

ONSDAGEN DEN 22 APRIL 2009

ORDFÖRANDESKAP: ROURE

Vice talman

1. Öppnande av sammanträdet

(Sammanträdet öppnades kl. 9.00.)

2. Inkomna dokument: se protokollet

3. Debatter om fall av kränkningar av de mänskliga rättigheterna samt av demokratiska och rättsstatliga principer (tillkännagivande av ingivna resolutionsförslag): se protokollet

4. Kreditvärderingsinstitut - Rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar - Upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (omarbetning) (debatt)

Talmannen. Nästa punkt är en gemensam debatt om

- ett betänkande (A6-0191/2009) av Jean-Paul Gauzès för utskottet för ekonomi och valutafrågor, om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om kreditvärderingsinstitut (KOM(2008)0704 – C6-0397/2008 – 2008/0217(COD)),

- ett betänkande (A6-0247/2009) av Renate Weber för utskottet för rättsliga frågor, om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 77/91/EEG, 78/855/EEG och 82/891/EEG och av direktiv 2005/56/EG beträffande rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar (KOM(2008)0576 – C6-0330/2008 – 2008/0182(COD)), och

- ett betänkande (A6-0413/2008) av Peter Skinner för utskottet för ekonomi och valutafrågor, om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (omarbetning) (KOM(2008)0119 – C6-0231/2007 – 2007/0143(COD)).

Jean-Paul Gauzès, föredragande. – (FR) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Betänkandet om kreditvärderingsinstitut som jag har anförtratts har varit särskilt intressant att utarbeta, och framför allt gläder det mig att vi har kunnat nå enighet med rådet och kommissionen så att detta betänkande kan antas vid första behandlingen.

Analysen av de olika orsakerna till finanskrisen har visat att det finns ett trängande behov av lagstiftning för kreditvärderingsinstitut. Förslaget till förordning som lagts fram av kommissionen har granskats noggrant av parlamentet för att se till att gemenskapslagstiftningen är både föredömlig, effektiv och pragmatisk.

De slutsatser som nyligen drogs vid G20-mötet har ytterligare stärkt detta beslut. Den kompromiss som nåddes av kommissionen, rådets ordförandeskap och parlamentet ansluter sig till de riktlinjer som parlamentet eftersträfvade när det gäller de centrala punkterna i denna förordning: omfattningen, kreditbetyg från tredjeländer och förebyggandet av intressekonflikter.

Det gläder mig framför allt att man med denna text har lyckats lägga grunden till den europeiska övervakningen i den anda som återfinns i resultaten i betänkandet från de Larosières grupp. Parlamentet har verkligen hållit sig till tanken att Europeiska värdepapperstillsynskommittén (CESR) bör vara det enda organet att för registrera institut. Vi vet att det inte kunde göras så mycket mer med tanke på den gällande lagstiftningen, men genom att agera på detta sätt har vi lagt grunden till den framtida europeiska övervakningen.

Under de kommande månaderna kommer kommissionen att föreslå ett lagstiftningsinitiativ som gör det möjligt att genomföra riktlinjerna i de Larosièrebetänkandet så att en effektiv och samordnad europeisk övervakning kan inrättas.

Som en tillfällig åtgärd, och i väntan på kommissionens lagstiftningsinitiativ, kommer förordningen att under samordning av CESR ses över av ett kollegium bestående av företrädare för medlemsstaternas behöriga myndigheter. Beslutets bindande rättsverkan ska sedan garanteras av den behöriga myndigheten i det land där institutet är registrerat.

Jag skulle vilja påpeka i hur hög grad parlamentet uppskattade det tjeckiska ordförandeskapets konstruktiva och samarbetsvilliga inställning under förhandlingarnas andra skede. Det har inneburit att vi, genom förnuftiga diskussioner, har kunnat utveckla ett antal regler som bör möjliggöra den nödvändiga öppenheten och avhjälpa de problem och brister som har uppstått på grund av avsaknaden av lagstiftning om kreditvärderingsinstitut.

Resultatet är därför högst tillfredställande, och därför kommer ett övergripande ändringsförslag att läggas fram i morgon inför parlamentet, i vilket den text återges som kommissionen, parlamentet och det tjeckiska ordförandeskapet – det vill säga medlemsstaterna – har enats om.

Jag anser att Europaparlamentet, kommissionen, och ordförandeskapet därmed har bevisat att EU:s institutioner är mycket rådiga när de ställs inför en kris av aldrig tidigare skådad omfattning. Jag hoppas att vi kommer att kunna anta de övriga bestämmelserna i detta finanspaket i samma anda, i synnerhet omarbetningen av direktivet om kapitalkrav för banker, som också kallas Basel II.

I dessa tider när Europas medborgare ifrågasätter EU:s effektivitet anser jag att det är avgörande att vi kan visa att EU är i stånd att klara av krisen.

Renate Weber, föredragande. – (RO) I dessa tider måste vi göra allt vi kan för att hålla liv i kommersiella företag inom EU och särskilt finna sådana stimulansåtgärder som gör att framgångsrika företag kan erbjuda så många arbetstillfällen som möjligt. Ett sådant initiativ är ännu viktigare nu när vi genomgår denna krisperiod. Jag välkomnar kommissionens förslag till direktiv om förenkling av rapporteringskraven vid fusioner och delningar, eftersom dess syfte är att minska de europeiska företagens administrativa kostnader med 25 procent före 2012 för att öka deras konkurrenskraft.

I det betänkande som vi har utarbetat, och som vi kommer att rösta om i morgon, återspeglas kommissionens tanke. Till grund för betänkandet ligger i synnerhet följande faktorer. För det första måste rapporteringsskyldigheterna för fusioner och delningar reduceras så att medlemsstater och företag med större flexibilitet kan fatta beslut om vilka betänkanden som de verkligen behöver i varje enskilt fall. Samtidigt måste bestämmelser som för närvarande resulterar i dubbelrapportering, och därmed orsakar onödiga kostnader, avlägsnas. För det tredje måste regler om offentliggörande och information anpassas till dagens verklighet med användning av Internet så att vi till fullo utnyttjar dessa nya kommunikationsmedel, samtidigt som vi också sänder ett budskap om att skydda miljön. Vi får inte glömma bort att de åtgärder som föreskrivs i de direktiv om information till aktieägare som finns i dag tänktes ut för 30 år sedan och aldrig har anpassats till dagens tekniska möjligheter. Jag skulle uppriktigt vilja tacka skuggföredragandena för det nära samarbete som vi har haft med dem och för deras stöd genom hela denna process med att utarbeta betänkandet. Jag skulle också vilja tacka företrädarna för rådet och kommissionen för att de varit tillgängliga och disponibla under de senaste månaderna.

Den 7 april enades Coreper om hela det kompromisspaket som förhandlades fram med parlamentet i syfte att anta ett direktiv om fusioner och delningar vid första behandlingen. Vi skulle vilja att så sker, och det är av just denna anledning som många ändringsförslag har lagts fram inför morgondagens plenarsammanträde, genom ett antagande av den kompromiss som vi nådde under det informella trepartsmötet. Frågor som var ett stort bekymmer för vissa medlemsstater, såsom offentliggörande i lokala tidningar eller bestämmelsen om utskrifter och användningen av Internet, löstes, och företrädarna för de politiska grupperna har samtyckt till dessa ändringsförslag. När det gäller att offentliggöra uppgifter i lokala tidningar kommer detta bruk fortfarande att vara möjligt i de medlemsstater som anser att det är nödvändigt. När det gäller utskrifter är regeln att de inte längre kommer att behövas, under förutsättning att aktörerna ges möjlighet att ladda ned och skriva ut handlingarna, men medlemsstater kan ordna så att kommersiella företag tillhandahåller dessa handlingar på sina kontor om någon vill läsa dem.

En annan viktigt kompromiss gäller datumet för direktivets genomförande, vilket kommer att bli den 30 juni 2011 enligt kommissionens förslag. Medlemsstaterna kommer också att få tillfälle att besluta om vilka konsekvenserna ska bli i händelse av tillfälligt avbrott av tillgången till Internet till följd av tekniska problem. Ett betydande ändringsförslag gäller förenklingen av fusioner och delningar, nu när det inte längre kommer att krävas en bolagsstämma för att godkänna dem. Enbart grundat på tillämpningen av dessa

förenklade förfaranden räknar man med besparingar på omkring 1 54 miljoner euro per år, något som gör det värt för oss att anta detta direktiv vid första behandlingen.

Peter Skinner, föredragande. – (EN) Fru talman! Ni överrumplade mig lite eftersom jag inte hade tagit del av det helt förändrade tidsschemat för i dag, men jag är mycket tacksam över möjligheten att tala till kammaren om en mycket viktig fråga för finanssektorn, närmare bestämt försäkrings- och återförsäkringsbranschen. Det handlar om vad vi har gjort med Solvens II-betänkandet och hur vi slutligen har överlämnat detta till parlamentet för att kunna åstadkomma vad jag tror kommer att bli en mycket konkret grund för tillsynen inom hela EU.

Det är naturligtvis något som vi kommer att återkomma till. Tidigare hade vi Solvens I och jag är tacksam gentemot Harald Ettl för att vi tidigare diskuterat detta ganska ingående i parlamentet och lyckats komma fram till vissa grunder. Men nu måste vi modernisera och försäkringsbranschen tillhör de ganska många finansiella sektorer som måste förändras. I och med finanskrisen och allt som har följt med denna är det tydligt att försäkringsbranschen inte kan lämnas åt sig själv.

Det finns flera åtgärder som härrör från Solvens II som jag anser har bidragit till att göra detta till ett av de ledande betänkandena, vilket dessutom kommer att vara ledande på världsnivå. Bland dessa åtgärder finns frågan om riskhantering. Jag anser inte att det räcker att tillsynsorganen nu bara kryssar i rutor för att avgöra huruvida den industri som de ska kontrollera och skydda för konsumenternas räkning gör rätt. Det är mycket viktigt att försäkrings- och återförsäkringsbolags dagliga verksamhet verkligen observeras, styrs och övervakas av tillsynsorganen under en viss period.

Det är genom denna process och enbart denna process som vi kommer att kunna inrätta tillräcklig och lämplig tillsyn. Det handlar om företagens rapportering. Företagen kommer visserligen att meddela tillsynsorganen vad de gör, men tillsynsorganen måste också vara delaktiga, i alla 27 medlemsstaterna. Det ska inte vara som nu att varje enskild medlemsstat har sina egna regler och överväger vad de ska tillämpa i fråga om denna tillsyn. De kommer i stället att tillämpa en standardformel för tillsyn över hela EU, vilket kommer att leda till den bättre plattform för konsumentskydd som vi förväntar oss.

Företagen kommer också att lyckas uppnå skalfördelar i och med denna tillsyn eftersom de nu bara kommer att rapportera på ett sätt till varje tillsynsorgan. När det gäller vad de producerar, vad de har att säga, vad de gör och hur de rapporterar, kommer det inte bara att meddelas till ett tillsynsorgan utan det kan vara till flera olika tillsynsorgan, särskilt för koncerner. Eftersom försäkringsbolag arbetar gränsöverskridande är det viktigt att tillsynsorganen samarbetar för att se till att en man tillämpar en lämplig rapporteringsnivå och en lämplig nivå när det gäller de siffror och den information som levereras, för att se till att marknaderna har bästa möjliga skydd.

Under diskussionen med rådet noterade parlamentet några intressanta och kanske ibland också avsiktliga knep för att på ett eller annat sätt flytta nationella industrier, så jag kan inte påstå att det har varit lätt att förhandla med rådet i detta ärende. Det har varit mycket svårt. Parlamentet har påverkat rådet i stor utsträckning. Parlamentet fick rådet att gå längre än vad jag tror att rådet hade bestämt sig för och egentligen ville gå under de senaste två ordförandeskapen, så jag är mycket stolt och glad över att ha arbetat med min grupp för att kunna påverka rådet.

Tyvärr kommer vi inte att ha den typ av grupptillskott som vi från början tänkte att vi borde ha, men eftersom vi kan införa en översynsklausul i detta direktiv kommer vi att kunna återkomma till grupptillskottet. Tre år efter införandet av det här direktivet hoppas jag – och jag förväntar mig att kommissionsledamoten också säger att han räknar med detta – kunna föra tillbaka grupptillskottet på ett eller annat sätt, särskilt för att matcha den ekonomiska sidan av denna strategi.

Vi vill ha en förordning som är riskbaserad och principbaserad, men som samtidigt passar branschens kapacitet och som främjar tillsynsmyndigheternas bästa avsikter i och utanför EU. Avslutningsvis måste vi också uppmana tillsynsmyndigheter på andra platser i världen att bara erkänna mellanstatliga system. Jag hoppas att kommissionsledamoten instämmer i detta.

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Fru talman! Dagens debatt äger rum vid en tidpunkt när vi står inför den största utmaningen för Europas ekonomi i modern tid. Brådskande åtgärder krävs: kraftfulla, målinriktade och omfattande åtgärder för att återupprätta förtroende, tillväxt och arbetstillfällen och reparera det finansiella systemet, för att åter skapa stabilitet för framtiden, främja handel och investeringar och bättre skydda våra medborgare – kort sagt för att åstadkomma ett effektivt och stabilt finansiellt system.

Utifrån kommissionens meddelande från början av mars fastställdes vid vårens möte i Europeiska rådet en stark EU-handlingsplan för framtiden – en strategi för att åtgärda luckorna i tillsynen av finanssektorn, återupprätta incitament och reformera tillsynen så att den är anpassad till EU:s inre finansmarknad. Om några veckor kommer kommissionen att lägga fram sina synpunkter på hur man ska inrätta en modern tillsynsram i EU. Dessa kommer att diskuteras av stats- och regeringscheferna i juni. Kommissionen är redo att lägga fram konkreta åtgärder i höst.

Globala problem kräver naturligtvis globala lösningar. EU:s initiativ för att enas om ett samordnat globalt svar på finanskrisen har varit mycket framgångsrikt. Vid mötet i London gjorde G20-ledarna omfattande åtaganden för på ett samordnat sätt ta itu med det finansiella systemets svagheter, för att gemensamt skapa en ny finansiell arkitektur samtidigt som man försvarar en öppen, global ekonomi.

Situationen inom EU:s finanssektor är allvarlig. Men mycket har redan gjorts och jag är glad över att kommissionen, Europaparlamentet och rådet har reagerat snabbt och har haft ett nära samarbete för att reagera på krisen. Vi är på väg att framgångsrikt slutföra antagandet av tre nyckelåtgärder: för det första, förordningen om kreditvärderingsinstitut, för det andra, omarbetningen av Solvens II och för det tredje, översynen av det tredje och det sjätte bolagsrättsdirektivet om inhemska fusioner och delningar.

Den överenskommelse som nåddes om en förordning för kreditvärderingsinstitut kommer att hjälpa oss hantera ett av de problem som har bidragit till denna kris. Därmed kommer man att ha vissa utsikter att kunna återupprätta marknadens förtroende. I det förslag som antogs av kommissionen i november förra året anges några tydliga mål för att förbättra kreditvärderingsinstitutens integritet, öppenhet, ansvar och goda förvaltning. Huvudtemat för det ursprungliga förslaget har behållits i denna förordning, som särskilt kommer att säkra kreditvärderingsinstitutens analytiska oberoende, integriteten i kreditvärderingsprocessen och en tillräcklig hantering av de intressekonflikter som tidigare förekom i kreditvärderingsprocessen. Ett omfattande tillsynssystem kommer också att inrättas. Europeiska tillsynsmyndigheter kommer att övervaka kreditvärderingsinstitutens uppförande och vidta åtgärder där det behövs för att säkerställa efterlevnaden.

När det gäller tillsynen har jag uttryckt behovet av att stärka tillsynssamarbetet. Därför håller jag absolut med om behovet av framsteg inom detta centrala område. För att säkra konsekvens och samstämmighet inom all relevant tillsyn av finanssektorn, avser kommissionen att på grundval av rekommendationerna i de Larosiererapporten undersöka behovet av att stärka de bestämmelser som gäller uppbyggnaden av tillsynssystemet.

I frågan om hanteringen av kreditvärderingar som utfärdats i tredjeländer har resultatet från G20-mötet förändrat den globala situationen. Alla G20-medlemmar har kommit överens om att reglera kreditvärderingsinstitut genom införande av obligatoriska registrerings- och tillsynssystem. Därför håller jag med om den lösning som rådet och parlamentet kommit överens om i fråga om hanteringen av värderingar som utfärdats i tredjeländer.

Jag noterar med tillfredsställelse att de ambitiösa mål som angetts i kommissionens förslag har bibehållits. Kommissionen är mycket nöjd över resultatet av medbeslutandeförfarandet.

Låt mig nu gå vidare till Solvens II. Jag skulle vilja tacka föredraganden, Peter Skinner, och parlamentet för deras arbete och villighet att kompromissa för att nå en överenskommelse vid första behandlingen i denna viktiga fråga. Detta resultat kommer att välkomnas i stor utsträckning av EU:s försäkringsindustri, av tillsynsmyndigheter och av andra intressenter.

Men jag måste också medge att jag är besviken över vissa aspekter i kompromissen. Borttagandet av gruppstillkottsordningen, som jag anser vara en av de mest innovativa aspekterna i kommissionens förslag, innebär att vi inte kommer att kunna modernisera tillsynsrutinerna för försäkrings- och återförsäkringsbolag som verkar på gränsöverskridande basis i den utsträckning vi hade velat.

Jag är också fortsatt bekymrad över att vissa av ändringsförslagen som gäller hanteringen av aktierisk skulle kunna leda till införandet av ett oförsiktigt system för investeringar i riskbaserat kapital. Detta gäller särskilt för de ändringsförslag som inför ett system som baseras på varaktighet som ett alternativ för medlemsstaterna. Kommissionen kommer att noga bevaka detta för att se till att de genomförandeåtgärder som tas fram i detta avseende är kloka och sunda.

Men kommissionen kommer ändå att stödja överenskommelsen mellan parlamentet och rådet om denna får stöd vid er omröstning. Det nuvarande solvenssystemet är över 30 år gammalt. Genom Solvens II införs ett ekonomiskt riskbaserat system som kommer att ge en större integration av EU:s försäkringsmarknad, förbättra skyddet för försäkringstagare och öka konkurrenskraften för EU:s försäkringsbolag.

Såsom bekräftades nyligen av kommittén för europeiska myndigheter med tillsyn över försäkringar och tjänstepensioner (CEIOPS) i dess rapport om vilka lärdomar som dragits av finanskrisen, behöver vi Solvens II mer än någonsin som ett första svar på den nuvarande finanskrisen. Vi behöver en tillsyn som fordrar att företag hanterar sina risker på korrekt sätt, som ökar öppenheten och som ser till att tillsynsmyndigheterna samarbetar och samordnar sin verksamhet mer effektivt. Solvens II kommer att medföra ett system för försäkringsindustrin som kan tjäna som modell för liknande reformer internationellt.

Införandet av en översynsklausul där man särskilt nämner gruppstillskottsordningen kommer att göra det möjligt för kommissionen att återkomma till denna fråga. Jag förväntar mig att framsteg inom ett antal olika områden, utifrån rekommendationerna i de Larosièrerapporten, ska ha skapat mer gynnsamma villkor för reformer i fråga om gränsöverskridande samarbete mellan hemlandets och värdlandets tillsynsorgan.

Jag går nu över till Renate Webers betänkande. Tack vare föredraganden Renate Webers effektiva arbete har det varit möjligt att hitta en kompromiss om förenklade rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar av aktiebolag, som i stor utsträckning kommer att bibehålla besparingspotentialen i kommissionens ursprungliga förslag, vilken uppgår till 172 miljoner euro per år.

Mätningar och undersökningar i samband med minskningen av administrativa bördor visar att bolagsrätten är ett av de mest betungande områdena i EU:s regelverk. Av flera skäl drabbar de administrativa bördorna små och medelstora företag hårdare än stora företag. I en expertrapport från 2007 uppskattas att små företag spenderar tio gånger så mycket som stora företag för att uppfylla de informationsskyldigheter som lagstiftningen föreskriver. Jag upprepar, tio gånger. Samtidigt är småföretag ryggraden i vår europeiska ekonomi, och de genomgår just nu mycket svåra ekonomiska tider.

I den nuvarande svåra och utmanande ekonomiska situationen har vi inte råd med sådana hinder. I stället måste vi anstränga oss mer för att lätta bördan för våra företag. Europaparlamentet välkomnade i sin resolution av den 12 december 2007 kommissionens avsikt att uppnå målet med en 25-procentig minskning av företags administrativa bördor på EU-nivå och nationell nivå senast 2012 och underströk att det skulle undersöka lagstiftningsförslagen mot denna bakgrund. I dag, bara sju månader efter att förslaget lades fram av kommissionen, är jag mycket nöjd över denna kompromiss, även om kommissionen hade gått ännu längre i sitt ursprungliga förslag. Jag ser fram emot parlamentets stöd för denna kompromiss, som snabbt kommer att leda till betydande fördelar för företagen, särskilt små och medelstora företag. Och vi bör inte stoppa där. Förenkling och minskning av administrativa bördor kommer att fortsätta att ha en viktig plats på kommissionens dagordning.

Gay Mitchell, föredragande för yttrandet från utskottet för ekonomi och valutafrågor. – (EN) Fru talman! Jag vill inte rikta mig mot någon särskild person. Jag anser att Solvens II, tillsyn och kreditvärderingsinstitut alla är mycket relevanta och mycket viktiga, men förutom att släcka lågorna måste vi också bygga en brandstation. Vi har alltför ofta tenderat att säga: Vi ska bygga en brandstation någon gång i framtiden.

Om president Nicolas Sarkozy fortfarande vore ordförande för Europeiska rådet skulle vi säkert inte fortsätta att gå fram i snigelfart, som vi gör nu. Det tjeckiska ordförandeskapet är en stor besvikelse och Tjeckiens president är en särskilt stor besvikelse.

Om det tjeckiska ordförandeskapet eller dess efterträdare inte kan göra jobbet så visar det att vi verkligen behöver Lissabonfördraget. Vi behöver verkligen någon på mer permanent basis som kan leda EU.

Folk söker efter hopp, de söker efter information om återhämtningen. Finns det någon här i parlamentet som verkligen tror att vi skulle gå fram i den här snigelfarten om Jacques Delors var ordförande för kommissionen? Det är dags för handling och ledarskap, men denna handling och detta ledarskap kommer inte. Det är en fråga som vi behöver ta upp under förmiddagen.

Europeiska investeringsbanken skulle kunna göra mycket mer. EU och dess institutioner, tillsammans med länder såsom Kina, skulle kunna göra mycket mer. Det är inte 1937. Då hade vi inte de institutioner eller den förmåga att hantera saker som vi har nu. Nu har vi dessa institutioner, inom EU och utanför EU – ett litet antal institutioner som kan samarbeta. Vad vi saknar är ledarskap. Ta tillbaka Nicolas Sarkozy som ordförande, eller någon som Sarkozy, och låt oss se till att kommissionen får en ordentlig ledning så att folk kan känna hopp. Låt oss börja tala om återhämtningen. Jag kan inte se att detta kommer från Europeiska rådet men det är på tiden att det gjorde det.

Sharon Bowles, föredragande för yttrandet från utskottet för rättsliga frågor. – (EN) Fru talman! Jag välkomnar överenskommelsen om Solvens II. Liksom de övriga beklagar jag att gruppstillskottet har skjutits upp till en

kommande översyn och att rådet eventuellt inte kan samarbeta med oss för att hitta vägar att få det att fungera, med beaktande av några välgrundade farhågor. Både i utskottet för rättsliga frågor och i utskottet för ekonomi och valutafrågor undersökte jag hur kapitalrörelserna ser ut när koncerner utsätts för påfrestningar, såsom när de är nära insolvens, och det är absolut inte så enkelt som det har framställts i kommissionens förslag eller av försäkringsbranschens företrädare.

Emellertid finns det instrument tillgängliga för att uppnå målet och vi rekommenderade åtgärder på nivå 2. Nu skjuts dock möjligheterna till en säker och ekonomisk användning av kapital på framtiden. Jag hoppas att medlemsstaterna kommer att klara utmaningen när det gäller att söka efter bättre lösningar vid avveckling.

Nu till något av innehållet i paketet. I ändringarna av artikel 27 specificerades att tillsynsmyndigheterna måste ha relevant expertkompetens och kapacitet. Jag utarbetade det ursprungliga ändringsförslaget delvis mot bakgrund av betänkandet om bolaget Equitable Life, men i samband med finanskrisen har det en mer omfattande verkan och jag har lyckats få med liknande ordalydelser i förslagen om kapitalkrav och kreditvärdering.

Det måste klart framgå att det inte är det enklaste alternativet att välja denna riskbaserade strategi. Att korrekt förstå modeller och underliggande antaganden bör vara en mer krävande form av tillsyn än att kryssa i rutor. Man ska inte kunna klara stresstester bara genom att bekvämt kryssa i några rutor, och korrelationsfaktorer måste aktivt granskas.

Grupptillsynen blir nu en process som präglas av deltagande, inte en ensidig process för grupptillsynsmyndigheten, även om det måste finnas någon som har det slutliga ansvaret. Rollen för CEIOPS utvidgas och det är värt att betona att det var diskussionen kring Solvens II som beredde vägen för det likartade tänkandet om utökade roller för nivå-3-kommittéerna. Inte mindre viktigt förtydligar man också att det inte ska förekomma några konflikter mellan ett nationellt tillsynsorgans uppgift och dess roll inom CEIOPS.

Dessa ändringsförslag var ganska framtidsinriktade när de lades fram för en tid sedan, men de har visat sig vara värdefulla allteftersom finanskrisen har utvecklats. Såsom föredraganden har sagt har parlamentets grupp gjort väl ifrån sig. När det gäller Solvens II har även det tjeckiska ordförandeskapet gjort ett bra arbete.

Karsten Friedrich Hoppenstedt, för PPE-DE-gruppen. – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Föredraganden har redan pekat på både de negativa och de positiva sidorna av det resultat som uppnåddes med Solvens II. Jag anser att vi kan säga att det innebär stora framsteg mot att göra den europeiska försäkringsbranschen brukbar i framtiden, även i kristider. Jag anser också, såsom redan sagts, att vi har klargjort vilket område som bör kritiseras, nämligen grupptillsynen. Det finns naturligtvis mer arbete att göra på det kombinerade området grupptillsyn och grupptillskott. I en tid av kris, när kapitalflödena inte är normala är det dock naturligt att ligga lite efter på detta område och även att visa hänsyn till de länder som genomgår svårigheter.

Vi har också diskuterat en annan mycket viktig fråga, eftersom det finns 500 miljoner konsument i Europeiska unionen, vilka också är försäkrade personer, med "aktierisk". Näringslivet, ekonomin och medlemsstaterna har alla intagit tydliga ståndpunkter i denna fråga. Vi har tvingats godta en kompromiss, vilket kan komma att visa sig i analysen vid något skede i ett system med översynsklausul. Det viktiga är att vi kan säga att EU har sänt ut en signal i detta hänseende om att EU är aktivt, att unionen är i stånd att agera. Jag tror att även Förenta staterna, Kina och övriga länder som arbetar med dessa välbetänkta frågor och förbereder bättre system inför framtiden under dessa särskilda omständigheter, har märkt denna signal. Det är en av de viktiga insikterna.

Jag skulle också vilja upprepa följande mycket tydligt när det gäller det förflutna Fyra ordförandeskap har deltagit, inräknat det nu sittande. Förhandlingarna har varierat kraftigt, naturligtvis även under inflytande av påtryckningar från respektive medlemsstat, men vi har nått ett resultat. Det är en insikt.

Den andra är att vi har samarbetat med den europeiska försäkringsbranschen, och att konsekvensbedömningar på de enskilda områdena var mycket viktiga i detta avseende. Varför? Därför att det var viktigt att involvera försäkringsbranschen i att finna denna lösning med hänsyn till det mycket komplicerade systemet och ämnet. Om vi beaktar att 1 400 företag deltog i den senaste konsekvensbedömningen – både stora och små, eftersom målet inte är balans på marknaden, utan att engagera alla aktörer till fördel för konsumenterna – så har detta varit en stor framgång. Tillsammans med förhandlingsgruppen från Solvens II har vi inte låtit oss skrämmas av någon särskild påtryckningskälla, utan i stället har vi hållit rak kurs för att tillgodose konsumenternas och försäkringsbranschens intressen och framför allt naturligtvis våra parlamentariska plikter.

Gianni Pittella, för PSE-gruppen. – (IT) Fru talman, mina damer och herrar! Jag tror att det står klart för alla att en utvecklingscykel är över, en cykel som under de senaste åren har visat på obalansen och motsägelserna i en viss syn på globaliseringen: en ultraliberal globalisering som i alltför många fall har gynnats av institutionernas svaghet och som har sett politiken som ett hinder, ett obehag som man ska göra sig av med.

Nu blir det just politikens uppgift att återställa medborgarnas förtroende mot bakgrund av den allvarliga ekonomiska kris som vi upplever. För att göra detta måste politiken ta ledningen och visa på framtida möjligheter och de hinder som måste övervinnas. Vi måste råda bot på motsägelsen mellan världsmarknadens snabba tillväxt och institutionernas svaghet som är i stånd att uppväga och kontrollera finansekonomin överdrivna makt.

Förordningen om kreditvärderingsinstitutet är ett viktigt framsteg i detta avseende. Jag har arbetat med detta ärende som skuggföredragande för socialdemokratiska gruppen i Europaparlamentet, i mycket gott samarbete med JeanPaul Gauzès, betänkandets författare, som jag verkligen vill gratulera.

De viktigaste punkterna i förordningen är resultatet av parlamentets åtagande under de svåra förhandlingarna med rådet. Jag tänker på kraftfulla insatser som kravet på att instituten måste registreras på europeiskt område, prognoser och civilrättsligt ansvar, det dubbla säkerhetssystemet för godkännande av meddelanden från tredjeländer och framför allt möjligheten att denna förordning kan träda i kraft snabbt och inte om två år, som de nationella regeringarna ursprungligen krävde.

Förordningen har emellertid också ett starkt symboliskt värde. Vi reglerar i själva verket en sektor som liksom andra – jag tänker till exempel på spekulationsfonder – under tidigare år har gynnats av total avsaknad av lagstiftning. Resultatet av denna typ av självreglering kan alla se, det är förfärligt. Nu är det dags att ta mod till sig och bygga upp en ny struktur för finansmarknaderna. Herr kommissionsledamot! Vi måste vara medvetna om att inom denna sektor, mer än andra, räcker det inte att nationella regeringar agerar på egen hand!

Av denna anledning tycker jag det är väldigt synd att man missade en möjlighet, trots det utmärkta resultat som uppnått. På grund av motstånd från medlemsstaterna – vilket rådet har ett viktigt ansvar för – fanns inte viljan att fastställa villkor i texten för ett enda, europeiskt övervakningsorgan för kreditvärderingssektorn. Det gjordes en officiell begäran till parlamentet, men avsaknad av politiska ambitioner och realism har hittills hindrat den från att få stöd. På denna punkt fortsätter parlamentet att uppvisa sin förmåga att förutspå framtiden, och jag hoppas att de nationella regeringarna kommer att göra det samma.

Wolf Klinz, för ALDE-gruppen. – (DE) Fru talman! Kreditvärderingsinstitutens misslyckanden som föregick krisen har gjort en reglering av dessa institut oundviklig. Målen med den aktuella förordningen om registrering av kreditvärderingsinstitut är återigen öppenhet, garanterad hög kvalitet, ökad konkurrens, besegrandet av intressekonflikter och, till följd av detta, bättre skydd för investerare. Det var ingen lätt uppgift att uppnå enighet. Kommissionens, parlamentets och rådets ståndpunkter skilde sig ursprungligen mycket åt, men på det stora hela har nu dessa mål i huvudsak uppnått. En sak som är bra är att det bara kommer att finnas en ratingkategori. Kategorierna 1 och 2 som fanns i tillsynssyfte och i andra syften kommer att tillhöra det förflutna. Intressekonflikter har övervunnits: det kommer inte att finnas några rådgivningstjänster kopplade till kreditvärderingsverksamheten. Kreditvärderingsinstitut från länder utanför EU kommer att få möjlighet att närma sig den europeiska marknaden och bedriva verksamhet här med hjälp av ett system för certifiering grundat på likvärdighet – något som är viktigt för små institut – eller med hjälp av godkännandesystemet – som kan användas av stora institut.

Europeiska värdepapperstillsynskommittén (CESR) kommer att spela en avgörande roll när det gäller registrering och övervakning av kreditvärderingsinstitut. Trots allt detta noterade jag också ett antal brister i den aktuella akten och förordningen. Jag fruktar att möjligheterna att komma in på den europeiska marknaden i praktiken kommer att försvåras av alla regler och krav. Dessa krav är kanske alltför restriktiva, och de skulle i slutändan kunna stänga den europeiska marknaden, och detta skulle alltså kunna leda till protektionism bakvägen – vilket skulle vara dåligt. Jag hoppas att mina farhågor kommer att visa sig ogrundade.

Våra regler för intern styrning har funnits mycket länge – alltför länge... De är nästan överdrivna. Det finns inte jämförbara regler i någon annan EU-lagstiftning. Det skulle ha varit bättre om vi hade fastställt tydliga principer och lämnat ansvaret för genomförande och utveckling av dessa principer till företagen själva.

Enligt min mening har vi inte gjort några framsteg när det gäller att få ett slut på oligopolen. Vi får stå ut med många år av mycket lite konkurrens.

Cristiana Muscardini, för UEN-gruppen. – (IT) Fru talman, mina damer och herrar! Den ekonomiska krisen är långt ifrån över, även om medlemskap i euroområdet har gett EU en viss stabilitet. Internationella valutafonden fastställer kostnaderna för finanskrisen till 4 000 miljarder US-dollar, av vilka två tredjedelar kan tillskrivas bankerna.

Det finns många mål som måste nås: återställa förtroendet, stödja tillväxten och skydda sysselsättningen. Detta kan enbart uppnås genom en ekonomisk politik som är i stånd att korrigera finanssystemet, men EU har inte en ekonomisk politik ännu! Trots förslagen från G20-mötet i London att ge kreditsystemet ett nytt uppsving saknas det fortfarande tydliga regler för att styra finansmarknaden, dess aktörer, de produkter som erbjuds och derivat, något som vi har påpekat i årtal.

Marknaden borde vara föremål för lagstiftning och övervakning, framför allt finanssektorn, som utan kontroll har banat väg för en ökad skuldsättning utan motstycke. Vad ska man göra med den enorma skuld som har byggts upp på grund av att krediter beviljats utan garantier? Ska den skrivas av? Ska den omfattas av en upprepningsmekanism som bankerna genomför? Ska framtida transaktioner när det gäller OTC-derivat förbjudas, och banker ombedas att sätta stopp för sina derivatkontrakt en gång för alla?

Vi behöver definitiva svar, nya kreditlinor för små och medelstora företag och sparare för att förhindra okontrollerade omflyttningar och för att anpassa reglerna för den öppna samordningsmetoden till den faktiska situationen. Om vi inte talar om världens handelsregler kommer vi inte att lösa någonting. Det vill säga, på grund av denna systemkris måste vi reformera systemet, återge politiken dess styrande roll som så ofta saknas, åter inrikta oss på realekonomin och överge den virtuella finansvetenskapens sorglösa opiat!

Alain Lipietz, för Verts/ALE-gruppen. – (FR) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Först av allt skulle jag vilja säga att jag till fullo instämmer i det som Gay Mitchell sa i sitt anförande. Vi följer inte tidtabellen. Vi håller inte takten. Trots detta skulle jag vilja påpeka för honom att det är viktigt att inte begå samma misstag när det gäller det franska ordförandeskapet som fransmännen ibland gör när det gäller Gordon Brown. Att tala om åtgärder garanterar inte att de kommer att träda i kraft.

När det gäller krisen i sig, står det klart för oss att den inte började på finansmarknaden. Den har sin grund inom det sociala området och miljöområdet. Men den följer finanscykeln, det vill säga att när cykeln är positiv tar vi risker, men när den är negativ, säger vi till oss själva att det kanske vore klokt att reglera saker en aning.

Vi befinner oss i ett skede där reglering – och kraftfull reglering – krävs. Det krävs reglering på den inre marknaden, det vill säga att vi behöver alltmer centraliserad lagstiftning på EU-nivå. Det är detta som vägleder oss i omröstningen. Vi stöder Gauzèsbetänkandet och dess framsteg till fullo. Vi har i årtal uppmanat till en mer centraliserad lagstiftning och tillsyn på EU-nivå i, och det första steg som har tagits med CESR är enligt vår mening helt riktigt.

Men trots Peter Skinners ansträngningar – och på denna punkt vill vi framföra exakt samma kritik som Gay Mitchell – beklagar vi att regeringarna inte har förstått. Vi instämmer inte i den föreslagna kompromissen där systemet med grupp-tillsyn förkastas. Jag anser att en sådan metod kommer att leda till ytterligare katastrofer.

Vi kommer därför att rösta mot Skinnerbetänkandet – inte mot Peter Skinners arbete, men mot den kompromiss som regeringarna inför.

Sahra Wagenknecht, för GUE/NGL-gruppen. – (DE) Fru talman, mina damer och herrar! Liksom allmän säkerhet, rättvisa och miljöskydd, är stabilitet på finansmarknaderna en offentlig tillgång, och som sådan bör den stå under offentlig granskning. När allt kommer omkring har vi redan sett det ske: alla som lämnar regleringen av finansmarknaden i händerna på storbanker, försäkringsbolag, hedgefonder och kreditvärderingsinstitut i den privata sektorn riskerar att få se gigantiska penningbelopp spekuleras bort i jakten på maximal avkastning, och slutligen får allmänheten betala för förlusterna.

Krisen har alltför tydligt visat att den frivilliga självregleringen har misslyckats, ändå har inte kommissionen vacklat i sitt åtagande. I stället för att förbjuda riskfyllda finansprodukter och införa tydliga regler för finanssektorn, fortsätter den att tillåta privata aktörer att på egen hand besluta vilka risker de ska ta och hur dessa ska bedömas. Vi anser att detta är oansvarigt.

Det står nu klart att kreditvärderingsinstituten, i vinstintresse, systematiskt har underskattat riskerna med strukturerade finansprodukter och alltså verkligen satt igång handeln med lån utan säkerhet. Det lämpliga tillvägagångssättet skulle därför vara att helt sätta stopp för att riskhantering läggs ut på entreprenad till privata, vinstinriktade aktörer och skapa ett europeiskt offentligt kreditvärderingsinstitut som ska avge

oberoende yttranden om kvaliteten på olika värdepapper. Kommissionen har ännu inte ens beaktat denna lösning.

I Gauzèsbetänkandet uppmanar man med rätta till att värderingen av ett lands statsskuld bör betraktas som en offentlig tillgång och därför bör genomföras av offentliga aktörer. Men varför ska denna princip begränsas till statsskulder?

Även i fallet med det planerade Solvens II-direktivet stöder kommissionen och föredraganden det misslyckade konceptet med självreglering. Försäkringsgrupper ska till exempel ha möjlighet att ta sin tillflykt till interna modeller av riskbedömning när de beräknar kapital- och solvenskrav. Tiden kommer att utvisa huruvida medlemsstaternas tillsynsmyndigheter har tillräcklig kapacitet för att kunna förstå dessa modeller. Personligen tvivlar jag på det.

Dessutom är både minimikapitalkravet och solvenskapitalkravet alltför lågt ställda och de måste ökas avsevärt. Eftersom detta skulle kunna orsaka problem för vissa banker och försäkringsbolag förespråkar vi att denna kapitalökning ska utformas som statliga värdepapper som påverkar bolagets policy på motsvarande sätt. Sådan partiell nationalisering skulle vara ett djärvt första steg mot att omorientera finanssektorn för allmänhetens bästa.

På längre sikt skulle i vilket fall som helst hela finanssektorn flyttas över till den offentliga sektorn, eftersom bara en nationalisering kan säkerställa att denna sektor uppfyller sin allmänna plikt i stället för att spela bort sig själv i jakt på ständigt högre avkastning på de globala finansmarknaderna. Det är hög tid att man drar slutsatser från den katastrof som har orsakats.

Godfrey Bloom, för IND/DEM-gruppen. – (EN) Fru talman! Jag har tillbringat 40 år inom finanssektorn så jag tror att jag kanske vet lite grann vad jag talar om här.

Låt mig bara säga något om UK Financial Services Authority (FSA), som kommer att visa oss hur misstag begås. Brittiska FSA har en regelbok på en halv miljon ord. Ingen förstår den – minst av allt FSA. FSA tolkar sin egen regelbok i hemlighet. De behåller de böter som de utdömer för att förbättra sina egna löner och pensioner. Det finns ingen instans för överklagande. Jag har skrivit till kommissionsledamot Charlie McCreevy i denna fråga, som visar på svagheter i artiklarna 6 och 7 i hans lag om mänskliga rättigheter. Det finns alltså ingen instans för överklagande. Det finns ingen regressmöjlighet alls om de gör fel. Allmänheten har getts intrycket att om en bestämmelse har en FSA-stämpel på sig kan den inte vara felaktig. Det finns inget begrepp som *caveat emptor* (köparen ska vara på sin vakt).

Nu verkar det som om detta organ kommer att bli inordnat i någon form av EU-kontrollfunktion, som utan tvivel består av okunniga byråkrater, skandinaviska hemmafruar, bulgarisk maffia och rumänska tillverkare av klädnypor. Jag tror säkert att ni kommer att komma jättebra överens.

Bruno Gollnisch (NI). – (FR) Fru talman! Jean-Paul Gauzès betänkande om kreditvärderingsinstitut, Renate Webers betänkande om rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar och Peter Skinners betänkande om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet, innehåller bestämmelser som utan tvivel är användbara, men de kan inte beskrivas som åtgärder för att bekämpa finanskrisen. Den kris som vi upplever är helt klart av en annan omfattning, och den kan inte lösas med hjälp av enbart dessa tekniska och sporadiska åtgärder.

Vilka åtgärder krävs för att lösa den fruktansvärda kris som vi upplever? För det första måste vi bryta med de teser som ni har baserat ert arbete på fram till nu, nämligen de som tror på det goda i den internationella fördelningen av arbete, fri rörlighet för personer, varor och kapital.

Vi måste bryta med den fria rörligheten för varor, som har ställt europeiska arbetstagare mot arbetstagare i länder som är fristäder för kapitalismens mest cyniska former, som det kommunistiska Kina, där arbetstagare inte har rätt att strejka, inte har föreningsfrihet, skäligen pensioner eller socialt skydd och där de tjänar löjligt låga löner. Men Kina är inte den enda stat som befinner sig i denna situation.

Vi måste bryta med den fria rörligheten för personer, som har fått oss, som har fått er, till att godta och till och med rekommendera en massinvandring som det enda sättet att ersätta framtida generationer, en massinvandring vars katastrofala konsekvenser vi tydligt kan se i dag.

Slutligen måste vi bryta med den fria rörligheten för kapital, den faktor som utlöste denna kris eftersom det var denna företeelse som möjliggjorde krisen på den amerikanska marknaden för bolån – en kris som till

fullo berodde på omständigheterna och som borde ha begränsats till den amerikanska marknaden – och som spreds för att gradvis fördärva alla våra ekonomier och ruina våra sparare, arbetstagare och arbetsgivare.

Detta leder till att små och medelstora företag måste befrias från det ok som skatteinblandning och byråkrati utgör. Det behövs enkla regler, så att penningvärden faktiskt motsvarar det som verkligen existerar i form av industriella tillgångar eller tjänstetillgångar. Även en investeringspolitik måste införas, men den måste vara livskraftig. Detta är bara några få grundläggande åtgärder som vi skulle vilja att medlemsstaternas regeringar äntligen vidtog med tanke på att den nationella politiken har visat sin överlägsna förmåga att agera.

John Purvis (PPE-DE). - (EN) Fru talman! Jag är glad över att Solvens II till sist har blivit föremål för beslut. Peter Skinner och hans skuggföredragande har gett prov på exemplarisk ihärdighet och mycket stort tålamod i detta arbete. Liksom de andra beklagar jag att gruppstillskottet inte har tagits med, men uppriktigt sagt är jag inte förvånad, under dessa febrila omständigheter. Vi måste arbeta hårt för att uppnå ett system för koncerner som kommer att fungera för och på en europeisk inre marknad för försäkringar och som också är effektivt för tredjeländer. Vi kan inte ha några fler misslyckanden i likhet med vad som hände med försäkringsbolaget AIG.

Jag skulle också vilja gratulera föredraganden Jean-Paul Gauzès och rådet till att ha nått en förnuftig slutsats i fråga om förordningen om kreditvärderingsinstitut. Det är tydligt att dessa institut har begått allvarliga misstag och någon form av ökad tillsyn var oundviklig. Men vem har inte gjort misstag, inte minst tillsynsorganen själva, och kan vi vara säkra på att de inte kommer att göra misstag i framtiden?

Jag var bekymrad över att det rabiata fientliga utpekandet av syndabockar bland kreditvärderingsinstituten skulle leda till en överdrivet påträngande och kontraproduktiv tillsyn med en överväldigande eurocentrisk, protektionistisk och exterritoriell dimension. Jag konstaterar med glädje att kompromissen har mildrat dessa tendenser i viss utsträckning, men inte i den utsträckning som jag hade önskat.

Kreditvärderingar är en åsikt – de är användbara åsikter, de är expertyttranden, men de är bara åsikter, så det är upp till investerarna att ta fullt ansvar för sina investeringsbeslut. Utan tvivel har man nu lärt sig dessa läxor, mer än väl och inte utan kostnad.

Jag är glad över att omfattningen är begränsad till kreditvärderingar som används i tillsynssyfte. Jag är glad över att se att vi har rört oss bort från likvärdighet och godkännande, när det gäller kreditvärderingar från tredjeländer, till likvärdighet eller godkännande. Men skulle kommissionsledamoten kunna bekräfta att detta innebär att investerare fortfarande kan investera fritt i aktier och obligationer i tredjeländer som inte är värderade i Europa eller som inte har likvärdig status?

Vi måste vara uppmärksamma på oavsiktliga konsekvenser. Utan någon konsekvensbedömning på förhand är det nästan säkert att sådana konsekvenser kommer att infinna sig och därför är kravet på översyn i artikel 34 av avgörande betydelse.

Pervenche Berès (PSE). - (FR) Fru talman! När det gäller Solvens II, är detta en reform som inleddes långt före krisen, och som den senare har kastat nytt ljus på. Som lagstiftare har vi tvekat: var det nödvändigt att sluta detta avtal vid första behandlingen?

När allt kommer omkring kommer förhandlarnas beslutsamhet att ha gjort det möjligt för oss att nå en kompromiss, som enligt min mening har minst två förtjänster: för det första tvingar den försäkringsbranschen att bedöma sina risktaganden bättre, en process som hittills har innefattat relativt gamla mekanismer som utan tvivel var olämpliga för dagens försäkringssektor, och för det andra betonar den behovet av övervakningsmekanismer som ska anpassas till försäkringsbolagen av i dag, både vad gäller mångfalden av konsumentprodukter och erbjudanden och deras transnationella organisation.

Som lagstiftare ville vi gärna beakta hur verkligheten ser ut för denna marknads, det vill säga en marknad där det till exempel i vissa länder finns livförsäkringsmekanismer som utgör en betydande del av sektorn, och där, mot bakgrund av krisen, vi tvingades ta hänsyn till procykliska effekter vid tillämpning på försäkringssektorn.

Vi behövde också se till att antagandet av denna lagstiftning inte upplöste försäkringsmarknadens uppbyggnad, och att den särskilt gjorde det möjligt för ömsesidiga bolag att rymmas inom denna lagstiftning. Det står emellertid tämligen klart att detta bara är ett steg på vägen, och jag skulle vilja nämna sex punkter som gäller denna sektor som vi omedelbart ska fortsätta att arbeta med framöver.

Den första är naturligtvis att acceptera slutsatserna i de Larosièrebetraktandena och behovet att se till att det finns jämlikhet och harmoniserade villkor mellan de olika tillsynsorganen, och i detta syfte stärka den europeiska myndighet som ansvarar för att övervaka försäkringsbolagen.

Den andra punkten – som många av mina kolleger har nämnt – är att genomföra den ökända mekanismen för gruppstillskott, men på denna punkt delar jag inte Alain Lipietz åsikt. Vi skulle naturligtvis ha föredragit att ha haft gruppstillskott, men vad är oklart med att det i dag är svårt för länder där 80 eller 100 procent av försäkringssektorn ligger i händerna på utländska företag, utan någon solid rättslig grund, att godta denna mekanism? Vi måste göra framsteg på detta område.

Det tredje steget inför framtiden är harmonisering mellan vad vi gör här och vad som händer med pensionsfonder. Hur kan vi tycka att vi måste förbättra solvensen när det gäller försäkring, men inte fråga oss själva detsamma när det gäller pensionsfonder? Detta är ett ofantligt problem.

Den fjärde uppgiften inför framtiden gäller införande, skapande, fastställande av en mekanism för insättningsgaranti, som vi i dag har inom bankväsendet, och som fortfarande saknas inom försäkringssektorn.

Den femte punkten gäller marknadsföringen av försäkringsprodukter och garantin för hur försäkringsförmedlare som erbjuder produkter till dem som ska försäkras gör det möjligt att tillgodose deras intressen och krav på skydd.

Den sista punkten gäller slutligen att införliva det som vi ska genomföra för banksektorn i denna sektor, nämligen retentionsmekanismer när det gäller utgivning av värdepapper.

På denna grundval hoppas jag att vi i framtiden kommer att dra lärdom av denna kris för att garantera EU-medborgarna en försäkringssektor som för dem utgör en verklig garanti för ...

(Talmannen avbröt talaren.)

Marielle De Sarnez (ALDE). – (FR) Fru talman! Det är inte de föredragandes fel, men jag anser att kommissionens förslag kom ganska sent och inte är tillräckligt om man ser till det som har inträffat. För att undvika ytterligare kriser måste vi uppenbarligen vara mycket mer ambitiösa och proaktiva.

Vi måste för det första vara mer ambitiösa och proaktiva på lagstiftningsområdet. Vi måste harmonisera vår lagstiftning, och den kraftfullaste signalen skulle utan tvivel vara att inrätta ett eget europeiskt tillsynsorgan. Detta är det ultimata sättet att visa vår ståndpunkt.

När det gäller kreditvärderingsinstitut måste vi inrätta europeiska institut med garanterat oberoende. Vi måste sätta stopp för den skandalösa verksamheten med institut som värderar företag som betalar till dem.

När det gäller hedgefonder måste vi reglera dem och tänka ut en skatteform som straffar alla kortsiktiga finansiella transaktioner.

Till sist måste vi, när det gäller skatteparadis, vidta några mycket enkla åtgärder. Vi måste förbjuda alla banker som har transaktioner med skatteparadis eller som vägrar att samverka till att bedriva verksamhet inom EU.

Detta är allt för tillfället. Men jag anser att vi måste gå ännu längre och jag skulle här vilja föreslå två tillvägagångssätt. Den första är att vi måste överväga att utvidga euroområdet och integrera nya medlemmar. Denna politiska yttring skulle förmodligen vara lika kraftfull som Tysklands återförening var på sin tid, och det skulle visa den solidaritet som existerar inom EU och öka vår unions inflytande.

Den andra vägen är att vi måste utvecklas mot ekonomisk, budgetär och monetär integrering och mot skatteharmonisering, som är det enda sättet för att bekämpa skattedumpning inom EU.

Allt detta är nödvändigt, men det som våra medborgare mest av allt förväntar sig – och jag hoppas att Europeiska kommissionen lyssnar – är att vi vidtar åtgärder som bemöter denna kris. Våra medborgare väntar till exempel fortfarande på en äkta europeisk återhämtningsplan och ett omfattande lån. De väntar att på att EU ska erbjuda ordentligt stöd till våra små och medelstora företag, på allvar planera investeringar inför framtiden och framför allt stödja alla de inom EU som påverkas av krisen. Jag tänker på arbetslösa, deltidsanställda och hushåll som för närvarande befinner sig i stora svårigheter.

Detta är, enligt min mening, det som brådskar mest och det som EU:s ledare kommer att bedömas efter i framtiden.

Ewa Tomaszewska (UEN). – (PL) Fru talman! Införandet av Solvens II och ändringarna av systemet för att genomföra och övervaka försäkringsverksamhet, som man utarbetat under de senaste åren, är av stor vikt, särskilt i en finansiell kris. Jag har varit engagerad i pensionssystemen under några år, och jag är medveten om vikten av finansiell övervakning av pensionsfonder när det gäller arbetstagarnas rörlighet och behovet av gränsoverskridande övervakning.

När vi uppmanar folket att vara rörligt måste vi se till att de som byter anställningsland och pensionssystem kan vara förvissade om att deras socialförsäkringsavgifter dras av korrekt och tillgodoförs rätt konton, och att säkerheten för deras framtida pension kommer att öka som ett resultat av gemenskapslösningar rörande investeringsprinciper och övervakning av pensionsfonder.

Jag vill gratulera Europeiska tillsynskommittén för försäkringar och tjänstepensioner och dess rådgivande panel, i vars arbete jag hade äran att delta fram till september 2007, och jag vill gratulera föredraganden Peter Skinner.

Mary Lou McDonald (GUE/NGL). – (EN) Fru talman! I Internationella valutafondens rapport om den globala finansiella stabiliteten ("Global Financial Stability Report") uppskattar man att finanskrisen kommer att kosta 4 miljarder US-dollar. Summan kan bli ännu högre. Som vi alla vet har krisen orsakats av ett slags kasinokapitalism, en kapitalism kompisar emellan, och en sektor för finansiella tjänster som inte har varit föremål för någon reglering – eller "lättreglering", som det ibland kallas.

De konsekvenser som detta har haft för arbetstagare och familjer över hela Europa har varit rent av katastrofala. Jag har under debatten och i de betänkanden som har utarbetats slagits av att vi hanterar denna skandal på ett mycket finkänsligt sätt. Jag slås av det faktum att liberala och kristdemokratiska grupper är bekymrade över att det ska bli alltför mycket föreskrifter eller att protektionism skulle kunna införas i smyg.

I själva verket har EU:s reaktion på finanskrisen varit trög och minimalistisk. Faktum är att vi behöver protektionism och de som måste skyddas är arbetstagarna och realekonomin. Vi har ännu inte haft någon debatt om jobbfrågan – även om det är det viktigaste för medborgarna – och denna institution är fortfarande fäst vid ett system som har misslyckats. Låt oss medge detta och vara radikala och modiga.

ORDFÖRANDESKAP: KRATSA-TSAGAROPOULOU

Vice talman

Nils Lundgren (IND/DEM). – Fru talman! En global finanskris skakar världsekonomin, och förslagen haglar nu om hur upprepning ska förhindras. Mera av reglering, mera tillsyn är inne. Utgångspunkten måste ju emellertid ändå vara: Vad är det som har gått snett? Låt mig på 50 sekunder sammanfatta orsakerna.

Vi har fått en ägarlös kapitalism. Finansföretagen styrs av tjänstemän. Dessa kan utforma system som ger dem själva gigantiska bonusar och pensioner när vinsterna stiger. Vinsterna kan höjas på kort sikt genom att ledningen höjer risknivån i företagen genom lägre egenkapital. När riskerna faller ut har ledningspersonalen fått sina pengar, förlusterna tas av andra.

De som skulle ändra en sådan politik har inga incitament. Insättare i banker vet att det finns insättningsgarantier. Alla vet att de flesta banker är för stora för att låtas gå i konkurs. De räddas av skattebetalarna. Värderingsinstituten vet att de inte får några uppdrag om de ifrågasätter soliditeten i kundföretagen. Den politik som förs av centralbanker och finansdepartement går ut på att bubblor inte får punkteras. Därmed växer de sig orimligt stora.

Diskuterar vi lösningar på dessa problem? Svaret är nej!

Othmar Karas (PPE-DE). – (DE) Fru talman, mina damer och herrar! Den ekonomiska och finansiella krisen, som är den värsta sedan andra världskriget, påverkar hela världen. Osäkerheten, otåligheten, hjälplösheten och förtroendeförlusten är påtaglig, liksom luckorna i lagstiftningen om finansmarknader. Vi drivs framåt av behovet att anta gemensamma europeiska åtgärder och ta ledningen på global nivå. Förverkligandet av behovet att skapa "mer EU" gör saker möjliga som för bara några månader sedan förkastades och stoppades av medlemmar i kommissionen och rådet när parlamentet uppmanade till dem.

Vår modell för den sociala marknadsekonomin – så mycket marknad som möjligt, så mycket lagstiftning som möjligt – ger inte bara ramarna för europeisk lagstiftning utan även för all global lagstiftning. Europeiska unionens åtgärder har varit framgångsrika, men vi är absolut inte klara och vi är långt ifrån att uppnå våra

mål. Ett steg har uppnåtts, och flera problem måste angripas eller avslutas utan dröjsmål. Det är bara beslutet och modet att vidta djärva lagstiftningsåtgärder på EU-nivå som bygger upp förtroende.

I dag – alltför sent – beslutar vi också om lagstiftningsåtgärder för kreditvärderingsinstitut. Vi behöver registrering, vi behöver granskning, vi måste ta itu med oförenligheter. Vi antar direktivet om Solvens II – något som vi skulle ha behövt göra även om finanskrisen inte hade inträffat. Bankdirektivet är planerat att antas i maj. Vi måste få bort de procykliska effekterna av befintliga regelverk en gång för alla. Inte bara hedgefonderna, utan även investeringar i privata aktiefonder, måste regleras. Alla företagsledares löner som innehåller en bonuskomponent borde också ha en förlustkomponent.

Inom EU diskuteras ansvarsfrågor i mindre omfattning än i USA, och systemet för europeisk övervakning är ännu inte färdigt. Vi borde organisera det i enlighet med Europeiska centralbankssystemet och fatta så många beslut som möjligt innan sommaren. Jag uppmanar er att göra detta.

Robert Goebbels (PSE). – (FR) Fru talman, mina damer och herrar! Parlamentet ska snart anta regler om internationella finanser. De kommer inte att räcka, eftersom det uppenbarligen inte finns någon politisk vilja inom vare sig EU eller USA att få bort överdrifterna med ren spekulering, som exempelvis blankning, det vill säga försäljning av varor som man inte äger.

Den internationella finanskrisen började inte på öarna. Den började i USA, och den spred sig från Londons finanscentrum, the City, till andra stora finanscentrum. Alla dessa centrum antog man var ordentligt reglerade. Trots detta fann man missdådare vid G20-mötet: skatteparadisen, verkliga eller ej.

Så långt tillbaka som år 2000 rekommenderade jag i mitt betänkande till parlamentet i en reform av den internationella strukturen, att man skulle avlägsna alla svarta hål inom den internationell finans, med början i hedgefonder och andra rena spekulationsfonder.

G20-gruppen har för avsikt att enbart reglera spekulationsfonder som medför systemrisk. Systemrisken blir uppenbar efteråt, när krisen har brutit ut. I själva verket har de ledande makterna inom G20 skyddat sina egna offshore-centrum Kanalöarna, Jungfruöarna, Hongkong och Macao, för att inte nämna onshore-centrum, som Delaware.

Som Jacques Attali sa, i framtiden kommer London och New York att ha monopol på spekulering. Budskapet är tydligt: internationell finans kommer bara att regleras så att det blir till fördel för de stora länderna. Alla är jämlika, men några är mer jämlika än andra.

Andrea Losco (ALDE). – (IT) Fru talman, mina damer och herrar! Det är riktigt att kritisera och påpeka förseningar, men det är också riktigt och passande att säga att vi i dag tar ett steg framåt, och att EU-institutionerna inför särskilda lagstiftningsåtgärder mot denna fruktansvärda kris, som har skakat världens ekonomier, inom nyckelsektorer som kreditvärderingsinstitut och försäkringsbranschen.

Jag anser, åtminstone utifrån den utveckling som jag har följt på nära håll, att direktivet om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet är av största vikt. Det enighet som uppnåtts med rådet har i grunden gett dessa sektorer nya, mer effektiva regler, i vilka man tar hänsyn till dynamiken på realmarknaden, utanför fastställda formler.

Principerna för ekonomisk utvärdering och kapitalkrav, som motsvarar de risker som företagen faktiskt tar, liksom stimulansåtgärder för riskhantering, harmonisering, rapportövervakning, offentlig information och öppenhet är alla grundläggande aspekter för att göra försäkringssektorn mer konkurrenskraftig och stärka skyddet för försäkringstagarna.

Den slutliga kompromissen gjorde det möjligt att finna rimliga lösningar på problemen med de möjliga procykliska effekterna av de nya reglerna om investeringshantering. Vi skulle naturligtvis ha kunnat göra mer, men jag anser att vi har nått en punkt utifrån vilken vi nu kan gå vidare.

Adamos Adamou (GUE/NGL). – (EL) Fru talman, den pågående ekonomiska krisen har åter riktat uppmärksamheten mot vår bestämda ståndpunkt att det behövs lagstiftning om fusioner mellan företag och etablering av multinationella och andra företag snarare än avreglering, det behövs ändringar i antitrustlagstiftningen och det behövs ingripande för att förhindra monopol och karteller som bland annat manipulerar marknaden, sätter priser, friställer arbetstagarna och enbart drivs av vinstmotiv.

Medborgarna kan se resultatet av tillväxt utan någon social hänsyn, som i stället skapande av permanenta arbetstillfällen syftar till att ytterligare koncentrera välfärden och makten till några få aktörer. Avregleringen

av finansmarknaderna, som är den vanliga politiken för högern och andra, har orsakat ett djupt ekonomiskt sår som direkt påverkar folket.

Med tanke på att de politiska förespråkarna för avreglering och motståndarna till statlig reglering skröt om den ekonomiska situationen fram tills för ett år sedan, vill jag påminna er om att det var just denna politik som ledde till fattigdom och ojämlikhet, negativ tillväxt inom ekonomin och svartabörsaffärer från livsmedelsföretags sida, som vart och ett gjorde vinster i storleksordningen 40 miljarder under 2008.

Men medborgarna kommer att sända ett budskap till dem som skapade denna kris och de efterföljande ojämlikheterna.

Johannes Blokland (IND/DEM). – (NL) Nu när EU:s och USA:s centralbanker har förutspått de första tecknen på ekonomisk återhämtning, är det viktigt att inte vackla när det gäller genomförandet av riktlinjer som ska förhindra att detta scenario upprepas.

Kreditvärderingsinstitutens roll i finanskrisen är stor, liksom investerarnas, som blint litade på råden från dessa institut utan att rådfråga en tredje part. Det finns olika skäl till varför kreditbetygen inte anpassades korrekt till en föränderlig marknad – skäl som inte alla kan förhindras genom att nya regler införs. Att införa ett etableringskrav inom Europeiska unionen för bedrivandet av kreditvärderingsverksamhet är en bra början, men med tanke på marknadens globala karaktär är det inte mer än just en början.

Europeiska kommissionen måste snabbt harmonisera riktlinjerna med tredjeländer. Av denna anledning skulle det vara bättre att anta en central strategi inom EU på detta område. Det är uppenbart att det krävs mer för att återvinna förtroendet för finansmarknaderna. Låt oss därför börja om med en ny finansiell moral.

Werner Langen (PPE-DE). – (DE) Fru talman! I dag ser vi de första lagstiftningsförslagen som kommer ur finansmarknadspaketet. Solvens II var mycket försenat; jag vill börja med att bortse från det. Förhandlingarna om detta var mycket lyckade, resultaten är användbara, och vi kommer att stödja det.

När det gäller kreditvärderingsinstitut har det uppstått ett problem som man verkligen kan beskriva som ett misslyckande för marknaden och politiken. Under många år har parlamentet uppmanat kommissionen att lägga fram förslag om olika aspekter av orsakerna till finansmarknadskrisen, som har varit på gång under lång tid. Det som Jean-Paul Gauzès nu har förhandlat fram är användbart. Man fastställer oberoende kriterier och nya övervakningsstrukturer som verkligen har potential att lösa konflikten mellan rådgivande och utvärderande intressen och öka öppenheten. Det är ett bra förslag.

Men det är ändå inte tillräckligt. Jag minns debatten i parlamentet med den brittiska premiärministern Tony Blair. Han handlade som om han hade lösningen innan G20-toppmötet i London. Faktum är att under de senaste 10 åren har man förkastat förslag till och med inifrån EU – särskilt från Storbritannien, men också från Europeiska kommissionen – om reglering av vissa saker på ett sätt som borde varit givet. Detta var inte nya företeelser. Bubblan hade verkligen vuxit sig mycket stor. Den aktuella uppgiften är att utveckla redovisningsreglerna – som kommissionsledamoten nämnde i samband med bedömning av företagsledare och bonusprogram. Det är oacceptabelt att det inte finns regler på detta område. Dessutom måste vi ha löst frågan om kapital – värdepapperisering till exempel – tills i slutet av maj, och även hitta en snar lösning på de europeiska övervakningsstrukturerna och de Larosièrebetraktelserna i allmänhet.

Vi kan inte vänta på USA i alla dessa frågor. Låt oss fortsätta som vi gjorde med klimatåtgärden och paketet för förnybara energikällor: låt oss européer ta ledningen och lägga fram en användbar modell för världen. Sedan har vi lämnat vårt bidrag för att besegra krisen.

Ieke van den Burg (PSE). – (NL) Jag skulle vilja göra en inledande kommentar och säga att jag med förvåning har lyssnat till alla dessa olika anföranden från parlamentsledamöterna om ledarskap och hur man hanterar kapitalism. Dessa ledamöter såg vi aldrig till under det egentliga förarbetet för att styra kapitalet i rätt riktning.

Jag var skuggföredragande för Renate Webers betänkande, och hon är den person som gjorde det grundläggande arbetet för en akt för att modernisera, förenkla och lätta bördan för företag när det gäller europeiska regler och förordningar. Denna akt utgjorde en del av ett stort paket med överordnad lagstiftning, och jag skulle vilja betona att denna överordnade lagstiftning inte bara handlar om avreglering och att lätta bördan, utan också om att svara på ett mer adekvat, flexibelt och dynamiskt sätt på utvecklingen med tydliga behörigheter, inte minst för involverade tillsynsmyndigheter.

Jag vill också säga två saker som faktiskt även de hör samman med de två andra akter som ska diskuteras i dag. För det första är det meningslöst att försöka lösa gårdagens problem. Vi borde i stället föregripa det som

kommer att inträffa i framtiden och införa en process som kommer att göra det möjligt för oss att reagera på dynamisk utveckling och innovationer på ett adekvat sätt. Det är av just denna anledning som vi har infört en sådan process i det nyligen utvecklade Lamfalussyförfarandet.

För det andra borde vi beakta den nivå som nu granskas. Aktörerna på marknaden överskrider gränser och har blivit internationella. Därför är det ingen mening med att vi lurar oss själva till att tro att dessa aktörer kan kontrolleras av små nationella tillsynsorgan. Dessa stora aktörer, som i hög grad dominerar marknaden, måste i själva verket hanteras på europeisk och global nivå. Detta innebär, enligt min mening, att befogenheter ska införas på den nivån så att direkt övervakning blir möjlig.

Nu råkade kreditvärderingsinstituten ta med detta i beräkningen. Det var ursprungligen parlamentets avsikt att bevilja Europeiska värdepapperstillsynskommittén (CESR) behörighet att hantera registreringen, men tyvärr fungerade det inte på grund av den dragkamp som oundvikligen uppstår mellan de stora länderna och stora finanscentrum för att locka till sig huvudkontoren och kunna spela första fiolen där, i ett försök att få de stora kreditvärderingsinstituten under sina vingars skugga. Detta är beklagligt. Jag skulle ha föredragit att se detta göras på EU-nivå från första stund.

Samma scenario rullades upp i fallet med Solvens II. Det saknades beslutsamma åtgärder när behörigheter beviljades i ett försök att göra bindande uttalanden på EU-nivå i händelse av att tillsynsmyndigheterna inte skulle komma överens. Det innebär också att dessa tillkommande tillsynsmyndigheter vägrar att överföra befogenheter till de tillsynsmyndigheter som spelar första fiolen. Även om detta är beklagligt har man vidtagit tydliga åtgärder, inte minst i skäl 25, för att vi, som parlament nästa år ska försöka att förbättra och stärka denna aspekt baserat på förslagen i Larosièrebetänkandet.

Olle Schmidt (ALDE). - Fru talman, herr kommissionär! Den finansiella och ekonomiska krisen har visat att vi i Europa måste kunna agera gemensamt. Vi ska vara glada över att Europa har haft och har euron, inte 16 olika valutor. Det har mildrat de svåra tiderna. Det var först när euroländerna möttes i Paris i höstas som krisen kunde stabiliseras och en återhämtning kunde starta. Därefter har de globala insatserna följt med G20-mötet som var starten på något nytt – en värld där världens stora länder möttes på likvärdiga villkor.

Vi måste nu se till att vi står bättre rustade nästa gång krisen slår till. De direktiv som behandlas i dag är viktiga, och jag tycker att de är balanserade. Vi behöver en större öppenhet och insyn på marknaden, större möjligheter att agera över gränserna och en förbättrad tillsyn. Vi måste också bekämpa protektionism och, i mitt tycke, stöda frihandel. Vi måste vidare begränsa risktagandet och stoppa överdrifter. Den fria marknaden behöver också sina ramar och regler. Det kan jag som liberal också givetvis hålla med om. Dock ska vi akta oss för att överreglera. Den risken finns i den sinnesstämning som nu råder. Låt oss inte glömma att marknadsekonomi skapar välbefinnande.

Bernard Wojciechowski (IND/DEM). – (PL) Fru talman, herr kommissionsledamot! I början av månaden fick vi veta att alla åtgärder för att lindra finanskrisen har vidtagits. Internationella valutafondens budget kommer att ökas med så mycket som 500 miljarder US-dollar, vilket innebär att den kommer att tredubblas. Världsbanken kommer att bli 100 miljarder US-dollar rikare, och 250 miljarder US-dollar har avsatts som stöd för den internationella handeln. Man tänker sig en strängare övervakning av finansmarknaden samt kontroll av skatteparadisen och bankirernas löner. President Barack Obama sa att det nyligen genomförda G20-mötet kommer att bli en vändpunkt i strävan efter global ekonomisk återhämtning.

På det stora hela finns det förmodligen ingenting att oroa sig för, även om det kanske finns ett undantag. Varför väntade världens ledare så länge med att införa sin genomarbetade nödåtgärdsplan, och varför nedlät de sig inte till att skapa global ekonomisk återhämtning tidigare? Hade de inte den biljonen? Den grundläggande frågan är därför var den biljonen kom ifrån? Från försäljningen av 400 ton guld? Det står inte ett ord om detta ämne i officiella kommunikationer. Pengarna kanske lånades från en bank? Eftersom det nu kommer att ske en återhämtning – och här riktar jag min begäran till José Manuel Barroso och Mirek Topolánek – kanske ledarna kommer att genomföra ytterligare ett möte och tillfoga ytterligare en miljard, så att vi får en slags "turboåterhämtning".

Margaritis Schinas (PPE-DE). – (EL) Fru talman! Det råder inga tvivel om att vi inom EU i dag lider av effekterna av en anarkistisk, besynnerlig amerikansk-anglosaxisk organisationsmodell för finansmarknaderna, som lärt sig att fungera utan regler, utan övervakning och utan demokratisk ansvarsskyldighet och som naturligtvis förstört den globala och europeiska ekonomin.

Med de texter som vi debatterar i dag och som vi ska rösta om i morgon, bygger vi upp en sköld inom EU för medborgarna. En sköld som ska skydda dem från den paradox som vi för närvarande lever i, där penningflödena är överstatliga och reglerna för övervakning och ansvarsskyldighet, där de finns, är nationella.

Så EU reagerar, om än långsamt, men bättre sent än aldrig. Då återstår naturligtvis två viktiga frågor som måste besvaras. Den första frågan gäller varför vi var tvungna att gå igenom en kris för att reagera? Varför var vi tvungna att vänta på allt detta skulle ske innan vi införde regler? Svaret kommer att ges av medborgarna som kommer att belöna dem som uppmanar till lagstiftning och straffa dem som ville övertyga oss om att självreglering är patentlösningen på allt ont som vi upplever i dag.

Den andra frågan är om dessa texter som vi i dag debatterar kommer att vara de enda eller om det kommer att införas en allmän tillsyn och en allmän granskning av den rättsliga ramen? Svaret på frågan kommer att komma från oss, eftersom vi, som medlagstiftare, kommer att utöva påtryckningar så att vi inte bara har Gauzèsbetänkandet om kreditvärderingsinstitut, I detta betänkande såg man inte isberget som närmade sig Titanic, och därför gick det som det gick. I stället såg man snabbt att vissa medlemsstater måste nedvärderas eftersom de påstods inte ha tillräckligt gott kreditbetyg.

Vi måste granska och korrigera allt detta från början. Ingenting kommer att förbli detsamma inom EU efter den pågående krisen.

Manuel Medina Ortega (PSE). – (ES) Fru talman! Jag ska enbart tala om betänkandet av Renate Weber om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 77/91/EEG, 78/855/EEG och 82/891/EEG och direktiv 2005/56/EG beträffande rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar.

Vi befinner oss i en process som ska förenkla administrativa förfaranden. Vi är positiva till förslagen från kommissionen om att införa vissa ändringar, men vi har lagt till några ändringsförslag som har lagts fram av nästan alla politiska grupper. Jag stöder givetvis dessa förslag eftersom de gör det möjligt att förenkla rutiner.

Vi talar naturligtvis om en mycket viktig förändring, nämligen att ta bort dokumentation, införa webbsidor och hänvisningar till webbsidor samt avlägsna krav på experter och andra typer av krav som hittills har varit obligatoriska. Detta skulle kunna leda till en tämligen betydande kostnads- och tidsbesparing, samtidigt som det fortfarande ger garantier till både borgenärer och andra, till exempel arbetstagare i företaget.

Jag anser att kommissionens förslag är ganska positiva och att ändringsförslagen till den text som vi lägger fram görs i samma anda och garanterar oberoende. Framför allt gäller det användning av webbsidor och behovet av att andra webbsidor som används hänvisar till information på dessa webbsidor, så att man inte försvårar användningen och så att det finns tillräckligt med kompletterande information.

Fru talman! Kort sagt anser jag att parlamentet kommer att kunna anta detta förslag till direktiv med en betydande majoritet och att den resulterande texten kommer att bli bättre än den text som ursprungligen lades fram för oss av kommissionen.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). – (LT) Utifrån de aktuella händelserna kan vi se hur stora finanskoncerner, och deras misstag, påverkar realekonomin, särskilt ekonomierna i små länder. De dokument som lagts fram borde därför utgöra en rättslig ram för att hantera två huvudprocesser: för det första att harmonisera den fria procykliska rörligheten för kapital inom en finanskoncern med nödvändigheten att säkerställa likviditet i realekonomin och makroekonomisk stabilitet under den ekonomiska nedgången. För det andra för att bidra till att dela ansvaret mellan tillsynsinstitut i hem- respektive värdlandet, se till att en finanskoncerns verksamhet är lämplig och klargöra vem som kommer att täcka förlusterna vid eventuella misstag.

Det dokument som har lagts fram är bara det första steget i denna riktning, och jag skulle vilja betona att dessa problem inte kommer att lösas om vi inte undersöker konkurrensrättens påverkan på finanskoncernernas verksamhet. Vi glömmer alltid denna aspekt, och den borde vara en prioritering under parlamentets nya mandatperiod.

Sirpa Pietikäinen (PPE-DE). – (EN) Fru talman! Jag anser att detta paket, som är en del av åtgärderna för att hantera finanskrisen, är mycket bra när det gäller Solvens II och kreditvärderingsinstitutet och kommer att leda till bra kompromisser och resultat.

När vi ser på framtiden skulle jag dock vilja ta upp tre frågor. För det första önskar jag att EU skulle bli mer ambitiöst och aktivt på global nivå. Även om de resultat som uppnåtts inom G20-gruppen är ett steg i rätt

riktning är de fortfarande alltför blygsamma och innebär långt ifrån en ordentlig, global, konventionsbaserad reglering, såväl i fråga om fonder och olika finansiella instrument som i fråga om reglering.

För det andra, när det gäller de Larosièrerapporten och våra egna åtgärder anser jag att det resultat som Jacques de Larosière kom fram till var ganska bra, särskilt när det gäller tillsyn och analys av systemriskerna på EU-nivå. Men jag skulle vilja peka ut två fallgropar. För det första gäller det mikrotillsynen. Jag ser att de föreslagna principerna där, som fortfarande i stort skulle grundas på samarbete i stället för en centraliserad EU-aspekt, har mycket allvarliga problem. För det andra, utifrån vad vi redan har hört om kommissionens arbete när det gäller riskkapital och hedgefonder, finns det mycket att hoppas på och förvänta sig från det hållet.

Så om vi verkligen vill vara effektiva på global nivå, måste vi göra våra läxor ordentligt. Jag önskar verkligen en bättre och mer ambitiös strategi från kommissionen på detta område.

Antolín Sánchez Presedo (PSE). – (ES) Fru talman! Paketet med åtgärder för kreditvärderingsinstitut, försäkringar och fusioner och delningar av företag är ett första steg mot att stärka finansmarknadernas förtroende och effektivitet. Det ligger i linje med de principer som antagits av Europeiska unionen och G20 för att förstärka öppenhet, ansvar och integritet på finansmarknaderna och placerar EU i en internationell ledarställning. Av denna anledning stöder jag åtgärderna, även om vi måste göra mer.

Kreditvärderingsinstitutens misslyckanden är en av anledningarna till finanskrisen: självreglering räcker inte. Lagstiftningen spelar en banbrytande roll när det gäller att införa registrering, ansvar och övervakning av instituten, att ta itu med intressekonflikter, förbättra arbetsmetoder och kvaliteten på olika typer av kvalifikationer, däribland dem från länder utanför EU. En framtida översyn av betalningssystem och skapandet av en europeisk offentlig myndighet måste fortfarande behandlas.

I direktivet om solvens kodifieras alla befintliga regelverk om privata försäkringar. Tekniska framsteg för förbättrad riskhantering som kommer att stimulera innovation, förbättra resursanvändningen och öka skyddet för försäkringstagare och den finansiella stabiliteten inom sektorn införlivas. Inom den nya ramen för tillsyn av försäkringsgrupper intar man en försiktig linje, som är öppen för ytterligare utveckling. Inrättandet av tillsynsmyndigheter är ett framsteg i processen att integrera och förstärka tillsynen inom EU, som måste fortsätta att utvecklas och skulle kunna bli en modell av internationell standard. Parlamentet ska övervaka och främja dess utveckling.

Slutligen är ändringen av olika direktiv i förhållande till rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar en form av förenkling av lagstiftningen, och i den framhålls att målet att minska företagets bördor med 25 procent mycket väl kan kombineras med förstärkta rättigheter för allmänhet och aktieägare, förutsatt att informations- och kommunikationsteknik används.

Daniel Dăianu (ALDE). – (EN) Fru talman! Jag är glad över att det sunda förnuftet till slut har fått styra i parlamentet och i kommissionen när det gäller orsakerna till denna finanskris. Folk har insett att denna kris inte är en cyklisk kris och att en grundlig översyn av regleringen och tillsynen av finansmarknaderna verkligen behövs. Rapporten från de Larosière-gruppen och även Turnerrapporten har gjort detta mycket klart. Analysen i dessa rapporter överensstämmer i stort med parlamentets rapport om Lamfalussy-uppföljningen.

De dokument som diskuteras i dag ska ses utifrån samma handlingslogik. Tyvärr kommer våra ekonomier att fortsätta vara drabbade under en viss tid, inte minst på grund av de offentliga budgetarna och en sannolik framtida inflation i samband med de insatser som vidtas för att städa upp denna enorma röra. Låt oss hoppas att vi lär oss mer denna gång än vad vi har gjort i tidigare krissituationer.

Klaus-Heiner Lehne (PPE-DE). – (DE) Fru talman, mina damer och herrar! Detta är verkligen en intressant och bra debatt – av den enkla anledningen att vi, om man betraktar betänkandena, kombinerar två aspekter som vid första anblicken inte verkar vara direkt förbundna, utan som hör samman med förfaranden för att klara krisen och åter få liv i ekonomin.

Jag var skuggföredragande för utskottet för rättsliga frågor för Weberbetänkandet, och jag skulle först och främst varmt vilja gratulera Renate Weber till detta betänkande. Weberbetänkandet handlar inte om krishantering i traditionell mening, utan om att förenkla bolagsrätten och bidra till att minska byråkrati och bördor för företagen. Just vid denna tidpunkt, i slutet av mandatperioden, visar detta tydligt hur Europaparlamentet hanterar problemet och försöker att ytterligare utveckla bolagsrätten till fördel för företagen – något som jag varmt välkomnar.

Eftersom denna debatt också ger tillfälle att säga något om lagstiftningen om finansmarknaden i allmänhet, kan man notera att det faktum att vi i parlamentet nu uppnår resultat och avslutar våra förfaranden vid första behandlingen av det första finansmarknadspaketet sänder ut en signal i slutet av denna mandatperiod. Jag anser att även detta är viktigt.

Jag vill dock också påpeka att det andra paketet – som kommissionen just nu håller på att utarbeta – tyvärr kommer att komma för sent för denna mandatperiod. Det finns skäl till detta. Som ni säkert kommer ihåg har vi verkligen diskuterat regleringen av vissa områden av finansmarknaden tidigare, nämligen i parlamentsutskottet och vid olika tillfällen i kammaren, men alltid med massivt motstånd. Det fanns motstånd från rådet. Den socialistiska brittiska premiärministern, Gordon Brown, vägrade länge att erkänna vissa sanningar.

Även kommissionen motsatte sig – den hade bjudit motstånd mot hedgefonder och andra sektorer under en lång tid – och kritik kom från kammaren. När det gällde att avge initiativbetänkanden om lagstiftning, förkastade ordföranden för utskottet för ekonomi och valutafrågor detta under en lång tid med anledning av en onödig dispyt om behörigheter. Det gläder mig att alla nu har sett ljuset. Kommissionsledamot Charlie McCreevy reglerar hedgefonder, Pervenche Berès tillåter initiativbetänkanden och även Gordon Brown har ändrat uppfattning. Detta är en positiv utveckling, som jag och min grupp varmt välkomnar.

Jean-Pierre Audy (PPE-DE). – (FR) Fru talman! I mitt anförande kommer jag att ta upp betänkandet om kreditvärderingsinstitut, och mina första ord kommer att vara ett tack till min vän, Jean-Paul Gauzès, som har agerat kompetent, klart och pragmatiskt.

Med risk för att glida ifrån ämnet en aning skulle jag ändå vilja tala om problemet med staters kreditbetyg. I den kris som vi upplever har stater blivit viktiga finansiella aktörer inför finanssektorns potentiella kollaps.

De har tagit garantier, de har skulder, de äger aktieandelar, och därför undrar jag om EU inte borde föreslå, som en del av den nya globala lagstiftningen om kapitalism, att ett övergripande offentligt kreditvärderingsinstitut inrättas, ett oberoende organ som skulle falla under Internationella valutafonden och göra det möjligt för medborgarna att med hjälp av dessa kreditbetyg skaffa sig en uppfattning om statsfinansernas kvalitet, nu när stater, jag upprepar, har blivit finansiella nyckelaktörer.

Kurt Joachim Lauk (PPE-DE). – (DE) Fru talman! Tre korta punkter är viktiga, enligt mitt sätt att se det. För det första har vi uppnått en sund enighet om behovet av att göra alla finansiella institutioner, utan undantag, till föremål för lagstiftning i framtiden. Kommissionen kan nu gradvis lägga fram förslag som innefattar alla aktörer – något som är absolut grundläggande.

För det andra bör vi överväga hur vi ska utveckla de europeiska finansiella tillsynsmyndigheterna som därmed krävs och få dem under vår kontroll, samt till stor del minska vårt beroende – officiellt eller inofficiellt – av de amerikanska tillsynsmyndigheterna, eftersom vi vet att dessa har varit ett gigantiskt fiasko.

Min tredje punkt är att jag är bekymrad över den finansiella utvecklingen inom euroområdet som helhet, eftersom spridning och skuldsättning mellan de olika länderna i euroområdet och dessa länders kreditvärderingsverksamheter glider isär snarare än att enas. Vi bör vidta alla nödvändiga åtgärder i detta avseende, och kräva att de enskilda länderna upprätthåller ordningen.

Min sista punkt är att vi måste se till att EU inte i slutändan blir skuldsatt. EU:s medlemsstater har redan tillräckligt stora skulder. Vi behöver inga fler skuldsatta institutioner.

Pervenche Berès (PSE). – (FR) Fru talman! Jag skulle bara vilja påpeka för Klaus-Heiner Lehne att det var socialdemokratierna i parlamentet som ville ha en lagstiftning om spekulationsfonder, och det var deras beslutsamhet som först och främst ledde till att vi nu har en sådan lagstiftning och även till att man nu i Jean-Paul Gauzès' betänkande, uppmanar kommissionen att arbeta med idén om ett offentligt kreditvärderingsinstitut.

Nu när jag går vidare skulle jag trots detta vilja ta detta tillfälle i akt och tala om för kommissionsledamoten att jag är förvånad över denna dubbelmoral som existerar när det gäller kommissionens monopol på lagstiftningsinitiativ. När rådet ber kommissionen att lägga fram ett förslag för att harmonisera bankernas insättningsgaranti, finns förslaget där tre veckor senare. När Europaparlamentet lägger fram ett förslag till lagstiftningsinitiativ av Poul Nyrup Rasmussen, som vi röstade för med stor majoritet här i parlamentet, ordnar ni så att förslaget i fråga läggs fram precis när Europaparlamentet inte längre har möjlighet att diskutera det.

Vi bad er om ett lagstiftningsinitiativ på detta område i september förra året. Herr kommissionsledamot! Vad har ni gjort sedan dess?

Charlie McCreevy, *ledamot av kommissionen*. – (EN) Fru talman! Jag uttrycker min uppskattning och beundran för parlamentets och särskilt de tre föredragandenas effektiva hantering av dessa tre ärenden. Detta har lett till ett snabbt samförstånd, som definitivt kommer att förbättra våra finansmarknader. EU:s förordning om kreditvärderingsinstitut kommer att öka integriteten, öppenheten, ansvaret och den goda förvaltningen inom kreditvärderingen.

John Purvis ställde ett par frågor just i detta hänseende, som gällde friheten att investera i särskilda produkter. Nu är investeringar fria för alla produkter, vare sig de kommer från EU eller inte. Kreditvärderingar är inte obligatoriska, så EU-företag behöver inte investera i värderade produkter. Men låt mig betona att de värderingar som kan användas för tillsynssyften – det vill säga för beräkning av kapitalkrav – är de som antingen utfärdats inom EU för både EU-produkter och tredjelandsprodukter, eller som godkänts och erkänts som likvärdiga inom EU.

Även om jag är besviken över vissa aspekter av avtalet om Solvens II, som jag tidigare angav, kommer EU att ha en ram för försäkringsbranschen som skulle kunna tjäna som modell för liknande reformer internationellt. Självklart är inte detta det sista som görs. Det finns mycket kvar. Genomförandeåtgärder måste vara klara före oktober 2012 för att ge medlemsstaterna och branschen en viss tid för att förbereda sig för införandet av Solvens II. Jag kan försäkra er om att kommissionen kommer att göra sitt för att underlätta denna process och för att så snart som möjligt omsätta dessa kraftigt försenade reformer till handling, vilket gynnar alla berörda parter.

Även om jag nämnde det i mina tidigare inledande kommentarer skulle jag bara vilja upprepa att grupp-tillsynen blir kvar i det föreslagna Solvens II, även om grupp-tillskottet har tagits bort – jag anser att det är viktigt att inte fullständigt blanda ihop två begrepp.

Genom de förenklade rapporterings- och dokumentationskraven vid fusioner och delningar av aktiebolag går vi vidare framåt för att minska den administrativa bördan. Det kommer att bidra till tillväxtpotentialen och hjälpa EU på vägen mot ekonomisk återhämtning.

Jean-Paul Gauzès, *föredragande*. – (FR) Fru talman, mina damer och herrar! Jag ska begränsa mig till två eller tre korta påpekanden. Det första är att det har funnits en ganska bred enighet i kammaren när det gäller betänkandet om kreditvärderingsinstitut. Den europeiska lagstiftningen kommer naturligtvis att utvecklas med tiden men jag anser att den för närvarande kan tjäna som modell för ett internationellt avtal.

Låt mig slutligen tacka skuggföredragandena Giovanni Pittella och Wolf Klinz, som har arbetat hårt tillsammans med mig, kommissionens grupper, ordförandeskapet och givetvis sekretariatet för utskottet för ekonomi och valutafrågor samt experterna, utan vilka detta arbete inte hade kunnat slutföras så framgångsrikt.

Renate Weber, *föredragande*. – (EN) Fru talman! Det har varit mycket intressant att höra på alla anförandena under förmiddagen, vid en tidpunkt när vi genomlever den svåraste av finansiella och ekonomiska kriser och när samtidigt valet till Europaparlamentet närmar sig. De betänkanden som vi har diskuterat i dag och som vi kommer att rösta om i morgon, är inte avsedda att lösa finanskrisen. Vi hoppas dock att de kommer att hjälpa oss att undvika att göra samma misstag i framtiden, åtminstone stora misstag, och förhoppningsvis kommer de att främja en ny start för EU:s ekonomi.

När man hör att det i dag kostar småföretag tio gånger mer än stora företag att följa EU:s lagstiftning om rapporteringskrav, frågar man sig naturligtvis varför det är så och hur det kommer sig att vi har regler som genom sina effekter faktiskt kan döda dessa småföretag och varför det har tagit oss så lång tid att ändra detta. Jag är glad över att kommissionsledamot Charlie McCreevy nämnde att bolagsrätten troligen är den hårdaste delen i EU:s gemensamma regelverk. Kanske det är dags att ändra denna, inte genom att göra den mindre hård, men kanske genom att anpassa den mer till den verklighet som vi faktiskt lever i.

Om vi vill vara mer effektiva är det bättre att lägga energi på att vara konstruktiva och jag tror att man med rätta kan säga att vad som hände med det paket som vi diskuterade i dag är ett bevis på detta. Det är ett bevis på att vi har agerat ansvarsfullt. Vi har nått en kompromiss med rådet och kommissionen för att anta detta paket vid första behandlingen. Kan vi göra mer än så? Utan tvekan, men låt oss rösta om detta och arbeta i rätt riktning.

Peter Skinner, föredragande. – (EN) Fru talman! Jag skulle vilja inleda med att säga vad jag kanske borde ha sagt först av allt, vilket är tack till alla kommissionens avdelningar, rådet, och särskilt parlamentet, för det arbete som de lagt ner. Utan deras arbete och deras hjälp, skulle vi inte ha uppnått detta.

Som många andra här i salen är vi förbluffade över graden av tekniska detaljer i många av dessa betänkanden, men låt oss säga om Solvens II att det utformades när det inte var kris för att möta en kris. Det innehåller riskhantering och – som många här i salen har hört – detta är banbrytande för en stor del av lagstiftningen om finansiella tjänster. Det innehåller också grupp tillsyn, och här håller jag med kommissionsledamoten. Grupp tillskottet har tyvärr utgått, men vi har redan hört tillräckligt om det. Låt oss hoppas att vi kan få tillbaka det. Kapital definieras också. Många aspekter av detta betänkande gör det till världsledande.

Min andra punkt handlar om de strategiska effekterna av att använda denna typ av lagstiftning. Att bara ha en förordning som fungerar i 27 medlemsstater kommer på många sätt inte att vara tillräckligt om vi inte också har ett strategiskt tillsynsorgan på EU-nivå som verkar i de 27 medlemsstaterna. Vi måste övervinna de skiljaktigheter som finns mellan tillsynsorganen och se till att vi talar med en röst. Detta är särskilt viktigt när vi ska erkänna system på andra håll i världen. Så sent som i helgen träffade jag Paul Kanjorski, ordförande för underutskottet för finans i den amerikanska kongressen, och andra personer. De talar nu om att påskynda förutsättningarna för ett enda tillsynsorgan på federal nivå i Förenta staterna. Om de gör detta innan vi gör det i EU, skulle det vara mycket generande för oss att inte ha det tillsynsorgan vi behöver på EU-nivå.

Detta är ett betänkande som gäller på global nivå och som gäller en global åtgärd, en process som vi kan vara stolta över, men vi behöver också se till att vi fortsätter att verka för förändringar i de frågor som tagits upp i de Larosièr-rapporten och även för grupp tillsyn, vilket kommer att medföra ekonomisk effektivitet. Jag hoppas att alla kan stödja dessa åtgärder.

Talmannen. – Den gemensamma debatten är avslutad.

Omröstningen om betänkandet (A6-0191/2009) av JeanPaul Gauzès kommer att äga rum torsdagen den 23 april 2009.

Omröstningen om betänkandet (A6-0247/2009) av Renate Weber och betänkandet (A6-0413/2008) av Peter Skinner kommer att äga rum i dag.

Skriftliga förklaringar (artikel 142)

Sebastian Valentin Bodu (PPE-DE), skriftlig. – (RO) Jag vill inte diskutera vikten av kreditvärderingsinstitut här. Alla känner till att de är nödvändiga för att skapa en god grund för investeringsbeslut, oavsett om det gäller finansprodukter eller emittenter (vilket därför innebär att de tillhandahåller mycket mer än anspråkslösa ståndpunkter). Men jag vill framhålla vikten av att inrätta en europeisk myndighet.

Under en period av djup ekonomisk kris, som den som vi just nu genomgår, bör kreditvärderingsinstitut förbli öppna och trovärdiga instrument som hjälper EU genom dessa svåra tider, oavsett de ekonomiska förutsättningarna. Vi kan inte dölja att den pågående krisen också har nått kreditvärderingsinstituten, eftersom de har analyserat konventionella instrument tillsammans med andra hybrida instrument på ett fullständigt förvirrat sätt, alltsammans mot bakgrund av anklagelser om brist på öppenhet och intressekonflikter.

Vi behöver en ny organisation inom denna sektor, som ska skapa konkurrens när det gäller att tillhandahålla objektiva värderingar. Vi måste tänka på skyddet av investerarna och deras förtroende för kreditvärderingsinstitut. EU måste se till att kreditvärderingsinstituten fungerar i enlighet med tydliga bestämmelser. Vad är bättre för att uppfylla dessa villkor än att inrätta ett europeiskt kreditvärderingsinstitut som arbetar i enlighet med gemenskapens bestämmelser?

Călin Cătălin Chiriță (PPE-DE), skriftlig. – (RO) Jag välkomnar och stöder förslaget om Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av tidigare direktiv beträffande rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar. Jag välkomnar i synnerhet de konkreta åtgärder föreslås för att minska de administrativa bördor som i onödan stör den ekonomiska verksamheten i den europeiska företagssektorn.

Jag stöder syftet med detta initiativ att bidra till att stimulera konkurrenskraften för företag inom EU genom att minska den administrativa börda som genom EU-direktiv åläggs kommersiella bolag på det bolagsrättsliga området, i de fall denna minskning kan uppnås utan att det skapar negativa effekter för övriga berörda parter.

Jag förespråkar starkt en effektiv tillämpning av det åtgärdsprogram som godkändes vid Europeiska rådets vårmöte i mars 2007, som syftade till att minska den administrativa bördan med 25 procent före 2012.

Jag anser att europeiska företag och medborgare är i stort behov av en minskning av den byråkrati som påtvingas genom gemenskapens regelverk och viss nationell lagstiftning.

5. System för medelfristigt ekonomiskt stöd till medlemsstaternas betalningsbalanser – System för medelfristigt ekonomiskt stöd till medlemsstaternas betalningsbalanser (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är en gemensam debatt om

- ett betänkande (A6-0268/2009) av Pervenche Berès för utskottet för ekonomi och valutafrågor om upprättandet av ett system för medelfristigt ekonomiskt stöd till medlemsstaters betalningsbalans (KOM(2009)0169 – C6-0134/2009 – 2009/0053(CNS)) och

- uttalanden av rådet och kommissionen om upprättandet av ett system för medelfristigt ekonomiskt stöd till medlemsstaternas betalningsbalanser.

Pervenche Berès, föredragande. – (FR) Fru talman! Europeiska rådet har beslutat att fördubbla taket för mekanismen för betalningsbalansstöd för länder utanför euroområdet, och den 8 april införde kommissionen de konkreta bestämmelser som utarbetats för att omvandla detta förslag till verklighet.

Här i Europaparlamentet vill vi ta vårt ansvar och göra det möjligt för Ekofinrådet att agera snabbt, eftersom detta förslag är ett tecken på solidaritet gentemot de medlemsstater som inte ingår i euroområdet som är av yttersta vikt för att kunna ta itu med orsakerna till denna kris.

Redan i november fördubblade vi mekanismen för betalningsbalansstöd genom att öka stödet från 12 till 25 miljarder euro, och i dag, för att ta hänsyn till verkligheten, omfattningen av den kris som vi befinner oss i och som särskilt påverkar länder utanför euroområdet, och även till Europaparlamentets tidtabell, föreslår vi att detta stöd ska fördubblas och höjas till 50 miljarder euro. Detta mot bakgrund av att vårt beslut i november redan har gjort att stöd kunnat ges till Ungern, Lettland och i går även Rumänien.

Vi anser att detta är nödvändigt. Vi har fört en inbördes debatt som jag inte tänker dölja för er, för att få klart för oss om bedömningen av länderna utanför euroområdet uteslutande bör göras utifrån varje enskilt fall, eller om det i själva verket finns en mer övergripande situation som gäller länderna utanför euroområdet.

Av denna anledning föreslår vi i vår resolution att frågan om utvidgningsvillkor ska övervägas och i vilken utsträckning en anslutning till området kan vara en skyddsfaktor ska bekräftas.

Vi insisterar också på att Europaparlamentet ska informeras om innehållet i de analyser av krissituationerna som dessa länder befinner sig i. Anledningen är att när kommissionen beviljar lån till länder utanför euroområdet finns det en viss öppenhet och innehåll i informationen om privata bankers och aktörers beteende som har lett till denna kris, som Europaparlamentet måste informeras om.

Slutligen anser jag att alla tänkbara mekanismer för att bekämpa krisen bör utnyttjas och genomföras av kommissionen. Detta är särskilt fallet när det gäller artikel 100 i fördraget, vilken även skulle tillåta genomförandet av särskilda mekanismer för länder i euroområdet. Vi anser att det är av största vikt att utforska dessa med tanke på krisens allvar.

Det finns två slutgiltiga delar. För det första, som vi ser det, är villkorligheten för dessa lån ett ämne för diskussion. Det förstår vi. Generellt sett genomför kommissionen detta arbete i samklang med Internationella valutafonden. Det vi vill se är inrättandet av en arbetsgrupp som ska se över hur dessa memorandum utarbetas och hur de beaktar den faktiska situationen i det berörda landet, men också Europeiska unionens övergripande strategi, särskilt när det gäller arbitrage mellan investeringar, att stödja köpkraften och villkorlighet avseende en strategi om miljövänlig tillväxt och hållbar utveckling.

Slutligen kan vi i denna mekanism se bevis på EU:s och kommissionens förmåga att låna på de internationella marknaderna, och vi anser därför att vi har en praktiskt grund här på vilken vi kan basera en debatt som vi också för om europeiska lån och om EU:s förmåga att finansiera framtida strategier och investeringar genom dessa lån.

Kommissionen har, för att avsluta, genomfört en ny mekanism för att se till att återbetalningar gör att EU:s budget ska klara dessa krav. Vi stöder denna ändring av förordningen, och vi hoppas att parlamentet kommer att ge sitt fulla stöd till detta värdefulla förslag.

Charlie McCreevy, *ledamot av kommissionen*. – (EN) Jag deltar i denna debatt för min kollega Joaquín Almunias räkning.

Det förslag som har lagts fram i dag gäller en av EU:s kärnvärderingar, nämligen solidaritet. Mot bakgrund av den internationella finanskrisen föreslår kommissionen en ännu större solidaritet med de medlemsstater som ännu inte står under eurons skyddande paraply. Möjligheten att stödja medlemsstaternas betalningsbalanser är per definition avsedd för exceptionella omständigheter och den har bara utnyttjats ett fåtal gånger tidigare. Vi lever dock i exceptionella tider.

Som ni vet föreslog kommissionen förra året ett höjt tak för utestående lån som gemenskapen kan tillhandahålla för att stödja medlemsstaternas betalningsbalanser. Taket höjdes från 12 miljarder euro till 25 miljarder euro, men en väsentlig del av detta belopp har redan öronmärkts. På begäran av berörda länder beslutade Ekofinrådet att ge betalningsbalansstöd till Ungern med upp till 6,5 miljarder euro i november. Den 20 januari beslutade man att bevilja upp till 3,1 miljarder euro till Lettland och man förbereder nu ett beslut om att ge upp till 5 miljarder euro till Rumänien.

Det redan öronmärkta ekonomiska stödet inom ramen för förordningen uppgår sålunda till omkring 15 miljarder euro. Det finns inget slut i sikte på vare sig finanskrisen eller den ökade globala skuldsättningen, och de pågående finansiella påfrestningarna i andra medlemsstater skulle kunna leda till ytterligare behov av finansiellt stöd.

Vid Europeiska rådets möte den 19 och den 20 mars välkomnades därför ordförande José Manuel Barrosos meddelande om att kommissionen skulle komma med ett förslag om att höja taket för gemenskapens betalningsbalansstöd till 50 miljarder euro. En fördubbling av taket kommer att ge en viktig signal till finansmarknaderna om EU:s starka beslutsamhet att hjälpa medlemsstater under ekonomiska påfrestningar. Utvidgningen av den maximala krediten till 50 miljarder euro kommer att ge en stor buffert för att sörja för eventuella ytterligare behov av finansiellt stöd.

Sådana tydliga tecken på solidaritet mellan medlemsstaterna bör också bidra till att lugna finansiella investerars rädsla för ytterligare försämringar på finansmarknaderna i medlemsstater utanför euroområdet. Genom att minska incitamentet för kapitaluttag skulle det minska sannolikheten för problem med betalningsbalansen i länderna i fråga.

I detta sammanhang skulle jag vilja uttrycka min tacksamhet och respekt för den utmärkta samarbetsandan inom Europaparlamentet och särskilt inom utskottet för ekonomi och valutafrågor. Kommissionen antog detta förslag strax före påskhelgen den 8 april och bara två veckor senare ska ni nu rösta i plenum om er lagstiftningsresolution och förslaget till resolution.

Tack vare ert snabba och effektiva arbete kommer Ekofinrådet att kunna anta den ändrade förordningen den 5 maj. EU kommer på så sätt att ha goda förutsättningar att reagera snabbt om det skulle uppkomma något ytterligare behov av betalningsbalansstöd. Detta är en kraftfull signal till medlemsstaterna om att EU har vilja och beredskap att hjälpa till och att EU bör vara den man vänder sig till i första hand vid problem med betalningsbalansen.

Detta utesluter naturligtvis inte att en medlemsstat också skulle kunna be om stöd från andra internationella organisationer såsom Internationella valutafonden, som kommissionen har haft ett nära samarbete med om de senaste finansiella stödpaketet.

Jag skulle vilja avsluta med att säga att jag håller med om påståendet i ert förslag till resolution om att den aktuella internationella situationen visar hur viktig euron är och att alla medlemsstater utanför euroområdet bör uppmuntras att uppfylla Maastrichtkriterierna för att ansluta sig till euron.

Talmannen. – Rådet har tillkännagett att det inte kommer att göra något uttalande. Debatten kommer därför att fortsätta med talare från de politiska grupperna.

Zsolt László Becsey, *för PPE-DE-gruppen*. – (HU) Jag skulle vilja börja med att tacka föredraganden för att ha utarbetat detta betänkande så snabbt, och om Pervenche Berès hör mig, för att ha varit lyhörd för denna fråga, vilket är positivt. Men jag förstår ändå inte varför vi ska ta itu med denna fråga på ett sådant panikartat sätt, och ignorera den genomsnittliga Europaparlamentarikerns åsikter. När allt kommer omkring skulle de 25 miljarderna euro som finns tillgängliga utan problem kunna täcka kostnaderna för det akuta stöd som ges till Rumänien.

Detta ämne har lagts fram för diskussion för andra gången inom kort tid. I det anförande som jag gjorde i november hävdade jag faktiskt att det höjda taket var otillräckligt, och jag hade rätt. Skälet var inte bara att nya medlemsstater har lagt fram nya krav, utan också att jag, genom att behålla den ståndpunkt som jag hade då, fortfarande anser att detta är en politisk fråga. Det är faktiskt skandal att det inte är EU som hanterar betalningsbalansen för de medlemsstater utanför euroområdet som befinner sig i svår knipa, utan att vi hanterar detta gemensamt med Internationella valutafonden, någonstans mellan lånen till Turkiet och Pakistan. Detta är en skandal för medlemsstaterna.

Fram tills nu trodde vi att när vi anslöt oss skulle vi tjäna en gud, men nu måste vi tjäna flera gudar. Å andra sidan borde vi också noggrant undersöka vad som har lett fram till denna situation, något som vi utan framgång uppmanade kommissionen till redan i november. Det skulle då ha framkommit att den oansvariga ekonomiska politik som de berörda medlemsstaternas regeringar förde, som i fallet med Ungern, var den främsta anledningen, som även kommissionen bidrog till på grund av det delade ansvaret för ekonomisk politik eller snarare avsaknaden av det. Men det skulle också ha stått klart att solidariteten, en av EU:s grundläggande värderingar, brast när det gällde förebyggande. Faktum är att avsaknaden av eurolikviditet också lurar bakom medlemsstaternas betalningsproblem och devalverade valutor. Detta beror delvis på moderbolagens försiktighet som ligger bakom det sårbara stödnätverket på lokal nivå och delvis på att de inte mottog någon särskild praktisk hjälp från euroområdet, huvudsakligen centralbanken, till skillnad från de andra medlemsstaterna i euroområdet som fick sin likviditet förbättrad i så hög grad som möjligt. Men en annan faktor som gör det svårt att vara konkurrensneutral är att länderna utanför euroområdet på grund av valutornas sårbarhet inte heller kan dra fördel av de budgetincitament som ges av de andra under krisen.

Det gläder mig att frågan om Europaparlamentets engagemang togs upp i vårt betänkande. Mina kollegers uppmärksamhet kanske huvudsakligen dras till de särskilda villkoren för delstöd som man kommit överens om med de länder utanför euroområdet som befinner sig i en svår situation. Hur var det möjligt att föreskriva en drastisk minskning av avgifterna för barnomsorg i enlighet med det avtal som undertecknades med den ungerska regeringen, samtidigt som man helt ignorerade grundproblemet med europeiska demografiska trender? Jag finner det särskilt motbjudande att Ungern tvingas minska sitt nationella tillägg för direktbetalningar till jordbruket i det tilläggsavtal som undertecknades i mars i år. När allt kommer omkring är detta inte en social fråga, utan den togs med i anslutningsfördraget för att mildra vår stora konkurrensackdel. Hur kom ni på en så omoralisk åtgärd, tillsammans med den ryggradslösa ungerska regeringen? Har ni någon aning om hur mycket skada detta åsamkar ungerska jordbrukare och EU:s rykte? Vi kommer naturligtvis att rösta för förslaget eftersom det innebär ett steg framåt, men det står bara för solidaritet i viss utsträckning. Det som vi måste uppnå är fullständig solidaritet.

Elisa Ferreira, för PSE-gruppen. – (PT) Fru talman! Jämte andra aspekter har krisen inte bara avslöjat enorma klyftor mellan länderna i euroområdet, vilket kanske var den viktigaste slutsatsen i EMU@10-rapporten, utan i synnerhet den oerhörda sårbarheten hos de länder som tillhör Europeiska unionen men inte är en del av euroområdet.

Det är därför nödvändigt att öka de EU-anslag som finns tillgängliga som stöd vid betalningsbalansproblem. Det är också därför som vi välkomnar att taket för det ekonomiska stödet har höjts från 12 miljarder euro till 25 miljarder euro, och nu till 50 miljarder euro.

Det är dock viktigare att ta itu med orsakerna till problemen och inte bara deras mest uppenbara yttringar.

Det utvidgade EU och euroområdet måste nu omtolka meningen med europeisk solidaritet samt målen sammanhållning och verklig konvergens. I detta avseende måste vi både förstå kraften i EU:s tvärsektorella politik, och även undersöka nya finansinstrument, som euroobligationer.

Ekonomiskt betalningsbalansstöd är grundläggande, men det är inte på långa vägar tillräckligt för att säkerställa det europeiska projektets och den europeiska gemensamma valutans hållbarhet.

Guntars Krasts (UEN). – (LV) Tack, fru talman! Ökningen av EU:s system för medelfristigt ekonomiskt stöd till 50 miljarder euro är det svar som behövs på den rådande situationen. Det är en viktig signal till de av EU:s medlemsstater som inte ingår i euroområdet, och särskilt till de medlemsstater som har anslutit sig till EU förhållandevis nyligen. Den globala finanskrisens inverkan på den finansiella och ekonomiska situationen i dessa stater har skilt sig åt, men i alla har det lokala och internationella förtroendet för ländernas finanssystem minskat kraftigt. Att stärka gemenskapens stödmekanismer visar därför på solidaritet mellan medlemsstaterna. Det kommer att få en stabiliserande roll på finansmarknaderna och bidra till att minska risken för instabilitet i EU:s ekonomi som helhet. Stärkandet av mekanismen för medelfristigt stöd kommer också att göra det lättare för medlemsstaterna att få de anslag som de behöver från internationella finansinstitut. Jag stöder

förslaget från det berörda utskottet om att uppmana kommissionen att informera Europaparlamentet om samförståndsavtalet med medlemsstaterna som mottar stöd, liksom behovet av att om två år genomföra en kontroll av villkoren som ligger till grund för stödet. Tack så mycket.

ORDFÖRANDESKAP: MAURO

Vice talman

Alain Lipietz, för Verts/ALE-gruppen. – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot! Detta är andra gången som vi har tvingats höja den garanti som ges av Europeiska unionen för att dess medlemmar ska övervinna sina svårigheter, de medlemmar som inte tillhör euroområdet. Detta är andra gången: vi höjde den redan i december.

Charlie McCreevy har gratulerat oss till vårt snabba agerande. Vi agerade snabbt redan i december, och vi skulle vilja säga till Charlie McCreevy, som Pervenche Berès gjorde för ett ögonblick sedan, att ökningen ...

Ja, herr McCreevy, varsågod! Varsågod. Herr kommissionsledamot ...

... Vi skulle vilja att ömsesidighet tillämpas, och med detta menar jag att när parlamentet ber er att lägga fram ett utkast till förordning om hedgefonder svarar ni oss omedelbart, och inom samma tidsram som vi tillämpar när ni ber oss att öka stödet för att skydda betalningsbalansen.

Vi befinner oss verkligen i en kris. Vi kanske inte behöver ha sammanträde varje dag, men vi ska åtminstone inte behöva vänta sex månader från det att Europaparlamentet begär ett direktiv om hedgefonder tills kommissionen uppfyller önsknigen!

Helt klart instämmer vi till fullo i behovet att öka kreditlinan för detta stöd, och jag är något förvånad över László Becseys kommentarer. Vi förde exakt samma diskussion i december. Kommissionsledamot Joaquín Almunia förklarade för László Becsey att det var den ungerska regeringen som själv hade begärt stöd från Internationella valutafonden men inte från EU, och att det var EU som sa: "Men vi kan också hjälpa er".

Det står klart att EU har en plikt att visa solidaritet med länder utanför euroområdet, men det finns ingen anledning att avslå stöd från Internationella valutafonden, som vi alla bidrar till, även Ungern och Rumänien.

Det finns därför två saker som stör oss i Berèsbetänkandet – som vi trots detta kommer att rösta för. För det första, vad är meningen med att i punkt 4 säga att vi måste visa solidaritet med andra länder, för att sedan i punkt 11 påpeka att vi under inga omständigheter är bundna av ett lands åtaganden? Det stämmer att vi inte är bundna att ett lands åtaganden, men det är meningslöst att påpeka detta när vi säger att vi ska visa solidaritet med varandra.

Det andra problemet är påståendet att det inte finns en rättslig grund för att öka denna solidaritet, men det är just kommissionens ansvar att tillhandahålla denna rättsliga grund. Vi befinner oss i en kris, och det är hög tid att vi får en rättslig grund att stå på.

Werner Langen (PPE-DE). – (DE) Herr talman! Jag skulle vilja inleda med att tacka Pervenche Berès för den hastighet med vilken hon utarbetat ett förslag till betänkande. Som ni känner till omfattar förfarandet två steg. Det första är samråd, yttrandet om rådets förordning. Detta är inte ett medbeslutandeförfarande. I detta skede var vi i utskottet eniga i vår åsikt att ökningen från 12 till 25 och sedan till 50 miljarder euro var rätt väg att gå. Tre medlemsstater har redan utnyttjat medel: Ungern, vars situation Zsolt László Becsey just har diskuterat i samband med landets nationella ansvar, samt Lettland och Rumänien. Dessa gemenskapsmedel gör det möjligt för oss att ge effektivt stöd och på så sätt aktivt stödja länder som har hamnat i betalningssvårigheter.

Vi ska trots detta inte glömma att de internationella institutionerna samtidigt har beslutat att öka finansieringen från de internationella finansinstituten – Internationella valutafonden (IMF), Världsbanken och utvecklingsbanker – med 1 100 miljarder US-dollar. Detta innebär att vi har ett tvåfaldigt instrument. EU har bidragit till att öka denna finansiering, samtidigt som man också tar sitt eget ansvar. Mot denna bakgrund är det utkast till resolution som vi i utskottet för ekonomi och valutafrågor röstade om i går kväll på grundval av kompromissförslag också anpassat till antagandet av parlamentets önskningar, kommissionens och det behöriga rådets krav och yrkanden i detta avseende för framtida lagstiftning.

I samband med detta finns det en rättslig fråga om euroobligationer och artikel 100, som bara är bindande för länder i euroområdet. Om vi beaktar att det för närvarande inte finns någon rättslig grund för euroobligationer i fördraget är vi på rätt spår. Å andra sidan måste dock kommissionen ges i uppgift att

granska de villkor som krävs för att göra dessa åtgärder möjliga till att börja med. Jag anser att detta är ett ansvarsfullt tillvägagångssätt.

Vår grupp kommer därför att stödja detta förslag i sin helhet – båda förslaget till förordning och resolutionsförslaget. Vi hoppas att detta inte innebär att EU inlåter sig i något slags extra finansansvar som skulle kunna krossa vilken budget som helt. Gränsen på 50 miljarder euro är därför fullständigt försvarlig för närvarande. Om nya problem skulle uppstå, kommer vi inte att kunna blunda för dem.

Dariusz Rosati (PSE). – (PL) Herr talman! Jag skulle vilja uttrycka mitt bestämda stöd för kommissionens förslag att fördubbla det ekonomiska stöd som är tillåtet för de nya medlemsstater som inte ingår i euroområdet. Jag skulle vilja gratulera kommissionen till dess snabba reaktion, och också tacka föredraganden, Pervenche Berès.

Den pågående krisen har utan tvivel visat att de medlemsstater som inte tillhör euroområdet kan vara mycket sårbara för fluktuationerna på finansmarknaden, ofta utan egen förskyllan. Man har här uttalat att Europeiska unionens stöd bör utgå från solidaritetsprincipen. Jag instämmer fullständigt i detta, men jag skulle vilja tillägga att detta också är ett krav eftersom krisen inte uppstod i de nya medlemsstaterna, och de är inte ansvariga för turbulensen på finansmarknaderna. Att ge dem detta stöd är alltså fullständigt försvarbart.

Samtidigt skulle jag vilja tillägga att oavsett om förslaget uppskattas och får stöd eller inte, är den mest effektiva metoden för att avlägsna liknande hot i framtiden att ge dessa länder möjlighet att ansluta sig till euroområdet så snart som möjligt. Detta kommer att bli billigare och ge EU större stabilitet.

Edit Herczog (PSE). – (HU) Herr talman, herr kommissionsledamot, fru Berès! Vi kan inte förutsäga denna kris varaktighet och omfattning, men vi övervakar den konstant. Även om vi inte kan ta itu med krisen på förhand måste vi försöka att pressa ned reaktionstiden till ett minimum och uppnå maximal öppenhet, demokrati och effektivitet. När det gäller just tid, hanterar vi krisen som den grekiske guden Kronos: all den tid som går åt för att hantera krisen sväljer våra egna barn. Vi kommer att falla offer för krisen om vi inte kan vidta snabba, effektiva åtgärder. Det europeiska institutionella systemet måste anta rollen som Rhea, Kronos' maka, något som innebär att vi besegrar Kronos. Med andra ord måste vi utnyttja tiden på bästa sätt för att bekämpa krisen. Jag skulle vilja tacka Europaparlamentet, Europeiska kommissionen och Europeiska rådet för deras gemensamma beslut att stimulera solidaritet och effektivitet. Men eftersom László Becsey har tagit upp inhemska politiska frågor skulle jag också vilja uppmärksamma er på att medan vi tar itu med krisen är det parlamentsledamöternas plikt att samarbeta i nationella parlament. Vi behöver ingen uppdelning mellan regeringsparti och opposition, utan hjälp från alla parter som deltar i krishanteringen. Detta gäller mitt land, Ungern, och alla andra länder.

Theodor Dumitru Stolojan (PPE-DE). – (RO) Jag skulle vilja tacka Europeiska kommissionen, rådet och Europaparlamentet för att de har tänkt ut denna åtgärd på ett så effektivt sätt. Många medlemsstater som inte ingår i euroområdet kommer att gynnas av detta tillägg till interventionsfonden när det gäller krav på betalningsbalans, inklusive Rumänien. Utan denna åtgärd skulle den situation som utlösts av den ekonomiska och finansiella krisen ha varit mycket svårare i de medlemsstater som står utanför euroområdet. Med tanke på att det åter har visat sig att de medlemsstater som använder sig av euron har klarat sig bättre igenom finanskrisen, skulle jag vilja föreslå att i det samförståndsavtal som ska undertecknas av kommissionen och medlemsstaterna för att kunna utnyttja dessa fonder, bör medlemsstaterna, särskilt de nya, påminnas om att de är skyldiga att vidta alla åtgärder för att ansluta sig till euroområdet.

Andrzej Wielowieyski (ALDE). – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot! Jag stöder helhjärtat Pervanche Berès' betänkande, och jag noterar att själva det faktum att vi redan har G20 i stället för G8 är ett stort framsteg.

Jag anser att de ståndpunkter som intogs i London, särskilt av européerna, är rimliga, men vi får inte stoppa med det. Det handlar inte bara om att övervaka marknader och hedgefonder bättre, eller att stödja vår betalningsbalans och ekonomin med penninginjektioner i storleksordningen flera miljarder US-dollar.

Det internationella monetära systemet fungerar inte som det ska, eftersom vi inte exakt vet hur mycket varor och tjänster kostar i de olika länderna. Vi måste därför gå längre och beakta idén att införa en internationell valuta, eller åtminstone skapa ett gemensamt politiskt system i vilket några få huvudvalutor sammanförs.

Kina, Ryssland, många utvecklingsländer men också nya medlemmar i unionen – vi behöver alla stabilitet och grundregler.

Detta hänger emellertid också på oss, unionen.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). – (LT) Jag skulle vilja fästa uppmärksamheten på en olustig omständighet som döljer sig bakom vackra ord. Europa är i dag i själva verket delat i två delar: euroområdet och icke-euroområdet. För en timme sedan diskuterade vi kontroll av finansmarknaderna. Det är uppenbart att målet är att säkerställa rörligheten för kapital och finansgruppers verksamhet på ett enhetligt sätt inom hela EU. Detta innebär att makroekonomisk styrning hamnar i nationella händer, och om det blir problem måste länderna lösa dessa på egen hand. Detta är inte den inställning som kommer att hjälpa oss att stärka den inre marknaden. Vi behöver en gemensam makroekonomisk styrning, och detta kommer att uppnås om vi stöder förslaget från de Larosières grupp. Vi behöver dock denna makroekonomiska styrning inom hela EU, inte bara inom euroområdet, och vi behöver den nu. Jag anser att ett av Europaparlamentets förslag inför Ekofinrådets möte borde vara att diskutera makroekonomisk styrning, inte bara inom euroområdet utan på EU-nivå.

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! László Becsey tog upp frågan om villkorlighet i samband med lån. Låt mig bara säga att villkoren diskuteras med regeringar och med alla medlemsstater inom rådet, så de bestäms inte ensidigt.

Ett antal talare tog upp frågan om den rättsliga grunden för just denna bestämmelse. Kommissionen har övervägt att använda artikel 100 som grund för nya instrument för EU:s betalningsbalansstöd. Eftersom frågan är brådskande och för att säkra kontinuiteten har det dock visat sig rimligt att hålla sig till de aktuella rättsliga instrumenten och göra minsta möjliga revidering av förordning (EG) nr 332/2002 om upprättandet av ett system för medelfristigt ekonomiskt stöd till medlemsstaters betalningsbalans. Det som ändras är då att taket ökas enligt Europeiska rådets överenskommelse, tillsammans med några tekniska förbättringar som verkar vara nödvändiga utifrån erfarenheten sedan förra hösten av genomförandet av systemet för betalningsbalans. Ett antal talare tog upp just denna punkt.

Låt mig än en gång tacka Europaparlamentet för dess effektiva hantering av just detta ärende.

Pervenche Berès, föredragande. – (FR) Herr talman! Det stämmer att vi ibland skulle vilja att kommissionen visade samma ansvarskänsla och effektivitet som Europaparlamentet.

Till Zsolt László Becsey skulle jag vilja säga att, enligt min mening, framhåller man tydligt de problem som rör medlemskap i euroområdet i den resolution som vi ska rösta om i kammaren, och även vikten av att blåsa liv i begreppet solidaritet inom EU. Detta är ett av skälen till att vi starkt stöder detta förslag.

Herr kommissionsledamot! När det gäller frågan om artikel 100, är inte problemet att veta om artikel 100 kommer att användas här, utan att veta om vi inom EU antligen ger oss själva alla de redskap som krävs för att hantera krissituationen och dess potentiella framtida utveckling.

Vi anser att kommissionen måste genomföra sekundärlagstiftningen så att den i framtiden kan använda artikel 100 för att ta itu med problem inom euroområdet som de 50 miljarder euro, som vi ska rösta om i dag, inte kan användas till.

Detta är andan i Europaparlamentets ståndpunkt, och jag hoppas att kommissionen hör detta budskap, oavsett om det gäller arrangemangen, den fullständiga uppsättningen redskap som krävs för att hantera denna kris eller villkoren för att utarbeta memorandum och villkorligheten för dessa lån i förhandlingar med de berörda medlemsstaterna.

Talmannen. – Jag har mottagit ett resolutionsförslag⁽¹⁾, som ingivits i enlighet med artikel 103.2 i arbetsordningen.

Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum fredagen den 24 april.

(Sammanträdet avbröts kl. 11.20 och återupptogs kl 12.00.)

⁽¹⁾ Se protokollet.

ORDFÖRANDESKAP: PÖTTERING*Talman***6. Omröstning**

Talmannen. – Mina damer och herrar! Jag vill varmt välkomna er alla. Det gläder mig särskilt att vi har den tjeckiska utrikesministern, Karel Schwarzenberg, med oss. Herr Schwarzenberg! Jag vill önska er varmt välkommen till Europaparlamentet.

(Applåder)

Nästa punkt är omröstningen.

(För omröstningsresultat och andra uppgifter som rör omröstningen: se protokollet)

6.1. Europaparlamentets sammanträdeskalender - 2010**6.2. Avtal EG/Pakistan om vissa luftfartsspekter (A6-0188/2009, Paolo Costa)****6.3. EG:s anslutning till föreskrifter nr 61 från FN:s ekonomiska kommission för Europa om enhetliga bestämmelser för nyttofordon (A6-0243/2009, Helmuth Markov)****6.4. Djurhälsovillkor vid förflyttning och import av hästdjur från tredjeland (kodifierad version) (A6-0248/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)****6.5. System för handel med vissa varor som framställs genom bearbetning av jordbruksprodukter (kodifierad version) (A6-0249/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)****6.6. Samordning av de sociala trygghetssystemen (A6-0207/2009, Jan Cremers)**

– *Före omröstningen:*

Jan Cremers, föredragande. – (NL) Jag kan fatta mig mycket kort. Vi diskuterade den första behandlingen av detta ärende för mindre än ett år sedan. Vid det tillfället värdade vi, som parlament, om bättre tillhandahållande av information till berörda anställda eller EU-medborgare som rör sig fritt. På Europaparlamentets uppmaning, efter att ministerrådet hade intagit sin ståndpunkt, inleddes förhandlingarna, som vi framgångsrik lyckades slutföra.

Jag skulle framför allt vilja tacka mina kolleger, och Jean Lambert i synnerhet. Vi lyckades samarbeta bra med Europeiska kommissionen. Det tjeckiska ordförandeskapet erkände också vikten av detta ärende, och jag anser att vi nådde ett bra resultat, inte minst för alla som vill röra sig fritt inom EU. Jag skulle vilja avsluta där.

6.7. Samordning av de sociala trygghetssystemen: Tillämpningsbestämmelser (A6-0204/2009, Jean Lambert)

– *Före omröstningen:*

Jean Lambert, föredragande. – (EN) Herr talman! Jag vill inleda med att tacka alla kolleger som har deltagit i detta arbete under de senaste fem åren, samt kommissionen och rådet för deras arbete med denna tillämpningsförordning.

Samordningen av de sociala trygghetssystemen har funnits sedan 1971 – det är inget nytt, vilket vissa trodde senast vi diskuterade det – och det är denna förordning som ska diskuteras under förmiddagen på torsdag i

samband med debatten om gränsöverskridande hälso- och sjukvård. Det är denna förordning som det hänvisas till, och detta är genomförandet av den.

Vi anser att vi har gjort betydande framsteg, inte minst i termer av elektroniska kommunikationsmedel som förhoppningsvis kommer att påskynda processerna för alla medborgare. Vi i parlamentet anser att vi har bidragit till medborgarnas rättigheter i och med denna process och att de nu har rätt till mycket mer information, inte minst de personer som har utstationerats i tjänsten. Vi anser också att vi har gjort små framsteg med tidsgränserna – trots att detta är något som ligger inom medlemsstaternas område.

Detta är viktigt. Det betyder att vi nu kan lägga fram den uppdaterade förordningen, och förhoppningsvis kommer effekterna att komma snabbare och gagna alla medborgare. Jag vill än en gång tacka alla kolleger som har deltagit i denna långa och svåra men förhoppningsvis mycket fruktbara process.

(Applåder)

6.8. Europeiskt forskningsprogram för metrologi (A6-0221/2009, Erika Mann)

– Före omröstningen:

Erika Mann, föredragande. – (DE) Herr talman, mina damer och herrar! Skälet till att vi lyckades avsluta detta förfarande vid första behandlingen är att vi har lyckats med att skapa ett utmärkt samarbete mellan grupperna och med övriga institutioner. För detta skulle jag särskilt vilja tacka mina kolleger i parlamentet, rådet, kommissionen, sekretariatet för utskottet för industrifrågor, forskning och energi, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och naturligtvis det stora forskningsorganet som står bakom det hela.

Vi har nu gemensam europeisk forskning inom räckhåll inför framtida samarbete mellan de 22 nationella metrologiska institutionerna. Detta kommer att medföra en betydande europeisering på det viktiga området mätning. Dessutom ska det skapas ett förbättrat framtida samarbete som ska omfatta de fem medlemsstaterna som ännu inte deltar i denna integrering. Vi har uppnått detta med hjälp av artikel 169, som vi tillämpar när vi samordnar nationell och europeisk finansiering av forskning. Till respektive område avsätts 200 miljoner euro, och detta kommer att göra det möjligt för oss att skapa samarbete mellan nationalstaterna.

Forskning på mätningområdet täcker en lång rad områden, från diabetes till nanoteknik och rymdteknik, och kommer att vara viktigt för hela området för att fastställa koldioxidnormer i framtiden. Jag vill alltså upprepa mitt särskilda tack till alla inblandade. Jag hoppas att detta kommer att leda till ett stärkt europeiskt samarbete på detta mycket viktiga forskningsområde i framtiden.

6.9. Skyldigheter för verksamhetsutövare som släpper ut timmer och trävaror på marknaden (A6-0115/2009, Caroline Lucas)

6.10. Miniminivå för lagren av råolja och/eller petroleumprodukter (A6-0214/2009, Miloslav Ransdorf)

6.11. Nätverket för varningar om hot mot kritisk infrastruktur (A6-0228/2009, Luca Romagnoli)

6.12. Europeiskt nätverk för skydd av offentliga personer (A6-0193/2009, Gérard Deprez)

6.13. Nationella omstruktureringsprogram för bomullssektorn (A6-0200/2009, María Isabel Salinas García)

– Före omröstningen:

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Sedan rådet antog den nya reformen av bomullssektorn i juni 2008 har mycket arbete lagts ned på att införa omstruktureringsprogram i de viktigaste bomullsproducerande medlemsstaterna.

Detta förslag är kommissionens svar på rådets uppmaning att föreslå ändringar av ramen för dessa omstruktureringsprogram. Den viktigaste ändringen gäller möjligheten att införa ett åttårigt i stället för ett fyraårigt program, som skulle möjliggöra mer omfattande omstruktureringsåtgärder.

Kommissionen tackar föredraganden för stödet för kommissionens förslag.

Talmannen. – Det gläder oss när kommissionen berömmar vårt arbete. Det borde alltid vara så.

6.14. Protokoll för tillämpning av Alpkonventionen på transportområdet (Transportprotokollet) (A6-0219/2009, Reinhard Rack)

– Före omröstningen:

Reinhard Rack, föredragande. – (DE) Herr talman! EU:s anslutning till transportprotokollet i Alpkonventionen är en liten, men perfekt utformad bit i det pussel som en ny transportpolitik inom EU utgör. Vi står fortfarande här med ämnena effektivitet, fluiditet och säkerhet inom transport, och till detta adderar vi problem som gäller de människor som bor nära vägarna samt miljön kring vägarna. Detta sänder ut ett viktigt budskap. Särskilt efter 15 års medlemskap i Europeiska unionen känner vi österrikare oss säkra på att det var vi som introducerade många av dessa problem för Europeiska gemenskapen, och detta har lett till att EU tar itu med dessa problem.

Ett stort tack till de ledamöter som bidrog till detta.

6.15. Förslag till ändringsbudget 2/2009 (A6-0192/2009, Jutta Haug)

6.16. Förslag till ändringsbudget 3/2009 (A6-0194/2009, Jutta Haug)

6.17. Begäran om fastställelse av Aldo Patriciellos immunitet (A6-0196/2009, Aloyzas Sakalas)

6.18. Begäran om fastställelse av Renato Brunettas immunitet (A6-0195/2009, Aloyzas Sakalas)

6.19. Begäran om samråd om Antonio Di Pietros immunitet och privilegier (A6-0197/2009, Aloyzas Sakalas)

6.20. Begäran om upphävande av Hannes Swobodas immunitet (A6-0190/2009, Klaus-Heiner Lehne)

– Före omröstningen:

Hannes Swoboda (PSE). – (DE) Herr talman! Jag vill bara tillkännage att jag inte kommer att delta i denna omröstning.

6.21. Kontroll av budgetgenomförandet av föranslutningsinstrumentet (A6-0181/2009, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou)

6.22. Effektiv verkställighet av domar i EU: insyn i gäldenärers tillgångar (A6-0252/2009, Neena Gill)

6.23. Årsrapport om verksamheten vid utskottet för framställningar 2008 (A6-0232/2009, Mairead McGuinness)

6.24. Integreringen av ett jämställdhetsperspektiv i utskottens och delegationernas verksamheter (A6-0198/2009, Anna Záborská)

6.25. Den inre marknaden för elektricitet (A6-0216/2009, Eluned Morgan)

– Före omröstningen:

Eluned Morgan, föredragande. – (EN) Herr talman! Parlamentet har gått ifrån sin ståndpunkt vid första behandlingen om el- och gasdirektivet. Jag skulle bara kort vilja förklara varför.

Betänkandet är i sin nuvarande form långt ifrån perfekt, men vi menar att vi har åstadkommit betydande förbättringar för EU:s energikonsumenter. Vi har fört upp frågan om energifattigdom på EU:s dagordning för första gången. Vi har också säkrat de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende och gett dem en större roll i kontrollen av det nya systemet.

Vi skulle dock vilja uppmuntra kommissionen och särskilt konkurrensmyndigheterna att fortsätta sitt arbete för att se till att de företag som äger både produktions- och överföringssystem följer reglerna och inte missbrukar sin ställning.

Jag vill tacka kollegerna för all deras hjälp under åren.

6.26. Byrå för samarbete mellan energitillsynsmyndigheter (A6-0235/2009, Giles Chichester)

6.27. Tillträde till nät för gränsöverskridande elhandel (A6-0213/2009, Alejo Vidal-Quadras)

6.28. Den inre marknaden för naturgas (A6-0238/2009, Antonio Mussa)

6.29. Tillträde till naturgasöverföringsnäten (A6-0237/2009, Atanas Papanizov)

6.30. Interoperabilitet mellan offentliga förvaltningar i EU (ISA) (A6-0136/2009, Dragoș FlorinDavid)

6.31. Maskiner för spridning av bekämpningsmedel (A6-0137/2009, Leopold Józef Rutowicz)

– Före omröstningen om ändringsförslag 39:

Leopold Józef Rutowicz, föredragande. – (PL) I juli 2006 presenterade kommissionen en strategi med målet att minska den allmänna risken med bekämpningsmedel och den negativa effekten av dessa på människors hälsa och på miljön. Det sista elementet i denna strategi är förslaget till direktiv om maskiner för spridning av bekämpningsmedel och om ändring av direktiv 2006/42/EG om maskiner. I direktivet fastställs de krav som maskinerna för spridning bör uppfylla för att begränsa de negativa effekterna av bekämpningsmedel på miljön, föraren och omgivningen. Ett fastställande av dessa krav innebär en minskning av skillnaderna mellan förordningar och de förfaranden som följs i vissa av gemenskapens länder i fråga om spridning av bekämpningsmedel, garanti av en enhetlig miljöskyddsnivå i gemenskapen och möjliggörande av fri rörlighet för dessa maskiner på EU:s marknad, vilket är av särskilt stor betydelse för små och medelstora företag, som är de företag som oftast tillverkar den här sortens utrustning.

Utkastet till förslag och de föreslagna ändringarna diskuterades vid seminarier, vid möten med företrädare för rådet, kommissionen, skuggföredragande och berörda parter och vid trepartssamtal. Med tanke på de stora tekniska skillnaderna mellan olika sorters maskiner – från enkla, handstyrda maskiner till sådana som sköts av utbildad personal – antogs inte vissa ändringsförslag och man beslutade att de kommer att omfattas av de standarder som utformas av Europeiska standardiseringskommittén på begäran av kommissionen. Tack vare detta nåddes en överenskommelse, ändringsförslag 39 antogs och denna ståndpunkt har bekräftats av rådet.

Jag vill särskilt tacka skuggföredragandena, företrädarna för kommissionen och rådet, sekretariatet för utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd och berörda parter för deras hjälp och samarbete.

Jag föreslår ett antagande av direktivet, som kommer att bidra till ett skydd av miljö, förare och omgivning vid spridning av bekämpningsmedel.

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Kommissionen vill tacka föredraganden, Leopold Józef Rutowicz, för hans arbete och insatser i behandlingen av detta förslag.

Kommissionen välkomnar kompromissändringsförslag 39 och ser fram emot ett snabbt antagande av förslaget i linje med detta.

Kommissionen skulle vilja göra följande uttalande: "För att uppnå överensstämmelse med de grundläggande krav som tas upp i avsnitt 2.4 i bilaga I kommer kommissionen att ge CEN mandat att utveckla harmoniserade standarder för varje typ av maskin för spridning av bekämpningsmedel utifrån bästa teknik som finns tillgänglig för att förhindra att miljön oavsiktligen utsätts för bekämpningsmedel. Mandatet ska särskilt leda till standarder som anger kriterier och tekniska specifikationer för mekaniska sköldsystem, tunnelsprutning och luftassisterade sprutsystem, för att förhindra förorening av vattenkällan i samband med påfyllning och tömning, samt utförliga specifikationer i tillverkarnas instruktioner för att förhindra avdrift av bekämpningsmedel, under beaktande av alla relevanta parametrar, såsom munstycken, tryck, sprutbommens höjd, vindhastighet, lufttemperatur och luftfuktighet samt körhastighet."

6.32. Märkning av däck avseende bränsleeffektivitet (A6-0218/2009, Ivo Belet)

6.33. Ändring av förordning (EG) nr 717/2007 (mobiltelefoni) och direktiv 2002/21/EG (elektroniska kommunikationer) (A6-0138/2009, Adina-Ioana Vălean)

– Före omröstningen:

Adina-Ioana Vălean (ALDE). - (EN) Herr talman! Detta är en mindre ändring som rådet begärt för att undanröja en inkonsekvens när det gäller de växelkurser som gäller för pristak för sms och kostnadsbegränsningstjänsten (cut-off limit). I enighet med rådet bör en text läggas till i slutet av artikel 1.4 i den ursprungliga förordningen, som är artikel 1.2 b i ändringsförordningen, som säger att samma referensväxelkurser ska tillämpas för att årligen revidera storleken på de avgifter som regleras genom artiklarna 4 a, 4 b och 6.a3 där dessa avgifter uttrycks i andra valutor än euro.

(Det muntliga ändringsförslaget beaktades)

6.34. Rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar (A6-0247/2009, Renate Weber)

– Före omröstningen om den ändrade resolutionen:

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Kommissionen välkomnar antagandet av Renate Webers betänkande, vilket stöds i kompromisstexten om förenklade rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar av aktiebolag. Även om kommissionen hade gått ännu längre i sitt ursprungliga förslag, bevaras genom betänkandet en högst betydande del av besparingsmöjligheterna i det ursprungliga kommissionsförslaget, som uppgår till 172 miljoner euro per år.

Arbetet med att minska den administrativa bördan går framåt och detta kommer att bidra till tillväxtpotentialen och underlätta EU:s återhämtning.

6.35. Upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (omarbetning) (A6-0413/2008, Peter Skinner)

– Före omröstningen:

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Jag skulle vilja uttrycka min uppskattning och beundran för Europaparlamentets effektiva hantering av Solvens II-ärendet och för er kompromissvilja.

Med solvens II kommer EU att ha en modern ram för försäkringstillsyn, som sedan kommer att bli den officiella ramen för försäkringsbranschen och för försäkringstagarna.

Personligen beklagar jag borttagandet av gruppstillskottet, eftersom det betyder att man missar en chans att göra ytterligare framsteg när det gäller gruppstillsynen. Men kommissionen kommer ändå att stödja överenskommelsen mellan parlamentet och rådet om denna får stöd vid er omröstning.

Det hela är naturligtvis inte avklarat i och med detta. Mycket finns kvar att göra. Genomförandeåtgärder måste vara klara före oktober 2012 för att ge medlemsstaterna och branschen tillräckligt med tid att förbereda sig för införandet av Solvens II.

Jag kan försäkra er om att kommissionen kommer att göra sitt för att underlätta denna process och för att så snart som möjligt omsätta dessa kraftigt försenade reformer i praktiken, vilket gynnar alla berörda parter.

6.36. Interimsavtal om handel med Turkmenistan

– Före omröstningen:

Karel Schwarzenberg, *ordförande för rådet*. – (EN) Herr talman! Låt mig påminna er om att rådet alltid har gått igenom parlamentets yttranden och resolutioner uppmärksam och med stort intresse. Rådet har också tagit frågan om de mänskliga rättigheterna på mycket stort allvar, vilket tydliggörs genom EU:s avtalsförhållanden med länder i olika delar av världen.

Enligt Cotonouavtalet, ett fördrag mellan EU och en grupp länder i Afrika, Västindien och Stilla havet, har det förekommit över 15 fall sedan 1995 när gemenskapen helt eller delvis har upphört att tillämpa avtalen gentemot vissa av länderna då dessa inte fullgjort sina skyldigheter enligt människorättsklausulen.

Ni känner säkert också till de sanktioner som rådet tillgrepp mot Uzbekistan efter de händelser som ägde rum i Andizjan under 2005. Naturligtvis finns mycket kvar att göra när det gäller mänskliga rättigheter och respekten för rättsstatsprincipen och demokrati i Turkmenistan.

Vi kommer att fortsätta verka i synnerhet för frigivning av alla politiska fångar, fri tillgång för Internationella Rödakorskommittén till fängelser, upphävande av restriktionerna för resor till utlandet samt fria medier i civilsamhället. Vi är fast beslutna att vidta lämpliga åtgärder, vilket inkluderar att vid behov, i enlighet med avtalet med Turkmenistan, upphäva detta om de mänskliga rättigheterna kränks.

Charlie McCreevy, *ledamot av kommissionen*. – (EN) Herr talman! Kommissionen har noga noterat parlamentets oro när det gäller situationen för demokratin och de mänskliga rättigheterna i Turkmenistan. Vi välkomnar uttalandet i det gemensamma resolutionsförslaget om att slutandet av ett interimsavtal om handel skulle vara ett bra första steg som gör det möjligt för oss att ha mer kontakt med Turkmenistan och därmed främja en fortsatt positiv utveckling och ett fortsatt samarbete.

Kommissionen är medveten om parlamentets farhågor angående möjligheten att upphäva avtalen. Jag kommer ihåg att min kollega Benita Ferrero-Waldner vid förra månadens debatt uppgav att både interimsavtalet om handel (artikel 1) och avtalet om partnerskap och samarbete (artikel 2) innehåller människorättsklausuler som utgör en väsentlig del av dessa avtal. Utöver dessa bestämmelser kommer artikel 28 i interimsavtalet om handel och artikel 94 i avtalet om partnerskap och samarbete att möjliggöra för respektive sida att vidta lämpliga åtgärder vid allvarliga överträdelser av avtalen. Enligt kommissionen skulle dessa åtgärder också kunna omfatta ett upphävande av avtalen.

Kommissionen åtar sig att tillsammans med medlemsstaterna noga övervaka människorättsituationen i Turkmenistan och att regelbundet rapportera till respektive organ inom parlamentet. Om parlamentet skulle rekommendera att åtgärder vidtas mot bakgrund av rapporterade allvarliga kränkningar av viktiga delar av interimsavtalet om handel, särskilt när det gäller de mänskliga rättigheterna, kommer kommissionen att allvarligt överväga att på lämpligt sätt låta parlamentets rekommendationer ingå i sitt förslag till rådet.

Harlem Désir (PSE). – (FR) Herr talman! Förklaringarna från rådets ordförande och kommissionsledamoten är mycket intressanta, eftersom de bevisar att Europaparlamentet gjorde rätt i att kräva att undertecknande av ett nytt handelsavtal med Turkmenistan skulle vara knutet till respekten för de mänskliga rättigheterna. Den sistnämnda är en grundläggande princip för de handelsavtal som Europeiska unionen ingår.

Med tanke på det fortsatt stora antalet kränkningar av de mänskliga rättigheterna i nämnda land anser jag att det bästa verkställa denna filosofi är att börja med att skjuta upp det nya handelsåtagande som ni föreslår, och att alltså inte ge det samtycke som vi ombeds ge i dag.

Helmuth Markov (GUE/NGL). – (DE) Herr talman! Jag vill säga att parlamentet har uppmanat både kommissionen och rådet såväl i debatten som i sina dokument att ange att man kommer att hörsamma parlamentets begäran om parlamentet skulle kräva att detta avtal skjuts upp eller upphävs.

Yttrandena skilde sig åt i hög grad. Rådets ordförande uttryckte ingen åsikt alls om hur rådet skulle reagera om parlamentet skulle ställa något av dessa krav. Kommissionsledamoten svarade bara att kommissionen skulle överväga vad man skulle göra om parlamentet skulle ställa ett sådant krav. Poängen är att varken kommissionen eller rådet på något sätt har uppfyllt parlamentets krav, och därför kan jag inte göra annat än rekommendera att vi nu vägrar att ge detta vårt stöd.

(Applåder)

Daniel Caspary (PPE-DE). – (DE) Herr talman, mina damer och herrar! Nu har vi debatterat ämnet Turkmenistan i tre och ett halvt år i olika utskott i parlamentet. Det finns EU-fördrag som också parlamentet måste hålla sig till, även om vi inte alltid tycker om det.

I dag har vi genom rådets och kommissionens uttalanden lyckats få de försäkringar som är möjliga inom ramen för EU-fördragen. Kommissionen och rådet har gått med på att allvarligt överväga att följa parlamentets ledning i sina yttranden och eventuellt också krav på upphävande av avtalet.

Som vi alla vet är detta tyvärr allt parlamentet kan hoppas på inom ramarna för EU-fördragen. Det finns ett misstag vi inte får göra, och det är att låta våra förbindelser med ett land stoppas för att Europaparlamentet ska få mer makt. Jag uppmanar er att acceptera rådets och kommissionens yttranden. Vi hade inte kunnat hoppas på mer. Mot denna bakgrund och under dessa omständigheter ber jag er att stödja ett undertecknande av avtalet.

Daniel Cohn-Bendit, för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Herr talman! Om det inte var på gruppens vägnar så begär jag uppskjutande för gruppen De gröna/Europeiska fria alliansen.

(Parlamentet avslog begäran om återförvisning till utskottet)

6.37. Interimsavtal med Turkmenistan (A6-0085/2006, Daniel Caspary)

6.38. Gemenskapsram för kärnsäkerhet (A6-0236/2009, Gunnar Hökmark)

6.39. Kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (A6-0253/2009, Raúl Romeva i Rueda)

6.40. Bevarande av fiskeresurserna genom tekniska åtgärder (A6-0206/2009, Cornelis Visser)

6.41. Gemensam invandringspolitik för Europa (A6-0251/2009, Simon Busuttil)

6.42. Grönbok om TEN-T-politikens framtid (A6-0224/2009, Eva Lichtenberger)

7. Röstförklaringar

Muntliga röstförklaringar

– Europaparlamentets sammanträdeskalender – 2010

David Sumberg (PPE-DE). – (EN) Herr talman! Eftersom jag lämnar parlamentet i juli kanske ni tror att jag inte har någon åsikt alls om parlamentets program för 2010. Men jag skulle svika dem som skickat mig hit under de senaste tio åren om jag inte utnyttjade detta tillfälle för att protestera mot att parlamentet över huvud taget håller till i Strasbourg. Det är ett skandalöst slöseri med skattebetalarnas medel. Det finns ingen

anledning till detta. Det finns en lämplig parlamentsbyggnad i Bryssel. När jag nämner detta för människor i Storbritannien – kostnaderna och det besvär som alla har med att komma hit – är de helt förbluffade över att vi fortsätter med detta, särskilt i en tid av ekonomiska åtstramningar. Tiden är inne för att avsluta farsen med Strasbourg och se till att parlamentet bara verkar i Bryssel och verkligen bidrar till att spara offentliga medel, så att dessa kan spenderas på bättre sätt.

ORDFÖRANDESKAP: COCILOVO

Vice talman

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). - (EN) Herr talman! Varje år lägger talmanskonferensen fram olika ändringsförslag för att försöka se till att vi tillbringar mer tid i Strasbourg än vi borde. Faktum är att vi tillbringar mer tid i Strasbourg än någon därute verkligen inser. Bara att resa hit tar nästan en dag för de flesta. Vi borde inte resa till Strasbourg över huvud taget.

Om det är en extra rättighet som jag önskar att parlamentet hade så skulle det vara rätten att välja var sammanträdena ska hållas. Min kollega Bernd Posselt observerade att det finns vissa geografiska fördelar för politiker som bor i närheten av Strasbourg. Men det är inte lätt för alla att bara pendla över gränsen från Tyskland. För väljare som ska komma hit – folk som vill besöka oss för att se hur parlamentet fungerar – tar det mer än en dag. Vi har utmärkta lokaler i Bryssel. Vi borde inte rösta för att förlänga den tid vi tillbringar i Strasbourg. Vi borde rösta för att undvika det helt och hållet.

- Betänkande: Mairead McGuinness (A6-0232/2009)

Daniel Hannan (NI). - (EN) Herr talman! Jag vill bara ta upp en fråga, nämligen skandalhistorien om de spanska lagar som man använder för att roffa åt sig mark. Dessa lagar har behandlats i utskottet för framställningar i olika former under de senaste sex åren. Alla ledamöter här i parlamentet, oavsett nationalitet, har väljare som har drabbats av övergrepp genom urbaniseringslagen för spanska kusten, i likhet med tusentals spanska medborgare.

Försöken att få denna fråga avgjord här i parlamentet har på ett fräckt sätt motarbetats av ett antal spanska ledamöter i båda partierna, och jag skulle särskilt vilja vädja till mina kolleger i det spanska Partido Popular att inte glömma äganderättens okränkbarhet. De om några borde förstå – med tanke på deras historia och med vetskap om vad som skedde under andra republiken, då äganderätten inte var säkrad – hur viktigt det är att människor känner att deras lagfartsbevis inte kan kränkas genom statliga övergrepp.

- Betänkande: Anna Záborská (A6-0198/2009)

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Herr talman! Först och främst vill jag säga att det är rätt strategi som antas i Anna Záborskás betänkande. Det är mycket viktigt att jämställdhet införs i parlamentets olika roller, vare sig det rör sig om utskott eller delegationer.

Det är också mycket viktigt att kandidatlistorna kan innehålla lika många kvinnliga som manliga kandidater när dessa sammanställs inför valet till Europaparlamentet.

Vi behöver varandra, och jag hoppas att saker och ting kommer att utvecklas i en riktning som innebär att kön en dag inte längre kommer att spela lika stor roll som färdigheter och sakkunskap. När parlamentet fattar sina beslut är det mycket viktigt att utskotten består av skickliga och kunniga personer, både män och kvinnor. På så sätt kommer alla att ha en gemensam och tydlig syn på hur en bättre framtid och ett bättre Europa kan byggas med hjälp av kunskap och färdigheter.

- Betänkande: Eluned Morgan (A6-0216/2009)

Daniel Hannan (NI). - (EN) Herr talman! Man skulle kunna göra enorma besparingar genom att inrätta ett gemensamt europeiskt elnät. Vid varje tidpunkt finns det överskottselektricitet någonstans i EU och om nationella hinder undanröjs skulle det avsevärt minska vårt beroende av importerade energikällor. Denna typ av integrationsmodell – en organisk och decentraliserad modell på en fri marknad – är tyvärr inte vad vi har röstat om i de olika betänkandena i dag. I stället går vi mot harmonisering, fasta priser, protektion och en gemensam förhandlingsposition gentemot Ryssland och andra tredje parter. Det finns en grundläggande ideologisk skillnad inom EU mellan en fri marknad som grundas på ömsesidigt produkt erkännande och en harmoniserad marknad som grundas på minskad valfrihet för konsumenterna, skydd för producenterna och myndighetsreglering.

Det finns särskilda risker för ett land som Storbritannien. Fram tills för två år sedan var vi EU:s enda nettoproducent av energi. Till och med i dag har vi något sånär jämvikt. För oss skulle en gemensam energipolitik kunna bli som den gemensamma fiskeripolitiken, där vi är det enda land som lägger en avsevärd mängd i den gemensamma potten, från vilken alla andra sedan får sin andel på lika villkor.

Syed Kamall (PPE-DE). - (EN) Herr talman! Innan jag går vidare vill jag tacka föredraganden, Eluned Morgan. Jag vet att hon snart ska lämna Europaparlamentet och även om vi inte alltid är eniga i alla frågor tror jag att alla håller med om att hon har gjort ett ofantligt arbete med detta betänkande.

Om vi ser på liberaliseringens historia i EU, inser vi alla att liberaliseringen av telekom har varit en stor framgång som erbjuder valfrihet, lägre priser och bättre tjänster för konsumenter i hela EU. Det är synd att postmarknaden och särskilt energimarknaden har släpat efter i detta avseende. Utan tvekan innebär detta några steg i rätt riktning, men vi behöver fortfarande lösa problemet med ägarskapsåtskillnad av näten och tillgång till andra marknader.

Det är inte rätt att vissa marknader, till exempel den brittiska, är öppna för konkurrens medan företag i Tyskland och Frankrike kan få tillgång till den brittiska marknaden och samtidigt hindra att företag från Storbritannien och andra länder får tillgång till deras marknad. Tiden för protektionism är förbi. Det är dags att ha större förtroende för marknaden.

- Betänkande: Ivo Belet (A6-0218/2009)

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Herr talman! Först och främst vill jag säga att Ivo Belets betänkande är utmärkt. Det är mycket viktigt att vi ser till att vara energivänliga, att vi sparar energi och agerar effektivt på alla sätt – både när det gäller transport och andra områden.

Detta är vad vi också bör eftersträva i fråga om däck. Just detta betänkande handlar om transport och däck, men det är viktigt att komma ihåg att säkerhet är den viktigaste frågan och någonting som aldrig får äventyras.

I denna fråga måste vi finna rätt sorts balans. Energieffektivitet inom däcktillverkningen får inte gå före säkerhet. Om vi vill garantera energieffektivitet och öka denna måste vi med andra ord samtidigt se till att säkerheten inte undergrävs det minsta. Säkerheten måste prioriteras och utgöra det huvudsakliga målet på motorvägar, landsvägar och överallt när vi utvecklar transporten i Europa.

- Betänkande: Adina-Ioana Vălean (A6-0138/2009)

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Herr talman! Först och främst vill jag tacka föredraganden, Adina-Ioana Vălean, för hennes utmärkta betänkande. Det är mycket viktigt att vi i framtiden får en situation i EU där kostnaderna för mobilsamtal över hela Europa kan sänkas och bli enhetliga på hela den inre marknaden.

I nuläget är problemet naturligtvis att vi, när vi reser från ett land till ett annat, ofta måste köpa ett nytt abonnemang eller, om vi inte köper nytt abonnemang, får betala mycket höga avgifter.

Det är viktigt att det också upprättas ett sammanhängande system för avgifter för mobiltelefoni när det råder fri rörlighet för personer och arbetstagare och vi bygger ett gemensamt ekonomiskt område – något som i själva verket borde drivas på gemenskapsnivå. Det ligger i allmänhetens intresse.

Europeiska unionen måste agera på ett sätt som innebär att allmänhetens intressen prioriteras, och om vi vill så kan vi agera för att se till att avgifterna för röstsamtal sänks.

Syed Kamall (PPE-DE). - (EN) Herr talman! Som föredragande för detta betänkande, för utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd, är jag mycket stolt över vårt arbete med att införa mer öppenhet. Ett av de stora problemen under många år har varit frågan om fakturachocker för ett antal konsumenter som kommer hem och hittar en faktura som är högre än väntat.

Om vi ser på resten av betänkandet, särskilt frågan om pristak, bör vi ändå erkänna att priserna har sjunkit i alla fall, oavsett denna förordning. Kommissionen själv medger, med utgångspunkt i sina egna siffror, att de flesta konsumenter inte använder roaming: Under ett år använder 70 procent av konsumenterna inte alls roaming. Den andel som regelbundet använder roaming är mycket lägre än så. Så vad vi gör är i själva verket att sänka samtalskostnader och datakostnader för ett privilegierat fåtal ledamöter i Europaparlamentet, kommissionstjänstemän, europeiska journalister och europeiska affärsmän.

Låt oss hoppas att företagen, när de försöker återfå dessa intäkter från något annat håll, inte börjar ta mer betalt av inhemska användare – särskilt de fattiga – för deras samtal. Låt oss hoppas att vi inte tar från de fattiga för att betala billigare samtal för de rika.

Bruno Gollnisch (NI). – (FR) Herr talman! Jag välkomnar Adina-Ioana Vălean's betänkande i ett ämne där Europeiska unionens befogenheter för en gångs skull är fullt användbara.

Jag måste säga att situationen tidvis är helt ohållbar på området telekommunikation. Det förekommer bedrägerier mot konsumenterna som använt exempelvis en sådan här mobiltelefon och som, fastän det stått i kontraktet att internationella samtal ingår, får en chock när de ser sin mobilräkning. Ett exempel är det som hände mig nyligen efter att ha använt Internetuppkoppling vid två eller tre tillfällen i Italien en dag. Jag fick en räkning från den praktiskt taget nationaliserade franska operatören Orange på 1 200 euro, och för en annan dag, som jag tillbringade precis vid den franska gränsen, mellan Evian och Genève, fick jag en räkning på 3 000 euro!

Dessa metoder är under all kritik och det är på gränsen till stöld, och dessa operatörer är ansvariga – de ger inte konsumenterna någon insyn. Bestämmelserna för insyn i fråga om mobiltelefonabonnemang måste därför standardiseras inom Europeiska unionen.

Daniel Hannan (NI). – (EN) Herr talman! Naturligtvis är vi alla positiva till lägre avgifter när vi reser utomlands med våra mobiltelefoner – man skulle vara galen om man var emot det, men det är inte den enda delen av ekvationen. När vi i parlamentet tvingar operatörerna att sänka sina roaming-avgifter, måste de hitta pengarna någon annanstans och detta innebär vanligtvis att de höjer avgifterna för dem som inte reser.

Detta är med andra ord en skatt för icke-resenärer till fördel för resenärer. Tonåringar i kommunala bostäder i min valkrets får nu högre avgifter så att ett antal affärsmän, ledamöter av Europaparlamentet och kommissionsledamöter kan prata billigare när de är utomlands.

Vi inte är opartiska i den här frågan. Alla vi som deltar i den här omröstningen har väldigt mycket att vinna på den typ av regleringar som vi har drivit igenom inom detta område under det senaste året. Om man vill förstå hur makten har förflyttats i EU, behöver man bara läsa det här betänkandet. "Who whom?" frågade Lenin – vem är subjektet och vem är objektet – i den politiska filosofins kanske mest kärnfulla fras. Vem har makten och över vem utövar han makten? Det kan inte råda något större tvivel om vem som har makten: det är vi – eurokraterna.

Inese Vaidere (UEN). – (LV) Herr talman! Tack så mycket för ni ger mig ordet. Jag röstade för detta betänkande, eftersom jag anser att det som utträttats av Europaparlamentet på området för mobila kommunikationer är oerhört viktigt. När jag först började arbeta i Bryssel kostade det tre euro eller mer att prata en minut i telefonen. Nu betalar vi dessa mindre belopp, tack vare dessa bestämmelser, och det har gynnat den europeiska allmänheten som helhet. Jag skulle också vilja påpeka att avgifterna för roaming har varit mycket oklara. Detta gäller framför allt textmeddelanden. Även om vi har sparat mycket på röstsamtal så har företag ibland gjort alltför stora vinster på textmeddelanden, och detta ligger inte i allmänhetens intresse. Jag anser att vi har gjort stora framsteg i fråga om försvar av konsumenternas intressen med detta direktiv och denna lagstiftning. Och nu när dataöverföring är så viktig att människor tar emot uppgifter på sina mobiltelefoner innebär det faktum att dessa avgifter har sänkts en betydelsefull framgång för Europaparlamentet.

– Betänkande: Peter Skinner (A6-0413/2008)

Eoin Ryan (UEN). – (EN) Herr talman! Jag vill gratulera Peter Skinner till detta betänkande. Han har gjort ett utmärkt jobb. Det har varit ett enormt projekt men han har verkligen uppnått resultat med denna mycket komplexa rättsakt. Jag skulle också vilja gratulera EU-institutionerna och medlemsstaterna, som har bidragit till detta framgångsrika resultat när det gäller Solvens II.

Det är ett bra exempel på hur EU måste samarbeta i riktning mot ekonomisk återhämtning. Bördor ska delas, och även lösningar. Detta svar som godkänts i EU är ett bra exempel på en närmare förbindelse i det ekonomiska samarbetet. Vi måste verka för att det aldrig mer ska inträffa någon bankkris som den som vi genomgår för tillfället.

Jag noterade med stort intresse kommissionens godkännande av ett stödsystem för bolån för brittiska husägare. Detta program kommer att möjliggöra för husägare som inte har möjlighet att göra sina avbetalningar på bolånen att skjuta upp alla amorteringar och upp till 70 procent av räntebetalningarna i

två år. Vi bör noga följa hur systemet utvecklar sig och lära av och genomföra alla effektiva åtgärder som kan underlätta för oss.

Detta är något som alla medlemsstater kan studera, men jag menar också att medlemsstaternas finansiella institutioner själva skulle kunna underlätta för människor att byta till bolån där de bara behöver betala ränta om de hamnar i en svår situation. Med tanke på det stöd som de finansiella institutionerna har från medlemsstaternas regeringar, skulle dessa kunna göra mycket för att hjälpa människor som utsätts för påfrestningar på grund av lågkonjunkturen.

– Betänkande: Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). - (EN) Herr talman! Innan jag börjar min röstförklaring skulle jag bara vilja gratulera min kollega, Syed Kamall, som just har gjort sitt 100:e anförande i plenum. Vissa förvånas säkert över att det har tagit så lång tid! Men det är bra att ha med honom i 100-klubben.

Jag röstade för Gunnar Hökmarks betänkande av alla möjliga skäl. Främst eftersom man knappas kan vara emot kärnsäkerhet. När det gäller frågan om kärnsäkerhet och om hur vi producerar energi för framtiden, vill vi ju också att den tillhandahålls så säkert som möjligt och bortskaffas så säkert som möjligt. Men ett annat viktigt skäl till att jag röstade för detta betänkande är att jag vill att det ska produceras mer kärnkraft i framtiden – mer i Storbritannien – eftersom jag är dödstrött på att se vindhjul och vindturbiner dyka upp på vackra platser på den europeiska landsbygden, vilka inte ger något bidrag alls till våra nationella elnät – faktum är att de har en negativ inverkan på de nationella elnäten – och inte ger förnybar energi. De ger bara en lite alternativ energi under en kort tidsperiod. Jag förespråkar helhjärtat kärnsäkerhet och kärnenergi.

– Betänkande: Raül Romeva i Rueda (A6-0253/2009)

Jim Allister (NI). - (EN) Herr talman! Kommissionens okloka och okänsliga idé, i dess ursprungliga förslag, om att den skulle kontrollera fritidsfiske och kräva rapporter och tillstånd och allt annat som följer med en sådan byråkrati, var ett av dessa förslag som med rätta ledde till ett enormt motstånd, inte bara inom denna sektor utan bland dem som är intresserade i frågor som gäller fiske och EU-byråkrati.

Därför är jag glad över att ändringsförslag 48 har antagits i dag. Detta bidrar i alla fall till viss del till att återupprätta medlemsstaternas vederbörliga rätt att avgöra om man ska vidta åtgärder som gäller tillstånd och rapportering av fritidsfiske, och i och med detta överläts det åt medlemsstaterna att bedöma om fritidsfisket påverkar den totala mängden fisk som tas upp, vilket inte är fallet i de flesta medlemsstater. Jag är glad över att kommissionen har fått avslag på sitt förslag och att det som började dåligt har förbättrats i viss utsträckning.

Daniel Hannan (NI). - (EN) Herr talman! Efter tio år i Europaparlamentet trodde jag inte att något kunde förvåna mig längre men jag chockades över dåraktigheten i förslaget om att utvidga den gemensamma fiskeripolitiken till fritidsfiskarna, där det krävs att de ska notera varenda fångst och dra av denna från den nationella kvoten.

Förslaget har inte tagits bort, även om det har förbättrats avsevärt tack vare ett långt och hårt utmattningskrig som har utkämpats i utskottet av fyra modiga och patriotiska skottar som företräder de största partierna i det landet, nämligen Elspeth Attwooll, Catherine Stihler, Struan Stevenson och Ian Hudgton. Jag vill också ge ett erkännande åt Nordirlands bästa vän i Europaparlamentet, Jim Allister, som är en stor förkämpe för samhället och traditionerna i sin provins.

Problemet i detta fall var efterlevnaden. Problemet var att man inte följde den befintliga lagstiftningen. Vår instinkt här i parlamentet är att alltid lagstifta, i stället för att använda den rättsliga arsenal som vi redan har till vårt förfogande. Jag önskar att vi skulle tillämpa – inte bara på fiskeriområdet utan också mer allmänt – principen om att en ny lag inte alltid är det bästa när man inte helt har uttömt de rättsliga befogenheter man redan har.

Catherine Stihler (PSE). - (EN) Herr talman! Jag hoppas att dagens omröstning om Raül Romevas betänkande ska försäkra de europeiska fritidsfiskarna om att man har tagit hänsyn till deras oro. Ändringsförslagen 7 och 11 röstades igenom utan opposition. Ändringsförslag 48 godkändes med 608 röster mot 37. Ändringsförslag 49 godkändes med 580 röster mot 54. Ändringsförslag 50 fick brett stöd. Ändringsförslag 2 godkändes eftersom det ingick i en omröstning tillsammans med ändringsförslag 7 och 11. Ändringsförslag 92 förkastades och ändringsförslag 93 förkastades också, vilket var vad fritidsfiskarna ville.

Härnäst handlar det om hur rådet kommer att hantera omformuleringen av artikel 47. Kommer de att godta parlamentets omformulering eller kommer de att välja något annat alternativ? Det är synd att ingen från

rådet är här för att besvara den frågan. Dagens lansering av grönboken om en reform av den gemensamma fiskeripolitiken ger dock oss alla en möjlighet att förändra den gemensamma fiskeripolitiken. Jag hoppas att ledamöterna kommer att sprida grönboken till så många väljare som möjligt så att de kan göra sina röster hörda.

– **Betänkande: Cornelis Visser (A6-0206/2009)**

Syed Kamall (PPE-DE). – (EN) Herr talman! Tack så mycket. Det känns verkligen som om vi har kommit fram till en milsten – eller är det kanske snarare en kvarnsten?

Detta betänkande har en intressant titel. "Bevarande av fiskeresurserna genom tekniska åtgärder". Jag måste säga att om vi verkligen vill ha den bästa tekniska åtgärden för att bevara fiskbestånden, finns denna inte i den gemensamma fiskeripolitiken. Resultaten är tydliga: Den gemensamma fiskeripolitiken har varit ett misslyckande när det gäller att bevara fiskbestånd. Det är dags, det är verkligen på tiden, att vi studerar de resultat runt om i världen som har fungerat.

Låt oss se på Island, där de har infört egendomsbaserade lösningar och rättigheter som kan överlåtas. Låt oss se på Nya Zeeland, där rättigheterna till fiskeområdena har gått i arv från generation till generation. Båda dessa fall visar att om man förlitar sig på marknaden förlitar man sig på rättsstatsprincipen och äganderätten och detta kommer oftast att leda till en bättre lösning än centralt planerade program i Sovjetstil, såsom den gemensamma fiskeripolitiken, som har visat sig vara en katastrof. Det är dags att ha större förtroende för marknaden.

– **Betänkande: Simon Busuttil (A6-0251/2009)**

Simon Busuttil (PPE-DE). – (MT) Jag har en kort kommentar för att förklara vår grups röst, alltså gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater, i fråga om mitt betänkande om en gemensam invandringspolitik. Två omröstningar genomfördes, en om ett alternativt förslag och en om det ursprungliga betänkandet. Vi röstade för det förstnämnda så att vi skulle kunna ta bort en punkt som förts in av socialistblocket i Europaparlamentet i vilken migranternas rätt att rösta föreskrivs. Detta är något vi motsätter oss, och vi röstade också mot det på utskottsnivå.

Det är dock olyckligt att detta förslag inte gick igenom, för om så hade varit fallet så hade denna punkt tagits bort. I stället röstade vi för betänkandet som helhet eftersom vi anser att detta är ett bra betänkande som innehåller Europaparlamentets heltäckande program för en gemensam invandringspolitik.

Bruno Gollnisch (NI). – (FR) Herr talman! Principerna, åtgärderna och verktygen för en gemensam invandringspolitik för Europa: det är det omfattande ämnet i Simon Busuttils betänkande.

Vilka är då principerna? Man antar att Europeiska unionen kommer att behöva ytterligare 60 miljoner icke-europeiska invandrare till 2050, trots miljontals befintliga arbetslösa och fattiga medborgare, massuppsägningar och nedläggning av företag.

Vilka är åtgärderna? Att ge den invandrade befolkningen fler rättigheter, framför allt rösträtt, och att ge obegränsat tillträde till EU:s territorium och arbetsmarknad.

Och vilka är verktygen? En så kallad "positiv" diskriminering, eller erkännande av informella yrkeskvalifikationer, vilka de än kan vara, medan européer måste ha certifierade yrkeskvalifikationer i vederbörlig ordning, erkännande av den nya kategorin miljöflyktingar, och europeiska medborgares skyldighet att anpassa sig till denna oundvikliga översvämning enligt eurokraternas iscensättning och planer, med parlamentets medverkan.

I stället för allt detta måste vi omedelbart vända dessa flyktingströmmar, återställa de inre gränserna, införa en sant familjefokuserad politik för att öka det europeiska invånarantalet och införa nationella och europeiska prioriteringar på alla områden.

Mario Borghesio (UEN). – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Jag har många betänkligheter när det gäller detta betänkande. Den första gäller, vilket nämdes för en kort stund sedan, en bestämmelse som verkar förbryllande i en tid då Europa står inför problemet med lönegarantifonden och uppsägning av miljontals arbetstagare. Att göra det möjligt för 60 miljoner nya invandrare att komma och arbeta i Europa är enligt min åsikt en skandalös åtgärd.

Jag vill emellertid också påpeka att tragedier sker medan vi diskuterar hur vi ska reglera och organisera invandringen i framtiden, tragedier som tack och lov har kunnat undvikas genom Italiens humanitet och Roberto Maronis goda styrning, men som till exempel hade kunnat bli ett faktum i fallet med det turkiska fartyget *Pinar*.

Vad ska EU göra? I 600 fall – som Maroni helt riktigt uppgav – har Malta, trots finansiellt stöd från Europeiska unionen, misslyckats med sin uppgift att ta hand om personer som rest från Nordafrikas kust och hamnat på deras stränder. I alla dessa fall har Italien varit tvunget att ingripa, trots att vår mottagningsanläggning på Lampedusa vid det här laget långt har överstigit sin kapacitet, som vi alla vet.

Därför är det dags för EU att ingripa, att fastställa några uttryckliga bestämmelser! Vi kräver en betydande ökning av det ekonomiska stödet till vårt land så att vi kan ta itu ordentligt med detta problem. Europa måste vakna och på allvar reglera migrationsflödena: vi kan inte fortsätta så här!

– Betänkande: Cornelis Visser (A6-0206/2009)

Inese Vaidere (UEN). – (LV) Tack så mycket, herr talman! Jag vill framföra min åsikt om fiskeriutskottets betänkande, betänkandet av Cornelis Visser, som rör bevarandet av fiskeriresurserna. För mitt land Lettland är fisket oerhört viktigt eftersom vi har en 550 km lång kustlinje. Eftersom Lettland företräds i EU av åtta ledamöter i Europaparlamentet kan vi inte vara medlemmar i alla utskott, men dessa frågor är mycket viktiga både för vår ekonomi och för vårt traditionella levnadssätt. Den befintliga lagstiftningen, som också regleras i detta betänkande, är inte tillräcklig för att skydda kustfisket. Jag förstår att överfiske är ett allvarligt problem, men vårt kustfiske är hotat till följd av överdriven lagstiftning, och våra fiskare drivs i själva verket bort från Östersjökusten. Enligt min uppfattning bör Europaparlamentets nästa uppgift bli att se till att de stater som gränsar direkt till havet både kan bevara sitt traditionella levnadssätt och rent praktiskt ägna sig åt fiske, eftersom det nuförtiden ofta händer att våra fiskebyar tvingas köpa produkter från stora företag som fiskar i hav som ligger längre bort. Hundratals, till och med tusentals, personer som bor vid kusten förlorar sina jobb, trots att fiske har utgjort människornas huvudsakliga levebröd under århundraden i dessa områden. Tack så mycket.

Skriftliga röstförklaringar

– Betänkande: Helmuth Markov (A6-0243/2009)

Rovana Plumb (PSE), skriftlig. – (RO) Jag röstade för denna rekommendation, eftersom en anslutning till föreskrift nr 61 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa om enhetliga bestämmelser för godkännande av nyttofordon med avseende på deras utskjutande delar framför förarhyttens bakre vägg (reviderad överenskommelse) är ett mål inom den gemensamma handelspolitiken i enlighet med artikel 113 i fördraget för att undanröja tekniska hinder för handel med motorfordon mellan avtalsslutande parter.

Gemenskapens delaktighet kommer att ge de harmoniseringsåtgärder som vidtas i enlighet med detta avtal ökad betydelse och därmed underlätta tillträde till tredjeländers marknader. Denna delaktighet måste leda till att överensstämmelse kan fastställas mellan de instrument som kallas "föreskrifter" som antagits inom ramen för den reviderade överenskommelsen och gemenskapslagstiftningen på detta område. Ett antagande av en lagstiftning av detta slag innebär i själva verket en anpassning till tekniska framsteg.

– Andrabehandlingsrekommendation: Jan Cremers (A6-0207/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), skriftlig. – (IT) Jag kommer att rösta för.

Europeiska kommissionen har alltid fäst stor vikt vid att garantera rättigheterna för medborgare som flyttar mellan olika länder, framför allt i fråga om förmåner som rör social trygghet. Den fria rörligheten för medborgare inom gemenskapen är en av de grundläggande friheterna och innebär en uppmuntran av utvecklingen av medlemsstaternas interna ekonomi.

Det är anledningen till att kommissionen försöker intensifiera sina ansträngningar för att EU-medborgarna och deras familjer verkligen ska åtnjuta de rättigheter som garanteras inom ramen för den befintliga gemenskapslagstiftningen. Även om det i den nationella lagstiftningen inom vissa sektorer föreskrivs en bättre behandling av gemenskapens befolkning och deras familjer än vad som krävs enligt den befintliga EU-lagstiftningen har i själva verket ingen medlemsstat korrekt ratificerat alla de direktiv som utfärdats om detta ämne.

De brott som ofta begås mot EU-medborgarnas grundläggande rättighet till fri rörlighet på gemenskapens territorium är uppenbara, i synnerhet i samband med följande situationer: rätten till inresa och vistelse för familjemedlemmar som är tredjelandsmedborgare och bristen på stöd efter olycksfall på arbetsplatsen.

Vi hoppas att kommissionen kommer att fortsätta det tekniska samarbete med medlemsstaterna som har lett till att flera punkter har tagits upp för debatt och förtydligande, framför allt i fråga om kränkningar.

– **Betänkande: Caroline Lucas (A6-0115/2009)**

Avril Doyle (PPE-DE), skriftlig. – (EN) Jag röstade för detta betänkande eftersom de sänder ut en stark signal till nästa parlament om att frågan om olaglig skogsavverkning och avskogning måste hanteras effektivare.

Detta förslag borde ha kommit för länge sedan. Det bedöms att omkring 20–40 procent av den industriella träproduktionen i världen kommer från olagliga källor och upp till 20 procent av detta trä kommer till EU varje år. Detta pressar ner timmerpriserna, krymper naturresurserna och skatteintäkterna och ökar fattigdomen hos lokalbefolkningar över hela världen. De långsiktiga effekterna är ännu allvarligare eftersom avskogning, som till stor del beror på olaglig avverkning, står för nära en femtedel av de globala växthusgasutsläppen.

I de aktuella ändringsförslagen i Caroline Lucas betänkande uppges att det är ett brott att inneha eller sälja olagligt virke endast om man har varit försumlig, vårdslös eller agerat uppsåtligt, medan företag som har uppfyllt sin skyldighet att handla i aktsamhet inte bestraffas. Det finns alltså inte något absolut krav på företagen att garantera lagligheten.

Edite Estrela (PSE), skriftlig. – (PT) Jag röstade för resolutionen om skyldigheter för verksamhetsutövare som släpper ut timmer och trävaror på marknaden, eftersom illegal avverkning blir ett allt större problem med mycket oroande följder för miljön, som t.ex. förlust av biologisk mångfald, skogsskövling och skogsförstörelse. Dessutom orsakar denna avverkning nästan 20 procent av koldioxidutsläppen över hela världen.

Europeiska unionen har, i egenskap av storkonsument av timmer och trävaror, skyldighet att vidta effektiva åtgärder mot skogsskövling och illegal avverkning, där det naturligtvis måste ingå att stoppa handeln med illegala trävaror.

Vi måste anta en lagstiftning mot illegal avverkning, så att konsumenterna vet att produkterna har ett lagligt ursprung, så att företag som efterlever dessa regler inte missgynnas och så att det inte längre finns någon marknad för företag som väljer illegala trävaror.

Glyn Ford (PSE), skriftlig. – (EN) Jag välkomnar Caroline Lucas betänkande där det fastställs vissa skyldigheter för verksamhetsutövare som släpper ut timmer och trävaror på marknaden. Jag var föredragande för yttrandet från utskottet för internationell handel, som antogs enhälligt i utskottet.

Vi ansåg att det bästa sättet att stoppa handeln med olagligt virke var att stärka kraven och skyldigheterna och förbättra rättsmedlen för att i avskräckande syfte beivra innehav och försäljning i fråga om aktörer som saluför olagligt timmer och olagliga trävaror på EU:s marknad.

Vi behöver samarbeta med viktiga konsumentländer såsom Förenta staterna, Kina, Ryssland och Japan för att hantera detta problem och för att inrätta globala varningssystem och register över olaglig avverkning och problemländer med hjälp av Interpol och tillämpligt FN-organ som använder de senaste satellittekniska systemen.

Françoise Grossetête (PPE-DE), skriftlig. – (FR) Jag valde att lägga ned min röst om förslaget till en förordning i vilken skyldigheter fastställs för verksamhetsutövare som släpper ut timmer och trävaror på marknaden.

Även om jag anser att det är viktigt att öka kontrollen av timmerimporten vid gränserna till den inre marknaden tycker jag att det är ett alltför svårt och byråkratiskt system som föreslås i betänkandet, som kommer att bli till nackdel för vår egen europeiska skogssektor.

För att bekämpa illegal avverkning borde vi, snarare än att införa ett komplicerat och dyrt produktmärkningssystem som skulle vara till stor nackdel för sektorn och för trä som material, öka kontrollerna och rikta in oss på den leverantörskedja som säljer varorna på den europeiska marknaden.

Det huvudsakliga målet med förordningen måste vara att införa en ny gemensam nivå för kontroll och ansvar snarare än att införa en byråkratisk och dyr process för kontroll av varje enskild produkt. Med tanke på de

problem som sektorn står inför bör vi inte belasta timmer mer än andra material och energikällor med alltför många bindande regler för utsläppande på marknaden.

Eija-Riitta Korhola (PPE-DE), skriftlig. – (EN) Jag betonar att många väntat på denna förordning och att den verkligen behövs. Olaglig avverkning är ett problem som måste hanteras effektivt, inte bara av klimatskäl utan också av miljöskäl och sociala skäl. Ändå var jag tvungen att rösta emot detta i dag. I betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI) har man gått ifrån den egentliga inriktningen och man har utvidgat omfattningen och skyldigheterna utöver det ursprungliga syftet. Vi måste se till att timmerprodukter, när de väl importeras och klareras vid den inre marknads gränser, kan antas vara lagliga. Då finns det inget behov av att införa ytterligare oproportionerliga byråkratiska och finansiella bördor för alla aktörer i EU.

Men i ENVI-utskottets betänkande föreskrivs kostsam märkning och ytterligare hållbarhetskrav. Definitionen av laglighet utvidgas också på ett ouppnåeligt sätt och alla aktörer på den inre marknaden åläggs att handla i aktsamhet. Denna förordning bör bekämpa olaglig avverkning vid gränserna, vilket var det ursprungliga syftet. Men att påverka alla aktörer på den inre marknaden, aktörer som inte använder eller distribuerar något olagligt avverkat timmer, och på så sätt potentiellt påverka deras konkurrenskraft på världsmarknaden, är definitivt inte syftet för denna förordning och det kan därför inte stödjas.

David Martin (PSE), skriftlig. – (EN) Jag röstade för detta betänkande, där det för första gången fastställs regler för aktörer som saluför timmer på EU:s marknad. Dessa aktörer kommer att behöva följa ett system för tillbörlig aktsamhet, så att allt timmer avverkas i enlighet med gällande regional, nationell och internationell lagstiftning. Jag är nöjd över att aktörerna också kommer att behöva rätta sig efter hållbarhetskriterier och lagar om ursprungsbefolkningar. Det är mycket viktigt att det finns en oberoende verifiering från tredje part att lagarna följs, och jag är glad över att detta betonas i betänkandet.

Robert Sturdy (PPE-DE), skriftlig. – (EN) Insatser måste göras för att stoppa handeln med olagligt avverkat timmer och olagliga trävaror som saluförs på EU-marknaden, för att främja effektiv konkurrens, hållbar utveckling och för att skydda den globala biologiska mångfalden och miljön.

Det system för tillbörlig aktsamhet som föreslagits av kommissionen (och som redan tillämpas enligt högt satta normer i Storbritannien) inkluderar åtgärder och förfaranden som kommer att möjliggöra för aktörerna att spåra timmer och trävaror, att få tillgång till information om överensstämmelse med tillämplig lagstiftning och att hantera risken att olagligt timmer och olagliga trävaror saluförs på EU:s marknad. Denna åtgärd kommer också att ge konsumenterna visshet om att de genom att köpa timmer och trävaror inte bidrar till problemet med olaglig avverkning och tillhörande handel.

Vi stöder detta förslag i princip men vi stöder inte de ökade krav på alla aktörer som föreslagits av föredraganden. Vi anser att dessa leder till oproportionerliga byråkratiska och ekonomiska bördor för alla aktörer i EU. I kommissionens förslag fastställs ett flexibelt handlande med tillbörlig aktsamhet som grundas på riskbedömning och analys av fakta. Det är en mycket mer effektiv och praktisk strategi.

– Betänkande: Miloslav Randsdorf (A6-0214/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), skriftlig. – (LT) Olja är den viktigaste energikällan i Europeiska unionen och ekonomin är väldigt beroende av konstant, tillförlitlig och lättillgänglig tillgång på olja. Med tanke på vårt stora och ständigt ökande beroende av oljeimporten är försörjningstryggheten i fråga om olja särskilt viktig.

Efterfrågan på olja inom EU kommer att fortsätta öka fram till 2030, dock bara med 0,25 procent per år. År 2030 kommer olja fortfarande att vara den främsta energikällan i EU, och den kommer att utgöra omkring 35 procent av all energi som förbrukas. Med tanke på att försörjningen och utvinningen av olja i nuläget inte uppfyller den ökande efterfrågan kommer situationen på marknaden att fortsätta vara spänd.

Dessa faktorer måste beaktas vid utvecklingen av en gemensam och sant europeisk energipolitik. EU:s förmåga att reagera på alla eventuella plötsliga försörjningskriser måste utgöra en del av denna politik. Reserver är en viktig faktor som mildrar effekterna av oväntade försörjningsproblem, eftersom vissa, eller till och med alla, ekonomiska sektorer skulle stanna upp utan olja. I detta avseende är tillgång till reserver en fråga om grundläggande nationell säkerhet.

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), skriftlig. – (PT) Vi röstade för detta betänkande eftersom vi anser att det är viktigt att ha ett minimilager av råolja och/eller petroleumprodukter. Att ha ett minimilager är en fråga av oerhörd ekonomisk och social betydelse för alla länder, också för deras säkerhet. Därför måste alla slags

spekulationer som rör dessa lager förbjudas, till skillnad från vad som har varit fallet hittills. Äganderätten och administrationen måste vara i offentliga händer för att EU-medlemsstaternas intressen ska skyddas.

Vi motsätter oss dock de befogenheter som enligt detta förslag till direktiv ska ges Europeiska kommissionen, framför allt möjligheten för kommissionens tjänsteavdelningar att utföra "kontroller av beredskapslagren och de särskilda lagren" i medlemsstaterna. Länderna måste upprätta lager av dessa produkter, men administrationen av dessa lager och fastställandet av deras lägsta och högsta nivåer är en nationell fråga. Vi motsätter oss också alla försök att använda upprättande av sådana här lager som en ytterligare motivering, om än svagare, till inblandning, vilket kan vara hur man tolkar "skapande av ett gynnsamt investeringsklimat för prospektering och utvinning av oljereserver inom och utanför EU".

– Betänkande: Luca Romagnoli (A6-0228/009)

Philip Bradbourn (PPE-DE), skriftlig. – (EN) Vi är visserligen för samarbete mellan medlemsstaterna i dessa frågor, men menar ändå att detta även i fortsättningen bör omfattas av subsidiaritetsprincipen och inte vara föremål för EU-åtgärder.

Carlos Coelho (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Detta initiativ utgör en del av den globala strategin för att skydda viktiga infrastrukturer. EU:s ekonomi och medborgarnas säkerhet och välbefinnande är beroende av att det finns en rad väl fungerande infrastrukturer som tillhandahåller grundläggande tjänster, t.ex. hälso- och sjukvård, telekommunikation, energi- och transportnätverk, finansiella tjänster, tillgång till livsmedel och vatten och så vidare.

Även om vissa medlemsstater redan har vidtagit kraftfulla skyddsåtgärder och har fastställt stabila strukturer är situationen i andra medlemsstater fortfarande mycket otrygg. Ett bättre och mer effektivt utbyte av information och god praxis är därför av avgörande betydelse, och detta är bara möjligt genom inrättande av detta informations- och kommunikationssystem.

Systemet kommer att stärka dialogen och öka den tillgängliga informationen om gemensamma hot och sårbara punkter, samt underlätta samarbete och samordning mellan medlemsstaterna. Samtidigt kommer det att uppmuntra till utveckling av lämpliga åtgärder och strategier för att mildra risker och främja ett adekvat skydd, och det kommer också att leda till en ökning av medborgarnas säkerhet.

Jag stöder också införandet av en klausul om granskning vart tredje år, vilket möjliggör genomförande av nödvändiga förbättringar, framför allt möjligheten att inkludera ett system för snabb varning.

Edite Estrela (PSE), skriftlig. – (PT) Jag röstade för förslaget till ett nätverk för varningar om hot mot kritisk infrastruktur (Critical Infrastructure Warning Information Network, Ciwin). Vissa medlemsstaters infrastruktur består av fysiska och informationstekniska anläggningar, tjänster och tillgångar vilkas avbrott skulle kunna få mycket allvarliga följder för hälsa, säkerhet och ekonomiskt och socialt välbefinnande.

Transportsystem, telekommunikation och energi är sektorer som är av avgörande betydelse för medlemsstaternas utveckling och de är också i allt högre grad förbundna med varandra, eftersom vissa medlemsstater är beroende av andra. Av den anledningen är det oerhört viktigt för Europeiska unionens utveckling att det finns ett system för tillgång till och utbyte av information bland de olika myndigheterna om skydd av kritisk infrastruktur, utbyte av god praxis och ett system för snabb varning.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), skriftlig. – (EL) Med det kommissionsförslag som betänkandet rör skapas ett nätverk för information och varning mellan medlemsstaterna för de offentliga och privata infrastrukturer som karaktäriseras som "kritiska".

Detta nätverk är ett första steg mot att tillåta privatpersoner, det vill säga monopolföretag vars system betecknas som kritisk infrastruktur, att få behörighet i fråga om säkerhetsfrågor, vilka i nuläget enbart är statens ansvar.

Detta banar väg för att demonstrationer från arbetarklassen som påverkar en "kritisk" infrastruktur, inklusive privata system (till exempel strejker inom kritiska sektorer såsom energi, telekommunikation osv., strejker på fabriker, företag osv., strejkvakter, demonstrationer osv.) ska betecknas som "terroraktioner".

Det undergräver medlemsstaternas försvar och suveränitet, slopar uppdelningen mellan den inre och den yttre säkerheten och ger EU en direkt roll och delaktighet.

Återigen använder EU "terrorbekämpning" som förevändning för att genomföra sin reaktionära institutionella ram, som i själva verket motarbetar arbetarklass- och gräsrotsrörelser och säkrar kapitalets makt genom att undergräva medlemsstaternas suveräna rättigheter i ännu högre grad.

Vladimir Urutchev (PPE-DE), skriftlig. – (BG) I dag antog EU Luca Romagnolis betänkande om inrättande av nätverket för varningar om hot mot kritisk infrastruktur i EU, som inte diskuterades vid plenarsammanträdet. Enligt min uppfattning är skyddet av EU:s medborgare av högsta prioritet i denna institution, och detta måste medborgarna få veta.

Ett inrättande av detta informationsnätverk kommer, med hjälp av utbyte av erfarenheter och god praxis mellan EU:s medlemsstater, att möjliggöra en bättre förståelse av och högre standarder för skydd av kritiska platser och aktiviteter som är av avgörande betydelse för länderna och deras befolkning.

Jag vill nämna att jag, i egenskap av skuggföredragande för gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater, välkomnar det enhälliga antagandet av alla politiska grupper i parlamentet av det krav som föreskrivs för medlemsstaternas obligatoriska delaktighet i det nya systemet, som är en garanti för betydelsen av detta initiativ utifrån ett europeiskt perspektiv.

Jag vill också uttrycka min övertygelse om att Europeiska kommissionen också efter de första framgångsrika åren med systemet kommer att vidta nödvändiga åtgärder för att bygga på detta system med ytterligare funktioner, och möjliggöra en snabb spridning av brådskande information om uppkomna hot som påverkar platser för kritisk infrastruktur i någon region i EU.

Sedan kommer vi att ha ett fullständigt informationssystem som ger Europas medborgare större säkerhet och skydd.

– Betänkande: Deprez (A6-0193/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), skriftlig. – (IT) Jag röstar för detta betänkande.

En av de mest omdebatterade punkterna på de politiska områden som diskuteras av Europeiska unionen är den om införande av en gemensam politik för skydd av offentliga personer. Konceptet med "offentliga personer" är mycket omfattande, men i dag har vi kommit fram till en gemensam definition i vilken det är överenskommet att betyda alla personer i officiell eller icke-officiell ställning, vars säkerhet anses hotad på grund av deras bidrag till den politiska debatten.

Två uppmärksammade fall är Hirshi Ali, före detta ledamot av det nederländska parlamentet, som hotades i februari 2008 efter sitt högt skattade tal om det oerhört aktuella ämnet radikaliserings av islam i Europa, och den kände brittisk-indiske författaren Salman Rushdie, som förföljs på grund av sina kontroversiella åsikter om islam.

Det är därför önskvärt att alla som engagerar sig för att utvidga den offentliga debatten på ett positivt sätt ska ha rätt till skydd vid besök i ett land där han eller hon kan bli föremål för hot eller överfall, framför allt i fall som det med Salman Rushdie, där en dödsdom redan har uttalats av ett tredjeland.

Carlos Coelho (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Skyddet av offentliga personer är fortfarande den mottagande medlemsstatens ansvar, i enlighet med de gällande rättsliga bestämmelserna i det aktuella landet.

År 2002 inrättades ett europeiskt nätverk för skydd av offentliga personer för att förbättra kommunikationen och samrådet mellan medlemsstaterna på detta område.

Det föreliggande initiativet syftar till att utvidga definitionen av "offentlig person" i artikel 2 i rådets beslut 2002/956/JHA till att gälla alla personer, vare sig de innehar en officiell ställning eller inte, vars säkerhet anses vara hotad på grund av deras bidrag till eller påverkan av den offentliga debatten.

Detta nederländska förslag lades fram efter ett tillbud 2008, då en före detta ledamot av det nederländska parlamentet utsattes för hot mot den fysiska integriteten efter sitt tal om radikaliserings av islam under ett seminarium i Europaparlamentet.

Jag stöder, i egenskap av skuggföredragande för gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater, detta initiativ, som syftar till att utvidga skyddet av mänskliga rättigheter och, framför allt, att främja yttrandefriheten.

Andrzej Jan Szejna (PSE), skriftlig. – (PL) På området för skydd av offentliga personer samarbetar medlemsstaterna inom de gällande lagbestämmelserna i det aktuella landet samt i enlighet med internationella avtal. I det beslut av rådet som diskuteras, (2002/956/JHA), införs skydd av offentliga personer enligt definitionen i den nationella lagstiftningen i en medlemsstat eller i enlighet med en internationell eller överstatlig organisations eller institutions förordningar. Skyddet av offentliga personer är den mottagande medlemsstatens ansvar.

Med tanke på de hot som har riktats mot offentliga personer under senare år stöder jag helt det beslut som har fattats om att ändra rådets befintliga beslut om ett europeiskt nätverk för skydd av offentliga personer. Det huvudsakliga syftet med detta är att utvidga artikel 2 genom att definiera "offentlig person" som en person i officiell eller icke-officiell ställning vars säkerhet anses hotad på grund av dennes bidrag till eller påverkan av den politiska debatten.

Jag tror att detta beslut kommer att öka offentliga personers säkerhet och få positiva följder för utvecklingen av demokratin.

– Betänkande: Salinas García (A6-0200/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Det är inget självändamål att det i Europeiska unionen måste finnas bomullsproduktion. Unionen måste se världsmarknaden för bomull i dess helhet och ge EU:s konsumenter möjlighet att köpa så billig bomull som möjligt utan hänsyn till var den har producerats så länge det skett under vissa etiska och miljömässiga villkor.

Jag är starkt emot detta betänkande. Jag konstaterar än en gång att det är tur att inte Europaparlamentet har medbeslutande i EU:s jordbrukspolitik, ty då skulle unionen hamna i en fälla av protektionism och tunga subventioner till samtliga olika grupper inom jordbruksnäringen.

– Betänkande: Rack (A6-0219/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), skriftlig. – (IT) Jag röstar för detta betänkande.

Alpområdet är ett av de viktigaste och rikaste områdena inom Europeiska gemenskapen. Det sträcker sig över åtta stater som undertecknade gemensamma avtal om att skydda och bevara detta område och om en gemensam transportpolitik redan den 4 april 1998. I fråga om transport antogs "protokollet för tillämpning av Alpkonventionen på transportområdet" i själva verket den 24–26 maj 2000, med det huvudsakliga syftet att tillhandahålla en rättslig ram för en hållbar rörlighet i Alperna.

Även om detta protokoll ännu inte har godkänts av alla åtta stater som berörs av Alpkonventionen kommer vi att göra allt vi kan för att se till att det ratificeras inom kort av de andra staterna i området, så att denna ratifiering av "Transportprotokollet" blir en av Europeiska kommissionens huvudprioriteringar.

– Betänkande: McGuinness (A6-0232/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Egentligen är detta betänkande en verksamhetsberättelse från Europaparlamentets utskott för framställningar. Men eftersom detta betänkande på ett par ställen hänvisar till, hyllar och uttalar förhoppningar om att Lissabonfördraget snart ska vara ratificerat, har jag valt att rösta nej till betänkandet i dess helhet.

Jag anser principiellt att Lissabonfördraget är förkastat, då medborgarna i en medlemsstat i en folkomröstning har röstat nej till det. Dessutom finns det än fler medlemsstater där säkerligen en majoritet av de röstande hade röstat nej till Lissabonfördraget om de hade fått chansen.

Den okunnighet som Europaparlamentets utskott för framställningar visar genom skrivningarna i betänkandet kan jag inte stödja.

Francis Wurtz (GUE/NGL), skriftlig. – (FR) Jag vill tala om att jag motsätter mig punkt 17 i detta betänkande, som är ännu en inkarnation av kampanjen mot att Strasbourg är Europaparlamentets säte. Jag vill påpeka följande i samband med detta:

För det första var valet av Strasbourg från början ett högst symboliskt beslut knutet till Europas historia. Avsikten var att belysa syftet, en europeisk process som en kraft för fred och för ett enande av nationerna. Det är för att jag anser att detta syfte fortfarande är relevant som jag förespråkar att Strasbourg ska skyddas som symbol.

För det andra vill jag upprepa min önskan att se uppståndelsen av ett Europa som stöder den kulturella mångfald som kännetecknar de nationer som det består av. Varför inte ha en betydelsefull institution i Warszawa, en annan i Barcelona och ytterligare en i Stockholm, utöver kommissionen i Bryssel och parlamentet i Strasbourg?

Om det enda syftet inte är ett affärsdrivet Europa så är det ingenting som rättfärdigar en centralisering av allt på en enda plats, som oundvikligen ligger långt borta från Europas folk.

Dessa är anledningarna till att jag motsätter mig punkt 17 i Mairead McGuinness betänkande, som förutom denna punkt är problemfritt.

– Betänkande: Záborská (A6-0198/2009)

Edite Estrela (PSE), skriftlig. – (PT) Jag röstade för förslaget till resolution om integreringen av ett jämställdhetsperspektiv i utskottens och delegationernas arbete. I detta initiativbetänkande framgår de framsteg som gjorts i utskott och delegationer, och Europaparlamentet erinrar om att det är nödvändigt att anta och tillämpa en strategi för integrering av jämställdhetsperspektivet.

Kravet på jämställdhet mellan könen är inte ett angrepp mot män. Det är till fördel för samhället som helhet och gynnar på så sätt både kvinnor och män, och också familjer. En integrering av jämställdhet förutsätter omorganisation, förbättring, utveckling och utvärdering av politiken, så att de aktörer som normalt medverkar i politiska beslut integrerar jämställdhetsperspektivet i all sin politik på alla nivåer och i alla skeden.

Därför är det nödvändigt att anta och tillämpa en strategi med konkreta mål för integrering av jämställdhetsperspektivet i den gemenskapspolitik som tillhör parlamentsutskottens och parlamentsdelegationernas behörighetsområden.

– Andrabehandlingsrekommendation: Morgan (A6-0216/2009)

Richard Corbett (PSE), skriftlig. – (EN) Hundratusentals av mina väljare över hela Yorkshire och Humberside kan få lägre gas- och elräkningar tack vare denna lagstiftning. Genom dessa åtgärder kombineras ökad energieffektivitet med lägre kostnader.

Även om man fortfarande inte har uppnått fullständig ägaråtskillnad är denna lagstiftning ett steg närmare ett nät där företag inte kan överdebitera konsumenterna genom att de tillåts äga både produktionen och distributionen av el. Jag välkomnar särskilt att kunderna dessutom får rätt att kostnadsfritt byta gas- och elleverantör inom tre veckor och rätt till ersättning vid inkorrekt eller försenad fakturering. Det ska också införas energieffektiva smarta mätare.

Dessa nya bestämmelser utgör tillsammans ett slags grundlag för gas- och elkonsumenterna. Företagen har alltför länge kunnat tvinga konsumenterna att betala för mycket för gas och el. För mina väljare kommer denna lagstiftning att få positiva effekter i form av lägre räkningar.

Teresa Riera Madurell (PSE), skriftlig. – (ES) Vi i den spanska socialistiska delegationen har förespråkat modellen åtskilt ägande för vertikalt integrerade företag inom både gas- och elbranschen, eftersom vi anser att en åtskillnad av leverans-/produktionsföretagen från transportföretagen ger de europeiska konsumenterna en verklig valmöjlighet och stimulerar den investering som krävs inom denna sektor, vilket innebär att hela EU:s territorium kommer att få energi utan avbrott. Jag röstade dock för gas- och elpaketet av följande anledningar:

- 1) Konsumenternas intresse har satts i centrum för översynen av lagstiftningspaketet.
- 2) Vi har inbegripit konceptet med energifattigdom och uppmanat medlemsstaterna att inbegripa åtgärder för att hantera energifattigdom i de nationella energihandlingsplanerna och inte bara för att se till att de mest utsatta kunderna får den energi de behöver, utan också för att förbjuda avstängning av dessa kunder i kritiska situationer.
- 3) Eftersom åtskilt ägande kommer att vara verklighet inom några år, till följd av de antitrustförfaranden som genomförts av generaldirektoratet för konkurrens, har vi lagt betoningen på institutionell arkitektur för att förstärka de nya gemenskapsorganens ansvar och de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende.

Gary Titley (PSE), skriftlig. – (EN) Det största felet med den gemensamma marknaden är att man inte har lyckats upprätta en gemensam marknad för energi. Nationella energistrategier har gjort att Europa har hamnat i en återvändsgränd och blivit extremt beroende av dyra importerade fossila bränslen. Det finns varken ett

uropeiskt energinät eller en strategisk politik för energilagring. Vi måste omedelbart diversifiera vår energiförsörjning, minska vår förbrukning, uppmuntra energi med låga koldioxidutsläpp och skapa en stabil konkurrensutsatt inre marknad.

Av dessa skäl stöder jag betänkandena, även om jag är orolig för att ansträngningarna att hitta en kompromiss som alla kan ställa sig bakom kan göra lagstiftningen mindre effektiv. En effektiv uppföljning är därför helt nödvändig.

Jag stöder de stärkta bestämmelserna om konsumenträttigheter och välkomnar erkännandet av att energifattigdom är ett allvarligt socialt problem.

Jag är fortfarande tveksam till att besluten som fattas av EU:s byrå för samarbete mellan energitillsynsmyndigheter inte är bindande. När allt kommer omkring kan vi bara få till stånd en gemensam energimarknad om vi har en europeisk tillsynsmyndighet med verkliga befogenheter.

Jag gratulerar parlamentet till att man har lyckats få medlemsstaterna att gå längre än de ville. Det här är ännu ett exempel på hur parlamentet ser till att en övergripande europeisk fråga segrar över nationella egenintressen och protektionism.

– Andrabehandlingsrekommendation: Chichester (A6-0235/2009)

Luís Queiró (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Det tredje energipaketet måste bidra till att gradvis utveckla energimarknaden, som tills alldeles nyligen baserades på ett monopolsystem. Utvecklingen mot en avreglering kräver en äkta och bibehållen konkurrens och belyser betydelsen av en starkare byrå för samarbete mellan energitillsynsmyndigheter med klart självständiga befogenheter.

Byråns huvudsakliga mål kommer att vara att hjälpa tillsynsmyndigheterna att genomföra de uppgifter på gemenskapsnivå som utförts av medlemsstaterna och, om så krävs, samordna dessa åtgärder. Byrån kommer också att övervaka de inhemska el- och naturgasmarknaderna och på så sätt bidra till alla de ansträngningar som görs för att förbättra energisäkerheten.

Jag vill belysa den avgörande roll som denna byrå kommer att spela i framtiden för energipolitiken i Europa, som vi vill ska kännetecknas av mer konkurrenskraftiga och skiftande villkor, fjärran från de tidigare monopolen, tillsammans med villkor för ökad säkerhet och större effektivitet till förmån för konsumenterna.

Dessa är anledningarna till att jag röstade för detta betänkande.

– Andrabehandlingsrekommendation: Vidal-Quadras (A6-0213/2009)

Carlos Coelho (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Jag välkomnar antagandet av detta betänkande som utgör en integrerad del av det energipaket som antogs i dag, eftersom det, enligt min uppfattning, representerar ytterligare ett viktigt steg mot att förbättra de europeiska medborgarnas livskvalitet.

Möjligheten till bättre sammankopplingar mellan elnät och existensen av starka och kompetenta tillsynsmyndigheter som garanterar insyn på marknaden och ett transnationellt samarbete är faktorer av avgörande betydelse för att se till att slutanvändare har tillgång till en verkligt rättvis och konkurrenskraftig tjänst.

Ansvarsfördelning och samarbete mellan medlemsstaterna på el- och naturgasmarknaderna utgör en hörnsten för existensen av en äkta europeisk energimarknad som syftar till att vara rättvis, dynamisk och hållbar.

– Andrabehandlingsrekommendation: Antonio Mussa (A6-0238/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Jag stöder helhjärtat tanken att konkurrensutsätta den inre marknaden för naturgas. Det är dock fel att föreskriva att medlemsstaterna ska vidta konkreta åtgärder för att främja ökad användning av biogas och gas från biomassa. Detta är en fråga för respektive medlemsstat. Jag har därmed röstat nej till det förslag utskottet har lagt fram.

Luís Queiró (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Det tredje energipaketet fyller många av de strukturella luckor som funnits tidigare. Vi får inte glömma den diskriminering som nya energileverantörer utsatts för eller bristen på insyn i fråga om priser och val av leverantör. Med detta paket hoppas vi slutligen kunna slutföra avregleringen av den inre energimarknaden i EU.

Ett antagande av detta paket, och i synnerhet av detta förslag, kommer att leda till mer konkurrenskraftiga, mer konsekventa och säkrare energimarknader i Europa.

Till följd av den överenskommelse som nåtts förväntas konsumenternas rättigheter sättas i centrum för förfarandet för att öppna marknaderna, och överenskommelsen täcker frågorna om åtskilt ägande och de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende, och också villkoren för ansvarsfördelning mellan nationella myndigheter, byrån för samarbete mellan energitillsynsmyndigheter och europeiska nätverket av systemansvariga för överföringssystem.

Jag röstade för detta betänkande med förväntan att konsumenterna kommer att få större insyn i marknaden och få tillgång till detaljerade uppgifter och möjlighet att byta energileverantör kostnadsfritt.

– Betänkande: Florin David (A6-0136/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), skriftlig. – (IT) Jag röstar för Davidbetänkandet om lösningar för att uppnå interoperabilitet mellan offentliga förvaltningar i EU (ISA), vars syfte är att stödja samarbetet mellan offentliga förvaltningar i EU.

I och med detta program underlättas ett effektivt och ändamålsenligt gränsöverskridande och sektorsöverskridande elektroniskt samspel mellan europeiska förvaltningar, och de får möjlighet att tillhandahålla elektroniska offentliga tjänster som kan hjälpa dem att utföra sina uppgifter och införa en gemenskapspolitik för medborgare och företag. Detta kommer att underlätta för EU-medborgarna att fritt och obehindrat röra sig, etablera sig och arbeta i alla medlemsstater för att tillhandahålla bättre, effektivare och mer lättillgängliga tjänster till medborgare och offentliga förvaltningar.

Jag anser att det är lämpligt att uppmuntra ett internationellt samarbete, och därför bör ISA-programmet också vara öppet för delaktighet för länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och kandidatländerna. Jag håller också med om att ett samarbete med andra tredjeländer och med internationella organisationer eller organ bör uppmuntras.

Kandidatländernas delaktighet i ISA-programmet är ett mycket viktigt steg i förberedandet av deras offentliga förvaltning för alla de uppgifter och arbetsmetoder som följer av ett EU-medlemskap. Jag anser att möjligheten att använda föranslutningsmedel för detta syfte bör undersökas noggrant.

– Andrabehandlingsrekommendation: Eluned Morgan (A6-0216/2009), Giles Chichester (A6-0235/2009), Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009), Antonio Mussa (A6-0238/2009), Atanas Paparizov (A6-0238/2009)

Mary Lou McDonald (GUE/NGL), skriftlig. – (EN) Jag kunde inte stödja dagens betänkanden, som i huvudsak är positiva till Europeiska kommissionens försök att avreglera el- och gasmarknaderna.

På Irland har våra erfarenheter varit att avreglering och efterföljande privatisering inte har löst några problem på energiområdet.

Energipriserna på Irland har stigit, vilket framför allt har drabbat vanliga familjer och arbetare på senare år. Under den nuvarande recessionen verkar EU:s försök att driva igenom avreglering av grundläggande sektorer av ekonomin mindre vettigt än någonsin. Kommissionen och EU måste lära sig att sluta upp med att satsa på samma gamla misslyckade, nyliberala politik.

Jag beklagar att "energipaketet" har vunnit så mycket stöd bland parlamentsledamöterna idag.

– Betänkande: Rutowicz (A6-0137/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), skriftlig. – (IT) Jag röstade för detta betänkande.

Följderna för miljö och hälsa av användningen av bekämpningsmedel har varit föremål för debatt på gemenskapsnivå, och Europaparlamentet har antagit direktiv om tillstånd för och försäljning av bekämpningsmedel.

I och med denna åtgärd fastställs nödvändiga krav för säkerhet och skydd av hälsa som maskiner för spridning av bekämpningsmedel som släppts ut på den inre marknaden måste uppfylla för att omfattas av den fria rörligheten inom gemenskapen. Förutom att skydda konsumenterna syftar lagstiftningen till att säkra arbetstagarnas hälsa och säkerhet.

De kostnader som detta medför för tillverkarna kommer förmodligen att föras över på kunderna genom prishöjningar. Den åtföljande minskningen i genomsnitt per år när det gäller förbrukning av bekämpningsmedel kommer emellertid att leda till besparingar för användarna, varigenom användarna förmodligen får kompensation för eventuella högre priser.

I detta förslag till direktiv uppnås målet att garantera en gemensam miljöskyddsnivå, samtidigt som en splittrad rättslig ram undviks på gemenskapsnivå, som skulle kunna medföra betydande kostnader för företag som vill bedriva gränsöverskridande handel.

Janelly Fourtou och Andreas Schwab (PPE-DE), skriftlig. – (EN) I samband med att direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner ändras beträffande maskiner för spridning av bekämpningsmedel vill vi betona att eftersom Europaparlamentet antog maskindirektivet 2006 bör Europeiska kommissionen se över traktordirektivet för att se till att de är enhetliga. Vi menar att traktorer inte omfattas av definitionen av maskiner i maskindirektivet. Det nuvarande traktordirektivet kan och bör därför ersättas med en mindre komplicerad bestämmelse.

Rovana Plumb (PSE), skriftlig. – (RO) Det är ett erkänt faktum att användning av bekämpningsmedel utgör ett hot mot både människors hälsa och miljön. Syftet med den temainriktade strategin för hållbar användning av bekämpningsmedel är att minska de risker som användningen av bekämpningsmedel utgör för människors hälsa och miljön.

En harmonisering av miljöskyddskraven och förfarandena för bedömning av överensstämmelse hos maskiner för spridning av bekämpningsmedel är en förutsättning för att uppnå en likvärdig miljöskyddsnivå i hela EU, men också för att garantera rättvis konkurrens mellan tillverkarna och främja den fria rörligheten för sådana produkter inom gemenskapen.

Att dessa maskiner konstrueras och tillverkas på ett korrekt sätt har stor betydelse när det gäller att begränsa de negativa konsekvenserna av bekämpningsmedel för människors hälsa och miljön. Om man antar att en sprututrustning för bekämpningsmedel har en genomsnittlig livslängd på 12–15 år beräknas omkring 125 000–250 000 nya sprututrustningar köpas varje år inom gemenskapen. Tack vare större effektivitet används mindre bekämpningsmedel i sprututrustning som efterlever de nya miljökraven, vilket minskar den tid som läggs ned på att blanda, fylla, spruta och rengöra, för att inte tala om de fördelar detta innebär för användarna, vilket kompenserar alla eventuella prishöjningar för vissa sorters sprejtrrustning.

Detta är anledningen till att jag röstade för detta betänkande.

Andrzej Jan Szejna (PSE), skriftlig. – (PL) Genom Europaparlamentets direktiv om maskiner för spridning av bekämpningsmedel och om ändring av direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner införs en mycket viktig ändring i lagstiftningen.

Den syftar till att harmonisera standarder om miljöskydd och människors hälsa i Europeiska unionen. Samtidigt kommer en harmonisering av lagstiftningen att möjliggöra förflyttning av maskiner över gränserna inom EU på en jämlik grundval, och detta kommer i sin tur att öka konkurrenskraften på den europeiska marknaden.

Enligt detta direktiv åläggs medlemsstaterna att utföra regelbundna inspektioner av spridningsutrustning för yrkesmässigt bruk, och dessutom att inrätta ett system för regelbundna inslag av tekniskt underhåll och inspektion av sådan utrustning. Direktivet kommer därmed att leda till en minskning av användning av bekämpningsmedel (vilket kommer att leda till en minskning av de negativa följderna för miljön) och få en gynnsam effekt på hälsan hos konsumenter och medborgare som har direkt kontakt med bekämpningsmedel i sitt arbete.

– Betänkande: Belet (A6-0218/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), skriftlig. (LT) Eftersom vägtransportsektorn står för nästan 25 procent av de totala koldioxidutsläppen är EU:s viktigaste uppgift att minska energiintensiteten på transportområdet och den mängd kolföreningar som släpps ut i luften inom detta område. Däcken står för 20–30 procent av den totala drivmedelsförbrukningen inom transport, och en förbättrad hållbarhet för däck bör därför ses som led i den integrerade metoden för att minska mängden drivmedel och utsläpp från vägtransporten. I listan över ändamålsenliga åtgärder som anges i handlingsplanen för energieffektivitet, som syftar till att ha minskat användningen med 20 procent 2020, understryks också att ett möjligt sätt att uppnå detta mål är märkning av däck.

Carlos Coelho (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Jag välkomnar detta betänkande i tron att det kommer att visa sig bli ytterligare ett instrument för att förbättra den information som tillhandahålls konsumenterna, och därmed bidra till en öppnare marknad där ett medvetet val som grundas på information kan göras mellan produkter utifrån enkla standarder, som dock är vetenskapligt och tekniskt grundade.

Enligt min uppfattning utgör detta betänkande ytterligare ett steg mot ett hållbart Europa i fråga om energi, och det ger konsumenterna möjlighet att välja däck som minskar fordonets drivmedelsförbrukning.

Möjligheten att välja däck utifrån särskilda prestanda är ett annat verktyg som innebär att konsumenterna kan skydda sig själva och utrusta sina fordon på ett sätt som lämpar sig för deras körsätt och miljövillkoren där de kör.

Jag vill också betona vilken välgörande och tekniskt orienterad konkurrenskraft detta system kommer att tillföra däckmarknaden, vilket innebär att konsumenterna kan jämföra – och förstå – den tekniska utvecklingen av olika märken på ett klart och objektivt sätt.

Edite Estrela (PSE), skriftlig. – (PT) Jag röstade för resolutionen om märkning av däck med tanke på drivmedelseffektiviteten. Så mycket som nästan 25 procent av de totala koldioxidutsläppen kommer från vägtrafiken. Därför är en av EU:s viktigaste utmaningar att minska energiintensiteten hos fordon.

Inrättande av ett märkningssystem, genom vilket lämplig information tillhandahålls om bland annat bränsleeffektivitet och väggrepp, gör att konsumenterna får möjlighet att göra väl underbyggda val när de köper däck.

Däcken står för 20–30 procent av fordonens totala drivmedelsförbrukning, och förbättrad hållbarhet för däck bör därför ses som led i den integrerade strategin för att minska drivmedelsförbrukningen och, som en följd av detta, utsläppen av koldioxid.

Astrid Lulling (PPE-DE), skriftlig. – (FR) Detta betänkande är en rimlig kompromiss som bör kunna ge slutanvändarna möjlighet att fatta ett väl underbyggt beslut när de köper däck, i synnerhet vad gäller drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått väglag och det externa däck- och vägbanebullret.

Jag välkomnar den ökade flexibiliteten i fråga om datumet för ikraftträdande av denna förordning, eftersom det bör ge tillverkarna mer rörelseutrymme för att förebygga förstörelse av däcklager. Det senare skulle ha stridit mot de miljömål som fastställts.

De känsligaste punkterna i samband med däck var utan tvekan obligatorisk prägling i eller på alla däcksidor, energieffektivitet, index för väggrepp vid vått väglag och bullerutsläpp. Detta krav skulle ha tvingat våra däcktillverkare att ersätta hela urvalet av präglingar till en orimlig kostnad. Jag anser att ett sådant krav i ännu högre grad skulle äventyra vår däckindustri, som redan har drabbats hårt av följderna av den ekonomiska krisen.

Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Det finns mycket goda skäl att eftersträva bättre energieffektivitet och lägre utsläpp från våra fordon. Ett harmoniserat märkningssystem för fordonsdäck i EU är emellertid problematiskt. Inte minst ger tidigare erfarenheter av märkning anledning till närmare eftertanke.

Ta märkningssystemet för hushållsprodukter som exempel. Industrins ovilja att fortlöpande höja kraven för en viss grad av energimärkning, exempelvis för kylskåp, har lett till att märkningssystemet idag är hopplöst invecklat och svåröverskådligt. Det som politikerna hoppades skulle uppmuntra fortsatt utveckling och ge konsumenten välbehövlig vägledning har istället bidragit till ett bromsa framtagandet av bättre produkter och försvårat konsumentens möjligheter att välja rätt.

Jag tror att EU kan spela en viktig roll i arbetet med att minska fordonens påverkan på miljön. Till skillnad från kommissionen och utskottet förespråkar jag emellertid inte detaljreglering, utan höjda minimikrav för de däcktillverkare som vill sälja sina produkter på den inre marknaden. Politiker i EU ska skapa hållbara och fördelaktiga ramverk för samhället och företagen, inte ägna sig åt detaljstyre. Eftersom kommissionen och det ansvariga utskottet inte tycks dela min åsikt har jag valt att rösta nej till betänkandet.

Gary Titley (PSE), skriftlig. – (EN) Jag välkomnar detta betänkande som ett nödvändigt komplement till den lagstiftning om typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon som godkändes tidigare i år och i första hand utgörs av miljö- och säkerhetskrav för däck.

Vi behöver säkrare, mer bränsleeffektiva och tystare däck. Trafikbuller, som till stor del utgörs av däckbuller, är en viktig orsak till hälsoproblem. I dessa allt bistrare tider skulle det vara mycket positivt för konsumenterna

att minska bränsleförbrukningen, men det skulle även leda till lägre koldioxidutsläpp och bidra till EU:s ambitiösa mål när det gäller att minska klimatförändringarna.

Märkningen gör det möjligt för konsumenterna att göra väl underbyggda val när de köper däck men också när de beslutar vilken bil de ska köpa.

Vi måste emellertid kontrollera hur effektiv märkningen är. Vi måste se till att konsumenterna verkligen förstår den – annars är hela proceduren meningslös.

– **Betänkande: Vălean (A6-0138/2009)**

Šarūnas Birutis (ALDE), skriftlig. – (LT) Jag stöder förslaget om att öka regleringen av röstsamtalspriserna. När förordning (EG) nr 717/2007 antogs sjönk inte samtalspriserna mellan näten påtagligt, utan låg kvar i närheten av den övre gräns som fastställts i förordningen.

Enligt min uppfattning måste tillämpningsområdet i förordningen utökas till att omfatta sms. I nuläget verkar det tyvärr som att en reglering av priserna för sms-tjänster i grossist- och slutkundsledet är nödvändig till följd av de överdrivet höga priser som konsumenterna måste betala, och därför röstar jag för denna förordning.

Carlos Coelho (PPE-DE), skriftlig. – (PT) I princip motsätter jag mig att lagstiftaren ska ingripa på marknaden och fastställa priser. Jag anser att marknaden bör bestämma sina egna priser i enlighet med de grundläggande principerna för en sund konkurrens.

Detta är just vad som fattas i fråga om roaming och vad som rättfärdigar att Europaparlamentet ingriper och fastställer maximala avgiftsnivåer, under vilka telekommunikationsoperatörer nu är tvungna att konkurrera med varandra. Jag röstade för att denna förordning inte skulle begränsas till enbart ringda och mottagna samtal, utan också omfatta sms- och dataroaming.

En europeisk union som främjar fri rörlighet för sina medborgare är inte förenlig med marknadsbestämmelser som upphör eller begränsas när en statsgräns korsas.

I nuläget är den stora majoriteten människor fortfarande något tveksamma till att använda mobiltelefon när de är utomlands, på grund av att de är rädda för roamingfakturan. Jag röstade för denna förordning just för att garantera lägre kostnader för roamingkunder samtidigt som reglerna om insyn i priser stärks.

Detta är ett konkret exempel på hur EU kan påverka vår vardag. Från och med nu kommer EU-medborgare, när de återvänder från sin semester eller en affärsresa utomlands, att vara medvetna om att det är EU:s förtjänst att deras mobiltelefonräkningar inte längre är så höga.

Konstantinos Droutsas (GUE/NGL), skriftlig. – (EL) EU främjar en snabbare kapitalistisk omstrukturering på området för mobiltelefonfjäntjänster genom att utvidga tillämpningsområdet för den aktuella förordningen till alla tjänster som tillhandahålls av mobiltelefonföretag.

I detta direktiv stärks de europeiska monopolens ställning i förhållande till internationella konkurrenter. Giltighetstiden för förordningen förlängs för att underlätta företagsuppköp och sammanslagningar, vilket kommer att garantera större vinster för kapitalet.

Tillämpningen av direktivet har stärkt monopolföretagen. Den förmodade övre gränsen för roamingpriser kringgås genom att man använder debiteringsintervallmetoder och på så sätt höjer avgifterna för de tjänster som tillhandahålls och företagets vinster, vilket de behöriga tillsynsmyndigheterna medger. Den uppdelning av priser som planeras för mobiltelefonfjäntjänster i grossistledet och övriga mobiltelefonfjäntjänster, som t.ex. sms och röstmeddelanden, kommer inte att gynna konsumenterna utan öka vinsten för kapitalet ytterligare.

Vi motsätter oss helt och hållet en avreglering och privatisering av telekommunikationsmarknaderna, vilken skulle leda till lägre tjänstestandarder och till att tillgångar på gräsrotsnivå säljs av. Vi uppmanar arbetstagarna att ge uttryck för ett allmänt motstånd mot EU och dess anti-gräsrotspolitik och att förändra maktbalansen på politisk nivå vid det kommande valet.

Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Kommissionen vill att den nuvarande prisregleringen vid så kallad roaming ska utökas och inte enbart täcka röstsamtal, utan även SMS-trafik och dataroaming. Europaparlamentet förordar en mer begränsad reglering och påpekar att prisregleringarna ska vara tillfälliga och att marknaden på sikt ska lösa de höga roamingavgifterna. Jag har röstat ja till Europaparlamentets ståndpunkt, då den är något mer marknadsliberal än kommissionens förslag. Jag har röstat nej till lagstiftningsresolutionen, då prisregleringar de facto långsiktigt leder fel.

Andreas Mölzer (NI), skriftlig. – (DE) Mobiltelefonerna har blivit en del av vardagen, och stora delar av befolkningen går ingenstans utan dem. Huruvida de används i affärssyfte eller i privat syfte är av mindre betydelse. Under alla omständigheter leder alla sorters kommunikation, vare sig det rör sig om telefonsamtal, text- eller mms-meddelanden, kommunikation eller surfning på Internet, till avgifter som operatörerna debiterar kunderna.

Det är förståeligt att dessa kostnader är högre i ett utländskt nätverk – dvs. ett nätverk som inte är operatörens hemmanät – men efter uppkomsten av internationell mobiltelefoni har avgifterna för roaming missbrukats på ett orimligt sätt gång efter annan.

I vissa fall har konsumenterna varit tvungna att acceptera skandalösa räkningar som inte stötts av någon allmänt tillämplig beräkning. Med detta initiativ, som inte bara underlättar för enskilda medborgare att navigera genom avgiftsdjungeln utan också standardiserar kostnaderna, gör unionen äntligen något till förmån för Europas invånare, för en gångs skull. Det är av den anledningen som jag röstade för detta betänkande.

Rovana Plumb (PSE), skriftlig. – (RO) Jag röstade för detta betänkande för att det i den nya förordningen införs förebyggande mekanismer och mekanismer för att garantera insyn när det gäller priser för dataroamingtjänster, så att medborgarna/kunderna får bättre förståelse för vilka avgiftsmetoder som används och möjlighet att kontrollera kostnaderna och undvika en "räkningschock".

Fastställande av gränser för roamingsamtals- och sms-tjänster, vidtagande av åtgärder för garanti av insyn och den förebyggande mekanismen för avgifter för datatjänster på grossistnivå ger fortfarande operatörerna fritt spelrum att konkurrera på marknaden och särskilja sina erbjudanden inom de införda gränserna. Som en följd av detta erbjuds små företag chansen att konkurrera med de stora operatörernas orimliga grossistavgifter.

De nuvarande faktureringsförfarandena som tillämpas för roamingsamtal som debiteras på grundval av intervall på 60 sekunder utgör en dold kostnad för konsumenterna och medför att räkningen ökat med ungefär 24 procent för ringda samtal och 19 procent för mottagna samtal, jämfört med en normal eurotaxafaktura för roamingtjänster.

Förordningen måste erbjuda en tillräcklig skyddsnivå för konsumenterna, som gör det möjligt för dem att använda dataroamingtjänster på ett bekvämt sätt och utan att det leder till en orimlig belastning för telekommunikationsoperatörer.

Luís Queiró (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Att fullborda den inre marknaden är ett av EU:s grundläggande mål, och det är anledningen till att våra gemensamma ansträngningar för att uppnå bästa möjliga konkurrensvillkor inom olika ekonomiska sektorer är så viktiga. Globaliseringen av handel, affärsverksamhet och kommunikation utgör en del av detta. Som en följd därav är detta betänkande om mobilkommunikationsmarknaden av avgörande betydelse.

En överenskommelse vid första behandlingen, så att förordningen kan träda i kraft i juli 2009, innebär en seger för parlamentet. I detta betänkande fastställs inte bara villkoren för en förbättrad insyn och ett bättre konsumentskydd, utan också för en konkurrens som är rättvisare och tydligare för alla, från industrin till konsumenterna.

Jag röstade därför för detta betänkande.

Olle Schmidt (ALDE), skriftlig. – Jag valde i dag att lägga ned min röst vid omröstningen om det s.k. Roaming II som föreslår att marknaden för mobiltelefonitjänster i utlandet ska prisregleras. Förslaget, som var en kompromiss mellan de stora partigrupperna, innehöll många goda idéer, däribland mer information till kunderna för att de ska kunna undvika gigantiska teleräkningar efter utlandsvistelse.

Anledningen bakom min nedlagda röst är okomplicerad. Jag tycker inte att politiker i EU ska sätta priser på fria marknader. Poängen med marknadsekonomi är att priset bestäms genom utbud och efterfrågan, inte genom vad politiker i Bryssel uppfattar som "rättvist". Redan nu finns prisreglering på plats genom det s.k. Roaming I. Konsekvensen har blivit att operatörerna lägger sig i kluster kring just pristaket, vilket inte gynnar konsumenterna.

Det vi politiker har till uppgift är att säkerställa god konkurrens på den inre marknaden. Jag håller med om att så inte är fallet för roamingtjänster. Men istället för sovjetliknande prisregleringar hade det då varit bättre

med åtgärder som främjat konkurrensen, exempelvis förbud för de stora operatörerna att prisdiskriminera mindre operatörer som vill ha tillgång till nät utomlands.

Andrzej Jan Szejna (PSE), skriftlig. – (PL) De höga priserna för roamingtjänster i Europeiska gemenskapen är ett problem som både hindrar den europeiska integrationsprocessen och begränsar den fria rörligheten för Europeiska unionens medborgare.

Vid dagens omröstning stödde jag Europaparlamentets förslag till lagstiftningsresolution om ändring av förordning (EG) nr 717/2007 och direktiv 2002/21/EG, enligt vilket pristaket för roamingtjänster inom EU gradvis kommer att sänkas från och med den 1 juli 2009.

Pristaket för utgående och inkommande anknytning kommer att sänkas med 4 cent varje år, och 2011 kommer det att uppgå till 0,35 respektive 0,11 euro per minut. Dessutom kommer operatörerna att vara tvungna att fakturera kunderna per sekund från och med den 1 juli 2009, och att sända ett textmeddelande kommer inte att kosta mer än 0,11 euro. Kostnaden för dataöverföring kommer också att sänkas, till 0,50 euro per megabyte 2011.

Jag stöder definitivt detta betänkande. Det är ytterligare ett steg mot ett socialt Europa, där medborgarna och deras frihet och rättigheter samt en förbättring av deras levnadsstandard har högsta prioritet.

– Betänkande: Weber (A6-0247/2009)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), skriftlig. – (PL) Det tredje och det sjätte direktivet (78/855/EEG och 82/891/EEG) om fusioner och delning av aktiebolag innehåller i nuläget en förteckning över detaljerade krav i fråga om rapportering som måste uppfyllas av fusionerande företag och företag som deltar i en delning. Detta medför betydande kostnader. De medel som tillhandahålls i direktiven för att sända information till aktieägare fastställdes för 30 år sedan, och då beaktades inte de tekniska möjligheter som finns i dag. Detta leder till onödiga kostnader som företagen måste stå för.

I detta sammanhang bör vi välkomna kommissionens förslag om att minska de administrativa bördorna beträffande rapporterings- och dokumentationskrav i samband med fusioner och delningar.

Ansträngningar som syftar till att i största möjliga mån anpassa bestämmelserna i de båda direktiven på områdena för avskaffandet av det dubbla kravet på expertkommitténs rapport, offentliggörandet av fusionsplaner och anpassningen av bestämmelserna i de tredje och sjätte direktiven till bestämmelserna i det andra direktivet i fråga om borgenärsskydd bör ges särskilt stöd.

Det verkar också berättigat att införa en skyldighet för företagen att offentliggöra den fullständiga informationen om sig själva på sin webbplats och att ha en länk till dessa webbplatser på en central elektronisk plattform, som snart ska godkännas slutgiltigt av kommissionen. Detta krav kommer utan tvekan att bidra till en ökad insyn, i synnerhet i och med införandet av den ytterligare skyldigheten att hålla offentliggjorda uppgifter uppdaterade. De lösningar som föreslås ovan syftar till att underlätta den dagliga funktionen för europeiska företag. Huruvida det verkligen kommer att leda till en minskning av de administrativa bördorna beror dock på hur medlemsstaterna, företagen och aktieägarna själva genomför dessa lösningar.

– Interimsavtal om handel med Turkmenistan (B6-0150/2009)

Richard James Ashworth (PPE-DE), skriftlig. – (EN) De brittiska konservativa ledamöterna har inte kunnat rösta för ett beviljande av ansvarsfrihet för budgetåret 2007 beträffande Europeiska rådet. För fjortonde året i rad har Europeiska revisionsrätten bara kunnat avge en revisionsförklaring avseende EU:s räkenskaper med vissa reservationer. Vi noterar att revisorerna påpekar att ungefär 80 procent av EU:s transaktioner genomförs av organ i medlemsstaterna vars verksamhet regleras i avtal om gemensam förvaltning. Revisorerna rapporterar ständigt att kontrollen och granskningen av utnyttjandet av EU-medel i medlemsstaterna inte är tillräcklig. För att lösa detta fortsatta problem ingick rådet ett interinstitutionellt avtal 2006 som innebar att medlemsstaterna skulle lägga fram attester för de transaktioner som de ansvarar för. Vi är bestörta över att de flesta av medlemsstaterna fortfarande inte uppfyller denna skyldighet på ett tillfredsställande sätt och kommer därför inte att rösta för ett beviljande av ansvarsfrihet förrän medlemsstaterna uppfyller sina skyldigheter enligt det interinstitutionella avtalet, trots det "gentlemen's agreement" som av tradition har funnits mellan parlamentet och rådet.

David Martin (PSE), skriftlig. – (EN) Jag röstade för denna resolution som handlar om handelsförhållandet mellan EU och Turkmenistan. Enligt mycket utförliga rapporter från *Human Rights Watch*, *Amnesty International* och *Open Society Institute* är Turkmenistan ett av de länder som rankas lägst när det gäller många grundläggande

rättigheter, såsom pressfrihet, yttrandefrihet och föreningsfrihet. Det gläder mig att detta tas upp i resolutionen. Även om de små förändringar som president Gurbanguli Berdimuchammedov har infört är välkomna vill EU se rejäla förbättringar av människorättssituationen i Turkmenistan.

– **Betänkande: Caspary (A6-0085/2009)**

Glyn Ford (PSE), skriftlig. – (EN) Trots min beundran för föredraganden Daniel Casparys arbete röstade jag mot detta interimsavtal med Turkmenistan. Tillsammans med en delegation från utskottet för utrikesfrågor besökte jag för ett par år sedan detta land som då styrdes av Turkmenbashi och hans bok Ruhnama. Situationen har sedan dess förbättrats marginellt, men Amnesty International och andra icke-statliga organisationer konstaterar fortfarande allvarliga problem och kränkningar av de mänskliga rättigheterna i detta land. Förbättringarna har inte varit tillräckligt långtgående för att jag på det här stadiet ska kunna rösta för avtalet.

David Martin (PSE), skriftlig. – (EN) Jag röstade mot detta betänkande som går ut på att parlamentet skulle ge sitt godkännande (samtycke) till ett interimshandelsavtal mellan EU och Turkmenistan. Europaparlamentet krävde förra året att Turkmenistan skulle uppfylla fem krav på människorättsområdet för att man skulle kunna godkänna detta avtal. Det handlade om följande krav: att Röda korset skulle få arbeta fritt i landet, att utbildningsväsendet skulle omorganiseras så att det överensstämmer med internationell standard, att alla politiska fångar och samvetsfångar skulle frigges, att statliga restriktioner för utlandsresor skulle avskaffas och, sist men inte minst, att oberoende icke-statliga organisationer skulle få fritt tillträde och FN:s människorättsorgan få granska utvecklingen i landet. Jag är säker på att Turkmenistan inte har uppfyllt något av dessa krav och jag blev därför mycket besviken över att man godkände ingåendet av detta interimshandelsavtal.

Alexandru Nazare (PPE-DE), skriftlig. – (EN) Jag vill tacka Daniel Caspary för allt arbete som han har lagt ned i utskottet för internationell handel på just denna lagstiftning som syftar till att förbättra EU:s förbindelser med Turkmenistan.

EU:s avtal om handel och kommersiellt samarbete med detta land har inte ändrats på 20 år och behövde uppdateras, särskilt i dessa tider av stora globala finansiella påfrestningar.

Det nya interimsavtalet med Turkmenistan medför inte bara kommersiella och ekonomiska fördelar. Vi räknar också med att den regionala säkerheten förbättras i alla avseenden: genom att mänskliga rättigheter och demokrati främjas på ett bättre sätt, att man uppnår bättre resultat i kampen mot narkotika och människohandel och att Turkmenistan långsiktigt deltar i återuppbyggnaden i Afghanistan genom att bistå EU-medlemsstaterna i deras insatser i detta land. Bättre förbindelser med Turkmenistan bidrar inte minst till att trygga Europas energiförsörjning.

Jag anslöt mig till mina kolleger i stödet av den lagstiftning som Daniel Caspary föreslår. Längre fram kommer vi att behöva göra allt för att se till att detta land gör sitt i detta gemensamma försök att hjälpa fram det.

Andrzej Jan Szejna (PSE), skriftlig. – (PL) Förbindelserna mellan Europeiska gemenskaperna och Turkmenistan styrs i nuläget av det avtal om handel och handelspolitiskt och ekonomiskt samarbete som ingicks mellan Europeiska gemenskaperna och Sovjetunionen 1989.

Det råder ingen tvekan om att nivån på den ekonomiska utvecklingen, och framför allt på skyddet av mänskliga rättigheter i Turkmenistan, inte är tillfredsställande. Turkmenistan har misslyckats med att möta en rad humanitära behov (bland annat tillåts Röda korset fortfarande inte utföra sitt arbete i Turkmenistan).

Enligt min uppfattning skulle ett undertecknande av interimsavtalet om handel mellan Europeiska gemenskapen och Turkmenistan, i kombination med ett tydligt angivande av villkoret med en tidsgräns på fem år för införande av demokratiska principer och normer för mänskliga rättigheter som motsvarar dem som gäller i EU, ge motivation och vara ett tecken på god vilja från gemenskapens sida. Att underteckna avtalet skulle kunna bidra till att förbättra tillvaron för Turkmenistans medborgare och att få till stånd ekonomiska reformer.

Ett undertecknande av partnerskaps- och samarbetsavtalet kan bara övervägas vid synliga bevis på förbättring på området för respekt för demokratiska principer och mänskliga rättigheter.

Charles Tannock (PPE-DE), skriftlig. – (EN) Jag vill ta tillfället i akt att förklara ett av de många skälen till varför jag i dag röstade för närmare handelsförbindelser mellan EU och Turkmenistan. I EU:s gemensamma yttre politik för en trygg energiförsörjning, som de brittiska konservativa ledamöterna ställer sig helt bakom, konstateras hur viktiga de nya transkaspiska rörledningarna är för att förse Europa med olja och gas. Dessa

transkaspiska rörledningar bör integreras fullt ut med den "södra korridoren" av rörledningar som omfattar Nabucco, Southstream och Whitestream. Det är av yttersta vikt för att trygga vår gemensamma energiförsörjning och för vår utrikespolitik att vi minskar vårt beroende av energileveranser från Ryssland.

Vi bör därför agera proaktivt och satsa på att etablera ett samarbete med Turkmenistan genom att stödja interimshandelsavtalet, som bidrar till att uppmuntra inhemska reformer och förbättra människorättssituationen i detta land.

– Betänkande: Hökmark (A6-0236/2009)

Liam Aylward (UEN), skriftlig. – (EN) Kärnkraft är en realitet i Europa. Det är en realitet som vi på Irland inte känner oss väl till mods med, men vi accepterar att alla länder har rätt att välja sin egen energimix och eftersom våra grannar använder kärnkraft är det en fråga vi inte har råd att strunta i.

Bara förra veckan inträffade en allvarig säkerhetsincident i kärnkraftverket i Sellafield, och jag vågar påstå att kärnkraftverkets lagringsanordning för kärnavfall – B30-dammen – är ett av den europeiska kärnkraftsindustrins allvarigaste problem. I B30-dammen förvaras stora mängder kärnavfall som inte har behandlats på lämpligt sätt på flera decennier.

Jag stöder därför förslaget till en gemenskapsram för kärnsäkerhet som leder till ökat oberoende för nationella tillsynsmyndigheter och ökad insyn i kärnkraftsanläggningars säkerhet.

Jag stödde de ändringsförslag i betänkandet som innebär att säkerhetsföreskrifter och säkerhetskrav skärps. Även om vi inte har några kärnkraftverk i Irland kan våra medborgare drabbas av säkerhetsincidenter på andra håll och EU måste ge dem bästa tänkbara skydd.

Brian Crowley (UEN), skriftlig. – (GA) Vi måste acceptera att kärnkraft alstras och kommer att alstras i Europa. Vi på Irland tycker inte att detta är bra, men vi respekterar varje enskild medlemsstats rätt att välja sina egna energikällor. Så länge som det finns kärnkraftverk i våra grannländer kan vi inte ignorera denna fråga.

Det begicks ett säkerhetsbrott i Sellafield, Storbritannien, i förra veckan, och Sellafields anläggning för lagring av kärnavfall – som kallas "anläggning B30" – är ett av de största problemen för kärnkraftsektorn i Europa. Det lagras enorma mängder obehandlat kärnavfall i anläggning B30.

Jag stöder fullt ut förslaget om en gemenskapsram för kärnsäkerhet som sådant, som kommer att garantera en hög nivå för säkerhetsnormer och insyn i dessa för kärnkraftsverken.

Jag röstade för de ändringsförslag som syftar till att stärka detta förslag. Även om det inte finns några kärnkraftverk på Irland så skulle säkerhetsproblem i kärnkraftverk i andra europeiska länder påverka invånarna på Irland. Det är Europeiska unionens uppgift att de till att våra länders invånare skyddas helt i detta sammanhang.

Glyn Ford (PSE), skriftlig. – (EN) Eftersom jag har reservationer när det gäller kärnkraftverks säkerhet på sikt är jag inte helt nöjd med detta betänkande. Jag går med på att de som arbetar inom denna industri är engagerade yrkesmänniskor. Jag går med på att olyckor är sällsynta. Problemet är bara att när det inträffar en olycka så kan följderna bli så extrema. Vi kan inte glömma kärnkraftsolyckan i Uralbergen som avslöjades av Roy Medvedev, Harrisburgolyckan som involverade samma händelseförlopp som i filmen *Kinasyndromet*, som hade premiär bara dagar före olyckan, Tokaimuraolyckan i Japan, eller slutligen Tjernobyl, vars följder vi alla fortfarande lever med, men som har varit mest tragiska för de människor och barn som bor i närheten eller har fötts av föräldrar som var där.

Luís Queiró (PPE-DE), skriftlig. – (PT) Kärnkraften kommer att spela en avgörande roll för energin i våra samhällen i framtiden. Till följd av detta, och med tanke på planerna för anläggningar i Europa i framtiden, är det nödvändigt att upprätta en gemenskapsram för kärnsäkerhet.

I och med Gunnar Hökmarks betänkande kommer de bästa och säkraste förhållandena att skapas i kärnanläggningar i Europa i framtiden. En tydlig ram kommer att upprättas, med oberoende och starka nationella tillsynsmyndigheter, tillsammans med ett system för beviljande av licenser för kärnanläggningar och ett system för inspektioner och kontroller av dessa anläggningar.

Betydelsen i framtiden av kärnenergi kräver förträffliga förhållanden för genomförandet och för utbyte av väsentlig information, så att vi kan upprätta enhetliga säkerhetsförhållanden av högsta kvalitet.

Jag röstade därför för detta betänkande.

Paul Rübig (PPE-DE), skriftlig. – (DE) Delegationen från Österrikiska folkpartiet (ÖVP) stöder upprättandet av en oberoende tillsynsmyndighet för kärnkraftsverk med rättsligt bindande kapacitet att koppla bort farliga kärnkraftsverk från nätverket.

– Betänkande: Romeva i Rueda (A6-0253/2009)

Jan Andersson, Göran Färm, Anna Hedh, Inger Segelström och Åsa Westlund (PSE), skriftlig. – Vi valde att rösta nej till detta betänkande om ett kontrollsystem inom fiskeripolitiken. Vi välkomnar naturligtvis förslagen om stärkta åtgärder för att se till att reglerna följs, men vi är kritiska till den vikt som läggs på att kontrollera fritidsfiske. Det är inte rimligt att reglera fritidsfiske när det i själva verket är det industriella fisket som är ansvarigt för problemen med bl.a. utfiskning i våra hav.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), skriftlig. – (PT) Vi beklagar det tydliga förkastandet av en majoritet i parlamentet av vårt ändringsförslag, i vilket det i enlighet med bestämmelserna i Republiken Portugals konstitution – med andra ord bestämmelserna om nationell suveränitet – och som en del av kampen för att se till att dessa bestämmelser följs, anges att detta förslag till förordning bör föreskriva respekt av och inte utgöra ett hot mot medlemsstaternas behörighet och ansvar i fråga om att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken.

Vi beklagar det tydliga förkastandet av en majoritet i parlamentet av våra ändringsförslag, som skulle ha hindrat Europeiska kommissionen från att oberoende kunna genomföra inspektioner utan förvarning i medlemsstaternas exklusiva ekonomiska zoner (EEZ) och territorier och från att efter godtycke kunna förbjuda fiskeverksamhet och upphäva eller återkalla betalning av gemenskapsstöd till en medlemsstat, och som också skulle innebära att en medlemsstat inte kan inspektera sina fiskefartyg inom en annan medlemsstats EEZ utan den senares tillstånd.

Detta förslag till förordning – som EU:s institutioner kommer att förhandla vidare om – kommer, om det antas i sin nuvarande form, att utgöra ytterligare ett angrepp mot den nationella suveräniteten genom att införliva krav i fråga om utrustning och förfaranden som har framhållits som totalt olämpliga för det portugisiska fisket.

Detta är anledningen till att vi röstade mot betänkandet.

Carl Lang och Fernand Le Rachinel (NI), skriftlig. – (FR) År 2008 skrotades 165 trålare. Under 2009 har det redan tillkännagivits att 225 trålare ska skrotas.

Den franska fiskesektorn har drabbats hårt, eftersom den franska regeringen och Bryssel har beslutat att offra franska fiskare till förmån för EU:s ekonomiska politik och handelspolitik.

Norge, ett land som inte är medlem i Europeiska unionen men som har förhandlat fram ett gasrelaterat avtal med den senare, ger följaktligen sig självt 80 procent av torskvoten, en siffra som uppgår till 500 000 ton per år. Frankrike för sin del har bara tillgång till 9 000 ton per år, varav bara 700 ton från Engelska kanalen och Nordsjön.

Hur skulle man under dessa förhållanden kunna undgå att känna avsmak när man bevittnar utrotningen av franska fiskare? Varför strävar Bryssel och den franska regeringen efter att planera förstörelsen av en hel sektor i vår ekonomi? På grund av euro-globalistiska intressen och frihandels dogm.

Det anslag på 4 miljoner euro som jordbruks- och fiskeriministern avsåg som ekonomisk kompensation knuten till hindrande av båtar som uppnått sin fiskekvot kommer inte att lösa detta problem. De franska fiskarna måste omedelbart befrias från dessa diskriminerande och destruktiva gemenskapskvoter.

Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Europaparlamentet har i dag röstat för att sport- och fritidsfiske ska ingå i den gemensamma fiskeripolitiken. Därmed har EU börjat reglera ett av våra mest folkära fritidsnöjen.

Förslaget är befängt. För det första är fiskevattnen varje lands, inte Bryssels. För det andra påverkar inte fritidsfiskares aktiviteter bestånden i någon större utsträckning. För det tredje är detta lagstiftning som kommer att vara omöjlig att efterleva. Se bara på Sverige, där vi har 11 500 km rak kustlinje. Tror EU:s byråkrater och kollegerna i kammaren att det faktiskt ska gå att kontrollera vad som sker, vid alla tidpunkter och på alla platser? En lag som inte går att genomföra är en synnerligen dålig lag.

Å andra sidan är jag inte heller särskilt förvånad över förslaget. EU är som ett ånglok som satt igång att rulla på väg mot sitt mål att bli en fullfjädrad federal stat. Det är stort, tungt och mycket svårt att stoppa när det satts i rullning. Den som ställer sig i vägen blir dessutom överkörd.

I dag är en mörk dag för oss som vill ha ett kärnfullt och väl fungerande Europasamarbete, men framför allt är det en mycket mörk dag för fritidsfiskare i alla medlemsstater.

Sebastiano (Nello) Musumeci (UEN), skriftlig. – (IT) Syftet med detta förslag till förordning, nämligen att garantera ett kontrollsystem i gemenskapen för att se till att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs med hjälp av en europeisk byrå, är verkligen berömligt och i enlighet med det flertal krav som ställts under åren av parlamentet och Europeiska kommissionen. I förordningen föreslås också – om än försagt – att nämnda bestämmelser ska genomföras och tillämpas enhetligt i de 27 medlemsstaterna.

Även om jag stöder andan i texten i stort (där en uppmuntran av respekt för bestämmelserna upprätthålls för att garantera att den gemensamma fiskeripolitiken tillämpas korrekt) är jag av den uppfattningen att Medelhavsfiskets särdrag olyckligtvis inte har beaktats.

Ett exempel på detta är kravet om att installera ett satellitbaserat övervakningssystem för fartyg på fartyg vilkas längd är 10 meter eller mer. Det kanske fungerar bra för de robusta fiskefartygen i Nordsjön, men inte för båtarna i Medelhavet, som är små, ofta utan kajuta och används för "småskaligt fiske". De betydande kostnader som detta skulle medföra utgör också ett problem, som emellertid skulle kunna avhjälpas om gemenskapen skulle tillhandahålla 80 procent i medfinansiering, vilket med rätta föreslås i ändringsförslag 20.

Brian Simpson (PSE), skriftlig. – (EN) Jag kommer att stödja detta betänkande eftersom vi har accepterat ändringsförslagen 48 och 49 och förkastat ändringsförslag 93 när det gäller fritidsfiske.

Att fritidsfiske skulle ingå i en medlemsstats fiskekvot är för mig oacceptabelt.

Om man på allvar hävdar att fritidsfiske förstör våra fiskebestånd så menar jag att man glömmer bort en grundläggande fråga när det gäller utarmningen av fiskbestånden, nämligen att problemet är det överfiske som bedrivs av industrifiskeföretag på fabriksfartyg.

De är de som ska uppfylla kraven i den gemensamma fiskeripolitiken, inte fritidsfiskare som utövar sin hobby.

– Betänkande: Visser (A6-0206/2009)

Roger Knapman och Thomas Wise (NI), skriftlig. – (EN) Den gemensamma fiskeripolitiken har stora brister och har haft mycket negativa effekter för den brittiska ekonomin och miljön. Vi tillstår att det behövs nya idéer för att förbättra situationen, men det är uppenbart att de flesta nya idéer och goda exempel kommer från medlemsstaterna och yrkesfiskarna själva. Vi har därför röstat mot detta betänkande som ger kommissionen ökade befogenheter.

Thomas Wise (NI), skriftlig. – (EN) Den gemensamma fiskeripolitiken har stora brister och har haft mycket negativa effekter för den brittiska ekonomin och miljön. Jag tillstår att det behövs nya idéer för att förbättra situationen, men det är uppenbart att de flesta nya idéer och goda exempel har kommit från medlemsstaterna och yrkesfiskarna själva. Jag har därför röstat mot detta betänkande som ger kommissionen ökade befogenheter.

– Betänkande: Busuttil (A6-0251/2009)

John Attard-Montalto och Louis Grech (PSE), skriftlig. – (EN) Även om vi röstade för betänkandet vill jag för egen del och för min kollega Louis Grechs räkning framhålla följande:

Vi är för en gemensam invandringspolitik.

Vi anser att invandringspakten inte var tillfredsställande ur nationell synpunkt.

Vi är besvikna över att det inte tydligt slås fast i betänkandet att det är obligatoriskt att dela ansvaret.

Vi noterar att samarbete uppskattas. EU kan emellertid inte lägga sig i vilken typ av bilaterala avtal som ingås mellan ett ursprungsland och ett transitland.

Vi är inte för rösträtt för olagliga invandrare på grund av Maltas demografiska situation.

Vi är inte för ett enhetligt Schengensystem för visering i stället för nationella system om detta skulle leda till ökad byråkrati och ett mindre flexibelt system.

Catherine Boursier (PSE), skriftlig. – (FR) Jag välkomnar antagandet av Busuttilbetänkandet, även om jag medger att jag inte stöder alla de punkter som tas upp i det, i synnerhet inte det positiva mottagande som slutsatsen i den europeiska pakten för invandring och asyl gavs: min grupp röstade för ett avlägsnande av denna hänvisning i utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor, men vi var i minoritet i denna fråga. Samma sak gäller för ett stärkande av Frontex roll i återvändandeärenden.

Mot bakgrund av slutresultatet röstade jag dock för detta betänkande för att starkt förespråka ett öppnande av lagliga vägar för invandring. Därför stöder jag följande: erkännande av behovet av invandrades arbete inom EU, behovet av utvidgade samråd med företrädare för det civila samhället, fri rörlighet inom EU efter att man varit bosatt i en medlemsstat i fem år, respekt för mänsklig värdighet och tillämpning av de mest gynnsamma befintliga bestämmelserna i samband med tillämpning av återvändandedirektivet, och slutligen, och allra viktigast, rätten att rösta i lokala val, en punkt som högern i EU kraftigt motsatte sig.

Philip Bradbourn (PPE-DE), skriftlig. – (EN) De brittiska konservativa ledamöterna röstade mot detta betänkande eftersom vi inte håller med om att det behövs en gemensam EU-politik för invandring och anser att Storbritannien måste behålla sin absoluta kontroll över sina nationella gränser.

Philip Claeys (NI), skriftlig. – (NL) Jag röstade mot detta betänkande, eftersom det innehåller ett antal element som jag anser vara oacceptabla. Till att börja med utgår man ifrån att EU kommer att behöva 60 miljoner nya invandrare 2050. Med tanke på de nuvarande problemen med massinvandring är detta ett vansinnigt förslag. Det föreslås också att blåkortet inte ska begränsas till välutbildade arbetstagare. Då kan vi lika gärna öppna fördämningarna helt och hållet.

Carlos Coelho (PPE-DE), skriftlig. – (PT) En gemensam strategi i EU för invandring är absolut nödvändig. Ett splittrat och inkonsekvent tillvägagångssätt kan inte tillåtas i ett gemensamt område utan inre gränser, för alla åtgärder och all politik på området för invandring som genomförs av en medlemsstat får oundvikligen följder för alla andra medlemsstater.

Därför stöder jag upprättandet av en gemensam invandringspolitik för Europa, som grundas på en hög grad av politisk och verksamhetsmässig solidaritet, ömsesidigt förtroende och delat ansvar.

Antagandet av den europeiska pakten för invandring och asyl var ett enormt steg i rätt riktning som lett till en mer sammanhängande och kontrollerad invandringspolitik som är knuten till behoven på arbetsmarknaden i de europeiska länderna, samt till de tillgängliga resurserna i fråga om boende, hälsa och utbildning. Syftet är också att starkt bekämpa olaglig invandring.

I Simon Busuttils utmärkta betänkande respekteras denna strategi. Det enda problemet är ett ändringsförslag som lagts fram av den socialdemokratiska gruppen i Europaparlamentet, som utgör ett hot mot fastheten i vår kamp mot olaglig invandring, eftersom det inte kan råda någon tvekan om att alla invandrare som vistas lagligt på en medlemsstats territorium kommer att ha rätt att rösta, i enlighet med de fastställda villkoren. Av den anledningen stöder jag den alternativa resolution som lagts fram av föredraganden som, återigen, har försökt nå en kompromiss som är godtagbar för alla.

Edite Estrela (PSE), skriftlig. – (PT) Jag röstade för resolutionen om en gemensam invandringspolitik för Europa, eftersom invandringen är en av de största utmaningar som Europa står inför i nuläget. Vid hanteringen av problemet med invandring kan vi anta politiska åtgärder som omvandlar problemet till en möjlighet.

Invandringen är ett gemensamt problem i EU-medlemsstaterna, vilket är anledningen till att de senare måste agera enat för att finna en lämplig lösning på problemet. Betänkandet syftar till att täcka alla dimensioner av invandring och stödja upprättandet av en gemensam invandringspolitik i Europa som grundas på en hög grad av politisk och verksamhetsmässig solidaritet.

Dessutom omfattar det förfaringsätt enligt vilka invandrare tillåts delta i det medborgerliga och politiska samhällslivet där de bor, framför allt i politiska partier och fackföreningar, och som ger dem möjlighet att rösta i lokala val.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), skriftlig. – (PT) Ett betänkande med 91 artiklar måste uppenbarligen omfatta vissa aspekter som vi ställer oss bakom. Detta betänkande är dock, trots att det görs försök att "sockra det beska pillret", i grunden negativt, vilket naturligtvis är anledningen till att vi förkastar det.

Det anges att Europaparlamentet starkt stöder "upprättandet av en gemensam invandringspolitik i EU" och välkomnar "de institutionella konsekvenserna av Lissabonfördraget, särskilt att medbestämmandeförfarandet och förfarandet för omröstning med kvalificerad majoritet utvidgas till att omfatta all invandringspolitik" och "Europeiska rådets antagande [...] av den europeiska pakten för invandring och asyl", med andra ord en inhuman, säkerhetsbaserad invandringspolitik som kriminaliserar, utnyttjar och plockar ut invandrare.

Om det hade rått några tvivel om EU:s mål så skingras de i detta betänkande: "Europaparlamentet anser att laglig migration fortsatt är nödvändig för att tillgodose EU:s ... arbetsmarknadsmässiga ... behov" (nästan "60 miljoner migrerande arbetstagare 2050"). Det är anledningen till att "invandringsprofiler" måste utarbetas – eftersom "arbetsmarknadens behov bör vara en central aspekt i dessa profiler" – och att det finns behov för att "öka EU:s dragningskraft för högkvalificerade arbetstagare", framför allt genom "blåkortet". Med andra ord en inhuman syn på invandrare, där de bara betraktas som arbetskraft som kan utnyttjas.

Vad vi behöver snarare än en gemensam politik är en annorlunda politik, i vilken invandrares rättigheter försvaras och de grundläggande orsakerna till invandringen bekämpas.

Filip Kaczmarek (PPE-DE), skriftlig. – (PL) Jag röstade för ett antagande av Busuttilbetänkandet. Det är ett viktigt betänkande, eftersom invandring är en av de mest betydelsefulla utmaningar som Europeiska unionen står inför. Vi borde kunna erkänna att vi inte är helt kapabla att utnyttja invandringens goda aspekter eller förhindra de situationer som inte på något sätt kan kallas fördelaktiga.

En annan svårighet är att invandringen ser olika ut i olika medlemsstater, och skillnaderna är enorma i detta avseende. För vissa länder är migration ett enormt socialt, ekonomiskt och politiskt problem. För andra är den ett mindre fenomen som inte väcker stort intresse. Det är en av anledningarna till att det är så svårt att upprätta och införa en enhetlig invandringspolitik. Vi bör också vara medvetna om att det för många människor bokstavligt talat är en fråga om liv eller död att få stanna kvar i Europa. Genom att skicka tillbaka dem till ursprungslandet kan vi i själva verket döma dem till döden. Därför bör verktygen för invandringspolitiken vara flexibla, så att de kan anpassas till de enskilda fallen för specifika personer. Tack så mycket.

Carl Lang och Fernand Le Rachinel (NI), skriftlig. – (FR) Vi kan inte stödja en gemensam invandringspolitik som grundas på att underlätta öppnandet av lagliga kanaler för migration. Syftet med politiken bör vara raka motsatsen till detta.

Detta betänkande grundas, återigen, på de riskabla rekommendationer från kommissionen som anges i grönboken av den 11 januari 2005 om ekonomisk migration. Det är ett betänkande i vilket det antal migrerande arbetstagare som EU antas behöva 2050 fastställs till 60 miljoner och i vilket behovet av att öppna kanaler för laglig migration betonas.

Hur kan man undgå att tycka att det är obscent att rekommendera oss att mitt i en ekonomisk, finansiell och social kris öppna våra marknader ytterligare för utländska arbetstagare, vid en tidpunkt då våra nationella jobb hotas och arbetslösheten är oerhört hög?

Vad som behövs mitt i en kris är i stället att vidta ekonomiska och sociala skyddsåtgärder och att reservera jobb, men också socialt stöd, för våra länders medborgare.

Avslutningsvis grundas betänkandet på det felaktiga antagandet att den olagliga invandringen kommer att minska dramatiskt eller försvinna helt om vi öppnar fördämningarna för laglig invandring. Vi vet att det inte kommer att bli så, utan att en laglig invandring tvärtom är förelöpare för en fullskalig invandring.

Andreas Mölzer (NI), skriftlig. – (DE) Asylrätten kommer att bli ett medel för massinvandring i en aldrig tidigare skådad skala. Europas portar skulle öppnas på vid gavel för utvecklingsvärlden. Om de multikulturella visionärerna får som de vill kommer familjebegreppet att utvidgas till att betyda att hela stammar kan invandra utan svårighet.

Dessutom ska möjligheten till häktning av personer som ska utvisas begränsas, asylsökande ska ges tillträde till arbetsmarknaden och de grundläggande bestämmelserna för dem ska utvidgas. Detta skulle sätta en ännu större press på den inhemska arbetsmarknaden – framför allt under den ekonomiska krisen – och skattebetalarna skulle vara tvungna att gräva djupt i fickorna. Av dessa anledningar finns det inget annat val än att förkasta detta betänkande.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), skriftlig. – (EL) I betänkandet om en gemensam invandringspolitik betraktas EU:s monopolvänliga invandringspolitik och Europaparlamentets bidrag till den på ett positivt sätt. Samtidigt

föreslås att åtgärder ska vidtas för nästa skede, på invandrarnas bekostnad och i en ännu mer reaktionär riktning.

I betänkandet antas den grundläggande principen om EU:s invandringspolitik som ett verktyg för att tjäna behoven på arbetsmarknaden, vilket innebär lönsamheten för de europeiska monopolerna. I detta syfte föregriper man en tillämpning av en politik gentemot invandrare som går ut på "morot och piska". Å ena sidan välkomnar man i betänkandet alltså den oacceptabla pakten för invandring och asyl och kräver en förstärkning av Frontex mandat, resurser för insamling av underrättelser och repressiva åtgärder mot invandrare som inte är till någon nytta för EU:s kapital. Å andra sidan välkomnas åtgärder för att locka och legalisera "välutbildade" arbetstagare och den periodiska och tillfälliga invandring som kapitalet kräver, och man föreslår åtgärder för att integrera lagliga invandrare så att de blir direkt tillgängliga för sina arbetsgivare.

Det enda svaret på denna reaktionära politik är att integrera invandrarna i arbetarklassrörelsen och att invandrare och lokala arbetare kämpar sida vid sida mot EU:s och kapitalets anti-gräsrots- och anti-invandringspolitik och kräver sina rättigheter och det välbefinnande de åstadkommer.

– Betänkande: Lichtenberger (A6-0224/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), skriftlig. (LT) Nu är tiden inne för att TEN-T-politiken, som grundas på femton års erfarenhet, ska återspegla sina mål och åtgärder. Vi måste ompröva projekt och åtgärder, lägga större betoning på en samordning inom EU och eftersträva mer bindande åtaganden från medlemsstaternas sida vid genomförande av prioriterade projekt som de godkänner.

Prioriterade TEN-T-projekt och – TEN-T-kartor utgörs främst av stora och dyra nationella transportinfrastrukturprojekt, och vissa av de tidigare 30 TEN-T-projekten var fysiskt omöjliga att genomföra, medan andra projekt blivit mycket viktiga, särskilt efter utvidgningen av EU, men saknas på listan.

Den nuvarande ekonomiska krisen kan kanske uppmuntra oss att återigen följa denna logik vid investeringen i transportinfrastruktur. Det krävs emellertid väl övervägda projekt och investeringar i EU:s transportinfrastruktur för att den ska utvecklas ytterligare under de kommande 10–20 åren. Beslut om transportinfrastrukturprojekt bör grundas på korrekta bedömningar av utgifter och vinster, stabilitet och ett europeiskt, gränsöverskridande mervärde.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), skriftlig. – (PT) I betänkandet fastställs riktlinjer "för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet" (TEN-T). Det omfattar i nuläget 30 prioriterade projekt "som i huvudsak inspirerats av nationella intressen" – vilka andra intressen skulle ha beaktats, de multinationella? – som gemenskapen kommer att medfinansiera med nästan 5,3 miljarder euro.

Detta betänkande passar in i den vision av "det transeuropeiska transportnätet" som baseras på en utvidgning av den inre marknaden och en ökad kapitalistisk konkurrens och koncentration. Följaktligen betonas "att ... målen i Lissabonstrategin ... måste integreras" och försvaras anpassningen av TEN-T till "ändrade marknadsvillkor", i linje "med följande kriterier: ekonomisk bärkraft, förstärkning av konkurrenskraften, främjande av den gemensamma marknaden" och en utveckling genom "offentlig-privata partnerskap" (t.ex. genom att "avsätta en del av avgifterna för väginfrastruktur till att finansiera TEN-T-projekt").

Bara en månad från den nuvarande mandatperiodens slut kan majoriteten av Europaparlamentet inte motstå att uppmåna Europeiska kommissionen "att före utgången av dess mandat lägga fram ett lagstiftningsinitiativ angående en öppning av de inhemska järnvägsmarknaderna för persontransporter från och med den 1 januari 2012".

Slutligen understryks, för att tillfredsställa de stora ekonomiska och finansiella gruppernas intressen i fråga om en ökad kontroll gentemot Östeuropa, att förbindelser mellan Väst- och Östeuropa är en prioritering.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), skriftlig. – (RO) Utvecklingen och utvidgningen av det transeuropeiska transportnätet är ett absolut måste för att stärka den inre marknaden och främja Europeiska unionens sammanhållning. Det är anledningen till att jag röstade för alternativ "C" som föreslogs av föredraganden, Eva Lichtenberger. Denna strategi kommer möjliggöra att alla typer av finansiella resurser som är tillgängliga i framtiden används för transport och infrastruktur, även om det inte helt ger de medel som krävs för att kunna garantera ett effektivt genomförande, med tanke på det stora antalet skilda nationella intressen.

Alla andra eventuella alternativ, inklusive det som föreslås i det alternativa förslaget från PPE-DE-gruppen, hade kunnat göra det omöjligt för medlemsstaterna att använda sammanhållningsfonderna som en del av sammanhållningspolitiken för transportinfrastrukturprojekt som inte tillhör de prioriterade TEN-T-projekten,

och detta skulle indirekt ha kunnat beröva Rumänien möjligheten att använda sammanhållningsfonderna för transportsektorn, fonder som Rumänien är i stort behov av.

Luís Queiró (PPE-DE), skriftlig. – (PT) I detta betänkande bedöms genomförandet av de 30 prioriterade TEN-T-projekt där förseningar får betydande följder för framtiden för den europeiska hållbara transportpolitiken. Trots svårigheterna måste vi hålla fast vid de förändringar som krävs för att upprätta intermodala anslutningar, framför allt för medborgare och gods. De olika utmaningar som vi står inför för närvarande, som sträcker sig från säkerhet till regionala frågor, sociala, ekonomiska och finansiella vanor och miljön, måste beaktas. Därför bör behovet av en integrerad och mer sammanhängande strategi i fråga om transportnätverket betonas.

Betydelsen av en utveckling av gränsöverskridande förbindelser inom det europeiska transportnätverket är uppenbar, vilket är anledningen till att vi stöder förbättrade förbindelser mellan alla transportslag, i synnerhet mellan dem där en förändring och utveckling är svårare, t.ex. järnvägs- och sjötransporten. Det måste upprättas bättre förbindelser med kusthamnar och flygplatser, och ett ordentligt genomförande av transeuropeiska nätprojekt kommer utan tvekan att bidra till att nå detta mål.

Betänkandet speglar vissa av dessa angelägenheter, men den prioritetsordning som jag anser vara lämplig upprätthålls inte genom hela texten. Därför röstade jag mot betänkandet.

8. Rättelser/avsiktsförklaringar till avgivna röster: se protokollet

(Sammanträdet avbröts kl. 13.05 och återupptogs kl. 15.00.)

ORDFÖRANDESKAP: COCILOVO

Vice talman

9. Justering av protokollet från föregående sammanträde: se protokollet

10. Jordbävningen i regionen Abruzzo i Italien (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är kommissionens uttalande om jordbävningen i regionen Abruzzo i Italien.

Siim Kallas, kommissionens vice ordförande. – (EN) Herr talman! Kommissionen uttrycker sitt deltagande med alla familjer som har förlorat sina nära och kära i den senaste jordbävningen i Italien.

Kommissionen har stått i nära kontakt med den italienska räddningstjänsten ända sedan de första timmarna efter jordbävningen. Medlemsstaterna började mycket snabbt efter katastrofen erbjuda hjälp via gemenskapens räddningstjänstmekanism.

Trots att jordbävningen var mycket kraftig och orsakade stor förödelse räckte de nationella resurserna till för att klara av de omedelbara katastrofinsatserna.

Den 10 april inkom Italien dock med en begäran om tekniska experter som kan hjälpa landet att analysera stabiliteten hos byggnader som skadades i jordbävningen. Ett team om åtta experter från medlemsstaterna och kommissionen valdes ut. Teamet skickades till jordbävningsplatsen den 18 april. Förutom att bedöma byggnadernas stabilitet ska teamet föreslå lösningar när det gäller skadade byggnader.

Kommissionens samarbetar nu med de italienska myndigheterna för att se hur EU kan hjälpa till på andra sätt. Det kan eventuellt ske via EU:s solidaritetsfond eller genom en omprogrammering av strukturfonderna och fonden för landsbygdsutveckling.

Denna jordbävning är en tragisk påminnelse om att naturkatastrofer är ett ständigt hot för alla medlemsstater. Under det gångna decenniet har jordbävningar, värmeböljor, skogsbränder, översvämningar och stormar krävt många dödsoffer i Europa och ödelagt dyrbar infrastruktur och värdefulla naturområden.

Medlemsstaterna och gemenskapen måste med gemensamma krafter förebygga katastrofer och deras följder och se till att EU kan agera snabbt och effektivt när det inträffar en stor katastrof. Erfarenheterna visar att man bör införa en integrerad multirisikstrategi för att utarbeta effektiva åtgärder som omfattar både förebyggande och direkta insatser vid katastrofer, vilket beskrivs i kommissionens meddelande från mars 2008 om förstärkning av EU:s insatskapacitet vid katastrofer.

I februari 2009 antog kommissionen dessutom en gemenskapsstrategi för förebyggande av katastrofer som tar hänsyn till de senaste forskningsrönen och utgör grunden för kommissionens framtida initiativ. I strategin föreslås att man ska öka överensstämmelsen mellan de nuvarande instrumenten för förebyggande och komplettera dem så att insatser på EU-nivå får ett större mervärde.

Kommissionen välkomnar Europaparlamentets synpunkter på den strategi som föreslås i detta viktiga meddelande. De förberedelser av EU:s snabbinsatsförmåga som Europaparlamentet anslog medel till i budgetarna för 2008 och 2009 har dessutom lett till att kommissionen tillsammans med medlemsstaterna nu kan pröva hur man kan förbättra EU:s samlade kapacitet att göra omedelbara insatser. Tillsammans bidrar dessa initiativ till att utforma en verkligt europeisk katastrofhanteringspolitik för alla typer av katastrofer.

Talmannen. – Tack så mycket, herr Kallas! Jag vill ta tillfället i akt att välkomna kommissionens vice ordförande, Antonio Tajani, och för att inte anklagas för att vara obetänksam eller okänslig vill jag påminna er om att vi redan i går höll en tyst minut till minne av offren för denna katastrof.

Gabriele Albertini, för PPE-DE-gruppen. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! År 2002–2007 var jordbävning den fjärde vanligaste naturkatastrofen i Europeiska unionen. Efter denna senaste, och sorgligt nog allvarligaste, tragedi i regionen Abruzzo måste vi enas för att hantera dessa fruktansvärda händelser som många länder i unionen drabbas av.

I nuläget finns Europeiska unionens solidaritetsfond och gemenskapens räddningstjänstmekanism: två instrument som är mycket viktiga men som ändå inte räcker till för ett område som Europa, där risken finns för jordbävningar. När det gäller jordbävningarna i Abruzzo bearbetas en ansökan om tillgång till solidaritetsfonden för återuppbyggnad av de områden som har förstörts. Beloppet skulle kunna uppgå till 500 miljoner euro, som kommissionens vice ordförande, Antonio Tajani, sa till pressen. Man har ännu inte helt kunnat bedöma omfattningen av denna jordbävning och de skador den orsakat: regionen Abruzzo är i akut behov av en betydande intervention, något som den italienska regeringen har skött snabbt och noggrant redan från några minuter efter det att jordbävningen ägde rum.

Dessa åtgärder kräver emellertid europeisk samordning, samtidigt som nationella och lokala behörigheter måste respekteras. Den 14 november 2007 antog parlamentet självt enhälligt en resolution om de regionala konsekvenserna av jordbävningar, som rör förebyggande och hantering av skador som orsakats av tragiska händelser av detta slag. Detta dokument borde utgöra utgångspunkten för en samordnad gemenskapspolitik i denna fråga, som Nikolaos Vakalis framhöll i den skriftliga fråga som undertecknades av ett 50-tal ledamöter av Europaparlamentet. Därför hoppas vi att Europeiska kommissionen kommer att ta till sig de idéer som anges i denna resolution och tillämpa dem för att utarbeta en europeisk dagordning för att förebygga och hantera jordbävningar.

Gianni Pittella, för PSE-gruppen. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill, för ledamöterna i det italienska parlamentet och ledamöterna i den socialdemokratiska gruppen i Europaparlamentet, återigen framföra mitt deltagande med offrens familjer, med regionen Abruzzo och dess invånare och med Italien. Jag vill också säga att vår grupp, som redan från början har haft nära förbindelser med det folk som drabbats på ett så tragiskt sätt, kommer att sända en delegation till regionen Abruzzo, under ledning av vår ordförande, Martin Schulz. Antalet drabbade är skrämmande: det stämmer, som Gabriele Albertini sa, att man ännu inte har fastställt antalet offer, men vi kan trots det säga att det rör sig om omkring 300 döda. Det är en tragedi: 50 000 evakuerade, tusentals förstörda hus, hundratala ödelagda offentliga byggnader, däribland skolor, och ett ansett kultur-, arkitektur- och konstliv i spillror.

Som Italiens president, Giorgio Napolitano, sa var reaktionen på händelsen omedelbar och effektiv. Denna reaktion kom från staten, men också från icke-statliga aktörer, från resten av världen, från frivilliga, från samhällen i Italien och andra platser, från provinserna, från regionerna, från Röda korset och från brandväsendet: ett mycket extraordinärt uttryck för solidaritet. Kanske borde den italienska regeringen – glöm förresten "kanske" – den italienska regeringen borde ha tagit upp förslaget om att slå samman folkomröstningen med valet till Europaparlamentet och de administrativa valen för att spara några hundra miljoner som hade kunnat användas för att hjälpa dem som drabbats av jordbävningen.

EU måste vidta vissa åtgärder: för det första måste vi aktivera solidaritetsfonden. Vi talade med vice ordförande Tajani om detta redan några timmar efter den tragiska händelsen. För det andra måste EU justera programplaneringen för strukturfonderna, och för det tredje måste man utnyttja de outnyttjade medlen från tidigare och nya programperioder. För det fjärde måste man ändra reglerna för sammanhållningspolitiken och strukturfonderna i fråga om möjligheten för återföring inom ramen för mål 1, det vill säga i de missgynnade och underutvecklade regionerna, de regioner vars BNP, eller välstånd, har sjunkit till under 75

procent av gemenskapens genomsnitt till följd av exceptionellt allvarliga naturliga händelser. Vi vill alltså inte ha en särskild lag för regionen Abruzzo, utan en lag som är tillämplig på alla regioner som hamnar i en sådan här situation. För det femte måste vi tillsammans med kommissionen undersöka möjligheten till skattelättnader för den ekonomiska verksamhet och det byggarbete som vi alla hoppas kommer att komma igång igen i regionen Abruzzo. Slutligen uppmanar jag till genomförande av direktivet om byggprodukter, som uppdaterades och förbättrades av parlamentet.

Avslutningsvis kräver en sådan här tragedi inte retoriska svar, utan snarare effektiva, konkreta svar och ett vaksamt öga för att se till att spillrorna efter jordbävningen inte blir ytterligare en plats för sådan vinstgirighet och sådana olagliga handlingar som de stora kriminella grupperna skor sig på. Vi måste vara vaksamma och anstränga oss så mycket vi kan: vi måste alla arbeta för att våra vänner i regionen Abruzzo med vår hjälp ska återfå sin glädje.

Patrizia Toia, för ALDE-gruppen. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Det är en fruktansvärd tragedi i mitt hemland som har drabbat den betydelsefulla centrala regionen Abruzzo och staden L'Aquila. Det är en katastrof som har påverkat människors liv, också unga människors liv. Den har drabbat hus, dvs. våra hem, kyrkor, dvs. våra gudstjänstlokaler, monument, dvs. vår kultur, företag, dvs. våra arbetsplatser, universitet, dvs. våra lärosäten, och har lämnat stor förödelse efter sig.

Vi har alla slutit upp runt dessa människor, och nu kan vi säga följande: först och främst att de har reagerat med stor värdighet, trots att de påverkats på ett så djupt och praktiskt plan och förlorat sina mest värdefulla ägodelar, som t.ex. sina hem – och som vi vet är hemmet en central punkt i den italienska kulturen – och ändå har dessa människor reagerat med värdighet och vill börja leva igen och återuppbygga det de haft, sina egna samhällen, på de områden som representerar dessa samhällen och i enlighet med tradition och kontinuitet. Jag påminns om betydelsen av universitetet och av små och medelstora företag för denna region, som i nuläget är drabbad av svåra ekonomiska problem och brist på återhämtning.

Jag bör också säga att institutionerna har mobiliserat sig på ett utomordentligt sätt: regeringen, parlamentet, alla oppositionsgrupper liksom majoritetsgrupperna, som iakttar det arbete som måste utföras i en anda av enhällighet med stor klokhet och ansvarskänsla: lokala institutioner, frivilliga, räddningstjänsten, de tusentals och åter tusentals ungdomar och vuxna som åkt till Abruzzo och som representerar sociala grupper, föreningar och det katolska samfundet, alla har bidragit. Också de som inte har rest dit har gjort någonting: ekonomiskt, kulturellt, vårt lands hela kulturella, sociala och ekonomiska sfärer mobiliseras, vilket är mycket viktigt.

Det är emellertid viktigt att komma ihåg följande, som Giovanni Pitella sade, när det gäller återuppbyggnad: utöver dessa positiva aspekter av tragedin har de strukturella bristerna i våra byggmetoder uppenbarats, och jag anser att det i detta avseende, vid sidan av krav på rättvisa, bör göras ett åtagande för att fastställa ansvar och för återuppbyggnad.

Jag vill också säga ett ord om EU: när katastrofen slog till var EU där, liksom den kommer att vara i framtiden med hjälp av de fonder och andra åtgärder som har nämnts här. Jag skulle också vilja ha en synlig närvaro, så att EU inte bara erkänns genom de pengar som kommer in i regionen utan också i fasader och institutioner. Jag föreslår att en gemensam delegation från Europaparlamentet besöker regionen, utan pompa och ståt, utan publicitet, men för att säga att EU består av institutioner och människor, och att dessa institutioner och människor vill stödja och fortsätta stödja L'Aquila, Abruzzo och också mitt land, som har skadats så allvarligt.

Roberta Angelilli, för UEN-gruppen. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Också jag vill tacka gemenskapsinstitutionerna för det stöd de visat Italien och de människor som drabbats av jordbävningen. Det har varit tunga dagar, som försvårats av väderförhållandena under de senaste 48 timmarna.

Men efter sorgen och fördärvet är det tid för praktiska förslag och återuppbyggnad, tid att återupprätta en framtid för regionen Abruzzo. Vi ber gemenskapsinstitutionerna att göra sitt. Kommissionen har faktiskt redan bekräftat detta genom vice ordförande Antonio Tajani, som snabbt försäkrade oss om sitt engagemang i de tidiga efterdyningarna av katastrofen.

Som kommissionen själv bekräftade i dag så måste vi först och främst verifiera alla tillgängliga ekonomiska resurser, garantera en snabb aktivering av Europeiska unionens solidaritetsfond för naturkatastrofer och därefter undersöka möjligheten att fullt ut utnyttja och justera programplaneringen av Europeiska socialfonden och andra gemenskapsprogram till stöd för sysselsättning och företag. Vi kräver dock i synnerhet möjlighet att genomföra särskilda lagstiftningsåtgärder, skattelättnader, stimulansåtgärder och stödåtgärder, eventuellt som ett undantag från de befintliga bestämmelserna om försumbart stöd. Dessa åtgärder skulle godkännas

av Europeiska unionen och vara giltiga i två eller tre år, dvs. tills den akuta situationen och återuppbyggnaden är överständer.

Dagens debatt har visat att vi alla är eniga i dessa frågor och om dessa mål. Det råder inga motsättningar. Också jag vill avsluta med att ge uttryck för min innerliga medkänsla med offren, deras familjer och de människor som drabbats. Jag är dock särskilt stolt, som italiensk kvinna från området, att återigen kunna rikta ett särskilt tack för ansträngningarna från institutionernas, alla politiska partiers och framför allt räddningsarbetarnas, räddningstjänstens och Röda korsets sida. Jag vill också tacka alla frivilligorganisationer och enskilda medborgare som gjort vad de kunnat, med ett personligt bidrag eller pengar, för att uttrycka solidaritet och ge verkligt stöd. De är verkligen ett utmärkt exempel på effektivitet och humanitet.

Monica Frassoni, för Verts/ALE-gruppen. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Vi i gruppen De gröna/Europeiska fria alliansen ansluter oss till alla de ledamöter som har talat före mig för att framföra vårt deltagande, vår starka känsla av solidaritet och vårt stöd för dem som har lidit till följd av denna stora tragedi, denna katastrof, denna naturhändelse som emellertid hade en lång rad olika orsaker. Jag hoppas verkligen att Europeiska unionen på ett synligt sätt kommer att kunna bidra till att påverka situationen positivt.

En sak kan inte förnekas: följderna av jordbävningen kunde ha blivit mycket mindre allvarliga. Tragedin borde inte ha blivit så här stor. Det är tydligt att en mängd byggnader och hus har rasat samman, och att de inte borde ha gjort det. Det har förekommit försumlighet, det har förekommit bedrägeri och det har förekommit luredrejeri, och vi måste fastställa vem som är ansvarig. Även det är nämligen en viktig del av återuppbyggnaden, som också är den moraliska återuppbyggnaden av Abruzzo, dess folk och vårt land som helhet. Återuppbyggnaden bör vara ett tillfälle för stora innovationer inom hållbar utveckling för dessa människor som har visat oss alla att de inte bara har mycket stor värdighet, utan också mycket stort mod och en överväldigande vilja att börja om på nytt.

I nuläget är det minst demagogiska och mest praktiska sättet för EU att vidta snabba åtgärder för att stödja nödsatserna och återuppbyggnaden i Abruzzo att se över regionens operativa program för 2007–2013, det vill säga strukturfonderna. Abruzzos operativa program omfattar för närvarande 140 miljoner euro i europeisk medfinansiering, med en total programkostnad på 345 miljoner euro, där återstoden består av nationell medfinansiering.

Vi är väl medvetna om att ett av de problem som vi står inför är Italiens förmåga att organisera medfinansieringen av de medel som Europeiska unionen säkerligen kommer att bevilja, och på denna punkt måste vi ledamöter vara extremt uppmärksamma.

Som sagt måste vi först och främst uppmana till att andra EU-medel som redan är avsedda för Abruzzo, som socialfonden, ska ses över och inriktas mot åtgärder och prioriteringar till stöd för återuppbyggnaden. I detta sammanhang skulle det operativa programmet för Abruzzo kunna omfatta en omfördelning av resurser från strukturfonder avsedda för andra italienska regioner som nu är mer konkurrenskraftiga. Vi vet att Europeiska kommissionen är villig att utvärdera bidrag, och samma mekanism kan användas för andra medlemsstater.

Därefter måste de italienska myndigheterna, i första hand regeringen i samarbete med alla berörda lokala organ, handla snabbt för att beräkna kostnaden för de direkta skador man lidit, så att man kan ansöka om medel inom ramen för Europeiska unionens solidaritetsfond inom tidsfristen den 15 juni 2009. De stödbelopp som beviljas kommer att bero på skadorna som skett, men kommer i vilket fall inte att uppgå till mer än några miljoner euro. Denna fond finns till just för att ge snabbt, effektivt och flexibelt ekonomiskt bistånd, och därför är det viktigt att de italienska myndigheterna beräknar värdet av skadorna, annars blir det svårt att få något stöd.

De nationella myndigheterna behöver också börja arbeta på ansökan om lån från Europeiska investeringsbanken, så att rimliga belopp kan beviljas för snabb och hållbar återuppbyggnad i denna region.

Roberto Musacchio, för GUE/NGL-gruppen. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Först kommer sorgen över så många oskyldiga offer, sedan ett åtagande om räddningsinsatser, att överkomma nödläget, och återuppbyggnad, där Italien gör sitt bästa.

Europeiskt stöd i detta arbete är viktigt, men vi behöver också en europeisk ram för att hjälpa till att förebygga dessa katastrofer, som ofta har mer än bara naturliga orsaker. Vi behöver därför en förebyggande ram, ett varningssystem för naturkatastrofer som gör det möjligt för oss att bygga upp ett nätverk för räddningstjänst

och förebyggande. Utöver detta behöver vi en markpolitik som ger garantier och normer för markanvändning som respekterar markens balans, liksom normer för säkra byggnader.

Jordbävningen i Abruzzo handlar också om detta. Jag vill inte vara kontroversiell, men vi måste utreda vem som bär ansvaret, så att vi kan undvika att dessa allvarliga händelser upprepas. Framför allt måste vi fokusera på landåtervinning snarare än på nya rivningsarbeten. Av denna anledning är det också av yttersta vikt att ramdirektivet för mark antas. Det kommer att ge strukturellt stöd för lämplig förvaltning av europeisk mark. Europeiska fonder bör också omformuleras i enlighet med en klok markpolitik, och därigenom skapa en sund miljö och goda arbetstillfällen.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Herr talman, herr vice kommissionsordförande! Våra italienska kolleger har helt riktigt sett denna debatt som mycket viktig för sitt land och därför begärt ordet, men detta är också en debatt för alla européer. Vi är ju trots allt en europeisk gemenskap. Vi är glada över att ha de möjligheter som erbjuds genom solidaritetsfonden, och vi vill att den ska användas på ett så målinriktat sätt som möjligt – även av den italienska regeringen och de regionala organen. Vi vill ännu en gång framföra vårt deltagande till de många offren, och vi hoppas att EU ska kunna bidra till att hjälpa så snart som möjligt.

Armando Veneto (PPE-DE). – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill helt enkelt dra uppmärksamheten till den deltagande reaktionen på denna tragiska händelse i hela Italien och även i Europa. När händelser som denna inträffar blir det möjligt för oss att se sammanhållningen i landet och i gemenskapen. Detta kan inte annat än nära hoppet om allmän solidaritet och fred, inklusive inre fred, som vi åtnjuter inom Europa.

Jag vill också säga att utan tvivel måste vi öppet och brådskande ta itu med dem som är ansvariga för det dåliga byggnadsarbete som gjorde att intilliggande byggnader reagerade på olika sätt. Slutligen har det vid sidan om detta pågått en hel del diskussioner om möjligheten att förutse jordbävningar. Jag tänker inte gå in på detta nu, men jag vill helt enkelt säga att studier om radon pekar mot att jordbävningar föregås av en ökad halt av denna gas. Jag anser därför, liksom är fallet med all vetenskaplig forskning, att Europa kan och bör använda alla sina strukturer för att uppmuntra ytterligare studier om detta, eftersom det ligger i vetenskapens natur att den ännu kan komma att bidra till den rent hypotetiska möjligheten att förutse sådana förödande händelser.

Siim Kallas, kommissionens vice ordförande. – (EN) Herr talman! Det råder ingen tvekan om att alla medlemsstater och även kommissionen känner en stark solidaritet med anledning av denna fruktansvärda jordbävning. Det finns mekanismer för att ge hjälp och kommissionens avdelningar agerade omedelbart. Allt måste göras i nära samarbete med de italienska myndigheterna. Förra året hade vi de katastrofala skogsbränderna i Grekland och dessförinnan hade vi skogsbränder i Portugal och översvämningar i Tyskland och Tjeckien. I samtliga fall uttryckte EU solidaritet och hjälpte till så mycket man kunde. Så kommer att ske även i detta fall.

Vi väntar först och främst på en beräkning av skadornas omfattning så att vi därefter kan besluta hur solidaritetsfonden bäst kan utnyttjas. Kommissionen kan inte utnyttja solidaritetsfonden på eget initiativ – det kan ske först när det har kommit en begäran från medlemsstaten och när skadornas omfattning har beräknats.

Många ledamöter tog upp frågan om omprogrammering av strukturfonderna och detta diskuteras nu inom GD REGIO. Min kollega Danuta Hübner kommer inom kort att besöka området och diskutera konkreta möjligheter. Vi står i ständig kontakt med räddningstjänsten i Rom för att erbjuda hjälp, även med ansökan om medel från solidaritetsfonden, så det råder ingen tvekan om att kommissionen kommer att göra allt den kan för att hjälpa offren för denna katastrof.

När det gäller frågan om säkra byggnormer så finns sådana normer men frågan är hur noga de följs i medlemsstaterna. Normerna finns definitivt: både i direktiv och i nationell lagstiftning.

Vår räddningstjänstmekanism, vars nav utgörs av ett övervaknings- och informationscentrum som arbetar dygnet runt, kommer att samarbeta med medlemsstaterna för att förebygga och hantera följderna av katastrofer.

Låt mig än en gång på kommissionens vägnar uttrycka mitt deltagande. Vi kommer att göra allt vi kan för att hjälpa människorna i detta katastrofområde.

Talmannen. – Som avslutning på denna debatt, både personligen och på Europaparlamentets presidiums vägnar, tar jag detta tillfälle i akt att ännu en gång framföra mitt deltagande och min sympati för offren och

de berörda familjerna, och naturligtvis att lova allt stöd som är möjligt till folket i denna så hårt drabbade region.

Debatten är härmed avslutad.

11. Ansvarsfrihet 2007: Rådet (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Søren Bo Søndergaard, för budgetkontrollutskottet, om ansvarsfrihet för genomförandet av Europeiska unionens allmänna budget för budgetåret 2007, Avsnitt II – rådet (C6-0417/2008 – 2008/2277(DEC)) (A6-0150/2009).

Søren Bo Søndergaard, föredragande. – (EN) Herr talman! Först en ordningsfråga för jag vill bara försäkra mig om att rådet har bjudits in när det gäller denna punkt. Eftersom vi ska diskutera rådets problem vore det mycket illa om rådet inte hade bjudits in. Jag vill bara att talmannen ska försäkra oss om att rådet har bjudits in.

Talmannen. – Herr Søndergaard! Jag kan bekräfta på ordförandeskapets vägnar att rådet var inbjudet att närvara vid debatten om denna punkt. Trots detta är det med ordförandeskapets uppriktiga beklagande och på hela parlamentets vägnar som jag noterar rådets frånvaro. Jag tror att detta också var fallet i morse när parlamentets ordförande välkomnade rådet men inte fick något svar alls. Även om jag beklagar detta kan jag inte göra något åt det, och vi är därför tvungna att hålla debatten som planerat. Jag inbjuder er därför att åter ta ordet som föredragande, för att inleda debatten om detta betänkande och denna punkt.

Søren Bo Søndergaard, föredragande. – (DA) Herr talman! Jag vill börja med att säga att jag verkligen beklagar att denna debatt ska föras i rådets frånvaro – rådet vars budget vi snart ska diskutera. Det är absurt att rådet skulle välja att helt enkelt ignorera denna debatt, med tanke på att budgetkontrollutskottet har röstat med mycket stor majoritet för att rekommendera att parlamentet skjuter upp sitt beslut om ansvarsfrihet för rådets budget för 2007.

Varför har vi gjort detta? Är det för att vi misstänker något bedrägeri eller oegentligheter? Svaret är nej, för vi har inga tecken eller uppgifter som tyder på det. Så varför har vi då gjort det? Vi har föreslagit att beviljandet av ansvarsfrihet för rådet skjuts upp eftersom vårt utskott ännu inte har mottagit något officiellt svar från rådet på ett antal oklarheter i budgeten. Dessa oklarheter kan faktiskt mycket väl ha orsakats av missförstånd, men rådet har nekat att reda upp dessa missförstånd. Det kunde det ju ha gjort genom att besvara våra frågor.

Enligt punkt 42 i det interinstitutionella avtalet får inga driftsutgifter för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken förekomma i rådets budget. Som företrädare för de europeiska skattebetalarna är det vår uppgift att se till att detta avtal efterlevs. För att kunna göra detta måste vi emellertid få chansen inte bara att ställa frågor om rådets budget, utan också att få svar på dessa frågor.

I bilagan till betänkandet har vi bifogat ett antal frågor. En del av dem är faktiskt ganska enkla, och det borde inte vara svårt att besvara dem. Till exempel: hur många konton utanför budgeten hade rådet 2007? Vilka belopp omfattade de och vad användes de till? En annan fråga är: kan rådet ge någon förklaring till hur dess egen internrevisor kan ha kommit fram till slutsatsen att det fanns brister i kontrollen av fakturor? Ytterligare en: finns det någon förklaring till varför det år efter år har varit nödvändigt att överföra avsevärda belopp från budgetposten för tolkning till budgetposten för reseutgifter? Trots upprepade telefonsamtal från mig som föredragande och från utskottet som helhet har rådet hittills inte givit något officiellt svar på dessa frågor.

Detta orsakar förstås stora svårigheter, inte bara för utskottet, utan för hela parlamentet. Hur kan vi bevilja ansvarsfrihet för en budget, med andra ord ta ansvar inför våra väljare för att denna budget är korrekt, utan att veta vad som gömmer sig bakom siffrorna? Det vore absurt.

Vi i budgetkontrollutskottet är hyggligt folk. Därför ger vi rådet en chans till att besvara våra frågor. Vi rekommenderar därför att parlamentet skjuter upp beviljandet av ansvarsfrihet för rådets budget. Det gör det möjligt att ta upp frågan igen i november och ge rådet några månader till att överväga om inte insyn är bättre än slutenhet.

Jag hoppas att vi med dagens debatt och morgondagens omröstning kommer att sända ett tydligt budskap om att vi inte vill vara en automatisk godkännandestämpel för mörkets krafter. Vi vill ha öppenhet, vi vill ha insyn i hur skattebetalarnas pengar används. Det är vad vi vill ha i dag och det är vad vi vill ha efter valet i juni.

José Javier Pomés Ruiz, för PPE-DE-gruppen. – (ES) Herr talman! Jag läser i de tillämpliga bestämmelserna att generalsekreteraren/den höga representanten för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken, biträdd av den ställföreträdande generalsekreteraren, till fullo ska vara ansvarig för förvaltningen av de anslag som tas upp i avsnitt II – rådets avsnitt – i budgeten och ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de förvaltas väl.

Var är Javier Solana? Var är den ställföreträdande generalsekreteraren, eftersom han inte deltar i denna debatt? Detta sker trots att den enda information vi har, nämligen internrevisorns rapport, visar att det finns ett B-konto, ett konto utanför budgeten för rådet. Enligt budgetförordningen är det inte det tjeckiska ordförandeskapet eller det franska ordförandeskapet som ansvarar för rådet, utan Javier Solana, tillsammans med sin ställföreträdare.

Vad är detta konto utanför budgeten?

Revisorn säger att detta avsnitt bör avskaffas. Vi skulle vilja veta vad det har använts till, och varför.

Vi skulle vilja veta varför 13 miljoner euro av de 650 miljoner euro som förvaltas av Javier Solana, och som han är ansvarig för, överfördes från tolkning till reseutgifter 2006, utan att anslagen för reseutgifter ökades 2007. Samma sak händer igen, och vi vet inte vad så mycket resande innebär, och var dessa medel kommer att hamna.

Vi är arga, för det finns bara ett undantag från den demokratiska granskning som utövas av parlamentet över alla räkenskaper som finansieras av EU:s skattebetalare: rådets räkenskaper. De granskas inte. Vi, ledamöterna av parlamentet, har inte ens kunnat få till stånd ett enda officiellt sammanträde med rådet för att diskutera dessa räkenskaper.

De har vägrat att ge oss papper. De har vägrat att ge oss dokument. De förstår att vi inte har någon befogenhet att granska rådet. Detta fungerade bra så länge rådet bara utförde administrativa uppgifter, men nu står den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken för driftsutgifter, och vi förstår inte varför detta ska undantas från demokratisk granskning.

Därför vill jag säga att den ställning som intagits av generalsekreteraren, Javier Solana, är oacceptabel, och därför kommer parlamentet denna gång att föreslå att rådets räkenskaper inte godkänns. Samma sak hände för 10 år sedan när James Elles sa att han vägrade att godkänna kommissionens räkenskaper, vilket ledde till att Santer-kommissionen avgick.

Costas Botopoulos, för PSE-gruppen. – (EN) Herr talman! Det beslut som vi nu ska ta är mycket viktigt. Den socialdemokratiska gruppen vill att frågan skjuts upp av fyra principiella skäl.

Det första är parlamentets trovärdighet och roll. Det är mycket viktigt att redan från början slå fast vad parlamentet kan och inte kan göra. Vad det kan och måste göra är att utöva demokratisk kontroll även över rådets räkenskaper, oavsett det "gentlemen's agreement" som har funnits.

Det andra skälet rör jämvikten mellan institutionerna. Det är viktigt att vi inte gör något som vi som parlament inte får göra, men det är också mycket viktigt att hävda vår rätt att ha en åsikt, att ha en uppfattning om rådets räkenskaper när det handlar om operativa utgifter och att dessa operativa utgifter måste redovisas. Det är en demokratisk princip och vad vi tänker göra. Så vi säger inte att vi vill göra något annat. Vi säger att vi vill göra vår plikt.

Det tredje skälet är respekten och förberedelserna för Lissabonfördraget. Kolleger! Ni vet mycket väl att den gemensamma utrikespolitiken fördjupas och får mycket större kraft i och med Lissabonfördraget. Det är ett mycket viktigare gemensamt politikområde och vi kan inte redan från början säga att parlamentet inte kommer att ha något inflytande alls på denna politik. Vi måste få möjlighet nu att säga vad parlamentets roll är.

Det sista – och förmodligen viktigaste – skälet är öppenheten gentemot medborgarna. Vår roll som parlament är att säkra ansvarighet gentemot medborgarna. Vi kan och får inte säga till medborgarna att de stora gemensamma politikområdena, t.ex. utrikes- och försvarspolitiken, kommer att ligga utanför parlamentets demokratiska kontroll.

Det är av dessa fyra viktiga principiella skäl som vi anser att vi måste rösta för ett uppskjutande.

Kyösti Virrankoski, för ALDE-gruppen. – (FI) Herr talman! Först av allt vill jag tacka Søren Bo Søndergaard för hans utmärkta betänkande.

Betänkandet om ansvarsfrihet för rådet är mycket långt och grundligt. Det är också grundat på hänvisningar till dokument och till EU-fördraget.

Den mest problematiska frågan är den om insyn. Rådets budget handlar bara delvis om administration, eftersom en stor andel av medlen går till verksamhet som den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken. Rådet är ganska ovilligt att diskutera genomförandet av budgeten med budgetkontrollutskottet, och är inte heller vidare benägna att överlämna de efterfrågade handlingarna.

Europaparlamentet är tillsammans med rådet den myndighet som ansvarar för EU:s budget. Dess uppgift är också att övervaka användningen av medlen och det allmänna genomförandet av budgeten.

Så vitt jag kan förstå är det just denna brist på samarbete som har tvingat budgetkontrollutskottet att föreslå att beviljandet av ansvarsfrihet bör skjutas upp, och inte i så hög grad på vilket sätt medlen antas ha förvaltats. Situationen är besvärlig eftersom gott samarbete mellan parlamentet och rådet är själva livsnerven i en lyckad europeisk politik. Därför kommer min grupp att fatta det slutliga beslutet om sin ståndpunkt i kväll.

Bart Staes, för Verts/ALE-gruppen. – (NL) Tack, herr Sørensgaard! Ert betänkande är en pärla, som omfattar alla de väsentliga punkterna. Jag vill emellertid uppmana talmannen och parlamentets presidium att notera rådets frånvaro och inte låta detta passera. Vi borde inte låta dem bete sig hur som helst mot oss. Jag vill uppmana presidiet att överväga att sända rådet en mycket bestämd protestskrivelse med budskapet att detta är oacceptabelt.

Som saker och ting ser ut just nu vägrar vi sannerligen att bevilja en förlängning. Det kommer inte på frågan nu. Vi kan inte bevilja rådet ansvarsfrihet. Detta handlar inte så mycket om bedrägeri som om en principalsak, nämligen insyn. 650 miljoner euro från EU:s budget förvaltas av Javier Solana på området för försvar, säkerhet och utrikespolitik, men utan någon form av övervakning. Detta är inte godtagbart i en demokrati. Det måste få ett slut. Därför ställer vi de berättigade kraven på en verksamhetsrapport, insyn och klarhet.

Detta är dock inte allt. Som föredragande om momsbedrägerier, i mitt betänkande som antogs den 4 december, uppmanade jag klart och tydligt rådet att besvara ett antal frågor. Det har nu gått fyra eller fem månader sedan dess, och denna tid har präglats av en öronbedövande tystnad från rådet. Bedrägerierna i fråga omfattar uppskattningsvis mellan 60 och 100 miljarder euro årligen. Rådet måste handla. Samordning är vad som behövs i kampen mot momsbedrägerier, och så länge det inte finns någon villighet att agera från rådets sida, kommer jag inte att bevilja rådet ansvarsfrihet.

Jens Holm, för GUE/NGL-gruppen. – Herr talman! Även jag skulle vilja ställa samma fråga: Var är rådet i denna debatt? Det är ju rådet som vi ska granska, dess budgethantering. Jag tycker att det är anmärkningsvärt att rådet inte är representerat här just nu för att svara på våra frågor. Vi i budgetkontrollutskottet, i synnerhet vår föredragande Søren Bo Søndergaard, har nämligen rest flera frågetecken rörande ministerrådets pengahantering. Vi har påpekat det vid upprepade tillfällen men inte fått några tillfredsställande svar.

Två exempel: År 2006 använde rådet 12,6 miljoner euro till resor. Dessa pengar var avsedda för tolkning. Jag vill fråga rådet, men om inte rådet kan svara så kanske kommissionen kan göra det: Vart gick resorna 2006? Vad står dessa 12 miljoner euro för?

Rådet har också hemliga konton, s.k. *comptes hors budget*. Internrevisorn har uppmanat rådet att avskaffa dessa konton, men utan framgång. Jag skulle vilja fråga varför det inte har skett. Hur många sådana konton vid sidan av budgeten finns det? Vad innehåller dessa konton?

Vårt jobb som ledamöter av Europaparlamentet är att granska rådets användning av budgetmedlen. Vi gör det för att vi representerar skattebetalarna. Rådets jobb är att besvara våra frågor. Nu vill vi ha svar på dessa frågor. Vad hände med dessa 12 miljoner euro? Vad innehåller de hemliga kontona? Hur många hemliga konton finns det?

Om vi inte får ett tillfredsställande svar – vilket vi inte har fått ännu – då kommer vi inte att bevilja ansvarsfrihet för rådet i morgon.

Nils Lundgren, för IND/DEM-gruppen. – Herr talman! Vi står här inför en av de riktigt viktiga, principiella frågorna. Man kan säga att jag som representerar ett EU-skeptiskt parti anser att det över lag är rådet som ska vara dominerande i det europeiska samarbetet. Detta parlament ska ägna sig åt den inre marknaden och gränsöverskridande miljöfrågor. Det finns emellertid en tredje fråga som nu har kommit upp. Rådet och detta parlament är i princip jämbördiga ansvariga för budgeten och vart skattebetalarnas pengar går. Nu har det, enligt min uppfattning, oerhörda inträffat att rådet hemlighåller vart pengar går. Vi har därför inte

öppenhet. Medborgarna kan inte säga "detta accepterar jag eftersom jag vet vad pengarna har gått till". Därför säger jag – och såvitt jag kan förstå är alla talare i detta parlament för en gångs skull eniga – att det kan inte bli fråga om att bevilja ansvarsfrihet för rådet förrän vi vet vart pengarna har gått.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Herr talman! Jag reser mig för att tala här som en passionerad EU-förespråkare, och jag är övertygad om att vi för närvarande får en lektion i hur EU-demokrati inte bör se ut. Att rådet inte alls anser det vara nödvändigt att bemöta parlamentets mycket tydliga kritik på något godtagbart sätt visar tyvärr att all kritik mot EU är berättigad, och att även de som nu förkastar institutionen har rätt, eftersom vi uppenbarligen struntar i just de grundläggande principer som en demokrati bör grundas på.

I fördrag efter fördrag har vi tillåtit maktens centrum att förbli i praktiken fullständigt oövervakat, och rådet – vilket kan bevisas – att vara lata och inkompetenta och bedriva sin verksamhet i stort sett i hemlighet. Jag säger "lata" eftersom det kan bevisas att majoriteten av ministrarna – det vill säga, de personer som fattar de verkligt viktiga besluten för Europa inom stängda dörrar – ofta inte ens är närvarande, och det är tjänstemän som fattar beslut om extremt avgörande frågor. Detta brukade ske i Österrike tills 1848. Därefter förbättrades situationen något. Detta är inte demokrati.

Rådet är inte ens villigt att ge tillgång till de punkter på dagordningen som diskuteras. Ledamöterna kan själva räkna ut detta med minutiöst arbete, detalj efter detalj, genom parlamentsfrågor – som jag har gjort – och resultaten är skrämmande. Dessa människor går helt enkelt omkring och latar sig. De, som i praktiken är viktigare ur lagstiftningssynpunkt än oss parlamentsledamöter, låter andra vara där i deras ställe.

Det hävdas också att det nu finns mer insyn i rådet, när insynen i denna institution i själva verket har minskats sedan rådets beslut 2006. En enda punkt på dagordningen av 130 för rådets viktigaste sammanträde – det om yttre förbindelser – behandlades offentligt under 2008. Allt annat diskuterades inom stängda dörrar. I allt annat har man mindre insyn än i maffian.

Sedan har vi användningen av pengar. Vart tar dessa många miljoner euro vägen? Varför vägrar rådet att samarbeta i denna fråga? Hur ställer sig parlamentet till en underrättelsetjänst som utvidgas mer och mer under Javier Solanas ledarskap? Javier Solana har sin bas i Spanien, som erkänner att det förstås finns en EU-underrättelsetjänst. Vart tar pengarna vägen? Hur korrupta är dessa människor, och hur lite insyn finns det?

Herbert Bösch (PSE). – (DE) Herr talman! Jag skulle vilja säga två saker på detta utskotts vägnar. Gratulationer till föredraganden, som ställde raka frågor och inte fick några svar. Gratulationer till utskottet, som antog Søren Bo Søndergaards betänkande med en överväldigande majoritet – 27 mot 2. Medlemsstaterna lyser med sin frånvaro i dag, och jag vill påminna om att detta sker trots att vi tog med denna punkt på dagordningen nu i eftermiddag just för att tillmötesgå rådets problem med schemaläggningen. Medlemsstaterna gör saker här som de inte skulle våga göra på hemmaplan.

Nu kommer vi att bedriva en valkampanj där saker och ting förskjuts till Bryssel igen. Problemen ligger i huvudstäderna, inte i Bryssel. Jag skulle ha velat se kommissionen erbjuda oss lite större stöd i denna fråga emellanåt. Enligt min åsikt är dess beteende ibland ganska fegt. När vi som föredraganden säger *har comptes hors budget*, konton utanför budgeten – i mitt land kallar vi dem "svarta konton" – påminner det om Eurostat och liknande historier. Det kommer inte att fungera i längden. Det var detta utskotts uppgift att varna för en sådan utveckling, och jag är stolt över att det gjorde det med en så stor majoritet. Jag anser – och detta är ett positivt budskap som jag ska bära med mig om parlamentet följer vår rekommendation med vad jag hoppas blir en lika stor majoritet i morgon – att vi har sett till att denna kontroll verkligen fungerar. Det finns någon som tar hand om det. Efter det ska vi fundera på konsekvenserna.

Paulo Casaca (PSE). – (PT) Herr talman! Jag instämmer i gratulationerna till vår föredragande för hans arbete, liksom även till de olika politiska grupperna, kommissionen och vårt utskott som företräds av sin ordförande. Jag måste säga att det inte bara är förekomsten av hemliga konton som är helt oacceptabel för oss, utan också denna påstådda muntliga överenskommelse, som sägs vara 39 år gammal, och som det enligt min åsikt nu inte finns någon anledning för.

Vi är inte någon fanklubb nuförtiden. Definitivt inte. Vi är ett medborgarnas Europa. Vi måste kunna svara inför alla.

Här i Europaparlamentet, med de reformer som vi just har genomfört i praktiken, är vi absolut redo att fråna och med den kommande valperioden ta hela ansvaret för förvaltningen av allt som har med våra räkenskaper att göra.

Rådet måste göra detsamma. Det är högst beklagligt att rådet inte har utnyttjat möjligheten att närvara här i dag. Vi valde denna tidpunkt just för att de skulle kunna det. Vi vill säga att detta definitivt inte kan fortsätta och att vi kommer att göra allt för att se till att rådet tvingas redogöra för hur det genomför sin budget.

Karl von Wogau (PPE-DE). – (DE) Herr talman, mina damer och herrar! Efter att ha hört budgetutskottet, utrikesutskottet och underutskottet för säkerhet och försvar vill jag ge en ganska annorlunda synvinkel på denna debatt. Vissa anföranden som vi hört skulle kunna ge intrycket att det inte sker någon parlamentarisk granskning av den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken, men detta är långt ifrån sant. Utmärkt samarbete har utvecklats mellan rådet och underutskottet för säkerhet och försvar, och vi informeras om varje detalj – även de budgetmässiga aspekterna. Budgetkontrollutskottet är inte inblandat i detta – detta är en intern fråga för Europaparlamentet – men ordförandena för budgetutskottet, utrikesutskottet och underutskottet för säkerhet och försvar informeras regelbundet om budgetmässiga aspekter. Därmed sker parlamentarisk granskning.

Sedan har vi de konfidentiella aspekterna. För dessa finns det ett särskilt utskott, som också informeras regelbundet om alla detaljer om europeisk säkerhets- och försvarspolitik av Javier Solana personligen.

Sett ur budgetkontrollutskottets synvinkel må saker och ting ha gått till på ett sätt som lämnar mycket att önska i detta avseende. Jag instämmer i att rådets frånvaro från denna debatt är otillfredsställande. Men befängda yttranden som de från Hans-Peter Martin ger intrycket att det inte finns någon som helst demokratisk kontroll av det viktiga området utrikes- och säkerhetspolitik i Europeiska unionen. Det finns viktigare saker, till exempel källan för de konton som används för att finansiera Javier Solanas resor. Vi har frågan om operationerna i Tchad, Kongo, Georgien och många andra länder. Dialog och effektiv demokratisk kontroll är faktiskt en realitet.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Herr talman! Jag vill göra ett personligt uttalande i enlighet med artikel 149, som var artikel 145 i den tidigare versionen. Jag omnämndes vid namn, jag anklagades för att ha fällt befängda yttranden. Jag avvisar bestämt denna anklagelse. Samtliga uppgifter kan dokumenteras. Det är sant att det i många fall är tjänstemän som fattar besluten i de viktiga kommittéerna för utrikesministrar och andra – fackministerråden – för att ministrarna av det ena eller andra skälet inte har rest dit. Ibland kan det bevisas att de föredrar att närvara vid partikonferenser.

Det är också sant – och detta kan kanske behöva påpekas – att en ordförande, vars privata förehavanden borde utredas till sist, har sagt saker här som inte kan lämnas obestridda. Denna parlamentariska granskning existerar inte, det finns inte några som helst granskningsmekanismer för de diverse säkerhetssystem som har utvecklats därefter – det vill säga underrättelseområden. Jag kan ge följande exempel på just detta: underrättelseavdelningen (INT), med 30 personalmedlemmar ...

(Talmannen avbröt talaren och återkallade honom till ordningen)

Talmannen. – Ursäkta mig, ni har ordet för att besvara en personlig fråga, inte för att hålla ett anförande om detta, och ni har redan svarat på den personliga frågan.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Då vill jag bara personligen åter uppmana Karl von Wogau att uppge vem hans advokatfirma gör affärer med och vem den får sina vinster ifrån, och sedan kan vi fortsätta tala.

Talmannen. – Jag anser att era ord just nu är betydligt allvarligare än vad Karl von Wogau sa. Han har i sin tur begärt att få uttala sig i en personlig fråga, så jag ger honom ordet.

Karl von Wogau (PPE-DE). – (DE) Herr talman! Hans-Peter Martin har just tilltalat mig på ett högst oförskämt sätt. Jag tänker sannerligen inte ge Hans-Peter Martin själv någon information om mina personliga omständigheter, men jag är beredd att lämna uppgifter om dem när som helst på det korrekta sättet, eftersom vad som antytts här är fullständigt ogrundat.

Paul Rübig (PPE-DE). – (DE) Herr talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Jag vill börja med att säga att det hade varit bra om Václav Klaus när han var här i parlamentet hade framfört sin åsikt om de anklagelser som redan är välkända. Det skulle utan tvivel ha hjälpt till att visa maktfördelningen, som fungerar mycket bra på EU-nivå, i sitt rätta ljus.

För det andra vill jag protestera mot jämförelsen av rådet med maffian. Så kan man bara inte säga i en verklig demokrati.

Dessutom tror jag att de nationella revisionsdomstolarna faktiskt fick möjlighet att samarbeta betydligt mer intensivt med EG-domstolen. I synnerhet när det gäller rådet är granskning på nationell nivå, från de nationella parlamenten, naturligtvis också mycket viktig och bör utföras regelbundet. För det andra är det naturligtvis också mycket viktigt att Europeiska revisionsrätten analyserar detta arbete i detalj och tillhandahåller den nödvändiga dokumentationen.

Jag anser att just den insyn som vi kräver här också berättigas av Lissabonfördraget och att vi därför måste driva på hårt för att detta fördrag ska slutföras på ett positivt sätt så snart som möjligt.

ORDFÖRANDESKAP: McMILLAN-SCOTT

Vice talman

Herbert Bösch, ordförande för budgetkontrollutskottet. – (DE) Herr talman! Jag skulle kortfattat vilja återkomma till vad Karl von Wogau sa. Herr von Wogau! Ni må ha ett organ som håller mycket intressanta diskussioner om framtida projekt. Ansvarsfrihet är emellertid inte tre ordförandes eller diverse organs ansvar, utan budgetkontrollutskottets och därefter plenarförsamlingens ansvar. Om ni kan tala om för oss vad som händer med rådets konton utanför budgeten, varsågod. Jag är övertygad om att ni inte vet, och vi vet inte heller. Ändå tar vi, genom att bevilja ansvarsfrihet, på oss hela ansvaret för vad rådet har gjort eller inte har gjort.

Detta är ingen lekskola. Om vi inte vet vad de har gjort kan vi inte ta ansvar för det, då gör vi oss själva till åtlöje i hela världen. De som vill göra detta i morgon kan gärna göra det, men min rekommendation är att inte bevilja ansvarsfrihet och att välja uppskjutande.

Ingeborg Gräßle (PPE-DE). – (DE) Herr talman, mina damer och herrar! Det ligger i vårt intresse att hitta en lösning på denna tvist, men detta är bara möjligt om rådet agerar.

Vi har följt förfaranden, vi har skickat föredragande, och de fyra samordnarna har översänt skrivelser och ställt frågor. Inga svar inkom, utan man hänvisade bara till en muntlig överenskommelse – som sannerligen aldrig gällde beviljandet av ansvarsfrihet, bara budgetsammanträdet, och till och med då gällde den bara den administrativa delen. Denna överenskommelse har aldrig gällt den operativa delen. Då denna överenskommelse träffades fanns det inte ens någon operativ del.

Rådet måste erbjuda oss en lösning på detta. Det har tid att hitta en, och vi uppmanar det att göra det. Jag skäms lite å dess vägnar inför företrädarna för allmänheten där uppe, eftersom detta är den negativa sidan, den arroganta sidan av EU. Vi lever inte längre i en monarki, och det är dags att rådet sällade sig oss på demokratis väg – vägen mot större demokrati – vilket det för övrigt också alltid hjälper till att driva igenom i fördragen.

Vi vill uppmana rådet att sluta göra parlamentet till åtlöje, och rådet borde också sluta göra sig självt till åtlöje.

Pierre Pribetich (PSE). – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot! Detta kan vara symboliskt för vår trio av institutioner – hur som helst bevittnar vi i dag med förvåning en viktig handling från Europaparlamentets sida, nämligen beviljandet av ansvarsfrihet, och en viktig deltagare saknas. Mina damer och herrar! Jag tänker verkligen på besökarna som bevittnar denna scen, där vissa talare säger att det finns konton utanför budgeten, som inte kan offentliggöras – vilket innebär att de inte kan behandlas öppet – och där rådet inte är här för att vid behov redogöra för svårigheter eller andra omständigheter.

Jag anser att som parlamentsledamöter kan vi inte godta denna situation, rådets beklagliga frånvaro. Vi kan bara protestera och i synnerhet anta förslaget från ordföranden för budgetkontrollutskottet, nämligen att skjuta upp beviljandet av ansvarsfrihet, för annars skulle parlamentet göra sig till åtlöje genom att bekräfta räkenskaper som det inte känner till och inte har haft möjlighet att inspektera.

Herr talman! Rent ut sagt måste rådet ta sig samman och tillhandahålla den information som behövs för insyn, så att det kan hindra euroskeptikerna från att utnyttja denna fråga för att säga att det inte finns någon insyn och att vi begår fel, särskilt i fråga om demokrati.

Søren Bo Søndergaard, föredragande. – (DA) Herr talman! Först av allt vill jag säga hur nöjd jag är över enhälligheten i de synpunkter som vi har hört här i dag, och jag hoppas att de kommer att göra ett visst intryck på rådet. Jag stöder fullständigt vad ordföranden för budgetkontrollutskottet, Herbert Bösch, sa till Karl von Wogau, och jag vill också tillägga en sak till Karl von Wogau: Varför skulle parlamentet bevilja ansvarsfrihet när det nekas information?

Om detta vore en fråga för något annat organ så skulle det förstås inte finnas något skäl för oss att blanda oss i. Jag vill dock påpeka att om vi beviljar ansvarsfrihet tar vi på oss ett visst ansvar. Att bevilja ansvarsfrihet innebär att ta på sig ansvar, och det ansvaret kan vi bara ta på oss om vi får information. Må så vara att denna information har gjorts tillgänglig för vissa andra delar av parlamentet, men varför ska budgetkontrollutskottet nekas tillgång till den, när det är de som ska ta itu med denna fråga?

Jag anser också att det låg mycket i vad Bart Staes sa när han föreslog att vi skulle uppmana presidiet att inge en protest till rådet, särskilt eftersom det finns oundertecknade handlingar i omlopp som verkar ha sitt ursprung hos rådet, med ofullständiga svar från rådet på de frågor vi har ställt. Det är naturligtvis helt oacceptabelt att ha en situation där oundertecknade handlingar som påstås besvara våra frågor lämnas ut till pressen, och där rådet inte närvarar vid denna debatt för att redogöra för sina synpunkter. Därför anser jag att det verkligen vore bra om vi godtar förslaget om att presidiet ska översända en protestskrivelse med rådet.

Slutligen vill jag tacka utskottet för det utmärkta arbete det har utfört. Mycket uppmärksamhet har lagts på ...

, föredragande. – (EN) Åhå, rådet har anlänt! Så bra.

(Applåder)

Vi kan kanske ta om diskussionen från början! Jag ger talmannen möjlighet att starta om diskussionen så att vi kan ställa frågorna till rådet. Det är mitt förslag till talmannen.

Talmannen. – Rådet är naturligtvis välkommet, men de har kommit för nästa debatt.

(Protester)

Jag ska emellertid se till att rådets tjänstgörande ordförande informeras om parlamentets oro, som kom till uttryck i den senaste debatten om ansvarsfrihet för budgeten. Jag är övertygad om att ministern tar med sig detta budskap hem till Prag.

Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon.

12. Gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss (omarbetning) - Villkor för rätten att yrkesmässigt bedriva vägtransporter - Tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (omarbetning) (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är den gemensamma debatten om

– andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss (omarbetning) (11786/1/2008 – C6-0016/2009 – 2007/0097(COD)) (Föredragande: Mathieu Grosch) (A6-0215/2009),

– andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer om yrkesmässigt bedriver transporter på väg och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (11783/1/2008 – C6-0015/2009 – 2007/0098(COD)) (Föredragande: Silvia-Adriana Țicău) (A6-0210/2009), and

– andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (omarbetning) (11788/1/2008 – C6-0014/2009 – 2007/0099(COD)) (Föredragande: Mathieu Grosch) (A6-0211/2009).

Mathieu Grosch, föredragande. – (DE) Herr talman! Jag antar att detta är en gemensam debatt om de tre betänkanden som utgör vägpaketet.

Jag vill tacka rådet, och även kommissionens personal. Det arbete som vi utfört de senaste två åren har gett goda resultat.

Väg- och godstransporter inom det europeiska området står för ungefär 75 procent av transporterna och sysselsätter två miljoner människor. Vissa nya bestämmelser behövdes med tanke på det öppnande av marknaden för 25 länder som planeras i maj 2009. Kommissionens förslag låg i linje med detta.

Vad gäller betänkandet från min kollega Silvia-Adriana Țicău – som jag vill tacka för konstruktivt samarbete, liksom alla de föredragande som arbetat med vägpaketet – är det viktigt att tydliga riktlinjer fastställs för transportörer. De måste bevisa sin tillförlitlighet i hela Europa, och de måste också ha en sund ekonomisk struktur. Trafikansvariga personer bör kunna uppvisa antingen många års erfarenhet eller en hög utbildningsnivå. Allvarliga överträdelser kan äventyra denna tillförlitlighet, vilket också innebär att medlemsstaterna kommer att behöva fortsätta utföra kontroller och bestraffa överträdelser även efter att denna förordning trätt i kraft. Detta saknas ofta i transportsektorn som helhet.

Mer än hälften av parlamentets ändringsförslag har antagits. Jag ska inte gå in på dem alla i dag, men jag vill lyfta fram ett resultat av de inofficiella trepartssamtalen som är mycket viktigt för mig, nämligen bekämpandet av "brevlådeföretag". Dessa orsakar snedvridning av konkurrensen och försvagar nationella företag. Att förebygga denna form av verksamhet innebär att förebygga social dumpning och skattedumpning, vilket även var ett ämne i sig självt i vägpaketet.

Angående tillträde till marknaden för bussar och lastbilar – särskilt bussar – kretsade denna förordning mestadels runt "tolvdygnsregeln", eftersom en överenskommelse mycket snabbt uppnåddes om de övriga punkterna. Återinförandet av möjligheten att ta ut sin veckovila efter tolv dygn äventyrar inte säkerheten. De dagliga kör- och viloperioderna måste efterföljas, och på sådana resor kommer förarna aldrig att överskrida den tillåtna dagliga körtiden. Dessutom bidrar dessa tolvdygnsresor till europeisk integration och ger många människor ett billigt sätt att resa på semester.

Diskussionen om tillträde till marknaden var en av de mest intensiva på området för godstransporter, och i denna fråga uppnådde parlamentet inte allt man ville. Vi kom emellertid fram till en kompromiss, och det var en god kompromiss. Jag tycker att det verkar som att särskilt i frågan om cabotagetrafik – tre transporter på sju dygn – är denna kompromiss en god utgångspunkt. Det yttersta målet är att reglera tjänster i tredjeländer och på medellång sikt bör marknaden för cabotageverksamhet öppnas upp. Vi väntar på förslag från kommissionen om detta, eftersom cabotagetrafik också bör bidra till att undvika resor utan last. Vi vill emellertid inte heller tolka införandet av tillfälliga restriktioner på detta område som protektionism. Vid just denna tidpunkt, då social och skattemässig harmonisering i transportsektorn inte alls fått effekt, var dessa begränsningar en mycket god idé för att undvika orättvis konkurrens. Vi bör dock inte vänta två år innan vi tillämpar denna förordning. Sex månader för cabotageverksamhet och tolvdygnsregeln bör räcka.

Jag skulle också vilja ha ett tydligt svar från kommissionen på om länder som redan har öppnat upp sina marknader för cabotagetrafik i enlighet med artikel 306 i fördraget kommer att hindras från att fortsätta med detta enligt denna förordning. Jag hoppas att kommissionen kommer att uttala sig tydligt i dag om vidare öppnande av marknader för cabotagetrafik och om artikel 306.

Silvia-Adriana Țicău, föredragande. – (RO) Herr talman, herr kommissionsledamot! Jag vill helst använda fem minuter till att börja med, och spara en minut till mina slutsatser.

I förslaget till förordning fastställs villkor angående etablering, anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande som en person måste uppfylla för att kunna arbeta med att bedriva vägtransporter. I förordningen som vi diskuterar fastställs också villkoren för att ett företag ska kunna anställa en transportansvarig, och förfarandena för godkännande och övervakning stärks. Bestämmelser om elektroniska register och skydd av elektroniska uppgifter fastställs, frågan om påföljder vid bristande efterlevnad av förordningen behandlas, och ett system för ömsesidigt erkännande av examensbevis och tidigare godkännandens giltighet upprättas.

Vid första behandlingen, som avslutades med en omröstning i plenum i maj förra året, insisterade parlamentet på att den trafikansvariga personen skulle ha ett ordentligt avtalsmässigt förhållande till företaget och införde en övre gräns för antalet fordon en trafikansvarig kan ansvara för.

Ändringsförslag infördes också för att skärpa etableringskraven för företag. Företagets goda anseende kan gå förlorat till följd av dess inblandning i människohandel eller narkotikahandel.

Parlamentet har utarbetat en förteckning över allvarliga överträdelser som leder till uteslutande från yrket samtidigt som man tar bort bestämmelser om mindre överträdelser. Försäkring godtogs som bevis på ekonomiska resurser och kassalikviditet för att mäta tillgångarna i förhållande till skulder övergavs.

Ett obligatoriskt skriftligt prov i det land där personen i fråga är bosatt finns kvar som krav för att få utöva detta yrke, med möjlighet till undantag vid tio års fortlöpande praktisk erfarenhet.

Slutligen har tidigare godkännandens giltighet upphävts och kommissionen har uppmanats att lägga fram en rapport om de troliga konsekvenserna av att utvidga förordningens tillämpningsområde till att omfatta yrkesmässigt bedrivande av transport med fordon med lämplig utformning och utrustning, avsedda att transportera upp till nio personer inklusive föraren.

I den gemensamma ståndpunkten har man antagit 70 av parlamentets 113 ändringsförslag helt eller i stort sett. Bland dessa ingår ändringsförslag om mindre överträdelser, definitionen av förhållandet mellan företag och transportansvariga, rätten till överklagande för dem som är föremål för beslut om verksamheten som transportansvarig, ömsesidigt erkännande av intyg, tidigare godkännandens giltighet, informationsutbyte mellan behöriga myndigheter, samt narkotikahandel och människohandel som grunder för uteslutande från yrket.

I fråga om registren är parlamentet och rådet överens om en stegvis strategi. Kommissionen vill faktiskt definiera strukturen av de uppgifter som ska ingå i de nationella elektroniska registren vid slutet av 2009, men de två institutionerna har föreslagit olika tidsplaner för genomförandet, där rådet efterfrågar en längre tidsperiod.

Det har också funnits andra frågor där rådets inledande ståndpunkt skilde sig från parlamentets, men efter långa och givande förhandlingar uppnåddes en kompromiss som var godtagbar för båda institutionerna.

Till följd av detta har parlamentet godtagit en mer flexibel tidsplan för att genomföra och sammankoppla nationella elektroniska register (31 december 2012). Man har kommit överens om att större överträdelser ska ingå i nationella elektroniska register först efter 2015, den begränsade giltighetsperioden för tillstånd att yrkesmässigt bedriva vägtransporter kommer att tas bort, examensprovet i den medlemsstat där sökanden är bosatt kommer att finnas kvar, de elektroniska registren kommer att innehålla en offentlig och en konfidentiell del, hänvisningarna i förordningens innehåll till att begränsa tillstånden för tillträde till vägtransportmarknaden kommer att tas bort, och i stort sett alla hänvisningar till tillstånd för tillträde till vägtransportmarknaden kommer bara att stå kvar i Mathieu Groschs två förordningar.

Jag väntar med intresse på mina kollegers kommentarer. Tack för ordet.

Pavel Svoboda, rådets ordförande. – (CS) Mina damer och herrar! Under dagens debatt vikarierar jag för min regeringskollega, transportminister Petr Bendl, som oväntat har tvingats stanna i Prag.

Tack för att ni ger mig tillfälle att tala till er inför morgondagens omröstning om vägtransportpaketet. Det tjeckiska ordförandeskapet anser att det är mycket viktigt att avsluta denna uppsättning av rättsliga förordningar. Paketet är viktigt på grund av behovet av en tydlig och harmoniserad strategi om det nuvarande cabotagesystemet i stället för olika strategier i de olika medlemsstaterna och även på grund av transportföretagens behov av tillgång till marknaden.

Med hjälp och stöd av föredragandena har ordförandeskapet nått ett framgångsrikt resultat när det gäller denna viktiga uppsättning av rättsliga förordningar. Jag vet att alla har arbetat hårt för att åstadkomma detta resultat och att alla har varit tvungna att göra vissa kompromisser. Alla har visat prov på en konstruktiv strategi under förhandlingarna för att uppnå godkännande vid andra behandlingen.

De huvudfrågor som har uppkommit under våra diskussioner kan sammanfattas på följande sätt: en mer detaljerad precisering av cabotageregler, möjligheten för förare som utför en tillfällig internationell persontransport med buss att arbeta under 12 på varandra följande dagar och hårdare kontroller av transportföretagen. Nu kommer vägtransportsektorn att ha en uppsättning förenklade regler och kontrollmekanismer för cabotage samt enhetliga och genomförbara bestämmelser om tillträde till transportmarknaderna. Det kommer också att finnas tydliga regler för att förhindra missbruk och för att bidra till att garantera rättvis konkurrens, större effektivitet och bättre kontroller inom denna sektor.

Kompromissen om cabotage kommer att utgöra ett betydelsefullt bidrag till en öppnare, effektivare och säkrare marknad för vägtransporter. Det kommer att bidra till ytterligare förbättringar inom transportmarknaden, samtidigt som en rättvisare och öppnare ram för hela vägtransportsektorn kommer

att skapas. Minskningen av antalet resor med tomma fordon på vägarna i EU bidrar därigenom till lägre koldioxidutsläpp. I kompromissen ingår också att medlemsstaterna kommer att använda lämpliga säkerhetsmekanismer för att förhindra överträdelser orsakade av cabotage på vägtransportmarknaden. De nya reglerna om cabotage träder i kraft sex månader efter det att förordningen har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. År 2013 ska kommissionen också överväga möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att öppna vägtransportmarknaden och avreglera cabotage.

Jag är övertygad om att den nya rättsliga ramen för transport av varor och passagerare i EU i hög grad kommer att bidra till en snabb och hållbar ekonomisk återhämtning. Jag vill tacka parlamentet för dess arbete att nå enighet i förhandlingarna om detta paket och jag vill särskilt tacka föredragandena Silvia-Adriana Țicău och Mathieu Grosch som genom sitt hårda arbete och sin beslutsamhet har bidragit till ett framgångsrikt resultat.

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. – (IT) Herr talman, herr Svoboda, ärade ledamöter! Kommissionen kan inte annat än välkomna den kompromiss som har uppnåtts om vägpaketet, eftersom vi tack vare den kan avsluta lagstiftningsförfarandet vid en tidpunkt då transportindustrin behöver ha enkla och effektiva regler och befrias från meningslös byråkrati.

Jag måste säga att det beslut vi fattar också kommer att bidra till att göra våra vägar säkrare, eftersom jag anser att vi, så snart vi vidtar åtgärder inom transportsektorn och särskilt inom vägtransportsektorn, alltid måste beakta vårt mål att halvera antalet olyckor på vägarna i EU. Jag anser att de regler som parlamentet antar bidrar till att uppnå detta mål.

Vi är också glada eftersom detta är ytterligare en signal som EU-institutionerna sänder till medborgarna inför valet och eftersom lagstiftningsförfarandet kan avslutas vid andra behandlingen, endast två år efter det att tre viktiga och komplexa lagstiftningsförslag lades fram. De har kanske gett upphov till en svår diskussion, men till slut har institutionellt och sunt förnuft fått råda liksom den politiska viljan att tillmötesgå kraven från medborgarna och transportsektorn i allmänhet.

Jag skulle vilja ta en snabb titt på de betänkanden vi diskuterar för att ge några svar på de frågor som har ställts av föredragandena. Jag ska börja med tillträdet till den internationella marknaden för busstransporttjänsterna: Visserligen utgör cabotage en mycket begränsad del av hela transportsektorn, men politiskt är det ett mycket känsligt område. Om cabotagetransporten används på ett sätt som innebär ett komplement till de internationella transporterna bidrar den också till en bättre användning av kapaciteten och till en minskning av resor utan last, vilket innebär en minskning av antalet tunga lastfordon på vägen – och ni känner säkert till hur många trafikolyckor som inbegriper stora fordon. Genom denna förordning kommer reglerna om cabotage att klargöras – jag hänvisar här särskilt till Mathieu Groschs kommentar – som kommer att vara tillämpliga på ett enhetligt och icke-byråkratiskt sätt i hela EU, utan att det samarbete som finns mellan medlemsstaterna enligt artikel 306 i fördraget berörs. Dessutom kommer otympliga nationella förfaranden som fortfarande är i kraft att avskaffas för att göra det möjligt för transportföretagen att på bästa sätt utnyttja möjligheterna till cabotage. Kommissionen kommer att hålla noggrann uppsikt över utvecklingen av vägtransportmarknaden och kommer att offentliggöra en rapport 2013.

Om det i denna rapport anses lämpligt och om villkoren för rättvis konkurrens har harmoniserats bättre kommer kommissionen att föreslå att cabotagemarknaden ska öppnas ytterligare. Kommissionen har gjort ett uttalande i detta syfte, som kommer att skickas till parlamentets sekretariat för att tas med i rapporterna om denna diskussion. Detta uttalande kommer också att offentliggöras i Europeiska unionens tidning tillsammans med lagstiftningsförslaget.

Jag övergår nu till Silvia-Adriana Țicăus arbete om gemensamma regler för de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg. Kommissionen välkomnar införandet av en ny 12-dagarsregel. Detta är en skräddarsydd åtgärd som innebär att man tar hänsyn till de mycket speciella villkoren för vissa former av passagerartransport där man tillåter en längre period än sex dagar, men som normalt inte kräver ett stort antal körperioder, till exempel skolresor, skidsestrar och vissa utflykter. I den nya lagstiftningen fastställs också ytterst stränga åtgärder som gör att trafiksäkerheten inte hotas, det kan jag försäkra er. För närvarande gäller 100 olika typer av gemenskapstillstånd i EU, vilket ofta innebär besvärliga och långvariga kontroller. Enligt den nya lagstiftningen kommer det bara att finnas en typ och ett standardformat för gemenskapstillstånd som används i hela EU.

Jag kommer nu till den tredje aktuella texten: tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. På en allt öppnare marknad måste vi harmonisera de villkor som åläggs företag som konkurrerar på denna marknad. Det är syftet med den nya förordningen, som ersätter ett direktiv och som innebär en

skärpning av de villkor som företagen måste uppfylla. Varje företag måste tillsätta en transportledare som ansvarar för att företaget som helhet sköts på ett effektivt sätt.

För att undvika "luftföretag" måste dessutom ytterligare garantier ges när det gäller företagens huvudkontor. Ett nytt elektroniskt register kommer också att sammanställas för att öka utbytet av information mellan de nationella myndigheterna och för att göra kontrollerna mer tillförlitliga och effektiva. Även detta bidrar till att garantera trafiksäkerheten.

Slutligen får transportföretagen i dag ett mycket tydligt budskap från lagstiftarna när det gäller de allvarigare brister som leder till att tillstånd dras in, till exempel de upprepade fallen av fusk med färdskrivare. Detta är tyvärr en metod som praktiseras i alla EU-länder, men fusket utgör inte bara ett regelbrott. Det är också ett hot mot säkerheten för dem som färdas på vägarna i EU eftersom det är uppenbart att trötta förare inte kan reagera snabbt om problem uppstår.

Därför sa jag i början av mitt tal att den lagstiftning som inom kort kommer att godkännas av parlamentet utgör ett allvarligt och viktigt bidrag till vår gemensamma kamp, i egenskap av kommission och parlament, för att drastiskt minska antalet trafikolyckor. Jag vill därför tacka er för er vilja att så snabbt anta dessa lagar.

Jag upprepar att det är en stark signal till EU-medborgarna som åter visar att parlamentet – och jag säger detta inte minst därför att jag tjänstgjorde i parlamentet i 15 år – har visat stor effektivitet och stort allvar, vilket jag är tacksam för.

Georg Jarzembowski, för PPE-DE-gruppen. – (DE) Herr talman! Jag vill tacka rådet och kommissionen för deras konstruktiva samarbete med vårt parlaments föredragande. Som kommissionens vice ordförande Tajani själv framhöll är detta ett mycket bra exempel på hur ett gott resultat kan uppnås på kort tid, även när det gäller svåra ärenden.

Jag kan emellertid inte dölja att vi inte är särskilt nöjda med cabotagesystemet. Som rådets ordförande – och även ni herr vice ordförande – nämnde är det av miljömässiga och ekonomiska skäl avgjort bättre att undvika resor utan last i EU. Därför vore det bättre om cabotagebegränsningen kunde upphävas fullständigt, tidigare snarare än senare.

Tills vidare accepterar vi tre cabotagetransporter under sju dagar men vi väntar otåligt på er rapport och hoppas att man där kommer att fastställa att 2014 ska markera slutet på denna restriktion. När allt kommer omkring är det ett ringa område för transportsektorn, men ett område som innebär bortkastade pengar och som har skadliga effekter på miljön. Därför hoppas jag att ni kommer att lägga fram ett lämpligt förslag 2013, eftersom en cabotagebegränsning är absurd på en inre EU-marknad med 27 länder.

Jag vill också tacka rådet och kommissionen för att de till slut stödde oss om återinförandet av 12-dagarsregeln för bussar. Detta är mycket viktigt för bussindustrin, som i många länder består av små och medelstora företag, eftersom införandet av två förare under sådana resor – som för det mesta gäller äldre medborgare – har orsakat problem för de små och medelstora företagen. Det gläder oss att detta upphör att gälla om sex månader. Man måste inse att det finns många människor, framför allt äldre, som inte tycker om att flyga men som fortfarande vill resa som turister i EU och kanske njuta av solen i länder som Italien och Spanien. Därför är det viktigt att vi återinför 12-dagarsregeln för bussar och gör det överkomligt och på detta sätt möjligt för äldre medborgare att resa. Detta är en stor framgång för oss, för bussföretagen och för passagerarna och för detta tackar jag rådet och kommissionen så mycket.

Brian Simpson, för PSE-gruppen. – (EN) Herr talman! Jag vill börja med att tacka båda föredragandena för deras arbete med detta svåra paket. Det står klart att paketet, och inte minst frågan om att avskaffa begränsningarna för cabotagetransporter, har fått åsikterna att gå isär längs nationella gränser, men jag tror att det vi nu har framför oss är ett avtal som vi kan stödja.

Jag var mycket bekymrad över att fullständiga cabotagerättigheter skulle införas i ett slag utan någon höjning av sociala kostnader eller för den delen enskilda transportföretags driftskostnader. Jag tror att en sådan åtgärd skulle skada vägtransportsektorn, inte bara i mitt hemland utan även i andra medlemsstater. Kompromissen att införa tillfälliga cabotagerättigheter är inte bara en förnuftig utan också genomförbar lösning som innebär att man tillåter tre inrikes transporter efter en internationell transport. Med tillfälliga cabotagerättigheter kan vi dessutom utan att snedvrider de inhemska marknaderna sätta stopp för de miljömässiga dumheterna att tunga lastfordon får köra hundratals kilometer utan last.

Det gläder mig slutligen också att kunna stödja de nya tillämpningsåtgärder som införs genom Ticaubetänkandet. Detta måste gå hand i hand med ett ytterligare öppnande av marknaderna och kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att vidta tuffa och effektiva tillämpningsåtgärder.

Jeanine Hennis-Plasschaert, för ALDE-gruppen. – (NL) I åratal har känslorna svallat inför fenomenet cabotage. Den nuvarande lagstiftningen sägs, som man redan har påpekat, vara alltför svag på grund av användning av termen "tillfällig". För olika medlemsstater är detta en perfekt ursäkt att ytterligare skydda deras egen marknad, vilket vi har noterat.

För att skapa klarhet en gång för alla har kommissionen försäkrat att den kommer att lägga fram ett förslag för att lösa alla dessa frågor. Jag har stora förhoppningar om detta. Uppseendeväckande nog har kommissionen emellertid föreslagit att införa strikta begränsningar för omfattningen av cabotage. Detta är uppseendeväckande eftersom de befintliga reglerna under hela denna tid har betraktats som ett steg på vägen till fullständig frihet. År 2009 var det meningen att vi enligt både kommissionen och rådet skulle röra oss i riktning mot fullständig frihet.

Jag anser att den överenskommelse som nu ligger framför oss och som vi kommer att rösta om i morgon är en enorm besvikelse. I stället för mer frihet står transportföretagen inför ytterligare restriktioner. Naturligtvis behöver vi en europeisk strategi. Även jag håller fullständigt med om detta. Sektorn borde inte ha varit tvungen att stå ut med alla typer av nationella pålagor en dag längre.

Denna överenskommelse, herr talman, överensstämmer inte alls med den inre marknadens principer och målsättningar. De citerade argument som talar för, till exempel trafiksäkerheten, miljön och en minskning av den administrativa bördan håller inte alls. Det blir ingen verklig fri marknad, herr Tajani, och det beror på att varje inskränkning leder till ytterligare transporter. Det är allt annat än genomförbart, herr Simpson. Att arbeta enligt principen att något är bättre än ingenting är inget alternativ för gruppen Alliansen liberaler och demokrater för Europa. Det fungerar inte i detta fall.

Roberts Zile, för UEN-gruppen. – (LV) Tack, herr talman! Herr kommissionsledamot! Jag vill tacka både föredragandena och alla de andra som har varit engagerade i att hitta en kompromiss, men jag vill säga att det finns både positiva och negativa aspekter på det vi har åstadkommit. Det är till exempel bra att vi, när det gäller passagerartransporter, har lyckats minska transporthindren i områden som ligger nära gränserna, där det är en intensiv ström av gränsöverskridande transporter. Men nu, när det under svåra ekonomiska omständigheter krävs solidaritet, kan man se protektionistiska tendenser på de nationella marknaderna och tack vare konceptet med "tillfällig" användning tjänar begränsningarna fortfarande som en ursäkt för många medlemsstater att fortsätta att skydda sina inhemska marknader. Tyvärr kommer medlemsstaterna att kunna använda en skyddsklausul genom vilken de får möjlighet att utnyttja allvarliga svårigheter på den nationella transportmarknaden som en anledning att vända sig till kommissionen och införa skyddsåtgärder. Dessutom kan man med beklagande konstatera att de också kommer att kunna göra detta efter 2014, vilket ingick i Europaparlamentets ursprungliga ståndpunkt. Jag vill också ta upp en liknande fråga som gäller internationella busstransporter. Den bestämmelse där det fastslås att om den internationella transporten utgör ett hot mot möjligheten att tillhandahålla liknande tjänster kan en medlemsstat upphäva eller återkalla vägtransportörens tillstånd är enligt min åsikt oacceptabel för den inre marknadens verksamhet. Tack så mycket.

Georgios Toussas, för GUE/NGL-gruppen. – (EL) Herr talman! Enligt Europeiska rådets gemensamma ståndpunkt och kommissionens ursprungliga förslag till en förordning avregleras de nationella marknaderna för passagerar- och godstransport på väg och de internationella gemenskapstransportföretagen beviljas tillträde till medlemsstaternas inre marknader. I själva verket överlämnas de internationella och inhemska transportererna på väg utan vidare till de stora monopolen.

Förslagen i Europaparlamentets betänkanden går i en ännu mer reaktionär riktning. Där kräver man en omedelbar och fullständig avreglering av marknaderna och avlägsnande av alla hinder, begränsningar och kontroller. Arbetstagarna inser nu av bitter erfarenhet de smärtsamma följderna på deras liv av de monopolistiska affärsgruppernas inträde på marknaden för vägtransporter.

Avregleringen av de inre marknaderna för gods- och passagerartransporter på väg ökar exploateringen av de arbetande förarna som kommer att tvingas köra utan raster och utan att några åtgärder vidtas för deras vila och säkerhet och gör att deras rättigheter till lön, arbete och försäkring försvinner. Den innebär ökade risker för trafiksäkerheten och att transportererna koncentreras till internationella monopol som skördar enorma vinster, med katastrofala följder för egenföretagarna och de små företag som arbetar inom denna sektor. Följderna blir höjda fraktavgifter, lägre standard för tjänsterna och högre risker för passagerarnas säkerhet.

Därför har vi röstat mot Europaparlamentets gemensamma ståndpunkter och rekommendationer. Arbetarrörelsen är mot kapitalistiska omstruktureringar och kräver att man inrättar en inre offentlig transportmarknad som baseras på kriteriet att tillfredsställa de moderna kraven från gräsrotterna.

Johannes Blokland, för IND/DEM-gruppen. – (NL) Om jag omkring 1980 hade förutspått att slutet för cabotagebegränsningarna inte skulle vara i sikte senast 2009 hade mina åhörare utan tvivel fått sig ett gott skrätt på min bekostnad. När allt kommer omkring är begränsningarna av cabotage per definition en grov överträdelse av den europeiska inre marknadens regler.

År 2009 står vi nu åter inför utsikten att återvända hem tomhänta vid andra behandlingen. Jag kommer naturligtvis att stödja ändringsförslagen från gruppen Alliansen liberaler och demokrater för Europa, men eftersom gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater avsiktligt vägrar inta en fast ståndpunkt i denna fråga utdelar den en dödsstöt till framtiden för vägtransportsektorn. Det gläder mig att 12-dagarsregeln har behållits i förslagen men inte att detta har skett på bekostnad av att sluta med begränsningarna mot cabotage.

Om ändringsförslag 17 och 18 inte antas kommer jag att rösta mot slutresultatet. Jag vägrar att skriva under ett förslag som är till skada för miljön, som är till nackdel för transportsektorn och där man inte visar någon respekt för den europeiska inre marknadens sätt att fungera.

Corien Wortmann-Kool (PPE-DE). – (NL) Jag vill börja med att säga att den goda nyheten i förslaget som vi nu diskuterar är att 12-dagarsregeln för busstransporter har avskaffats.

Men när det gäller cabotage är förslaget en ren besvikelse. När allt kommer omkring enades man i början av 1990-talet och till och med på 1980-talet om att denna begränsning av de fria transportererna av varor skulle vara av tillfällig natur. Därför hade vi, gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater men också ledamöter av andra grupper, lämnat in förslag vid första behandlingen för att upphäva begränsningarna senast 2014. Men under de senaste månaderna har det framgått att medlemsstaterna har motarbetat detta förslag, trots de ansträngningar som Mathieu Grosch har gjort som föredragande att trots allt ha ett förslag till datum. Motståndet har varit starkt, vilket är en mycket dålig nyhet.

Protektionism under en kris är mycket dåliga nyheter för EU. Som Antonio Tajani mycket riktigt påpekade är det slöseri med pengar och skadligt för miljön. Därför kommer de nederländska kristdemokraterna (CDA) att rösta mot detta förslag, trots att vi är medvetna om att det är medlemsstaterna som blockerar denna åtgärd och att vi tyvärr inte kan göra något åt det. Innehållet i detta förslag är både felaktigt och ogenomförbart. Lagstiftningen är därför inte bara skadlig när det råder kris, den är också symbolisk.

Jag vill därför uppmuntra kommissionsledamoten att inte låta saken bero och att åter ta initiativet, den initiativrätt han fortfarande har under de närmaste åren att avskaffa denna begränsning. I det fallet kommer han att få stöd av kristdemokraterna.

Gilles Savary (PSE). – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot! Först av allt vill jag berömma den känsla för kompromisser som har visats av våra båda föredraganden, Mathieu Grosch och Silvia-Adriana Țicău, eftersom detta är en svår fråga på så sätt att vi visserligen vill ha den inre marknaden, men genom att allmänheten och företagsledarna inte förstår att om vi har den inre marknaden innebär det ibland att vissa av dem kommer att misslyckas, att vi måste hamna i ekonomisk recession och att arbetstillfällen kommer att försvinna.

I allmänhetens ögon är det bara lönt att ha den inre marknaden om vi genom den hamnar i en situation som är lönsam för alla parter. Emellertid vet vi i dag alltför väl att, när det gäller frågor som cabotage, är de sociala förhållandena i de olika länderna sådana att, om det skulle sättas system, skulle vi som det nu är, kunna se att ett antal arbetstagare från länder med höga lönenivåer kastas ut, drivs bort från marknaden av länder med lägre lönenivåer.

Därför anser jag att den ståndpunkt vi har antagit i slutändan är den rätta. Cabotage bör avregleras, men det är fortfarande för tidigt att göra det plötsligt och urskillningslöst. Därför passar det oss mycket bra att ha begreppet med påföljande cabotage, med en justering genom vilken vi hänvisas till en rendez-vousklausul om en rapport från kommissionen som gäller de sociala återverkningarna och, framför allt, att inte ha ett automatiskt och urskillningslöst datum för avreglering.

Därför kommer vi att rösta för detta betänkande, samtidigt som vi uppmanar kommissionen att vara uppmärksam och samtidigt som vi uttrycker en önskan om att en avreglering till slut ska äga rum, men att den inte får ge upphov till orättvis konkurrens eller social dumpning, vilket är till så stor skada för EU:s rykte

och som, i ett land som mitt och utan tvivel också i Corien Wortmann-Kools land, ledde till att medborgare som var rädda att förlora sin sociala ställning plötsligt förkastade fördraget om upprättande av en konstitution för Europa. Därför är jag tacksam mot de båda föredragandena.

Dirk Sterckx (ALDE). - (NL) Jag vill tacka Mathieu Grosch och Silvia-Adriana Țicău för det arbete de har utfört och jag anser att Silvia-Adriana Țicău har rätt i att vara sträng i sitt betänkande när det gäller tillträde till marknaden. Den som leder ett transportföretag måste iakttä ett antal regler och som Mathieu Grosch redan har fastställt måste postorderföretagen försvinna eftersom de bär skulden till en stor del av det missbruk som pågår. Detta är alltså innehållet i Silvia-Adriana Țicăus betänkande.

Varför kan vi inte ge de företag som är underkastade stränga regler en europeisk marknad att arbeta på? Om vi går till Mathieu Groschs betänkande hade jag velat se ett klargörande, inte en restriktion. Som det nu är kan inte merparten av vår grupp stödja den kompromiss som Mathieu Grosch har ingått.

Vi tar faktiskt ett steg bakåt genom att än en gång begränsa räckvidden för transportörerna inom EU-marknaden. Det finns ingen utsikt till en öppning 2014 enligt parlamentets krav. Rådet samtycker inte, men jag anser att detta är en överflödig eftergift. Vi ordnar i själva verket resor utan last för lastbilar – något som nu för tiden helt enkelt inte borde ske. Jag tvivlar på om de medlemsstater som nu har öppnat sina cabotagemarknader för varandra fortfarande kan göra detta enligt denna förordning om de skulle vilja göra det på bilateral grund. Jag undrar också hur medlemsstater som hävdar att övervakning är svårt kommer att lyckas nu, eftersom det inte är särskilt mycket lättare. Det är detsamma i alla länder, men det är svårt att övervaka och jag skulle vilja se om polismyndigheterna klarar av det.

Om det beror på lönekostnaderna och den sociala dumpningen, varför får jag inte se handlingar där de franska myndigheterna tillrättavisar de franska kunderna för att de använder alltför många belgiska lastbilsförare? De är dyrare än de franska. Varför hör jag historier om belgiska lastbilsförare som, för relativt små förseelser, hålls under arrest i Storbritannien? Även där är nämligen förarna billigare än i Belgien. Om socialt missbruk antas vara anledningen är det därför med säkerhet inte fallet här.

Resultatet är enligt min åsikt att vi kommer att ta ett steg bakåt när det gäller den inre marknaden. I morgon kommer vi att godkänna intelligenta transportsystem, vilket innebär att vi säger att kommunikationsteknik och informationsteknik leder till effektivare godstransporter. Men vi säger sedan att vi av politiska skäl kommer att inskränka detta. Detta är mycket olyckligt och jag kommer därför att motsätta mig den överenskommelse som parlamentet tyvärr kommer att godkänna med majoritet.

Michael Henry Natrass (IND/DEM). - (EN) Herr talman! Ännu ett paket med betänkanden för att hålla EU-utskotten sysselsatta – ännu mer föroreningar i ett hav av onödiga föreskrifter. Winston Churchill sa att med 10 000 föreskrifter raserar man all respekt för lagen. Englands respekt har raserats. En undersökning av BBC visar att 55 procent vill lämna EU och att 84 procent vill att makten ska stanna kvar i Storbritannien.

Talman Hans-Gert Pöttering bekräftade att EU stiftar 75 procent av lagarna. På 35 år är det fler lagar än England har stiftat sedan kung Richard III dog 1485. Och här är vi nu och stiftar lagar för att rätta till lagar. Var ska detta sluta?

Storbritannien kommer att lämna EU, vara en god granne och från andra sidan Engelska kanalen se er i ert hav av föreskrifter, se hur EU dör av tusentals självförvållade lastbilsdirektiv.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). - (DE) Herr talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Vägtransportpaketet omfattar tre ömsesidigt kompletterande frågor som har en viktig inverkan på marknaderna för gods- och passagerartransport. Genom paketet kommer företag, förare och användare att främjas, framför allt under det nuvarande ekonomiska klimatet. Samtidigt kommer säkerheten på våra vägar att förbättras, transporteffektiviteten kommer att öka och den miljöbetingade hållbarheten kommer att främjas.

Jag välkomnar att man har valt en förordning för att uppnå våra ambitiösa mål. Förbud mot cabotagetransporter resulterar i resor utan last, som vi varken kan eller vill betala för, vare sig ekonomiskt eller ur energi- eller miljösynpunkt. Å andra sidan skulle en obegränsad öppning av godstransportmarknaden leda till snedvridningar som en följd av orättvis konkurrens – vilket är anledningen till att detta hanteras successivt. Cabotage är tillåtet under förutsättning att det inte blir en permanent eller fortlöpande verksamhet i en medlemsstat där transportören inte har sin hemvist.

Tyvärr innebär inte detta inledande steg att de inhemska vägtransportmarknaderna öppnas fullständigt, men härigenom lämnas denna möjlighet öppen. Resor utan last håller redan på att reduceras och därigenom skyddas miljön.

När det gäller tillträde till den gränsöverskridande passagerartransportmarknaden är det främsta målet att den ska minskas till förmån för enkla, snabba förfaranden för tillstånd till regelbundna gränsöverskridande tjänster. Dokumenten ska harmoniseras och kontrollerna förenklas. Jag välkomnar i hög grad införandet av den reviderade 12-dagarsregeln för organiserade gränsöverskridande resor med buss. Det kommer att gynna både semesterfirarna och bussföretagen utan att säkerheten riskeras. Det är medborgarinriktad politik.

I framtiden kommer behörigheten att yrkesmässigt bedriva transporter på väg att vara föremål för specifika, öppna villkor. Härigenom kommer yrkets status att öka, erkännandet av yrkeskvalifikationerna kommer att säkerställas och bidra till att bekämpa dumpningsmetoder. Ökningen av säkerheten och pålitligheten kommer att bli påtaglig.

Saïd El Khadraoui (PSE). - (NL) Först av allt vill jag naturligtvis tacka föredragandena Mathieu Grosch och Silvia-Adriana Țicău för det arbete de har uträttat och för att de till sist har lyckats nå en kompromiss om paketet, en kompromiss som antagligen bara kommer att vara under högst några år, eftersom det enligt min åsikt bara handlar om en övergångsåtgärd. När det gäller transporter på väg vill jag ta upp två viktiga punkter. Den första gäller tillträde till yrkesverksamheten. Denna aspekt har enligt min åsikt strukturerats för att se till att det finns garantier från dem som vill vara aktiva inom sektorn.

Cabotage är uppenbarligen föremål för en viss oenighet. Detta är en bra övergångsåtgärd som var nödvändig för att på ett tydligare sätt klargöra vad som är möjligt. Tidigare fastställdes det på ett ganska otydligt sätt att cabotage är möjligt på tillfällig basis. Det har nu klargjorts att denna form av cabotage är tillåten tre gånger under en period av sju dagar. Det är mycket logiskt att allt blir tillgängligt, men jag anser att det för närvarande inte är rätt tid.

Den kompromiss vi nu står inför, nämligen att vi om några år ska se över den sociala situationen i EU och vidta de ytterligare åtgärder som är nödvändiga, förefaller mig vara ett mycket förnuftligt förslag. Detta öppnande av marknaden bör gå hand i hand med en utjämning av det sociala hindret. Under tiden bör det vara möjligt för ett antal länder, eller grupper av länder, till exempel Beneluxländerna, att komma överens med varandra om att läget ska vara oförändrat så att öppet cabotage fortfarande blir möjligt. Så länge löne- och arbetsvillkoren är i stort sett desamma har jag personligen inget problem med detta, men det är tydligen ännu inte fallet inom hela unionen och därför är denna övergångsåtgärd nödvändig.

Ari Vatanen (PPE-DE). - (EN) Herr talman! När vi går härifrån i kväll kommer de flesta av oss att kliva in i en svart bil. Det handlar om bilar och chaufförer av hög kvalitet och vi vet att chaufförerna har ett mycket stort yrkeskunnande. Det är en kvalitet som är känd. De uppfyller kriterierna.

Även om jag delvis håller med den engelske herrn som nyss klagade över att det finns för mycket lagstiftning – ibland stämmer det att vi producerar för mycket lagstiftning – så tycker jag ändå att det var synd att EU:s yrkesetiska regler inte utvidgades till att även omfatta taxibilar, för vi använder alla taxibilar i de olika medlemsstaterna och kvaliteten varierar betydligt. När man åker taxi är pålitlighet mycket viktigt, liksom kvalitet: att man vet vad man har rätt att förvänta sig. Det är även en fråga om säkerhet. Man är inte sällan ensam i bilen i en främmande omgivning. För många av oss är taxin också vår första kontakt med ett nytt land, så det vore vettigt om chaufförerna uppfyllde vissa europeiska krav. Om de var professionella, välutbildade och visste var de skulle köra så skulle det dessutom innebära att vi inte behövde vara rädda för att bli uppskörtade.

I länder som Tyskland, Sverige, Slovenien och Finland är de nationella reglerna mycket stränga och taxiverksamheten fungerar bra. Taxibilarna i London är också kända för sin kvalitet. Dessa goda exempel är något vi borde dela med oss av. Men till dess – medan vi väntar på en lagstiftning med krav för taxiyrket – borde vi kanske lagstifta om att vi ska ge bra tips till de chaufförer som kör oss hem om kvällarna.

Pavel Svoboda, rådets ordförande. - (CS) Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill tacka er för de olika bidrag som har lagts fram under denna debatt. Jag försäkrar er att rådet är fast beslutet att förstärka och fullborda den inre marknaden. Ordförandeskapet anser därför, av just denna anledning, att det krävs en justering av de befintliga rättsliga gemenskapsförordningarna. Ordförandeskapet delar också helt målsättningen att öka konkurrenskraften för vägtransportsektorn i EU genom att rationalisera och förenkla den befintliga rättsliga ramen och därigenom bidra till att hindra marknadsmissbruk. Emellertid skulle ett fullständigt öppnande av de nationella transportmarknaderna göra att våra transportföretag utsätts för

orättvis konkurrens och skada marknadens sätt att fungera, eftersom det fortfarande finns betydande skattemässiga och sociala skillnader mellan medlemsstaterna. Detta måste undvikas, framför allt i en tid av ekonomisk kris när det för ekonomin överlag krävs en omsorgsfull och noga övervägd granskning av de bästa metoderna för stimulans och återhämtning. Det är tydligt att kommissionen senast 2013 åter kommer att granska situationen på marknaden med tanke på ytterligare avreglering. Denna kompromissversion är ett rättvist och välavvägt sätt att kombinera de olika intressena.

Vårt gemensamma mål är att göra vägtransporterna effektivare och hållbarare. Dessa rättsliga förordningar kommer att utgöra ett betydelsefullt bidrag till att minska överträdelserna av de ekonomiska konkurrensreglerna och förbättra efterlevnaden av de rättsliga förordningarna inom det sociala området och trafiksäkerhetsförordningarna när det gäller transportföretagen. Det kommer också att bli en betydande minskning av den administrativa bördan både för transportföretagen och för övervakningsorganen. Genom detta bör sektorn också få en rättslig och administrativ ram genom vilken man syftar till att utvinna ytterligare fördelar av den inre marknaden. Jag är övertygad om att man genom denna viktiga uppsättning av rättsliga förordningar kommer att stödja och underlätta transporterna på väg och bidra till att stimulera den ekonomiska återhämtningen. Jag vill tacka er än en gång för det utmärkta samarbete som har gjort det möjligt för oss att åstadkomma en gemensam kompromiss för att nå dessa mål.

ORDFÖRANDESKAP: MARTÍNEZ MARTÍNEZ

Vice talman

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. – (IT) Herr talman, ärade ledamöter! Jag anser att parlamentet är på väg att anta en bra kompromiss som innebär en förening av rådets krav, kraven från majoriteten av parlamentsledamöterna och kommissionens förslag.

När det krävs en kompromiss måste självklart var och en ta ett steg tillbaka så att andra kan göra detsamma, och därför anser jag att Saïd El Khadraoui's ord var förnuftiga: Vi har gjort det bästa vi har kunnat under dessa omständigheter. Som jag framhöll i mitt tidigare tal avser kommissionen, när det gäller cabotage, att granska situationen och se om det är möjligt att nå en överenskommelse – det kommer att bero på hur läget är. Det är möjligt att vi kan öppna sektorn ytterligare och på detta sätt gå i den riktning som många ledamöter har krävt, men vi måste naturligtvis se hur situationen är då.

Jag upprepar att detta är en bra kompromiss och jag vänder mig till Dirk Sterckx som har haft artigheten och den goda viljan att inte bara kritisera utan också lyssna på svaret, till skillnad från många ledamöter som har kommit med kritik och sedan tyvärr är oförmögna att lyssna på kommissionsledamotens kommentarer som svar på vad de har sagt. Jag vill lugna Dirk Sterckx som med rätta är oroad över att det finns tidigare överenskommelser som gäller hans hemland och de andra Beneluxländerna.

Jag anser emellertid att denna lagstiftning, eftersom den ska antas – som jag tidigare påpekade – inte kommer att få några negativa återverkningar på de befintliga överenskommelserna. De kommer att fortsätta att gälla, eftersom den nya lagstiftningen kommer att innebära en utvidgning av situationen men de tvåparts- eller trepartsöverenskommelser som redan finns kommer inte att beröras och därför inte påverkas negativt. Därför tror jag att jag kan försäkra Dirk Sterckx att, som jag ser det, vilket jag anser vara den korrekta och faktiska tolkningen, det inte kommer att bli några negativa återverkningar för de överenskommelser som – jag upprepar – gäller Beneluxländerna.

Jag vill också lugna Johannes Blokland och Corien Wortmann-Kool när det gäller den oro de gav uttryck för: Vi har inte för avsikt att sluta här. Jag upprepar att vi ska se hur situationen utvecklar sig och 2013 kommer vi att utarbeta en rapport för att undersöka läget, hur saker och ting har utvecklats. Om det är möjligt och om vi anser att det är nödvändigt kommer vi åter att föreslå parlamentet och rådet en eventuell utvidgning av situationen och ytterligare avreglering av cabotagesystemet. Vi är emellertid mycket medvetna om att många EU-länder har en annan åsikt och för att få rådets godkännande har det därför varit nödvändigt att ta ett steg bakåt när det gäller andra frågor.

Ändå vill jag upprepa att jag anser att det är mycket bra att vi relativt snabbt har nått en överenskommelse, en överenskommelse som – jag också försäkras Georg Jarzembowski – alltid kan förbättras. Varje lag kan förbättras, men alltför ofta strider det bästa mot det goda. Jag anser att vi gör rätt och jag anser inte att det är nödvändigt att lämna EU när vi talar om dessa frågor, vilket Michael Henry Nattrass föreslår, eftersom jag anser att goda regler är till gagn för EU.

Till och med en ledande brittisk tidning som *Financial Times* har spekulerat om att Storbritannien kommer att ompröva behovet av strängare regler. Under krisen har EU säkerligen stått emot den ekonomiska och finansiella krisen bättre än andra regioner, just därför att EU har grundat sitt ekonomiska system på tydliga regler.

Kanske på grund av att jag är född i Rom anser jag att den romerska rätten och Code Napoléon historiskt sett är bevis på betydelsen av att ha regler som gör att samhällsutvecklingen garanteras. Jag vet inte på vilken sida av Hadrianus mur Michael Henry Nattrass är född, men att döma av hans tal vill jag påstå att han är född på andra sidan av muren och därför hade hans förfäder ingen möjlighet att lära känna den romerska rätten.

Mina damer och herrar! Jag vill än en gång tacka er för ert samarbete och rådet för dess arbete och än en gång i denna kammare uttrycka min tacksamhet till kommissionspersonalen vid det generaldirektorat som jag har äran att leda. Utan deras värdefulla bidrag hade det nämligen inte varit möjligt att nå en kompromiss som enligt min åsikt är till nytta för alla EU-medborgare.

Talmannen. – Herr Sterckx! Vill ni ta upp en ordningsfråga?

Dirk Sterckx (ALDE). – (NL) Herr talman! Jag vill bara meddela kommissionsledamoten att Jeanine HennisPlasschaert inte längre är här eftersom hon var tvungen att närvara vid ett annat möte. Jag lyssnar på uppdrag av alla i vår grupp som är engagerade i denna fråga. Jag ville bara upplysa er om att hon inte försvann utan anledning.

Talmannen. – Tack så mycket, herr Sterckx.

Jag anser att detta inte var en ordningsfråga utan en fråga om artighet.

Mathieu Grosch, föredragande. – (DE) Herr talman! Jag vill börja med att tacka kommissionen för de mycket tydliga svaren. Jag betonar att cabotagebegränsningarna är en övergångslösning, att utvärderingen håller på att genomföras och att öppnandet av marknaden, beroende på resultatet, också ligger inom räckhåll.

Ännu en viktig aspekt är att artikel 306 gäller här – inklusive, helt klart, för Beneluxländerna, herr Sterckx, vilket innebär att er begäran är överflödig och att vi inte längre behöver stödja den.

Ytterligare en sak jag vill säga här gäller särskilt cabotage. Efter de anmärkningar jag har hört anser jag att denna kompromiss faktiskt är ännu bättre än jag hade trott, av den enkla anledningen – och detta säger jag speciellt till mina kolleger från gruppen Alliansen liberaler och demokrater för Europa och mina kolleger från den nederländska kristdemokratiska unionen (CDA) – att skapandet av en övergångslösning inte innebär att vi vill kväva den inre marknaden – om jag får använda mig av detta uttryck – eller företagen. Om vi i dag tänker på att vissa företag använder ultramoderna fordon men betalar sina förare 400 euro i månaden, medan andra företag betalar 1 500 euro i månaden, förefaller det mig mer än rimligt att säga att den sociala ribban måste höjas något. Om det finns pengar för att bemöta fordonskraven finns det också pengar att bemöta lönekraven. Denna ribba måste höjas. Först då kan marknaden öppnas. Enligt min åsikt har man missuppfattat innebörden av en öppen marknad om man säger att vi bör öppna den och se hur vi ska gå vidare från den utgångspunkten.

Min sista kommentar är att det alltid, lustigt nog, är just dessa länder – till exempel Storbritannien – som blockerar alla former av harmonisering, framför allt när det gäller beskattning – som i dag säger att det saknas harmonisering och att vi därför helt enkelt bör låta marknaden utveckla sig. Vissa säger att de vill ha restriktioner, medan andra säger att vi har alldeles för många.

Om vi vill övertyga den europeiska allmänheten kan vi inte säga att om marknaden öppnas kommer allt annat att lösa sig. I stället måste miljölagstiftningen och den sociala och skattemässiga lagstiftningen redas ut i parlamentet tillsammans med rådet och kommissionen. Då kommer vi att bli trovärdiga.

Talmannen. – Tack så mycket, herr Grosch, för ett tal som redan har fått stöd genom applåder från era kolleger.

Silvia-Adriana Țicău, föredragande. – (RO) Jag vill börja med att tacka Mathieu Grosch, den skuggföredragande som jag samarbetade med, tillsammans med den tekniska personalen från utskottet för transport och turism och Europeiska socialdemokratiska partiets grupp samt mina kolleger i kommissionen och kommissionens personal för att inte nämna er, herr kommissionsledamot, samt Europeiska rådets ordförandeskap, som jag har haft ett mycket nära samarbete med.

Jag vill påminna er om att kommissionen i juni 2007 föreslog att förordningen om tillträde till marknaden för transporter på väg skulle ändras. Förslagen till ändring har uppkommit på grund av erfarenheterna från tillämpningen av kommissionens direktiv 96/26. Detta har resulterat i att vissa av lagbestämmelserna har omformulerats för att garantera en mer konsekvent tillämpning, genom att använda en rättsakt som har formen av en förordning. Här befinner vi oss nu ungefär två år senare inför en slutomröstning om detta dokument som har en direkt inverkan på omkring 800 000 europeiska företag och omkring 4,5 miljoner arbetstillfällen.

Våra gemensamma mål är följande: att förbättra trafiksäkerheten, minska byråkratin, förenkla förfarandena och ge transportföretagen förutsägbarhet och säkerhet. Jag hoppas att den kompromiss som vi har uppnått kommer att utveckla vägtransportmarknaden. Jag tackar än en gång ledamöterna för deras samarbete.

Talmannen. – Den gemensamma debatten är avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon kl. 12.00.

13. Rättigheter för passagerare som reser till havs eller på inre vattenvägar - Passagerarnas rättigheter vid busstransporter (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är en gemensam debatt om

ett betänkande av Michel Teychenné (A6-0209/2009) för utskottet för transport och turism, om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen (KOM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)), och

ett betänkande av Gabriele Albertini (A6-0250/2009) för utskottet för transport och turism om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid busstransport och ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen (KOM(2008)0817 – C6-0469/2008 – 2008/0237(COD)).

Michel Teychenné, föredragande. – (FR) Herr talman, herr Tajani, mina damer och herrar! De två principer som har styrt mitt arbete sedan inledningen av denna process har varit en garanti för att alla transportsätt jämföras när det gäller passagerarnas rättigheter – vilket är ett mål som kommissionen och Europaparlamentet har ställt upp för sig själva – och en garanti för att dessa rättigheter är tydligt inskrivna i denna text. I det senare fallet uppmärksammades särskilt personer med nedsatt rörlighet, eftersom sjötransportsektorn i själva verket låg efter något när det gäller dessa människor.

Enligt den övergripande andan i texten ska människor kunna resa i EU utan att underkastas de berörda företagens godtycklighet och bör kunna kräva en miniminivå av tjänster och en miniminivå av information samt slutligen att personer med nedsatt rörlighet bör kunna dra nytta av samma rättigheter som andra EU-medborgare utan att straffas dubbelt.

Innehållet i den version som antogs i utskottet den 31 mars torde kunna accepteras av alla. Detta beror först och främst på att rättigheterna för personer med nedsatt rörlighet ökas. Om denna text antas kommer det inte längre att vara möjligt att vägra personer transport på grund av deras funktionshinder, utom naturligtvis av anledningar som rör de förhållanden som råder ombord, respekten för deras värdighet och de tekniska delarna av fartyget. Dessutom måste assistans ges till personer med nedsatt rörlighet och detta från och med bokningstillfället. Tack vare Internet finns det i dag ett behov av returreSOR och officiell information. Detta har därför behandlats i texten.

Slutligen måste informationen om passagerares rättigheter standardiseras och lämnas i tillgängliga format, vilket är fallet i dag inom järnvägs- och flygsektorerna.

När det gäller passagerarrättigheter ansåg vi att det var viktigt att ersättning i händelse av problem också harmoniseras på högre nivå, på grundval av det som tillämpas inom flygsektorn. Följaktligen kommer passagerare som drabbas av förseningar och inställda turer att få högst full ersättning med en ersättningsskala beräknad enligt de problem som har uppstått.

Informationen bör vara tydlig och tillgänglig, vilket ofta är ett problem inom transportsektorn. Vi ser mycket ofta människor som inte får tillräcklig information, som inte vet varför båten – i detta fall, men det kunde

lika gärna gälla tåget eller flygplanet – inte avgår, varför det är förseningar, och vi ville förbättra metoderna att tillhandahålla information.

Slutligen måste hanteringen av klagomål organiseras bättre. Att lämna in ett klagomål när det uppstår problem är komplicerat och syftet med denna text är att förenkla förfarandet, både på medlemsstatlig nivå och för enskilda medborgare.

Rollen för de nationella organ som kommer att hantera klagomålen har också tagits upp och den har definierats på ett bättre sätt.

Slutligen kommer stads- och förortstrafiken – jag hänvisar i detta sammanhang till Gabriele Albertinis älskade stadsfärjor (vaporetti) i Venedig, Italien – att undantas från denna text eftersom de inte tillhör området för viktiga transporttjänster.

Jag övergår nu till kryssningar och deras plats i denna text. Jag vill i detta sammanhang påpeka att kryssningar är en mycket viktig semesterform i dag och att både äldre och funktionshindrade personer ingår i denna målgrupp. Det är naturligtvis därför kryssningar har tagits med i denna text, inte bara med hänvisning till direktivet om paketresor som denna text bygger på och som är ett direktiv från 1991, utan också med en försäkran om att konsumenterna kommer att få samma nivå av behandling.

En definition av *force majeure* – som är anledning till en eventuell vägran att utföra en transport – läggs fram och när det gäller denna fråga har vi arbetat för att tillsammans åstadkomma ett samförståndsförslag. Jag vill emellertid påminna er om att inom luftfartssektorn EG-domstolen nu ofta har blivit tvungen att fatta beslut som beror på att fall av *force majeure* inte har definierats tillräckligt väl. I denna text har vi därför försökt ta itu med problem som rör transporter till sjöss. Jag syftar på tidvatten, vindar och stormar som också är normalt för sjötransporter och som måste beaktas.

Avslutningsvis har skyldigheten för hamnarna att ge assistans också varit föremål för diskussion. Detta är en text om passagerarrättigheter. Det är inte en text ...

(Talmannen bad talaren avsluta sitt anförande)

... och med en upplysning om att medling mellan hamnarna och transportföretagen har genomförts är detta innehållet i texten. Jag vet att Georg Jarzembowski kommer att lägga fram ändringsförslag och därför ska jag svara under de två minuter som återstår för mig.

Gabriele Albertini, föredragande. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! I och med godkännandet av lagstiftningen om transporter med flyg och järnväg, Michel Teychennés betänkande om transport till sjöss och på inre vattenvägar och detta förslag om passagerares rättigheter vid busstransport slutför Europeiska unionen ramlagstiftningen för alla transportsätt.

Vid utarbetandet av denna förordning stod vi inför behovet ha uppnå en balans mellan två strategier: Den första gäller "planeringsområdet" för alla transportsätt, varvid olika transportsätt kan konkurrera under samma villkor och med samma möjligheter samtidigt som passagerarna åtnjuter en hög skyddsnivå, oavsett vilket transportsätt de har valt.

I den andra strategin återspeglas de olika egenskaperna för varje transportsätt och hänsyn tas till deras speciella kännetecken. Till exempel skulle vi, när det gäller busstransport se på hanteringen av ansvar för förseningar och när det gäller transport på väg skulle vi tänka på olycksfall, trafikstockningar med mera, vilket inte skulle gälla transport på järnväg eftersom man då använder en särskild sträcka.

Jag vill också tala om två frågor som skiljer sig åt och som jag anser att vi med framgång har försökt balansera. Det verkliga syftet med denna förordning är att stärka passagerarnas rättigheter, men inom området för vägtransporter består branschen till stor del av små och medelstora företag som kommer att behöva tid och resurser för att anpassa sig till de nya kraven och, som så många andra industrisektorer, upplever svårigheter på grund av den ekonomiska krisen.

Vi kommer nu till de ändringsförslag som har lagts fram till parlamentet och jag vill tacka mina kolleger för deras viktiga bidrag till förordningens text och för deras utmärkta samarbete. Huvuddelen av arbetet inför denna första behandling i parlamentet har redan gjorts av utskottet för transport och turism, som endast har överlåtit åt parlamentet att ta hand om de klargöranden som gäller det juridiska språket.

På min grups vägnar har jag bara lagt fram tre ytterligare ändringsförslag inför morgondagens omröstning. Låt mig i korthet beskriva dem för er: Ändringsförslag 73 är ett enkelt språkligt klargörande, och i

ändringsförslag 82 sätts ett tak för det strikta ansvar som föreskrivs i artikel 6.3 i den föreslagna förordningen. När det gäller räckvidden för texten i det ändringsförslag som har antagits av utskottet för transport och turism har alla politiska grupper kommit överens om att inkludera regional transport. När det gäller stads- och förortstrafik kommer två viktiga texter att läggas fram för omröstning i morgon.

Som föredragande stöder jag ändringsförslag 80 om att helt enkelt utesluta lokala transporter som har lagts fram av min grupp, men jag har också sagt att jag stöder ändringsförslag 81, genom vilket medlemsstaterna får befogenhet att undanta lokal transport, under förutsättning att de garanterar passagerarna en nivå för rättigheter som liknar dem som har fastställts i förordningen.

Jag anser att vi har utarbetat en text som är en bra utgångspunkt för att inleda framtida trepartsdiskussioner med rådet och kommissionen. Jag önskar därför det tjeckiska ordförandeskapet och Sverige, nästa land som ska innehålla ordförandeskapet i Europeiska rådet, framgång i deras arbete om passagerarrättigheter och jag hoppas naturligtvis att jag under nästa valperiod kan bidra till de kommande faserna i antagandet av denna förordning.

Pavel Svoboda, rådets ordförande. – (CS) Mina damer och herrar! I morgon kommer ni att rösta om ändringsförslag till de båda förslagen från kommissionen om skydd av passagerares rättigheter vid busstransport och även vid resor till sjöss och på inre vattenvägar.

Det är viktiga rättsliga förordningar som är av stort intresse, både för konsumenterna och för transportsektorn. EU har nyligen antagit förordningar av samma typ för transport med flyg och järnväg. De förslag från kommissionen som nyligen har lagts fram kommer att komplettera denna rättsliga ram. I praktiken betyder detta större skydd för alla resenärer, framför allt för funktionshindrade personer och personer med nedsatt rörlighet, oberoende av transportsätt. Dessutom kommer man härigenom att skapa lika villkor för alla transportområden. Det tjeckiska ordförandeskapet välkomnar naturligtvis dessa förslag och lägger stor vikt vid dem. Jag anser att vi alla delar den målsättning att förstärka passagerares rättigheter som har antagits av EU under senare år.

I samband med de ändringsförslag som ni röstade om i utskottet för transport och turism vill jag framför allt nämna två aspekter. Den första är att ni lägger stor vikt vid funktionshindrade personers rättigheter och personer med nedsatt rörlighet. Vi delar naturligtvis era åsikter inom detta område, som är mycket viktigt om vi vill få godkännande vid andra behandlingen om dessa två väsentliga rättsliga förordningar.

Den andra är att ni har syftat till en exakt harmonisering av förslaget till förordning med versioner av befintliga förordningar som gäller rättigheter för personer som reser med olika transportsätt. Ni har gått fram mycket försiktigt genom att anpassa förslagen till de specifika kraven för busstransport eller transport till sjöss och inre vattenvägar utan att överge målet att stärka passagerares rättigheter. Vi är helt överens om behovet att anpassa rättsliga förordningar till de specifika egenskaperna hos de olika transportsätten. Som vi alla vet är det inte möjligt att tillämpa exakt samma strategi på olika transportsätt. Järnvägs- och flygtransporter har sina egna särdrag och detsamma gäller busstransport och transport till sjöss och på inre vattenvägar. Det finns mycket stora skillnader även inom dessa enskilda branscher. Stora och små företag är verksamma på marknaden och resorna kan ta flera dagar eller bara några minuter. Det är därför nödvändigt att hitta en lösning som är godtagbar för alla och som kommer att innebära en garanti för skyddet av konsumenterna utan att belasta sektorn med en onödig administrativ börda, och framför allt de mindre företagen på marknaden. Denna fråga är naturligtvis av särskild betydelse i den nuvarande ekonomiska situationen.

Vi uppskattar därför ert arbete med dessa frågor. Det utgör en utmärkt utgångspunkt. Samtidigt överensstämmer det också i de allra flesta fall med vår åsikt om förslagen. Jag är övertygad om att vi kommer att kunna samarbeta på ett konstruktivt sätt om de rättsliga arrangemang som kommer att skydda alla de berörda intressen och där man samtidigt kommer att ta hänsyn till EU:s mål att förbättra lagstiftningsprocessen. Avslutningsvis vill jag särskilt tacka föredragandena Gabriele Albertini och Michel Teychenné för deras utmärkta arbete och noggrant utformade förslag till betänkande.

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Det är alltid ett nöje för mig att tänka på alla mina år som ledamot av parlamentet och detta gör det möjligt för mig att i ännu högre grad uppskatta det arbete som Europaparlamentet har utträttat för denna diskussion.

Därför vill jag tacka Michel Teychenné och Gabriele Albertini för deras viktiga bidrag till skydd för medborgarnas rättigheter som passagerare inom alla transportsektorer, eftersom behovet att ingripa inom området för buss- och sjötransport är ett försök att fylla den lucka som, vilket ni alla har påpekat, finns i EU-lagstiftningen.

Vi har många passagerare med funktionshinder och många vars rörlighet är nedsatt av andra skäl, och därför är vi också skyldiga att garantera fri rörlighet, eftersom detta först och främst är en fråga om frihet inom EU. Naturligtvis är god lagstiftning ingen lätt uppgift, men i dag tar vi ett stort steg framåt.

Det glädde mig också att höra vad Pavel Svoboda hade att säga. Det är fortfarande några tveksamheter om de texter som kommissionen och parlamentet har enats om att anta, men jag har också noterat en allmän politisk öppenhet från rådets sida, vilket inger mig hopp inför framtiden.

Jag är säker på att vi, liksom i fallet med transport på väg, kommer att nå en tillfredsställande kompromiss genom vilken vi garanterar EU-medborgarna tillfälle att resa fritt och att skyddas på ett vederbörligt sätt inom EU.

Därför anser jag att vi i dag diskuterar frågor som rör alla medborgares liv. Av denna anledning är jag övertygad om att, när det gäller förslaget om busstransport – och mötet i utskottet för transport och turism den 30 mars visade uppmuntrande tecken på detta – stöd bör ges till kommissionens strategi för största möjliga räckvidd som täcker alla reguljära passagerartransporttjänster, vare sig det handlar om internationell, nationell, regional trafik, stads- eller förortstrafik. Detta är ett svar på behovet att förenkla lagstiftningen, men också på behovet att garantera lika rättigheter för alla passagerare utan principiella undantag.

Med tanke på de specifika egenskaperna hos denna sektor vill jag emellertid säga till Gabriele Albertini att medlemsstaterna står inför valet att undanta stads- och förortstransport samt regional transport som täcks av avtal om offentlig trafik, om passagerarna genom dessa avtal erbjuds en hög nivå av skydd som kan jämföras med det som fastställs i förordningen. Detta förefaller mig vara en förnuftig lösning som erbjuder den nödvändiga nivån av flexibilitet, samtidigt som passagerarnas grundläggande rättigheter skyddas.

Bussbolagens ansvar gentemot passagerarna i händelse av dödsfall eller skada är ytterligare en väsentlig del av förslaget. Det finns alltför många skillnader i detta avseende inom gemenskapen, vilket skapar allvarlig oklarhet för passagerarna. Jag vill mer i detalj beröra några punkter som gäller detta ämne. För det första behandlas inte försäkringsfrågan inom detta område utan man intresserar sig uteslutande för transportföretagens ansvar mot passagerarna. För det andra anser man inte att bussbolaget ensamt bär ansvaret för skadestånd och dess rätt att begära ersättning från tredjepart ifrågasätts inte. För det tredje gäller detta område varken import eller de förfaranden som fastställs i direktivet från 2005 om försäkring mot skadeståndsansvar vid användning av motorfordon och för det fjärde har kommissionen inte utvecklat någon ny ansvarsmodell. Det som föreslås i dag är ett ansvarssystem som inspireras av andra transportsätt, samtidigt som hänsyn tas till de speciella kännetecknen för denna sektor.

När det gäller transport till sjöss anser jag att det behövs ett enda lagstiftningsinstrument, även om det finns skilda meningar om detta både i parlamentet och i rådet. Tillåt mig att peka på en viktig fråga som gäller räckvidd: I jämförelse med transport på väg, järnväg och med flyg är det mycket färre passagerare som reser till sjöss eller på inre vattenvägar. Bland dessa utgör de som använder inre vattenvägar bara en liten minoritet. Jag anser att det varken är logiskt eller realistiskt att ha skilda förordningar för passagerare som färdas till sjöss och dem som använder inre vattenvägar, och i ännu mindre grad när man tänker på att de ofta använder samma fartygstyp. Jag anser att ett enda lagstiftningsinstrument måste vara svaret.

Den 30 mars 2009 hölls samtidigt med debatten om Tychennébetänkandet i utskottet för transport och turism en offentlig debatt mellan ministrarna inom ramen för EU:s transportråd. Det gläder mig att jag har haft tillfälle att under denna debatt iakttä en viss enighet mellan kommissionen, medlemsstaterna och parlamentet om målet att så snart som möjligt ge passagerarna i EU en ny och ambitiös lagstiftning.

I detta sammanhang är kommissionen naturligtvis beredd att komma med alla klargöranden och förbättringar av texten som kan behövas för att ta hänsyn till de speciella egenskaperna för varje typ av tjänst och därvid förse branschen med verktyg för att tillämpa förordningen med nödvändig flexibilitet. Tillåt mig att åter betona behovet av att tillhandahålla resurser för att på ett effektivt sätt genomföra den framtida förordningen. I detta syfte är det viktigt att de nationella myndigheter som ansvarar för tillämpningen regelbundet lämnar rapporter om sin verksamhet. Varje medlemsstat kommer att kunna organisera sitt eget nationella system som de vill, till exempel genom att välja om de vill ha en eller flera behöriga myndigheter.

Georgios Papastamkos, föredragande för yttrandet från utskottet för rättsliga frågor. – (EL) Herr talman! Genom förslaget till förordning i dess ändrade version, efter bidrag från Europaparlamentet, stärks passagerares rättigheter vid transport till sjöss på ett tillfredsställande sätt.

Jag anser emellertid att det, vid nästa lagstiftningsinitiativ om denna fråga, vore mer korrekt att använda en övergripande strategi, ett enda rättsligt instrument som täcker alla transportmedel, med tanke på det aktuella behovet att använda kombinerade transportmedel.

I framtiden vore det också ur systematisk synpunkt att föredra om man å ena sidan lade fram fristående förslag om passagerarrättigheter och å andra sidan förslag om personer med nedsatt rörlighet. Anledningen till detta är att de individuella arrangemangen har ett avvikande syfte och skilda adressater.

Slutligen vill jag belysa den inskränkta inställning som upprepade gånger har intagits av kommissionen, dock inte av vice ordförande Tajani, när det gäller frågor som kräver ett mer omfattande och mångsidigt studium, till exempel transport till sjöss.

Transport till sjöss på Medelhavet äger rum under andra villkor än transport över sund.

Georg Jarzembowski, för PPE-DE-gruppen. – (DE) Herr talman, herr vice kommissionsordförande, herr rådsordförande! Jag vill säga till föregående talare att vi hela tiden har de grekiska öarna och de grekiska färjebolagen i åtanke. Han behöver inte känna någon oro på den punkten.

Jag kan säga att min grupp och jag gläder oss åt att vi för första gången kommer att ha lagstadgade, medborgarinriktade passagerarrättigheter i händelse av förseningar och inställda turer, även för transport till sjöss och på inre vattenvägar och för busstransport. Vi vill tacka de båda föredragandena, Gabriele Albertini och Michel Teychenné. Vi har glatt oss åt ett konstruktivt samarbete i utskotten, som har gett goda resultat.

Det är bara några punkter som jag skulle vilja utveckla. Jag anser att en ersättning på 25 procent till passagerare vid transport till sjöss för två till tre timmars försening är mycket lämpligt, liksom 50 procent för förseningar på över tre timmar – men jag vill säga till Michel Teychenné att ersättning på 100 procent för förseningar utöver detta är helt överdrivet. Om vi tänker på att sjöfartstjänster inte bara tillhandahålls av jätteföretag utan också, framför allt när det gäller färjebolag, av små och medelstora företag måste vi inta en skälig attityd till ersättning.

Som vi redan har diskuterat måste vi också vara noga med att inte lägga ansvaret på fel personer eller fel institutioner vid transport till sjöss. Alla vi som sitter i parlamentet är angelägna om att se till att man genom båda dessa dokument tillhandahåller assistans framför allt till passagerare med nedsatt rörlighet, men redarna kan inte hantera svårigheter med tillträde till hamnarna. Det måste hamnarna själva se till. Med andra ord måste vi vara mycket försiktiga.

När det gäller busspassagerares rättigheter vill jag påpeka att det finns stora skillnader mellan bussar för intercity- och stadsbussar som man måste ta hänsyn till. Därför anser min grupp att vi gör rätt genom att kräva rimliga rättigheter för passagerare vid intercitytransport med buss, men att stads- och förortsbussar verkar under helt skilda villkor. Dessa regler är inte tillämpliga i detta fall och det bör tydligt erkännas.

Robert Evans, för PSE-gruppen. – (EN) Herr talman! Jag vill gratulera båda föredragandena. För ett par år sedan var jag föredragande för frågan om flygplans tillgänglighet för funktionshindrade. Denna lagstiftning är ännu en bit i pusslet för att transporter ska bli så inkluderande som möjligt eller, som vår kollega Gabriele Albertini uttryckte det, för att stärka passagerarnas rättigheter.

I en tid då vi uppmuntrar människor att resa med allmänna färdmedel är det oerhört viktigt att vi, som Gabriele Albertini har gjort, även inkluderar bussar på detta område. En del ledamöter, inte nödvändigtvis de som är här i dag, har försökt hitta möjligheter att göra undantag för olika delar, men för mig har utgångspunkten alltid varit att så mycket som möjligt ska inkluderas så att Europa blir mer av en gemensam marknad för människorna. Det är därför ändringsförslag 81 är så viktigt.

Kommissionsledamoten sa i sitt anförande att vi måste ha samma rättigheter för alla passagerare utan undantag, men tog därefter upp undantagen för exempelvis regionala transporter. Jag anser inte att regionala transporter bör undantas och jag har gjort en del efterforskningar. I några av våra medlemsstater kan en regional bussresa ta upp till sex timmar, vilket är längre än en internationell bussresa från exempelvis London till Bryssel eller Paris. Jag anser att de bör inkluderas. Jag anser att det är rätt att om lokala transporter – som Georg Jarzembowski tog upp – inte inkluderas, så ska man genom offentlig upphandling se till att företagen uppnår samma typ av standard.

Jag anser också att vi måste övertyga bilindustrin om att ta större hänsyn till funktionshindrades behov genom att bygga modernare bussar. På samma sätt som vi har drivit frågan om att göra flygplan mer tillgängliga för funktionshindrade måste vi kanske se till att bussarna får bredare ramper eller mer tillgängliga

toaletter, och att transportföretagen gör sina bussterminaler mer tillgängliga och utbildar sin personal i frågor om funktionshinder och i medvetenhet om funktionshinder.

Det här är ett bra betänkande. Det är en bra samling betänkanden som innebär att vi gör framsteg och jag gratulerar alla inblandade.

Dirk Sterckx, för ALDE-gruppen. – (NL) Jag vill tacka föredragandena på vår grups vägnar. Jag anser att vi har lagt till ytterligare några delar till passagerares rättigheter. Vi har arbetat hårt för att komma in på rätt spår när det gäller luftfart och järnvägsresor. Enligt min mening fick vi en hel del erfarenhet när vi sammanställde dessa betänkanden. Det gläder mig att Gabriele Albertini har organiserat de olika delarna så att det knappast finns något som helst behov att skilja mellan de olika transportsätten, utom när det är nödvändigt.

Jag anser att vi nu också förbättrar tjänsternas kvalitet, vilket vi alltid bör tänka på. Vi har lärt av våra misstag och den skärpta definitionen av *force majeure* ett bra exempel på detta. Vi måste åter granska denna aspekt, till exempel när det gäller luftfarten, och det gläder mig att vi har gjort det i fråga om sjöfarten.

I samband med Gabriele Albertinis betänkande är en viktig fråga – en fråga som Robert Evans och Georg Jarzembowski också har hänvisat till – vilken förordningens räckvidd är för närvarande. Som grupp har vi dragit tillbaka vårt stöd för det ändringsförslag som vi ursprungligen lade fram tillsammans med er, inte därför att vi anser att det är ett undermåligt ändringsförslag utan därför att Europeiska socialdemokratiska partiets grupp har kommit på ett bättre sätt att formulera det, som Robert Evans uttryckte det. Vi tar i varje fall bort regional transport från förordningen, men vi lämnar möjligheten öppen att ta med stads- och förortstrafik i den, om medlemsstaterna önskar det. Jag anser för övrigt att denna strategi bättre motsvarar vår målsättning och därför kommer vi att stödja detta förslag som har lagts fram av den socialdemokratiska gruppen i Europaparlamentet.

Eva Lichtenberger, för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Herr talman! Passagerarrättigheter måste ligga till grund för hela transportpolitiken, framför allt här i EU. Vi har redan klarat av detta när det gäller transport med järnväg och flyg, trots att det finns ett stort utrymme för förbättringar i fråga om nekad ombordstigning. Jag tvingas ofta säga att problemen är alltför stora.

Vår grupp är särskilt beroende av tydliga regler. När det gäller flygtransport har det framgått att reglerna inte är tillräckligt tydliga. Nu skulle människor med särskilda behov kunna skriva hela volymer om allt som har hänt dem under deras resor. Jag har själv tagit emot några av deras berättelser. Det är en ren katastrof. Därför krävs det inte bara enligt lagen, det är också moraliskt viktigt för EU att se till att dessa människor blir jämställda.

Inom buss och sjötransport, som vi nu fastställer regler för, kan vi möta problem som rör ansvar när det gäller sjötransport och hamnarna – men i framtiden måste detta få en praktisk lösning. Min andra punkt är att vi bör inkludera så mycket som möjligt när det gäller busstransport. Om vi gör alltför många undantag ger vi företagarna möjlighet att kringgå reglerna. Vi kan inte fortsätta att missgynna de människor som måste kämpa med särskilda behov genom att tillåta att dessa svårigheter fortsätter. Det är vår plikt att ta hand om och i slutändan också genomdriva deras rätt till rörlighet.

Erik Meijer, för GUE/NGL-gruppen. – (NL) Herr talman! Under denna sammanträdesperiod har två frågor uppkommit om kollektiv passagerartransport.

Den första frågan är: Vad ska staten göra och vad ska vi överlåta till marknaden genom upphandling? Vi har på mitt förslag slutligen uttalat oss för valfrihet när det gäller stads- och förortstrafik. Nya regler om passagerartransport med buss bör inte negativt inverka på friheten för de myndigheter som befinner sig på lägre nivå att själva organisera sin kollektivtrafik.

När det gäller passagerarrättigheter har det alltid funnits två alternativ att välja mellan. I det första alternativet ligger fokus på största möjliga mängd information om hur resan kommer att fortsätta i andra medlemsstater, tillgången till gränsöverskridande färdbiljetter och goda långdistansförbindelser så att obehagliga överraskningar under resan kan undvikas.

I det andra alternativet ligger fokus på ekonomisk ersättning som utbetalas i efterhand för förseningar och inställda tjänster. Jag förespråkar alltid det tidigare alternativet, men majoriteten i parlamentet väljer det senare, framför allt eftersom detta också är det alternativ som valdes för resor med flyg.

Större uppmärksamhet åt de funktionshindrades behov är en viktig anledning att stödja förslagen, även om de faktiskt lämnar en del att önska.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). - (EL) Herr talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Jag vill börja med att gratulera föredragandena till deras upplysande presentation och ovanligt sammanhängande arbete om mängden av ändringsförslag som har lagts fram i utskottet för transport och turism.

EU har under de senaste åren, med Europaparlamentets avgörande bidrag, bemödat sig om att förbättra passagerarnas rättigheter inom alla transportsektorer. Som ni erinrar er godkände våra institutioner nyligen bestämmelser om passagerares rättigheter vid transport med järnväg och flyg. I dag tar vi, som kommissionsledamoten framhöll, ett stort steg för att stärka lika rättigheter för passagerare med alla transportmedel, utan uteslutning och undantag.

Jag vill påminna er om att vi, efter en svår förlikning med rådet, nyligen antog ett tredje paket med sju lagförslag om säkerhet till sjöss, inklusive ersättning till passagerare i händelse av olycka.

I samband med Tychennébetänkandet vill jag påpeka att det innehåller förslag om en sammanhängande ram för skydd av konsumenter/passagerare där man också tar hänsyn till små transportföretag och skyddar deras företag och konkurrenskraft vid eventuella olyckor som beror på omständigheter utanför deras kontroll eller när en sjötransport drabbas av hårt väder.

Det är också betydelsefullt att viktiga sektorer beaktas, till exempel rättigheterna för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, i syfte att skydda den princip om icke-diskriminering som styr all vår politik. Likaså fastställs tydligt transportföretagens skyldighet om transporttjänsten skulle försenas eller inställas, tidsgränserna för förseningar och det belopp som ska betalas i ersättning.

Vid slutet av denna valperiod och innan EU-valet är vårt arbete om passagerarrättigheter ett av våra viktigaste framsteg till förmån för EU-medborgarna.

Brian Simpson (PSE). - (EN) Herr talman! Jag vill tacka båda föredragande för deras arbete på detta viktiga område och även kommissionsledamoten för hans stöd. Passagerarrättigheter har alltid varit en prioriterad fråga för den socialdemokratiska gruppen och i och med detta förslag, som kommer efter bestämmelserna om passagerarrättigheter inom luftfart och tågtransporter, blir paketet komplett.

Det är mycket viktigt att vi alla tänker på att det är användarna av transporttjänsterna som är de viktigaste intressenterna – ett faktum som en del transportföretag ofta glömmar bort. Nu har vi för första gången någonsin en uppsättning grundläggande rättigheter för resenärer med bussar och färjor så att det finns en ordentlig ansvarskyldighet för inställda resor och förseningar, förlorat eller skadat bagage och för dödsfall i händelse av olyckor.

Än viktigare är kanske att vi får en uppsättning grundläggande rättigheter för människor med nedsatt rörlighet och särskilda behov som sätter stopp för den diskriminering som transportföretag i många år har utsatt dessa människor för. Transportföretag kommer inte längre att kunna utestänga människor med nedsatt rörlighet från sina fordon. Människor med nedsatt rörlighet kommer inte längre att ha färre rättigheter än fullt friska människor. Människor med nedsatt rörlighet ska inte längre kunna utestängas från allmänna färdmedel.

Vem har lyckats åstadkomma detta? Inte ett nationellt eller ett regionalt parlament, utan Europaparlamentet. Det är Europaparlamentet som har satt passagerarna främst bland våra prioriteringar på transportområdet. Här handlar det om att Europaparlamentet sätter människorna främst och det är något som vi socialdemokrater kan ge vårt starka stöd.

Francesco Ferrari (ALDE). - (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill tacka föredraganden och kommissionsledamoten för arbetet de utfört. Betänkandet ger en tydlig och balanserad bild av rättigheterna för resenärer på alla typer av transportmedel, inklusive buss och turistbuss, och tar itu med alla relevanta frågor på ett tydligt sätt. Man har uppmärksammat människor med handikapp eller nedsatt rörlighet och som Gabriele Albertinis betänkande visar så måste vi kunna erbjuda tjänster som tar hänsyn till de särskilda kraven från sådana personer.

Dessutom har alla frågor som är relevanta för detta transportsätt – ersättning, kompensation, information till resenärer, strikt ansvar och klagomål – avhandlats på ett tydligt sätt. Både jag och gruppen Alliansen liberaler och demokrater för Europa har villigt samarbetat med föredraganden för att få fram en så tydlig text som möjligt som å ena sidan tar hänsyn till passagerarnas intressen och å andra sidan tar hänsyn till

kraven från de företag som handhar och tillhandahåller tjänsterna, som behöver tillräckligt med tid för att kunna anpassa sig efter reglerna. Jag hoppas därför att denna text godkänns i morgondagens omröstning.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Herr talman! Tjänstelevererande företag finns till för dem som använder tjänsterna och inte främst för tjänsteleverantörerna själva. Det är därför viktigt att vi fastställer lämpliga regler för dem som använder alla typer av transportmedel och ser till att tjänsterna de brukar också är av lämplig kvalitet. Det är väldigt viktigt att vi i det här sammanhanget, och nu tar jag helt enkelt upp någonting som nämns om och om igen, framförallt ser till rättigheterna hos personer med nedsatt rörlighet. I det här sammanhanget finns det en ständigt återkommande fråga. Det är minsann inte bara de som har ett handikappintyg som har problem. Föräldrar, vuxna med unga barn, behöver också hjälp av reglerna för alla våra transportmedel. Jag hoppas att även detta uppmärksammas på ett eller annat sätt.

Min andra punkt är att även de bästa regler och säkerhetsanordningar är verkningslösa om informationen om dem göms i ett hörn på transportörens kontor. Information om passagerarnas rättigheter bör placeras vid biljettautomaterna, eller ombord på bussarna, turistbussarna, flygplanen eller liknande transportmedel.

Min tredje och sista punkt är att vi började fastställa regler för flygresenärernas rättigheter som var i resenärernas intressen, men vi var för överseende. Det flygbolagen gör, i synnerhet vid förseningar och när de meddelar att nästa flygning blir försenad på grund av att den senaste var det, är inte längre acceptabelt. Vi borde ha löst frågan med höga ersättningar direkt, vilket skulle ha gett en effekt liknande den som vi uppnådde när resenärer nekas ombordstigning. Nu uppnår vi tyvärr inte den här effekten. Det är inte *force majeure* om en resa ställs in på grund av att flygplanet är halvfyllt. Nästa kommission kommer att behöva ta itu med många frågor inom det här området. Herr vice ordförande! Om ni tar er an dessa frågor även i nästa kommission uppmanar jag er verkligen att se över flygresenärernas rättigheter. Det behövs omgående.

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). – (PT) Herr talman, kommissionsledamot Tajani! Jag vill inledningsvis gratulera Michel Teychenné till betänkandets kvalitet. I fråga om sjöfartspaketet som ska undertecknas i morgon, inom ett område där jag var föredragande för den socialdemokratiska gruppen i Europaparlamentet angående flaggstatskrav samt ansvaret hos transportörer, sa jag att människorna i EU bör komma i första hand. I EU är det också viktigt att resenärerna kommer i första hand.

Jag stöder Teychennés betänkande till fullo, eftersom det inte bara stärker regelverket för buss- och turistbussresenärer, utan även för resenärer i en sektor som ligger mitt hjärta nära, nämligen resenärer som färdas till havs eller på inre vattenvägar. I synnerhet föreskriver det ersättning på 25 procent av biljettpriset vid förseningar på mellan en och två timmar, 50 procent vid förseningar över två timmar och 100 procent om företaget inte erbjuder transportalternativ eller ger information.

Jag vill påpeka att denna ersättning, vid en eventuellt inställd eller mycket försenad resa, måste betalas inom en månad från det att resenären begärde kompensation. Inom området för buss- och turistbusstransporter medger föredraganden att det finns behov av ytterligare åtgärder för rörelsehindrade personer och personer med nedsatt rörlighet. För alla resenärer kommer det nu att bli möjligt att få ersättning för det aktuella biljettpriset om att en resa ställs in, överbokas eller blir starkt försenad med åtminstone 2 timmar.

Herr talman! Jag lade fram ett ändringsförslag grundat på behovet av att även tillämpa detta regelverk i de yttersta randområdena. Jag är övertygad om att lagstiftning av den här typen inte ifrågasätts av någon och kommer att uppskattas av alla EU-medborgare, däribland dem som är bosatta i yttre regioner som Azorerna, Madeira, Kanarieöarna och de franska utomeuropeiska departementen.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE). – (RO) Sjötransporter styrs av ett antal internationella konventioner som måste följas noggrant, men det är också mycket viktigt att fastställa ett antal minimiregler på gemenskapsnivå inom dessa känsliga områden, speciellt för övervakning av hur lagstiftningen tillämpas. Om man i detta syfte skapar en oberoende mekanism för att ta emot klagomål och inrättar en kontrollmyndighet kan det innebära en klar fördel för passagerarnas relation till transportörerna.

Jag tror man måste hitta en balans mellan resenärernas rättigheter och transportörernas skyldigheter, eftersom ingen av grupperna bör bromsa den långsiktiga utvecklingen av sektorn för sjötransporter och transporter på inre vattenvägar. Vi måste också ta hänsyn till de särskilda villkor som råder i Europas havsregioner där transportörerna bedriver sin verksamhet, eftersom de kan ha olika egenskaper som faktiskt kan begränsa möjligheten att fastställa gemensamma regler.

När det gäller sjötransportsäkerhet i allmänhet måste jag nämna ett antal nyligen inträffade piratattacker i Adengulfen. Att attacker av den här typen sker igen är oroväckande, speciellt eftersom offren de senaste veckorna varit europeiska medborgare, bland annat fem rumäner.

Jag vill ta detta tillfälle i akt att uppmana kommissionen och rådet att vidta alla åtgärder de kan för att stärka EU:s samarbete med de övriga staterna kring Afrikas horn för att förhindra piratattacker och för att göra genomresorna i regionen säkrare.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Herr talman, herr vice kommissionsordförande! Vi befinner oss idag i den mycket förmånliga ställningen att vi efter parlamentets beslut kan säga att resenärernas rättigheter skyddas även i sektorer som hittills inte berördes.

Vi är stolta över att foldrar som beskriver de beslut som EU fattat för att skydda passagerarnas rättigheter finns tillgängliga på flygplatser och tågstationer. Om samma sak sker inom de båda andra sektorerna kommer Europas medborgare att förstå att EU verkligen kan hjälpa dem till en bättre levnadsstandard och skydda dem vid resor.

Men vi måste komma ihåg att det skydd man uppnår genom lagstiftning inte är samma sak som det som medborgarna faktiskt upplever, något som vi sett prov på när lagstiftningen tillämpas inom sektorerna för flyg- och tågresor. De bland oss som använder dessa transportmedel, vi som är parlamentsledamöter och jag själv, som reser över tre olika landsgränser, vet att den inte tillämpas på ett effektivt sätt. Detta är anledningen till att kommissionen med rätta talade om ett första steg som sedan måste förbättras, i huvudsak vad gäller effektiviteten hos de åtaganden som säkrar resenärernas rättigheter.

Vi bör inte fördöma små företag som står inför problemet att tillhandahålla transporttjänster. Jag tänker här på cabotage, något som jag även tidigare frågat kommissionsledamoten om. Om de små företagen väljer att inte ta sig an cabotagesektorn, hur kan de då åta sig en sådan tjänst när de också måste sörja för resenärernas rättigheter? Vi måste därför ge medborgarna en möjlighet att utnyttja de grundläggande transporträttigheterna och därefter ge dem ytterligare fördelar i form av ersättning vid händelse av förseningar. Först erbjuds tjänsten och därefter kompensation för försenade tjänster.

Sammanfattningsvis vill jag säga att jag är övertygad om att EU är på väg mot en ljusare framtid.

Christian Rovsing (PPE-DE). - (DA) Herr talman! Om vi skulle undersöka hur befolkningen ser på funktionshinder, skulle vi upptäcka att funktionshindrade människor i dag väljer att semestra i Förenta staterna. Lagstiftningen och reglerna är mycket bättre där och de behandlas även bättre i Förenta staterna. Bland våra egna medborgare är inte Europa den destination som föredras. Våra egna europeiska landsmän vill inte semestra i Europa om de har ett funktionshinder utan reser istället till Förenta staterna. Jag tror detta är ett tydligt tecken på hur otroligt viktigt dokumentet som vi arbetar på här är, när det gäller ett antal punkter, inklusive turism.

Pavel Svoboda, rådets ordförande. - (CS) Herr talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Med tanke på hur diskussionen har utvecklats hittills kommer jag inte att behöva de fem minuter som tilldelats mig, och det är säkert goda nyheter. Jag kan glatt notera att våra intressen sammanfaller beträffande frågan om skydd av resenärernas rättigheter och sektorns framtid. Vi ser fram emot att avsluta samarbetet med parlamentet, och få möjligheten att uppnå en slutgiltig resolution som åter visar medborgarna de fördelar som EU infört inom området för resenärernas rättigheter.

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. - (IT) Herr talman, Pavel Svoboda, ärade ledamöter! Jag tror att medborgarna som följer den här debatten om resenärernas rättigheter och de lagar vi hoppas kunna anta för att stärka ett frihetssystem som karakteriserar dagens EU kommer att inse att kommissionen, rådet och parlamentet, och deras respektive anställda, inte sitter i ett elfenbenstorn där man diskuterar frågor som inte berör medborgarna, eller som påverkar deras liv på ett negativt sätt, utan institutioner som främst sörjer för invånarnas intressen, försöker skydda deras rättigheter och, framför allt, skydda deras grundläggande friheter: ingen är fri som inte kan förflytta sig fritt från en del av EU till en annan.

Det är anledningen till att jag betonade att en av mina prioriteringar under mandatperioden som kommissionsledamot med ansvar för transportfrågor skulle bli att skydda resenärernas rättigheter när jag bad om ert förtroende när jag skulle godkännas av parlamentet. Jag tror att vi i dag tillsammans har skickat en positiv signal och tydligt visat att man kan göra framsteg och att EU-institutionerna står nära medborgarna och på deras sida.

Det har visat sig under debatten att det inte finns några större åsiktsskillnader mellan medlemmarna av de olika politiska grupperna. Alla har tillsammans med kommissionen och även rådet verkligen betonat önskan att bygga ett Europa för invånarna som vice talmannen Rodi Kratsa-Tsagaropoulou uttryckte det.

Det är därför jag fäster stor vikt vid steget som vi tar i dag, och som vi kommer att ta i morgondagens omröstning. Givetvis kräver komplexa frågor som denna, med komplexa transportsystem och olika lagstiftning från ett land till ett annat, en grundlig inställning, förutom en vilja att kompromissa. Alla regler som antas är en produkt av kompromisser, av skyddet av olika intressen.

Den här gången verkar det dock som om allmänintresset kommer att segra, alltså skyddet av invånarnas frihet och friheten för alla resenärer inom alla befintliga transportsystem, för det vore inkonsekvent att enbart skydda dem som reser med flyg eller tåg och inte dem som reser med båt, buss eller turistbuss. Jag vill upprepa att det givetvis kan finnas åsiktsskillnader mellan kommissionen och rådet och även bland vissa parlamentsledamöter när det gäller sjötransportlagstiftningen. Det finns också de som hellre ser separata lagstiftningar för transporter på inre vattendrag och sjötransporter.

Kommissionen har bekräftat sin ställning. Jag tror det rätta är att ha en enda lagstiftning, men det är inte särskilt viktigt. Det viktiga i dag är att vi tar till oss de goda nyheterna att parlamentet, kommissionen och rådet har en stark politisk vilja att garantera resenärers rättigheter, särskilt rättigheterna för resenärer med nedsatt rörlighet. Det glädde mig att höra att det inte enbart var en fråga om rättigheter och framförallt friheter för människor med funktionshinder. Att ge miljoner resenärer med nedsatt rörlighet möjlighet att förflytta sig fritt inom EU innebär också att man ger dem en möjlighet att bidra till EU:s tillväxt, eftersom dessa miljoner människor för med sig välfärd, utvecklar transportföretag och skapar möjligheter till turism på alla möjliga platser.

Detta är anledningen till att jag är nöjd och jag vill tacka de båda föredragandena, rådet och givetvis kommissionens personal som jag alltid tackar, eftersom de ger mig möjligheten att lägga fram förslag till parlamentet och rådet.

Det här är ett särskilt varmt tack, eftersom jag tror att EU-institutionerna tillsammans i dag visar att de tar hänsyn till EU:s 500 miljoner invånare, som ibland kan vara misstänksamma mot dem. Jag tror att de som följt denna debatt i dag kommer att ändra åsikt och få förtroende för EU-institutionerna som alltid strävar efter att komma närmare folket.

ORDFÖRANDESKAP: DOS SANTOS

Vice talman

Michel Teychenné, *föredragande*. – (FR) Herr talman! För det första vill jag hänvisa till ändringsförslagen som lagts fram av Georg Jarzembowski, som precis sa åt oss att vi måste vara förnuftiga. Jag tycker att den här textens viktigaste aspekt är att den faktiskt är förnuftig.

Är det förnuftigt att vilja ta bort transportörernas skyldighet att utbilda personal som är kontaktpersoner för personer med nedsatt rörlighet?

Är det förnuftigt att avskaffa ersättning för försvunnen utrustning, i synnerhet rullstolar för personer med nedsatt rörlighet?

Är det förnuftigt att, som Reinhard Rack just påpekade, låta bli att ersätta resenärer när avgångar ställs in och man underlåter att ge information eller erbjuda alternativa transporter, något som sker överallt och framförallt i Förenta staterna?

Därför tycker inte jag att de delarna i era ändringar är förnuftiga, och jag var mån om att få det sagt.

När det gäller resten tror jag att det finns en samsyn som var uppenbar i alla debatter. Jag vill tacka kommissionen, rådet och alla mina medparlamentariker som har arbetat med de här frågorna med en positiv grundsyn, eftersom vi insåg att det var en extremt viktig fråga som berörde människorna i Europa.

Jag tror därför att vi i morgon – och här vädjar jag till gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater: era ändringsförslag är inte förnuftiga – måste rösta för den här texten och vi måste sända en tydlig signal i en tid då européerna ibland tvivlar på EU. Vi måste sända en tydlig signal till dessa 500 miljoner invånare om att deras behov som européer beaktas, som Antonio Tajani just har sagt. Detta var vad jag ville få sagt.

Gabriele Albertini, *föredragande*. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Efter att ha lyssnat noggrant på debatten och på Hannes Swoboda och Antonio Tajani, samt mina medparlamentariker, känner jag ännu större anledning att tacka för den hjälp och de värdefulla råd jag har fått här i parlamentet.

Jag har inte tid att analysera och kommentera alla de enskilda förslagen och aspekterna från en så pass omfattande debatt. Eftersom bara få sekunder återstår av min talartid för att summera vill jag istället använda två adjektiv för att fånga in och sammanfatta era tankar och förslag. Så långt som man rimligtvis kan förvänta sig har ni ansett det utförda arbetet vara förnuftigt.

Denna lagstiftning tar hänsyn till målet att utöka resenärernas rättigheter och att garantera samma skyddsvillkor för alla transporttyper, samtidigt som man tar hänsyn till de specifika villkoren hos ett antal mindre transportörer som har svårt att anpassa sig till högre ställda krav under finansiella kristider. Därför är mitt första adjektiv "förnuftigt".

Det finns dessutom en tanke om utvecklingsmöjlighet, eller utrymme för förbättring, något som har nämnts av parlamentariker som vill att rättigheternas omfattning ska utökas ytterligare och täcka stadstrafik och skydda resenärer med nedsatt rörlighet, även om de förstår omständigheterna som vi varit tvungna att rätta oss efter. Vi befinner oss alltså på en resa mot förbättring. Människors villkor måste fortfarande förbättras och den här lagstiftningen som är "förnuftig" och, i mitt tycke väl utarbetad, är också "utvecklingsbar".

Föredraganden avvisar inte medlemsstaterna möjligheten att utvidga eller utöka programmet att inbegripa stadstrafik och det är redan obligatoriskt för regionala transporter. Programmets omfång har redan angivits och ligger ofta nära program som gäller transnationella eller nationella resor. Samma gäller givetvis för den teknik som används och genomförandet av programmet för människor med funktionshinder.

Avslutningsvis vill återigen tacka er alla och jag hoppas att dagens arbete inte är slutet på historien utan att vi kan uppnå ännu viktigare mål.

Talmannen. – Den gemensamma debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon.

Skriftliga förklaringar (artikel 142)

Daniel Stroj (GUE/NGL), *skriftlig*. – (CS) I anslutning till betänkandet om resenärernas rättigheter vid resor vill jag påpeka någonting som inte innebär ett skydd av konsumenternas intressen, utan snarare en kränkning av principen om fri rörlighet för personer inom Schengenområdet. Det gäller i synnerhet personer som reser över gränsen mellan Tjeckien och Tyskland. Tjeckiska medborgare klagat allt oftare, både till mig personligen och till de regionala och lokala myndighetsföreträdarna i området kring gränsen, över att de blir trakasserade av den tyska polisen när de korsar den tjeckisk-tyska gränsen, antingen i grupp eller i privata fordon. Medborgarna klagat över att de stoppas utan orsak av civilklädda poliser, kontrolleras och även förhöras om målet och syftet med deras resa till Tyskland. Den tyska polisens uppträdande är inget annat än trakasserier och står i direkt konflikt med principen för fri rörlighet för personer inom EU. Jag vill betona att detta inträffar alltmer frekvent, och jag uppmanar EU:s myndigheter att rätta till denna oacceptabla situation.

(Sammanträdet avbröts kl. 18.15 i väntan på frågestunden och återupptogs kl. 18.30)

ORDFÖRANDESKAP: DOS SANTOS

Vice talman

14. Frågestund (frågor till kommissionen)

Talmannen. – Nästa punkt är frågestunden (B6-0227/2009).

Följande frågor har ställts till kommissionen.

Del ett

Talmannen. – Fråga nr 28 från Baroness **Sarah Ludford** (H-0142/09)

Angående: Elektronisk handel

Vilka ytterligare åtgärder avser kommissionen vidta i nuläget för att se till att alla konsumenthinder som beror på konsumenternas bosättningsland eller land för registrering av betalkort avskaffas, eftersom de hindrar konsumenterna från att få tillgång till de bästa priserna och det bästa utbudet av varor och tjänster, t.ex. nedladdning av musik, tåg- och flygbiljetter, DVD:er, datorspel, särskilt de som säljs över Internet, inom hela EU?

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Kommissionen är väl medveten om svårigheterna för de konsument som vägras tillgång till webbplatser eller som diskrimineras av geografiska skäl när de försöker göra köp via Internet. Jag försäkrar er om att det är en viktig prioritet inom vår inre marknadspolitik att motverka en geografisk fragmentering av marknaden, oavsett om det är en följd av statliga åtgärder eller enskilda parter agerande. Metoder av det slag som ledamoten tar upp i sin fråga frångår europeiska rättigheter och möjligheter som ska erbjudas dem på den inre marknaden. De är helt oförenliga med den rätt att köpa tjänster över gränserna som är en grundläggande pendang till den rätt att tillhandahålla tjänster som slås fast i EEG-fördraget. I och med tjänstedirektivet har vi nu ett kraftfullt verktyg att lindra problemen väsentligt för konsument som diskrimineras när de köper varor och tjänster över gränserna, bl.a. via Internet.

För första gången i lagstiftningen om den inre marknaden fastställs i tjänstedirektivet ett uttryckligt krav om att medlemsstaterna ska sätta stopp för företags diskriminering av konsument på grund av deras nationalitet eller bosättningsland. Som ni vet ska tjänstedirektivet vara genomfört i slutet av december i år och så snart bestämmelsen mot diskriminering i artikel 20 har tagits upp i den nationella lagstiftningen kommer metoder av det slag som ledamoten tar upp i sin fråga att vara olagliga. Det enda undantaget till denna regel kommer att vara om företagen kan visa att skillnader i behandlingen av olika kategorier konsument är direkt befogade av sakliga skäl och därför inte utgör diskriminering. Kommissionen arbetar just nu med medlemsstaterna för att se till att artikel 20 i tjänstedirektivet genomförs i tid och verkligen tillämpas av nationella myndigheter och domstolar.

Den 5 mars offentliggjorde kommissionen dessutom en rapport om e-handels gränsöverskridande aspekter. Detta arbetsdokument om gränsöverskridande e-handel har kommit till på initiativ av min kollega, kommissionsledamot Meglena Kuneva. Rapporten visar att e-handeln på det hela taget utvecklas ganska bra i EU, men att den gränsöverskridande e-handeln släpar efter. Det finns en stor potential till gränsöverskridande handel via Internet, men denna potential infrias inte på grund av praktiska hinder och regelhinder som drabbar både konsument och företag. Resultatet blir en fragmenterad inre Internetmarknad. Detta har konstaterats och håller på att åtgärdas inom ramen för den marknadsövervakning som kommissionen har inlett för att granska leveranskedjorna för vissa detaljhandelsmarknader. Detta arbete bör göra det möjligt för kommissionen att fördjupa sin analys av detaljhandelssektorn och upptäcka metoder som snedvrider förhållandet mellan grossistledet och detaljhandeln och mellan detaljhandeln och konsumenterna, och bedöma om det behövs fler reformer av den relevanta lagstiftningen i länderna eller på EU-nivå. Marknadsövervakningen omfattar fem branscher, däribland underhållningsprodukter som musik och böcker som säljs på och utanför Internet och ska enligt planerna utmynna i ett kommissionsmeddelande hösten 2009. En effektiv och kraftfull tillämpning av artikel 20 i tjänstedirektivet och en granskning inom ramen för marknadsövervakningen av andra kvarvarande problem bör leda fram till en heltäckande strategi för att hantera de problem och hinder inom e-handeln som missgynnar köpare av tjänster i allmänhet och konsument i synnerhet.

Sarah Ludford (ALDE). - (EN) Det här är en fråga som rör Medborgarnas Europa och som är viktig, inte minst under den nuvarande recessionen. Alla vill och förtjänar att göra en så bra affär som möjligt, oavsett om de bor i Lissabon eller London. Är det inte skandalöst att man 50 år efter upprättandet av den gemensamma marknaden fortfarande får betala 60 procent mer om man går in på den engelska versionen av den spanska tågoperatören Renfes webbplats än på den spanska? Detta enligt uppgifter i brittiska Consumers' Associations tidning *Which?*. Det handlar väl ändå inte bara om skillnader i lagstiftning? Kommer kommissionen även att agera mot ren och skär exploatering?

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Jag håller med baronessan Ludford beträffande förekomsten av denna diskriminering 50 år efter upprättandet av Europeiska gemenskapen och med tanke på de själva grundprinciperna för gemenskapen. Men huvudskälet till att vi lade fram tjänstedirektivet var insikten om att vi inte hade lyckats uppnå samma resultat när det gäller tjänster som när det gäller varor.

Tjänstedirektivet ska vara genomfört före årets slut och i artikel 20 fastställs att det måste finnas sakliga skäl för eventuella skillnader i behandling av det slag som baronessan Ludford beskriver.

Utan att gå närmare in på just det fall hon tog upp, eftersom det handlar om transporter och därför snarare är en fråga för min kollega Antonio Tajani, är det enda sakliga skälet som kan motivera diskriminering uppenbara merkostnader. Det skulle vara ett objektivt sätt att se på saken. Om ni till exempel beställde något på Internet som skulle levereras till er i Dublin från Strasbourg skulle det naturligtvis uppstå vissa merkostnader för porto, emballage osv. Det kunde vara ett sakligt skäl att hävda en viss prisskillnad. Men det får inte förekomma diskriminering på några andra grunder. När tjänstedirektivet har genomförts kommer just den här typen av ärenden förhoppningsvis att vara mer sällsynta.

När det gäller transporter måste ni komma ihåg att de är undantagna från tjänstedirektivet. Min kollega Antonio Tajani och hans medarbetare överväger emellertid en del särskilda initiativ även på detta område.

Talmannen. – Fråga nr 29 från **Claude Moraes** (H-0149/09)

Angående: En EU-strategi för sjukdomen Alzheimer

I februari i år antog Storbritannien en nationell demensstrategi som ska tillhandahålla medel för att utveckla ett nätverk av minneskliniker, förbättra stödet till dem som drabbats av sjukdomen och lansera omfattande informationskampanjer. Den 5 februari i Strasbourg antog Europaparlamentet dessutom skriftlig förklaring 0080/2008 - P6_TA(2009)0081 som lyfter fram sjukdomen Alzheimer som en prioriterad europeisk folkhälsofråga.

Vilka initiativ ämnar kommissionen att ta inom detta område vad beträffar forskning, förebyggande åtgärder och offentliga informationskampanjer?

Har kommissionen för avsikt att inrätta en EU-strategi för sjukdomen Alzheimer motsvarande den i Storbritannien, som särskilt tar hänsyn till de rekommendationer som det europeiska samarbetet om demens (European Collaboration on Dementia Project) redan lagt fram för kommissionen?

Androulla Vassiliou, ledamot av kommissionen. – (EN) Alzheimers sjukdom har satts upp som en prioritering i kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram för 2009 till följd av de slutsatser som rådet antog om Alzheimers sjukdom under det franska ordförandeskapet. Kommissionen planerar att utarbeta ett meddelande om Alzheimers sjukdom och andra demenssjukdomar som ska antas senare i år.

För att främja en samordnad och effektiv forskning på detta område ska meddelandet enligt planerna antas tillsammans med förslaget till rådets rekommendation om gemensam programplanering för forskning om neurodegenerativa sjukdomar, däribland Alzheimers sjukdom. Dessa insatser utgör en fortsättning på meddelandet om gemensam programplanering för forskning som antogs den 15 juli 2008.

När det gäller Alzheimers sjukdom behövs korrekta uppgifter som bara kan samlas in på EU-nivå för att möjliggöra planering och anpassning av sjukvården i medlemsstaterna. Korrekta, kvalitativa och kvantitativa uppgifter och analyser av den börda som Alzheimers sjukdom utgör inom EU har hittills tagits fram inom ramen för det europeiska samarbetsprojektet om demenssjukdomar och publicerats av Alzheimer Europe i Dementia in Europes årsbok. Samarbetsprojektet avslutades emellertid i slutet av 2008 och nu måste alternativen för att gå vidare med arbetet utvärderas.

Den öppna samordningsmetoden på det sociala området utgör en ram inom vilken EU-medlemsstaterna kan reformera sina sociala trygghetssystem genom ett politiskt utbyte och ömsesidigt lärande. Med hjälp av den öppna samordningsmetoden fastställer medlemsstaterna gemensamma utmaningar och enas om gemensamma mål när det gäller en god och hållbar sjukvård och långtidsvård som är tillgänglig för alla.

I de nationella strategiska rapporterna fastställer medlemsstaterna hur de ska utveckla sin politik för att nå de gemensamma målen. EU hjälper medlemsstaterna att ta sig an de gemensamma utmaningarna och målen genom att inom ramen för den öppna samordningsmetoden främja diskussioner om erfarenheter och utbyten av goda exempel.

EU stöder även genom sina finansieringsprogram utvecklingen av goda exempel på nytänkande. Utbytet kan ske i form av kollegial granskning utifrån vissa teman och med ett begränsat antal deltagare, eller vid konferenser med mer omfattande diskussioner.

Till följd av vad som framkom i 2008 års nationella strategiska rapporter och sammanfattningen i 2009 års gemensamma rapport kommer en särskild kollegial granskning att äga rum i Frankrike nästa månad på

temat "Alzheimers sjukdom och relaterade sjukdomar: hur man hanterar krissituationer och vård i hemmet". Därefter kommer en konferens att hållas i september under det svenska ordförandeskapet om hälsosamt och värdigt åldrande som bl.a. omfattar ett seminarium om samordning av vård för personer som lider av Alzheimers sjukdom och andra demenssjukdomar.

Kommissionen överväger också att i mitten av 2010 anordna ytterligare en konferens vars specifika innehåll ska fastställas utifrån resultatet av evenemangen 2009 och andra källor. Kommissionens handlingsplan för personer med funktionshinder för 2003–2010 innehåller dessutom insatser som även är relevanta för personer med Alzheimers sjukdom, däribland åtgärder för att underlätta eget boende, stöd och vård av hög kvalitet, tillgång till vanliga varor och tjänster samt olika hjälpmedel.

Eftersom det faktum att Europas befolkning blir allt äldre betyder att fler gamla kan förväntas ha svåra funktionshinder och vara i behov av långtidsvård är detta en prioriterad fråga i samband med uppföljningen av den nuvarande handlingsplanen för personer med funktionshinder.

Kommissionen samarbetar även med medlemsstaterna i högnivågruppen för handikappfrågor för att övervaka genomförandet av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionshinder som har undertecknats av Europeiska kommissionen och samtliga medlemsstater. Konventionen omfattar en rad politiska mål som är relevanta för personer med Alzheimer och som rör bl.a. tillgänglighet, eget boende, rehabilitering, deltagande i samhället och social trygghet och den genomförs både nationellt och på gemenskapsnivå.

Claude Moraes (PSE). - (EN) Fru kommissionsledamot! Över sex miljoner europeiska medborgare lider av demenssjukdomar och ännu fler miljoner européer måste ta hand om dem eller påverkas på andra sätt av denna allvarliga sjukdom. Jag välkomnar därför kommissionens beslut att göra detta till en prioriterad fråga på folkhälsoområdet. Ni gav ett utförligt svar.

Men när ni diskuterar handlingsplanen för personer med funktionshinder, får jag be att ni som kommissionsledamot och att hela kommissionen tänker på att effekterna av Alzheimers sjukdom skär rakt igenom politikområden som funktionshinder, åldrande och folkhälsa och att ni utformar en helhetsstrategi som inte bara är inriktad på Alzheimers sjukdom utan även alla relaterade aspekter och att ni fortsätter att prioritera denna fråga? Detta är en folkhälsokris för en åldrande befolkning. Jag vill emellertid tacka er för ert utförliga svar.

Androulla Vassiliou, ledamot av kommissionen. - (EN) Jag förstår att parlamentsledamoten är nöjd med mitt utförliga svar. Handlingsplanen för personer med funktionshinder är förstås mer övergripande, men den innehåller en del om just Alzheimers sjukdom som vi ska beakta i våra insatser på detta område.

Talmannen. - Fråga nr 30 från **Rodi Kratsa-Tsagaropoulou** (H-0163/09)

Angående: Hotande recession i Sydösteuropa och följderna för den ekonomiska ekonomin

Färska analyser från internationella finans- och kreditvärderingsinstitut förutser en betydande ekonomisk avmattning i Sydösteuropa och pekar framför allt på risken för att konsumenter och företag inte ska kunna betala av sina lån. En sådan nedgång kan få ytterst allvarliga följder även för ekonomin i EU:s medlemsstater med tanke på de betydande investeringar som västeuropeiska företag och banker gör i regionen.

Anser kommissionen att det vore på sin plats att som ett led i de nationella handlingsplanerna för den europeiska grannskapspolitiken arbeta fram stödåtgärder för bankerna i de sydösteuropeiska länderna, tillsammans med länderna själva och eventuellt även med Europeiska investeringsbanken? Hur tänker kommissionen dra nytta av möjligheterna med befintliga finansieringsinstrument, som instrumentet för föranslutningsstöd och det europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrument, för att stimulera de lokala ekonomierna och avvärja en recession?

Janez Potočnik, ledamot av kommissionen. - (EN) Frågan handlar om vad kommissionen anser om eventuellt ekonomiskt och finansiellt stöd från EU till länder i östra och sydöstra Europa som har drabbats hårt av den globala ekonomiska krisen. Jag svarar på min kollega kommissionsledamot Joaquín Almunias vägnar.

Den kraftiga konjunkturedgången i flera länder i denna region kan förvisso få en negativ inverkan på medlemsstaternas ekonomier, inte minst för de länder vars affärsbanker, ofta via en lokal dotterbank, har lånat ut stora belopp till företag och hushåll i länderna i denna region.

Det måste först påpekas att det finns stora skillnader mellan de ekonomiska och finansiella förhållandena i dessa länder. Kommissionen kunde därför inte bemöta krisen med någon helhetslösning, fick i stället ta hänsyn till situationen i varje enskilt land.

När det gäller kandidatländer och potentiella kandidatländer i sydöstra Europa ska som ni vet ett omfattande tekniskt bistånd till stöd för strukturreformer och institutionell uppbyggnad ges under perioden 2007-2013: nämligen 9,1 miljarder euro inom ramen för instrumentet för föranslutningsstöd. Kommissionen har även ett krispaket värt 150 miljoner euro som finansieras genom detta instrument och går ut på att på kort sikt förmå internationella finansinstitut att låna ut 500 miljoner euro. Paketet omfattar allt ifrån mikrokrediter och finansiering av små och medelstora företag till energieffektivitet och särskilt tekniskt bistånd för finansiell tillsyn och finansiella regleringar.

För att stödja den reala ekonomin ännu mer har kommissionen, Europeiska investeringsbanken, Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling och Europarådets utvecklingsbank tillsammans utformat ett infrastrukturinitiativ som omfattar tekniskt stöd och samfinansiering av prioriterade infrastrukturinvesteringar inom transport-, energi- och miljösektorn samt den sociala sektorn. Initiativet har påskyndats och ska nu börja genomföras. Det är ett första steg mot en investeringsram för Västra Balkan som även kommer att omfatta satsningar på andra socioekonomiska sektorer som små och medelstora företag och energieffektivitet.

I de östeuropeiska länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken – Ukraina, Vitryssland, Moldavien och de tre länderna i Kaukasien – är EU-instrumenten för att möta behoven inom finanssektorn mer begränsade. Men även där ger EU omfattande tekniskt bistånd genom de nationella och regionala program som ingår i det europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrumentet för att stödja de gemensamma handlingsplanerna inom ramen för den europeiska grannskapspolitiken. För att stödja den reala ekonomin ännu mer har det europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrumentet utformats för att samla bidrag från instrumentets program och EU:s medlemsstater samt lån från europeiska offentliga finansinstitut. Genom detta instrument har 71 miljoner euro getts i bidrag under 2008 för att stödja stora infrastrukturprojekt till ett värde av omkring 2,74 miljarder euro.

Låt mig nu säga några ord om det stöd som särskilda finansinstitut ger till affärsbankerna i regionen. Det är Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling som är mest aktiv i detta sammanhang och som utnyttjar hela sin arsenal av instrument, inbegripet aktier och kortfristiga räntebärande värdepapper. Europeiska investeringsbanken har inget mandat när det gäller direkt kapitalisering av banker i denna region och dess verksamhet är begränsad till transport-, telekom-, energi- och miljöinfrastruktursektorerna. Dess mandat omfattar inte små och medelstora företag. En stor del av det ekonomiska stödet till ekonomierna i regionen kommer från Bretton Woods-instituten, framför allt Internationella valutafonden (IMF). IMF ställer stora belopp till förfogande för att stödja omfattande stabiliseringsprogram. Kommissionen anser att IMF spelar en mycket viktig roll när det gäller att hantera följderna av krisen.

Flera föranslutningsländer och grannländer har slutligen ansökt om makroekonomiskt stöd från EU. Kommissionen undersöker just nu hur man bäst stöder länder som även har kommit överens med IMF om ett stabiliseringsprogram.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). - (EL) Herr talman, herr föredragande! Tack så mycket för informationen ni har gett mig.

Jag vill fråga er om ni tror att dessa bidrag på 71 miljoner euro till våra partner i Östeuropa räcker. Jag tror att kommissionens meddelande om krisen och dess påverkan på Östeuropa inte tar tillräcklig hänsyn till frågan. Dessutom, tror ni att vi ska se över målsättningarna, medlen och prioriteringarna för föranslutningsstödet? Serbien har nämligen redan bett om hjälp för att ta itu med brådskande krav i sin budget.

Janez Potočnik, ledamot av kommissionen. - (EN) När vi talar om den reala ekonomin och länderna i östra Europa är, som jag påpekade, de finansiella möjligheter som vi har att ta till verkligen begränsade. Det är därför vi försöker förmå andra finansinstitut att ställa upp med så mycket pengar som möjligt. Det var därför jag nämnde att pengarna, som i själva verket uppgår till 71 miljoner euro, även har lett till finansiering av stora infrastrukturprojekt som är värda mer än 2,5 miljarder euro.

Jag tror att ett ärligt svar därför måste bli att vi allihop har stora problem och att man verkligen måste hålla uppsikt över vad som sker i denna region eftersom vi har många kopplingar till den och många europeiska länder har omfattande handelsförbindelser med denna region.

När det gäller möjligheten att ge makroekonomiskt stöd är det många länder som är potentiella medlemsstater, kandidatländer eller potentiella kandidatländer som har ansökt om detta. Det stämmer att Serbien har ansökt. Det är mycket troligt att Montenegro också kommer att göra det. När det gäller länderna i den södra regionen har praktiskt taget alla utom Ryssland och Azerbajdzjan ansökt. Möjligheten att få makroekonomiskt stöd är ärligt talat ganska begränsad och listan över länder som har ansökt om detta stöd är tämligen lång.

Jag anser att det viktigaste instrumentet – och det var därför detta verkligen var en av de viktigaste frågorna vid G20-toppmötet – bör kanaliseras via IMF:s stöd. Vi är mycket positiva till en sådan åtgärd och till en stärkt roll för eller kapitalisering av IMF, eftersom detta verkligen är ett globalt problem.

Jag kan även nämna att om detta makroekonomiska stöd ska ges till något av dessa länder så bör det ske genom ett samrådsförfarande med Europaparlamentet.

Del två

Talmannen. – Fråga nr 31 från **Gay Mitchell** (H-0131/09)

Angående: Statligt stöd till europeiska länder utanför EU

I dessa tider av ekonomisk oro är det av högsta vikt att alla europeiska länder spelar enligt samma regler och att de inte behöver vara rädda för att arbetstillfällen ska hamna i länder utanför EU som ger statligt stöd till företag i kris. Om EES- och EFTA-medlemsstater som Schweiz ska kunna dra nytta av ökad handel med EU är det nödvändigt att de i sin tur tillämpar samma regler för statligt stöd. De gällande förfarandena när någon bryter mot detta är långsamma och klumpiga, och de erbjuder inget skydd för dem som håller på att förlora sina jobb. Hur tänker kommissionen strama upp den här delen av konkurrenslagsstiftningen och säkerställa snabba och effektiva rutiner för hanteringen av klagomål?

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. – (EN) Låt mig först och främst påpeka att det är viktigt att göra klart att de Eftaländer som har undertecknat EES-avtalet – dvs. Norge, Island och Liechtenstein – omfattas av stränga regler om statligt stöd som är grundade på EU:s modell.

Artikel 61 i EES-avtalet följer nära artikel 87 i EG-fördraget. Eftas övervakningsmyndighet ansvarar för dess genomförande. Enligt protokoll 26 till EES-avtalet har övervakningsmyndigheten likvärdiga befogenheter som Europeiska kommissionen när det gäller statligt stöd. Länderna måste anmäla nya statliga stödåtgärder till Eftas övervakningsmyndighet och få dess godkännande innan de genomförs. Eftas övervakningsmyndighet kan även utreda påstått oförenligt stöd som har beviljats av dessa Eftaländer.

Schweiz är ett särfall eftersom landet inte har ratificerat EES-avtalet. När det gäller Schweiz regleras statligt stöd genom avtalet från 1972 mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet. Enligt artikel 23 i detta avtal är statligt stöd som påverkar handeln mellan gemenskapen och Schweiz och som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen oförenligt med avtalet. Procedurmässigt kan den drabbade parten hänskjuta ärendet till den gemensamma kommitté som har inrättats genom avtalet och vidta skyddsåtgärder om den part som har beviljat stödet inte upphör med detta.

Även om det är svårare att få gottgörelse för oförenligt stöd i schweiziska ärenden strävar kommissionen ändå efter att tillämpa bestämmelserna i frihandelsavtalet från 1972 om det är möjligt och nödvändigt. Den 13 februari 2007 slog kommissionen till exempel fast att skattesystemen i tre schweiziska kantoner var oförenliga med avtalet från 1972 och förhandlingar pågår nu med de schweiziska myndigheterna för att hitta en tillfredsställande lösning.

Kommissionen är medveten om att bestämmelserna om statligt stöd i befintliga handelsavtal, bl.a. avtalet från 1972 med Schweiz, måste förbättras och har därför som mål att i enlighet med slutsatserna i meddelandet "Global Europe: competing in the world" från 2006 försöka förhandla fram hårdare regler om statligt stöd och bättre möjligheter till gottgörelse, t.ex. en tvistlösningsmekanism i framtida frihandelsavtal.

Gay Mitchell (PPE-DE). - (EN) Jag tackar kommissionsledamoten för ett bra svar.

Kommissionsledamoten känner säkert till att jag talar om företaget SR Technics, som är beläget på Dublins flygplats och där drygt 1 100 personer nyligen arbetade, varav 600 nu har förlorat jobbet.

Det här var ett företag med mycket goda relationer till facket, hög kompetens, en fullteknad orderbok och en ljus framtid. Det råder stor ovisshet kring skälen bakom företagets utflyttning och man misstänker att antingen den schweiziska staten eller någon av dess arabiska vänner har gett stöd, vilket har lett till att dessa människor nu förlorar sitt arbete i Irland, i EU.

Kommer kommissionsledamoten att utreda detta ärende och använda alla sina befogenheter för att hjälpa till? Det handlar om mycket förnuftiga människor som får starkt stöd från lokalbefolkningen som förstår vilka svårigheter de stöter på från både affärsvärlden och allmänheten.

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. – (EN) Jag är mycket glad över att ni har ställt denna fråga för ni kan vara till hjälp eftersom vi behöver mer information. Än så länge har vi inte all den information om detta ärende som vi verkligen behöver. Och även när vi har den är det inte säkert att vi lyckas, men det är värt ett försök.

För att vi ska kunna slå fast att det rör sig om statligt stöd, eller till och med oförenligt stöd enligt 1972 års avtal med Schweiz, måste det handla inte bara om tjänster utan även om tillverkning eller handel med varor. Så tala gärna med folk i er närhet så att de ger oss denna information. Jag vill också uppmana de berörda personerna och företagen i Irland att lämna all eventuell ytterligare information som de har om detta ärende till kommissionen, så att vi kan ta ställning till det.

Låt mig öppet och ärligt tillägga att enligt avtalet från 1972 får den drabbade parten bara be den part som har beviljat stödet att upphöra med det, och att kommissionen i ett beslut 2007 kom fram till att dessa åtgärder utgör statligt stöd som är oförenligt med 1972 års avtal med Schweiz. Till följd av detta beslut har de schweiziska myndigheterna inlett diskussioner med kommissionen för att hitta en lämplig lösning. Det senaste formella mötet ägde rum den 13 februari 2009.

De schweiziska myndigheterna har alltså lagt fram en del konstruktiva förslag, t.ex. att skattebefrielsen för förvaltningsbolag ska avskaffas. Förmånsbehandlingen av holdingbolag och blandade bolag kvarstår emellertid i stor utsträckning. Vi behöver därför verkligen ytterligare diskussioner.

Talmannen. – Fråga nr 32 från **Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk** (H-0165/09)

Angående: Diskrimineringen av polska varv mot bakgrund av kommissionens aktuella godkännande av offentligt stöd till bilindustrin

Efter att ha gett tiotals miljarder euro i stöd till sina banker har nu många EU-regeringar beslutat att stödja bilindustrin. Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Italien tänker stödja denna del av ekonomin med flera tiotal miljarder euro och kommissionen accepterar dessa förslag i princip utan invändningar, trots att dessa medel tveklöst kommer att snedvrider konkurrensen på den marknaden.

Utan att ifrågasätta detta stöd skulle jag vilja fråga varför kommissionen tidigare ifrågasatte det offentliga stöd till de polska skeppsvarven som den polska regeringen beviljat?

Kommissionens ståndpunkt i denna fråga har lett till att två polska varv lagts ned och tiotusentals anställda avskedats på själva varven och hos underleverantörer. Är inte detta ett diskriminerande beslut i ljuset av kommissionens senaste godkännande av stöd till bilindustrin?

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. – (EN) Kommissionen betonar att den i fråga om de polska varven har följt precis samma bestämmelser som vid alla fall av statliga stöd till omstruktureringsstöd, och kommissionen behandlar Polen på precis samma sätt som alla andra medlemsstater.

De svårigheter som nu varven har började på 1990-talet, närmare bestämt 1990, långt innan Polen anslöts till EU. De svårigheterna hade inget som helst med dagens finanskris och ekonomiska kris att göra. 2004 började kommissionen utreda omstruktureringsstöden till polska varv. Läget för de polska varven kan därför inte jämföras med läget för andra företag som drabbats av specifika problem kopplade till den nuvarande finanskrisen.

Varven i Gdynia och Szczecin har fått statliga stöd i flera år på bekostnad av andra varv i Europa. Stöden till de polska varven användes olyckligtvis inte till investeringar och nödvändig omstruktureringsstöd. Varven fortsatte att gå med förlust, kunde inte betala skatter och sociala avgifter och har samlat på sig betydande skulder.

Av de skälen hade inte kommissionen något annat val än att vidta slutliga negativa beslut för varven i Gdynia och Szczecin; vi beordrade återbetalning av de olagliga och otillåtna stöd som betalats ut till varven.

För att begränsa beslutens negativa ekonomiska och arbetsmarknadsrelaterade konsekvenser gav kommissionen Polen tillstånd att stå för återbetalningen av det olagliga stödet genom en kontrollerad försäljning av varvens tillgångar och därefter konkurs för bolagen. Det borde skapa de bästa förutsättningarna för att en livskraftig ekonomisk verksamhet kan fortsätta på samma plats.

Det bör påpekas att om försäljningen blir framgångsrik och genomförs korrekt behöver inte de bolag som förvärvar varvens tillgångar betala tillbaka de olagliga stöden, även om de väljer att fortsätta med varvsverksamheten.

Kommissionen påpekar också att strukturfonderna, och särskilt Europeiska socialfonden och Europeiska regionala utvecklingsfonden, kan användas för att dämpa konsekvenserna av de försvunna arbetstillfällena. Under vissa omständigheter och på vissa villkor kan dessutom Europeiska globaliseringsfonden utnyttjas.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – (PL) Fru kommissionsledamot! Jag förstår att ni är ansvarig för att bevaka nivån på de statliga stöden till företag, men i Polen är uppfattningen att polska skeppsvarv tyvärr behandlas annorlunda jämfört med företag i de gamla EU-medlemsstaterna, att man där ger samtycke till att rädda jobben men att man vid de polska skeppsvarven inte ger samtycke till att rädda jobben. Denna brist på jämlikhet oroar oss väldigt. Vi insisterar på lika behandling av företag i de gamla och nya medlemsstaterna. Jag vill också ta detta tillfälle i akt och fråga vilka tvivel kommissionen har angående omstruktureringsprogrammet för skeppsvarvet i Gdansk.

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. – (EN) De i Polen som talar om det ledamoten nämner har definitivt fel. Det är inte sant, vilket jag kan bevisa med fakta. Innan jag besvarar er hänvisning till de tyska varven (ni nämnde bara de gamla varven), skulle jag vilja lyfta fram att varvsindustrin i andra länder, inte bara i Tyskland utan också i exempelvis Danmark, Storbritannien, Nederländerna och Spanien där de offentliga plånböckerna inte var lika generösa, bantades ned betydligt eller till och med stängde. Vi känner till flera fall där varven lades ned. Om vi talar om lika behandling måste vi komma ihåg det och inte bara tala om känslor – jag skuldbelägger ingen för att ha känslor, jag kan tänka mig att situationen är mycket svår, men det ger ändå fel intryck när någon påstår att behandlingen inte har varit lika för alla.

Jag kan i vilket fall försäkra er, herr talman, att kommissionen har följt bestämmelserna på samma sätt både för de tyska och de polska varven och alla de andra som vi kunde nämna här. Samma kriterier har följts när vi bedömer statliga stöd, där ekonomisk livskraft är det viktigaste. De tyska varven – om jag tar dem som exempel – omstrukturerades med framgång och omvandlades till hållbara verksamheter. Men kommissionen anser att de omstruktureringsplaner som de polska myndigheterna har lagt fram inte skapar ekonomisk livskraft på lång sikt.

Slutligen måste vi, herr talman, också nämna parallellen med fall där kommissionen inte har beviljat statliga stöd och till och med begärt återbetalning av olagliga statliga stöd i andra medlemsstater.

Talmannen. – Fråga nr 33 från **Giovanna Corda** (H-0171/09)

Angående: Försäljning på Internet av parfym, kläder och märkesprodukter

I kommissionens förordning (EG) nr 2790/1999⁽²⁾, (liksom i riktlinjerna om vertikala begränsningar) finns det föreskrifter om distributionsavtal, bland annat om parfym, kläder och andra "märkesprodukter". Där förbjuds försäljning, bland annat på Internet, av ett flertal märkesprodukter om leverantörens marknadsandel är mindre än 30 procent.

Anser sig kommissionen föranlåten att ha kvar sådana här föråldrade bestämmelser, trots de skadeverkningar de för med sig för den sunda konkurrensen, för priserna och för konsumenternas fria val och trots att de tjänar de ekonomiska intressena endast hos några få stora grupper, som hämtar sina resurser mestadels med hjälp av dessa bekväma och fullt lagliga ensamrättigheter?

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. – (EN) EU:s nuvarande konkurrenspolitik gentemot vertikala avtal ger ett starkt stöd till försäljning över Internet, vilket jag är säker på att ni känner till, herr talman. I riktlinjerna om vertikala begränsningar som är en tolkning av förordning (EG) nr 2790/1999 klargörs det att alla distributörer ska ha rätt att använda Internet för att marknadsföra och sälja produkter. Det framgår därför tydligt att leverantörerna inte får införa några restriktioner för distributörernas Internetanvändning – de kan inte hindra en distributör från att ha en webbplats, använda vilka språk den vill på den webbplatsen eller skicka e-brev till enskilda kunder, såvida inte sådana förbud är objektivt rimliga.

Inte ens i selektiva distributionsnät, som framför allt används för lyxprodukter och distribution av komplicerade produkter som elektronik – oavsett leverantörens marknadsandel – får tillverkaren tydligt kringgå konkurrensbestämmelserna och begränsa återförsäljarnas nätförsäljning.

⁽²⁾ EGT L 336, 29.12.1999, s. 21.

Det betyder däremot inte att återförsäljarna får sälja tillverkarens produkter till slutkunden via nätet eller på annat sätt. En tillverkare har full rättighet att införa krav på sina distributörer att de ska sälja varor på nätet på samma sätt som tillverkaren kan ställa krav på vilken diversehandel som helst.

Sådana krav kan utnyttjas för att skapa en viss image eller hålla en viss servicenivå. Enligt dagens bestämmelser anses selektiv distribution vara laglig om den utgör högst 30 procent av leverantörers marknadsandel, eftersom den anses ge konsumenterna fler fördelar än eventuella nackdelar i avsaknad av marknadskrafter.

Kommissionen undersöker just nu hur förordning (EG) nr 2790/1999 hittills har tillämpats och om ytterligare förändringar behöver göras, däribland i fråga om selektiv distribution.

Kommissionen vill skapa rätt balans mellan å ena sidan konsumenternas behov att utnyttja fördelarna med nätmarknaden och å andra sidan tillverkarnas möjlighet att organisera sina distributionssystem på bästa sätt.

Giovanna Corda (PSE). – (FR) Herr talman, fru kommissionsledamot! Jag tackar er, men jag hoppas att kommissionen anser tiden vara mogen för att åter se över riktlinjerna om vertikala begränsningar, som ni precis nämnde, med tanke på att de redan är 10 år gamla.

Vi måste självklart beakta den senaste utvecklingen: försäljning på Internet och elektroniska auktioner har totalt förändrat våra distributionsmetoder och konkurrensvillkor. Vi måste vara mycket medvetna om detta.

Paul Rübig (PPE-DE). – (DE) Fru kommissionsledamot! Jag skulle vara intresserad av att höra era åsikter om situationen kring de marknadskrafter som påverkar dessa distributionsmetoder. På vilket sätt tycker ni att dessa marknadskrafter yttrar sig och vilka åtgärder skulle ni vilja vidta?

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. – (EN) Jag upprepar det jag redan har sagt: kommissionen undersöker för närvarande hur förordning (EG) nr 2790/1999, som – vilket ledamoten så riktigt påpekade – är tio år gammal, hittills har tillämpats. Vi måste avgöra om det behövs ytterligare förändringar, däribland inom selektiv distribution.

I den granskningen är det viktigt att kommissionen hittar en jämvikt så att europeiska konsumenter kan utnyttja Internet fullt ut och därmed övervinna geografiska hinder, samtidigt som vi låter tillverkarna organisera sina distributionssystem på det sätt de vill. I det sammanhanget kommer absolut fördelarna för konsumenter med selektiv distribution, både på nätet och utanför, att ventileras igen.

Paul Rübig undrade vad vi kan göra i dagsläget. Vi måste efter den här granskningen ta hänsyn till vilka behov som finns och därefter återkommer vi med våra slutsatser och till den fråga som ledamoten ställde.

Talmannen. – Fråga nr 34 från **Georgios Papastamkos** (H-0172/09)

Angående: Statligt stöd till små och medelstora företag

Kan kommissionen uppge vilka ytterligare resurser, som är förenliga med gemenskapens lagstiftning om statligt stöd, som medlemsstaterna förfogar över i den rådande finanskrisen för att stödja små och medelstora företag, framför allt för att hjälpa dem med tillgång till finansiering?

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. – (EN) Jag ska göra mitt bästa. Den 19 januari 2009 antog kommissionen en ny tillfällig ram för statliga stöd som ger medlemsstaterna ytterligare möjlighet att bevilja statliga stöd fram till utgången av 2010. Initiativet behandlades första gången i kommissionens återhämtningsplan förra månaden.

Huvudsyftet med ramen är att begränsa krisens konsekvenser genom att göra det lättare för företagen att få tillgång till finansiering. Åtgärderna gäller alla företag, men små och medelstora företag kan få högre stödnivåer eftersom de uppenbart är mest utsatta när tillgången till krediter stramas åt. Åtgärden är med andra ord särskilt gynnsam för små och medelstora företag. Det mest relevanta för de små och medelstora företagen är den nya möjligheten att ge 500 000 euro per bolag för att täcka investeringar och/eller rörelsekapital under en tvåårsperiod.

Det här är ett nytt, tillfälligt och lagenligt stöd – inte på grund av den nya lägsta nivån om 500 000 euro, och inte på grund av att det uppfyller de särskilda villkoren. Det nya stödet har av kommissionen förklarats lagenligt enligt artikel 87.3 b i fördraget. Det vilar med andra ord på en tydlig exceptionell rättslig grund som är direkt kopplad till den pågående finanskrisen. Det nya stödet kan slås samman med minimistödet, men inom gränsen på 500 000 euro för perioden 2008–2010.

I enlighet med den tillfälliga ramen kan medlemsstaterna också bevilja statliga lånegarantier till lägre premier, stöd i form av subventionerade räntor till alla typer av lån och subventionerade lån till produktion av miljövänliga produkter som ändras för att följa eller går utöver gemenskapens produktnormer.

Kommissionen har också höjt tillåtna nivån på riskkapital – en stimulans för små och medelstora företag – från 1,5 miljoner euro till 2,5 miljoner per år, och sänkt det obligatoriska bidraget ur eget kapital från 50 till 30 procent.

Till sist: Alla åtgärder som införts enligt den här tillfälliga ramen måste visserligen meddelas till kommissionen, men särskilda insatser har gjorts för kommissionens beslut snabbt ska kunna godkännas. Så åtgärderna är snabba, effektiva och verkningsfulla.

Georgios Papastamkos (PPE-DE). - (EL) Herr talman! Jag tackar kommissionsledamoten för hennes mycket detaljerade svar. I egenskap av väktare av konkurrenspolitiken tillåter kommissionen med rätta denna tillfälliga hjälp till små och medelstora företag eftersom de små och medelstora företagen är den europeiska ekonomins ryggrad, något som vi alla vet i det här parlamentet.

Jag har en annan fråga som går längre än min första fråga: EU är inte ensamt i världen. Det finns andra ledande kommersiella aktörer och ekonomiska krafter utanför Europa, våra partner i tredjeland, som för närvarande håller på att snedvrida konkurrensen till mättnadspunkten på grund av den ekonomiska krisen. Har ni inlett något samarbete för att ta itu med kränkningar av konkurrensreglerna i tredjeländer?

Paul Rübig (PPE-DE). - (DE) Jag vill veta vilken regel som faktiskt gäller för lån för att stärka soliditeten i det här sammanhanget.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Herr talman! Jag vill fråga kommissionsledamoten om dessa extraordinära bidrag även inkluderar sociala åtgärder för små och medelstora företag. Kan dessa arbetskraftrelaterade åtgärder subventioneras samtidigt med företaget?

Neelie Kroes, ledamot av kommissionen. - (EN) Det är en svår fråga. Vi är stora aktörer med överblick över hela spelområdet, men också medvetna om att det finns ett par andra aktörer som inte alltid beter sig som vi hade velat.

Med det i åtanke, herr talman, finns det ändå ett par organ där vi gör vår yttersta för att föra upp den punkt ledamoten nämner på agendan: Under G20-mötet i London blev frågan till exempel en mycket viktig diskussionspunkt, men också under vårt arbete i WTO-rundan. Jag tror det är rimligt att påstå att vi trycker på och försöker få vår ståndpunkt accepterad av alla aktörer.

Jag kan med stolthet berätta att över hundra medlemsstater driver samma typ av konkurrenspolitik som vi stöder, så det är inte bara vi. Vi har nära kontakt med varandra, ibland via officiella avtal, ibland bilaterala, och försöker hålla en enhetlig linje världen över.

Visst, vi får börja om från början med den nya regimen i Förenta staterna och vi har inte de allra bästa samarbetskanaler med våra motparter i Washington, till exempel handelsmyndigheten FTC och justitiedepartementet.

Det är alltså det största problemet Men om ni tillåter mig att avvika något från frågan, så handlar det också om protektionism. Protektionismen ligger på lur mitt ibland oss och vi måste kämpa för att den inte ska bli synlig. Protektionismen är förlegad. Den är inte förenlig med den inre marknaden och den är verkligen ett mycket dåligt verktyg om våra medborgare, konsumenter och vårt näringsliv ska bli framgångsrikt på det där spelområdet med lika villkor.

Medlemsstaterna ansvarar givetvis för insatserna för sysselsättningen och arbetsmarknaden. De måste fatta sina beslut om hur den här möjligheten att lätta på kraven till statliga stöd en aning kan passa in.

Kommissionen påpekar också gärna att strukturfonderna – vilket jag även tog upp i samband med en tidigare fråga när vi behandlade de polska varven – och särskilt Europeiska socialfonden och Europeiska regionala utvecklingsfonden – kan utnyttjas av medlemsstaterna för att dämpa konsekvenserna på arbetsmarknaden av förlorade arbetstillfällen. Dessutom kan Europeiska globaliseringsfonden utnyttjas under vissa omständigheter.

Talmannen. – Fråga nr 36 från **Marie Panayotopoulos-Cassiotou** (H-0154/09)

Angående: Forskning och sjöfartsyrken

Havsrelaterad vetenskap, teknik och forskning är avgörande för en hållbar utveckling av havsrelaterad verksamhet och bidrar bredare till sjöfartsstudier och bättre kompetens och kvalifikationer för sjöfartsyrken.

Jag vill därför fråga följande: Vilka insatser tänker kommissionen göra för att främja forskningen inom detta område och ge européerna bättre och bredare karriärutsikter inom havsklustret? Kommer den ekonomiska krisen att påverka detta mål negativt?

Janez Potočnik, *ledamot av kommissionen.* – (EN) Det senaste året har kommissionen bekräftat att havsforskning och havsteknik är ett gränsöverskridande och prioriterat område. Kulmen nåddes när kommissionen i september 2008 antog meddelandet om EU:s strategi för havs- och maritim forskning.

Strategins syfte är framför allt att inom prioriterade ämnesområden gynna integrationen för att lösa komplicerade havsrelaterade problem, stimulera synergier mellan medlemsstaternas forskningsinsatser, gynna finansieringen av infrastrukturer för havsforskning och bygga nya styrformer med forskare på havsforskningens och den maritima forskningens område, framför allt genom ökat samarbete mellan havsforskning och maritima näringar.

Följande åtgärder har redan införts inom strategin. För det första förbereds gemensamma förslagsinlämningar som ska läggas fram senare i år för att lösa större ämnesövergripande havsrelaterade och maritima problem. För det andra har åtgärder vidtagits för att uppgradera programmet Bonus till ett större forskningsinitiativ inom gemenskapen enligt artikel 169 i fördraget – en senare fråga berör också det ämnet. För det tredje har åtgärder vidtagits för att successivt byta ut det befintliga havsrelaterade ERA-NET med ett integrerat marint ERA-NET. För det fjärde har åtgärder vidtagits för att undersöka nya finansieringskällor till viktiga infrastrukturer för havsforskning, framför allt via strukturfonderna. Slutligen kommer två projekt att finansieras för att gynna samarbetet mellan havsforskning och maritima näringar, liksom ökad integration mellan havsforskningens olika aktörer.

Genomförandet av EU:s strategi för havs- och maritim forskning inom den nuvarande budgetplanen betyder att havs- och maritim forskning på gemenskapsnivå gynnas de närmaste åren med ramprogrammet som instrument.

Att bredda framtidsutsikterna för havsrelaterade yrken, som är en aspekt av er fråga, är inte ett direkt mål för forskningspolitiken. Men genom att stimulera samarbetet mellan havsforskare och den maritima näringen, och genom mer integrerad havs- och maritim forskning kan ändå EU:s strategi för havs- och maritim forskning indirekt bredda den maritima kompetensen och främja marina kluster. På så sätt kan vi indirekt bidra till att höja de kvalifikationer och den kompetens som krävs inom maritima yrken.

Slutligen – som en vidare ram för er fråga och mitt svar: I den europeiska ekonomiska återhämtningsplanen i höstas föreslog kommissionen att medlemsstaterna och den privata sektorn skulle öka sina planerade investeringar i FoU. Detta följdes upp i slutsatserna från Europeiska rådets vårmöte som blev en stark signal för att höja och förbättra kvaliteten på investeringarna i kunskap och forskning för att gynna en ekonomisk återhämtning. Det här är förstas också i högsta grad giltigt för den havs- och maritima inriktade forskningen.

Det är fortfarande för tidigt att bedöma hur och om medlemsstaterna kommer att följa de här rekommendationerna. Men en sak är i alla fall klar: Även under nuvarande svåra ekonomiska och finansiella omständigheter får vi inte förlora siktet på våra långsiktiga mål som hållbar utveckling och en ekonomi med lägre koldioxidutsläpp. Det är därför viktigt att vi fokuserar på så kallade smarta investeringar som hjälper oss igenom krisen på kort sikt och att vi ser möjligheterna på lång sikt – hur starka vi kommer att vara när vi gått igenom krisen.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Herr talman! Jag tackar kommissionsledamoten för det uttömmande svaret jag fick och jag vill fråga honom om forskningsprogrammet även kan inbegripa näralligande länder, särskilt länder i Medelhavsregionen inom ramen för Europa-Medelhavssamarbetet.

Janez Potočnik, *ledamot av kommissionen.* – (EN) Grannländer kan förstås tas med. Det framgår tydligt att ramprogrammet är öppet så länge det finns ett samarbete med EU:s medlemsstater.

Men jag skulle vilja vara ännu mer exakt. Vi har rätt många – över tio – så kallade associerade medlemmar i ramprogrammet. De associerade medlemmar som betalar sitt bidrag har praktiskt taget samma rättigheter

och ansvarsområden som medlemsstaterna. Länderna på västra Balkan, Schwiz, Norge, Island, Israel och några andra är till exempel associerade länder. Alla har precis samma rättigheter och skyldigheter.

För övriga inom vår strategi försöker vi skapa en politik som vi har lagt fram förslag om. Vi gör vårt bästa för att alla grannländer förr eller senare – beroende på förmåga och ömsesidiga intressen – blir associerade länder. Det innebär i realiteten att när vi talar om forskning är EU betydligt större än unionens 27 medlemsländer.

Talmannen. – Fråga nr 37 från **Emmanouil Angelakas** (H-0158/09)

Angående: Bedömning av kreativitet, innovation och teknisk utveckling i medlemsstaterna

Med tanke på att 2009 är det europeiska året för kreativitet och innovation och mot bakgrund av de program som EU förfogar över – sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling (2007–2013) och ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation – vill jag fråga följande: Har kommissionen någon statistik över storleken på de anslag som hittills har utnyttjats av varje medlemsstat inom de sektorer som omfattas av dessa program? Vilka är procentuellt sett de populäraste sektorerna per medlemsstat? Har det gjorts någon utvärdering av gensvaret på programmen från små och medelstora företag och av de procentuella andelarna?

Janez Potočnik, ledamot av kommissionen. – (EN) Jag försäkrar ledamoten att kommissionen i fråga om det sjunde ramprogrammet för forskning systematiskt samlar in och offentliggör tydlig och detaljerad statistik om genomförandet så att alla kan ta del av det.

Vi får inte glömma att gemenskapens forskningsanslag helt och hållet beviljas på grundval av förslagets vetenskapliga kvalitet. Även om ingen hänsyn tas till nationalitet vid tilldelningen av kontrakt samlar vi ändå in och följer noggrant den geografiska fördelningen med dess förgreningar i olika samarbeten av anslag inom sjunde ramprogrammet. Det ger oss en viktig bild av nivån och styrkan på de synergier som växer fram mellan länder till följd av deras medverkan i ramprogrammets aktiviteter.

Alla dessa uppgifter, och mycket annan utförlig statistik om genomförandet av sjunde ramprogrammet, finns i den statistikbilaga som bifogas kommissionens årsrapport om verksamheten inom forskning och teknisk utveckling som vi varje år lägger fram för rådet och parlamentet. Framför allt är samtliga rapporter, från 1998 och framåt, offentliga och tillgängliga på nätet via kommissionens webbplats Europa.

Så vad visar uppgifterna? Här och i dag kan jag inte lämna någon lång förteckning över statistik, eftersom vi inte har tid till det, men jag vill ändå ge er några hållpunkter som berör det ni tar upp i er fråga, det vill säga hur populär forskningen inom sjunde ramprogrammet är bland medlemsstaterna, relativt sett.

Informations- och kommunikationsteknik (IKT), hälsoåtgärder och åtgärder inom Marie Curie var generellt sett de mest populära bland medlemsstaterna räknat i antalet medverkande i ingångna avtal om anslag. Men det kan vara värt att notera att populariteten också hör samman med hur stor den tillgängliga budgeten för vart och ett av dessa forskningsområden inom sjunde ramprogrammet är, liksom med antal och typ av ingångna avtal som finns noterade i databaserna när bedömningen görs. Generellt sett kan vi se att de nya medlemsstaterna medverkar mer inom områden som säkerhet, samhällsekonomisk forskning och rymd och mindre inom exempelvis IKT och hälsofrågor. I ledamotens hemland finns en uttalad inriktning mot IKT, men relativt låg andel inom exempelvis forskning om hälso- och sjukvård, samhällsekonomi och rymd.

När vi talar om de små och medelstora företagens, SMF, respons på sjunde ramprogrammet offentliggör kommissionen i vår årsrapport varje år en detaljerad bedömning av företagens medverkan land för land, vilket jag nämnde tidigare. Våra senaste uppgifter om de små och medelstora företagens medverkan i sjunde ramprogrammet visar att sammanlagt 2 431 små och medelstora företag nu är knutna till sjunde ramprogrammet genom bidragsavtal. Jag hänvisar ledamoten till rapporten i sig för att få närmare uppgifter. Men om ledamoten så önskar kan jag dela ut några av tabellerna med relevant information från sjunde ramprogrammet här och nu, eftersom jag tog dem med mig.

Insatserna för konkurrenskraft och innovation inom ramprogrammet är mer drivna av politiska prioriteringar än av anslag. Framför allt är det särskilda programmet för entreprenörskap och innovation, EIP, huvudsakligen till för att stödja en politik. Om vi tittar på de viktigaste instrumenten här är *Enterprise Europe Network* enbart till för SMF eftersom nätverket lämnar information om tillgången till olika typer av finansiering för små och medelstora företag, söker möjligheter till projektfinansiering och hjälper till att hitta teknik- och affärspartner. Finansieringsinstrumentet för EIP, som motsvarar omkring halva programbudgeten, är även det vikt för små

och medelstora företag. I slutet av september 2008 hade omkring 12 000 små och medelstora företag fått finansiering via SMF-garantifaciliteten dit ansökningar kommit från 17 medlemsstater.

Dessutom offentliggjordes 2008 den första uppmaningen till förslagsinlämning till pilotprojekt och marknadsintroduktionsprojekt inom främjande av miljöinnovation för insatser inom återvinning, livsmedels- och dryckessektorn, fastigheter och miljöteknik. I uppmaningen 2008 prioriterades framför allt SMF. Sammanlagt 74 procent av de medverkande var små och medelstora företag.

Slutligen utlystes en ansökningsomgång för det särskilda politiska stödprogrammet för informations- och kommunikationsteknik 2007 och 2008, inriktat på pilotprojekt för test av IKT-baserade innovationer. Här går över 30 procent av den totala budgeten till SMF. Programmet syftar framför allt till att öppna EU-täckande marknader för innovationer som tas fram av SMF inom hela EU.

På samma sätt som med rapporterna om sjunde ramprogrammet är alla rapporter om konkurrens- och innovationsprogrammet offentligt tillgängliga på webbplatsen Europa.

Emmanouil Angelakas (PPE-DE). - (EL) Herr talman! Jag tackar kommissionsledamoten för hans svar. Det finns sannerligen information på webbplatsen. Tack även herr kommissionsledamot för de tabeller ni gett mig.

Jag vill ställa ytterligare en fråga: kan ni säga oss hur många jobb som har skapats i EU:s medlemsstater inom ramen för projekt som genomförts enligt program som genomförts för små och medelstora företag? Har ni dessutom beräknat ökningen av BNP som dessa projekt lett till?

Justas Vincas Paleckis (PSE). - (EN) Ni har tagit upp flera områden där de nya medlemsstaterna utvecklar egen verksamhet inom båda programmen. Jag skulle vilja få er allmänna synpunkt: är de nya medlemsstaterna mindre aktiva jämfört med de gamla? Om så är fallet, vad kan kommissionen göra för att hjälpa dem?

Janez Potočnik, ledamot av kommissionen. - (EN) Den första frågan var rätt specifik. Vi vet förstås inte hur många arbetstillfällen som skapas – ekonomier är helt enkelt betydligt mer komplicerade än tydliga orsakssammanhang mellan hur mycket pengar du stoppar in i ett program och hur mycket du ger stöd till. Vi är ganska säkra – och jag blir ganska säker när jag rör mig bland forskare, små och medelstora företag, när jag hör reaktionerna och tar del av deras känslor och hur bra de faktiskt utnyttjar programmet. Då blir jag för det mesta nöjdare än när jag hör att vi är för byråkratiska och så vidare. Jag tror vi måste titta närmare på den saken. Vi försöker lyssna på de små och medelstora företagens olika behov: de som konkurrerar, de som har egen förmåga att konkurrera, de som har forskningskapacitet. Men vi försöker också lyssna på de andra, de som har behov av forskning men inte har kapaciteten. Därför betalar vi till exempel för forskning via universitet, institut osv.

Beträffande ökande BNP går det förstås inte att skapa direkta statistiska samband. Men man kan göra korrelationsanalyser som visar samband över längre tid. De länder som investerar mer i FoU är förstås mer utvecklade, och omvänt. Det här är en realitet. De som är rikare investerar mer i FoU senare. Kort sagt kan jag visserligen inte besvara frågan exakt, men jag kan ge ett ganska säkert svar från den statistiska analysen, nämligen att det är så här konkurrenskraften stärks och, till följd av detta även BNP, arbetstillfällen och så vidare för alla som investerar mer i sådana här sammanhang.

På frågan om de nya medlemsstaterna – en intressant fråga eftersom vi givetvis följer det här mycket noggrant – kan jag svara att de är aktiva. De ansöker mycket – i genomsnitt får de också något fler ansökningar godkända än de mer utvecklade medlemsstaterna, vilket jag tror är normalt eftersom institutionerna i länder med längre och tyngre FoU-tradition ändå är starkare på något vis. Men om vi tittar på en mycket enkel sak – på sambandet mellan hur mycket landet investerar i FoU på hemmaplan och hur mycket landet får från ramprogrammet via renodlad konkurrens – så finns det ett starkt samband. Det land som investerar mer på hemmaplan och därför också har starkare forskningspotential får dubbelt tillbaka – det får stöd på hemmaplan och via konkurrensen inom EU:s ramprogram, vilket ger bästa resultat.

Det finns också annat som är intressant. Om vi tittar på hur mycket medlemsstaterna – de nya medlemsstaterna – investerar i FoU genom övergripande EU-investeringar, och hur mycket de får från sjunde ramprogrammet är andelen från ramprogrammet högre än vad som investeras inrikes. De här sambanden är alltså mycket tydliga. Mitt råd är därför att använda alla instrument för att stärka kapaciteten på hemmaplan, utnyttja struktur- och sammanhållningsfonderna på ett smart sätt eftersom anslagen till ramprogrammet där är viktiga för just det syftet – 50 miljarder euro har anslagits – och använd pengarna så att de i framtiden kan klara sig själva på hemmaplan och även göra det inför den globala konkurrensen, eftersom vår värld är global.

Talmannen. – Fråga nr 38 från **Justas Vincas Paleckis** (H-0174/09)

Angående: Bonusinitiativ 169

Bonusprojektet (ett nätverk bestående av organ som finansierar havsvetenskap i Östersjön) är mycket viktigt för att samla de nationella och regionala forskningsprogrammen för hållbar utveckling i Östersjöregionen, för att samordna, utveckla och genomföra dem med hjälp av ett samordnat samarbete. Detta är orsaken till att Litauen och andra Östersjöstater kraftigt stöder övergången från ERA-NET PLUS till initiativ 169.

Kan kommissionen ange vilka nya åtgärder som har planerats för Bonusinitiativ 169? Kommer förslaget att läggas fram under den nuvarande kommissionens mandatperiod? Vilka eventuella hinder finns det för en övergång från Bonus till initiativ 169?

Janez Potočnik, *ledamot av kommissionen.* – (EN) Herr Paleckis! Jag är övertygad om att initiativet Bonus enligt artikel 169 kommer att göra miljöpolitiken och politiken för en hållbar utveckling effektivare i hela Baltikum. Initiativet kan framför allt bli ett starkt bidrag till att genomföra miljödelen i EU:s strategi för Östersjöområdet som kommissionen planerar att lägga fram för Europeiska rådet i juni 2009.

Vi går nu snabbt vidare med förberedelserna av det här lagförslaget om artikel 169 och har lagt in Bonus-169 i vårt lagstiftningsprogram för 2009. Vi gör allt vi kan för att lägga fram ett lagstiftningsförslag så snart som möjligt 2009. Men tidpunkten för lagstiftningsförslaget är inte den bästa – allt beror på hur snabbt och hur bra det går med svaret från Bonus-konsortiet som granskar utkastet till handlingsplan. Om handlingsplanen når kommissionen senast i början av juni – vilket Bonus-konsortiet enades om – är jag säker på att lagstiftningsförslaget fortfarande hinner läggas fram av den nuvarande kommissionen.

Justas Vincas Paleckis (PSE). – (LT) Tack så mycket herr kommissionsledamot för ert precisa och tydliga svar: det finns uppenbarligen hopp om att arbetet snart kommer igång på allvar. Jag vill också fråga er om det faktum att miljöskyddet i Östersjön ska skärpas ytterligare innebär att förslaget har något att göra med Nord Stream-projektets effekter på miljöskyddet i Östersjön? Är detta på gång eller ej?

Janez Potočnik, *ledamot av kommissionen.* – (EN) Mina förväntningar på programmet Bonus i sig är också höga. Därför arbetar jag väldigt hårt för att det ska läggas fram för er medan jag fortfarande har mitt uppdrag kvar.

Ni bör känna till att vår erfarenhet av initiativ enligt artikel 169, i det här fallet av EDCTP i det förra ramprogrammet, inte alltid har varit så bra. Därför bad vi W.G. van Velzen utarbeta en rapport i ämnet. EDCTP är förresten perfekt i dag och går riktigt bra, men vi bad W.G. van Velzen lägga fram förslag om framtiden för så kallade 169-initiativ och vi följer nu hans rekommendationer.

Det bör också noteras att det här initiativet är det första i sitt slag. Det europeiska mervärdet ska märkas i den här typen av program. Jag är säker på att det här blir en föregångare som får uppföljare senare i andra regioner. Jag är kort sagt mycket positivt inställd till förslaget, men jag tycker att ju starkare vi bygger det, desto bättre blir det för Bonus och regionen.

Talmannen. – Fråga nr 41 från **Marian Harkin** (H-0137/09)

Angående: Kommunikation med medborgarna

Kommissionen fäster stor vikt vid en effektiv kommunikation med medborgarna, särskilt mot bakgrund av den ekonomiska krisen, då många människor känner sig osäkra inför framtiden. Samrådsprocessen är ett effektivt redskap för att ge medborgarna en möjlighet att direkt bidra till den politiska processen på EU-nivå. Håller kommissionen med om att det krävs ytterligare åtgärder för att öka medborgarnas medvetenhet om EU-samråd via media och andra lämpliga forum på nationell, regional och lokal nivå, för att se till att fler personer och gräsrotsorganisationer involveras?

Margot Wallström, *kommissionens vice ordförande.* – (EN) Först och främst vill jag påpeka att civilsamhället är en av demokratins viktigaste aktörer. Civilsamhället har en mycket aktiv roll i den europeiska integrationen och en viktig funktion i kommunikationen mellan EU-medborgarna och institutionerna. Civilsamhället hjälper medborgarna att utöva sina rättigheter att medverka i EU:s demokratiska liv.

Kommissionen bekräftar att det organiserade civilsamhället behöver få tydligare tillgång till EU, liksom enskilda medborgare. Vi har en lång och sund tradition av interaktion med civilsamhällets organisationer, inledd för över 30 år sedan.

Många av våra tjänsteavdelningar har under åren utvecklat en regelbunden dialog med olika parter. Dialogen tar hänsyn till vår långtgående politik med öppenhet och integration och återspeglar också de stora skillnaderna mellan olika politikområden och mångfalden bland parterna.

Kommissionen samråder med civilsamhället på en rad olika sätt, bland annat genom samrådsdokument, rådgivande kommittéer, expertgrupper och forum. Samråd via nätet är vanligt. Vi håller också möten ad hoc och öppna utfrågningar. I många fall består ett samråd av en rad olika verktyg och sker i flera etapper vid utarbetandet av politiska förslag.

Det behövs en gemensam operativ ram för att de här samråden ska vara öppna och samstämmiga. År 2002 fastställde därför kommissionen principer och miniminormer för samråd med externa parter.

Enligt normerna måste vi lägga vikt vid att ta fram tydliga samrådsdokument, samråda med alla relevanta målgrupper och ge dem tillräckligt mycket tid för att offentliggöra resultat och ge återkoppling med mera.

I Europeiska öppenhetsinitiativet görs också flera åtaganden för att ytterligare stärka tillämpningen av dagens miniminormer för samråd.

En mall för öppna samråd har införts. I den ingår inbjudan till intresseorganisationer att skriva in sig i registret över olika partsföreträdare.

De kommer i den egenskapen att kallas till samråd som offentliggörs på kommissionens gemensamma portal för öppna samråd, Din röst i Europa. När mallen används ökar öppenheten och redovisningen av samråden med olika parter blir mer samstämmiga.

Vi måste förstås hela tiden tänka på hur vi ytterligare kan höja vetskapen om att ett särskilt samråd inleds så att fler människor känner till det. Vi kan antagligen utnyttja våra representationskontor mer aktivt.

Slutligen vill jag tillägga att initiativen enligt Plan D, däribland samråd med medborgarna, även ger nya idéer om hur vi ska engagera våra medborgare och integrera dem som inte redan tillhör politiska partier eller civilsamhällets organisationer så att vi verkligen får ett öppet samråd. Vi prövar olika metoder för hur vi kan nå ut till medborgarna.

Marian Harkin (ALDE). - (EN) Jag tackar kommissionsledamoten för hennes svar och jag håller med: Kommissionen gör verkligen en hel del. Men med tanke på att 53 procent av EU:s medborgare påstår sig vara ointresserade av valet till Europaparlamentet tror jag att ett skäl är att många medborgare inte känner till att de kan bidra till förändring och påverka genom samrådsprocessen. Min erfarenhet från kontakterna med civilsamhällets parter är att många helt enkelt inte känner till processen.

Jag gör själv en insats med några månaders mellanrum för att uppmärksamma parterna på de olika samrådsprocesser som pågår och jag tror verkligen och frågar er också, fru kommissionsledamot, om ni inte håller med mig om att det skulle vara väldigt bra om kommissionens kontor i de olika länderna utarbetade en förteckning med stor bredd över alla parter och såg till att de får kännedom om samrådsprocesserna så att de kan medverka.

Margot Wallström, kommissionens vice ordförande. - (EN) Jag håller helt med, till 100 procent. Det här diskuterade vi nyss, i eftermiddags i den interinstitutionella gruppen för information och kommunikation – att anlita våra representationskontor och Europahus – i de flesta huvudstäder delar vi ju lokal.

Vi skulle utnyttja dem som Europahus och berätta för medborgarna när det pågår en samrådsprocess där de kan framföra sina synpunkter på den gemensamma jordbrukspolitiken eller handels- eller miljöpolitiken.

Jag håller verkligen med er om att göra vi kan göra ännu mer för att aktivera medborgarna. Jag anser också att de här experimenten med företeelser som medborgarsamråd leder till ett ökat intresse för EU. Som en deltagare sade: jag blev intresserad av EU när EU visade sig vara intresserat av mig och frågade mig vad jag tycker. Jag tror att vi slutändan får en bättre politik om vi frågar och håller samråd med våra medborgare.

Talmannen. – Fråga nr 42 från **David Martin** (H-0155/09)

Angående: Kommissionens roll och deltagandet i det kommande valet till Europaparlamentet

Kan kommissionen informera mig om vilken opartisk roll den kommer att spela för att öka valdeltagandet i valet till Europaparlamentet?

Margot Wallström, kommissionens vice ordförande. – (EN) Kommissionen stöder och kompletterar Europaparlamentets, de nationella myndigheternas och de politiska partiernas kommunikationsinsatser genom att utföra informationsaktiviteter i olika ämnen på EU-nivå och lokal nivå. Vårt mål är framför allt att informera väljarna om valet och dess betydelse, och därmed uppmuntra dem att rösta.

Vi kommer framför allt att inrikta oss på kvinnor och ungdomar med särskilda produkter och aktiviteter. Vi sänder bland annat tv- och radioavsnitt som producerats av parlamentet för att via Europe by satellite och EU Tube presentera de viktigaste politiska ärendena. Vi ska också hjälpa till att sprida dem via nationella, regionala och lokala tv-bolag i medlemsstaterna. Kommissionen tar dessutom fram en multimediekampanj för ungdomar i samtliga medlemsstater där vi utnyttjar flera multiplikatorer via sociala medier på nätet, bloggar och nättidningar. På alla större webbplatser, till exempel Europa, finns valets logotyp och länkar till parlamentets valsidor på nätet. Traditionella publikationer som affischer, vykort och installationer utomhus tas också fram.

I medlemsstaterna har alla våra representationer aktiverats för att hålla valrelaterade aktiviteter och sätta alla våra multiplikatorer i arbete. Närmare 500 Europa Direkt ordnar event för att sprida informationsmaterial och ge kandidaterna en plattform för diskussioner.

Kontaktcentrumet Europa Direkt ger till slut kostnadsfria faktaupplysningar om EU-relaterade frågor från medborgare och företag på samtliga 23 officiella språk via telefon, e-post och webbhjälp.

David Martin (PSE). – (EN) Tack för er information om kommissionens verksamhet. Får jag bara ställa en fråga till?

Under valkampanjen kommer många lögner att spridas om EU. Vissa handlar mer om åsikter och jag förväntar mig inte att kommissionen ingriper i sådana lägen. Men kommer kommissionen att införa en snabb dementienhet de närmaste två-tre månaderna när direkta lögner fälls om gemenskapen där antingen ni själva svarar direkt på lögner och missvisande uppgifter om EU eller kandidaterna kan kontakta er för att få faktaunderlag för att motbevisa felaktigheter kring gemenskapens verksamhet?

Margot Wallström, kommissionens vice ordförande. – (EN) Tack för den uppföljande frågan. Dementier är periodvis en del av vår vardag. Det är också en del av det våra representationskontor sysslar med. Kandidater eller olika intressenter kan förstås alltid vända sig till oss för att få fakta och svar på den här typen av uttalanden.

Men jag tror att kommissionen snarare kommer att få en uppgift med att ta fram fakta än att vara aktör i debatten – den bör reserveras för de politiska partierna och kandidaterna. Vi kommer alltid att försöka erbjuda fakta, och det gör vi regelbundet.

Marian Harkin (ALDE). – (EN) Min kompletterande fråga liknar den som David Martin ställde. Ett problem jag upplevde som mycket svåröst under folkomröstningen om Lissabonfördraget var att jag inte kunde få fram fakta tillräckligt fort för att kunna bemöta de lögner och felaktiga uppgifter som spreds.

Jag undrar om kommissionen – nu när vi är nära inpå valet – skulle kunna se till att det finns en särskild grupp eller ett antal människor i varje medlemsstat med ett särskilt telefonnummer eller liknande där kandidaterna omedelbart kan nå kommissionen för att få upplysningar i specifika frågor?

Jag vet att valet är nära, men jag ber kommissionsledamoten att göra ett seriöst försök för att införa något i den här riktningen.

Margot Wallström, kommissionens vice ordförande. – (EN) Jag betvivlar att vi kommer att ha tid att inrätta en särskild tjänst i detta sena skede och före valen. Vi har dock redan den tjänst som erbjuder möjlighet att ringa eller framföra en begäran och försöka få så mycket information som möjligt.

Men vad vi kommer att göra är t.ex. att börja förbereda en sammanfattning av Lissabonfördraget, avsedd för medborgarna. Detta är något som vi kommer att göra i samarbete med de andra institutionerna. Vi kommer naturligtvis att försöka göra detta så snabbt som möjligt, inte som ett inslag i valkampanjen. Vi kommer att se till att denna sammanfattning görs tillgänglig på alla officiella språk och i alla medlemsländer.

Men jag anser också att vi har en möjlighet att lyfta ut frågor i detta ämne eftersom vi redan känner till problemen. Vi är också vana vid att besvara frågor t.ex. via Europe Direct och genom våra representationer, och därför kommer vi att försöka hjälpa till så mycket vi kan. Vi har också material med frågor och svar som vi har sammanställt. Jag tror att detta kan vara till hjälp både för kandidaterna och för andra aktörer.

Talmannen. – De frågor som på grund av tidsbrist inte hade besvarats skulle erhålla skriftliga svar (se bilagan).

Frågestunden med frågor till kommissionen är härmed avslutad.

(Sammanträdet avbröts kl. 20.00 och återupptogs kl. 21.05)

ORDFÖRANDESKAP: VIDAL-QUADRAS

Vice talman

15. Parlamentets sammansättning: se protokollet

16. Valprovning: se protokollet

17. Skyddstiden för upphovsrätt och vissa närstående rättigheter (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Brian Crowley, för utskottet för rättsliga frågor, om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/116/EG om skyddstiden för upphovsrätt och vissa närstående rättigheter (KOM(2008)0464 – C6-0281/2008 – 2008/0157(COD)) (A6-0070/2009).

Brian Crowley, föredragande. – (EN) Herr talman! Jag vill hälsa kommissionsledamot Charlie McCreevy välkommen hit till kammaren och tacka alla kolleger som är här i kväll.

Vi har alla lagt ned ett långvarigt och mödosamt arbete på frågan om förlängning av skyddstiden för upphovsrätt, särskilt eftersom enormt många människor inte är fullt medvetna om alla fakta som gäller upphovsrätt.

Till att börja med vill jag att mitt tack till mina kolleger ska tas med i parlamentets protokoll. Mitt tack gäller både dem som stöder och dem som motsätter sig det förslag jag lägger fram. Jag tackar för deras bidrag och insatser och särskilt för deras värdefulla råd och vägledning under arbetets gång. Jag vill också tacka sekretariatet i utskottet för rättsliga frågor och särskilt Giorgio som har varit en mycket kraftfull förespråkare och rådgivare inom alla dessa områden. Slutligen vill jag också tacka kommissionsledamot Charlie McCreevy och hela hans personal. Det bär mig emot att nämna dem var och en vid namn, men den man som sitter bredvid er har utfört ett verkligt slavarbete med betänkandet och direktivet.

Det har yttrats många lögner – och jag använder ordet ”lögner” med viss försiktighet med tanke på vad vi försöker åstadkomma här. Detta kan mycket enkelt sammanfattas i fyra mycket tydliga områden. För det första förlängningen av skyddstiden till en längre period än nuvarande 50 år. Som ett led i en kompromiss föreslår vi nu 70 år. Detta kompromissförslag beror på ett visst motstånd från ministerrådet, och jag är besviken över att rådets ordförandeskap inte är representerat här i kväll. Jag anser faktiskt att rådets ordförandeskap under denna process inte har gjort några större insatser för att föra denna fråga framåt. Vid början av det tjeckiska ordförandeskapet framförde jag råd till såväl premiärministern och den ansvariga ministern som till tjänstemännen i det tjeckiska ordförandeskapet och sa att detta skulle kunna bli en stor framgång både för ordförandeskapet och för parlamentet. Men de utsattes för andra påfrestningar, och de har inte varit särskilt intresserade eller engagerade när det gällt att finna lösningar.

Dessutom har andra medlemsstater i ministerrådet avsiktligt försökt blockera och hindra framsteg i denna process genom att föra fram tvivelaktiga krav och tvivelaktiga ändringsförslag utan att verkligen sätta sig in i detaljer eller innehåll eller ens hålla ordentlig kontakt med parlamentet för att se hur parlamentet skulle kunna vara flexibelt när det gäller vad som måste göras.

Men den andra punkten när det gäller vad som kan åstadkommas genom direktivet – och kanske den allra viktigaste punkten – är att direktivet för första gången erkänner sessionsmusikernas insatser genom att inrätta en fond som möjliggör att de garanteras ersättning för sitt arbete – som har utnyttjats av människor under lång tid – ett arbete som de kanske bara får en engångsbetalning för om de har tur. Härigenom kommer det att finnas garantier för att de som befinner sig nära slutet på sina karriärer som musiker eller de som har andra ekonomiska intressen i detta sammanhang kan få ytterligare skydd genom fonden.

När det gäller hela frågan om att avväga rättigheter och befogenheter för dem som för förhandlingar mellan skivbolag och musiker ger direktivet för det tredje extra rättigheter till musiker och andra för att säkra detta.

För det fjärde – och viktigast av allt – ser man genom direktivet till att det klart framgår hur lagen fungerar inom Europeiska unionen. Många av mina kolleger, särskilt från Spanien och andra Medelhavsländer, har

fört fram idéer när det gäller den audiovisuella sektorn, och vi har försökt ta hänsyn till dessa idéer i förslaget till betänkande genom att föreslå ett separat direktiv för den audiovisuella sektorn eftersom den gäller andra frågor och kräver andra lösningar. Dessutom har det under våra debatter och diskussioner framgått att det finns ett enormt område när det gäller förvaltningen av insamlingsorganisationerna och hur dessa på bästa sätt kan tillvarata artisternas intressen och sköta insamlingen av de belopp som artisterna har rätt till för att se till att de kan vända sig till dem.

Låt mig till sist säga att människor bör inse att detta är en kreativ rättighet, detta är någonting som en enskild individ har skapat och gett till oss, det är någonting som vi bör betala för – inte någon orimlig summa, men en liten summa. Upphovsrätten är i dag någonting som man tar lätt på – alla kan få allting gratis. Om vi slår in på denna väg kommer det på kort sikt att enbart vara bra för oss, men på lång sikt kommer det att ta död på kreativiteten, och det kommer att förstöra våra möjligheter att möta nya människor och orkestrar och att göra nya erfarenheter.

Bland våra åhörare i dag har vi några musiker, några producenter och faktiskt också några berörda parter. Jag vill säga till dem att detta är det första steget på vägen mot garantier för att artister och musiker ska få bättre kontroll över sina rättigheter. Om vi lyckas med detta första steg kan ni vara förvissade om att vi kommer att gå vidare och ta nästa steg i riktning mot Everest.

Charlie McCreevy, ledamot av kommissionen. – (EN) Herr talman! Kommissionen stöder helt parlamentets kompromisstext som läggs fram för omröstning under denna sammanträdesperiod. Den mycket välavvägda kompromisstexten kommer förhoppningsvis att underlätta att förslaget antas vid en enda behandling. Ett sådant resultat skulle vara mycket välkommet för utövande konstnärer i EU. Det kommer att visa vår uppskattning av musikernas kreativa insatser för våra liv och för vår kultur.

Parlamentets kompromisstext har fyra huvudpunkter, och vi stöder dem alla helhjärtat: för det första, en förlängning av skyddstiden för upphovsrätt för utövande konstnärer och skivproducenter från 50 till 70 år, för det andra, ett nytt krav på ersättning till sessionsmusiker med ett belopp som uppgår till 20 procent av skivbolagens försäljningsintäkter via tråd eller trådlöst, för det tredje, en "use it or lose it"-klausul som gör det möjligt för utövande konstnärer att få tillbaka sina rättigheter efter 50 år om producenten skulle försumma att marknadsföra ljudupptagningen och för det fjärde, en så kallad "tabula rasa" (rent hus) som hindrar skivproducenterna från att göra avdrag från de royalties de betalar till sessionsmusiker.

Jag noterar med särskild tillfredsställelse att sessionsmusikernas fond, som bygger på 20 procent av de sammanlagda försäljningsintäkterna, hittills inte har ändrats under lagstiftningsprocessen. Tvärt emot all den kritik vi har hört under förra året visar denna fond i själva verket sitt värde genom att förlängningen av skyddstiden dels kommer att ge utövande konstnärer inkomster på äldre dagar, dels också kommer att främja uppkomsten av nya konstarter.

Låt mig understryka att detta förslag är så mycket mer än bara en utvidgning av en terms tillämpningsområde. För första gången kommer det i EU:s upphovsrättslagar att finnas ett system varigenom artisterna får del av skivbolagens försäljningsintäkter: 20 procent av den sammanlagda omsättningen avsätts för sessionsmusikerna. Detta är förvisso innovativt. Viktigast av allt är att de 20 procent som avsätts inte är inkomster som går till ett litet antal superstjärnor. Dessa 20 procent är uteslutande avsedda att delas ut till sessionsmusiker. Tvärt emot vad många tror kommer sådana personer som Sir Cliff Richard inte att få en enda penny från sessionsmusikernas fond, och sådana skivbolag som EMI och Universal, som lämnar bidrag till sessionsmusikernas fond, måste göra en vinst som bara bygger på 80 procent av den sammanlagda omsättningen.

Sedan finns en "tabula rasa" (rent hus), en klausul som innebär att man måste frånga den olämpliga praxisen att göra avdrag för förskottsbetalningar från royalties till artister som gjort inspelningar. Detta är återigen en klausul som är till för de mindre kända artisterna eftersom det är deras skivor som ofta inte räcker för att täcka förskottsbetalningarna.

Det finns också en klausul som gör det möjligt för artister att säga upp utköpskontrakt när deras producenter inte längre säljer deras inspelningar. Allt detta är synnerligen innovativt, och inget EU-förslag har någonsin gjort så mycket för att gynna artisterna. Detta är inte ett förslag som ska gynna skivbolagen. Detta är en noggrant avvägd strategi som syftar till att belöna EU:s kreativa förmågor.

En del kanske skulle hävda att EU:s skapande förmågor är överbeskyddade. De som är beroende av upphovsrätt för att få inkomster har säkert en annan uppfattning. Om artisterna stannade kvar inom musikinspelningsbranschen skulle konsumenterna som en följd härav få ett mer varierat utbud.

Vi välkomnar också uppmaningen till kommissionen att genomföra en separat konsekvensanalys när det gäller audiovisuella artister och att lägga fram lämpliga förslag under 2010. Vi är förvissade om att vi kan leverera konsekvensanalysen inom den tid som parlamentet har räknat med.

Kommissionen håller med om att frågan om hanteringen av online-rättigheter för återutsändning av tv- och radioprogram förtjänar att uppmärksammas noggrant. Som en naturlig följd av förslaget om skyddstid har vi beaktat tv- och radioföretagens legitima farhågor när det gäller online-rättigheter. Kommissionen har därför för avsikt att göra följande uttalande när förslaget väl har antagits i rådet.

Uttalandet skulle lyda: "Kommissionen inser det akuta behovet av samlade åtgärder för att tillgodose fonogramartisters och fonogramframställares rättigheter när radio- och tv-produktioner med utsändningar från kommersiella fonogram som ett integrerat inslag görs tillgängliga för allmänheten på ett sådant sätt att allmänheten kan få tillgång till radio- och tv-produktionerna från en plats och vid en tidpunkt som de själva väljer. Kommissionen kommer att vidta lämpliga åtgärder för att underlätta genomförandet av sådana samlade åtgärder, och som ett första steg kommer kommissionen att ta initiativ till en strukturerad dialog mellan aktörerna i syfte att skapa ett fungerande system för tillståndsgivning. Detta uttalande är begränsat till möjligheten att på begäran göra radio- och tv-produktioner tillgängliga och täcker inte möjligheten att göra själva fonogrammet tillgängligt." Slut på det planerade uttalandet.

Kommissionen lade fram detta förslag i juli 2008. Vi befinner oss nu mitt i den värsta ekonomiska kris som världen har upplevt under min livstid. För många EU-medborgare påverkar denna kris deras dagliga liv. EU:s artister lever ofta under mycket osäkra villkor även under de bästa tider. Detta förslag innehåller garantier för att artisterna senare i livet kan få tillbaka en andel av de inkomster de genererar.

Parlamentet är lyhört för detta, och processen har visat att viljan att göra en insats för våra skapande förmågor fortfarande är levande. Jag tror att alla de farhågor som har uttryckts av dem som är motståndare till en förlängning av skyddstiden kommer att visa sig ogrundade.

Avslutningsvis vill jag rikta ett varmt tack till föredraganden Brian Crowley och uttrycka min uppskattning och beundran för Europaparlamentets effektiva sätt att hantera detta ärende.

Erna Hennicot-Schoepges, *föredragande för yttrandet från utskottet för industrifrågor, forskning och energi.* – (FR) Herr talman! Jag vill gratulera vår föredragande och alla ledamöter som har arbetat med frågan. Jag vill också tacka kommissionsledamoten för den dokumentation han skickade till oss.

Artisterna har alltför ofta försumrats i den tidigare lagstiftningen, och precis som alla andra som hjälper oss bygga upp ett intellektuellt kapital har de rätt till rimlig ersättning. Vårt ändringsförslag utsträcker därför den här principen till att även omfatta artister, vilket redan är ett stort framsteg.

Men mycket återstår fortfarande att göra. Den här kompromissen är bara ett första steg. Förhållanden för företagen som distribuerar upphovsrätt är fortfarande väldigt olika i olika länder. De har väldigt olika status och mot den bakgrunden är vi ännu inte redo för att genomföra en harmonisering i praktiken.

I sitt betänkande uppmanar parlamentet kommissionen att göra en konsekvensbedömning och att övervaka åtgärden. Nästa kommission kommer därför att behöva fortsätta arbetet. Vad gäller beviljandet av licenser vill jag rikta er uppmärksamhet på att artistbranschen är extremt otrygg som resultat av strategier som denna, eftersom artisterna känner att de stora producenterna kommer att få kontroll över de produkter som skapas av de små producenterna. Därför måste vi fortfarande hitta en balans enligt den grundsynen.

Emmanouil Angelakas, *föredragande för yttrandet från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd.* – (EL) Herr talman! Jag vill också förena mig med dem som gratulerar föredraganden och kommissionen till kompromissen.

De viktigaste förslagen i direktivet omfattar en förlängning av skyddstiden för artister och producenter från nuvarande 50 till 70 år, skapandet av en fond för musiker och införandet av "use it or lose it"-klausuler i avtal. Allt detta är viktigt, och det diskuterades av oss i utskottet, liksom idén om "use it or lose it"-klausuler, förenklingen av administrativa förfaranden och harmoniseringen av reglerna i samtliga medlemsstater.

Detta var viktiga frågor som togs med i kompromissen, som vi är nöjda med. Samtidigt är vi nöjda eftersom 70-årsperioden anpassar skyddet efter den period under vilken upphovsrätten skyddas, vilket också är 70 år. Genom att utsträcka denna skyddsperiod kommer vi att underlätta ansträngningarna att föra fram unga musikproducenter, vilket gör det möjligt för Europa att bli en global källa för fantastiska musiktalanger som

lämnar ett aktivt bidrag till konstnärligt skapande och trygga jobb. Samtidigt kommer medlemsstaterna att få skatteintäkter och Europa blir exportör av immateriella tillgångar.

Jag anser att kompromissen är tillfredsställande och välkomnar de framgångar som uppnåtts.

Christopher Heaton-Harris, *föredragande för yttrandet från utskottet för kultur och utbildning*. – (EN) Herr talman! Även jag vill gratulera föredraganden, och för första gången under mina 10 år här vill jag gratulera kommissionen både till dess förslag och till de kompromisser den har lagt fram senare.

Min utgångspunkt är att jag tycker om upphovsrätten. Jag anser att upphovsrätt och patent skyddar människor, företag och immaterialrättslig egendom, och immaterialrättslig egendom är själva grunden för fria marknadsekonomier med entreprenörer. Människor och företag investerar gärna tid och pengar i hopp om att finna en produkt – i detta fall musik – som människor kommer att tycka om och vill köpa. Runtom i världen går det framåt för samhällen med ett starkt skydd för immaterialrättslig egendom. För dem som har färre entreprenörer och färre patent går det bara bakåt.

Nu har 38 000 sessionsmusiker i Storbritannien undertecknat en petition till stöd för dessa förslag. Sessionsmusikerna förtjänar den hjälp de kan få genom detta förslag. I min valkrets finns det en man vid namn Ted Carroll – en av många hundra sessionsmusiker – som har skrivit till mig och bett oss att godkänna dessa kompromisser. Därför stöder jag i högsta grad betänkandet.

Jacques Toubon, *för PPE-DE-gruppen*. – (FR) Herr talman, mina damer och herrar! Förslaget som läggs fram inför er är en positiv åtgärd för artisterna, för konsten och för kulturen, och vi i gruppen Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater kommer att stödja det.

Det som ligger framför er nu är faktiskt en kompromiss som strävar efter att ta hänsyn till olika synpunkter och olika intressen och som – och detta är den intressanta biten – förmodligen kommer att antas av rådet, där vi hittills har stött på patrull i form av en liten blockerande minoritet.

Genom kompromissen förbättras kommissionens förslag. Relationerna mellan producenter och artister blir justare tack vare en klausul som låter artisterna utöva sin rättigheter om de inte utövas av producenterna. Det garanterar rättvisare villkor för sessionsmusiker i förhållande till solister. Sessionsmusiker kommer i åtnjutande av en permanent 20-procentig skatt.

Under det spanska ordförandeskapet kommer vi att ägna uppmärksamhet åt att utvidga förslaget till att även omfatta den audiovisuella sektorn, dvs. producenter och skådespelare. Vad gäller sändningsbolag är jag tacksam, herr kommissionsledamot, för den förklaring ni just lämnade, och jag tror faktiskt att en mycket detaljerad förklaring borde läggas till i rådets gemensamma ståndpunkt så att frågorna som gäller utsändning av musik via radio inte äventyras.

Vi pratar här om reella intäkter. Sessionsmusikerna kommer att få se sina inkomster tredubblade, upp till 2 000 euro. Konsumenternas intressen drabbas inte, eftersom en förlängning av skyddsperioden inte höjer några priser. Bibliotekens intressen skadas inte eftersom biblioteken inte betalar royalty till artister eller skivproducenter. De betalar enbart till upphovsmännen, och även där finns det många undantag.

Detta är skälet till att jag är djupt tacksam mot Brian Crowley, Neena Gill, kommissionsledamot McCreevy och kommissionen för allt detta arbete. Det återspeglar hur världen faktiskt ser ut, den ökade livslängden och nya användningsområden för produkterna, och därför måste vi anta denna text och försöka se till så den blir slutgiltig under första behandlingen.

Neena Gill, *för PSE-gruppen*. – (EN) Herr talman! Detta betänkande har haft en lång och ibland komplicerad tillkomsthistoria inom parlamentet. Det har varit föremål för lobbyverksamhet, och myter och motkrav har förekommit dagligen. Med tanke på hur brådskande och viktigt det är att betänkandet kan antas under parlamentets innevarande mandatperiod har föredraganden och vår skuggföredragande arbetat hårt på att komma fram till en överenskommelse om de viktigaste punkterna i rådets ståndpunkt. Jag gratulerar därför alla dem som har medverkat för att komma fram till en förnuftig, rättvis och hållbar enighet. Däremot är jag besviken över att rådet gång på gång har misslyckats med att komma fram till en liknande överenskommelse.

Det gläder mig dock att betänkandet motsvarar mina syften och PSE-gruppens mål och att ökade intäkter i första hand måste gagna artisterna om vi får en förlängning av skyddstiden för upphovsrätt. Därför kan jag acceptera de kompromissändringsförslag som föredraganden har fört fram eftersom det finns extra åtgärder för artister.

Jag skulle vilja lyfta fram några av de viktigaste ändringsförslagen: ändringsförslag 58 som är en permanent "use it or lose it"-klausul, ändringsförslagen 59–61 om ett permanent krav på ersättning till sessionsmusiker som innebär att skivbolagen måste avsätta 20 procent av alla sina försäljningsintäkter, ändringsförslag 62 om en "tabula rasa" (rent hus) för utövande konstnärer, ändringsförslag 71 om möjligheten för utövande konstnärer att genom nya förhandlingar få bättre kontrakt och slutligen ändringsförslag 75 om en bedömning av konsekvenserna för audiovisuella artister.

Jag vill därför be de kolleger som har reservationer att ompröva sin ståndpunkt och rösta för betänkandet. Jag inser att det inte är fulländat och att det finns farhågor. Särskilt när det gäller utövande konstnärer skulle jag ha önskat att man i betänkandet hade tagit upp den tidsperiod som tillåts för skivbolagen enligt "use it or lose it"-klausulen som slår till efter ett år snarare än efter några månader, vilket skulle ha varit att föredra.

Avslutningsvis vill jag be rådet att snarast komma överens i denna fråga. Alla andra nyckelaktörer har uppnått enighet, och de utövande konstnärerna behöver tydliga besked så snart som möjligt.

Sharon Bowles, för ALDE-gruppen. – (EN) Herr talman! Trots en kraftfull charmoftensiv från kommissionsledamoten och hans tjänsteavdelningar kan jag fortfarande inte stödja detta förslag om att förlänga skyddstiden för upphovsrätt.

Jag vet att det fanns goda avsikter bakom förslaget, men i den digitala tidsåldern med snabba förändringar av metoderna för distribution av inspelningar undrar jag: Varför ska vi göra en oåterkallelig förändring genom att förlänga ett system som i grund och botten fortfarande fungerar genom kontrakt och en struktur som är mer relevant för fysisk distribution och försäljning? Det enda man kan hoppas på för att rädda situationen är att ta itu med frågan om kontrakt som med tiden har blivit orättvisa, och detta har inte gjorts. Vi bör klargöra att tilldelning på livstid utan förnyelseklausuler inte längre är acceptabel och att det är ett av de priser som inspelningsbolagen måste betala för varje form av förlängning.

Det har lagts ned en hel del berömvärt arbete för att införa goda villkor som kompensation för förlängningen, men jag är rädd att dessa påklustrade tillägg inte gör förlängningen alltigenom lämplig på lång sikt, och i tilläggen finns också inslag av inkonsekvens och orättvisa eftersom de inte har tagit upp frågan om kontrakt.

Jag har efterfrågat en kompromiss som jag skulle kunna leva med, och jag framförde faktiskt tanken på att begränsa förlängningen av skyddstiden till inspelningar gjorda före 1975, vilket framgår av ALDE:s ändringsförslag 80 och 81 som är förenliga med huvudpaketet. Jag medger att detta är en besvärlig situation för rockmusiker som just nu uppfyller sinnena, en era då vi har upplevt både en explosion i fråga om populärmusik och anmärkningsvärt dåliga kontrakt. Men ett sådant ändringsförslag skulle inte försätta oss i en oåterkallelig ställning när det gäller alla nyare inspelningar. Det skulle innebära slutet för den nuvarande modellen för inspelningsföretag, och oavsett vad man säger och gör är det främst dessa företag som drar nytta av och förespråkar denna förlängning. Det skulle också ge oss tid att reflektera och utveckla mer artist- och framtidsinriktade förslag som verkligen är lämpliga för den digitala tidsåldern.

Om ni återkommer efter att ha behandlat de punkter jag har tagit upp skulle det kunna vara ett paket som är värt att rösta för, men annars kan jag inte stödja det.

Roberta Angelilli, för UEN-gruppen. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Först av allt vill jag gratulera föredraganden till det utmärkta arbete han har utfört. Copyrightskyddet varar för närvarande under maximalt 50 år, och enligt min mening är den perioden inte tillräcklig för att ge artisterna en rättvis ersättning för deras kreativa arbete och prestationer. Det är i själva verket viktigt att förbättra artisternas sociala situation genom ett ökat skydd som tillhandahålls av institutionerna.

Därför är vi för att utsträcka det upphovsrättsliga skyddet till 95 år, och vi vill att de ytterligare intäkter som genereras genom denna förlängning uteslutande ges till artisterna och att de senare under de ytterligare 45 åren ska vara befriade från alla avtalsmässiga skyldigheter att överföra delar av intäkterna till tredje part. Denna åtgärd skulle i själva verket enbart vara inriktad på att ge upphovsmän och artister genuina förmåner. Å andra sidan skulle det också vara önskvärt om kommissionen kunde utvärdera effekterna av och behovet av att vidga syftet med denna förlängning för att få med den audiovisuella sektorn.

Eva Lichtenberger, för Vets/ALE-gruppen. – (DE) Vi har ett problem som gäller upphovsrätt och vi har ett problem som gäller artisternas ersättning. Därför bör och måste vi bli proaktiva och göra något åt detta. Men om vi blir proaktiva, så är det viktigt att vi reagerar på utmaningarna från den digitala eran och inte slår in öppna dörrar.

Låt mig förklara hur jag kom fram till detta. Förslaget som ligger framför oss uppfyller faktiskt bara ett enda löfte, och det är löftet att främja musikbranschen. Om vi skulle ta tag i det som verkligen händer med artisterna och deras inkomster och räkna på det, så skulle vi komma fram till genomsnittslöner som helt klart är för låga för att artisterna ska kunna försörja sig själva och få något utbyte av sin verksamhet.

Dessutom går de här pengarna inte direkt till artisterna. Fonden är för liten för att vi ska kunna uppnå resultat. En artist som jag diskuterade frågan med berättade för mig att det sker en omfördelning här mellan döda och levande. Jag blev tvungen att protestera mot det: det är en omfördelning mellan artister och producenter, musikbranschen och då enbart de stora namnen.

Totalt sett, herr kommissionsledamot, är förslaget inte bra, Vi behöver hitta något bättre. Vi behöver till exempel skapa någonting som påminner om en fast ersättning. Till och med de förslag ni kommer med i anslutning till "use it or lose it"-klausulen är fortfarande bara teoretisk lag. Låt oss för en gångs skull göra något smart och välgrundat, precis som artisterna rekommenderade och krävde i vår utfrågning i utskottet för rättsliga frågor.

Mary Lou McDonald, för GUE/NGL-gruppen. – (EN) Herr talman! Jag tror att avsikten med detta initiativ verkligen var att förbättra de utövande konstnärernas sociala situation, vilket kommissionsledamot Charlie McCreevy och vår kollega Brian Crowley har hävdad, men initiativet lyckas faktiskt inte nå detta mål. Tyvärr är inte ens de ändringar som infördes av utskottet tillräckligt långtgående för att kunna förbättra förslaget. Jag tror att det är ett förslag som ytterst kommer att belöna de artister som redan är framgångsrika och att det faktiskt kommer att belöna inspelningsbranschen.

Jag är häpen över tanken på att förlänga skyddstiden för upphovsrätt, vare sig det nu är till 70 år eller till 95 år, och orsaken till min häpnad är inte bara att detta är tvivelaktigt och nästan helt otidsenligt i den digitala tidsåldern men också att det är alldeles uppenbart att ett sådant steg i första hand kommer att gynna branschintressen och inte kämpande artister.

Trots allt hårt arbete och all goodwill anser jag ändå att Europaparlamentarikerna bör förkasta förslaget. Jag anser att kommissionen måste gå tillbaka till ritbordet och lägga fram rätt förslag, ett förslag som inte bara handlar om att stödja utövande konstnärer och artister men som också rent faktiskt leder till just detta.

Manuel Medina Ortega (PSE). – (ES) Herr talman! Till skillnad från de båda föregående talarna håller jag med majoriteten av ledamöterna som har yttrat sig i denna fråga.

Detta är ett bra direktiv. Det är faktiskt ett fantastiskt direktiv, som är avsett att skydda artister som uppträder.

Det man egentligen diskuterar när det talas om att vi måste hitta ett intelligentare sätt att sluta avtal är att man egentligen vill avskaffa begreppet immateriell äganderätt. Avtal kan bara ingås om det finns en fastställd lag.

Vi har redan en fastställd lag på nationell nivå. Kommissionen har, under ledarskap av Charles McCreevy, antagit ett bra initiativ, ett positivt initiativ, och jag tycker att kammaren borde anta den överenskommelse som vi har nått inom utskottet för rättsliga frågor, tack vare det arbete som utförts av Brian Crowley och de olika skuggföredragandena, som Neena Gill och Jacques Toubon.

Jag tycker att detta är ett fantastiskt direktiv och jag tror att det kommer att stärka skapandet av immateriell äganderätt. Dessutom omfattar direktivet flera rekommendationer avseende det arbete som måste utföras i framtiden.

Jag tror att om parlamentet antar betänkandet – och jag hoppas att rådet ska ställa sig på samma sida som kommissionen och parlamentet – så kommer det att kunna garantera att kommissionen under nästa ämbetsperiod kommer att fortsätta längs den inslagna vägen, lägga fram förslag i parlamentet och att vi kommer att göra framsteg när det gäller att skydda upphovsrätten, vilket är av avgörande betydelse om Europeiska unionen ska utvecklas till en fantastisk institution grundad på en gemensam kultur.

Olle Schmidt (ALDE). - Herr talman, herr kommissionsledamot! Brian Crowley är en duktig kollega, som ofta brukar komma med kloka förslag. Denna gång har jag dock svårt att följa hans intentioner. Kommissionen föreslår att skyddstiden för musikinspelningar ska öka från nuvarande 50 år till 95 år. Det rör sig alltså i det närmaste om en fördubbling. Att detta är alltför långtgående borde de allra flesta kunna hålla med om. Den kompromiss som det nu talas om är 70 år; det går alltså i rätt riktning.

Fortfarande kvarstår flera frågor. Kommer en förlängning att öka den kulturella mångfalden och underlätta tillkomsten av nya verk? Vad har den amerikanska förlängningen av upphovsrätten betytt för utvecklingen där? Har det stärkt artisternas ställning, eller är det musikbolagen som är de stora vinnarna? Kan vi rättfärdiga en förlängning som så dramatiskt ökar skyddstiden? Är det inte för enkelt att hävda att kreativiteten och skaparlusten är direkt kopplad till skyddstidens längd? För mig är dessa frågor fortfarande obesvarade.

Som liberal tror jag på upphovsrätten och syftet med denna, och jag kan såldes hålla med flera av kollegerna här i kammaren. Det är självklart viktigt att skydda nyskapande och ha makt över de egna verken, också ekonomiskt. Men våra lagliga ingrepp i denna församling måste ju vara proportionella, vilket jag inte tycker är fallet i detta exempel.

I mitt hemland är ju frågan om tillgång till verk på internet satt under diskussion, inte minst efter den uppmärksammade rättegången med den så kallade Pirate Bay-domen. Vid denna tid, när upphovsrätten är föremål för en intensiv debatt, anser jag därför att vi skulle begå ett misstag genom att godkänna kommissionens förslag om en förlängning av skyddstiden för musikverk från 50 till 95 år. Därför kommer jag att i likhet med Sharon Bowles avvisa förslaget i dess helhet. Min tro är att kommissionen borde få göra ett nytt försök. Herr kommissionsledamot! Tänk om, gör om och kom tillbaka!

Roberto Musacchio (GUE/NGL). – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Att döma av de stora förändringar som påverkar musik- och kultursektorn i allmänheten verkar det som om EU riskerar att reagera med protektionistiska lösningar och gammalmodiga system, att lova smulor åt artister och små musikföretag för att i stället i slutändan främja de stora stjärnornas intressen som kommer att få betydligt större möjligheter att öka sina vinster.

Ni förstår, i efterdyningarna av den svenska domstolens dom mot ägarna av webbplatsen *The Pirate Bay*, som fälldes för att ha uppmuntrat fildelning av musikaliskt material, skulle parlamentets godkännande av en åtgärd som denna befästa en negativ och fullständigt olämplig strategi gentemot den nya dynamiken i den nuvarande teknikdominerade epoken och hela generationers behov av kultur, kommunikation och frihet.

Skyddet för artisternas yttrandefrihet ligger i själva verket i deras förbindelser med samhället. Friheten att skapa konst och friheten att njuta av den går hand i hand och har en gemensam fiende i kulturens krypande för kommersiella villkor, något som bara skulle stärkas av denna lagstiftning.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL). – (EL) Herr talman! Kommissionens förslag och betänkandet strävar efter att göra konstskapande och kultur som skapas av människor till permanenta varor. De är inte avsedda att skydda musikerna.

Denna förlängning kommer enbart att bli till förmån för monopolvidundren, de multinationella företagen inom musik-, show- och underhållningsbranschen som även i fortsättningen kommer att bli förmögna på andras arbete. Förlorarna blir arbetarna, artisterna och själva den mänskliga utvecklingen, för den överväldigande majoriteten av musiker och artister står under tryck från de multinationella företagen och är tvungna att skriva över alla sina rättigheter till dem i utbyte mot en spottstyver.

Denna förlängning kommer att generera vinster på hundratals miljoner euro åt de multinationella företagen, men bara en handfull euro om året åt musikerna. Samtidigt kommer de stora företagen också att kontrollera den immateriella produktionen utifrån lagen om profit.

Kommissionens förslag, som stöds av de stora politiska grupperna i Europaparlamentet, är ett värtaligt bevis på vilken typ av intressen som Europeiska unionen försvarar och skyddar. För att skydda kapitalets lönsamhet förvandlar EU allt till en vara, från vatten till konst, kultur och människors skapelser.

Jens Holm (GUE/NGL). – Herr talman! Förslaget att förlänga upphovsrätten till 95 år är ett förfärande exempel på hur de stora skivbolagen har lyckats lobba fram ett förslag som helt går deras väg. En så omfattande förlängning av skyddstiden för upphovsrätten kommer bara att drabba de enskilda konsumenterna och hämma framtagandet av ny musik. Därför har vi i GUE/NGL-gruppen lagt fram ändringsförslag, i vilka vi kräver att 95-årskravet ska tas bort. Vi kräver också att hela direktivet ska förkastas.

Rättigheterna till födelsedagssången *Happy Birthday* lär ägas av det nordamerikanska företaget Warner. Folk som firar födelsedag offentligt törs knappt sjunga den sången på vissa platser i Förenta staterna av rädsla för repressalier och böter. Det är ett absurt exempel på hur illa det går när man låter särintressen och industrin styra politiken. Det där gäller Förenta staterna. Där är skyddstiden för upphovsrätten redan så lång som 95 år. Låt inte det bli fallet här i Europa. Avslå kravet på 95 år, och avslå hela direktivet!

Vidare undrar jag om kommissionen har gjort någon konsekvensanalys av hur mycket av de framtida intäkterna som kommer att gagna de enskilda artisterna och hur mycket av de intäkterna som egentligen stannar hos storföretagen.

Manolis Mavrommatis (PPE-DE). - (EL) Herr kommissionsledamot! Som vi hörde under diskussionen finns det olika åsikter om lagstiftningsförordningen om att förlänga skyddsperioden för upphovsrätt.

Jag vill än en gång betona att antagandet av detta direktiv inte kommer att påverka konsumenterna, inte heller kommer det att leda till att priset på skivor går upp. Vi försöker alla förlänga skyddsperioden för tillhörande rättigheter i linje med den ökande medellivslängden. Upphovsrätten är skyddad under 70 år efter upphovsmännens död, vilket skapar vissa inkomster för deras familjer. Det nuvarande skyddet för artisternas närstående rättigheter som omfattar 50 år från inspelningsdatum är därför väldigt kort. Därför skulle kompromissen att fastställa en period på 70 år vara en bra idé.

Jag vill också rikta er uppmärksamhet på undersökningen som ska genomföras om skådespelare och det eventuella förslaget till direktiv som ska läggas fram under 2010. Jag anser också att skådespelares tolkningar bör skyddas, framför allt i en tidsepok när det konstnärliga skapandet är viktigt och när den tekniska utvecklingen kan bli en hjälp för att skydda konstnärernas inkomster.

Avslutningsvis hoppas jag att Europeiska kommissionen ska samarbeta om det föreslagna nya direktivet.

Glyn Ford (PSE). - (EN) Herr talman! Låt mig uttrycka mig tydligt: jag stöder förlängningen av skyddstiden för upphovsrätt från 50 till 70 år. Mitt problem är: vem drar nytta av detta?

Jag välkomnar att sessionsmusiker i enlighet med musikerförbundets krav kommer att få 20 procent av vinsterna vid distribution. Problemet är balansen mellan de multinationella skivbolagen och de utövande konstnärerna. Många av dessa människor undertecknade kontrakt för 30 eller 40 år sedan som gav dem 8 procent av det säljande företags pris, varvid företagen ansvarade för produktion, distribution och inkassering av pengar från försäljning. Nu kommer precis samma multinationella skivbolag att som en skänk från ovan få miljontals euro för att de inte gör någonting alls eftersom det i denna nya digitala tidsålder inte finns någonting att göra. Om man tillämpar en industriell struktur som sedan länge har blivit föråldrad på grund av tekniska förändringar är det sheriffen av Nottingham som vinner, inte Robin Hood. Dessa artister borde ha kunnat kräva tillbaka sin egendom som de ensamma ansvarat för att skapa.

Christofer Fjellner (PPE-DE). - Herr talman! Låt oss helt och hållet klargöra en sak: En förlängning av skyddstiden för upphovsrätten skulle inte leda till att vi får mer eller bättre musik. Årligt talat, vilken 25-årig musiker skulle säga: "Nej, jag kommer inte att spela in den här skivan, eftersom jag bara får betalt tills jag fyller 75 och inte tills jag fyller 120"? Det främjar ju inte ens de *fattiga* musikerna, eftersom det ju inte är deras plattor som säljer fortfarande mer än 50 år efter inspelningen, utan det främjar ju snarare antingen stora skivbolag eller dem som redan har tjänat mycket på sina inspelningar. Jag tycker att detta helt har tappat sina proportioner.

Den som i dag uppfinner botemedlet mot cancer kommer att – i och för sig få Nobelpriset i medicin men utöver det – få sin uppfinning skyddad i högst 20 år, medan den som ska spela in en skiva då ska få den uppfinningen, eller rättare sagt den skivan, skyddad i 95 år. Det är utan proportioner! Jag kan dock hålla med om att 70 år är bättre än 95 år, men oavsett det, tycker jag att det bästa av allt vore att förkasta hela förslaget.

Charlie McCreavy, ledamot av kommissionen. - (EN) Herr talman! Jag vill gärna tro att jag har lärt mig mycket under min tid här som kommissionsledamot. En del kanske påstår att jag inte har lärt mig något, men jag tror att jag har gjort det.

Men en sak som jag har lärt mig är att allting som rör området immaterialrättslig egendom är fullt av alla slags fallgropar. På hela detta område som rör immaterialrättslig egendom har det väckts en rad frågor i parlamentet och ministerrådet, både under min tid som kommissionsledamot och under min tid som irländsk minister tidigare, och en del av dessa frågor har varit aktuella i omkring 20–30 år. Därför har jag lärt mig att varje aspekt av detta ämne får en enorm uppmärksamhet och leder till en mängd debatter och polarisering bland parlamentsledamöterna, i medlemsstaterna och bland olika aktörer.

Därför har jag lärt mig att det är utomordentligt svårt att ta itu med någonting inom detta område och att försöka komma fram till en acceptabel lösning. Under min tid här som kommissionsledamot har det förekommit många tillfällen då vi har misslyckats med att nå enighet inom vissa områden.

Eftersom det är på detta sätt är jag inte det minsta förvånad över djupet och uppriktigheten i de argument som har framförts från alla håll i denna debatt. Varje fråga inom området immaterialrättslig egendom genererar nämligen detta slags argument, och de som motsätter sig det kompromissförslag som har lagts fram av Brian Crowley kommer att befinna sig på helt motsatt sida när det gäller andra områden som rör immaterialrättslig egendom.

Därför är det mycket intressant att se hur människor som skulle inta en ståndpunkt på andra områden som rör immaterialrättslig egendom i denna debatt intar en annan ståndpunkt eftersom detta är ett mycket svårt område, och jag uppskattar uppriktigheten hos dem som har gjort inlägg i debatten.

Det är föga meningsfullt att jag tar upp och debatterar alla de olika punkter som har lyfts fram av enskilda parlamentariker eftersom dessa punkter har diskuterats till leda i utskottet. En sak som Brian Crowley och föredragandena från andra utskott har gjort har varit att ge frågan gott om tid. Parlamentet har ägnat utomordentligt lång tid åt frågan och gjort utomordentligt stora ansträngningar, och många av assistenterna och de anställda i mitt eget generaldirektorat har arbetat utomordentligt hårt med frågan för att försöka komma fram till vad vi trodde skulle vara en acceptabel kompromiss.

Men jag ska beröra några av områdena. Låt mig bara från början utesluta ett antal punkter som mindre gäller denna debatt än den tidigare debatt som ledde till att vi lade fram detta förslag.

Jag kan försäkra er om att de som bad mig att gå vidare med ett förslag här var de utövande konstnärerna – det var från detta håll som den intensiva lobbyverksamheten kom.

Om det finns meningsskiljaktigheter här i parlamentet och i medlemsstaterna kan jag likaledes säga att det förekom olika uppfattningar om denna fråga i mitt generaldirektorat när jag först tog itu med den för att komma fram till hur vi borde gå vidare, och många av de olika uppfattningar som har framförts här förekom även där. Jag finner detta naturligt: om frågan föranleder så skilda uppfattningar i andra medlemsstater kan man förvänta sig detsamma i generaldirektoratet.

Men jag utsattes för ganska intensiv lobbyverksamhet från vanliga utövande konstnärer. De välkända utövande konstnärerna kom visserligen och gav sitt stöd i frågan eftersom de vanliga utövande konstnärerna ansåg att det skulle vara bättre att ha några av de stora namnen även på just detta område, men de vanliga utövande konstnärerna – sessionsmusikerna som de flesta människor inte har hört talas om – var den största lobbygruppen här. Jag anser det viktigt att notera att 38 000 sessionsmusiker stöder just detta förslag, vilket Christopher Heaton-Harris påpekade.

Därför måste man göra en bedömning av det rätta sättet att gå vidare på. Jag skulle tro att de flesta människor känner till de sångare som framför deras fyra favoritsånger eller finns på deras skivor, men jag betvivlar i hög grad att många av dem känner till vem som faktiskt har skrivit sångtexterna. Men den som har skrivit sångtexten är berättigad till ersättning på livstid plus 70 år.

Om jag namngav sex melodier här i kväll bland de mest populära melodier som har skapats betvivlar jag att det skulle finnas någon här i kammaren som skulle kunna namnge sångernas författare, men var och en som känner till en särskild skiva skulle kunna säga: sången framfördes av den och den. Författaren får ersättning på livstid plus 70, men den utövande konstnären får bara 50 år från datumet för hans eller hennes framförande.

Detta är orättvist ur alla tänkbara moraliska aspekter. En del människor sjöng en sång som blev en hit när de var 21 eller 22 år och har sedan aldrig hörts av, och de tjänade inte särskilt mycket pengar på det. På äldre dagar när de närmar sig 70 eller är ännu äldre anser jag att det bara skulle vara rimligt att de skulle kunna få lite extrainkomster. Man kan anföra alla möjliga tekniska och intellektuella argument och allting annat, men om man utgår från fair play anser jag att det är detta argument som väger tyngst.

Som Brian Crowley och andra nämnde var detta ett allvarligt försök att ta itu med några av dessa frågor – och några mycket omstridda frågor. Vi har gjort vårt bästa för att få fram ett förslag. Brian Crowley har lagt ned ett utomordentligt stort arbete på detta område i sina försök att komma fram till överenskommelser och kompromisser, och han har arbetat länge och hårt.

Jag ska bara kommentera en del av de frågor som har tagits upp.

Neena Gill stöder i hög grad förslaget, och jag tackar henne så mycket för hennes stöd. Hon nämnde "use it or lose it"-klausulen som slår till efter ett år, men vid genomförandet i medlemsstaterna kan dessa tillåta att klausulen slår till efter tre eller sex månader om de så önskar.

Sharon Bowles – vars uppriktighet i detta avseende jag inte för ett ögonblick betvivlar – anser att hon inte kan rösta för just detta förslag eller det kompromissförslag som har lagts fram av Brian Crowley. Hon nämnde frågan om kontrakt. Jag anser nog inte att frågan om kontrakt omöjliggör förslaget. Det är avgjort en annan fråga som skulle kunna bli föremål för ett annat initiativ om – och endast om – detta förslag blir en framgång.

Eva Lichtenberger gjorde ett bra inlägg. Jag vill påpeka för henne att 2 000 euro förvisso inte är någon föraktlig summa för en sessionsmusiker. Som jag sa tidigare stöds fonden av 38 000 utövande konstnärer, och jag anser att de bör veta.

Utifrån sin omfattande erfarenhet som politiker framförde Manuel Medina Ortega en mycket bra synpunkt, och jag håller med honom om att vi måste föreslå någonting här som har en rimlig chans att gå igenom även i ministerrådet. Som han påpekade måste vi vara realistiska. Även där förekommer det olika åsikter, och därför måste vi lägga fram ett förslag – såsom Brian Crowley och andra har gjort – som har en realistisk chans att antas i ministerrådet, och denna synpunkt framförde han mycket eftertryckligt och bra.

Olle Schmidt och Roberto Musacchio framförde synpunkter på de nuvarande skivbolagsmodellerna, men vi rekommenderar inte de nuvarande skivbolagsmodellerna. En 70-årig skyddsperiod innebär möjligheter för alla nya innovativa affärsmodeller.

Jens Holm nämnde möjligheten att man skulle kunna bötfällas t.ex. för att man sjunger *Happy Birthday*, men jag tror att han var lite förvirrad här. Det handlar inte om sången. Det handlar bara om inspelningen av en artists framförande av sången, och därför kan Jens Holm sjunga *Happy Birthday* närhelst han önskar utan att riskera att bestraffas på något sätt. Detta handlar om inspelningen av artistens framförande av sången, inte om författaren.

Manolis Mavrommatis framförde en rad synpunkter som vi har noterat, men jag anser att 70 år är den bästa parametern för livslängd.

Avslutningsvis vill jag säga att jag uppskattar och beundrar den effektivitet med vilken alla berörda i Europaparlamentet har arbetat med detta ärende. Deras arbete har resulterat i det kompromissförslag som Brian Crowley har lagt fram, och jag anser att detta visar vår vilja att förbättra regelverket för våra skapande förmågor. Jag tror att framtiden kommer att utvisa att skydd av dem som skapar var det rätta valet och att större effektivitet i infrastrukturen för att skydda upphovsrätten kommer att visa att det är fel att påstå att bättre skydd kommer att leda till en mindre livaktig Internetkultur.

Jag vill tacka alla som har deltagit i debatten, särskilt föredraganden Brian Crowley, inte därför att han är en kollega till mig från Irland och en mycket gammal vän utan därför att han har lagt ned ett utomordentligt stort arbete i sin strävan att göra denna kompromiss acceptabel för så många motstridiga intressen i parlamentet som möjligt. Han har också underlättat en kompromiss som har en rimlig chans att accepteras även i ministerrådet, vilket Manuel Medina Ortega har framhållit.

Brian Crowley, föredragande. – (EN) Herr talman! Jag vill ännu en gång tacka mina kolleger för deras inlägg i debatten. Trots alla våra diskussioner, förslag, ändringsförslag och ytterligare ändringar av ändringsförslag och trots de ändringar som har gjorts har vissa kolleger tyvärr fortfarande inte förstått hur detta arbete har gått framåt. På ett mycket personligt plan måste jag säga att jag har en uppfattning om vars och ens olika åsikter och att jag förstår varifrån de kommer.

Det är emellertid svårt att göra det när vi får in ändringsförslag från kolleger där de har bifogat en artikel i *Financial Times*, i vilken det står att vi bör rösta mot upphovsrätten samtidigt som det under artikeln står "skyddad upphovsrätt". Till och med tidningen *Financial Times*, som är motståndare till skydd och utvidgning av upphovsrätten, använder själv upphovsrättsvapnet!

Likaledes hör jag konsumentorganisationer som säger att det är fel att utvidga upphovsrätten eftersom detta kommer att inverka menligt på konsumenternas rättigheter och valmöjligheter. Återigen inser de inte eller tror inte på att upphovsrätten redan finns och att dessa rättigheter och detta skydd redan finns.

Likaledes hör jag kolleger nämna vilken belastning detta kommer att innebära för innovation och kreativitet, men hur kommer människor att skapa någonting om de inte kan skydda sina rättigheter? Hur kommer de att vilja skapa någonting om de inte kan skydda vad de har skapat?

Människor som talar om kommersialisering – eller "mercantiling" som översättningen var – inom skivindustrin bör likaledes vakna upp och inse den faktiska situationen. Detta har förekommit i många herrans år. Innan det fanns någon inspelad musik köpte man noter, och då måste man betala en viss summa som gick tillbaka

till den som skapat denna musik, och varje gång musiken framfördes fick även den utövande konstnären en andel av denna summa.

Vad vi talar om är därför att skapa balans och rättvisa i diskussionen, att garantera rättigheter för dem som är svagast när det gäller kontrakt, som är svagast när det gäller att kräva sin rätt och som närmar sig slutet av sin musikkarriär så att de kan få skydd och fördelar.

Det är viktigt att människor inser att användandet av ny teknik – som vi alla välkomnar eftersom den är fantastisk – inte innebär att man har rätt att ta del av någonting gratis. När man förr i tiden gick in i en skivaffär och tog ett skivbolags CD eller vinylskiva och gick ut med den åkte man fast för snatteri, och att ladda ned musik gratis utan att betala någon avgift till någon är fullt jämförbart med detta.

Detta handlar om att få fram bra mekanismer.

Jag vill tacka Jacques Toubon, Neena Gill och alla mina kolleger för deras hjälp och bistånd, och jag tackar särskilt Manuel Medina Ortega för hans värdefulla vägledning och råd när han hjälpte mig att lösa ett problem som hade med Spanien att göra.

Talmannen. – Debatten är härmed avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon kl. 12.00.

Skriftliga förklaringar (artikel 142)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), skriftlig. – (PL) Syftet med betänkandet är att stödja de europeiska konstnärerna genom att utsträcka copyrightskyddet för skivinspelningar från 50 år till 70 år.

Enligt dokumentet ska det också inrättas en fond för sessionsmusiker som ska byggas upp med bidrag från producenter med motsvarande minst 20 procent av deras årliga intäkter från den förlängda copyrightperioden. Femtio år efter att en skiva har kommit ut ska artisten kunna säga upp avtalet om producenten inte marknadsför skivan.

Detta är nya, om än kosmetiska, förändringar av den upphovsrättsliga lagstiftningen, som är i stor behov av en grundlig översyn. Upphovsrätt var något som fanns före Internet, och det avser en annan epok. Nu behövs det en ny strategi i frågan.

Den nuvarande lagstiftningen, inbegripet direktiv 2006/116/EG av den 12 december 2006, täpper inte till den lucka i lagen som finns på grund av den nya tekniken. Europaparlamentets antagande av Brian Crowleys betänkande kommer ett medge ett visst multikulturellt skydd, som kommer att främja konkurrensen inom den globala musikindustrin. Parlamentet har också bitt kommissionen göra en utvärdering av behovet av en liknande förlängning av det upphovsrättsliga skyddet för artister och producenter inom den audiovisuella sektorn. Senast den 1 januari 2010 ska kommissionen lägga fram en rapport om resultaten från den utvärderingen till Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén. Vi måste fortfarande vänta på en grundlig översyn av den upphovsrättsliga lagstiftningen.

18. Handlingsplan för rörlighet i städerna (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Gilles Savary, för utskottet för transport och turism, om handlingsplanen för rörlighet i städerna (2008/2217(INI))(A6-0199/2009).

Gilles Savary, föredragande. – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot! Det är en tämligen unik stilövning som Europaparlamentet utför i samband med det här betänkandet. Frågan om rörlighet i städerna väcktes, som bekant, första gången av kommissionsledamoten med ansvar för transportfrågor, Jacques Barrot, för över två år sedan. Resultatet blev en grönbok från Europeiska kommissionen, som redovisade sina slutsatser för oss under våren 2007. Slutsatserna togs upp i ett betänkande – ett initiativbetänkande – av vårt parlament, utarbetat av min kollega Reinhard Rack, som är här i kammaren i dag.

Enligt EU:s institutionella system ska en grönbok följas av en vitbok, och i det aktuella fallet var det Europeiska kommissionens förslag till handlingsplaner om rörligheten i städerna som låg på bordet.

Jag måste tacka Antonio Tajani, som är här. Han meddelade mig i december att det skulle vara politiskt omöjligt för Europeiska kommissionen att lägga fram ett förslag omedelbart. Och det kan man förstå: av

skäl som bara de själva känner till har ett antal stater invändningar mot detta nu när valet till Europaparlamentet närmar sig, men parlamentet försökte ta upp den kastade handsken.

Jag vill också tacka mina kolleger i parlamentet som är närvarande här i dag, från samtliga politiska grupper – framför allt samordnarna – och utskottet för regional utveckling för att de stödde mitt förslag som var att bygga vidare på den fördel vi hade och att säga att eftersom inte kommissionen längre kunde ta initiativet, så borde vi göra det.

Det vi tänker föreslå saknar egentligen motstycke. Jag vet inte om detta innebär att vi har skapat ett prejudikat här i kammaren. Vi tänker föreslå kommissionen den handlingsplan som den egentligen borde ha föreslagit oss.

Naturligtvis kan man inte förvänta sig några rättsliga öppningar från ett initiativbetänkande som detta. Genom att föreslå en mycket praktisk handlingsplan med extremt detaljerade förslag kan Europaparlamentet inte hoppas på något annat än att bli hört, eftersom vi inte har den verkställande makten och inte är Europeiska unionens regering – det är som bekant kommissionens roll.

Jag måste inom parentes säga att under de senaste månaderna har vi fått ett överväldigande stöd från alla organisationer som intresserar sig för dessa frågor. Dit hör framför allt – jag vill gärna nämna detta för de få återstående ledamöter som kan ha invändningar mot detta initiativ – lokala myndigheter och alla de organisationer som företräder lokala myndigheter, bland annat i de länder som i dag hänvisar till subsidiariteten som ett sätt att förklara för oss att denna handlingsplan är helt otänkbar.

Jag tror därför att de lokala myndigheterna har insett att rörligheten i städerna förmodligen kommer att bli en av de viktigaste utmaningarna under 2000-talet. Varför? Jo, därför att 60 procent av européerna lever i städer i dag. År 2020 kommer den siffran att stiga till 80 procent och vi, Europeiska unionen, har en rättslig grund som gör att vi är gemensamt ansvariga för transportpolitiken med medlemsstaterna och de lokala myndigheterna.

Skulle vi som européer avstå från att ha en uppfattning eller från att ta ett initiativ på områden där transporter kommer att utgöra de mest komplicerade och utan tvekan de mest grundläggande problemen under de kommande åren? Vi tror inte det. Och det är därför som Europaparlamentet inte ville att vi skulle tåga, inte ville att vi skulle tåga när det gällde rörligheten i städerna. Snarare ville det att vi skulle använda detta initiativ till att uppmana kommissionen att ta upp frågan på nytt som en prioriterad fråga under nästa mandatperiod.

Jag vill tacka samtliga samordnare, eftersom vi har arbetat på ett unikt sätt, vi har arbetat väldigt mycket motströms och betänkandet som har lagts fram har fått mycket brett stöd inom utskottet för transport och turism.

Låt mig säga att detta är ett betänkande som bygger på subsidiaritetsprincipen. Det är uteslutet – ja, jag har hållit på för länge, men jag är säker på att ni förlåter er föredragande, herr talman – att EU skulle fundera på att fatta några som helst beslut som gäller transportfrågorna för de lokala myndigheternas räkning.

Jag är själv en lokalt vald företrädare och jag känner ett starkt engagemang för de lokala myndigheternas administrativa självständighet, vilket framgår av de kampanjer som jag har drivit i parlamentet med framför allt Willi Piecyk, min kollega från utskottet för transport och turism. Men vad jag däremot verkligen tror, är att EU kan stimulera, kan förbättra utbytet av information och bästa metoder, och det är det centrala i våra förslag, som kommer att beskrivas inom kort.

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. – (FR) Herr talman! Låt mig först av allt tacka Gilles Savary för hans arbete. Jag vill tacka honom för det engagemang han visat när det gäller att föra fram en europeisk politik för rörlighet i storstäder, i städer. Detta är ingen underordnad fråga: om vi verkligen vill möta utmaningen från Europas transportsektor så måste vi arbeta med rörligheten i städerna.

Det är anledningen till att jag i första hand vill tacka Gilles Savary. Jag upprepar: tack vare honom har vi gjort framsteg på området för rörlighet i städerna. Dagens betänkande, som vi kommer att rösta om i morgon, skickar ett mycket viktigt budskap. Det är att budskap som jag måste lyssna på, och jag hoppas kunna ge Gilles Savary positiv återkoppling på hans engagemang under nästa ämbetsperiod. Jag är än en gång tacksam mot honom för det arbete han utfört i frågan om rörligheten i städerna.

Jag tänker nu fortsätta på mitt modersmål.

(IT) Herr talman, mina damer och herrar! Rörligheten i städerna utgör helt klart en integrerad del av Europeiska unionens transportsystem, eftersom hela systemet ofta börjar och slutar i storstadsområden och går genom

många av dem på vägen. Därför är det viktigt att inte bara se rörligheten i städerna mot bakgrund av livet i städerna, utan också mot bakgrund av transportsystemet som helhet, inklusive långdistanstransporter.

Att bekämpa klimatförändringen, underlätta handeln, garantera energiförsörjningen, reagera på medborgarnas behov av rörlighet, minska problemen i samband med trafikstockningar och tackla de demografiska förändringarna – allt detta är frågor av fundamental betydelse för EU:s politik, och rörligheten i städerna är intimt knuten till samtliga dessa utmaningar.

Det var just därför som kommissionen lade fram sin grönbok om rörligheten i städerna i september 2007. Det samråd som följde på antagandet av grönboken har visat att det finns en bred uppslutning kring tanken att Europeiska unionen ska spela en roll på detta område. Er resolution om grönboken om rörligheten i städerna, som utarbetats under Reinhard Rackes ledning och som antogs den 9 juli 2008, stöder den slutsatsen.

Syftet med grönboken var att bereda väg för en handlingsplan för rörlighet i städerna. Parlamentets beslut att gå vidare på egen hand med en egen handlingsplan innan kommissionen lagt fram något förslag skickar en stark politisk signal. Det var av den anledningen jag underströk betydelsen av Gilles Savarys arbete som föredragande, eftersom det visar vilken stor vikt parlamentet lägger vid en uppgift som vi helt enkelt inte har råd att försumma.

Som ni vet är jag engagerad i frågorna som gäller rörligheten i städerna och jag stöder tanken på att snabbt anta en väl utarbetad handlingsplan. Jag vill gärna upprepa att detta finns planerat i kommissionens arbetsprogram för 2009, och jag hoppas att handlingsplanen ska antas så snart som möjligt. Gilles Savary uttryckte det mycket bra i sitt anförande: det finns visst motstånd inom EU-institutionerna eftersom vissa upplever att en handlingsplan av detta slag skulle strida mot subsidiaritetsprincipen. Jag tror inte det finns någon risk för det, framför allt inte om vi tittar på den latinska roten till ordet "subsidiaritet", som är *subsidium*, vilket betyder "hjälp". Det är vår uppgift som EU-institutioner att hjälpa de lokala institutionerna att lyckas bättre i sitt arbete. Att hjälpa någon betyder inte att ersätta dem – det betyder att bidra till en bättre lösning på olika problem!

Utan att gå in i detalj på förslaget olika delar kan jag bekräfta att vår handlingsplan kommer att bygga på aktiviteter som vi har bedrivit under viss tid och integrera dem i ett sammanhängande helt för att kunna presentera den politiska vision som fortfarande saknas i de europeiska åtgärderna för att främja rörligheten i städerna. På så sätt kommer vi att kunna fastställa den politiska ramen för andra framtida åtgärder på området där insatser på gemenskapsnivå bedöms som nyttiga eller till och med nödvändiga.

Ert betänkande kommer utan tvekan att lämna ett viktigt bidrag till våra interna diskussioner och jag kan garantera er att vi kommer att kunna behandla många av de förslag som ingår i betänkandet. Självklart finns det aspekter och detaljer som kräver ytterligare förtydliganden eller diskussioner. Vi kommer att analysera era förslag mycket noga, det kan jag lova, tillsammans med rekommendationerna från Regionkommittén, som ni har samrått med.

Dagens omröstning sätter punkt för vår dialog om detta. När kommissionens arbete fortsätter kommer jag att se till att hålla kontakt med Gilles Savary och övriga ledamöter som har bevakat transportsektorn, så att den plan som kommissionen antar överensstämmer med vad parlamentet antar och verkligen blir ett förslag präglad av kvalitet. Slutligen – låt mig säga detta igen – vår plan kommer inte att visa att kommissionen ersätter de lokala organen, utan helt enkelt att kommissionen vill hjälpa lokala organ att arbeta bättre genom att sprida information och bästa metoder som gör det möjligt för medborgarna att leva bättre och förflytta sig enklare inom städerna, utanför städerna och när de reser genom städerna. Jag vill därför tacka Europaparlamentet för det arbete det har utfört och den omröstning som ska äga rum om planen.

Jean Marie Beaupuy, *föredragande för yttrandet från utskottet för regional utveckling*. – (FR) Herr talman, herr kommissionsledamot, Gilles Savary, mina damer och herrar! Vi befinner oss i denna parlamentariska församling för att kunna rösta om texter, herr kommissionsledamot, och vi befinner oss framför allt i en parlamentarisk församling för att texterna ska kunna tillämpas.

Vi konstaterar i dag, efter det utmärkta arbete som utfördes av er föregångare med grönboken och de cirka 400 bidrag som följde på den, att arbetet knappast har rört sig framåt. Det har inneburit, som ni själv just upprepade, att det till och med var intressant att Europaparlamentet skulle ha uttryckt en åsikt i frågan.

Som vi alla vet avskyr naturen vakuum, så när Europeiska kommissionen inte gör sitt jobb måste Europaparlamentet göra det, och i det avseendet måste jag säga – och det sa ni också, herr kommissionsledamot – att det arbete som Gilles Savary har utfört är mycket intressant, för han har faktiskt gett er allt material som krävs för att utarbeta ett förslag till handlingsplan.

Jag menar inte att kommissionen och parlamentet är på väg att byta roller med varandra, men vi kan konstatera att medan Lissabonfördraget fortfarande inte har antagits, så håller Europaparlamentet faktiskt på att skaffa sig lite mer makt.

Gilles Savary har gjort ett utmärkt arbete, för det tar återigen hänsyn till ett antal förslag från utskottet för regional utveckling.

Samtidigt som ni naturligtvis måste respektera subsidiaritetsprincipen, förväntar vi oss att ni ska lägga fram riktlinjer. De kommer att bli användbara. Syftet med dem ska inte vara att hålla tillbaka de lokala myndigheterna, utan snarare att hjälpa dem. Vi förväntar oss att ni ska presentera indikatorer – återigen inte för att begränsa, utan som stöd. Framför allt förväntar vi oss också att ni ska lägga fram de olika inslagen i en färdplan. I vissa länder finns det sådana. I vissa länder är de till och med obligatoriska, men de är av absolut avgörande betydelse.

Låt mig ge ett exempel. I den gemensamma gruppen för bostäder i städerna, som jag har äran att leda, har vi pekat på tillväxten i städerna under de senaste åren. På tio år har städerna växt med en yta motsvarande tre gånger Luxemburg. Och vad har det att göra med vår diskussion i dag? Det finns en direkt koppling, eftersom stadsborna reser exakt 20 procent mer varje dag på grund av städernas tillväxt, och mer än 70 procent använder sina egna bilar.

Allt detta är ett annat sätt att säga att när utskottet för regional utveckling ber er beakta inte bara den integrerade strategin, utan dessutom hur resplanerna ser ut, så slår det fast en allmän princip som vi verkligen hoppas att ni kommer att ta hänsyn till i er handlingsplan.

Frågan har naturligtvis redan tagits upp i vår gemensamma grupp för bostäder i städerna, och vi skulle vilja tacka er i förskott för att ni även här tar hänsyn till den integrerade strategin.

Ni har inte besvarat våra frågor i dag, herr kommissionsledamot. Ni har på sätt och vis gjort ett halvhjärtat åtagande. Ni har visat fasthet vad gäller själva principen, men ni har inte gett oss några garantier.

Situationen är faktiskt allvarlig. Varför? 400 miljoner européer lever i städerna, och dessa 400 miljoner européer påverkas av levnadsförhållanden som dessa som tvingar dem att slösa bort tid varje dag i trafikstockningar. Vi vet att dessa trafikstockningar kostar oss en procent av BNP. Samtidigt som vi talar om en återhämtningsplan – en ekonomisk återhämtningsplan – låter vi flera miljarder euro gå förlorade.

Det krävs snabbare åtgärder, herr kommissionsledamot! Dessa handlingsplaner för rörligheten i städerna är nämligen viktiga inslag i återhämtningsplanen, men de är också viktiga för att bekämpa klimatförändringen. För, som ni påpekade, 40 procent av föroreningarna finns i städerna. När vi vet att ett dödsfall kostar nästan en miljon euro, och att ett enda fall av allvarliga skador kostar mer än en miljon euro, så inser man den utmaning i form av ekonomiska och mänskliga kostnader som rörligheten i städerna innebär varje år.

Av alla dessa praktiska skäl, och med tanke på det val till Europaparlamentet som vi nu står inför, ber vi er därför, herr kommissionsledamot, att gå ännu längre i era förslag och i era löften, om möjligt under avslutningsanförandet i dagens diskussion. Men inte genom att ge allmänna löften, utan genom att lova att presentera en handlingsplan – er egen handlingsplan – så att våra medborgare känner sig mer motiverade att rösta den 7 juni.

Reinhard Rack, för PPE-DE-gruppen. – (DE) Herr talman! Precis som föredraganden, Gilles Savary, beklagar jag att kommissionen inte genomförde sin ursprungliga plan för en integrerad handlingsplan.

Det finns många bra skäl till varför alla berörda parter, från lokala myndigheter till EU i stort, försöker förbättra trafiksituationen i städerna. Vi vet att i Europa bor de flesta i städer och den nuvarande transportsituationen är allt annat än optimal. Därför har man i princip enats om att på parlamentets initiativ lägga fram ändringsförslag till planen och till Gilles Savarys betänkande. Jag vill tacka honom för hans engagemang och för hans specifika förslag.

Samtidigt vill jag dock mycket tydligt klargöra att det som många fruktar eller tror sig behöva frukta inte kommer att hända. Ingen vill ta ifrån kommunerna eller de lokala och regionala myndigheterna rätten att besluta om transportvillkoren. Vi vill bara från EU:s sida se till att de åtgärder som kommunerna, städerna eller de regionala myndigheterna finner det lämpligt att vidta grundar sig på rimliga och gemensamma regler. Subsidiaritetsprincipen hotas inte. Det vi vill åstadkomma här kommer att bidra till att den principen skyddas.

Vi kommer därför att i medborgarnas intresse att fortsätta att försöka se till att en person som kör tio eller tjugo kilometer längre i EU inte hamnar i en trafikdämpande zon som han eller hon tror fungerar likadant som hemma när det i själva verket är helt andra regler som gäller.

Ingen vill tvinga på kommunerna någon sorts trängselavgift eller andra regler, men om sådana tillämpas bör de användas inom en ram som medborgarna känner igen. Vi har i mer än hundra år varit eniga om att det är förnuftigt att ha en gemensam ansats när det gäller vägmärken. Så bör det vara även fortsättningsvis när det gäller den här frågan.

Saïd El Khadraoui, för PSE-gruppen. – (NL) Inledningsvis vill jag tacka föredraganden, Gilles Savary, och alla som har bidragit till slutresultatet för allt arbete de lagt ner, och särskilt föredraganden för att han har framhållit, trots att kommissionen meddelat att den åtminstone för ögonblicket tänkt överge den handlingsplan som vi sedan länge har efterfrågat.

Jag skulle vilja be kommissionen att anta de rekommendationer som vi ska rösta om i morgon och att skrida till verket så fort som möjligt. Trots att det finns en liten minoritet i parlamentet, och tydligen även i kommissionen och medlemsstaterna, som anser att vi bör hålla oss ifrån från allt som har med städer att göra, är det helt uppenbart att Europa erbjuder ett mervärde när det gäller att lösa omfattande problem som är gemensamma för många.

Betänkandet innehåller ett antal intressanta förslag. Ett uppenbart sådant är att samla in information och jämförbara uppgifter, vilket kommer att bidra till att problemen kartläggs. Andra förslag handlar om att utbyta och främja bra idéer, styra den tekniska innovationen och se till att systemen blir driftskompatibla, att uppmuntra städerna att sammanställa rörlighetsplaner och vidta åtgärder för att få till stånd en hållbar rörlighet. Dessa och andra exempel berör tydligt frågor som bör organiseras på EU-nivå, för att göra våra städer bättre att leva i och mer tillgängliga och hållbara. Därför räknar jag med att kommissionen tar till sig förslagen och behandlar dem i medborgarnas intresse.

Michael Cramer, för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill också tacka föredraganden.

Stadstrafiken spelar en viktig roll i klimatförändringen eftersom den står för 70 procent av alla skadliga utsläpp. Det är först om ändrar vår transportpolitik i EU som vi kommer att kunna nå våra egna klimatskyddsmål. Den största potentialen finns i städerna, där 90 procent av alla bilresor är kortare än 6 kilometer och därför innebär ett gyllene tillfälle att istället ta bussen eller tåget, att cykla eller gå till fots.

Vi är mycket glada över att majoriteten är för att endast tillhandahålla EU-medel till städer som har fler än 100 000 invånare och som även kan lägga fram en plan för hållbar rörlighet. Vi beklagar att vårt förslag om att införa en allmän hastighetsgräns på 30 kilometer i timmen, med möjlighet för städerna att i enlighet med subsidiaritetsprincipen höja hastighetsgränsen på vissa vägar, inte fick majoritetsstöd. Det skulle inte bara vara bra för klimatet utan också minska antalet trafikolyckor. Varje år dör 40 000 människor på Europas vägar och det är 40 000 för många.

Johannes Blokland, för IND/DEM-gruppen. – (NL) Till att börja med vill jag tacka Gilles Savary för det goda samarbetet. Han har skrivit ett bra betänkande i nära samarbete med skuggföredragandena.

I betänkandet är man klar över att rörligheten i städer är en del av transportsektorn som innehåller många utmaningar och möjligheter. Utmaningar på områdena europeiska klimatmål, trängselkontroll, trafiksäkerhet och användarvänlighet, och möjligheter för en hållbar ekonomisk utveckling, och i nära samband med det, ökad inlandssjöfart.

Eftersom betänkandet är utmärkt och med rätta beaktar subsidiaritetsprincipen på tillbörligt sätt, skulle jag i korthet vilja ta upp kopplingen mellan rörligheten i städer och inlandssjöfart. Hållbar ekonomisk utveckling i Europa, inte minst på transportområdet och i städerna, kommer i hög grad att bero på inlandssjöfartens användning. Många europeiska städer har inre vattenvägar och följaktligen en inneboende kapacitet att på ett hållbart sätt klara ökande efterfrågan på transport. Utökad inlandssjöfart kräver faktiskt inte några större investeringar i infrastruktur och förvärrar inte heller trafikstockningarna eller miljö- och klimatproblemen i Europas städer, under förutsättning att man använder rena motorer och rent bränsle. Om kapacitet för inlandssjöfart redan finns i europeiska städer bör den användas och främjas.

Framtiden för rörligheten i städer står därför i nära samband med inlandssjöfartens framtid. Jag vill därför be Europeiska kommissionen att hålla ett vakande öga på de intressen som rör inlandssjöfarten när man arbetar med förslag till ny lagstiftning om rörligheten i städer.

Renate Sommer (PPE-DE). - (DE) Herr talman! Vi har diskuterat stadstrafiken i EU sedan mycket lång tid tillbaka. Och varför har vi det? Vi är inte ens behöriga på området. Behörigheten uppstod därför att ungefär 80 procent av befolkningen bor i städer och för att vi på grund av klimatförändringen nu vill ta oss an denna fråga.

Tack vare våra protester dämpades lyckligtvis Europeiska kommissionens ambitioner beträffande en handlingsplan för stadstransport. Jag vill tacka kommissionens vice ordförande Antonio Tajani för hans insiktsfullhet. *Subsidere* betyder att stödja snarare än att föreskriva, men som italienare vet han givetvis det bättre än jag, som är tyska och har gymnasiekunskaper i latin.

Vad som är viktigt för mig är först och främst att vårt, parlamentets, betänkande ska betona strikt efterlevnad av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Lagstiftningsåtgärder för stadstrafik på EU-nivå är otillåtna. Det är stödåtgärder som är vår uppgift. Det är förnuftigt och rimligt att organisera tankesmedjor och uppmuntra till informationsutbyte om bästa praxis. Vi behöver inte återuppfinna cykeln. Situationen i våra städer kräver lösningar men de kan bara utarbetas av lokala aktörer, eftersom det bara är de som vet vad som krävs.

Kommunerna måste beakta mycket olikartade situationer och behöver därmed tillräckligt manöverutrymme, särskilt om de ska kunna hålla sina huvudgator levande. De är viktiga för stadens dragningskraft. Därför är det viktigt att inte utestänga privatfordon och att fokusera mer på logistiken i städerna. Därför skulle jag vilja se mer stöd till forskning i logistik relaterad till detaljhandeln i innerstaden. Det skulle leda till minskad belastning för städerna.

Det är också viktigt att ta hänsyn till den demografiska förändringen. Vårt samhälle blir allt äldre. Rörlighets- och bostadskraven förändras. Om vi vill minska trafiken måste folk kunna uträtta sina dagliga ärenden nära hemmet och det är också en utmaning för detaljhandeln. Allt annat skulle helt enkelt gynna landsbygden.

Vi behöver inte ett observatorium för rörligheten i städer. Det skulle kosta en hel del pengar och ge upphov till en hel del papper som helt enkelt skulle hamna i arkiven i Bryssel.

Maria Eleni Koppa (PSE). - (EL) Herr talman! Betänkandet om rörligheten i städer är viktigt för den hållbara rörligheten i Europa och för strategin för att uppnå hållbar tillväxt och Lissabonmålen.

Utmaningen består i att anta innovativa åtgärder och vidta lagstiftningsåtgärder som i hög grad förbättrar stadsbornas livskvalitet. Faktum är att EU-medborgarnas vardag har blivit mycket svårare på grund av stress relaterad till resande, trafikstockningar, föroreningar, buller och försämrad miljö. Därför måste man uppnå balans mellan å ena sidan ambitionen att utveckla den gemensamma transportpolitiken som en rätt till rörlighet och som en viktig del av den ekonomiska tillväxten och å andra sidan en integrerad strategi för att minska trafikstockningarna och ge ett starkt bidrag till kampen mot klimatförändringen.

Kort sagt kommer det att främja ett mänskligare liv. Vi måste utveckla kombinerade transportslag så fort som möjligt och ge medborgarna information om alla stadstransportnät så att de får möjlighet att välja.

Jag skulle också vilja uttrycka min uppskattning till föredraganden för hans mycket bra och innehållsrika betänkande och be kommissionen att inte spara på krafterna eller låta någon tid gå till spillo när man utarbetar handlingsplanen.

Mieczysław Edmund Janowski (UEN). - (PL) Herr talman! Jag vill gratulera Gilles Savary till hans hantering av ämnet. Transport är ett grundläggande problem i stadsområden. Dessa frågor regleras enligt subsidiaritetsprincipen genom nationell, och särskilt lokal, lagstiftning. Men man måste inse hur angeläget problemet är och man bör ordna särskilt stöd och samordning på EU-nivå. Det handlar både om att främja positiva situationer och att sprida information om innovativa, tekniska och organisatoriska lösningar.

Det krävs särskilt stöd till intelligenta transportsystem i städerna som möjliggör både säkerhet och effektiv trafikstyrning. I det sammanhanget är det till nytta att kombinera transportens, informationsteknikens och telekommunikationens potential. Det krävs även modala lösningar för olika transportslag för kollektivtrafik som minskar trafikträngseln i stadskärnorna. Jag anser att det är av största betydelse att man förändrar stadsplaneringsmodellerna på ett sådant sätt att stadstrafiken blir både användar- och miljövänlig. Jag stöder också tanken på att skapa ett särskilt finansiellt instrument för rörligheten i städer i nästa budgetplan.

Låt oss komma ihåg vad föredraganden har betonat, att nästan 80 procent av EU:s invånare bor i stadsområden. Mycket tid går förlorad för dem på grund av att transporten är så dåligt organiserad. Låt oss inte slösa bort den tiden.

Antonio Tajani, *kommissionens vice ordförande.* – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Som ett svar på detta vill jag återigen betona att jag har åtagit mig att lägga fram handlingsplanen under 2009.

Jag är medveten om att majoriteten av ledamöterna anser att detta ärende brådskar, men som Saïd El Khadraoui påpekade finns det rättsliga invändningar i flera av EU:s institutioner, inte bara i kommissionen, och det måste vi ta oss förbi genom att övertyga de tveksamma om att en sådan handlingsplan inte, och det vill jag upprepa, inte kommer att inkräkta på subsidiaritetsprincipen. Det kommer jag att säga igen, och eftersom jag har studerat latin i många år känner jag mycket väl till ordets betydelse, som är positiv och betyder 'att hjälpa'.

Efter dagens debatt och efter att ha läst Gilles Savarys text är det tydligt att vi vill fortsätta på den väg vi har slagit in på. För min del finns ingen tvekan, men för att nå vårt mål måste vi övertala många och jag anser att rätt sätt att lyckas med det är genom starka politiska, tekniska och även rättsliga argument. Parlamentets text kommer att vara till stor hjälp för att övervinna invändningarna och jag är säker på att det låter sig göras inom ett par månader. Kommissionen kommer sålunda att ge medborgarna en handlingsplan som definitivt och fullt ut beaktar det arbete ni har gjort under de senaste veckorna och månaderna.

Jag skulle därför vilja tacka er igen och återigen bekräfta mitt åtagande och min önskan att gå vidare i samma riktning som min föregångare, vilket också är den riktning som Europaparlamentet valt. Samtidigt vill jag helst se att beslutet får stöd av så många som möjligt för att planen ska bli mer effektiv. Om man väljer att anta handlingsplanen ett par veckor tidigare, men utan att ha fullständigt stöd från alla parter, är det kanske inte bästa sättet att uppnå målsättningarna som vi alla delar.

Inte desto mindre anser jag att efter denna debatt och parlamentets beslut kommer vi att ha gjort en del viktiga framsteg och jag tror därför att önskemålen som en majoritet av ledamöterna framförde, med tanke på att det under debattens gång har förekommit varierande undertoner beträffande handlingsplanen, kan komma att tillgodoses på ett tillfredsställande sätt under de kommande månaderna.

ORDFÖRANDESKAP: Diana WALLIS

Vice talman

Gilles Savary, *föredragande.* – (FR) Fru talman, mina damer och herrar! Jag vill givetvis genast lugna Renate Sommer. Det har förekommit många lagar som har påverkat lokala myndigheter och som ställt *Stadtwerke*, eller kommunala allmännyttiga företag, mot varandra, exempelvis när det gäller transportsektorns skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och direktiven om offentliga upphandlingskontrakt.

Men frågan handlar inte om det. Den handlar i mycket högre grad om subsidiaritet. Det handlar inte om att vi här ska besluta att en ort, kommun eller stad ska bli en '30- zon' eller prioritera resor med järnväg. Jag har sett till att vi inte kommer att hamna i den typen av debatt.

Frågan jag ställde mig själv var: 'Vad kan EU:s mervärde vara?' Svaret är främst att EU har en önskan att agera. EU kan inte åsidosätta stadsproblematiken just samma månad, december 2008, som man tack vare Angela Merkel och Nicolas Sarkozy fastställde en mycket ambitiös klimatförändringsplan.

Hur ska vi kunna ta oss an en klimatförändringsplan med målet 'tre gånger tjugo' och samtidigt säga att vi inte är intresserade av stadsmiljön, när det är just den som påverkar klimatförändringen mest?

Det är en fråga om att vara politiskt konsekvent, att EU är politiskt konsekvent, eftersom vi, och regeringarna, har enats om att genomföra klimatförändringsplanen. Det finns ett legitimt behov att fokusera på stadsmiljön och det kommer vi inte ifrån, varken på transportområdet eller andra områden.

Ja, vi måste garantera att lokala myndigheter fattar suveräna beslut, de är närmare oss. Men vi kan se till att de står i kontakt med varandra, att de utbyter information och bästa praxis.

Vi kan också säkerställa att de uppmuntras att genomföra stadsutvecklingsplaner, vilket inte alla har kunnat göra.

Vi kan också se till att de integrerar samtliga transportslag, såsom "mjuka transportslag, kollektivtrafik, vattenburen transport – ja, Johannes Blokland har rätt – och järnvägstransport.

Dessutom kan vi få dem att göra stadstransporten mer attraktiv för användarna.

Detta är vår målsättning och det är därför vi vill ha ett finansiellt instrument. Vi har Marco Polo som uppmuntrar till att använda kombitransport. Vi har URBAN-programmen. Vi har flera europeiska program som skapar incitament. Den processen har pågått i flera år och är ingenting vi skapar just nu.

Utan att för den skull utöka nästa budgetplan bör den få en ny inriktning mot stadstransport. Det är vårt förslag.

Avslutningsvis skulle jag vilja säga till Antonio Tajani – fru talman, ni får ursäkta men jag är ju föredragande – att om vi får ett mycket stort majoritetsstöd i morgon bör han kunna återvända till kommissionen och säga att han anser att kommissionen måste göra något eftersom den har legitimitet och eftersom Europaparlamentet inte har agerat på egen hand.

(Applåder)

Talmannen. – Debatten är avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon.

Skriftliga förklaringar (artikel 142)

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), skriftlig. – (RO) De europeiska medborgarnas livskvalitet är direkt knuten till att stadstransporten blir både mer användarvänlig och mer miljövänlig. Därför är det viktigt att göra transporten tillgänglig och att främja driftskompatibilitet. Samtidigt är investeringar som kanaliseras till denna typ av byggtrepnader ett effektivt sätt att investera medel som görs tillgängliga genom de europeiska och nationella ekonomiska återhämtningsplanerna. Strategin handlar om att fokusera på medborgarna i deras dubbla roll som arbetstagare – genom att skapa nya arbetstillfällen – och som användare av transporttjänster, vilka också gynnas av en förbättrad miljö.

Men ett flertal europeiska initiativ och rekommendationer för att förbättra rörligheten i städerna kräver en samlad ansats. Respekt för subsidiaritetsprincipen utesluter inte att det krävs en konsekvent rättslig ram och en gemensam referensram, som förutom integrerade rekommendationer även innehåller en stor uppsättning god praxis.

Som ett resultat av detta kommer lokala myndigheter med direkt ansvar för detta område att både ha intresse av och möjlighet att stärka samarbetet med alla som ägnar sig åt transportens hållbara utveckling på lokal och regional nivå.

Jag vill också uppmana kommissionen att snarast färdigställa handlingsplanen för rörlighet i städer för att påskynda att denna sektor konsekvent integreras i det allmänna europeiska transportnätverket.

Dushana Zdravkova (PPE-DE), skriftlig. – (BG) Befintlig teknik och transportmedel som används för person- och godstransport i stadsmiljö har nått sin yttersta gräns. Mindre europeiska städer håller faktiskt redan på att kvävas av fordonstrafiken. För att kunna förbättra våra medborgares livskvalitet måste vi påskynda forskningens och innovationens utveckling och tillämpning på området rörlighet i städer. Vi kan definitivt inte komma till rätta med den växande krisen genom att kanalisera resurser för att helt enkelt bygga ut befintlig infrastruktur. Vi måste finna nya och 'intelligenta' lösningar för att kunna hantera inte bara de nuvarande problemen med stadstransporten utan även de framtida. Därför välkomnar jag förslaget om att utveckla en ny generation CIVITAS-program. Jag anser att man måste fokusera på att utveckla nästa generation informationsteknik för att hantera trafikflöden.

Den integrerade planeringsstrategi som antogs för ett par år sedan används i ganska stor utsträckning i stadsplaneringen för större städer i Europa.

Att skapa och finansiera en permanent europeisk struktur som samlar och sprider information om god praxis på detta område och främjar dialogen mellan berörda parter från samtliga regioner i EU innebär ett nytt och betydelsefullt framsteg som uppmuntrar till hållbar rörlighet i städerna.

19. Handlingsplan för intelligenta transportsystem - Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och gränssnitt mot andra transportslag (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är en gemensam debatt om

– betänkandet av Anne E. Jensen, för utskottet för transport och turism, om handlingsplanen för intelligenta transportsystem (2008/2216(INI)) (A6-0227/2009), och

– betänkandet av Anne E. Jensen, för utskottet för transport och turism, om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om en ram för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportsätt (KOM(2008)0887 - C6-0512/2008 - 2008/0263(COD)) (A6-0226/2009).

Anne E. Jensen, föredragande. – (DA) Fru talman! Jag är inte säker på att jag kan uttrycka samma entusiasm som Gilles Savary, men visst är intelligenta transportsystem ett spännande ämne. Vad är då intelligenta transportsystem? Den frågan är inte helt lätt att besvara, eftersom det rör sig om en mängd olika system: system som gör det möjligt att resa säkrare, effektivare och mer miljövänligt genom att utnyttja modern informations- och kommunikationsteknik. ITS, som intelligenta transportsystem också kallas, är därför en allmän term som omfattar många olika saker. Bakom uttrycket ITS döljer sig så vitt skilda saker som eCall, en tjänst som automatiskt ringer upp en larmcentral vid en olyckshändelse; system för vägtullar, det vill säga system som har utformats för att inkassera vägavgifter, och de välkända GPS-systemen som många av oss har i våra bilar som en hjälp för att hitta vägen genom okända områden.

Men ITS har också många outnyttjade möjligheter: möjligheter till kommunikation mellan fordon, mellan fordon och väg samt mellan fordon och informationscenter. Så varför börjar vi inte helt enkelt använda den här tekniken i större skala, om den nu är så bra? Detta är en fråga om vad som kommer först, hönan eller ägget. Ska tekniken i bilen komma först, med möjligheten att kommunicera med en stationär radiosändare längs vägen? Biltillverkarna är medvetna om möjligheterna, men de kan inte locka investerarna att satsa på sådan teknik om inte de stationära radiosändarna finns på plats först. Å andra sidan vill inte myndigheterna investera i radiosändare förrän bilarna är utrustade för att ta emot signalerna. Men någonting måste hända – vi måste sätta fart på utvecklingen.

Mot bakgrund av detta har kommissionen skapat en handlingsplan för intelligenta transportsystem och lämnat förslag till ett direktiv som ska främja ITS genom att rivstarta en standardisering. Det ska kommissionen ha beröm för. Det här är ett initiativ som behövs. De två betänkandena om intelligenta transportsystem som vi ska diskutera i dag är mycket nära sammanlänkade med handlingsplanen och direktivet. Det är som det ska vara, eftersom en handlingsplan utan direktiv egentligen inte skulle ge oss något nytt. Mycket av det som finns med i handlingsplanen är projekt som redan är i full gång. Direktivet är avgörande, eftersom det kommer att sätta fart på utvecklingen av viktiga standarder inom EU. Syftet med handlingsplanen är å andra sidan att avgränsa direktivets omfattning och se till att vi tar den erfarenhet vi fått genom gemensamma projekt och använder den vid standardiseringen.

De gemensamma standarder som ska antas genom en europeisk ITS-kommitté gäller fyra specifika områden: först och främst optimal användning av väg-, trafik- och resdata. För det andra, kontinuerliga ITS-tjänster i transportkorridorer och tätbebyggda områden. För det tredje, trafiksäkerhet, och för det fjärde, integration av fordonet i transportinfrastrukturen. Dessutom brottas vi också med den mycket viktiga datasäkerhetsfrågan. Vi vill inte ha något storebrorssamhälle, och därför måste datasäkerhet och individens rättigheter införlivas i standarderna redan från början. En annan fråga av yttersta vikt är ansvar och fördelning av ansvar. Om någonting går fel måste vi kunna identifiera var problemet finns: hos föraren, hos navigationssystemet eller hos tekniken i fordonet. Annars kommer vi inte att göra några ytterligare framsteg, och därmed inte heller få de investeringar som krävs.

Jag vill tacka skuggföredragandena från de andra grupperna för det nära samarbete vi har haft. Vi har haft en del meningsskiljaktigheter kring i hur hög grad vi bör fokusera på alternativ till vägtransport, men jag tror att vi har uppnått en balans mellan användningen av ITS-teknik inom vägtransport och dess gränssnitt mot andra transportmedel. Det är möjligt att använda informationsteknik till att jämföra olika sätt att ta sig från A till B och till att skaffa sig en överblick över de snabbaste, billigaste och mest miljövänliga alternativen. Jag önskar att vi snabbt hade kunnat träffa ett avtal med rådet kring detta, men det har inte varit möjligt. Ordförandelandet Tjeckien har gjort ett mycket bra jobb, men jag hoppas att vår uppstramning av kommissionens förslag ska göra direktivet mer attraktivt för rådet, eftersom det här är ett direktiv som vi eftersöker.

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill tacka parlamentet och i synnerhet föredraganden, Anne Jensen, och alla skuggföredragandena för deras utmärkta arbete och deras välkomnande av kommissionens förslag.

Jag är naturligtvis nöjd med de beslut som har fattats, och jag har noterat förslagen till ändringar i utkastet till direktivet. Framför allt gläder det mig att parlamentet har bekräftat att systemen för satellitbaserad positionsbestämning, Egnos och Galileo, har stor betydelse för tekniken bakom intelligenta transportsystem (ITS). Jag skulle dock vilja ställa några frågor till parlamentet, och samtidigt försöka svara på varför kommissionen har lagt fram ett direktiv som ska främja utvecklingen av ITS och om de lokala och nationella initiativen på området inte är tillräckliga.

Kommissionen har sedan 1988 finansierat särskilda forsknings- och utvecklingsprogram kring intelligenta transportsystem, vilket har gett otvivelaktigt positiva resultat och gett upphov till en mängd rekommendationer. Dessa forsknings- och utvecklingsprogram har utgjort en viktig grund för att göra tekniska framsteg, samordna åtgärder och uppmuntra preliminär utveckling på ett i allmänhet splittrat sätt.

Därför är det dags att gå vidare från rekommendationer till konkreta åtgärder, så att vi kan dra nytta av de fördelar som intelligenta transportsystem medför: fördelar i form av ökad trafiksäkerhet, mindre köer och minskad miljöpåverkan. Det är syftet med detta viktiga förslag till direktiv som ska främja åtgärder för att riva de hinder som står i vägen för en bredare ITS-utveckling med bättre samordning.

Jag vill ge ett par exempel för att förklara varför frivilliga och lokala strategier inte alltid är tillräckliga: en transportör som reser mellan Barcelona och Frankfurt är i dag inte bara utrustad med mobiltelefon och navigationssystem i fordonet, utan också med minst tre olika elektroniska terminaler för upptag av vägavgifter för de länder som passeras, eller för att undvika att passera genom bostadsområden. År 2001 rekommenderade kommissionen medlemsstaterna att offentliggöra detaljerad information om vägtyper inom vägnätet och om områden med begränsad trafik. Tyvärr är det bara ett fåtal lokala och nationella myndigheter som har följt rekommendationen. I slutändan leder det till att förare med navigationssystem använder hela vägnätet och att tung trafik alltför ofta dirigeras till helt olämpliga vägar eller längs farliga rutter, till exempel förbi skolor eller på mycket branta vägar.

Det nya direktivet gör det möjligt att vidta de åtgärder som krävs för att undvika sådana situationer och därmed minska de problem vi har stött på. Kommissionen väntar på att parlamentet och rådet ska komma överens om förslaget till direktiv, som utgör ett mycket viktigt instrument för genomförandet av handlingsplanen.

Vi kommer att samarbeta intensivt både med er och med rådet för att träffa ett avtal så snart som möjligt, och jag hoppas att vi ska komma en bit på väg vid rådets informella möte i Litoměřice i Tjeckien nästa vecka, då ITS står på dagordningen. Anne Jensen har bjudits in till mötet, och jag tror att hon kommer att delta, om än bara informellt. Huvudsaken är att vi kommer att få tillfälle att jämföra kommissionens, parlamentets och rådets ståndpunkter för att försöka skynda på det förhoppningsvis enkla avtalet, så att vi kan ge våra medborgare en praktisk lösning och godkänna en gemensam text så snart som möjligt.

Giovanni Robusti, *föredragande av yttrande från utskottet för regional utveckling*. – (IT) Fru talman, mina damer och herrar! Jag har följt ITS-planen i egenskap av föredragande av yttrande från utskottet för regional utveckling. Yttrandet från vårt utskott antogs enhälligt och har återgivits i stor skala av utskottet för transport och turism, i en anda av samarbete som vi har lyckats skapa när det gäller långsiktiga projekt. Jag vill tacka alla som har bidragit med arbete och idéer.

Vi har alla ansträngt oss för att undvika de långa och svårhanterliga ord som alltför ofta kännetecknar principuttalanden. Vi har alla försökt framhålla att vi inte diskuterade hur många eller vilka vägar som skulle planeras, utan försökte komma fram till hur vi kan förflytta oss på ett säkrare, mer samordnat, människovänligt, miljövänligt och därför intelligent sätt, vilket inte är någon lätt uppgift i sig. Vi har försökt demonstrera vikten av teknik, säkerhet, periferiområden, vattenvägar och inte minst samordningen med strukturfonderna, så att de planerade tidsplanerna och målen blir konsekventa och samordnade. Vi har försökt karllägga den allt viktigare roll som säkerheten spelar, liksom den integrerade hanteringen av transporter, men framför allt av passagerarna. Jag tror att vi har lyckats skapa ett konsekvent och övertygande angreppssätt.

Nu hoppas jag på två saker: att kommissionen inte bara "noterar" och sedan går vidare i den riktning de själva väljer när det blir dags att fatta operativa beslut, och att de operativa strategier som läggs fram i planen kommer att utgöra grunden för de val som programmerare av närliggande aktiviteter gör. Alltför ofta har vi tittat i våra kristallkulor och sett en rad fantastiska planer, som var och en är omöjlig att kombinera med de andra.

Det vore en besvikelse om vi fortsatte att finansiera vägar när vi har beslutat att färre bilar bör rulla på vägarna. Det vore en besvikelse om vi fortsatte att finansiera fordon som är formgivna utan hänsyn till samtrafik, passiv säkerhet eller förbrukning av bränsle och miljö. Det vore en besvikelse om vi tillsammans planerade att gå i en viss riktning, medan de pengar och resurser vi ansvarar för går i en annan riktning och används utan tidsmässig samordning.

Etelka Barsi-Pataky för PPE-DE-gruppen. – (HU) Fru talman! Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokraterna anser att intelligent transportteknik är en av de viktigaste hörnstenarna i den europeiska transportpolitiken. För två år sedan diskuterade vi detta ämne här i parlamentet vid halvtidsöversynen av transportpolitiken Vitbok, som jag var föredragande för. Då fastställde vi som ett av huvudmålen utvecklingen av intelligent teknik som ett verktyg för att förbättra effektiviteten på våra vägar och höja nivån på tjänsterna. Men den intelligenta utveckling som ska göra våra vägar säkrare och vägtransporterna mer miljövänliga existerar redan.

Men för att kunna utnyttja vår tekniska utveckling behöver vi den här handlingsplanen och direktivet. Jag föreslog i förordningen att vi bör anta en miniminivå för intelligenta tillämpningar så att vi kan förse vårt transeuropeiska transportnät med åtminstone denna miniminivå. Dessa tillämpningar kommer sedan att stödja effektiviteten och säkerheten. Vi förväntar oss naturligtvis finansieringsförslag från kommissionen för de intelligenta lösningar som inte införs med hjälp av privat finansiering. På samma sätt förväntar vi oss förslag från kommissionen på hur trafik som korsar externa gränser ska kunna anpassas sömlöst till den intelligenta europeiska infrastruktur som vi hoppas på. När det gäller det här direktivet har europeiska kommissionen fått ett ovanligt stort förtroende med tanke på att det är ett ramdirektiv. Därför är det viktigt att parlamentet deltar i utformandet av genomförandebestämmelserna som en del av kommittéförfarandena.

I dag har vi röstat om översynen av grönboken om den transeuropeiska transportpolitiken. Vi kan vara säkra på att det transeuropeiska nätverkets framtid innefattar intelligent transport. Tack så mycket.

Silvia-Adriana Țicău för PSE-gruppen. – (RO) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Jag vill börja med att gratulera Anne Jensen till hennes utmärkta arbete och hennes två betänkanden.

Intelligenta transportsystem är avancerade tillämpningar som syftar till att erbjuda innovativa tjänster inom områdena transportmedel och trafikhantering och till att göra det möjligt för enskilda resenärer att hålla sig informerade och använda transportnäten på ett säkrare, mer samordnat och "smartare" sätt. Jag anser dock att det är viktigt att intelligenta transportsystem omfattar alla typer av transporter och inte enbart stadstrafik, och därför har jag gjort ändringar med detta i åtanke. Trafiken och rörligheten inne i städer är också i hög grad en del av stadsutvecklingen. Därför är jag glad att vår kollega från utskottet för regional utveckling också är med oss här i kammaren. Jag tycker att det är viktigt att intelligenta transportsystem på ett effektivt sätt kan bidra till att minska bränsleförbrukningen och i förlängningen även till att förbättra luftkvaliteten och trafikflödet i städerna.

Jag tycker att det är viktigt att förse passagerare med information, skydda personliga uppgifter och, givetvis, se till att uppgifterna är anonyma för användarnas säkerhets skull. Sist men inte minst anser jag att detta är ett steg framåt, men att stora investeringar behövs inom den här sektorn.

Sepp Kusstatscher för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Fru talman! I princip måste man instämma med direktivets allmänna mål. Att införa bättre informationssystem för resenärer och transportoperatörer, bland annat för att minska antalet trafikolyckor och göra resandet billigare och effektivare, är naturligtvis en bra idé, och det är även utrustningen för att samla in miljödata. Det finns dock tre frågor som bekymrar mig.

För det första finns det en risk att så kallad smart teknik får människor att lämna över ansvaret till maskiner och instrument.

För det andra finns det en ständigt ökande risk att data som samlas in missbrukas. Det finns ett ständigt ökande hot mot människors integritet.

För det tredje är det här direktivet alltför inriktat på bilar. Interoperabilitet med andra system, som till exempel kollektivtrafiken, är mycket viktigare än den här utstuderade katt-och-råtta-leken som industrin försöker leka med oss.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). - (DE) Fru talman! Jag stöder ovillkorligen kommissionens strävan efter att skapa ett rättsligt ramverk för samordnat införande och användning av intelligenta transportsystem inom området vägtransport. Jag har personligen länge kämpat för att på bred front införa eCall, det elektroniska nödsamtalssystemet, vilket gör den här frågan aktuell för mig nästan dagligen, och intelligenta transportsystem

kan göra så mycket mer. De bidrar till miljöhållbarhet, förbättrad effektivitet, ökad säkerhet och rättvis konkurrens inom person- och godstrafik på vägarna. De stöder också sammodalitet, bland annat genom att utveckla gränssnitt mot andra transportmedel som järnväg, sjöfart och flyg, där man började införa intelligenta transportsystem för länge sedan.

Medlemsstaterna kan inte uppnå allt detta ensamma – det måste bli en uppgift för gemenskapen. Obligatoriska minimistandarder och specifikationer för intelligenta transportsystem inom hela EU kommer att ge ett bättre klimat för innovationer och göra planeringen säkrare, särskilt för små och medelstora företag. Jag välkomnar särskilt planerna på en öppen, fordonsintegrerad plattform för intelligenta transportsystemtjänster.

Med handlingsplanen får vi äntligen en tidsplan för införandet av individuella system för a) trafiksäkerhet, så som ESP och eCall, b) kontinuitet i trafikhanteringen: information om trängselavgifter och parkering kan till exempel minska antalet bilar som åker omkring och letar efter parkeringsplats, och c) användning av väg-, trafik- och resdata i realtid, vilket blir en tillgång både för yrkeschaufförer och alla andra som använder vägarna.

Direktivet innehåller detaljerade krav på ett obligatoriskt och samordnat införande av standarder för intelligenta transportsystem i hela EU och deras tillämpning i medlemsstaterna. Det innehåller också skydd för användningen av personuppgifter. Men kom ihåg att införandet av intelligenta transportsystem kommer att kosta mycket pengar, eftersom infrastruktur och fordon måste utrustas med nödvändig informations- och kommunikationsteknik. Vi vet fortfarande inte säkert om de potentiella användarna kan och vill betala.

Gilles Savary (PSE). – (FR) Fru talman! Först av allt vill jag tacka Anne Jensen för hennes rakt igenom utomordentliga arbete som visar prov på stor öppenhet och uppmärksamhet för alla de åsikter som uttryckts.

Bakom de intelligenta transportsystemen står de vanliga europeiska fonderna, och jag blev något förvånad när jag upptäckte att nästan samtliga var inriktade på bilar.

Jag anser absolut att bilar har sina fördelar – bilindustrin är en enormt stark ekonomisk sektor i Europa. Jag menar dock att vi inte behöver förse alla transportmedel med intelligent teknik.

Jag bortser inte från att vi har ERTMS för järnvägen och Sesar och Galileo, men enligt min åsikt saknar vi ett användarorienterat angreppssätt till användarinformation, till tillgänglighet för rörelsehindrade personer och dagens möjligheter att anpassa stadsfordon, till införandet av energisparande stadsfordon, till transportsäkerhet, särskilt när det gäller den viktiga kollektivtrafiken, till användarinformation och till biljettsystem, vilka samtliga är områden där det i många fall finns utrymme för stora förbättringar.

Därför anser jag att resurserna bör spridas under kommande år. Jag skulle vilja fästa särskild uppmärksamhet vid respekten för personuppgifter – vi får inte hamna i en situation som liknar Orwells 1984, där vi försöker förverkliga fantasin om att helt ersätta människor med maskiner. Vi såg vad som hände på Hudsonfloden förra vintern: om det inte hade funnits en pilot i planet, skulle knappast någon mekanism ha kunnat räta upp det. Sammanfattningsvis menar jag också att vi måste prioritera andra transportmedel än bilar.

Trots dessa reservationer stöder jag betänkandet.

Zita Gurmai (PSE). – (HU) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Införandet av intelligenta transportsystem erbjuder många uppenbara fördelar. Det kommer att göra det säkrare och mer effektivt att resa i Europa, samtidigt som det främjar miljöskydd och energieffektivitet. Vi bör också ge kommissionen ett erkännande för deras handlingsplan och den tydliga tidsgräns man har satt upp. Jag tycker också att det är viktigt att ta hänsyn till kompatibilitet, koherens och reglering när systemen utvecklas. När det gäller konsumenterna måste de dels ha råd att använda systemen, men de måste också ha möjligheten att välja fritt, och lämpliga lagar måste stiftas för att garantera att det inte finns någon som helst möjlighet att missbruka enskilda individers personuppgifter. Vi måste utveckla ett logiskt, intelligent system på hög nivå som kan utvecklas ytterligare, och där nya tekniska framsteg kan införlivas på ett effektivt sätt. Det ligger i allas vårt intresse att göra verklighet av detta. Samtidigt är det också avgörande för den europeiska bilindustrin att vi kan fortsätta att förflytta oss. Jag vill tacka föredraganden för hennes arbete.

Den Dover (PPE-DE). – (EN) Fru talman! Jag talar i egenskap av civilingenjör, och min son har ett företag för kartläggning av transporter som täcker hela Storbritannien.

Denna fråga är ytterst viktig eftersom vi här i EU kan vara förvissade om att den senaste tekniken påverkar användbarheten och effektiviteten när det gäller alla former av vägtransport. År efter år är detta en enda stor tillväxtsektor. Till och med i en tid med recession räknar vi med en ökning på ungefär 55 procent från och

med nu och fram till 2020 för godstransporter och ungefär 35 procent för personbilar, osv, och därtill kommer naturligtvis ökad energiförbrukning.

Som valda ledamöter reser vi ofta runt i våra valkretsar och hamnar i trafikstockningar, och ofta måste vi ringa telefonsamtal för att få reda på hur situationen är framför oss. Vi behöver fler data på vindrutorna så att vi kan räkna ut hur vi på ett effektivare sätt ska klara svåra trafiksituationer.

Jag önskar Anne E. Jensen och kommissionsledamoten all tänkbar framgång.

Antonio Tajani, *Vice ordförande för kommissionen.* – (IT) Fru Talman, ärade ledamöter! Jag anser att vi bör se positivt på framtiden! Vad det gäller antagandet av detta direktiv, är det min mening att det förutom det starka samarbetet från det tjeckiska ordförandeskapet finns en stor vilja hos det svenska ordförandeskapet att få till stånd en positiv överenskommelse mellan kommissionen, parlamentet och rådet. Det är hoppingivande och jag tycker att vi i parlamentet borde låta oss inspireras av och rösta för de texter vi debatterar i morgon.

Jag skulle vilja besvara några av de uttalanden som gjorts, samt försäkra Silvia-Adriana Țicău angående våra mål: vi vill börja med en handlingsplan och ett direktiv som ser till transportsystemen allmänt. Med det perspektivet kommer vi sedan att titta på stadsmiljön och koncentrera oss på den. Det är dock nödvändigt att först få en allmän bild av situationen för att sedan kunna se till specifika detaljer.

Jag vill också vända mig till Sepp Kusstatscher vad det gäller vägsektorn och andra transportsystem. För närvarande finns det inget enhetligt europeiskt ramverk för att utveckla och använda intelligenta transportsystem (ITS) inom vägsektorn, medan, som Gilles Savary påpekade, särskilda planer redan har utarbetats för andra transportsätt: SESAR, det nya systemet för flygledningstjänst, RIS för flodtransport och VTMS för transport till havs och ERTMS för tåg, ej att förglömma. Handlingsplanen för ITS gäller därför i första hand vägsektorn, men innehåller även särskilda åtgärder och initiativ som ska garantera och förbättra möjligheten att koppla samman vägtransport med andra transportmedel via lämpliga gränssnitt.

Jag är angelägen om att påpeka, inte minst för Gilles Savary, att handlingsplanen för ITS självklart införlivar både åtgärder för äldre förare och för trafikanter som anses vara "ömtåliga", det vill säga cyklister och fotgängare. Detta är några av de punkter i en lista av åtgärder som kan komma att antas av utskottet för intelligenta transportsystem, som man planerar i direktivet. Framför allt handlar de om att använda ITS för att förbättra användarnas säkerhet, till exempel genom att införa intelligenta signaler för synskadade.

Mot denna bakgrund kan vi med ett direktiv visserligen införa vissa regler, men problemet består också i att ha intelligenta förare. Räcker inte med intelligenta system, vi måste också se till att vem som än sitter bakom ratten i en bil eller lastbil, eller bakom styret på en motorcykel eller cykel, använder sin intelligens. Tyvärr är detta inte något som kan regleras med ett direktiv, en föreskrift eller en handlingsplan. Vi måste helt enkelt använda förnuftiga regler för att övertyga EU:s medborgare att bete sig intelligent och inte dricka alkohol eller ta droger när de ska ut och köra.

Anne E. Jensen, *föredragande.* – (DA) Fru talman! Kommissionsledamot Antonio Tajani satte precis fingret på vad hela denna diskussion handlar om. Vi måste få bilister att agera intelligentare. Vi har diskuterat detta länge och väl och Sepp Kusstatscher har också vid flera tillfällen sagt att vi måste se till att dessa system hjälper oss att hålla oss underrättade och agera klokare, i stället för att leda oss till att bete oss dummare. Det är mycket viktigt. Dessutom tycker jag att det är viktigt att vi kommer ihåg exemplet om en lastbil som kör kors och tvärs i Europa – i dag klagar lastbilsförare på att de snart inte kommer att ha någon sikt framåt på grund av alla manicker på framrutan som behövs för att kommunicera med systemen för vägtullar och differentierade vägavgifter, samt andra informationssystem. Vi behöver en gemensam plattform, så att data som matas in i datorn skickas tillbaka till lastbilsföraren på hans eller hennes eget språk. Vi har möjligheterna. Faktum är att antalet möjligheter är svindlande stort.

Vi har också länge diskuterat hur stor finansiering som ska öronmärkas för detta projekt. Vad vi har förstått uppgår summan till ca 300 miljoner euro, varav största delen kommer att ledas in i EasyWay, främst av kommissionen. Det kan vara värt att nämna att vi i Danmark precis har antagit en plan för att anslå 40 miljoner euro för ITS under de kommande fem åren. 40 miljoner euro är en stor summa för ett litet land med 5 miljoner invånare, men det kommer att innebära att vi kan göra stora framsteg. Därför tror jag att om vi börjar titta på de olika medlemsstaterna, kan vi få lite perspektiv på det. Det är precis vad vi behöver för att komma igång och jag hoppas att denna punkt kommer att läggas till transportministrarnas dagordning för mötet den 29.

Som avslutning vill jag kort kommentera ändringsförslagen. Vi har omfattande stöd för detta förslag till direktivet och endast fyra ändringsförslag till betänkandet som inte har behandlats för morgondagen. Personligen stöder jag ändringsförslag 57 som lagts fram av socialdemokratiska gruppen och ändringsförslag 59, framlagt av de gröna men jag är emot ändringsförslag 58 och 60. Jag anser att det ringa antalet ändringsförslag är bevis på det stora parlamentariska stödet för detta. Antonio Tajani, ni har kommit igång med ett stadigt förhandlingsmandat!

Talmannen. – Debatten är avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon.

Skriftliga förklaringar (artikel 142)

Mieczysław Edmund Janowski (UEN), skriftlig. – (PL) Den tid vi lever i kräver snabb anpassning av transportsektorn till den exponentiella tillväxten i användningen och samhällets förväntningar. Jag anser därför att införandet av intelligenta transportsystem (ITS) är mycket värdefullt. Vi bör vara medvetna om att vägtransportens nuvarande tillstånd är mycket oroande, vilket illustreras av statistik som till exempel:

- antalet dödsfall i trafiken inom EU 2006 var ca 43 000, inklusive ca 5 500 i Polen
- den årliga kostnaden för trafikträngsel på vägarna inom EU är ca 1 procent av BNP
- CO₂-utsläpp som orsakas av vägtransport uppgår till ca 70 procent av alla transportrelaterade CO₂-utsläpp.

Därför behöver vi följande:

optimal användning av väg- och vägtrafikuppgifter,

garantera kontinuerliga och funktionssäkra ITS-tjänster i europeiska transportkorridorer och storstadsområden,

väl utbredd användning i stadsmiljöer av telematiktillämpningar, som kombinerar transportfrågor med informationsteknologi och telekommunikation,

snabbt och harmoniserat införande av tillämpningar som stöder trafiksäkerheten på vägarna, t.ex. eCall och ADAS,

bättre integrering av infrastrukturen för transport med fordon och fordon emellan,

Europatäckande koordination, som tar hänsyn till erfarenheter och god praxis i de ledande länderna.

Låt oss därför försöka att införa ITS i hela EU, i samband med alla transportmedel och alla passagerare, både inom offentlig och privat transport.

20. Det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Ulrich Stockmann, för utskottet för transport och turism, om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda ("Marco Polo II") (KOM(2008)0847 - C6-0482/2008 - 2008/0239(COD)) (A6-0217/2009).

Ulrich Stockmann, föredragande. – (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot! Överförandet av godstrafik från väg till järnväg och inre vattenvägar eller närsjöfart har väckt måttligt intresse i våra transportdebatter och så har det varit i årtionden. Nu när klimatdebatten har tagit fart, har dock även denna diskussion blivit viktigare.

Under tiden har vi genom olika politiska ansatser och instrument kommit fram till denna omställning. Om vi noga synar trafiken är det dock mycket svårt att ställa om den i praktiken, och detta har endast lyckats i ett fåtal fall.

För det första, för att anslutningar mellan de olika transportsätten fortfarande inte är tillräckligt harmoniserade. För det andra, för att järnvägar och inre vattenvägar fortfarande inte är tillräckligt etablerade som europeiska tjänsteleverantörer, och för det tredje, för att det står klart att miljövänliga transportformer i huvudsak inte kan erbjuda tjänster från dörr till dörr.

Alla dessa problem försvåras under nuvarande lågkonjunktur genom kraftigt sänkta priser för godstransport på väg. Marco Polo II har också drabbats av dessa problem. Därför är vi som transportpolitiker mycket intresserade av att hitta en lösning eftersom vi nu befinner oss lång ifrån vårt mål, det vill säga att Marco Polo ska överföra 60 procent av tillväxten för internationella godstransporter på väg till andra transportsätt. Vi måste byta riktning innan slutet på detta parlaments valperiod. Vi har därför kommit fram till en mycket rimlig kompromiss.

Vad kommer att hända? Först och främst gav kommissionen ett organ i uppdrag att sköta hanteringen av programmet och förenkla dess förvaltning redan innan denna förordning lagts fram. Det verkar klokt. Vi har fastställt och tillsammans förhandlat om en hel rad punkter i kompromissen för att göra programmet mer attraktivt. För det första har tröskeln för höghastighetsleder till sjöss sänkts från 250 till 200 miljoner tonkilometer per år. För det andra har tröskeln för åtgärder rörande trafikomställning sänkts från 80 till 60 miljoner tonkilometer, liksom tröskeln för inre vattenvägar, där parlamentet har drivit igenom en sänkning från 17 till 13 miljoner tonkilometer. Vi har även höjt de stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur från 10 procent till 20 procent. Det verkar klokt. Slutligen har vi med framgång argumenterat att ekonomiska kriser som den vi upplever just nu kan anges som skäl för att förlänga löptiden för kontrakt.

Vi har alltså gjort programmet betydligt mer attraktivt. Kompromissen som vi åstadkommit blev också möjlig genom den stora samstämmigheten mellan parlamentsledamöterna, som åsidosatte motiverade överväganden och grundläggande diskussion för att snabbt kunna lansera programmet igen. Innan kommissionen lägger fram ett förslag om Marco Polo III, behöver vi därför verkligen en allmän debatt, så att vi kan ta upp alla dessa punkter för att bestämma vår framtida inriktning. Dessutom vill vi förstås se hur den anpassning vi har gjort nu kommer att fungera. Detta är ämnet för omröstningen och jag hoppas kunna räkna med ert stöd i morgon.

Antonio Tajani, *kommissionens vice ordförande*. – (IT) Fru talman, ärade ledamöter! Jag vill tacka Ulrich Stockmann för hans arbete. Med början 2003 har programmet Marco Polo syftat till att skapa ett mer hållbart transportsystem i Europa genom att föra över en betydande del av den årliga tillväxten i internationella godstransporter på väg till andra, mer miljövänliga transportsätt, till exempel inre vattenvägar, järnvägar och närsjöfart. Det första Marco Polo-programmet, som skulle överföra 48 miljarder tonkilometer från vägarna på fyra år, avslutades 2006, trots att den externa utvärderingen visade att endast 64 procent av denna siffra åstadkommits.

Erfarenheterna från det andra Marco Polo-programmet visar att det tyvärr inte blivit mer effektivt, samt att Europa inte använder detta viktiga verktyg fullt ut för att skapa ett transportsystem som är mer avpassat till utvecklingen på marknaden. Förra året skickade jag en rad skrivelser till alla EU:s transportministrar för att mana dem till att använda Marco Polo.

Jag anser därför (och det verkar som om parlamentet delar min åsikt), att tiden är mogen för att anpassa förordningen för att ändra reglerna för deltagande i detta projekt, eller programmet, som måste tilldelas medel som inte alltid används. Vi rör oss definitivt i rätt riktning, eftersom vi försöker hjälpa små och medelstora företag dra nytta av ett gemenskapsprojekt. Det har hittills varit mycket svårt för små och medelstora företag att ta del av de EU-medel som delas ut genom Marco Polo-programmet.

Det budskap vi sänder ut i dag riktar sig inte bara till dem som använder Marco Polo. Jag anser att det är en uppmaning att anpassa många EU-förordningar, eftersom detta gäller för många sektorer och nationella förordningar som rör EU-medel; de författas inte alltid på ett sätt som gör dem tillgängliga. Det är ett verkligt problem i alla medlemsländer och jag vill åter betona att det inte gäller våra EU-förordningar utan även nationella förordningar som rör EU-medel.

Sammanfattningsvis är det min uppfattning att vi i dag inte bara arbetar med Marco Polo-programmet, utan snarare sänder ett budskap om god lagstiftning som kan komma medborgarna till godo och förenkla deltagande i gemenskapsprojekt. Jag anser därför naturligtvis att Ulrich Stockmanns arbete är värt vårt stöd och att den framlagda texten bör antas, så att, jag upprepar, parlamentet kan sända ut ett positivt budskap till hela EU.

Låt mig på nytt konstatera att detta inte bara är en fråga om Marco Polo, utan en mycket bredare fråga. Om vi börjar med Marco Polo, anser jag att vi kommer att gynna andra sektorer som är medvetna om bruket av gemenskapsmedel och utnyttjandet av de olika programmen som kommissionen ställer till förfogande för det 27 medlemsstaterna och deras företag.

Anne E. Jensen, föredragande för budgetutskottet. – (DA) Fru talman! När budgetutskottet bestämde sig för att uttala sig om Marco Polo-programmet, var skälet för detta att man hade svårigheter med att se till att finansiellt stöd användes som avsett. Vi välkomnar därför naturligtvis det faktum att åtgärder vidtas. Kommissionen förtjänar beröm för detta. Vi försöker förenkla förvaltningen och skärpa reglerna för att se till att finansiellt stöd används till dess avsedda ändamål. I gengäld har vi i budgetutskottet beslutat att om vi misslyckas med att förbättra programmets utförande, om vi misslyckas med att se till att det finansiella stödet används till sitt avsedda ändamål så måste vi se över om så mycket pengar bör tilldelas Marco Polo, och om en del av medlen bör omfördelas till andra program, där de komma till större nytta. Naturligtvis måste vi genomföra en översyn efter halva tiden efter valet 2010, och en av de saker vi måste lösa då är hur vi ska utvärdera vilka program som fungerar och vilka som inte gör det. Om vi ser att det finns akut behov av mer pengar, kommer vi självklart att omfördela pengar från projekt som inte använder dem till dem som behöver dem, så att det finansiella stödet inte bara slösas bort.

Dieter-Lebrecht Koch, för PPE-DE-gruppen. – (DE) Fru talman! Plenum kommer i morgon att rösta om Marco Polo II-programmet för att förbättra godstrafikens miljöprestanda. Marco Polo II innebär bättre planeringssäkerhet eftersom programmets löptid är fastställd fram till 31 december 2013. Dess budget är 450 miljoner euro. Trösklarna för stödberättigande ska sänkas i förhållande till Marco Polo I och motsvarar utnyttjande av små och medelstora företag. Jag är särskilt tacksam till föredraganden för detta. Med hänsyn till det nuvarande finansiella läget för många små och medelstora företag är detta en medborgarvänlig politik som jag kan ge mitt ovillkorliga stöd.

Programmet grundar sig på överföringen av trafik och en minskning av trafikstockningar på vägarna. Det kommer också att förstärka intermodalitet och därmed bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem. Med en positiv omröstning i morgon, vilket jag rekommenderar, kommer lagstiftningsförfarandet att avslutas under första behandlingen.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk, för UEN-gruppen. – (PL) Fru talman, herr kommissionsledamot! Som företrädare för gruppen Unionen för nationernas Europa, skulle jag vilja uppmärksamma följande punkter.

Trots lovvärda målsättningar, till exempel att minska trafikstockningar, att minska vägtransportens inverkan på miljön och gynna närsjöfart, järnvägar och inre vattenvägar eller en kombination av transportmedel för gods, används knappt hälften av de tillgängliga finansiella medlen för Marco Polo-programmet varje år och endast 60 procent av programmets planerade aktiviteter genomförs.

Kommissionens förslag för att förenkla programmet bör därför stödjas, och däribland särskilt små och medelstora företags deltagande utan kravet på att bilda ett konsortium, en tydlig sänkning av tonkilometertröskeln för stödberättigande, en höjning av stödnivån genom att öka det finansiella stödet, vilket har ökat från 1 euro till 2 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport och en förenkling av beviljandet av finansiellt stöd. Jag vill uttrycka förhoppningen att alla dessa åtgärder kommer att underlätta att de finansiella medlen som är tillgängliga genom programmet används på bästa möjliga sätt.

Johannes Blokland, för IND/DEM-gruppen. – (NL) I kväll diskuterar vi förändringarna av programmet Marco Polo II. Jag är skyldig kommissionen tack för dess förslag till att sänka fondens trösklar och det gläder mig att Ulrich Stockmann har behandlat dessa förslag med den energi som krävs. Framför allt den särskilda sänkningen av tröskeln för transport på inre vattenvägar kan räkna med mitt stöd.

Det finns dock ett problem. Den här sänkningen är inte tillräcklig. I utskottet för transport och turism löste jag och Corien Wortmann-Kool detta problem. Jag beklagar att Ulrich Stockmann anser att vårt ändringsförslag (nummer 24) är icke önskvärt. Han är ändå känd för att vara en förfäktare av transport på inre vattenvägar och det var min förhoppning att sådana förändringar skulle falla i god jord hos honom. När allt kommer omkring, så är tröskeln som kommissionen föreslår fortfarande alldeles för hög för de små rörelser som kanalrederierna som regel utgör. Jag kan inte förstå varför de andra institutionerna skulle hitta något att anmärka på i ändringsförslag 24.

Vi har en generös fond för hållbar transport. Inlandssjöfart är det ojämförligt renaste transportsättet. Varför bör vi inte sänka tröskeln för denna sektor? Jag förmodar att kommissionen är rädd att sådana förslag kommer att föranleda en del medlemsländer i rådet att kräva sänkningar på andra områden. Jag vill be kommissionen

att inta en fast ståndpunkt och uttryckligen erkänna inlandssjöfartens betydelse som det renaste transportsättet, här i parlamentet.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). - (EL) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Fram till 2013 kommer vi att investera 400 miljoner euro i programmet Marco Polo II, samt en stor mängd förhoppningar och utsikter för ett mer effektivt och hållbart transportsystem vilket kommer att bidra med mervärde vad det gäller miljön i EU, samtidigt som det kombinerar ekonomisk, social och territorial sammanhållning.

Resultatet från ansökningsomgången 2008 inom det andra Marco Polo-programmet och resultaten från utvärderingen av det första Marco Polo-programmet visat att programmet kan leda till en betydande trafikomställning. Målet enligt den rättsliga grunden, dvs. att undvika eller överföra en betydande del av den förväntade totala ökningen av internationella godstransporter på väg i Europa, kommer dock med all sannolikhet inte att uppnås.

För att programmet ska uppnå sitt mål måste det andra Marco Polo-programmet göras mer attraktivt. Den rättsliga grunden måste ändras och kontrollmetoderna förenklas och preciseras. Dessutom bör finansieringsvillkoren och kraven anpassas efter den faktiska målsättningen. Ändringarna bör genomföras så snart som möjligt för att få maximal verkan.

Vi i parlamentet stöder och hoppas kunna underlätta de små företagens deltagande, sänka och förenkla trösklarna för stödberättigande och höja stödnivån. Med andra ord: vi hoppas på ett program som är mer funktionellt och direkt genomförbart.

Dessa förändringar och anpassningar kan användas som exempel på ett livskraftigt, dynamiskt och effektivt Europa, vilket är något vi behöver visa medborgarna såhär nära inpå valet till Europaparlamentet.

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. - (IT) Fru talman, ärade ledamöter! Nu när vi närmar oss slutet på debatten skulle jag vilja svara på några av era frågor, samtidigt som jag vill tacka för ert stöd av denna överenskommelse i första behandlingen, som definitivt kommer att underlätta förbättringen av det andra Marco Polo-programmets effektivitet.

Jag vill berätta att min personal – för vars ansträngningar jag är mycket tacksam – under senare år redan har börjat reflektera över Marco Polo-programmet efter 2013 och att denna utvärdering bl.a. kommer att fokusera på de punkter som behandlas i kompromissöverenskommelsen. Framför allt vill jag betona behovet av att göra skillnad mellan de olika transportsätten när det gäller finansieringsvillkoren, på grund av säkerhet, miljöprestanda och energieffektivitet, behovet av att införa efterfrågestyrt stöd vid inlämnande av ansökningar, med hänsyn till behoven hos små och medelstora transportföretag, erkännandet av lågkonjunktur som en särskild omständighet vid förlängning av projektets varaktighet, samt den produktspecifika sänkningen av trösklarna för stödberättigande.

Vad det gäller sänkningen av trösklarna vill jag försäkra Johannes Blokland att texten vi antar redan anger en lägre tröskel för inre vattenvägar. Jag anser inte att vi kunde ha gjort mer än vi redan har, eftersom detta skulle öka förvaltningskostnaderna, men jag tror definitivt att vi har skickat den signal som ni efterfrågar.

Jag vill återvända till våra reflexioner över Marco Polo-programmet efter 2013: som jag sa nyss kommer punkterna också att omfatta möjligheten att ange riktvärden för minimitrösklarna för stödberättigande för de föreslagna projekten enligt energieffektivitet och miljöfördelar samt omställda tonkilometer. Vidare möjligheten att garantera samstämmigheten mellan Marco Polo-programmet, handlingsplanen för godslogistik och TEN-T-programmet genom att vidta lämpliga åtgärder för att samordna fördelningen av gemenskapsmedel, särskilt till höghastighetsleder till sjöss, samt behovet av att ta hänsyn till de inre vattenvägaras särdrag och sektorns små och medelstora företag, exempelvis genom ett särskilt program för de inre vattenvägar.

I varje fall avser kommissionen att dess meddelande om programmets framtid, eventuellt med ett förslag till ett tredje Marco Polo-program, under 2011.

Ulrich Stockmann, föredragande. - (DE) Fru talman, herr kommissionsledamot! Jag håller med er. Vi kan sända ut ett positivt budskap i morgon, nämligen att vi är i stånd att göra medborgarvänliga och förnuftiga förändringar i vår lagstiftning när det behövs. Vi bör dock göra mer än så. Vi bör starta en informationskampanj i EU-länderna så att vi kan betona programmets attraktionskraft, för vi har verkligen gjort alla nödvändiga anpassningar. Nu går det att göra riktiga kap. Om detta inte leder till någon förändring, måste vi verkligen ifrågasätta hela programmet.

Fru Jensen! Jag hoppas att vi inte ska behöva leda om pengarna till andra program, eftersom detta är en viktig angelägenhet. Vi måste och kommer att ställa om trafik så långt det är möjligt, men det är inte lätt. Herr Blokland! Ni har redan fått ett svar. Vi omförhandlade villkoren för inlandssjöfart och drev fram ytterligare en kompromiss från rådet, så att säga. Vi strävade efter en avslutning i första behandlingen, vilket är skälet till att vi inte kunde inta en alltför radikal ståndpunkt. Vi fick förhandla med kompromiss och samstämmighet i åtanke. Resultatet är att vi lyckades åstadkomma en hel del.

Jag ser fram emot den grundläggande debatt som vi kommer att hålla inom kort angående det tredje programmet, enligt det meddelande som kommissionen har utlovat. Vi kommer då att ha möjlighet att diskutera alla grundläggande frågor, allt som vi har antecknat i det gemensamma kompromissförslaget, t.ex. om vi borde dela upp programmet för de olika transportsätten. Det blir en ny, spännande diskussion. Nu måste det bara fungera så att det inte stannar upp och låter befintliga projekt falla i glömska i en kris. Det vore synd, så därför har vi arbetat fram den här kompromissen. Återigen, tack till alla för era bidrag.

Talmannen. – Debatten är avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon.

21. Europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (debatt)

Talmannen. – Nästa punkt är ett betänkande av Petr Duchoň, för utskottet för transport och turism, om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (KOM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD)) (A6-0220/2009).

Petr Duchoň, föredragande. – (CS) Fru talman, herr kommissionsledamot, mina damer och herrar! Målet med kommissionens förslag är att inrätta internationella järnvägskorridorer för godstrafik samt införa bestämmelser för förvaltningen och administrationen av dessa godskorridorer. Med förslaget avser kommissionen att förbättra konkurrensläget för godstrafik på järnvägar, vilket jag vill ta tillfället i akt att applådera. Utskottet för transport och turism har diskuterat kommissionens förslag och lagt fram 250 ändringsförslag. I förhandlingarna om ändringsförslagen kom vi fram till en kompromiss som fick stöd från hela det politiska spektrumet. Kompromissen uppstod i huvudsak genom försöket att optimera järnvägstransport generellt, samtidigt som man behåller ett tillräckligt stort mått av flexibilitet för att lösa krissituationer. Förslaget från kommissionen har också omdefinierats och förenklats och betoningen har lagts på att skapa utrymme för enskilda länders berättigade intressen, både vad gäller inrättandet av korridorer och deras förvaltning och administration. Järnvägsbolagens roll i förvaltningsmyndigheten har förstärkts jämfört med kommissionens förslag. Organisationerna som är inblandade i de europeiska godskorridorerna har också fått en viktigare roll. Kommentarer om gällande samarbete med ett tredje land har antagits. Ett antal förändringar har gjorts för att uppnå en bättre balans mellan gods- och passagerartåg. En begäran om en öppen beslutsprocess har också accepterats vad det gäller tilldelning av spårkategorier och prioriteringsregler för höghastighetståg för godstrafik. Avslutningsvis vill jag tacka min skuggföredragande och parlamentets och parlamentets personal och ledamöter för deras tålamod.

Antonio Tajani, kommissionens vice ordförande. – (IT) Fru talman, ärade ledamöter, Herr Duchoň! Jag för min del vill tacka parlamentet för att man gick med på att titta på det här förslaget så snart. Jag anser att det är mycket viktigt för godstransport på järnväg. Jag vill särskilt tacka föredragande Petr Duchoň och utskottet för transport och turism för deras engagemang och för kvaliteten på deras arbete, vilket har hjälpt till att förstärka lagstiftningsförslaget som i första hand syftar till att förbättra den integrerade järnvägstransporten på EU-nivå genom ökat samarbete mellan infrastrukturförvaltarna.

Järnvägstransport är det sista, jag betonar, sista transportsättet som bibehåller en högst nationell dimension. Att passera en gräns med tåg kan fortfarande vara problematiskt i många fall. Infrastrukturförvaltarna är till stor grad ansvariga för dessa problem, så vi måste uppmuntra dem att samarbeta, vare sig det gäller förvaltning av infrastruktur eller planering och genomförande av investeringar.

Eftersom infrastrukturen för godstrafik redan har en betydande internationell dimension, måste vi se till att den integreras i EU:s politik. Jag vill påminna er om att 50 procent av godstransporttjänster nu är internationella och att denna andel förutses öka i framtiden.

För det andra syftar förslaget till att underlätta en utbyggnad av godstransporttjänster på järnvägar. Denna sektor kan inte utvecklas och konkurrera med vägsektorn utan en avsevärd förbättring av infrastrukturen

som är tillgänglig för godståg. I de flesta medlemsländer i dagsläget måste godstrafik anpassa sig till passagerartrafikens krav. Tyvärr gäller det både förvaltning av infrastruktur och investeringar.

För det tredje: tack vare det här förslaget kommer det att bli möjligt att integrera järnvägarna bättre i systemet för godstransport och utveckla intermodaliteten i Europa. I själva verket måste järnvägarnas infrastruktur anslutas bättre till andra transportsätt (särskilt sjöfart och vägtransport) för att bidra i någon större utsträckning till gemenskapens transportmål.

Utöver förslagets viktigaste målsättningar vill jag dock även nämna fyra grundläggande principer på vilka texten som vi diskuterar är baserad. Den första principen är fastställandet av korridorer och därmed av nätverket. Korridorerna fastställs enligt ekonomiska faktorer, snarare än politiska. Den andra principen är förstärkt samarbete mellan infrastrukturförvaltare. Den tredje principen, som jag vill granska närmare gäller bättre garantier för kvaliteten och leveranssäkerheten för tjänsterna som infrastrukturen tillhandahåller, tack vare bestämmelser som ska se till att skapa bättre balans mellan passagerartrafik och godstransport i förvaltningen av infrastruktur.

Detta innebär inte att man systematiskt prioriterar godståg före persontåg i hela nätverket, tvärtom! Låt mig göra klart för detta: detta handlar om korridorer helt och hållet avsedda för godstrafik, dvs. särskilda klart fastställda linjer. Godståg kommer därigenom inte systematiskt att handikappas, speciellt i de fall där högre hastigheter och punktlighet behövs. Detta är vad vi anser att man i praktiken menar när man talar om att fastställa godskorridorer eller främja konkurrenskraftig godstrafik.

Den fjärde pelaren innebär slutligen att man definierar och inrättar ett verkligt nätverk av strategiska terminaler. I det här fallet används ordet "terminal" i sin vidaste bemärkelse och omfattar bangårdar, hamnterminaler, logistiska plattformar, vägar, järnvägar osv., vilka är oundgängliga för väl fungerande godskorridorer och transportsystemet generellt.

Det var vad jag ville säga, och jag vill tacka parlamentet på nytt för dess snabba och effektiva agerande, det gör mig stolt när jag tänker på att jag själv var en ledamot under många år. Föredraganden och transportutskottet förtjänar beröm för deras arbete. Tack så mycket.

Georg Jarzembowski, för PPE-DE-gruppen. – (DE) Fru talman, herr vice ordförande för kommissionen, mina damer och herrar och de av våra åhörare som fortfarande är kvar, särskilt herr Lübbering! Min grupp stöder kommissionens grundläggande angelägenhet, dvs. att öka godstrafik på järnvägar genom att inrätta gränsöverskridande trafikkorridorer och speciella förordningar i detta syfte. Herr vice ordförande! Vi vill tacka er inte enbart för förslaget utan också för att ni har stannat kvar till strax före midnatt, men vi tycker om att arbeta. Tack så mycket.

Därutöver, och det var kanske en felsägning när ert förslag från kommissionen presenterades, är vår grupp tillsammans med vår egen föredragande övertygad om att det inte bör ges någon absolut prioritet till godståg före annan tågtrafik, utan endast bättre tillgänglighet för godstrafik, eftersom nästan allan medlemsländernas järnvägsnät används av godståg och internationella, nationella, regionala och lokala tåg.

Särskilt i fallet med trafikstörningar får det inte vara ett avlägset kontor som tar besluten. Behörigheten måste finnas kvar hos de individuella infrastrukturförvaltare och järnvägsbolagen så att normal tågtrafik kan återupptas så snabbt och effektivt som möjligt. Även inom den speciella förordningen för ett europeiskt nätverk för godstrafik på järnväg måste medlemsländerna fortsatt ansvara för att inrätta och förändra godskorridorer. Ingen överföring av behörighet till kommissionen kunde vara till nytta, det bör vi alla vara överens om. Slutligen bör järnvägsbolag, befraktare och speditörer rådfrågas angående föreskrifter för korridorer, eftersom de har den praktiska kunskapen och erfarenheten som krävs för att använda järnvägsnätet mest effektivt för konkurrenskraftig godstrafik.

Låt mig på nytt gratulera föredraganden. Han har skrivit ett utmärkt betänkande som antogs i utskottet med stor tillfredsställelse hos den stora majoriteten. Mitt tack till föredraganden.

Lily Jacobs, för PSE-gruppen. – (NL) Gränsöverskridande godståg rullar runt i EU med en genomsnittshastighet på 18 kilometer i timmen. 2007 anlände endast 60 procent av alla godståg till sina destinationer i tid. Vad beror detta på? Att internationell godstrafik på järnväg fortfarande organiseras på ett komplett ineffektivt sätt. Så kan godstrafik med tåg självklart aldrig konkurrera med vägtransport. I den här takten kommer vi inte att uppnå de europeiska miljömålen och vår avsikt att minska våra koldioxidutsläpp med 20 procent senast 2020 kommer att gå i stöpet.

Målet med kommissionens förslag är att inrätta ett konkurrenskraftigt järnvägsnätverk för godstransport inom EU. Detta kan åstadkommas genom att skapa gränsöverskridande korridorer, genom att förbättra samarbetet mellan infrastrukturförvaltare och bättre samordna investeringar mellan medlemsländerna och fastställa bättre planer för prioritering vid förseningar. På så sätt kan järnvägsnätets kapacitet och konkurrensläge förbättras betydligt.

Kommissionens ursprungliga förslag, att prioritera godståg vid förseningar vid varje tillfälle gick för långt, men tack vare förnuftigt samarbete med föredraganden har jag åstadkommit en utmärkt kompromiss som garanterar flexibilitet och en pragmatisk inställning. Tyvärr har Albertinis förslag förvandlat den här viktiga delen till ännu ett intetsägande avsnitt. Därför kommer den socialdemokratiska gruppen i parlamentet att rösta mot ändringsförslag 71.

Likväl lyckas förslaget ändå uppmuntra folk att samarbeta och man tar hänsyn till användare och operatörer under planeringen och verkställandet. Det är på tiden att vi arbetar tillsammans på en sann inre marknad för järnvägstransport och på så sätt investerar i en miljövänlig och hållbar framtid.

Michael Cramer, för Verts/ALE-gruppen. – (DE) Fru talman, mina damer och herrar! Jag vill också tacka föredraganden och skuggföredragandena för deras utmärkta samarbete. Vi i gruppen De gröna/Europeiska fria alliansen vill också se mer gods på våra järnvägar, men inte på bekostnad av passagerartrafiken. Personlig rörlighet är en tjänst av allmänt intresse i Europa. Kommissionen tar inte hänsyn till verkligheten i Europas järnvägsnät, där gods och passagerare transporteras på samma linjer. Vare sig den ena eller den andra sortens tåg bör prioriteras dogmatiskt.

Vi i gruppen De gröna vill använda kontaktpunkterna för att fastställa en enda kontaktperson för alla som vill skicka gränsöverskridande godståg i Europa. Dessutom vill vi se mer öppenhet när tåglägen tilldelas samt vid driftsstörningar, för att bl.a. undvika orättvis snedvridning av konkurrensen. Kommissionen och ni som fördragens väktare måste avskaffa praxis som tillåter statligt ägda bolag att reservera tåglägen gratis enkom för att hålla konkurrensen borta.

Våra yrkanden på bullerminskning, speciellt från godstrafik, förkastades av den största koalitionen här i parlamentet. Vi i gruppen De gröna kommer dock att fortsätta arbeta för att järnvägar ska förbli miljövänliga, särskilt genom att uppgradera befintliga lastvagnar.

Ulrich Stockmann (PSE). – (DE) Fru talman! I konkurrensen med godstransport på väg kan järnvägstransporten bara ha en chans om den verkligen är etablerad i hela Europa, vilket är skälet till att jag välkomnar införandet av gränsöverskridande godskorridorer, där godstrafiken kommer att optimeras. Det är precis det som detta handlar om.

I och med betänkandet har vi avväpnat motiverad oro för en sänkt standard för passagerartrafik med hjälp av fasta prioriteringsregler för godstrafik. Vi kommer dock att behöva arbeta mer med betänkandet, eftersom vi endast befinner oss i första behandlingen. I nästa skede måste vi ta hänsyn till medlemsländernas reaktion.

För det första behöver vi en annan utgångspunkt för att beräkna antalet korridorer. Parlamentet har föreslagit en per land. Jag tror att vi i Tyskland skulle behöva en korridor i nordlig/sydlig riktning och en i östlig/västlig riktning. För det andra måste vi undersöka om det finns möjlighet till alternativa korridorer i områden där trafiken är mindre blandad. För det tredje måste det stå klart att den totala kapaciteten för järnvägstransport inte får minskas.

Sist men inte minst oroar sig många medborgare för att mer godstrafik på järnvägarna kommer att leda till mer buller. Därför måste vi omedelbart börja skissa på förnuftig lagstiftning om bullerminskning i godstrafik på järnväg under parlamentets nästa valperiod.

Jag ser fram emot att fortsätta arbetet, det finns fortfarande mycket att göra. Tack till föredraganden, detta var verkligen en mycket bra kompromiss i en mycket omtvistad fråga.

Gabriele Albertini (PPE-DE). – (IT) Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill gratulera Petr Duchoň till hans utmärkta betänkande. Jag har lagt fram ett ändringsförslag för gruppen för Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) och Europademokrater angående artikel 14, punkt 2. Enligt denna artikel ska godståg vid extra trafikstörningar prioriteras framför andra tåg i de europeiska godskorridorerna.

I Italien och i större delen av Europa delar godstrafiken och passagerartrafiken på samma linjer. För närvarande finns det bara några få avsnitt som enbart är avsedda för godstrafik. Denna sortens prioritering skulle komma

att handikappa regional passagerartrafik i Italiens större städer, t.ex. i Milano, som befinner sig på tre TEN-korridorer.

För att undvika en situation där passagerartrafiken drabbas oproportionerligt på grund av godstrafiken, föreslog jag att förutnämnda ändringsförslag som förbjuder tillämpningen av dessa prioriteringsregler under pendlarnas rusningstid, då de flesta är på väg till jobbet. Rusningstiden skulle begränsas till en tidslucka på tre timmar på morgonen och tre timmar på sen eftermiddag på arbetsdagar.

Med hjälp av informationen från infrastrukturförvaltarna kan varje medlemsland definiera luckan för rusningstid samtidigt som man tar hänsyn till godstransport med regionala tåg och fjärrtåg.

Antonio Tajani, *kommissionens vice ordförande*. – (IT) Herr talman, ärade ledamöter! Jag anser att slutsatserna från idag i denna fråga är mycket positiva och kommer att sända ett klart budskap till medlemsländerna: nämligen att det europeiska järnvägssystemet behöver korridorer som mer eller mindre är avsedda för godstrafik. Inrättandet av dessa korridorer måste samordnas och vara förenligt på gemenskapsnivå. Alla berörda aktörer måste delta i denna ansträngning.

När det gäller ändringsförslagen från föredraganden innebär de en förbättring av förfarandet för fördelning och avsättning av kapacitet i samband med kvalitetslinjer för internationella godståg, samt för skapandet av reservkapacitet för kortfristig efterfrågan. Kommissionen kan godta denna ansats precis som den kan godta kompromissändringen om förvaltning av internationella godståg vid nätverksstörningar. På övriga punkter beslutar parlamentet. Tack så mycket.

Petr Duchoň, *föredragande*. – (CS) Debatten har visat på en relativt bred enighet över det politiska spektrumet. Det vill jag tacka både skuggföredragandena och alla som deltagit i diskussionen för. Jag tror att de största farhågorna uppstår i samband med möjligheten för kollisioner mellan godståg och passagerartåg. Den framlagda texten tar hänsyn till denna fara och medger operatörerna tillräcklig flexibilitet för att hantera krissituationer. Vad det gäller korrekt och smidig tågdrift borde självklart sådana konflikter inte uppstå och det är ingen mening med att debattera prioriteringen av en eller annan typ av järnvägstransport. Det kan endast bli skäl för eventuell konflikt under krissituationer, men som jag nyss sade, är det viktigaste då att låta järnvägsoperatörerna behålla tillräckligt med kontroll, vilket är precis vad det här dokumentet gör.

Talmannen. – Debatten är avslutad.

Omröstningen kommer att äga rum i morgon.

22. Föredragningslista för nästa sammanträde: se protokollet

23. Avslutande av sammanträdet

(Sammanträdet avslutades kl. 23.50.)