dopravy: letišť, leteckých společností, řídicích věží, letadel, posádek a cestujících. Tyto subjekty musí být obzvláště úzce propojeny a otevřeně komunikovat.

Cestující, kteří se obávají o vlastní cestu a pohodlí, nemohou pochopit nezbytnost bezpečnostních opatření, bez ohledu na to, jak uvolněná nebo přísná jsou, a dokonce ani porozumět nákladům, které v důsledku toho vznikají, pokud si nebudou vědomi dopady vážných či tragických událostí, jako bylo například 11. září 2001. Hrozba terorismu, chyba pilota, technická závada, nedorozumění mezi pilotem a řídicí věží a nepředvídatelné atmosférické podmínky, to všechno jsou faktory, které je nutné předvídat, a musí se přijmout přísná opatření pro účely tohoto nařízení, a to jak v jeho duchu, tak podle jeho litery.

Souhlasím s přijímáním mimořádných opatření v situacích, které byly zmíněny. Tato opatření však musí být transparentní. Cestující mají právo na bezpečnou cestu, zároveň však mají právo na informace. Komunikace a transparentnost patří bohužel k oblastem, které je v letecké bezpečnosti nutné urychleně zlepšit. Je to úkol pro letiště a letecké společnosti – musí být otevřenější a transparentnější. Na druhou stranu je potřeba, aby si cestující uvědomovali a měli stále na paměti, že bezpečnostní opatření prováděná na letištích i palubách letadel, jakkoli mohou být přísná, jsou ve výsledku jen a jen pro jejich dobro.

**Thomas Ulmer (PPE).** – (DE) Paní předsedající, pane komisaři, dámy a pánové, na úvod bych rád poděkoval panu Leichtfriedovi za vynikající zprávu, která obsahuje množství dobrých a udržitelných návrhů.

A co je nakonec podstata? Posilování transparentnosti, ochrana spotřebitele, bezpečnost a koordinace, a také kontrola kvality. Přesto bych však nevolil cestu zřizování nového úřadu, který by se těmito otázkami zabýval. Kladně hodnotím to, jak zpráva odkazuje na subsidiaritu, která by rozhodně měla být zachována. Dále je pro mne velice důležité, aby byl jasně daný rozdíl mezi daněmi a poplatky a aby veškeré kroky vlády – ať se jedná o otisky prstů a fotografování, práci policie, boj proti terorismu nebo něco podobného – byly jednoznačně financovány z daní, nikoli z poplatků, které jsou účtovány spotřebiteli. Pokud mají jednotlivé státy zásadní zájem přijmout bezpečnostní opatření, která výše zmíněné přesahují, mají podle mého mínění v této oblasti také povinnost nést náklady. Kdo bude nařizovat bezpečnostní opatření vycházející z vládní úrovně, musí je také zaplatit. Myslím, že je tomu jinak v případě technických bezpečnostních opatření a opatření na ochranu osob, která určitě lze na cestujícího přenést pod podmínkou, že je jasně prokázán jejich účel. .

Stojí ale také za zmínku, že podle posouzení dopadů předloženého Komisí zde hovoříme o celkem asi 0,1 % celkových nákladů na taková opatření. Neměli bychom tedy začínat příliš vysoko.

Věřím, že dokážeme dospět k udržitelnému kompromisu, a to i se Spolkovou republikou Německo, která má ještě značné rezervy v oblasti subsidiarity. Rád bych věřil, že nakonec bude řešení velmi blízko našemu návrhu.

**Zuzana Roithová (PPE).** – (CS) Přestože plně podporuji tento návrh, protože výrazně zvyšuje transparentnost sazeb a účtování bezpečnostních poplatků pro všechny evropské spotřebitele, kteří využívají leteckou přepravu, tak mě zaráží, proč nedochází v této důležité oblasti k větší harmonizaci. Obávám se, že díky dominantnímu postavení některých letišť cestující platí příliš vysoké poplatky bez přímého dopadu na úroveň, rychlost či kvalitu bezpečnostních opatření při odbavení.

Komise by měla ve své hodnotící zprávě za dva roky po vstupu této směrnice v platnost mít daleko větší odvahu navrhnout jednotnou a závaznou metodu na výpočet bezpečnostních poplatků napříč EU.

Naprosto souhlasím s požadavkem, aby přísnější opatření, jako jsou tělesné skenery, byly placeny ze státních rozpočtů, a nikoli cestujícími, zejména když jsme ještě neukončili debatu o jejich potřebnosti a zdravotních rizicích. V neposlední řadě mám obavu z interpretace ustanovení o hrazení nákladů bezpečnostních opatření provedených nikoli letišťem, ale přímo leteckou společností, které naopak mohou být přiúčtovány cestujícím a kde podle mě potenciálně hrozí zneužití z jejich nadhodnocení.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Paní předsedající, pan Leichtfried má pravdu. Náklady za zvláštní bezpečnostní opatření by měly ve výsledku nést členské státy. Koneckonců cestující a každý občan již členskému státu platí za to, aby mohl žít obecně v bezpečí.

Stát prostě nemůže svým občanům říct „dostanete přesně to, za co platíte“. Jeho povinnosti jsou rozsáhlejší, protože stát není jen dalším poskytovatelem služeb motivovaným výlučně ziskem. Tuto základní skutečnost vám připomínám, protože navzdory zmíněné zásadě platí za zvláštní bezpečnostní opatření v letectví nakonec cestující a ne jejich státy, jak správně podotýká pan zpravodaj.

Kromě toho v řadě případů, kdy cestující zaplatí zvláštní poplatky za zvláštní bezpečnost, nejsou ani pak tato opatření poskytována státem, nýbrž smluvními soukromými společnostmi, které často neberou ohled na cestující a jejich práva, s nimiž souvisí diskretnost uplatňovaná ve všeobecné praxi oblasti bezpečnostních otázek. To by mělo přestat.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Paní předsedající, s poplatky za ochranu letectví před protiprávními činy se v EU zacházelo velice rozmanitými způsoby, domnívám se tedy, že je v této oblasti třeba zavést objektivní opatření. Možná by bylo logické jako základ hodnocení použít kombinaci množství cestujících a nejvyšší vzletové hmotnosti. Je však důležité, aby existovala jasná vazba mezi vybranými poplatky za ochranu letectví a skutečně poskytnutými službami. Je zapotřebí přesně specifikovat ochranu letectví před protiprávními činy jako takovou a my všichni musíme též přesně vědět, za co platíme. Konkrétní způsob výpočtu poplatku za bezpečnostní ochranu by měl být srozumitelný. Informace o výši poplatku a o tom, z čeho se skládá, musí být volně dostupné. Transparentnost je zde naprosto zásadní. K tomu ale musíme mít nezávislý úřad dohledu, abychom byli schopni rychle a účinně čelit případům nekalé soutěže.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Paní předsedající, máme za sebou strhující rozpravu o ochraně letectví, která také ukázala, že každý máme vlastní zkušenosti spojené s touto oblastí.

Vše, co jsem chtěl říci, bylo již řečeno. Samozřejmě přeháním, nicméně se domnívám, že jsme v celém systému mnohé zlepšili. Návrh Komise jde ještě o krok dál, protože kde jsou bezpečnostní opatření, tam

jsou také poplatky, a prvním pravidlem je zde transparentnost. Tato zpráva a návrh Komise se vzájemně doplňují.

Co se týče otázky, kdo by měl vybírat poplatky, jsem toho názoru, že subsidiarita je stále nejlepší způsob, protože koneckonců pořád platí občané, a ne členské státy. Jedinou otázkou zůstává, zda by měli platit všichni daňoví poplatníci, nebo jen ti, co cestují.

Odpovědět není snadné, ale hledisko subsidiarity v našem návrhu je podle mne zcela v souladu se stávajícími dohodami o letecké bezpečnosti.

Parlament jde o krok dál, když se zabývá celou oblastí bezpečnosti letecké dopravy. Uvidíme, kam tato diskuse povede. Komise dle mého názoru předložila velmi poctivý návrh, a velice mne těší, že byl celkově Parlamentem přijat a že Parlament se jako obvykle dostává dál, než je návrh Komise. Věřím, že načasování a rozsah návrhu jsou správné.

**Jörg Leichtfried, zpravodaj.** – (DE) Paní předsedající, jsem po takové chvále trochu v rozpacích, budu stručný. Rád bych nicméně využil této příležitosti a poděkoval zpravodajům a stínovým zpravodajům, kteří se společně se mnou na návrhu podíleli: Arturovi Zasadovi, Jeanine Hennis-Plasschaertové, Evě Lichtenbergerové a Jaromíru Kohlíčkovi. Tvrdě jsme na této záležitosti pracovali téměř rok. Takto si představuji evropskou politiku, ne jako prostor pro hašteření a podívanou, jak si to možná myslí jiní kolegové poslanci.

Zadruhé bych rád hovořil k Radě a přednesl jim výzvu. Výbor pro dopravu a cestovní ruch je přátelským výborem, výborem který pracuje a argumentuje věcně, a v tomto duchu jsme v mnohém ohledně tohoto právního předpisu vyšli Radě vstříc. Od počátku jsme byli připraveni dělat kompromisy. Rád bych přesto varoval Radu, aby nepíchala do vosího hnízda. Pokud jste ochotni dělat kompromisy, pak také musíte mít možnost očekávat kompromisy z druhé strany, ze strany vašich protivníků nebo partnerů.

Pokud Rada nechce ani v nejmenším vyjít vstříc Evropskému parlamentu, pak se změní i postoj našeho výboru. To není jen můj názor. Slyšel jsem i od některých kolegů, že pokud nám Rada odmítá vyjít vstříc, budeme mluvit o tělesných skenerech z trochu jiného pohledu a mohli bychom to být my, kdo odmítne vyjít Radě vstříc. Je to ovšem situace, která je proti zájmu věci, a nesmí k ní dojít za žádnou cenu. Proto vyzývám Radu a členské státy, aby v této otázce pokročily. Máme nyní k dispozici Lisabonskou smlouvu. Zlepšení v této záležitosti musí umožnit jak Rada, tak členské státy, jinak znovu uslyšíme *Pojďme se vrátit ke SWIFTu!*

**Předsedající.** – Rozprava je skončena.

Hlasování se bude konat během příštího plenárního zasedání v Bruselu.

#### **Písemná prohlášení (článek 149)**

**Nessa Childers (S&D), písemně.** – Je namístě pochválit pana Leichtfrieda za důkladnou a přesvědčivou zprávu, která se účinně vyrovnává s řadou otázek, jež Komise ve svém dokumentu nechala otevřené. Některé oblasti i přesto zůstávají nevyřešené a na tyto otázky je třeba po prodlužovaném uzavření evropského vzdušného prostoru pohlížet v nových souvislostech. Letecký průmysl v důsledku sopečného oblaku ztratí až 1 miliardu EUR, a EU musí jednat rychle a rozhodně, aby zmírnila ničivý dopad této finanční rány na toto odvětví. Pan komisař Almunia si jistě zaslouží potlesk za své dnešní příznivé vyjádření ke krizi, i my jako poslanci Evropského parlamentu však můžeme prostřednictvím této zprávy pomoci odvětví, které bylo právě potřetí za deset let sraženo na kolena. Tato sněmovna by spolu s kolegy v Evropské radě a Komisi měla začít uvažovat o veřejném financování navržených nákladů na bezpečnost, a to zejména v souvislosti s nízkou maximální hranicí pro odepření průchodu cestujícím. Ještě minulý týden, před výbuchem sopky, byla tato opatření nepopulární, avšak za stávající situace může být každá promarněná šance pomoci leteckému průmyslu osudová.

**Debora Serracchiani (S&D), písemně.** – (IT) Paní předsedající, dámy a pánové, ráda bych poděkovala panu Leichtfriedovi za vynikající práci, kterou odvedl na zprávě o poplatcích za leteckou bezpečnost, jež bere v úvahu mimo jiné i jeden důležitý aspekt: ochranu spotřebitele a práva cestujících.

Musí existovat jasná a transparentní pravidla, protože letecké společnosti vybírají od cestujících poplatky za zvláštní bezpečnostní opatření, a tudíž je třeba tuto informaci zveřejnit a zajistit, aby o nich cestující měli přehled.



v následujících měsících proběhne rozsáhlá a intenzivní diskuse o nových hlavních směrech rozvoje transevropské dopravní sítě.

**Sergio Paolo Francesco Silvestris**, *jménem skupiny PPE*. – (IT) Paní předsedající, pane komisaři, dámy a pánové, rád bych poděkoval těm poslancům, kteří na základě informací zpravodaje a stínových zpravodajů umožnili rychlé završení parlamentního procesu v této záležitosti. Upustili od předkládání návrhů, které by byly po obsahové stránce přijatelné, avšak zároveň by představovaly překážku přijetí tohoto kodifikujícího znění.

Nyní jsme schopni předložit Komisi základ pro plánování v oblasti transevropské dopravní sítě v příštím desetiletí. Zpravodajové vynaložili zvláštní úsilí na zkrácení času nezbytného k projednání záležitosti a v okamžiku, kdy se této záležitosti ujali, uzavřeli dohodu nepředkládat žádné návrhy, které by nebyly odsouhlaseny s Radou. Výbor pro dopravu a cestovní ruch schválil technické opravy přezkoumané právními službami Parlamentu i Rady a Rada uvedla, že může věc uzavřít v prvním čtení, budeme-li i my hlasovat v tomto duchu, což je zcela přijatelné.

Několik změn provedených Výborem pro dopravu a cestovní ruch rovněž odpovídá tomuto cíli a považuji je za vhodné a užitečné k dosažení soudržné a přesnější podoby konečného znění. Proto předložené pozměňovací návrhy podporuji, třebaže v tuto chvíli nepodporuji pozměňovací návrhy skupiny Zelených / Evropské svobodné aliance, které byly zamítnuty již při hlasování ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch.

Obsah pozměňovacího návrhu – konkrétně změna mapy týkající se mnichovského letiště – je přijatelný, avšak k jeho opětovnému předložení bude ještě příležitost, a to při revizi transevropské dopravní sítě, k níž by mohlo dojít dokonce do léta, jelikož práce v Evropské komisi postupují rychle.

**Silvia-Adriana Țicău**, *jménem skupiny S&D*. – (RO) Tento technický dokument umožňuje aktualizaci přílohy I začleněním map všech členských států a změnu lhůty pro provedení na rok 2020. Důkladná debata o aktualizaci seznamu projektů transevropské dopravní sítě se plánuje na konec roku. Tento seznam by měl zahrnovat rozvoj námořních koridorů v oblasti Černého moře a silničních spojení s Moldavskou republikou a Ukrajinou, ale i rozšíření současných prioritních projektů 6 a 17 tak, aby vysokorychlostní železnice mohla dosáhnout k Bukurešti a Konstanci.

Výbuch sopky na Islandu nám ukázal, jak zranitelný evropský dopravní systém je. Evropská unie měla mít k dispozici účinný systém pro přesměrování cestujících na jiné druhy dopravy. Rozvíjení transevropské dopravní sítě je nezbytně nutné proto, aby vysokorychlostní železniční spojení sloužilo nejen hlavním městům ve všech členských státech, ale i dalším velkým evropským městům. Dalším stále důležitějším aspektem je rozvoj dopravy podél vnitrozemských vodních cest a evropských námořních koridorů.

**Eva Lichtenberger**, *jménem skupiny Verts/ALE*. – (DE) Paní předsedající, transevropská síť je téma, jímž se na tomto plenárním zasedání horečně zabýváme – a měli bychom se jím zabývat ještě víc. Nyní máme před sebou přepracovaný text a někteří lidé – například Sergio Paolo Francesco Silvestris – byli překvapeni, že Zelení předložili pozměňovací návrhy na změny v seznamu projektů transevropské sítě či řekněme toho, co by mělo tvořit její součást.

Tito lidé však nesmí zapomínat, že to, co navrhujeme, se týká zvláštního případu: konkrétně situace, kdy sám členský stát prohlásil, že tato část transevropské sítě je pouze přivaděč, a proto pro nás již nebude relevantní; tuto proslulou letovou dráhu – nyní mluvím jako pan Stoiber; myslím, že je to nakažlivé a poměrně nebezpečné – již nechceme dál budovat; to bychom, dalo by se říci, vybudovali přivaděč pro mnichovské letiště. To je tedy důvod našeho pozměňovacího návrhu.

Obecně se však také domnívám, že bychom se revizi transevropské sítě měli věnovat se zvláštní péčí a že bychom se měli zabývat otázkou, která je pro mne velice důležitá. Existuje totiž nizozemská studie – s radostí ji předám panu komisaři, až bude přítomen – která podle mne s nadcházející diskusí velmi úzce souvisí, neboť ukazuje, že náklady na velký projekt – a zde se často jedná o velmi velké projekty – jsou zpravidla podceněny, a to průměrně o 45 %, zatímco jejich přínos je vždy nadhodnocen, protože je to nutné pro prosazení projektu. Znamená to, že musíme cenové odhady pro transevropské projekty kompletně přezkoumat, a ráda bych vás vyzvala, abyste tak učinili. Je naší povinností poskytovat občanům správné a jasné informace.

**Jaroslav Paška**, *jménem skupiny EFD*. – (SK) Vymezení transevropských dopravních sítí je základním krokem ke zlepšení dopravní obsluhy obytných a výrobních oblastí v Evropě.

Zatímco na severu, západě i jihu Evropy končí železnice a silnice v přímořských přístavech, na východě mají obrovský potenciál pokračovat na východ přes celou Asii až k břehům Pacifiku.

Asijské země – Čína, Japonsko a Indie – zažívají výrazný hospodářský růst a stávají se hlavními obchodními partnery evropských společností. Proto je třeba při budování evropské dopravní struktury otevřít dopravní cesty i na východ.

Širokorozchodná železniční trať z Vladivostoku vede až k hranicím Evropské unie v Čierne nad Tisou. Byl navržen projekt, jak by tato trať měla pokračovat do Vídně a připojit se k Dunaji, k přístavům a, ovšemže, napojit se na evropskou síť.

Myslím, že i takovým projektům by se mělo v nadcházejícím období dostat výrazné podpory. Děkuji.

**Franz Obermayr (NI).** – (DE) Paní předsedající, ano, upřednostňuji být nezařazený. Ačkoli v této fázi mluvíme pouze o přepracování hlavních směrů, rád bych využil příležitosti a zmínil projekt, který je pro Rakousko obzvláště palčivý. Brennerský tunel je součástí vysokorychlostní železniční osy z Berlína do Palerma a programu transevropské dopravní sítě a podle plánů má procházet pod Innsbruckem k Bolzanské ose.

Současná situace je taková, že Evropská unie ponechává Rakousko, Tyrolsko, severní Itálii a také jižní Německo v nejistotě a vzniká tu riziko, že se tunel stane černou dírou, v níž zmizí miliardy eur. Původní odhad nákladů ve výši 4,5 miliardy EUR z roku 2002 byl již dávno překročen a podle odborníků budou stavební náklady dosahovat výše 16 miliard EUR. Navíc ještě stále nebylo vyjasněno financování. Obecně se na něm mají podílet zčásti dotčené členské státy a zčásti Evropská unie. Ta však odmítá učinit právně závazný příslib pro období po roce 2013, a proto ve výsledku ponechává zmíněné země v nejistotě.

To však není vše. Aby se umožnilo maximální využití tunelu, je samozřejmě nutné vybudovat i příslušné přivaděče. Dotčená spádová oblast sahá od Mnichova na severu až po Veronu na jihu, a v tomto ohledu je financování, zejména na italské straně, zcela nejasné. Proto žádám, aby při zahajování projektů transevropských dopravních sítí nedocházelo k nedostatečnému plánování jen jednou stranou, kde je pak úhrada nákladů ponechána na dotčeném členském státu. EU na sebe musí vzít nejméně 50 % nákladů, a příslušné plánování a přísliby musí přijít dostatečně rychle.

**Werner Kuhn (PPE).** – (DE) Paní předsedající, pane komisaři, dámy a pánové, hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě na první pohled vypadají velmi technicky. Pan zpravodaj Simpson však již poukázal na to, jak nesmírně důležitá je dopravní síť pro budoucí hospodářský rozvoj v Evropě.

Silnice jsou tepnami našeho hospodářství. Na tom se všichni shodneme. Současně si musíme znovu a znovu připomínat, že Evropa jako centrum hospodářství a obchodu je vystavena konkurenci velkých hospodářských a obchodních center v Americe a jihovýchodní Asii. Je proto nezbytné, abychom v zájmu domácího trhu rozvíjeli své vnitrozemské dopravní systémy a zároveň samozřejmě propojovali vývozní kapacitu Evropy s rozvojem transevropské dopravní sítě a nadále pracovali na jejím posilování.

Účelem dopravních tepen je dovést dopravu z místa původu do místa určení a hlavně ji dovést tam, kde jsou zákazníci. V této souvislosti je velmi důležitým aspektem skutečnost, že cílem rozvoje velkých dopravních os je i zajištění přístupu k určité oblasti, a tudíž tyto dopravní osy mají dopad na hospodářský rozvoj – na to skutečně nesmíme zapomínat. Evropský kontinent má dlouhé pobřeží a obrovské přístavy, které je třeba propojit – v tomto ohledu je mobilita klíčová. Nesmíme se tu však spokojit se systémem „just in time“. Naše práce musí být efektivní z hlediska nákladů a zároveň šetrná a ohleduplná k životnímu prostředí. To bude v budoucnosti obzvláště důležité.

Klíčovou otázkou bude: lze současné systémy železnic, silnic a vnitrozemských vodních cest propojujících sever s jihem a západ s východem proměnit ve skutečnou síť? Nesmíme zapomínat na to, že existují některá problematická místa, jimž se bude potřeba vyhnout. Je jisté, že v této souvislosti bude zapotřebí vzít v potaz několik věcí. Pokud jde o nejdelší transevropskou osu, z Palerma do Berlína, ta by měla být prodloužena přes Rostock směrem do Skandinávie. A to jsou věci, které budeme muset v budoucnu brát v potaz.

*(Předsedající řečníka přerušila).*

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Paní předsedající, text, který dnes projednáváme, aktualizuje a konsoliduje postup pro vytváření transevropské dopravní sítě, abychom se tak s definitivní platností připravili na zahájení předposlední a poslední fáze revize v podmínkách Evropy, která nyní čítá 27 států, je bohatší, prostorově členitější a má nové a moderní potřeby v oblasti mobility.

Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť je před otevřením a brzy bude fungovat, máme téměř všechny koordinátory pro koridory a věříme, že zbývající pozice budou brzy obsazeny a koordinátoři budou moci podporovat koridory, které potřebujeme.

I naši sousedé, zejména ve Středomoří, vkládají v tyto i své vlastní sítě obrovská očekávání a těšíme se na sdělení o metodice, které nám Komise přislíbila a jež doplní konzultace a rozpravy před zahájením práce na jednom z nejzajímavějších úkolů, za něj je náš Výbor pro dopravu a cestovní ruch odpovědný.

Síť přispívající k mobilitě a soudržnosti se stává skutečností, a poprvé integrovaným a dynamickým způsobem propojí společný prostor 27 států EU. Označí hlavní centra – přístavy, letiště a logistická centra – a překoná hraniční překážky. Součástí bude mimo jiné – dovolu, bych to zmínila – prolomení historické překážky – Pyrenejí tunelem na velmi nízké úrovni. Tím se rovněž dosáhne plánu pro budoucnost Evropy 21. století, který svou silou a přesvědčivostí zajistí potřebné finanční prostředky.

Toto je naše výzva, zatím však budme skromnější a omezme se na schválení prvního dokumentu, který zlepšuje právní předpisy a k němuž bych chtěla našemu předsedovi panu Simpsonovi poblahopřát.

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – (DE) Paní předsedající, dámy a pánové, systém Transrapid by mezi těmito hlavními směry být neměl. Nehodí se do evropské krajiny. Neomezí rozdíly mezi stávajícími systémy, naopak tyto rozdíly zvyšuje. Vynaložili jsme miliardy na vytvoření jednotného systému, a přitom na vnitrostátní úrovni jsou vynakládány miliardy na opatření, která jdou proti němu. To nemůžeme dovolit!

Přestože se Evropský parlament již dříve proti systému Transrapid vyslovil, v roce 1996 se tento systém najednou znovu objevil jako projekt mezi Berlínem a Hamburkem. Poté opět náhle zmizel – a nikdo neví proč. V roce 2004 se stejně náhle objevilo spojení Transrapid z mnichovského letiště na hlavní nádraží v Mnichově. A tehdy Německo projekt, za podpory bavorské vlády, zastavilo. Ohledně zrušení tohoto projektu panovala shoda – už ho nikdo nechtěl. Proto už nesmí být součástí těchto hlavních směrů.

Někdejší ministerský předseda Bavorska Edmund Stoiber byl po skončení svého mandátu jmenován do čela kampaně za snížení byrokracie v Evropě. Tato záležitost je jeho odpovědnost. On rovněž musí nyní rozhodnout, že systém Transrapid do těchto hlavních směrů nepatří. To bychom si měli všichni uvědomit. Musíme se systému Transrapid zbavit. Byl to z vědeckého hlediska pěkný projekt, v Evropě však pro něj není místo. Nepatří sem jako takový a nepatří mezi tyto hlavní směry.

**Jörg Leichtfried (S&D).** – (DE) Paní předsedající, rád bych této příležitosti využil, abych poblahopřál panu zpravodaji Simpsonovi, a současně vyjádřil politování nad tím, že dnes nemohl být přítomen. I tak to ale zvládneme. Rád bych ocenil zejména to, že byl zvolen přístup, kdy jsou podstatné části těchto hlavních směrů ponechány beze změny, neboť existuje jedna velmi významná zásada, kterou je spolehlivost a předvídatelnost na straně evropského zákonodárce. A tu tato zpráva splňuje.

Zadruhé bych rád připomněl, že potřebujeme i návrh týkající se budoucnosti, kdy se budeme moci ještě jednou rozhodnout, co skutečně součástí systému transevropské dopravní sítě je a co nikoli. Můžeme debatu vést způsobem, který již do určité míry uplatňujeme. Někteří charismaticky argumentují pro určitou věc, zatímco jiní ji kategoricky odmítají. To ale není správná cesta. Musíme se zabývat tím, co přináší přidanou hodnotu Evropské unii a evropským daňovým poplatníkům. Navíc bychom měli jednoznačně poskytovat podporu tam, kde již členské státy samy něco podnikají a kde se něco děje, neboť pak se věci opravdu dají do pohybu a nebudou vznikat plány transevropské dopravní sítě, jež se nikdy nezrealizují. Budou z toho mít užitek evropští občané a cestující, ale i ty členské státy, které se s konečnou platností zavazují přesunout dopravu ze silnic na železnici.

**Andreas Mölzer (NI).** – (DE) Paní předsedající, jak víme, koridor Balt-Jadran nyní, v důsledku pádu železné opony a integrace střední Evropy, znovu nabývá na významu, jaký měl v době podunajské monarchie. Je pravda, že EU již význam koridoru Balt-Jadran potvrdila tím, že severní část tohoto koridoru, která vede z Gdaňska do České republiky, označila za evropskou prioritu. Jeho význam by však ještě více vzrostl, kdyby byla stejně vysoká úroveň priority přiznána i jeho jižní části, jež vede přes jihorakouskou železnici do Itálie.

V rámci této sítě, po níž je přepravována polovina veškerého zboží a cestujících v Evropě, je třeba především minimalizovat nebezpečí dopravních kolapsů. Tento problém dokáže trvale odstranit pouze tunel Koralm.

Všichni víme, že lidé, kteří v blízkosti dopravních tepen žijí, platí vysokou a stále rostoucí cenu za navýšení objemu dopravy. Pouze úplné dokončení tohoto jižního koridoru povede k částečnému přesunu dopravy ze silnic na železnici, přičemž takový výsledek si v Rakousku od žádného jiného opatření v oblasti infrastruktury nelze slibovat.



**Elena Băsescu (PPE).** – (RO) V současné době je letecká doprava v celé Evropě vážně narušena následky erupce islandské sopky, což ještě zřetelněji poukazuje na nezbytnost vytvořit transevropskou dopravní síť.

Evropská unie by měla podporovat rozvoj dopravní infrastruktury a její napojení na hlavní evropské dopravní trasy zejména v zemích, které k EU přistoupily v posledních letech. Přes území Rumunska procházejí tři transevropské koridory – 4, 7 a 9 –, které jsou úzce propojeny s černomořským přístavním městem Konstanca. Podle mého názoru je největší pozornost třeba věnovat koridoru 7.

Dunaj je součástí hlavní transevropské dopravní vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj, která spojuje Severní a Černé moře přes přístavy Rotterdam a Konstanca. Mohla by se stát skutečnou páteří evropské dopravy. Musí tady však existovat spolupráce, aby se profil těchto dopravních koridorů zvýšil co nejdříve.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Paní předsedající, transevropská dopravní síť je již využívána pro pravidelnou dopravu v Evropě. Mohli bychom dokonce říci, že tato doprava je samou páteří celého evropského vnitřního trhu, což je samozřejmě jeden z našich hlavních evropských cílů. Proto se jednoznačně musíme postarat o to, aby všechny koridory měly zajištěn skutečný rozvoj, a zjistit, kde jsou třeba finanční prostředky a kam je nutné směřovat úsilí EU.

Je pochopitelně jasné, že budeme vždy narážet na otázku národních zájmů. Byli jsme toho svědky i dnes: někteří lidé hovořili o Dunaji, jiní převážně o jižní Evropě a další se stále věnují Brennerskému tunelu. Podobné dopravní koridory nalezneme po celé Evropě. Jejich cílem je, aby na sebe v celé Evropě navazovaly a aby se jimi mohli zboží i cestující přepravovat z místa A do místa B. To je úkol, který máme před sebou. Jak jsem již řekla, je přirozené, že každý přikládáme význam svým vlastním regionálním požadavkům. Musíme zajistit, aby nedocházelo k dopravním kolapsům a bychom měli opravdu funkční síť pro všechny způsoby dopravy. O to tady jde a o tom bychom zároveň měli vést tuto rozpravu.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Paní předsedající, během dnešní rozpravy byl zmíněn i Brennerský tunel a nová železniční trať z Mnichova do Verony. Na této trase je v současnosti je převáženo 50 milionů tun zboží po silnici a tunel tedy naléhavě potřebujeme. Avšak jak již v této sněmovně dnes rovněž zaznělo, na obou stranách Brennerského tunelu – v Rakousku i v Itálii – je obtížné takový projekt financovat. Na italské straně by bylo možné získat finance poměrně snadno přesunutím příjmů z mýtného na brennerské dálnici na financování železniční trati. V tomto případě však bude nezbytné zajistit, aby koncese k provozování Brennerského tunelu nebyla udělována ve výběrovém řízení – jak to Itálie na nátlak Evropy má v úmyslu nyní –, ale aby italský stát dostal příležitost tuto koncesi prodloužit na dalších nejméně 50 let místo toho, aby byla udělena soukromoprávním uchazečům. V opačném případě nedojde k vzájemnému profinancování a v důsledku toho nebude s nejvyšší pravděpodobností transevropská dopravní síť na italské straně vybudována.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Paní předsedající, Parlament se chystá přijmout toto přepracování o transevropské síti, a já bych chtěla, aby mi Komise co nej přesněji sdělila, kdy budeme mít přístup ke sdělení o metodice.

Jak víte, pane komisaři, jedná se o jednu z priorit španělského předsednictví, a my se nyní dostáváme do jeho druhé poloviny. Proto bych ráda co nej přesněji věděla, kdy se budeme s tímto textem moci seznámit, neboť Parlament nyní přijme přepracování a bude mít volnost při zkoumání tohoto nového textu.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Paní předsedající, rád bych ještě jednou poděkoval Výboru pro dopravu a cestovní ruch za podporu tohoto technického přepracování a doufám, že bude hlasováním v plénu schváleno.

Dnešní rozprava měla široký záběr a pomůže nám navrhnout metodiku. Dne 5. května zašle místopředseda Komise Kallas návrh kolegiu. Došlo k mírnému zpoždění, jelikož jsme dlouho čekali na vznik nové Komise, a čas si vyžádá i příprava návrhů novým kolegiem.

Z dnešní rozpravy v této sněmovně si odnáším pocit, že sněmovna politiku v oblasti transevropské sítě velice podporuje. Domnívám se, že bez dobře provázané infrastruktury, ať už v dopravě, energetice či telekomunikacích, se jen stěží dá hovořit o Evropě. Jsem přesvědčen, že tato rozprava nám pomůže formulovat náš návrh metodiky, což v zásadě znamená, že pokud vše dobře půjde, Výbor pro dopravu bude s tímto návrhem moci vystoupit v květnu.

**Saïd El Khadraoui, zástupce zpravodaje.** – Paní předsedající, chci jen poděkovat svým kolegům, kteří přispěli k této rozpravě, a zopakovat, že se snažíme odstranit chyby vzniklé v minulosti a neprovádět žádné velké změny.

Na ně dojde později, při skutečné revizi hlavních směrů, a i na tuto rozpravu se samozřejmě těšíme. Takže já, jako koordinátor skupiny, i pan zpravodaj Simpson dáme své politické skupině pokyn, aby hlasovali proti pozměňovacímu návrhu předloženému stranou Zelených. Doufám, že i ostatní politické skupiny nás v této věci budou moci podpořit.

**Předsedající.** – Rozprava je skončena.

Hlasování se bude konat během příštího plenárního zasedání v Bruselu.

## 20. Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018

**Předsedající.** - Dalším bodem je zpráva, kterou předkládá pan van Dalen jménem Výbor pro dopravu a cestovní ruch o strategických cílech a doporučeních pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 (KOM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

**Peter van Dalen, zpravodaj.** – (NL) Paní předsedající, o politice EU v oblasti námořní dopravy by se dalo hovořit velmi dlouho. Já se raději zaměřím na několik klíčových bodů a ústředních témat.

Prvním klíčovým bodem je význam odvětví námořní dopravy. Osmdesát procent světového obchodu se odehrává prostřednictvím námořní dopravy a evropské loďstvo se na světovém trhu podílí 41 procenty. 40 % veškerého zboží na evropském trhu je přepravováno prostřednictvím námořních lodí. To z lodní dopravy činí významné hospodářské odvětví, jež musí stále soutěžit s konkurencí na světovém trhu. Pokud si toto jasně uvědomíte, druhý bod z toho sám vyplývá – je jím hospodářská soutěž.

Víme, že řada zemí na celém světě svá námořní loďstva podporuje velice různorodými způsoby. Trvalo by skutečně jen pár let, než by naše lodě přešly pod vlajku zemí, jako je Hong Kong nebo Singapur, pokud bychom v Evropě takovou situaci umožnili. Tento krok by byl ničivý nejen z hlediska našeho loďstva, ale co víc, zasadili bychom tím ránu celému námořnímu seskupení. Kdybychom měli o naše loďstvo přijít, byla by to smrtelná rána pro pracovní místa na pobřeží – v bankách, loděnicích, pojišťovacích společnostech, institucích zajišťujících odbornou přípravu a vzdělávání a ve společnostech, které aktivně pracují na inovacích a zlepšení vlivu lodní dopravy na životní prostředí.

S ohledem na tyto dva body vyzývá moje zpráva členské státy, aby i nadále svá loďstva podporovaly. Hovoříme zde o poskytování daňových úlev, jako je systém daně na základě tonáže pro lodě a daňové úlevy pro námořníky a pro vlastníky lodí. To je jediný způsob, jak tomuto odvětví i námořním seskupením zajistit, aby si v dlouhodobém horizontu zachovaly v Evropě významné postavení.

Rád bych v této souvislosti položil otázku panu komisaři: kdy hodlá Evropská komise předložit pravidla pro státní podporu námořním přístavům? Tento návrh má vzniknout na podzim, pro mne je však otázkou, kterého roku. Z mého pohledu je důležité, aby při poskytování státní podpory existovala transparentnost a řádná odpovědnost. Nedocílíme jich však tím, že podpoříme stacionární terminály nebo přístavy, které jsou zeměpisně velmi blízko třetím zemím. Oba případy se rovnají mlácení prázdné slámy.

Mám v této souvislosti poznámku k bodu 5 návrhu usnesení, kde se v anglickém znění hovoří o *flags of convenience* (smluvních vlajkách). Podle mého názoru je takové označení chybné a bylo by lepší použít například výraz *nestandardní lodě*. Koneckonců nechceme vlajky a lodě, které obchází minimální bezpečnostní požadavky a sociální normy. Hovoříme zde o kvalitě a to, čemu my v Nizozemsku říkáme *goedkope vlag*, v žádném případě nemusí být automaticky synonymum pro *smluvní vlajku*.

Na závěr bych rád připomněl ještě další klíčový bod – zvýšení atraktivity odvětví námořní dopravy pro mladé lidi. Evropská populace stárne, a proto potřebujeme udělat mnohem více pro naši mladou generaci. Nikdy není příliš brzo na vzdělávání o námořním odvětví a lodní dopravě a potěšilo mne, když jsem se dozvěděl, že majitelé lodí dokonce navštěvují základní školy, aby mladé lidi informovali o práci na moři.

To jsou tedy některé z klíčových bodů, které jsem chtěl nyní uvést, a bude mi potěšením zodpovědět připomínky poslanců i pana komisaře v závěrečném proslovu.

**PŘEDSEDAJÍCÍ: PAN ROUČEK***Místopředseda*

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Pane předsedající, na úvod bych rád poděkoval panu zpravodaji za výtečnou práci, kterou v této politicky velmi důležité věci odvedl.

Strategie v oblasti námořní dopravy do roku 2018 byla hojně využita v rámci přípravy strategie Komise nazvané Evropa 2020 a již byl zahájen proces, který povede k vypracování bílé knihy o dopravě. Dá se říci, že tato strategie pro dopravu je v popředí zájmu hlavních strategických rozvojových plánů v Evropě.

Lodní doprava je jednou ze silných stránek Evropy a je zcela přirozené, že bychom měli zhodnotit to, co jsme vybudovali v minulosti, stejně důležité je však dívat se do budoucnosti. Naším hlavním cílem je zajistit a dále zvyšovat dlouhodobou udržitelnost a výkon evropské lodní dopravy. Znamená to vytvořit služby námořní dopravy, které budou účinné, bezpečné a šetrné k životnímu prostředí. Námořní doprava v Evropě nabízí vysoce kvalitní pracovní místa a je hybnou silou výzkumu a evropských průmyslových inovací.

Ambiciózní cíle máme i v oblasti životního prostředí a Komise vždy zdůrazňovala potřebu globálních řešení, zejména pokud jde o snižování emisí skleníkových plynů.

Hlavní část práce na této strategii byla provedena před hospodářskou krizí. Strategie je však platná i v situaci hospodářského poklesu. Důraz v této souvislosti musí spočívat na zachování a zlepšení mezinárodního řádu. Hrozí nám mimo jiné protekcionismus, nekalá hospodářská soutěž, lodní doprava nesplňující normy a pirátství. Musíme najít lepší řešení těchto problémů, a to především prostřednictvím dialogu s našimi hlavními obchodními partnery.

Vítám závěry přijaté Výborem pro dopravu a cestovní ruch a předloženou zprávu a mohu vás ujistit, že Komise se mnohými z těchto otázek již zabývá v rámci různých činností vztahujících se k provádění strategie, jako je například návrh týkající se hlášení formalit loděmi, což je důležitý prvek společného námořního prostoru bez hranic.

Úředníci Komise rovněž začali pracovat na sociální agendě pro námořní dopravu a na iniciativě elektronické podpory námořní dopravy EU (e-Maritime) – Komise má v plánu oba tyto dokumenty představit v roce 2011.

Dále bych se rád věnoval otázce pravidel pro poskytování státní podpory lodní dopravě v roce 2010. Tato pravidla na jedné straně nepozbudou v roce 2011 platnosti, i když Komise prohlásila, že pravidla z roku 2004 budou po sedmi letech přezkoumána. Na druhé straně si současná krize, která má pro lodní dopravu tíživé důsledky, žádá velmi obezřetný přístup.

Pokud jde o specifická opatření, připravujeme v současné době podrobný plán postupu pro provádění této strategie a chtěli bychom ho zveřejnit v létě tohoto roku.

**Georgios Koumoutsakos, jménem skupiny PPE.** – (EL) Pane předsedající, prohlášení pana komisaře ve mně vyvolalo velmi pozitivní odezvu a naslouchal jsem mu s velkým zájmem, neboť lodní doprava je velmi důležité – a dovolím si říci klíčové – odvětví pro evropské hospodářství.

Evropská unie má všechny důvody k tomu, aby si v tomto hospodářském odvětví zabezpečila vedoucí postavení a udržela vysoký standard námořní dopravy. To je výzva, jíž čelíme: zachovat si na světovém trhu námořní dopravy vedoucí postavení, a proto potřebujeme účinnou a koordinovanou strategii v oblasti námořní dopravy.

Zpráva, jež je předmětem dnešní rozpravy, byla v příslušném výboru přijata drtivou většinou. Jedná se o podrobnou zprávu, která nás posouvá správným směrem, a já se domnívám, že i ve své současné podobě bez dalších změn v plné míře naplňuje naši potřebu sledovat stejný určený směr, o němž jsem se zmínil.

Není pochyb o tom, že se evropská lodní doprava v současnosti potýká s obrovskými problémy a rovněž je pod vnějším tlakem. V prvé řadě je zapotřebí posílit hospodářskou soutěž. Volná hospodářská soutěž je pro lodní dopravu životně důležitá. Zároveň je však často zapotřebí státní podpora, neboť se nezdá, že musíme vyrovnávat s nekalou hospodářskou soutěží přicházející ze třetích zemí.

Takže závěr zní: státní podporu je třeba zachovat, neboť pomáhá udržet konkurenceschopnost evropské lodní dopravy a hospodářství členských států. Druhou výzvou je pro nás potřeba posílit a zlepšit odbornou

přípravu lidských zdrojů v odvětví lodní dopravy, neboť dochází k masivnímu úbytku mladých lidí, kteří do tohoto odvětví vstupují, a nedostává se v něm kvalifikovaných námořníků.

Potřebujeme tudíž dynamickou politiku. Tyto dvě otázky je zcela určité třeba vyřešit a já považuji tuto zprávu za krok správným směrem.

**Knut Fleckenstein**, jménem skupiny S&D. – (DE) Pane předsedající, pane komisaři, kolegyně a kolegové, především bych rád podotkl, že jsme velmi potěšeni tím, že EU bude mít strategii pro oblast námořní dopravy, třebaže proces před hlasováním bude trvat poněkud déle. Předpokládáme, že se tato zpráva stane součástí zprávy o budoucnosti dopravy a poté i bílé knihy.

Prostřednictvím evropské strategie v oblasti námořní dopravy do roku 2018 vytváříme rámec pro zvýšení konkurenceschopnosti evropského odvětví námořní dopravy na mezinárodní úrovni a potvrdili jsme v ní především to, že chceme, aby tento rámec vycházel z ekologických standardů, a dále, že usilujeme o rozumné globální sociální standardy pro vysoce kvalitní lodní dopravu.

Dovolte, abych se stručně vyjádřil ke třem bodům. Zaprvé lodní doprava je dopravním odvětvím šetrným k životnímu prostředí, a proto jedním z našich hlavních cílů bylo, aby se toto hospodářské odvětví v budoucnu podílelo i na boji proti změně klimatu. Jsem velkým zastáncem toho, abychom vytvářeli pobídky, jako jsou zelené přístavy, třebaže v současné době ještě nepřijímáme žádná rozhodnutí, ale spíše pověřujeme Komisi a Radu, aby prověřily, co je v tomto směru možné.

Dalším neméně důležitým faktorem je podle mne zachování mezinárodní konkurenceschopnosti – a to i ve vztahu k dalším druhům dopravy. Správné je tedy také to, že Komise na základě našeho návrhu ještě jednou provádí posouzení dopadu, pokud jde o oblasti kontroly emisí síry v Severním a Baltském moři, protože chceme-li mít přísnější požadavky, než platí kdekoli jinde, musíme zohlednit mezinárodní hospodářskou soutěž a zajistit, abychom pokud možno nezpůsobili návrat přepravy kontejnerů na silnice, což by bylo kontraproduktivní.

Dovolte mi zmínit ještě jednu věc, která je dle mého názoru obzvláště důležitá – zapojení hlavních evropských přístavů do plánování transevropské dopravní sítě. Má pro nás mimořádný význam, neboť přístavy jsou důležitým článkem dopravního řetězce, který může řádně plnit svou funkci, pouze tehdy, je-li usnadněna a podporována intermodalita.

A mohl bych tu hovořit o řadě dalších věcí. Pane van Dalene, blahopřeji k vaší výtečné zprávě. Všichni jsme do ní svou troškou přispěli a rád bych, abyste pochopili, že nechceme tuto výbornou zprávu narušit tím, že by sněmovna přijala vaše pozměňovací návrhy.

**Jean-Paul Besset**, jménem skupiny Verts/ALE. – (FR) Pane předsedající, skupina Zelených / Evropské svobodné aliance zprávu a doporučení pana van Dalena plně podporuje. Zpravodaji se podařilo dosáhnout úzké spolupráce s ostatními politickými skupinami a nabízí nám vyvážený text, který je jejím výsledkem.

Tuto zprávu podporujeme, neboť jasně zdůrazňuje výzvy, před nimiž námořní politika EU stojí, konkrétně výrazné navýšení námořní dopravy v Unii i mimo ni, aniž by byly obětovány zásady ochrany životního prostředí nebo sociální otázky. Tento text je v souladu s principem, který bychom chtěli uplatňovat ve všech oblastech – politika udržitelného rozvoje. Nabízí vhodné postupy, které umožní, aby se námořní doprava do roku 2018 rozvíjela za co možná nejlepších podmínek,

Zdůrazňujeme zejména boj proti zneužívání smluvních vlajek a nestandardních pravidel. Klademe také důraz na ochranu proti pirátství. Zdůrazňujeme, že musíme mít politiky koncipované v mezích programů jednotného evropského moře a že je důležité multimodální propojení evropských mořských přístavů s vnitrozemím. Jsme pro zjednodušení administrativních pravidel, jimiž se řídí vplutí do evropských přístavů a jejich opuštění. Zdůrazňujeme podporu námořnických povolání a celoživotní odborné přípravy námořníků. A konečně chceme, aby byly upřednostňovány otázky ochrany životního prostředí.

V podstatě budeme vždy podporovat to, co podle našeho názoru přispívá k posílení odvětví námořní dopravy, které může obstát v konkurenci silniční a letecké dopravy. Zpráva pana van Dalena optimálně navázala na světové environmentální výzvy, pro něž je námořní doprava jednou z možností řešení. Ta slouží v tomto ohledu zejména jako užitečný nástroj boje proti globálnímu oteplování.

Litujeme pouze toho, že nebyl zpravodaj ani Komise nepřijali náš návrh, aby se odvětví námořní dopravy začlenilo do systému obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů. Z našeho pohledu by se žádné hospodářské odvětví nemělo odchýlovat od obecné praxe a námořní doprava se musí stejně jako

odvětví letecké a silniční dopravy na snižování emisí podílet, třebaže má na svědomí jen malou část jejich objemu. Proto náš návrh znovu předložíme plénu.

**Jacky Hénin**, jménem skupiny GUE/NGL. – (FR) Pane předsedající, dámy a pánové, kdybychom řekli, že Unie potřebuje skutečnou rozvojovou strategii v oblasti námořní dopravy, vyjádřili bychom to příliš mírně, protože se jedná o záležitost, která má zásadní dopad na budoucnost naší Unie z hlediska potravinové, hospodářské a politické nezávislosti i ochrany životního prostředí.

Má-li tato strategie být účinná, musí být komplexní a zahrnovat stavby a opravy lodí, přístavy, pracovní místa, odbornou přípravu pracovníků a bezpečnost. To, že Parlament v roce 2006 zamítl směrnici o liberalizaci přístavních služeb, je podle mého názoru úhelným kamenem každé evropské strategie pro oblast námořní dopravy.

Parlament vyzývá Komisi, aby pokračovala ve svém boji proti zneužívání smluvních vlajek. Toto úsilí má pozitivní dopad, ale skutečný boj musí teprve začít. Rozhodně je nutné se postavit ne proti jednotlivým případům zneužívání smluvních vlajek, nýbrž samotné existenci těchto praktik. Jinak jsou všechny naše dobré úmysly týkající se bezpečnosti nebo vytváření pracovních míst odsouzeny k neúspěchu.

Správným krokem je v tomto odvětví podmínit státní podporu splněním kvalitativních sociálních a environmentálních kritérií a podporou pracovních míst a odborné přípravy námořníků z členských států EU, neboť k opravdovému narušení hospodářské soutěže může dojít pouze v důsledku sociálního, platového a environmentálního dumpingu, nikoli kvůli státní podpoře.

Nejlepší záruka bezpečnosti námořní dopravy spočívá v dobře placených kvalifikovaných posádkách, které jsou řádně chráněny sociálními opatřeními a pracují v dobrých pracovních podmínkách.

Těší mne, že konečně hovoříme o celoživotním vzdělávání námořníků a prohlubování jejich odborné kvalifikace a dovedností. Musíme se postarat o to, aby vzdělávání bylo uznáno jako právo každého námořníka a aby jej financovali zaměstnavatelé.

Podporuji také požadavky na stavbu lodí a kvalitu oceli. Text, který máme před sebou, nás jistě v řadě oblastí posouvá vpřed, na druhou stranu si však v mnohém protiřečí. Nedokáže se osvobodit z okovů dogmatu volné a nenarušené hospodářské soutěže. Je stále příliš pod tlakem loďařské lobby a projevují se v něm ty nejhorší ultraliberální utopické scénáře.

Jak může například podporovat zaměstnávání evropských námořníků a současně požadovat studie, které určí, do jaké míry lze námořníky nahradit novými technologiemi?

Jak může obhajovat omezování dumpingových praktik a současně požadovat volný pohyb zaměstnanců, kteří ani nemají v rámci Unie stejná práva? Jak může vyzdvihovat bezpečnost, když základem je vlastní prohlášení (self-declaration) a některé subjekty se v touze po zisku nezdráhají bez jakéhokoli proclení přepravovat zboží, jež může být velmi nebezpečné pro občany i životní prostředí?

Před námi je ještě mnoho práce, budeme však postupovat společně, neboť řádná námořní politika na nejvyšší úrovni znamená především respekt ke všem vytrvalým mužům a ženám, kteří často nasazují své vlastní životy, aby uspokojili potřeby ostatních.

**Anna Rosbach**, jménem skupiny EFD. – (DA) Pane předsedající, máme před sebou ambiciózní strategický dokument. Přesto přednesu několik poznámek.

Větší objem dopravy na velkých řekách v EU – ano, dobrý nápad, ale co uděláme s tím, že v posledních letech byla hladina vody zpravidla příliš nízká na to, aby po ní mohla plout plně naložená loď? Kdyby se lodě plavily poloprázdné, byla by taková doprava příliš drahá.

Kontroly na základě rizika – jak budeme moci tvrdit, že loď naložená uhlím pašuje lidi? Kontroly na základě rizika samy o sobě nestačí. Je naivní očekávat, že všechny námořní národy světa budou dodržovat přísné normy EU v oblasti životního prostředí. Naopak, mnohé staré lodě ze třetích zemí těchto přísných norem finančně využije.

Píráctví – proč je tento problém zmiňován jen v souvislosti s Afrikou? Situace je mnohem horší ve vodách obklopujících Indonésii. Obtíže s ním mají i loďařské společnosti v EU.

Povinné vypouštění – to by mělo být nedílnou součástí ve všech pobřežních vodách, v nichž plují lodě, aby se zabránilo ekologickým katastrofám.

Za politováníhodné považuji i to, že jsme zrušili takové množství malých přístavů. Měli bychom investovat do posílení pobřežní námořní dopravy a ne ji oslabovat.

A poslední poznámka – často slyšíme, jak důležité pro EU je odvětví stavby lodí. Kam se však poděla diskuse o odpovědném šrotování lodí, které je šetrné k životnímu prostředí? Chceme i nadále naše lodě, jejichž životnost je u konce, posílat k neodpovědnému sešrotování na indické pláže?

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – (RO) Situaci v evropském odvětví námořní dopravy nelze vnímat odděleně od situace v mezinárodním námořním odvětví. Evropa je významným konkurentem na trhu námořní dopravy, zejména pokud jde o osobní dopravu a přepravu kontejnerů. Je zapotřebí posílit postavení Evropské unie na světovém trhu tohoto odvětví.

Před naplněním tohoto požadavku nás ještě čeká dlouhá cesta, která zahrnuje zlepšení kvality odborné přípravy námořníků a jejich pracovních a životních podmínek na palubě i v přístavech a kotvištích. V celém evropském odvětví námořní dopravy, od stavby lodí až po výletní plavidla, se nedostává kvalifikovaných pracovníků.

Společnosti ve Spojených státech, Asii i na Středním východě poskytují mnohem větší možnosti než jejich evropské protějšky. Za těchto podmínek dávají evropští kvalifikovaní pracovníci v tomto odvětví přednost zaměstnání u námořních společností nebo u majitelů lodí z Dubaje či Číny, zatímco na evropských lodích tvoří posádku námořníci z Filipín a Indie. To musí skončit. Námořní orgány v členských státech musí navzájem daleko víc spolupracovat na sladění svých programů odborné přípravy, a nabízet příležitosti k placeným stážím a výměně zkušeností s evropskými společnostmi námořní dopravy.

V souvislosti s bezpečností chci zmínit ještě jednu věc, která je mimořádně důležitá a neustále ohrožuje plynulost celosvětové námořní dopravy. Mám na mysli situaci v Africkém rohu. Vítám námořní operaci Atalanta organizace NAVFOR, která bezesbýtku plní své úkoly v oblasti. Musíme však přiznat, že jsou zapotřebí specifické investice do obranného průmyslu, aby byl schopen zásobovat armádu loděmi a dalšími zásahovými prostředky, jež jsou mnohem účinnější než ty, které jsou v současnosti v evropském námořnictvu.

**Saïd El Khadraoui (S&D).** – (NL) Pane předsedající, dámy a pánové, pane komisaři, z velké části souhlasím s tím, co řekl můj kolega Fleckenstein, a rád bych v první řadě poděkoval za skvělou zprávu panu van Dalenovi. Zaobírá se v ní řadou důležitých otázek, především významem lodní dopravy pro naše hospodářství. Upozornil také na to, že je nutné obstát v konkurenci na světovém trhu, a že tedy musíme věnovat pozornost konkurenceschopnosti našeho odvětví námořní dopravy a současně usilovat o udržitelnější dopravu. Jinak řečeno, musíme bojovat proti hrozbě změny vlajky. Současně však nesmíme znehodnotit hospodářskou soutěž. Je proto důležité, aby pravidla pro státní podporu, která jsou již určitou dobu ve stavu zrodu, začala v našich přístavech skutečně platit. Jsem si jist, že to je jedno z témat, jimž se musíme věnovat podrobněji.

Existují tři oblasti, na které bychom měli brát zřetel. Především je to zaměstnanost a pracovní podmínky. Námořnické povolání musí u mladých lidí znovu získat na přitažlivosti, což je zvláště dnes mimořádně obtížný úkol. Musíme vynaložit více úsilí na rozšiřování informací o tom, jaké jsou příležitosti kariérního postupu, ať už na pobřeží nebo kdekoli jinde. Na tom potřebujeme stavět. Samozřejmě je také nutné zlepšit pracovní podmínky prostřednictvím ratifikace právních předpisů Mezinárodní organizace práce a provádění kontroly na celosvětové, nikoli jen evropské úrovni.

Druhým důležitým bodem – a mnozí z vás ho již zmínili – je vliv lodní dopravy na životní prostředí. Lodní doprava je sama o sobě udržitelným způsobem dopravy, mnohé však lze ještě zlepšit. V řešení tohoto úkolu musí Evropa hrát průkopnickou úlohu, a to zejména při jednáních s Mezinárodní námořní organizací.

A konečně, není třeba zdůrazňovat, jak důležitá je bezpečnost. Rozvíjet profesi je možné jedině tehdy, lze-li ji vykonávat bezpečně. Musíme uvést do praxe rozšířený třetí balíček o námořní bezpečnosti a i nadále podporovat misi Atalanta u somálských břehů.

**Gesine Meissner (ALDE).** – (DE) Pane předsedající, jako první vystupuji za skupinu Aliance liberálů a demokratů pro Evropu, a proto bych ráda nejprve upřímně poděkovala panu van Dalenovi. Všichni jsme viděli, že je z celého srdce odhodlán bojovat za námořní dopravu. To je zcela jasné.

Všichni si uvědomujeme, že toto odvětví je nesmírně důležité. V posledních letech před krizí rostlo námořní odvětví jako celek výrazně rychleji než jiná odvětví hospodářství. Hlavní faktor tohoto růstu zcela jistě představuje námořní doprava, a lze říci, že námořní seskupení budou v dalším rozvoji Evropy hrát naprosto klíčovou úlohu. Objevují se i předpovědi, podle nichž máme nyní za sebou nejhorší část krize, dopravní

sektor začne opět vzkvétat a námořní doprava pak získá na významu. Devadesát procent našeho dovozu a vývozu prochází přístavy.

V této souvislosti je samozřejmě nezbytné – jak tu již bylo řečeno – věnovat náležitou pozornost propojení přístavů s vnitrozemím prostřednictvím koridorů a transevropské dopravní sítě.

Potřebujeme novou krev. Bude-li odvětví námořní dopravy zajišťovat větší objem dopravy, budeme pochopitelně potřebovat lidi, kteří v této oblasti chtějí pracovat. K tomu potřebujeme odbornou přípravu na vysoké úrovni, která bude harmonizována v celé Evropě, a zároveň musíme tuto oblast propagovat. Je zkrátka nutné, aby mladí lidé viděli, jaké vyhlídky mají v tomto odvětví do budoucna. Chceme dobré pracovní podmínky – a to je také další věc, již můžeme a chceme v celé Evropě harmonizovat.

Aspekt životního prostředí zde již byl zmíněn. Lodní doprava je k životnímu prostředí velmi šetrná, zejména co se týče emisí CO<sub>2</sub>. V hodnotách emisí oxidů dusíku a síry je však stále co zlepšovat. Zde je třeba odvést hodně práce, a to jak v samotném odvětví, tak v celé Evropě, neboť, jak již bylo řečeno, je to nesmírně důležité z toho důvodu, že v odvětví námořní dopravy existuje silná mezinárodní hospodářská soutěž. V rámci Evropy hrajeme v této oblasti skutečně ústřední úlohu, musíme ovšem zajistit, abychom si toto postavení udrželi i nadále. V konkrétních případech k tomu možná budeme potřebovat i státní podporu. Musíme se postarat o to, abychom spolupracovali s cílem toto odvětví dále rozvíjet.

Abych to shrnula, odvětví námořní dopravy je jednoznačně odvětvím budoucnosti, a proto je dobře, že vytváříme dlouhodobou strategii.

**Dominique Riquet (PPE).** – (FR) Pane předsedající, pane komisaři, je životně důležité, abychom realizovali takovou evropskou politiku v oblasti námořní dopravy, která bude ambiciózní a dlouhodobá. Musí zohledňovat faktory, které jsou pro tento sektor specifické, a řešit výzvy, jimž námořní doprava čelí.

Námořní doprava je pro Evropskou unii strategickým odvětvím z několika důvodů, v prvé řadě kvůli tomu, že sehrává důležitou úlohu při růstu a zaměstnanosti, dále kvůli svému mezinárodnímu rozměru, ekologickému nastavení a aspektu udržitelného rozvoje. Jak bylo řečeno, námořní doprava zprostředkovává 80 % světového obchodu. Sdělení Evropské komise a zpráva pana van Dalena nám ukazují cestu, jíž se musíme vydat, stanovují strategické cíle a vymezují klíčové oblasti činností pro politiku Evropské unie v oblasti námořní dopravy.

Osobně bych rád zdůraznil některé body, které jsem společně s mou kolegyní Dominique Vlastovou prosazoval ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch, a to, že Evropská unie musí jednat a zajistit posílení konkurenceschopnosti odvětví námořní dopravy, což zahrnuje zejména zlepšení pracovních podmínek a příležitostí kariérního postupu v tomto odvětví, a přitom neoddělit cíl konkurenceschopnosti od cíle udržitelného rozvoje, spravedlivé hospodářské soutěže a bezpečnosti. Co se týče environmentálních hledisek, politika EU by měla podporovat internalizaci vnějších nákladů a vytvoření oblastí pro kontrolu emisí na moři. A konečně musíme s ohledem na očekávaný nárůst obchodu po moři podporovat investice do modernizace a zvýšení kapacity naší přístavní infrastruktury.

Pro Evropský parlament je důležité, aby jeho vize, se kterou přistupuje k politice EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018, byla sdílena. Vynikající zpráva pana van Dalena, kterou Komise podporuje, si doufejme vyslouží stejnou podporu i zde v Parlamentu, což nám přinese účinný základ pro budoucí jednání.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Námořní doprava začíná být pro Evropskou unii nesmírně důležitá. Námořní doprava je vystavena konkurenci nejen na úrovni Společenství, ale zejména na světové úrovni, a z toho důvodu bychom měli zdůraznit, že je důležité zvyšovat podíl námořní dopravy ve veškeré dopravě, v rámci Společenství, a zejména mimo něj. Měli bychom však upozornit na to, že některé členské státy Evropské unie stále figuruji na černé nebo šedé listině pařížského memoranda o porozumění. S ohledem na to vyzýváme členské státy a vlastníky lodí, aby se všemi silami zasadili o zápis na bílou listinu pařížského memoranda o porozumění.

Kromě toho si vzhledem k velkým námořním katastrofami v posledních letech myslím, že bychom také měli v každém členském státě, který má přístup k moři, vytvořit evropská zásahová centra pro případ námořní katastrofy.

Pane komisaři, ráda bych využila této příležitosti a rozpravy a zopakovala svou žádost, aby Evropská komise v nejvyšší možné míře využila toho, že má přímý přístup k Černému moři, neboť je to region mimořádného geostrategického významu. Komise by v tomto případě mohla vyhlásit výzvu k podávání návrhů na rozvoj námořních koridorů v oblasti Černého moře, jako tomu bylo i v případě ostatních evropských moří. Spojení

mezi přístavy Rotterdam a Konstanca prostřednictvím rýnského koridoru, mohanského průplavu a řeky Dunaj zkracuje vzdálenost mezi Severním a Černým mořem o 4 000 kilometrů. Proto se domnívám, že je to skutečně důležité, a žádám Komisi a členské státy, aby urychlily realizaci prioritního projektu 18.

Loď způsobuje menší znečištění, a přesto Evropský parlament požádal, aby byla lodní, a zejména námořní doprava zapojena do systému obchodování s emisními povolenkami.

Loděnice se potýkají s finančními problémy, obzvláště v době současné hospodářské a finanční krize. Zástupci loděnic nejsou v tuto chvíli schopni nalézt řešení, jak současnou hospodářskou krizi překonat.

Evropské odvětví námořní dopravy bojuje se stále větším nedostatkem kvalifikovaných námořníků. Sociální aspekt a pracovní podmínky námořníků v Evropské unii jsou úzce spjaty s tím, jak je evropské loďstvo konkurenceschopné. Myslím, že je třeba přijmout opatření, která pracovníkům v tomto odvětví usnadní mobilitu bez jakýchkoli neopodstatněných překážek a omezení.

**Inés Ayala Sender (S&D).** – (ES) Pane předsedající, dovoluji, abych především poblahopřála panu van Dalenovi a rovněž svému kolegovi Fleckensteinovi k této úžasné iniciativě, která představuje pokrok ve snaze Evropského parlamentu o vytvoření politiky Evropské unie v oblasti námořní dopravy, a chci jim také poděkovat za jejich velkorysost, s níž přijali řadu mých návrhů.

Celá zpráva zahrnuje některé důležité aspekty, jako je podpora přizpůsobování přístavů a lodí potřebám lidí, kteří mají sníženou schopnost pohybu, a požadavek na ratifikaci Úmluvy Mezinárodní organizace práce z roku 2006 o práci na moři, a kromě toho vyzývá odvětví námořní dopravy, aby začlenilo zásady Úmluvy do svých praktických postupů. Dalším velmi důležitým hlediskem je rozšíření návrhů na odbornou přípravu tak, aby se týkala námořníků na všech úrovních, což by mohlo napomoci v boji proti jejich podhodnocování a vykořisťování.

Navrhuje také na půdě Mezinárodní námořní organizace jít příkladem v boji proti znečištění, co se týče alternativních topných olejů i snižování obsahu síry v emisích, a navrhuje k tomu využít inteligentních dopravních systémů, například satelitního systému Galileo.

Zpráva dále navrhuje, aby byla uznána opatření na urychlení evropského boje s pirátským a podpořena rostoucí efektivita operace Atalanta, a poukazuje na potřebu zlepšit kvalitu stavby lodí tak, aby odpovídaly nejprísnejším normám pro dostupnost a bezpečnost.

A konečně oceňuji zmínku o úloze přístavů v rámci nové transevropské sítě, včetně jejich nesmírně důležitého propojení se suchozemskými a vnitrozemskými přístavy a s logistickými platformami.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Pane předsedající, strategie, o níž dnes diskutujeme, je mimořádně ambiciózní, a pokud jde o její hlavní směřování, vše, co jsem chtěl říci, již uvedl zpravodaj naší politické skupiny Georgios Koumoutsakos.

Dovolte mi však, abych se z pozice člena Výboru pro občanské svobody, spravedlnost a vnitřní věci zmínil o velmi zajímavé a průkopnické iniciativě, kterou je vytvoření námořní monitorovací sítě e-Maritime. Osobně souhlasím se zněním předloženým Komisí, které spočívá právě ve vytvoření integrovaného řídicího systému, jenž by rozpoznával, monitoroval a lokalizoval všechny lodi na moři a přepravovaný náklad a podával o nich hlášení.

Avšak podobné elektronické monitorovací aktivity – nevím sice, zda na vyšší, či nižší úrovni – jsou prováděny rovněž jednotkami agentury Frontex jako součást boje proti nezákonnému přistěhovalectví. Rád bych se proto dotázal, zda jsme tuto skutečnost zohlednili, zda Komise potřebuje některé body svého sdělení objasnit, zda by každá agentura měla mít konkrétní a odlišené pravomoci nebo zda by bylo vhodné tyto informace kombinovat, abychom získávali oboustranně lepší výsledky.

**Ioan Mircea Pașcu (S&D).** – Pane předsedající, rád bych se věnoval dvěma tématům, která zpravodaj již zmínil, avšak podrobněji se jimi nezabýval.

Prvním z nich je pirátství, neboť doporučení v této věci jsou zcela správná, ale naprosto obecná. Základ získaný z našich zkušeností s operací Atalanta bychom snad mohli využít k tomu, abychom více přispívali k pravidlům sebeobraný doporučeným Mezinárodní námořní organizací, neboť pirátství se pravděpodobně bude šířit a naše Unie nemůže jeden osvědčený model operací reprodukovat v každé oblasti námořního prostoru, v němž se plaví obchodní lodě EU.



Druhým tématem je nezbytnost lépe provázat odvětví námořních a vnitrozemských vodních cest, neboť činnosti v těchto oblastech je komplikovaná. Ukazuje se to například při propojování hospodářských, sociálních, environmentálních a politických faktorů v případě řeky Dunaj a Černého moře.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Moje první otázka se týká naší žádosti, aby Evropská komise předložila zprávu o účinnosti programu Marco Polo. Druhá otázka se vztahuje k možnosti posilování úlohy námořních přístavů v Evropské unii v rámci světové logistiky v oblasti námořní dopravy, či spíše budoucích legislativních návrhů v této záležitosti.

**Georgios Koumoutsakos (PPE).** – (EL) Pane předsedající, požádal jsem o slovo, abych upřesnil, že jsem ve své původní zprávě opomenul jednu věc, o níž tu nehovořili ani mí kolegové poslanci. Zejména bych chtěl zmínit úlohu Evropské agentury pro námořní bezpečnost, čili EMSA. Provádí důležitou práci, která je nepostradatelná pro rozvoj strategie Evropské unie v oblasti námořní dopravy, a já jsem měl nedávno příležitost ji s několika dalšími kolegy navštívit. EMSA potřebuje naši podporu a já jsem přesvědčen, že informační a technologické zázemí, které má k dispozici, může být k užítku nejen lodní a námořní dopravě v Unii, ale i jiným odvětvím, která tu byla před malou chvílí zmíněna, zejména co se týče například informací, které může vyhodnotit a použít i agentura Frontex.

Upřímně řečeno, a to je má závěrečná poznámka, agentura EMSA odvádí důležitou práci, kterou musíme uznat a v rozpravě o strategii Evropské unie pro námořní dopravu ji vzít v potaz.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Pane předsedající, máme za sebou strhující rozpravu, která samozřejmě skvělou zprávu pana van Dalena posílí. Podle mého názoru se zpráva skutečně podařila, neboť není nic obtížnějšího, než psát obecnou zprávu o strategii, která zpravidla musí mít dlouhodobou vizi a zároveň se soustředit na hlavní body.

V kolegiu nyní připravujeme podrobný plán postupu. Do léta bychom ho měli být schopni předložit. Rád bych se zmínil o třech konkrétních dotazech. První se týká pravidel pro státní podporu přístavů. Na toto téma probíhá v GR pro hospodářskou soutěž Komise diskuse s někdejším komisařem pro hospodářskou soutěž, a tito lidé by skutečně chtěli, abychom my jako Komise pracovali v souladu s jejich záměry, a proto to bude nějaký čas trvat. Nemohu to přesně časově vymezit, ale pracujeme na tom.

K programu Marco Polo – mluvili jsme tu o otázkách transevropské dopravní sítě a s nimi bude souviset i tato diskuse.

Co se týká námořních přístavů – v současné době nepřipravujeme žádné právní předpisy v této oblasti.

Na závěr bych vám, pane předsedající, vážení poslanci, rád ještě jednou poděkoval za tuto rozpravu. Pro Komisi byla velice užitečná.

**Peter van Dalen, zpravodaj.** – (NL) Pane předsedající, děkuji vám a děkuji všem poslancům. Považuji tuto zprávu za dobrý příklad konstruktivní spolupráce mezi jednotlivými skupinami.

Chtěl bych se vyjádřit ke třem klíčovým bodům, přičemž některé z nich tu už byly zmíněny. V prvé řadě je to životní prostředí, nesmírně důležitý bod. Dopad našich lodí na životní prostředí se musí výrazně zlepšit, a moje zpráva uvádí řadu možností, jak toho dosáhnout – především uvalením daně na používání topných olejů, které mají špatný profil z hlediska vlivu na životní prostředí. Zajímalo by mne, zda by Komise byla ochotna tuto myšlenku znovu zvážit.

A konečně koncepce „zelených přístavů“, jak ji někteří poslanci výmluvně přezdívali. V zeleném přístavu by lodě, které jsou šetrné k životnímu prostředí, byly odbaveny rychleji a platily by nižší přístavní daň. Takový mechanismus je odměna za správné ekologické chování. Koncepce vlastně kombinuje systém pozitivních a negativních pobídek. Máte-li dobrou environmentální bilanci, budete odměněni, a naopak, nesplníte-li podmínky, záhy skončíte s prázdnou peněženkou. Já tento systém jednoznačně podporuji.

Co se týče bezpečnosti, jeden z poslanců řekl, že členské státy musí urychleně provést třetí námořní balíček. To je nezbytné. Paní Țicăuová zmínila pařížské memorandum o porozumění. Máte naprostou pravdu, kontrola se nyní posouvá směrem ke kontrole rizik, což je mnohem lepší než pevně stanovená procenta. Tím bude obrovsky posílena a dobré chování odměněno. To znamená, že se lodě musí dobře chovat. Slovensko na bílé listině stále není a musí vynaložit veškeré síly, aby se tam dostalo.

Zdůraznil jsem stavbu a údržbu lodí. Víme, že v době hospodářského poklesu se údržba záhy ocitá na vedlejší koleji. V žádném případě to nesmíme dovolit, a díky tomu zásadním způsobem narostly nároky zejména na společnost pověřené klasifikací lodí.

Plně podporujeme protipirátskou misi Atalanta. Je to dobrá mise, která se již osvědčila jako úspěšná. Zrovna minulý týden fregata nizozemské flotily pomohla osvobodit německou obchodní loď. Taková spolupráce je podle mého názoru ideální. V tomto konkrétním případě museli všichni vlastníci lodí spolupracovat a plout v konvoji, neboť osamoceně by nikdo z nich neobstál.

Nakonec bych rád poděkoval panu komisaři a Komisi; a těšíme se, že se tato zpráva brzy změní v plán postupu.

**Předsedající.** – Rozprava je skončena.

Hlasování se bude konat za dva týdny, na dílčím zasedání v Bruselu.

### **Písemná prohlášení (článek 149)**

**Sergio Berlato (PPE), písemně.** – (IT) Pane předsedající, dámy a pánové, evropské odvětví námořní dopravy hraje na globalizovaném trhu klíčovou úlohu. Jeho význam vychází z jednoho důležitého statistického faktu: 41 % světového loďstva je ovládáno státy Evropské unie.

Po navýšení státní podpory námořní dopravě ve třetích zemích se však evropské loďstvo ocitlo pod rostoucím konkurenčním tlakem. Vyzývám proto Komisi, aby urychleně předložila nová pravidla pro státní podporu, jimiž bude dosaženo spravedlivých podmínek hospodářské soutěže v mezinárodním námořním obchodu.

Podle posledních odhadů dosáhne objem námořní dopravy v členských státech v roce 2018 5,3 miliardy tun, zatímco v roce 2006 činil 3,08 miliardy tun. Proto souhlasím s obsahem zprávy, jinak řečeno, souhlasím s tím, že k udržení růstu odvětví námořní dopravy je zvyšování kapacit a rozvoj evropské přístavní infrastruktury prioritou.

A poslední bod – domnívám se, že by mezi mladými evropskými občany měla být více propagována námořnická povolání a že by přitom měly být poskytovány odpovídající informace, které v současnosti zjevně chybí. Vidím to tak, že prohlubující se nedostatek kvalifikovaných pracovníků v evropském odvětví námořní dopravy skutečně může toto odvětví v průběhu času oslabit.

**Danuta Jazłowiecka (PPE), písemně.** – (PL) Dámy a pánové, při pohledu na situaci v námořní dopravě v Evropské unii lze dojít k dvojakým závěrům. Na jedné straně zveřejněné údaje svědčí o tom, že vlajky členských států mají na světové úrovni i v rámci Unie výrazné zastoupení. Ukazuje se tak význam Společenství při zavádění nových technologií a organizačních systémů, zejména těch, které jsou spojeny s ochranou životního prostředí a zlepšením životních podmínek posádek. Na druhé straně lze však zaznamenat stále silnější konkurenci třetích zemí, především těch, které jsou známy jako smluvní vlajky. Nepřehlédnutelná je i vzrůstající nechuť mladých lidí pracovat v odvětví, které je nesporně náročné. Abych to shrnula, současná situace na trhu námořní dopravy v EU není špatná, vyhlídky nás však nenaplňují velkým optimismem. Pro mne osobně jsou však prioritou opatření, která pomohou vnitrozemské lodní dopravě a zajistí odpovídající propojení námořní a vnitrozemské přepravy zboží. Zastupuji region horního povodí Odry a sleduji, jak málo je zde využíván potenciál říčních přístavů, který spočívá především v dopravní cestě spojující vnitrozemské regiony v České republice, Polsku a Německu s námořním přístavem ve Štětíně. I tento aspekt bychom měli mít v souvislosti s námořní dopravou v EU na paměti, aby opatření, která budou v rámci této politiky přijata, přispěla k rozvoji Společenství jako celku, nikoli jen v pobřežních oblastech.

**Vilja Savisaar (ALDE), písemně.** – (ET) Pane předsedající, pane van Dalene, dámy a pánové, 41 % lodního parku na celém světě patří Evropě, některé země však bohužel své lodě a jejich vlastníky podporují větší měrou než členské státy Evropské unie, či uplatňují mírnější požadavky na bezpečnost lodí a jejich ohleduplnost k životnímu prostředí.

Evropa musí zajistit lepší pracovní podmínky svým námořníkům, bezpečnost svých lodí a zlepšení stavu mořského životního prostředí. Za tím účelem bychom měli po jednotlivých členských státech žádat, nebo je spíše vyzývat, aby podporovaly státní námořní odvětví, nebo aby zajistily, že lodě zapsané v rejstříku daného státu budou dodržovat úmluvu, která byla ratifikována, a požadavky používané na mezinárodní úrovni. Námořní doprava je sice šetrnější k životnímu prostředí než doprava silniční nebo letecká, i tak je zde ale prostor pro další snižování znečištění.

Při předkládání těchto návrhů na změnu doufám, že v budoucnu zvýšíme účinnost operací v docích a snížíme výsledné znečištění, což bude rozhodně snazší díky elektronickým postupům a širšímu využívání inteligentních dopravních systémů. Zároveň nutno podotknout, že hlavním účelem inteligentních dopravních systémů není snížení znečištění, nýbrž zvýšení účinnosti a zajištění spravedlivější hospodářské soutěže.

Velmi důležitou otázkou je bezpečnost odvětví námořní dopravy. Musíme udělat vše pro zaručení bezpečnosti našich námořníků, cestujících, lodí a zboží, ale současně bychom tento problém neměli řešit s klapkami na očích. Musíme se na celou věc podívat v širším kontextu, abychom pracovali na vyřešení stávajících problémů v této oblasti.

Na okraj bych ráda podotkla, že činnosti na moři jsou velmi významnou součástí hospodářství a každodenního života mnohých Evropanů. Musíme tedy udělat vše pro to, abychom zaručili konkurenceschopnost a udržitelnost tohoto odvětví a zároveň nezanedbávali ani environmentální a lidský faktor.

## 21. Europeana – další postup (krátké přednesení)

**Předsedající.** - Dalším bodem je krátké přednesení zprávy, kterou předkládá Helga Trüpelová jménem Výboru pro kulturu a vzdělávání o dalším postupu ve věci Europeana (KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

**Helga Trüpel, zpravodajka.** – (DE) Pane předsedající, paní komisařko Kroesová, Europeana má být předním digitálním kulturním projektem Evropské unie. Co je Europeana? Je to evropská digitální knihovna spolu s digitálním muzeem a archivem našeho kulturního dědictví. Cílem je poskytnout přístup k tomuto digitálnímu zdroji všem občanům, a to nejen v Evropské unii, ale na celém světě. Projekt Europeana byl zahájen v listopadu roku 2008 a na jeho vytvoření se podílelo tisíc kulturních institucí. Má 150 partnerských organizací. Zatím bylo digitalizováno zhruba šest milionů prací z našeho evropského kulturního dědictví. Podle předpokladů bude do června 2010 digitalizováno deset milionů děl a do roku 2015 dosáhne toto číslo pravděpodobně 15 milionů.

Jak vidíte, jedná se o velmi ambiciózní podnik, který je pro Evropskou unii velice důležitý. Dosud byl financován z prostředků programu eContentplus a příspěvků členských států. V současnosti se však míra digitalizace v jednotlivých státech výrazně liší. Nejlépe si stojí Francie s více než 40 %, v Německu je to přibližně 16 %, v ostatních státech je ale situace mnohem horší, a přitom, a na to nezapomínejme, se má jednat o společnou vlajkovou loď evropské digitální kulturní politiky.

Zvláště důležité je, abychom si uvědomili, že se tu jedná o úlohu veřejné kulturní instituce, a program má za cíl, z pochopitelných důvodů, představovat silnou konkurenci pro urovnání právního sporu s Google Book Search, neboť zkrátka nechceme, aby evropské dědictví ovládal monopol. Chceme, aby v tom nejlepším evropském smyslu existoval veřejný zdroj našeho evropského kulturního dědictví. Chceme si rovněž zachovat veřejný vliv, protože ten evropským občanům zajišťuje, že budou moci mít skutečný politický vliv.

U děl, která již nepodléhají autorskému právu nebo jsou veřejnými statky, není žádný problém. Mnohem složitější situace však nastává u osiřelých děl, jinak řečeno těch, která dosud podléhají autorskému právu, ale je velmi obtížné najít oprávněné nositele práv k těmto dílům. A ještě jinak je to v případě děl chráněných autorským právem. Má-li Europeana nakonec zahrnovat i díla chráněná autorským právem, bude nutné zpoplatnit stahování pro soukromé účely, protože v opačném případě by došlo k narušení naší kulturní přidané hodnoty na kulturních trzích.

Proto chci z politického hlediska dosáhnout dvou věcí – na jedné straně rychlé a účinné digitalizace, a na straně druhé zároveň podpory autorských práv, neboť to je jediná cesta k zachování kulturní rozmanitosti v Evropské unii. Proto potřebujeme nalézt konsenzuální řešení pro osiřelá díla, a velmi pečlivě hledat oprávněné nositele autorských práv k těmto dílům. V této době, kdy řešíme strategii po Lisabonské smlouvě – strategii EU 2020, modernizaci našeho hospodářství a rozvíjení digitální společnosti, znalostní společnosti a kulturní rozmanitosti, je pro mne z politického hlediska zcela klíčové, aby i Europeana byla částečně financována z tohoto programu EU 2020, samozřejmě s přispěním členských států. Musí to být společný evropský projekt. Proto potřebujeme i společnou propagační kampaň „za Europeanu“, která doufejme přiláká další sponzory ze soukromého sektoru. Musíme jasně říci, že je třeba zvýšit informovanost našich občanů, a především mladých lidí o existenci tohoto zdroje. Mnozí lidé o něm stále nevědí. To je velký úkol, kterého se v tomto okamžiku musíme společně zhostit.

**Piotr Borys (PPE).** – (PL) Pane předsedající, Europeana je projektem klíčového významu, který může zpřístupnit evropské kulturní dědictví celému světu. Jak víme, není to jen knihovna, ale současně virtuální muzeum a archiv. Rád bych, aby každý ze zde přítomných mohl říci, že díla velkých národních tvůrců, jako jsou v mém případě Chopin, Marie Curie rozená Skłodowska nebo Słowacki, jsou přístupná na internetu. Chci zmínit tři hlavní faktory. Zaprvé nemůžeme v případě Europeany dovolit, aby došlo ke snížení kvality. Na to bychom měli v tomto projektu dát pozor. Zadruhé je nutné vyřešit problematiku autorských práv v případě osiřelých děl a děl, jejichž náklad je rozebrán. Zatřetí naléhavě žádám paní Kroesovou, aby urychlila digitalizaci v členských státech, chceme-li být na tento rozsáhlý vlajkový projekt v budoucnu hrdí.

Rád bych poděkoval paní Trüpelové za vynikající zprávu.

**Ioan Enciu (S&D).** – (RO) Jsem zpravodajem pro stanovisko Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku ke zprávě Europeana – další postup. Těší mne, že tato zpráva byla dokončena, a doufám, že její doporučení Komise přijme. Během dosavadních diskusí na toto téma jsme hovořili o řadě otázek, například o IT struktuře, správě internetové stránky Europeana, volném přístupu k informacím v knihovně, nutnosti standardizovat proces digitalizace a o problému mediálního pokrytí této internetové stránky. Některé z nich jsou ve zprávě obsaženy. To mne naplňuje nadějí, že se nám podařilo vytvořit vyčerpávající zprávu.

Doufám však, že tato diskuse o některých prvcích bude pokračovat i v budoucnu, a bude se týkat například správy internetové stránky, způsobů financování, a především organizace stránky jako ucelené databáze, nikoli portálu. Věřím, že spojením doporučení Evropského parlamentu a úvah Komise ve věci výše uvedených otázek nakonec vznikne úspěšný projekt. Bude-li Europeana vycházet z hodnot a ideálů EU a stane-li se těžištěm evropských kulturních informací, má naději na úspěch.

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Pane předsedající, chtěl bych poděkovat paní Trüpelové za vynikající zprávu. Známe se díky práci ve výboru již pět let a já vím, že ať dělá cokoli, věnuje se tomu s náležitou péčí a profesionalitou – a zpráva, kterou máme před sebou, je toho dobrým důkazem.

Je to další projekt, který Evropa potřebuje, neboť Evropská unie je pokládána za společenství hodnot, ale zároveň i za pevné kulturní společenství. Máme 27 členských států s velmi bohatou a velmi rozmanitou kulturou.

Pokud můžeme v době, kdy se zvyšuje počet informačních dálnic, zjednodušit přístup občanů k informacím, je to právě ten druh evropského bohatství, do něž se vyplatí investovat a zajišťovat finanční prostředky. Takto budou mít i malé země příležitost propagovat své jedinečné a specifické kultury. Jakmile se širokopásmové připojení rozšíří zásluhou Komise a členských států po celém území, naplní se princip rovnosti ve formě nabídky kulturních služeb, elektronických knihoven, muzeí a archivů.

**Marek Henryk Migalski (ECR).** – (PL) Moje politická skupina ani já osobně nejsme přílišnými zastánci velkých programů a institucí ani vytváření subjektů, které přesahují běžnou potřebu. Ale Europeana je něco jiného. Je to něco vskutku velmi důležitého, obzvláště s ohledem na to, že žijeme ve vizuální, nikoli písemné kultuře. Jak to ukázal ve své skvělé knize *Ubatvit se k smrti* Neil Postman, vizuální kultura znehodnocuje veřejnou debatu a jako občany nás ochuzuje. Pokud tedy projekt může prohloubit návyk ke čtení, může následně zlepšit myšlení občana, čímž by Evropská unie přispěla ke zvýšení kvality vzdělávání svých občanů a jejich práce, a v důsledku toho budou tito občané v členských státech aktivnější a moudřejší – budou lepšími občany.

**Georgios Papanikolaou (PPE).** – (EL) Pane předsedající, dámy a pánové, předmětem rozpravy je iniciativa, která se může stát skutečným pokladem Unie, a já bych v tuto chvíli rád ještě jednou poděkoval zpravodajce Trüpelové za vynikající zprávu, kterou předložila.

Hovoříme zde o elektronické kulturní pokladnici evropských států, která umožní přístup k základním kulturním informacím, a já bych na tomto místě rád zdůraznil, že úspěch Europeany bude záviset na formátu, který se jí nakonec rozhodneme dát – tím chci říci, že nechceme Europeanu, která by byla kopií existujících elektronických platforem jako je Google nebo Wikipedia.

Chceme seriózní a spolehlivý zdroj, jehož obsah bude mít vědeckou váhu a hodnotu, zdroj, který bude chránit práva duševního vlastnictví a u něhož bude zaručena serióznost obsahu. Podle mého názoru je to zaručeno díky předloženým pozměňovacím návrhům a rozpravě, kterou jsme o tomto tématu vedli ve Výboru pro kulturu a vzdělávání. Co však pochopitelně nelze zaručit, je zájem členských států o využití tohoto nástroje k propagaci své kultury.

Zde si musíme vydobýt své postavení, vysvětlit význam tohoto projektu našim národním vládám a občanům v členských státech, aby pak tento projekt měl dopad a abychom jej my všichni byli schopni ve střednědobém výhledu co nejlépe využívat.

**Petra Kammerevert (S&D).** – (DE) Pane předsedající, dámy a pánové, nejprve bych ráda znovu upřímně poděkovala paní Trüpelové za její vskutku vynikající zprávu, která je předmětem dnešní rozpravy.

Považuji Europeanu za velkolepý projekt, neboť zpřístupní rozmanité evropské kulturní dědictví lidem v Evropě i na celém světě prostřednictvím digitální knihovny on-line. Musíme však vyvinout ještě hodně úsilí, aby se tento projekt skutečně dočkal úspěchu. Podle mínění mé skupiny je významným předpokladem, aby přístup k našemu kulturnímu dědictví prostřednictvím Europeany byl neomezený – a to znamená i v rámci možnosti bezplatný.

Ve společných rozpravách jsme dosáhli vhodného kompromisu, který chrání zájmy autorů chráněných děl a současně poskytuje nezbytnou volnou dostupnost, a byla bych velmi ráda, kdyby Komise tyto návrhy do budoucna také vzala v potaz a přijala je.

Dalším předpokladem je, že si členské státy budou stále více vědomy své odpovědnosti. V případě mé země je například nemyslitelné, aby byl Goethe přístupný v polštině a francouzštině a nikoli v původní němčině. V této souvislosti musíme společně na členské státy více naléhat, aby ještě jednou poskytl odpovídající finanční prostředky, díky nimž by Europeana skutečně uspěla i v této rovině.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Přístup k Europeaně představuje velký přínos pro občany Evropské unie, a z toho důvodu, jsem přesvědčena, že je nutné zpřístupnit stávající digitální obsah ve všech úředních jazycích Evropské unie. Dále je podle mne nesmírně důležité nabídnout přístup k digitálnímu obsahu Europeany lidem s postižením. Pro ten účel je nutný vhodný formát a rovněž přístup uzpůsobený jejich potřebám.

Doporučujeme, aby Evropská komise od poskytovatelů digitálního obsahu požadovala potvrzování bezpečnosti internetových stránek spojených s Europeanou. V neposlední řadě se domnívám, že je nutné nabídnout udržitelný systém z hlediska financování a rozvoje tohoto projektu. Paní komisařko, vyjádřete se prosím stručně k revizi směrnice o harmonizaci určitých aspektů autorského práva a práv s ním souvisejících v informační společnosti.

**Neelie Kroes, místopředsedkyně Komise.** – Pane předsedající, vážení poslanci, a především vážená paní Trüpelová – jsme naprosto nadšeni z vaší zprávy. Velice ji vítáme. Zpráva Europeana – další postup je podle mne opravdovým začátkem velmi vzrušujícího dobrodružství a mimo jiné ukazuje silnou politickou podporu dalšímu rozvoji Europeany jakožto společné brány k evropskému bohatému a rozmanitému kulturnímu dědictví v digitální éře.

Takže bych paní zpravodajce Trüpelové chtěla poděkovat za práci, kterou odvedla, a také jí složit poklonu za název, který je sám o sobě jedinečný: „Europeana“ – není zapotřebí vysvětlovat, o co se jedná.

Komise může rovněž podpořit alternativní návrh usnesení, na němž se podle mých informací shodly hlavní politické skupiny v Parlamentu.

Jedná se o ambiciózní projekt a znovu opakuji, jsme na jeho začátku. Jeho cílem je zpřístupnění digitalizovaných knih, novin, map, muzejních exponátů, audiovizuálních materiálů a zvukových archivů z celé Evropy na internetu. Zajištění přístupu ke kultuře v digitální době je velmi důležité. Nejde jen o to, co popsal pan Migalski: učiní z nás lepší občany. Nuže počkejme a uvidíme, je to ale v každém případě příležitost k větší spokojenosti, neboť potěšení z kultury nás zpravidla činí spokojenějšími, abych tak řekla.

Zpráva Parlamentu správně zdůrazňuje i ekonomické hledisko. Digitalizace a přístupnost našeho kulturního dědictví na internetu přinese užitek řadě oblastí lidské činnosti: jmenujme vzdělávání, výzkum, cestovní ruch a sdělovací prostředky.

Stránka Europeana je výsledkem dosud nevídané spolupráce evropských knihoven, archivů a muzeí. V současnosti nabízí přístup k sedmi milionům digitalizovaných děl, jak paní Trüpelová správně uvedla. Opakuji, je to jen začátek, tak se do toho pusíme. Můžeme a musíme učinit víc. Zpráva Parlamentu zdůrazňuje, že v řadě oblastí Europeany a s ní spojených politik v nastávajících letech dojdí k pokroku.

Vytvoření stránky závisí v první řadě na vkladu členských států, které by měly intenzivněji pracovat na digitalizaci kulturního dědictví a prostřednictvím Europeany zpřístupňovat veškerá digitalizovaná díla. Jsem

ráda, že se Parlament připojil ke Komisi a oba orgány společně žádají členské státy, aby při tom svou práci urychlily. Čím dříve, tím lépe.

Parlament zdůrazňuje, že Europeana by neměla nabízet jen díla, která jsou veřejnými statky, ale měla by zahrnovat i materiál chráněný autorským právem. Je nutno urychleně pokročit – a to je má odpověď na otázku paní Tičauové – v hledání schůdných řešení digitalizace děl, jejichž náklad je rozebrán, a jejich zpřístupnění on-line a otázek spojených s osiřelými díly (u nichž není možné určit oprávněného nositele práv). Pokud se nám to nepodaří, Evropa začne v řádu několika let zaostávat, zejména v porovnání se Spojenými státy.

Komise v současnosti provádí posouzení dopadu případného právního řešení osiřelých děl na evropské úrovni a diskutujeme o možných postupech. Pokud vám to však nebude vadit, budu se této otázce podrobněji věnovat v souvislosti s digitálním programem, neboť je to jedno z jeho hlavních témat, k němuž se musíme vyjádřit.

Koncem tohoto roku bude spuštěna zdokonalená verze Europeany, která by podle předpokladů měla nabídnout přístup k deseti milionům digitalizovaných děl. V následujících letech pak proběhne další zdokonalování stránky. Parlament správně poukazuje na to, že pro úspěch Europeany je nutné zlepšit informovanost o její existenci mezi kulturními institucemi, které mohou přispívat k jejímu digitalizovanému obsahu, a u široké veřejnosti. Správně jste zmínili, že zvláštní pozornost je třeba věnovat mladým lidem, kteří tvoří nesmírně důležitou skupinu našeho obyvatelstva, na niž se lze zaměřit prostřednictvím škol.

Komise je zcela odhodlána pokračovat v práci na rozvoji Europeany a politik, které jsou s ní spojené, přičemž se bude jednat o klíčovou oblast prací v rámci Evropského digitálního programu. V každém případě se vyplatí za ni bojovat.

**Předsedající.** – Rozprava je skončena.

Hlasování se bude konat za dva týdny, na dalším dílčím zasedání v Bruselu.

#### **Písemná prohlášení (článek 149)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), písemně.** – (PL) Europeana, evropská digitální knihovna, dnes čelí mnoha výzvám. Úspěch tohoto panevropského projektu není ani zdaleka zaručen. V prvé řadě proto, že zatím Europeana obsahuje díla v podstatě jen z několika neaktivnějších zemí. Zadruhé neobsahuje současná díla, která by přilákala největší zájem, ale pouze díla starší, jež jsou veřejnými statky. Ráda bych zdůraznila obzvláště jeden aspekt projektu Europeana, který má dle mého názoru pro jeho úspěch klíčový význam – model financování. Proces rozšiřování digitálních sbírek je velmi nákladný a bude trvat ještě několik dalších let. Přitom má Europeana v rámci projektu financovaného zčásti Evropskou komisí, členskými státy a soukromými sponzory zajištěné finanční zdroje jen do roku 2013. Domnívám se, že je nezbytné zajistit stabilní zdroje financování ve finančním výhledu pro období 2014–2020. Evropské finanční prostředky přidělované v podobě grantů jednotlivým kulturním institucím v členských státech by měly tyto instituce podnítit k větší aktivitě při digitalizaci sbírek. Zároveň je nutné vytyčit povinné cíle v oblasti digitalizace, které by členské státy musely v daném čase splnit. Pouze vytrvalé uplatňování metody cukru a biče zajistí, že se Europeana nestane digitálním kamrlíkem pro sentimentální skladování starého harampádí, ale vyhledávaným portálem, který se bude těšit velkému zájmu čtenářů a badatelů.

**Iosif Matula (PPE), písemně.** – (RO) Naším cílem je, aby Europeana byla zbrusu novým projektem věnovaným evropským kulturním hodnotám, nikoli alternativou k projektu Googlu v oblasti digitalizace knih. Europeana, která je knihovnou, muzeem a digitálním archivem v jednom, musí propagovat jednotné evropské dědictví, nabízet důvěryhodný zdroj informací a umožnit členským státům, aby mohly formalizovaným a strukturovaným způsobem její obsah doplňovat.

Europeana se nesmí stát portálem jako je Wikipedia, kde může text vkládat kdokoli bez předchozího ověření. Tato praxe zjevně způsobuje četné chyby ve vkládaném obsahu. Z toho důvodu bychom mohli na této stránce vytvořit zvláštní sekci, kde by mohli uživatelé společně diskutovat, aniž by jim stránka umožňovala vložit kulturní obsah měnit.

Je důležité věnovat pozornost grafickému ztvárnění stránky, zvyšování jejího profilu a jejímu zpřístupňování v době, kdy současné řešení není příliš uživatelsky příjemné a může zapříčinit pokles zájmu veřejnosti. S ohledem na uvedené skutečnosti podporuji návrh usnesení, který předložila skupina Evropské lidové strany (Křesťanských demokratů) jako alternativu ke stanovisku vyjádřenému ve zprávě, abychom mohli pomoci k vytvoření hodnotného portálu ve smyslu informací, které zde veřejnost nalezne.

**Emil Stoyanov (PPE), písemně.** – (BG) Vážené kolegyně, vážení kolegové, jednou ze současných klíčových povinností nás politiků i občanů je ochránit evropské kulturní dědictví pro příští generace. Europeana je v této oblasti jedním z předních projektů, jež napomáhají urychlit proces digitalizace kulturního dědictví v jednotlivých členských státech. Dosud je však třeba se vypořádat s kulturními a právními problémy spojenými s masovou digitalizací knih, včetně těch, které se v současnosti nacházejí v evropských knihovnách. Autorské právo a právní předpisy jednotlivých členských států, které je upravují, jsou jedním z největších problémů, s nimiž se Europeana potýká. Další otázky, které je třeba řešit, vyvstávají v hospodářské soutěži s Googlem. S ohledem na to je nutné nalézt veškeré možné zdroje na podporu národních knihoven, muzeí a archivů, aby se projekt Europeana mohl stát pravdivým odrazem bohatství a rozmanitosti evropského kulturního dědictví. V rozpravách ve Výboru pro kulturu a vzdělávání jsem předložil návrh, aby Evropský parlament měl možnost vykonávat určitou kontrolu nad celým projektem, uvědomuji si však, že podle současných pravidel něco takového není možné. Přesto bych byl rád, kdyby Evropský parlament jako jediný orgán EU, jehož členové jsou přímo voleni, mohl jednoho dne uplatnit svoji kontrolu nad evropskými iniciativami. Děkuji vám za pozornost.

## **22. Hodnocení a posouzení akčního plánu Společenství v oblasti dobrých životních podmínek zvířat 2006–2010 (krátké přednesení)**

**Předsedající.** – Dalším bodem je zpráva Marit Paulsenové za Výbor pro zemědělství a rozvoj venkova, která hodnotí a posuzuje akční plán Společenství v oblasti dobrých životních podmínek zvířat 2006–2010 (A7-0053/2010).

**Marit Paulsen, zpravodajka.** – (SV) Pane předsedající, ve skutečnosti na dobrých životních podmínkách zvířat záleží většině obyvatel Evropy. Dobré životní podmínky zvířat se netýkají pouze zvířat, ale také naší vlastní identity. To, co si myslíme, že jsme, to, co podle nás představuje Evropa, to, co považujeme za charakteristické znaky civilizace. Jedná se zde o respekt a o to, jak se chováme k těmto svým soupeřníkům na životní cestě.

Dle mého zjištění, které podpořil Výbor pro zemědělství a rozvoj venkova, byla provedena valná většina pětiletého plánu, který Parlament přijal v roce 2006 a jehož zpravodajkou byla paní Jegglová. Celek však postrádá jednu velice důležitou součást, a tou je jeho dodržování. Proto jsem se při návrhu plánu na další pětileté období, který, jak doufám já i můj výbor, bude hotov letos, soustředil na přísnější dodržování stávající legislativy.

V současnosti jde především o směrnici o životě, dobrých životních podmínkách a chovu prasat. Také se týká opakovaného problému s dálkovou přepravou zvířat, která někdy probíhá za děsivých podmínek. Jinými slovy vydané zákony, směrnice a předpisy musí být dodržovány, musí být nad nimi kontrola a musí být uplatňovány sankce v nich obsažené.

Dále bych ráda viděla novější přístup, a to zejména přístup, který více zohledňuje celek. Prála bych si obecný zákon na ochranu zvířat, který by stanovil základní normy pro Evropu, Evropskou unii a její vnitřní trh a jejich minimální úroveň.

To je důležité ze dvou důvodů: Zaprvé, z důvodu konkurence na vnitřním trhu Unie. Jinými slovy, nesmí být možné, aby jedna země získala konkurenční výhodu tím, že bude zanedbávat péči o zvířata. Za druhé, a to je možná nejdůležitější důvod, na evropské zemědělce a výrobce klademe vysoké požadavky, a proto je musíme ochránit před nekalou konkurencí ze třetích zemí. Je nerozumné klást na ně tak velké požadavky, pokud nebudeme připraveni zajistit spravedlivý obchod. Kromě toho musíme nějak za dobré životní podmínky zvířat zaplatit, což nemusí být přijato s nadšením. Zda to bude při nákupu nebo daněmi, to je rozprava na jinou příležitost. Také potřebujeme vytvořit trvalý a dobře organizovaný systém – a zde si všimněte, co říkám – nemám na mysli nový úřad, ale spíše koordinační funkci výborných vědeckých institucí, které již v Evropě máme.

V neposlední řadě se musíme vypořádat s používáním antibiotik v chovu zvířat. A nyní nemluvíme o riziku výskytu reziduí antibiotik v potravinách, ale spíše o rezistenci vůči antibiotikům, obzvláště u zoonotických bakterií.

**Chris Davies (ALDE).** – Pane předsedající, chci zmínit část legislativy, se kterou bude komisař úzce obeznámen, jelikož zastával funkci komisaře pro energetiku pět let. Jedná se o Směrnici o nosnicích, která stanovuje, aby do konce příštího roku došlo ke zlepšení norem týkajících se dobrých životních podmínek nosnic chovaných v klecích.

Domníval jsem se, že to bude představovat tisícové náklady. Mnoho hospodářských center to ve skutečnosti stojí miliony, neboť se to dotkne i velkého průmyslového vybavení. Mnoho států tuto směrnici přijalo. Mnoho zemědělců investovalo peníze, aby zajistili zlepšení norem týkajících se dobrých životních podmínek zvířat na požadovanou úroveň, ale obávám se, že do konce příštího roku pravděpodobně nedosáhneme dodržování těchto opatření v celé Evropské unii.

Chtěl bych vědět, jaká opatření Komise učiní a jak bude jednat, aby se pokusila dodržování těchto opatření zajistit.

Zpravodajka požadovala zákaz obchodu s vejci, která tuto normu nesplňují. Nejsem si jist, že je to možné. Rád bych ovšem věděl, že se Komise proaktivně snaží zajistit, aby všechny členské státy a jejich zemědělci soustavně zvyšovaly normy týkající se dobrých životních podmínek zvířat, a že zde pro všechny platí stejná pravidla.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Pane předsedající, paní Paulsenová, děkuji za vaši zprávu. Chtěl bych ocenit práci, kterou odvedli někteří stínoví zpravodajové při přípravě tohoto dokumentu, a obzvláště pak zpravodajka mé skupiny, paní Jeggleová.

V souvislosti s tímto tématem zaznívají v různých evropských státech odlišné ohlasy. Ne všichni výrobci nebo spotřebitelé vnímají toto téma stejně. Přesto evropská legislativa postupně zaznamenává úspěch ve vytváření velice přísných norem, které bychom dle mého názoru měli daleko lépe uplatňovat v mezinárodních jednáních a obzvláště pak v regulaci dovážených výrobků.

Jak již ale bylo řečeno, tato pravidla s sebou přinášejí náklady, které zemědělcům a jiným hospodářským subjektům dennodenně narůstají, a to v době, kdy je ziskovost zemědělství velmi ohrožena. Z toho důvodu je společná zemědělská politika nepochybně oprávněná. Pokud utratíme 100 EUR na hlavu za rok na financování společné zemědělské politiky, dobré životní podmínky zvířat představují jeden z dobrých důvodů, proč je toto financování třeba.

**Vasilica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Chtěla bych paní Paulsenové vyjádřit uznání za tuto zprávu, která obsahuje řešení v oblasti životních podmínek zvířat a úskalí, které s sebou toto téma v evropských politikách přináší. Je známo, že zdraví zvířat souvisí i s jejich dobrými životními podmínkami a jistým minimálním biologickým pohodlím, bez kterého se nemůže plně projevit jejich vitalita a přirozené chování, které závisí na změnách v prostředí, ve kterém žijí.

Proto se domnívám, že zlepšení a zvýšení konkurenceschopnosti v odvětví zemědělství musí být řešeno na úrovni Evropské unie, která podpoří a bude sledovat současné předpisy řídící dobré životní podmínky zvířat, které také musí splňovat požadavky na jejich ochranu. To vyžaduje, aby členské státy zvážily revizi svých technologií chovu hospodářských zvířat a staré technologie nahradily jinými, nejnovějšími a vysoce účinnými technologiemi zohledňujícími fyziologické potřeby zvířat, které umožní, aby jejich produktivní biologický potenciál byl využíván v ideálních podmínkách, což také povede k daleko větší bezpečnosti potravin. Proto je samozřejmě potřeba přidělit pro tuto oblast odpovídající množství finančních prostředků a účelně využívat možností podpory, poskytovaných tak, aby členské státy mohly investovat do moderních, inovativních řešení, které přispějí k lepším životním podmínkám zvířat.

K nalezení nejlepšího řešení je dle mého názoru důležité dát prostor občanům a občanské společnosti, aby se mohli zapojit do navrhování a realizaci programů v této oblasti, které budou uzpůsobeny situaci v každém členském státě.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Pane předsedající, životní podmínky zvířat jsou také měřítkem pro to, jak civilizovaní my Evropané jsme. Evropská unie musí zajistit, aby právní předpisy byly aktuální a aby kontrolní mechanismy byly funkční. V současnosti jsou v obou těchto oblastech nedostatky.

Byla zde vznesena otázka ohledně přepravy zvířat. V televizi jsme viděli několik krutých a surových filmů a v této věci stejně jako v každé věci týkající se dobrých životních podmínek zvířat očekáváme rychlé jednání ze strany Komise, abychom mohli být jisti, že se zvířaty je řádně zacházeno.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Pane předsedající, rád bych poděkoval Parlamentu a obzvláště paní Paulsenové za její zprávu z vlastní iniciativy ohledně akčního plánu EU v oblasti životních podmínek zvířat. Tato zpráva nejen přináší reflexi minulých událostí, ale také obsahuje důležité a užitečné myšlenky pro budoucí strategii v oblasti životních podmínek zvířat.



Akční plán, který byl přijat v roce 2006, byl v podstatě úspěšný. Sjednotil různé iniciativy Evropské unie v jednotné vizi o dobrých životních podmínkách zvířat, jejíž realizace byla ve velké míře uspokojivá. Komise ale také sdílí názor vyjádřený během tohoto zasedání s postupem zvednutí ruky, že vymahatelnost zůstává vážným problémem a je třeba neustále vyvíjet zvýšené úsilí s cílem zajistit její náležité provádění.

Na otázku Chrise Daviese odpovíme písemně, ale Komise se v podstatě zaměřuje na realizaci. Přijatá nařízení, musí být prováděna. Nejedná se pouze o právní stát, ale také o spravedlivou hospodářskou soutěž.

Také souhlasíme s potřebou podporovat spravedlivou hospodářskou soutěž mezi výrobci v EU a mimo EU. Dobré životní podmínky zvířat jsou také „neobchodní záležitosti“ a musí být obhajovány a vysvětlovány během jednání WTO. Naše budoucí strategie v tomto ohledu musí být jasná.

Beru na vědomí požadavek na nový akční plán na období 2011-2015 a jsem rád, že vás mohu informovat, že Komise již v tomto směru začala pracovat. Usilujeme o to, abychom stanovili novou strategii pro dobré životní podmínky zvířat, která bude obsahovat holistický přístup a zohlední celkové náklady výrobců v Evropské unii včetně dopadů, které budou tato opatření mít na jejich konkurenceschopnost.

Jak již bylo zmíněno ve zprávě, článek 13 Smlouvy o fungování Evropské unie zdůrazňuje potřebu zohlednit všechna zvířata. Myšlenka obecného evropského zákona o životních podmínkách zvířat, který by zahrnoval všechna zvířata, je také velice zajímavá. Takový obecný zákon by mohl být základem pro budoucí iniciativy včetně těch legislativních, ale také pro informovanost spotřebitelů, vzdělávání, výzkum a podporu vyšších standardů.

Zároveň beru na vědomí vaši podporu pro založení evropské sítě referenčních center pro dobré životní podmínky zvířat a velmi si jí cením. To by pomohlo orgánům EU, členským státům a zúčastněným stranám v prosazování iniciativ na zlepšení životních podmínek zvířat.

Sdílím váš názor, že budoucí strategie by se měla pozorně zaměřit na náklady a konkurenceschopnost. Musíme zajistit soudržnost mezi našimi politikami, a mít na mysli celkovou udržitelnost našich návrhů z celosvětového hlediska.

Zpráva také zdůraznila, že rozpočet Evropské unie by měl odrážet naše úsilí, obzvláště tím, že poskytne dostatečné prostředky na výzkum, nové technologie a metody v oblasti dobrých životních podmínek zvířat. Také zdůraznila potřebu dostatečných prostředků pro řádný monitoring a podporu výrobců v Evropské unii.

Jak jsem řekl, Komise vítá všechny tyto myšlenky, které společně ukazují, že dobré životní podmínky zvířat jsou jednou z priorit agendy Evropské unie. Komise plánuje předložit novou strategii Evropské unie ohledně dobrých životních podmínek zvířat v roce 2011.

**Předsedající.** - Rozprava je ukončena. Hlasování proběhne za dva týdny během dílčího plenárního zasedání v Bruselu.

#### ***Písemná prohlášení (článek 149)***

**Véronique Mathieu (PPE), písemně.** – (FR) Dobré životní podmínky zvířat jsou důležitým tématem. Evropské právní předpisy musí být v této věci přísně používány, jak doporučuje zpráva paní Paulsenové. Musíme také zajistit, aby se normy týkající se dobrých životních podmínek zvířat v Evropské unii také vztahovaly na výrobky, které vstupují na území Evropy. Naši zemědělci a evropský zemědělsko-potravinářský průmysl skutečně nemohou být penalizováni, když jim vzniknou dodatečné náklady související se splněním požadavků Evropské unie. Normy týkající se dobrých životních podmínek zvířat musí postupovat spolu s evropskou obchodní politikou, s ochranou našich pracovních míst a lovnými opatřeními v oblasti hospodaření se zvěří, které je zásadní pro rovnováhu v oblasti biologické rozmanitosti. Kromě toho mám výhradu ke zřízení evropské sítě referenčních center pro ochranu a dobré životní podmínky zvířat. Jako zpravodajka pro udělení absolutoria za rozpočtový rok 2008: decentralizované subjekty EU velmi dobře znám problém související se zakládáním subjektů, které pak, bohužel, fungují pouze samoúčelně. Tato problematika, kterou se zabývá interinstitucionální pracovní skupina o agenturách, musí být vyřešena předtím, než budeme posuzovat založení jakékoliv nové agentury.

## 23. Zemědělství EU a změna klimatu (krátké přednesení)

**Předsedající.** - Dalším bodem je zpráva pana Stéphana Le Folla, jménem Výboru pro zemědělství a rozvoj venkova, o zemědělství EU a změně klimatu. SEK(2009)0417 – 2009/2157(INI) (A7-0060/2010).

**Stéphane Le Foll,** *zpravodaj.* – (FR) Pane předsedající, pane komisaři, záměrem zprávy, kterou předkládám Parlamentu, je vysvětlit, že v boji proti globálnímu oteplování má zemědělské odvětví své místo a svou roli.

Tento týden nám příroda připomněla, tentokrát prostřednictvím sopečných výbuchů, že může lidské aktivity a klima velmi ovlivňovat. Přesto však musí lidé, především v Evropě, převzít zodpovědnost za boj s globálním oteplováním.

Cílem mé zprávy je ukázat, že zemědělství může nadále snižovat emise uhlíku i omezit užívání fosilních paliv a především také velmi aktivně přispět k ukládání uhlíku, abychom v celosvětovém měřítku dokázali snížit uhlíkové emise a zajistit větší množství zachycovaného a ukládaného uhlíku.

Zpráva se snaží doložit potřebu upustit v zemědělství od škatulkování, které spočívá v zavádění směrnic o půdě, vodě, pesticidech a o čemkoliv, kde existuje problém, a vykročit směrem ke komplexnějšímu a systematictějšímu uchopení zemědělské problematiky.

V rámci takového přístupu musíme najít cesty, abychom zajistili, jak jsem již uvedl, aby zemědělské odvětví nejenom snížilo svou spotřebu energie, ale aby také aktivně přispívalo k ukládání uhlíku. Tato role se vztahuje zvláště k fotosyntéze a biomase a zejména k oblasti, která je mi blízká, a sice půda a schopnost evropských půd ukládat organický uhlík.

Domnívám se, že tento přístup, o kterém zpráva pojednává a který, věřím, bude schválen při dílčím zasedání v Bruselu, umožní, aby se evropské zemědělství dále rozvíjelo udržitelným způsobem, více bralo ohled na ochranu životního prostředí, a získalo tak náskok nad několika ostatními světadíly a jinými zemědělskými systémy. Bylo by tak účinnější jak z hospodářského hlediska, tak z hlediska ochrany životního prostředí a v důsledku toho by mělo pozitivní dopad i na sociální oblast.

Zpráva tedy pojednává o zvláštní problematice zemědělství ve vztahu k boji proti globálnímu oteplování, ale také usiluje – alespoň doufám – o otevření nových perspektiv zejména v rámci diskuse o budoucnosti zemědělské politiky po roce 2013.

Obracím se na Komisi, obrátím se, jak jsem často v minulosti dělal, na výbory, a obrátím se i na různá ministerstva, když k tomu budu mít příležitost. Myslím, že musíme změnit směr. Společná zemědělská politika roku 2013 musí být ambiciózní. Musí být založena na cílech, které občanům pomohou pochopit, proč společnou zemědělskou politiku potřebujeme.

Společnou zemědělskou politiku potřebujeme proto, že evropské zemědělství musí zároveň zajistit dostupnost potravin a vydat se směrem k udržitelnosti. To je v každém případě směr, který ve své zprávě navrhuji, a doufám, že mne většina Parlamentu bude následovat.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Pane předsedající, velice děkuji panu zpravodaji za tuto zprávu. Zemědělství je hospodářské odvětví, které dělá – a dále může dělat – maximum pro ochranu životního prostředí. Dokázali jsme tak již emise skleníkových plynů v zemědělství snížit o 20 %. Zemědělská půda a rostliny zachycují velké množství CO<sub>2</sub> z ovzduší. Zemědělství se tedy podílí na řešení problému změny klimatu. Na druhé straně musí být prioritou výroba potravin pro 500 milionů obyvatel EU a zároveň co možná nejúčinnější využívání zdrojů a ochrana životního prostředí a biologické rozmanitosti na nejvyšší úrovni.

To zemědělci sami nedokážou. Potřebují podporu silné evropské zemědělské politiky. Jenom tak můžeme zajistit dostatečné množství potravin pro rostoucí světovou populaci a zároveň chránit životní prostředí v boji proti změně klimatu.

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – (FI) Pane předsedající, zpráva pana Le Folla je velmi důležitá, neboť výroba potravin a zemědělství v Evropě představují závažnou problematiku.

Evropa musí být soběstačná. To se projeví i v boji se změnou klimatu, jelikož krátké přepravní vzdálenosti a místní potraviny představují nejlepší způsob, jak změně klimatu zabránit.

Zemědělství musí být ekologicky udržitelné a v tomto směru máme před sebou hodně práce. Členské státy Evropské unie mohou v této otázce razit cestu a v tomto smyslu má Evropa a členské státy dobré postavení, protože máme příležitost investovat do výzkumu.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Pane předsedající, chtěl bych panu Le Follovi upřímně poděkovat za jeho zprávu. Obsahuje velmi důležité body, kterým musíme v budoucnu věnovat zvláštní pozornost. Ochrana klimatu musí být i součástí nové zemědělské reformy; musí být do této reformy začleněna. V budoucnu bude třeba v našich postupech brát ohled na udržitelnost a ochranu životního prostředí. Zemědělství není jen obětí ve vztahu k ochraně klimatu; je také důležitou součástí této ochrany. Deset procent skleníkových plynů stále pochází ze zemědělství. I zde je třeba toto množství omezit.

Rovněž si musíme všimnout skutečnosti zmíněné ve zprávě pana Le Folla, a sice že dovážíme například velké množství sóji z Brazílie. Evropské zemědělství je také částečně zodpovědné za to, že se z oblastí prvotního lesa v jiných zemích stává intenzivně obhospodařovaná zemědělská půda, což se pak zpětně odrazí i u nás. Tímto se musíme v budoucnu zabývat. V budoucnu se v Evropě musíme také snažit znovu zajistit vlastní zásobování bílkovinami. To je také součástí řešení ochrany životního prostředí ve vztahu k ochraně klimatu.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Naprosto zásadním aspektem zprávy pana Le Folla je fakt, že bez zemědělství bychom ani nemohli proti globální změně klimatu bojovat. Zároveň myslím v tomto ohledu na lesnictví, které dnes nemá odpovídající podporu. Zcela souhlasím s tím, že do budoucna se musíme chovat ekologičtěji a musíme brát větší ohled na životní prostředí. Na jedné straně je to velmi důležité, na druhé straně vytváří zemědělství mnohé veřejné statky z hlediska ochrany životního prostředí, jako jsou biologická rozmanitost, ochrana krajiny, čistota vody a tak dále, které trh ani společná zemědělská politika dostatečně neocenoují. Proto musí společná zemědělská politika vytvořit od roku 2013 trh pro veřejné statky vztahující se k ochraně životního prostředí, aby mohli zemědělci využívat dalších služeb a náhrad za tyto dodatečné služby, které poskytují.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Pane předsedající, tato zpráva, kterou z vlastního podnětu vypracoval pan Le Foll, se týká velmi důležité oblasti, jelikož role zemědělství se bude v budoucnu jenom zvětšovat. Na celém světě se rychle zvyšuje poptávka po potravinách, zatímco změna klimatu zužuje rozsah oblastí s půdou vhodnou pro zemědělské účely. Zvyšují se i nároky spotřebitelů na kvalitu potravin.

Vedle zajišťování vlastních dodávek potravin musí hrát Evropa roli i v zachování dodávek potravin na jiné světadíly.

Jako důležitou součást evropské politiky v oblasti klimatu musíme vnímat také investice do udržitelného lesnictví a lepší využívání lesů. Proto jsem byla trochu zklamaná, že v rámci strategie EU 2020 je zemědělství a lesnictví přidělena velmi skromná částka. Zemědělství a lesnictví přece hrají velmi zásadní roli při zajišťování dodávek evropských potravin, účinnější výroby bioenergie a životaschopnosti venkova.

**Marit Paulsen (ALDE).** – (SV) Pane předsedající, chtěla bych poděkovat panu zpravodaji za jeho velmi osvěžující nový přístup. Osobně jsem přesvědčena, že zemědělství a lesnictví jsou jednoduše nejdůležitějšími faktory v naší snaze omezit emise oxidu uhličitého, zvláště pokud je třeba vázat uhlík na stromy, rostliny a kořeny a uložit ho do půdy. Není potřeba ovládat nové technologie nebo provádět výzkumné projekty, protože již disponujeme nutnými znalostmi a nástroji.

Jelikož jsem právě mluvila o ochraně zvířat a jejich dobrých životních podmínkách, chtěla bych položit zásadní otázku: nepotřebujeme změnit samotnou společnou zemědělskou politiku? Kdybychom zemědělcům platili za veškerý jejich přínos, zásadní – jako v tomto případě – pro život celé společnosti, pak bychom je skutečně platili za to, co dělají, nikoliv za to, co vlastní.

**Vasílica Viorica Dăncilă (S&D).** – (RO) Především chci panu zpravodaji poblahopřát k jeho ucelenému přístupu k jednomu z nejnaléhavějších problémů současnosti. Změna klimatu je vážnou hrozbou nejen pro životní prostředí, ale i pro hospodářství a společnost. Výnosy plodin se rok od roku mění, protože na ně má velký dopad střídání extrémních klimatických podmínek, které nesporně ovlivňuje každé odvětví hospodářství, zemědělství je však na klimatu závislé nejvíce.

Na tomto základě musí strategie Evropské unie uvažovat o předcházení nebo zmenšování nepříznivých následků pro zemědělství v Evropské unii prováděním akčního plánu v nejvíce postižených oblastech. Tady mám na mysli uzpůsobení zemědělských činností novým podmínkám: zalesňování, spravování vodních zdrojů pro zemědělství a přeměna znečištěné půdy na ekologicky nezávadnou.

Dalším opatřením musí být plán pro budoucnost zaměřený na odstranění příčin změny klimatu podporováním světového nízkouhlíkového hospodářství a energetické bezpečnosti. Evropská unie si musí udržet své vedoucí postavení v boji proti změně klimatu, který ani v důsledku současných hospodářských potíží nesmíme odsunout na vedlejší kolej.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Pane předsedající, jsem ohromen komplexním přístupem této zprávy. Mám však jednoduchou otázku: jakou má zemědělství skutečně zodpovědnost, vliv a dopad na změnu klimatu? Ve smyslu pozitivních i negativních dopadů. Lze říct, že postavení vědy a výsledky výzkumu jsou dostatečně silnými argumenty, abychom mohli předpokládat tak velký nárůst výdajů na boj s oteplováním, které ještě nebylo jasně popsáno? Existuje přece naléhavá potřeba bojovat s důsledky hospodářské krize, nezaměstnaností a jinými těžkostmi vzešlými ze sociální a hospodářské situace v Unii.

V jaké míře již společná zemědělská politika provádí požadavky na ochranu klimatu a jaké nástroje může tato politika využívat v této oblasti v budoucnu?

**Chris Davies (ALDE).** – Pane předsedající, chci se jen zmínit o svém domovu. Mám to štěstí, že žiji na okraji Saddleworth Moorlands, mezi městy Manchester a Leeds. Jde o jižní konec oblasti rašelinišť, která se rozkládá od Anglie až po Skotsko.

V Evropě jde o velmi vzácnou lokalitu, ale jde taky o oblast, kterou zasáhlo 250 let trvajících průmyslové znečišťování, jež zničilo množství živočišných druhů, kterým tato oblast může poskytnout útočiště. Navíc došlo k vypasení travin ovci nebo k jejich zničení požáry. Jelikož rašeliniště vysychá, unikají z něj samozřejmě plyny způsobující globální oteplování. Obrovské množství plynů způsobujících globální oteplování se uvolňuje z oblasti, která by přitom měla být nádherným přírodním územím.

Královská společnost pro ochranu ptáků se nyní snaží tuto lokalitu vzkřísit a dosáhnout toho, aby se tam rašeliniště Sphagnum Moss, jako základ rašeliniště, opět ujal. Finanční prostředky, které společnost požaduje, nesahají do milionů, ale jde o desítky možná stovky tisíc. Je to malá částka, která může přispět jak k obnově, tak k podpoře biologické rozmanitosti a také ochraně této oblasti rašelinišť, která tak v sobě bude moci plynů způsobujících globální oteplování ukládat. V rámci reformy společné zemědělské politiky musíme na toto brát velký zřetel.

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – (RO) Zemědělství se podílí na značné části z celkového množství emisí oxidu uhličitého. Proto klademe důraz na potřebu zlepšit energetickou účinnost v tomto odvětví. Naléhavě žádám Komisi, aby pravidelně sledovala vztah mezi vysokými cenami potravin a stoupajícími cenami energie, zvláště používaných paliv.

Ráda bych vám připomněla, že pobídky pro podporu udržitelného pěstování energetických plodin by neměly ohrozit produkci potravin. Z toho důvodu vyzýváme Komisi, aby sledovala dopady zvýšené produkce biopaliv v Evropské unii a ve třetích zemích z hlediska změn ve využívání půdy, cen potravinových výrobků a přístupu k potravinám.

Vyzýváme Komisi a členské státy, aby podporovaly výzkum a vývoj, abychom předešli změně klimatu a mohli se jí uzpůsobit. Mám na mysli zejména výzkum v oblasti budoucí generace biopaliv.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Pane předsedající, chtěl bych poděkovat zpravodaji, panu Le Follovi, za tuto velmi důležitou zprávu o zemědělství a změně klimatu.

Boj se změnou klimatu je naprostou prioritou na celém světě. Do boje se změnou klimatu velmi přispívá i EU i zemědělské odvětví. Máme politiku, která omezuje emise skleníkových plynů. Zemědělství poskytuje také obnovitelné zdroje energie lepším využíváním celého cyklu a všech zemědělských výrobků. Zemědělská politika EU se také snaží o vylepšení schopnosti zemědělské půdy zajišťovat funkci zachycování uhlíku.

Od reformy v roce 1992 došlo k významnému pokroku v začleňování všech úvah o ochraně životního prostředí do společné zemědělské politiky. Nedávná kontrola průběhu reformy SZP byla dalším krokem tímto směrem se zvláštním důrazem na zmírnění změny klimatu a přizpůsobení se jí.

V rámci současné společné zemědělské politiky se uplatňuje vyvážený přístup mezi závaznými požadavky prosazovanými prostřednictvím tzv. podmíněnosti, která stanoví limity určitých zemědělských postupů, a pozitivními pobídkami pro zemědělské postupy šetrné k životnímu prostředí, zajišťované rozvojem venkova.

Komise plně sdílí názor, že změnu klimatu je třeba řešit na celém světě a je důležité, aby se i ostatní řídili naším příkladem. Na jedné straně potřebujeme dále pomáhat zemědělství EU, aby přispívalo ke zmírnění

změny klimatu snížením svých vlastních emisí skleníkových plynů, podporou procesu ukládání CO<sub>2</sub> v půdě a využíváním obnovitelných energií z jiných zdrojů, a na straně druhé potřebujeme být výkonnější, účinnější v zajišťování dodávek potravin, a tak dokázat, že můžeme dosáhnout obou cílů: zajištění dodávek potravin na jedné straně a udržitelnosti ochrany životního prostředí na straně druhé.

Při současné přípravě společné zemědělské politiky pro období po roce 2013 a ve světle výsledků probíhajících jednání o změně klimatu prozkoumá Komise způsoby podpory a lepšího začlenění cílů přizpůsobení se změně klimatu a jejího zmírnění do společné zemědělské politiky.

**Předsedající.** - Rozprava je ukončena.

Hlasování proběhne za dva týdny, na příštím dílčím zasedání v Bruselu.

#### **Písemná prohlášení (Článek 149)**

**Robert Dušek (S&D), písemně.** – (CS) Zemědělství je a bude přímo dotčeno změnou klimatu, protože je vytvářeno živými organismy, a jeho výsledky jsou ovlivněny především kvalitou půdních zdrojů, vody i ovzduší. Bohužel se zemědělství v současné době také podílí (přibližně 10 %) na vzniku skleníkových plynů. Oxid dusný se uvolňuje z dusíkatých hnojiv a metan vzniká při procesu trávení hospodářských zvířat. Je to ovšem právě zemědělství, které může napomoci v boji proti globálnímu oteplování, a to zejména novým způsobem orby s cílem konzervace půdy a snížení i ukládání CO<sub>2</sub>, podporou lesnictví a agrolesnictví i podporou ekologického zemědělství. Vítám a plně se ztotožňuji se stanoviskem zpravodaje o zavedení skutečné evropské lesnické politiky, v níž bude možné podporovat správu a další produkci lesů, a ne lesy využívat převážně k hospodářské činnosti s hlavním cílem vytváření finančních zisků, ať už plynou polostátním či soukromým subjektům. Vědecké závěry dokládají, že právě a jedině toto odvětví je schopno zachycovat uhlík přirozenou a neznečišťující formou. Lesní porosty navíc pomáhají řešit problém degradace a eroze půdy, nedostatku vody, znečištění i chránit biologickou rozmanitost rostlinných i zvířecích druhů. Ze všech výše uvedených důvodů přijetí zprávy plně podporuji.

**Mairead McGuinness (PPE), písemně.** – Vítám tuto aktuální zprávu, která se zaměřuje na roli zemědělství ve zmírňování dopadů změny klimatu. Zpráva Organizace OSN pro výživu a zemědělství „Stav potravin a zemědělství v roce 2009“ vyzdvihuje potřebu chovat hospodářská zvířata pro potravinové účely na celém světě. Pro uspokojení celosvětové poptávky po potravinách je nezbytné zachovat současnou úroveň naší produkce. Budeme ovšem muset najít rovnováhu mezi zajišťováním dostatečných dodávek potravin pro světovou populaci a produkcí těchto potravin způsobem, který nezvyšuje nepříznivé dopady na světové klima. Na způsob, jakým se mohou do tohoto procesu zapojit evropští zemědělci, se více zaměřím probíhající diskuse o budoucí podobě společné zemědělské politiky po roce 2013 a je nezbytné, aby EU našim zemědělcům pomáhala ve snaze o dosažení této rovnováhy.

Plně podporuji tuto zprávu Evropského parlamentu, která vyzývá k udělování náhrad zemědělcům za jejich snahy o snižování emisí a k podpoře přizpůsobování se opatřením usilujícím o zmírňování změny klimatu. Návrh zprávy na vytvoření strategie na úrovni EU se zaměřením na dopad nepříznivých klimatických podmínek na zemědělství EU velice vítám a považuji ho za rozhodně velmi příhodný, vzhledem k výjimečně drsným klimatickým podmínkám, které zažívají zemědělci v posledních měsících.

**Rovana Plumb (S&D), písemně.** – (RO) Změna klimatu má přímý dopad na zemědělství. Nejhuře dopadá zjevně na obyvatele venkova, pro které je zemědělství obživou. Nepříznivými dopady změny klimatu jsou nejvíce zasaženy ženy. Důvodem je, že ženy jednak tvoří většinu zemědělské pracovní síly a jednak nemají přístup ke stejným příležitostem výdělku jako muži.

Zemědělské postupy používané v tisíciletí, které právě začalo, si vyžadují lidské úsilí, které musí uspokojit nejnaléhavější požadavky: zajistit dodávky potravin pro světovou populaci (očekává se její navýšení na 9 miliard do roku 2050), sladit opatření podporující zvýšení objemu zemědělské výroby i zlepšení její kvality, se zaměřením na produkci potravin dle požadavků na rozvoj, zavedených výrobou biopaliv společně s ochranou ekosystémů, a tím, že mezi hospodářským růstem a zhoršováním životního prostředí nebude nadále přímá úměra.

Myslím, že je třeba novou strategii schválit a zvolit nový přístup zaměřený na model udržitelné zemědělské výroby, vyžadující náhrady pro pokrytí dodatečných výloh spjatých s těmito cíli (např. místní smlouvy o vydávání ekocertifikátů), jakož i na vytváření „zelených pracovních míst“ a začlenění žen na trh práce (ochrana venkova, zachování biologické rozmanitosti, skleníky pro zeleninu a květiny).

## 24. Zemědělství v přírodně znevýhodněných oblastech: nezávislé hodnocení (krátké přednesení)

**Předsedající.** – Dalším bodem je zpráva, kterou jménem Výboru pro zemědělství a rozvoj venkova vypracoval Herbert Dorfmann, o zemědělství v přírodně znevýhodněných oblastech: nezávislé hodnocení (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI) (A7-0056/2010).

**Herbert Dorfmann, zpravodaj.** – (DE) Pane předsedající, pane komisaři, dámy a pánové, v této zprávě se zabýváme sdělením Komise ohledně zemědělství v přírodně znevýhodněných oblastech.

Konkrétně se v něm jedná o vymezení znevýhodněných oblastí a především o nalezení nových způsobů, jak je vymezit. V současné době se tyto oblasti určují především nebo výlučně na základě vnitrostátních kritérií. Takových kritérií existuje více než 100 a v různých členských státech Unie jsou naprosto odlišná.

Není tím zajištěna jednotnost, což bylo při mnoha příležitostech předmětem kritiky Účetního dvora. Komise ve svém sdělení nyní navrhuje nový způsob vymezení těchto oblastí, který využívá osmi různých kritérií, pomocí nichž se má úplně změnit definování těchto oblastí.

Parlament neví, jaký budou mít tato kritéria dopad, neboť simulace v daných oblastech, o něž Komise požádala členské státy, nebyly v době, kdy jsme na této zprávě pracovali, k dispozici, ani jsme nemohli tyto simulace prozkoumat.

Rád bych shrnul, co nyní ve zprávě navrhujeme. Myslíme si, že jednotná metoda vymezení oblastí je v zásadě rozumná a možná také nutná k tomu, aby byla v Evropské unii zajištěna jednotnost. Také se domníváme, že vyrovnávací příspěvek – o němž by se dalo říci, že je nejdůležitějším výsledkem tohoto procesu vymezení oblastí, neboť byl v první řadě proveden tak, aby tyto oblasti mohly získat vyrovnávací platby – je velmi důležitým prvkem zemědělské politiky a především umožňuje zemědělskou činnost v oblastech, kde by to bylo jinak velmi obtížné, tedy ve znevýhodněných, především horských oblastech.

Nemůžeme však zhodnotit kvalitu těchto kritérií, tedy zda tato kritéria nyní fungují, či nikoliv, protože v současné době nemáme přístup k žádným modelovým situacím. Přesto existují velmi konkrétní pochybnosti, zda budou navrhovaná kritéria dostatečně přesná.

Je také třeba vyjasnit, zda by se ke kritériím, které Komise nyní navrhuje, mělo přistupovat tímto způsobem, tedy odděleně, každé kritérium zvlášť, či zda by se za určitých okolností nemělo uvažovat o více kritériích najednou. Znevýhodnění bývá často spojováno s několika faktory najednou a zdá se nám naprosto rozumné, abychom zvážili, zda není zcela nezbytné, abychom brali v potaz více kritérií najednou.

Také musíme zvážit, zda by se v tomto ohledu měla uplatňovat zásada subsidiarity, tedy zda bychom i v tomto případě měli pomoci nových kritérií navrhnout hrubý rámec a poté poskytnout členským státům a regionům příležitost, aby si jej doladily.

Také se domnívám, že je nezbytné zvážit, zda bychom měli mít přechodná období. Tímto vymezením budou některá místa vyloučena z vymezených oblastí a tato místa budou potřebovat dostatečně dlouhé přechodné období.

Celkově bych chtěl říci – a domnívám se, že tento názor je obsažen i ve zprávě – že stávající sdělení Komise potřebuje ještě více doladit a že předtím, než bude provedeno, musí být velmi důkladně zváženo, neboť bude mít dalekosáhlé následky pro zemědělce, kterých se to týká.

Na závěr bych rád upřímně poděkoval kolegům zde v Parlamentu a také zaměstnancům Komise, kteří v několika minulých měsících přispěli k vytvoření této zprávy.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Pane předsedající, velmi děkuji panu zpravodaji za vynikající zprávu. Podpora znevýhodněných oblastí je klíčovým prvkem společné zemědělské politiky a jejím cílem je udržet zemědělskou činnost obecně po celé Evropě. Přístup Komise týkající se vytvoření systému pro vymezení těchto oblastí, který by mohl být využíván v celé EU, je tedy vítaný. Klíčové však je, zda osm kritérií, která byla pro tento účel vytvořena, bude dostatečných. Nejsem přesvědčen, že to jsou opravdu ta správná kritéria, jichž má být užito. Nechápu – a myslím si, že to samé je možné říci i o zpravodaji a o Výboru pro zemědělství a rozvoj venkova – proč nám Komise nedala k dispozici výsledky simulací týkající se účinku těchto osmi kritérií. Důrazně se tedy obracím na Komisi: opravdu by se to nemělo stávat tak často, jak k tomu dochází.

Když chceme a potřebujeme něco zhodnotit, potřebujeme samozřejmě znát výsledky. Do určité míry to považuji za nedostatečnou důvěru vůči Parlamentu. Znamená to, že v případě tohoto konkrétního navrhovaného nařízení je zapotřebí ještě spousty práce. Doufám, že Komise podrobně prostuduje zprávu poslance Dorfmann, kterou jsme přepracovali do naší vlastní zprávy. Osobně doufám, že pan Dorfmann bude moci i nadále k této záležitosti politicky přispívat.

**Martin Häusling (Verts/ALE).** – (DE) Pane předsedající, i já bych chtěl poděkovat panu Dorfmannovi za jeho zprávu. To, co předložil, jasně ukazuje, že je třeba ještě řadu věcí ohledně této záležitosti objasnit. Stejně jako poslanci, kteří vystoupili přede mnou, se i já domnívám, že stávající rámec pro vymezení těchto oblastí není dotažený. V mnoha částech nejsou naplněny potřeby znevýhodněných regionů. Kladu si otázku, zda budeme schopni situaci zvládnout pouze s těmito přírodními kritérii.

Musíme se také více zaměřit na sociální situaci, která má ve znevýhodněných regionech zásadní roli. Jelikož jsou platby ve prospěch znevýhodněných regionů klíčové pro přežití mnoha společností, je třeba, aby se Komise znovu zamyslela nad doladěním stávajícího rámce, a poskytla tak mnoha regionům šanci na přežití.

Obávám se, že zavedení stávajícího systému by vedlo k rozsáhlým změnám, které nejsou vždy srozumitelné a vyvolaly by v zemědělství značný neklid a nejistotu. Měli bychom to ještě jednou prozkoumat.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Je velmi důležité, že na základě zprávy pana Dorfmann upřednostňuje rozpočet společné zemědělské politiky i nadále podporu zemědělství v přírodně znevýhodněných oblastech, neboť bez této podpory by v těchto oblastech došlo k závažným ekologickým škodám a sociálním problémům. Je potěšitelné, že Komise – a v tom si zaslouží pochvalu – ponechává vymezení způsobilých oblastí založené na osmi kritériích na členských státech. Zároveň bych rád upozornil na skutečnost, že dodnes existují mezi členskými státy rozdíly a diskriminace, nejen ohledně přímých plateb, které jsou na nové členské státy uvaleny, především na zemi, kde žije pan komisař, Lotyšsko, a také na další nové členské státy. V mé zemi je problém s dodáváním vody do oblasti písčiny dun (Homokhátság), neboť hladina podzemní vody zde během čtyř desetiletí klesla o 4 až 5 metrů a z této oblasti se stala polopoušť. Ke stejnému problému dochází také v jižní Evropě, a proto je značně důležité, abychom v budoucí společné zemědělské politice našli řešení k otázce hospodaření s vodou.

**Michel Dantin (PPE).** – (FR) Pane předsedající, chtěl bych poděkovat svému kolegovi, panu Dorfmannovi, za vynikající práci, kterou při přípravě této zprávy odvedl. Myslím si, že dokonale shrnuje současný stav této problematiky, pokud jde o návrhy Komise.

Rád bych se obrátil především na pana komisaře. Tato práce trvá nyní již několik měsíců. Vyvolává značný rozruch v několika průmyslových odvětvích našich členských států, v těch, kterým hrozí změna klasifikace, k níž dochází či může dojít v době, kdy – a to bude zítra večer předmětem otázky k ústnímu zodpovězení – zažívají mnohá výrobní odvětví značné problémy. Potřebujeme se tedy pohnout kupředu a potřebujeme tak učinit rychle. Myslím si, že nemůžeme čekat tři roky, než přijdeme s jasnou odpovědí pro zemědělce, kterých se toto vymezování oblastí dotkne.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Pane předsedající, je opravdu skvělé, že je v této zprávě kladen zvláštní důraz na znevýhodněné regiony. Opravdu ústřední myšlenkou, kterou zde pravděpodobně všichni podporují, je, aby byly předpoklady pro výnosnou zemědělskou produkci zajištěny po celé EU, a to nyní i v budoucnu.

Zdá se, že kritéria pro definování znevýhodněných oblastí způsobují zmatek. Musíme věnovat zvláštní pozornost zemědělství ve znevýhodněných oblastech, neboť předchozí reformy společné zemědělské politiky byly často prováděny z hlediska regionů, kde je situace pro zemědělství příznivá.

Aby mohlo ve znevýhodněných regionech docházet i nadále k rozvoji, je velmi důležité použít mechanismu proporcionální regulace. To, že EU zrušila některé předchozí regulační mechanismy v zemědělství, nevedlo k úspěchu. Například v případě odstranění mléčných kvót a zrušení systému půd vyňatých z produkce se jednalo o neúspěšná rozhodnutí, pokud jde o znevýhodněné regiony.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Pane předsedající, dotace na evropské zemědělství nelze zpochybňovat. Důvody pro poskytování dotací zahrnují různé podmínky pro zemědělskou produkci, např. podnebí, kvalitu půdy, problém s přístupem k vodě, situaci ohledně pozemků a sociální a historické podmínky. Většina z nich má významný vliv na výsledky produkce a hospodářský výkon a ovlivnily současné prvky, které tvoří společnou zemědělskou politiku.

Sdílim postoj a obavy autora zprávy ohledně nedostatečného účinku, který se od nového přístupu očekává. Je možné, že kritéria, jichž se až doposud užívalo, jsou tak nevhodná? Očekáváme výpočty a hlubší analýzu

účinků. Závažnou otázkou je, jak zachovat zemědělskou produkci ve znevýhodněných oblastech. Dle mého názoru je třeba, aby byla těmto oblastem i nadále poskytována podpora na přiměřené úrovni jako součást společné zemědělské politiky v budoucím finančním rámci.

**Andris Piebalgs**, člen Komise. – Pane předsedající, chtěl bych poděkovat panu Dorfmannovi za vynikající zprávu o sdělení Komise nazvaném „Cesta k cílenějšímu zaměření podpory určené zemědělcům v oblastech s přírodním znevýhodněním“.

Chtěl bych se vyjádřit k několika záležitostem. Celkovým cílem plateb za přírodní znevýhodnění je zajistit trvalé využívání půdy a prostřednictvím hospodaření se zemědělskou půdou zachovat krajinu a zároveň podporovat udržitelné zemědělské systémy. Platby poskytované zemědělcům v těchto oblastech kompenzují dodatečné náklady zemědělců a ušlý příjem, které vznikají z důvodu přírodního znevýhodnění.

Rada se rozhodla, že z cílů plateb za přírodní znevýhodnění odstraní socioekonomická kritéria. Odstranění socioekonomických kritérií by mělo být vnímáno v souvislosti s celou řadou opatření, která jsou členským státům dána k dispozici v nařízení o rozvoji venkova – diverzifikace činností nezemědělského charakteru, rozvoj mikropodniků a malých a středních podniků a turistických aktivit a poskytování základních služeb.

Platby za přírodní znevýhodnění tedy nejsou pákou, již má být použito, aby se vyřešil problém vyliďňování. Poskytování vyrovnávacích plateb zemědělcům v oblastech, kde není produkce zatěžována přírodním znevýhodněním a kde nevznikají dodatečné náklady či nedochází k ušlému zisku, by narušilo hospodářskou soutěž se zemědělci v jiných oblastech. Socioekonomické ukazatele se navíc v průběhu doby mění a bylo by tedy potřeba, aby byly v každé dotčené oblasti stále sledovány a přezkoumávány.

Návrh zohlednit odlehlost oblasti není praktický v souvislosti s dohodnutým rámcem, který stanovila Rada a jenž se vztahuje na přírodní znevýhodnění. Co se týče okrajovosti oblastí, existují další možné úrovně vymezení, například článek o specifickém znevýhodnění obsažený v nařízení.

Komise v různých etapách tohoto procesu vyzývala členské státy, aby předkládaly alternativní návrhy biofyzikálních kritérií a jejich prahových hodnot. Vědci budou tyto návrhy analyzovat z hlediska jejich platnosti a především transparentnosti a možné použitelnosti v rámci celého Společenství. Na přání Rady však tyto alternativní prahové hodnoty musí vést k závěru, že v dotčené oblasti existuje významné znevýhodnění.

Jakmile bude provedeno testování vymezení oblastí na základě biofyzikálních kritérií, budou výsledky tohoto postupu zohledněny v návrhu Komise na společnou zemědělskou politiku po roce 2013. Cílem jakéhokoli návrhu právního předpisu bude též vytvoření plynulého přechodu pro oblasti, které mohou ztratit status přírodně znevýhodněných oblastí

**Předsedající.** – Rozprava je ukončena.

Hlasování se bude konat za dva týdny, na dalším dílčím zasedání v Bruselu.

#### ***Písemná prohlášení (článek 149)***

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE)**, *písemně*. – Chtěla bych poděkovat panu zpravodaji za vynikající práci. Zachování rozmanitých a aktivních venkovních oblastí je důležité z několika důvodů, v neposlední řadě kvůli celosvětové rostoucí poptávce po potravinových produktech a cestovním ruchu, který je z hlediska životního prostředí udržitelný. Ukončení obdělávání půdy by navíc v mnoha oblastech znamenalo vážné zhoršení situace, a to jak z hlediska nezbytně důležitého příjmu venkovských oblastí, tak kvůli ztrátě krajiny, která se někde utvářela v průběhu několika století.

**Petru Constantin Luhan (PPE)**, *písemně*. Režim podpory oblastí s přírodním znevýhodněním účinně napomohl k tomu, že se v těchto oblastech zemědělská půda i nadále obdělává. Význam poskytování odpovídajících vyrovnávacích plateb pro znevýhodněné oblasti je nesporný.

Postup pro vymezení a klasifikaci těchto oblastí na základě řady kritérií provedly členské státy podle vlastního souboru ukazatelů. Je však mimořádně obtížné tyto soubory ukazatelů porovnat, neboť užívají odlišné metody klasifikace a zohledňování regionů. Vytvořením společného souboru klasifikačních kritérií by se v celé Evropě zvýšila transparentnost režimu, jeho spolehlivost a účinnost. V tomto ohledu podporuji potřebu přezkoumat režim podpory zemědělců v oblastech s přírodním znevýhodněním a navrhnout pro znevýhodněné oblasti globální strategii, čímž by se snížily rozdíly mezi jednotlivými členskými státy, které se týkají přidělování finanční podpory.



**James Nicholson (ECR), písemně.** – Měli bychom si připomenout, že 54 % obdělávané půdy v EU je v současné době klasifikováno jako znevýhodněné oblasti. Je zásadně důležité, aby systém znevýhodněných oblastí trval i nadále, pokud máme poskytovat vyrovnávací platby zemědělcům za poskytování veřejných statků, zamezení opouštění zemědělské půdy, pomoc při prosazování biologické rozmanitosti a pomoc s podporováním obyvatelstva žijícího ve venkovských oblastech. Trh za tyto zásluhy neposkytuje odměny ani vyrovnávací platby zemědělcům v oblastech, kde je zemědělská činnost znevýhodněna přírodními podmínkami. Musíme tedy zajistit, aby byla další reforma režimu podpory pro znevýhodněné oblasti adekvátním způsobem financovaná z celkového rozpočtu SZP a aby byl systém klasifikace spravedlivý a nediskriminující. Osm biofyzikálních kritérií, která Komise navrhla ve svém původním sdělení na posouzení klasifikace oblastí s významným přírodním znevýhodněním, vyznělo bezpochyby ve prospěch teplejších a sušších podnebných oblastí kontinentální Evropy. Byl jsem proto rád, že byly ve výboru přijaty pozměňovací návrhy zmiňující „vlhkostní rovnováhu v půdě“ a „dny polní kapacity“. To je první krok pro to, aby nebyly země severní Evropy, například Spojené království a Irsko, v rámci nového systému klasifikace diskriminovány.

## 25. Zjednodušení SZP (krátké přednesení)

**Předsedající.** – Dalším bodem je zpráva, kterou jménem Výboru pro zemědělství a rozvoj venkova vypracoval Richard Ashworth, o zjednodušení SZP (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

**Richard Ashworth, zpravodaj.** – Pane předsedající, pane komisaři, nacházíme se ve velmi rané fázi diskuzí, které vyústí v reformu společné zemědělské politiky po roce 2012. V této zprávě jsem navrhl některé zásady, které by měly být základem reformované společné zemědělské politiky. Je jasné, že zemědělství je třeba změnit. Musí se změnit, aby mohlo reagovat na výzvy současné doby, ale především období nadcházejícího.

Tyto výzvy se budou týkat například zajištění potravin, nestability na trhu, změny klimatu a potřeby náležitě splnit očekávání ohledně poskytování veřejných statků. Je tedy jasné, že se společná zemědělská politika musí změnit, aby mohla reagovat na tyto výzvy, ale je také jasné, že se musí změnit způsob, jakým společnou zemědělskou politiku uplatňujeme.

Když jsem stanovoval tyto zásady, které by měly být základem reformované společné zemědělské politiky, záměrně jsem nezacházel do podrobností, těmi se budeme zabývat v dalších zprávách. Rozpracoval jsem však dvě hlavní témata. Zprvu, společná zemědělská politika musí být jednodušší, spravedlivější a transparentnější a zadruhé, kultura společné zemědělské politiky se musí změnit, budoucí reformovaná společná zemědělská politika by měla být více motivovaná výsledky a méně zatížená nadbytečnou regulací.

Zdůraznil jsem čtyři způsoby, jak můžeme snížit byrokratické zatížení zemědělských podniků. Zprvu bychom měli zajistit, aby byly požadavky zemědělského odvětví úměrné odhadovanému riziku. Zadruhé, mohli bychom sladit normy pro kontroly a měli bychom odstranit zdvojování norem pro kontroly a postupů, které jsou po tomto odvětví požadovány. Zatřetí, v rámci tohoto odvětví by mohl či měl být poskytnut větší prostor pro autocertifikaci a začtvrté, musíme zajistit, aby byly pokuty uložené zemědělským podnikům úměrné rozsahu porušení předpisů namísto stávajícího systému nepřiměřených paušálních pokut, především v případech, kdy k porušení předpisů nedošlo vlastní vinou zemědělce.

Dle mého názoru by jedním z cílů společné zemědělské politiky mělo být poskytnutí pomoci a podpory zemědělskému odvětví, aby se přizpůsobilo těmto novým výzvám. Aby to bylo možné, je třeba změnit kulturu společné zemědělské politiky. Potřebuje získat flexibilnější přístup bez zbytečných zátěží. Je zapotřebí více konzultací se zainteresovanými subjekty tohoto odvětví, především proto, aby bylo možné lépe zhodnotit dopad navrhovaného nařízení. Je také potřeba, aby bylo jednodušší společnou zemědělskou politiku vyložit. Reformovaná společná zemědělská politika musí být schopna veřejně předvést, jak zemědělský sektor poskytuje veřejné statky. Musí nalézt způsoby, jak snížit náklady odvětví na uvedení v soulad s jeho požadavky, a musí také účinně, účelně a spravedlivě zemědělský sektor řídit.

V této zprávě je uvedena řada způsobů, jak je toho možné dosáhnout.

**Sari Essayah (PPE).** – (FI) Pane předsedající, břemeno řízení zemědělského sektoru, které se týká zemědělců, musí být s konečnou platností sníženo, a metody, jež pan zpravodaj zdůraznil, jsou velmi vítané. Někteří zemědělci říkají, že se cítí jako zločinci, když se snaží zápasit s různými administrativními dokumenty a nařízeními. Je zapotřebí, aby byla společná zemědělská politika jednodušší.

Je také třeba říci, že pokud bude na trzích docházet k stále více změnám a sníží se ochrana EU před dovozem, bude i v budoucnu zapotřebí administrativních a regulačních mechanismů upravujících trh. Například systémů inventarizace a možných činností podporujících vývoz bude zapotřebí i v budoucnu.

Je jasné, že nemůže existovat žádný jednoduchý způsob, jak tyto systémy udržet. Především v případě problematičtějších výrobků, například mléka, bychom měli vytvořit regulační systém podobný systému kvót, jinak nebude produkce ve znevýhodněných oblastech možná.

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – (HU) Gratuluji panu zpravodaji, neboť nejen jeho konkrétní návrhy, ale též celá filosofie je vynikající. Je vynikající proto, že se snaží do budoucna podpořit ty, kteří se aktivně věnují zemědělské činnosti, ty, kteří obdělávají půdu. Za vynikající považují také bod uvádějící, že v budoucí zemědělské politice bude důležité skoncovat s nesrovnalostmi, které se v odvětví vyskytují, i s dalšími nesrovnalostmi, a zde bych chtěl znovu zdůraznit diskriminaci vůči novým členským státům. Stejně tak je velmi důležité, nejen aby se zjednodušily předpisy Společenství, ale mnohé závisí též na provádění členskými státy. Rád bych uvedl typický příklad: před dvěma lety přijala Rada nařízení, jímž byl zaveden požadavek povinné elektronické identifikace všech jatečných ovcí a koz, kterým je méně než 12 měsíců. V případě chudších členských států, pokud stát nemůže poskytnout finanční podporu, byl tímto předpisem zemědělský sektor ochuzen, a dostal se tak do beznadějně situace. To je dalším názorným příkladem, jak mohou nadměrná regulace a nadměrná byrokracie v rámci společné zemědělské politiky často působit závažné škody, a je to jen dalším důvodem, proč je zpráva pana Ashwortha důležitá, stejně jako jsou důležité zprávy pana Dorfmana a pana Le Folla.

**Herbert Dorfmann (PPE).** – (DE) Pane předsedající, děkuji vám, pane Ashworthi, za tuto vynikající zprávu. Společná zemědělská politika je politikou úspěšnou, ale občas tento úspěch zahalujeme přílišnou byrokracií. Platí to stejně pro první pilíř zemědělské politiky jako pro pilíř druhý. Avšak především pro malé podniky je podíl byrokracie někdy zcela neúměrný výstupu, který představují získané peníze.

Během reformování naší zemědělské politiky musíme zvážit, zda zavést nařízení pro malé producenty a jak můžeme pro tyto podniky, kterým z různých rozpočtových kapitol vyčleňujeme pouze od několika set do několika tisíc eur v premiích, nalézt mnohem jednodušší metodu, aniž bychom spustili ze zřetele naše cíle a vytvářeli nejasnosti v udělování dotací. To musí být možné a my se musíme pokusit toho dosáhnout.

**Zoltán Balczó (NI).** – (HU) Ve zprávě Richarda Ashwortha o zjednodušení společné zemědělské politiky jsou vynikající návrhy. Její velká hodnota spočívá v tom, že tuto problematiku zkoumá z pohledu zemědělců. Samozřejmě, že je také důležité, aby byly peníze daňových poplatníků využívány co nejpatříčněji. Toto je však pouze prostředek, nikoli cíl. Cílem je splnit všechny úkoly odvětvové politiky. Rady pro zemědělství tyto dvě věci často zaměňují, což je na úkor dosažení cíle. Je zapotřebí radikální změny hlediska. Místo kultury, kterou bychom mohli označit jako vztah podřízenosti mezi spotřebiteli, zemědělci a úředníky, potřebujeme kulturu zaměřenou na spolupráci. Komise by měla též navrhnout nařízení, které by radám pro zemědělství stanovovalo povinnost poskytnout vyrovnávací platby a vyměřovalo by jim sankce, pokud dojde jejich vinou k poškození zájmu zemědělců. Musíme rovněž zajistit, aby ti, kteří mají nároky, měli též právo obrátit se na nezávislý soud s žádostí o nápravu. V Maďarsku to stále není možné.

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – (PL) Pane předsedající, zjednodušení společné zemědělské politiky je nádherný nápad a těžko si představíme, že by mohl být někdo proti. Zjednodušení znamená snížení počtu kontrol, omezení administrativních nákladů a ušetření času zemědělců. To je opravdu skvělé.

Rád bych však uvedl dva případy, které si vyžadují poněkud jiný přístup. Zaprvé existují specifické oblasti výroby, kde je obtížné zjednodušit nástroje pro poskytování podpory. Mám na mysli tabák, chmel a další speciální zemědělské produkty tohoto typu. Druhým případem je zachování produkce ve znevýhodněných oblastech, kde je nutné využít pro podporu produkce velmi specifických nástrojů, o nichž se zmínil jeden z kolegů přede mnou. Souhlasím s názorem autora zprávy, že společná zemědělská politika, politika do budoucna, by měla být jasná a transparentní, ale měla by být také účinná, a účinnost nejde vždy ruku v ruce s jednoduchostí.

**Peter Jahr (PPE).** – (DE) Pane předsedající, evropská zemědělská politika musí být jednodušší, transparentnější a musí být lépe srozumitelná. To je zpráva, kterou nám sdělil zpravodaj, pan Ashworth, a je to dobrá a správná zpráva.

Záměrem naší zprávy je podpořit Komisi, aby zvýšila své úsilí a viditelným způsobem zjednodušila společnou zemědělskou politiku (SZP). To by našim zemědělcům ušetřilo spoustu času a peněz a také by se tím zvýšila společenská přijatelnost SZP.

Naši zemědělci by se také mohli znovu soustředit na svou skutečnou práci, tedy na produkci potravin. Byl bych proto rád, kdyby se zjednodušení společné zemědělské politiky stalo zde v Parlamentu i v Komisi dlouhodobým úkolem.

**Andris Piebalgs, člen Komise.** – Pane předsedající, zjednodušení a lepší regulace jsou pro Komisi prioritami. Rád bych poděkoval zpravodaji, panu Ashworthovi, za vynikající zprávu zabývající se touto poměrně složitou a problematickou oblastí.

Komise plně souhlasí s tím, že zjednodušení a snížení administrativní zátěže by bylo pro zemědělce mimořádně užitečné. Zemědělci by to umožnilo věnovat více času svým hlavním zemědělským činnostem. Komise vítá předloženou zprávu, která se obecně zabývá hlavními oblastmi, jež působí evropským zemědělci starosti, a poskytuje Komisi nové nápady a postřehy ohledně zjednodušení společné zemědělské politiky.

Během uplynulých let učinila Komise ve zjednodušení společné zemědělské politiky značný pokrok. Rád bych to doložil alespoň jedním příkladem: Stoiberova skupina, která Komisi poskytuje poradenství ohledně administrativní zátěže, jasně poukázala na to, že se úroveň byrokracie pro zemědělce značně snížila, což je výsledkem činností pro zjednodušení ze strany Komise. Avšak proces zjednodušování stále probíhá a práce na něm bude pokračovat i v roce 2010.

Navíc probíhá proces úvah o budoucnosti společné zemědělské politiky. Již jsme zahájili veřejnou diskusi a to znamená, že budeme muset pracovat všichni dohromady, abychom našli způsob, jak účinně snížit administrativní zátěž a zároveň zachovat vysokou úroveň ochrany finančního zájmu Evropské unie a rovněž velmi účinné zemědělství. V tomto procesu bych chtěl varovat před jedním přáním, a zmíním se o jednom jeho příkladě. Někdy by nemělo docházet ke zjednodušování na úkor výzvy, které bychom mohli čelit. Vezměme si jako příklad sledovatelnost. V posledních letech byla situace klidná, nevyskytly se žádné významnější skandály ani nevypukly epidemie, avšak stále je sledovatelnost klíčová. Neměli bychom ji zrušit jen proto, že jsme nezažili žádnou krizi. Domnívám se tedy, že v celém procesu bychom měli být velmi opatrní, když provádíme zjednodušování, neměli bychom zapomínat na ponaučení z minulosti a na důvody, kvůli nimž jsme jednotlivá pravidla zaváděli. Komise bude tedy dále pracovat na tomto procesu a budeme dávat velký pozor, abychom nezapomínali na ponaučení, která jsme získali.

**Předsedající.** – Rozprava je ukončena.

Hlasování se bude konat za dva týdny, na dalším dílčím zasedání v Bruselu.

#### ***Písemná prohlášení (článek 149)***

**Jarosław Kalinowski (PPE), písemně.** – (PL) Nový systém musí být založen na objektivních a spravedlivých kritériích. Snižování rozdílů mezi platbami v různých členských státech je pro dosažení tohoto cíle zásadní. Ceny za přepravu zboží, zemědělské stroje a hnojiva a pracovní náklady mají v mnoha zemích podobné stropní hodnoty. Aby byly podmínky hospodářské soutěže na společném trhu stejné, musí být úroveň základních přímých plateb v rámci Unie stejná či srovnatelná. Je načase, aby zásady, které platí v jiných hospodářských oblastech, vstoupily v platnost i v zemědělství. Měli bychom také připomenout, že nové členské státy potřebují významné prostředky na podporu modernizace a rekonstrukce zemědělství a na to, aby dohnaly země „staré patnáctky“.

## **26. Pořad jednání příštího zasedání: viz zápis.**

## **27. Ukončení zasedání**

(Zasedání bylo ukončeno ve 23:00.)