

MIÉRCOLES 22 DE ABRIL DE 2009

PRESIDE: Martine ROURE

Vicepresidenta

1. Apertura de la sesión

Se abre la sesión a las 9.00 horas

2. Presentación de documentos: véase el Acta

3. Debates sobre casos de violaciones de los derechos humanos, de la democracia y del Estado de Derecho (anuncio de las propuestas de resolución presentadas): véase el Acta

4. Agencias de calificación crediticia - Obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones - Seguro y reaseguro (Solvencia II) (versión refundida) (debate)

Presidenta. – El siguiente punto es el debate conjunto sobre:

- el informe (A6-0191/2009) del señor Gauzès, en nombre de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las agencias de calificación crediticia [COM(2008)0704 – C6-0397/2008 – 2008/0217(COD)],

- el informe (A6-0247/2009) de la señora Weber, en nombre de la Comisión de Asuntos Jurídicos, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican las Directivas 77/91/CEE, 78/855/CEE y 82/891/CEE y la Directiva 2005/56/CE en lo que se refiere a las obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones [(COM(2008)0576 – C6-0330/2008 – 2008/0182(COD))], y

- el informe (A6-0413/2008) del señor Skinner, en nombre de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el seguro de vida, el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (versión refundida) [COM(2008)0119 – C6-0231/2007 – 2007/0143(COD)].

Jean-Paul Gauzès, ponente. – (FR) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, redactar el informe sobre las agencias de calificación crediticia que se me ha encomendado ha sido especialmente interesante. Me alegro sobre todo de que hayamos sido capaces de llegar a un acuerdo con el Consejo y la Comisión para que este informe pueda aprobarse en primera lectura.

El análisis de las diversas causas de la crisis financiera ha mostrado que había una necesidad urgente de promulgar legislación sobre las agencias de calificación crediticia. El Parlamento ha estudiado con detenimiento la propuesta de Reglamento que presentó la Comisión a fin de garantizar que la legislación europea sea de una vez por todas ejemplar, eficaz y pragmática.

Las recientes conclusiones del G20 han reforzado más esta determinación. El compromiso al que han llegado la Comisión, la Presidencia de la UE y el Parlamento cumple las directrices sobre los puntos esenciales del presente Reglamento solicitadas por el Parlamento: el ámbito de aplicación, las calificaciones de terceros países y la prevención de conflictos de intereses.

Sobre todo, sin embargo, me alegro de que este texto haya sido capaz de sentar las bases de la supervisión europea en aras de las constataciones del informe del grupo de De Larosière. De hecho, el Parlamento ha sido fiel a la idea de que el Comité de Responsables Europeos de Reglamentación de Valores (CERV) debería ser el único punto de partida para el registro de agencias. Sabíamos que, dado el estado actual de la legislación, no había mucho más que se pudiera hacer, pero al actuar de esta forma hemos sentado las bases para la futura supervisión europea.

En los próximos meses la Comisión propondrá una iniciativa legislativa que permitirá que se apliquen las directrices del informe de De Larosière a fin de crear una supervisión europea eficaz y coordinada.

Como una medida provisional y anticipándose a la iniciativa legislativa de la Comisión, un órgano colegiado formado por representantes de las autoridades competentes de los Estados miembros supervisará el reglamento bajo la coordinación del CERV. La autoridad competente del lugar en el que esté registrada la agencia garantizará la validez legal de las decisiones.

Hoy me gustaría resaltar lo agradecido que se ha mostrado el Parlamento durante la segunda fase de las negociaciones, así como la actitud cooperativa y altamente constructiva de la Presidencia checa. Gracias a este comportamiento, hemos sido capaces, a través del debate inteligente, de desarrollar una serie de reglas que deberían permitir que se garantice esta transparencia necesaria y se remedien los problemas y las deficiencias derivadas de la ausencia de legislación sobre las agencias de calificación crediticia.

Este resultado es completamente satisfactorio y, por este motivo, se presentará mañana en el Parlamento una enmienda global que reproduce el texto que la Comisión, el Parlamento y la Presidencia Checa, —o lo que es lo mismo los Estados miembros— han acordado.

Creo que de esta forma el Parlamento Europeo, la Comisión y la Presidencia habrán demostrado que, al enfrentarse a una crisis de una magnitud sin precedentes, las instituciones europeas han sido muy capaces. Espero que, con el mismo espíritu, seamos capaces de aprobar otras disposiciones de este paquete financiero y, en concreto, la versión refundida de la Directiva sobre el capital obligatorio de los bancos, que se conoce también como Basilea II.

En este periodo en el que los europeos se cuestionan la eficacia de Europa, me parece fundamental demostremos que Europa es capaz de abordar la crisis.

Renate Weber, ponente. – (RO) En mi opinión, estamos en una época en la que debemos hacer todo lo posible por mantener en marcha las empresas comerciales de Europa y, en concreto, por buscar los incentivos que hacen que las empresas de éxito sean capaces de ofrecer el mayor número posible de puestos de trabajo. Este tipo de iniciativa resulta más importante si cabe durante el periodo de crisis que estamos atravesando. Apruebo la propuesta de la Comisión de una Directiva que simplifique los procedimientos de información en el caso de las fusiones y escisiones porque su objetivo es recortar los costes administrativos de las empresas europeas en un 25 % para 2012, con el objetivo concreto de potenciar su competitividad.

El informe que hemos redactado y que se someterá a votación mañana refleja la postura de la Comisión y se basa en particular en los siguientes factores. En primer lugar, deben reducirse las obligaciones de información en el caso de las fusiones y escisiones a fin de ofrecer a los Estados miembros y a las empresas una mayor flexibilidad para decidir los informes que realmente necesitan en cada caso. Al mismo tiempo, deben eliminarse las disposiciones que ocasionan en este momento una duplicación de la información y que incurren así en costes innecesarios. En tercer lugar, las reglas sobre la publicación y la provisión de información deben adaptarse a las nuevas realidades que comprenden el uso de Internet, de modo que hagamos un completo uso de los nuevos medios de comunicación, al mismo tiempo que transmitimos un mensaje de protección del medio ambiente. No debemos olvidar que las medidas estipuladas por las directivas vigentes destinadas a proporcionar información a los accionistas se concibieron hace 30 años y que nunca se han adaptado a las opciones tecnológicas disponibles en la actualidad. Me gustaría agradecer sinceramente a los ponentes alternativos la estrecha colaboración que hemos mantenido y su apoyo en este proceso de redacción del informe. También me gustaría dar las gracias a los representantes del Consejo y la Comisión por mostrarse disponibles y comunicativos durante estos últimos meses.

El 7 de abril, el Comité de Representantes Permanentes (COREPER) llegó un acuerdo sobre todo el paquete de compromisos negociado con el Parlamento a fin de aprobar en primera lectura una directiva sobre las fusiones y escisiones. Nos gustaría que esto fuera posible —esta es precisamente la razón por la que se han presentado muchas enmiendas para la votación de la sesión plenaria que se celebrará mañana— mediante la adopción de un compromiso que hemos alcanzado durante un diálogo informal a tres bandas. Los asuntos que más preocupaban a algunos Estados miembros, como la publicación en los periódicos locales o la provisión de copias en papel y el uso de Internet, se han resuelto y los representantes de los grupos políticos han dado su consentimiento a estas enmiendas. En cuanto a la publicación de información en los periódicos locales, esta práctica sigue siendo posible en aquellos Estados miembros que lo consideren necesario. Con respecto a las copias impresas, la regla es que ya no serán necesarias si los accionistas tienen la oportunidad de descargarse e imprimir los documentos, pero los Estados miembros pueden solicitar a las empresas comerciales que lleven estos documentos a sus oficinas para consultarlos.

Otro compromiso importante está relacionado con la fecha de puesta en práctica de la directiva, que será el 30 de junio de 2011 como se especifica en la propuesta de la Comisión. Los Estados miembros también tendrán la oportunidad de determinar las consecuencias en caso de que se interrumpa temporalmente el acceso a Internet por problemas técnicos. Una de las enmiendas sustanciales se refiere a la simplificación de las fusiones y escisiones cuando ya no sean necesarias reuniones generales para aprobarlas. Solo con la aplicación de estos procedimientos simplificados se calcula que se ahorrarán alrededor de 154 millones de euros al año, por lo que merece la pena aprobar esta directiva en primera lectura.

Peter Skinner, ponente. – Señora Presidenta, me ha cogido con la guardia un poco baja porque no había visto el cambio de horario completo hoy, pero estoy muy agradecido por la oportunidad de hablarle a la Cámara de un asunto de gran importancia para el sector de servicios financieros, es decir el sector de seguros y reaseguros: lo que hemos hecho con el informe Solvencia II y cómo lo hemos presentado ahora en el Parlamento para establecer lo que en mi opinión será una base muy concreta para la regulación en la Unión Europea.

Es, por supuesto, un tema al que volveré más adelante. Primero se propuso Solvencia I y le agradezco al señor Ettl por la extensa discusión previa que mantuvimos en el Parlamento que nos ha permitido que sentemos algunas bases. Pero ahora tenemos que modernizarnos y el sector de seguros está entre los muchos sectores de servicios financieros que deben estar al frente del cambio. Es evidente que, con la crisis financiera y todo lo que se deriva de ella, el sector de seguros no puede actuar a su aire.

Hay varias medidas procedentes de Solvencia II que creo que han ayudado a que este sea uno de los informes más destacados; será una referencia internacional en este ámbito. Entre ellas está la gestión de riesgos. Creo que no es suficiente que los reguladores simplemente marquen una casilla para establecer si el sector que deberían estar controlando y protegiendo en nombre del consumidor está haciendo lo correcto. Es imprescindible que los órganos reguladores vigilen, gestionen y supervisen de verdad la actividad diaria de las empresas de seguros y reaseguros durante un periodo de tiempo.

Es por medio de este proceso, y solo por medio de este proceso, por el que podremos determinar una forma de regulación apropiada y correcta. Es la información que proporcionan las empresas: sí, tomarán ciertas medidas para informar a los órganos reguladores sobre su actividad, pero estos tienen que estar implicados en el proceso. Son 27 Estados miembros; cada Estado miembro individual ya no se registrará por sus propias leyes independientes, teniendo en cuenta lo que pueden aplicar del reglamento, sino que aplicarán una fórmula de regulación oficial de la Unión Europea que creará, francamente, esa plataforma de protección del consumidor mejorada que anhelamos.

Igualmente y a partir del presente Reglamento, las empresas podrán contar con economías de escala, puesto que ahora informarán de una única forma a cada una de las autoridades reguladoras. No informarán de lo que producen, de lo que tienen que decir, de lo que hacen e incluso de la manera en la que informan a un solo regulador sino que podrían informar a un órgano colegiado de reguladores, especialmente en el caso de los grupos, porque, como las compañías de seguros actúan a nivel transfronterizo, ahora es importante que los reguladores se unan y trabajen juntos para garantizar que se ejerce presión sobre los niveles adecuados de información y de cifras y sobre el tipo de información a fin de asegurarse de que los mercados están protegidos de la mejor manera.

Fue en el transcurso del debate con el Consejo, cuando el Parlamento apreció algunas tretas interesantes, y en ocasiones incluso deliberadas, para manejar las industrias nacionales de una u otra manera, de modo que no puedo fingir que no ha sido muy difícil negociar este expediente con el Consejo; sí lo ha sido. El Parlamento ha presionado mucho al Consejo. Lo presionó más allá de lo que el Consejo había establecido y más allá del punto al que este deseaba llegar en realidad en las dos presidencias, de manera que estoy muy orgulloso y satisfecho de haber trabajado con el equipo para que el Consejo actuara.

Lamentablemente, no tendremos el tipo de ayuda de grupo que habíamos previsto al principio, pero dado que podemos introducir una cláusula de revisión en esta directiva, podremos volver al tema de una ayuda de grupo y, tres años después de la introducción de esta directiva concreta, espero —y espero que el Comisario me diga que nos anticiparemos en esto también— que podamos contar de nuevo con ayuda de grupo de un modo o de otro, específicamente para igualar la faceta económica de este enfoque concreto.

Queremos un reglamento basado en el riesgo y en los principios, uno que respalde también la capacidad del sector y que promueva los mejores instintos de los reguladores de la Unión Europea y de fuera de esta. Voy a concluir con este último comentario: debemos cuestionar a los reguladores de otros lugares y reconocer

solo los regímenes de cada país para cada país. Espero que el Comisario esté de acuerdo conmigo en este punto.

Charlie McCreevy, *Miembro de la Comisión*. – Señora Presidenta, el debate de hoy tiene lugar en un momento en el que nos enfrentamos al mayor reto de nuestro tiempo para la economía europea. Es necesario actuar urgentemente; actuar con vigor y de forma determinada y absoluta para restablecer la confianza, el crecimiento y los puestos de trabajo, así como para reparar el sistema financiero, reconstruir la estabilidad para el futuro, fomentar el comercio y las inversiones y proteger mejor a nuestros ciudadanos; en resumen, para ofrecer un sistema financiero estable y efectivo.

Basándose en la comunicación que la Comisión llevo a cabo a principios de marzo, el Consejo Europeo de primavera definió un sólido plan de acción de la UE para el futuro, una estrategia para tratar los vacíos legislativos en el sector financiero, restaurar incentivos y reformar la supervisión para que concuerde con el mercado financiero único de la UE. En unas semanas la Comisión presentará sus ideas para construir un marco de supervisión de vanguardia en Europa. Estas las analizarán los jefes de estado o de gobierno en junio. La Comisión está lista para presentar medidas concretas en otoño.

A todas luces, los problemas internacionales requieren soluciones internacionales. La iniciativa de la UE de acordar una respuesta internacional coordinada para la crisis financiera ha tenido mucho éxito. En la reunión que se celebró en Londres, los líderes del G20 suscribieron compromisos exhaustivos para tratar los puntos débiles del sistema financiero de forma coordinada, construir juntos una nueva arquitectura financiera mientras se defiende una economía internacional y abierta.

La situación en el sector financiero de la UE es grave. No obstante se han tomado muchas medidas para remediarla y me alegra apuntar que la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo han reaccionado con rapidez y han cooperado estrechamente para reaccionar ante la crisis. Estamos a punto de concluir la adopción de tres medidas clave: en primer lugar, el Reglamento sobre las agencias de calificación crediticia; en segundo lugar, la versión refundida de Solvencia II y en tercer lugar la revisión de las directivas tercera y sexta del derecho de sociedades sobre fusiones y escisiones nacionales.

En primer lugar, el acuerdo que se ha alcanzado en cuanto al Reglamento sobre las agencias de calificación crediticia ayudará a abordar uno de los problemas que ha contribuido a esta crisis y ofrecerá la posibilidad de restablecer la confianza del mercado. La propuesta adoptada por la Comisión el pasado noviembre establece algunos objetivos claros para mejorar la integridad, la transparencia, la responsabilidad y la buena gobernanza de las agencias de calificación crediticia. El ímpetu de la propuesta inicial se conserva en el presente Reglamento, que asegurará en particular la independencia analítica de las agencias de calificación crediticia, la integridad del proceso de calificación y una gestión adecuada de los conflictos de intereses previos al proceso de calificación. Además se dispondrá un régimen de supervisión exhaustivo. Los órganos reguladores europeos supervisarán la conducta de las agencias de calificación crediticia y tomarán medidas para que se aplique la ley si es necesario.

Sobre el asunto de la supervisión, he sido franco sobre la necesidad de reforzar la cooperación en materia de supervisión. Por eso no me cuesta admitir la necesidad de avanzar en este terreno esencial. Por lo tanto, para asegurar la consistencia y la coherencia en toda la regulación concerniente al sector financiero, la Comisión está de acuerdo, según las recomendaciones del informe de De Larosière en estudiar la necesidad de reforzar las disposiciones del presente Reglamento con respecto a la arquitectura de la supervisión.

Acerca de la forma de abordar las calificaciones crediticias emitidas en un tercer país, el resultado de la cumbre del G20 ha cambiado la situación internacional. Todos los miembros del G20 han acordado regular las agencias de calificación crediticia mediante la introducción de un registro obligatorio y un régimen de inspección. Por esa razón, estoy de acuerdo con la solución convenida en las negociaciones que mantuvieron el Consejo y el Parlamento sobre la forma de la abordar las calificaciones que se emiten en terceros países.

Me alegra poder señalar que los ambiguos objetivos que establece la propuesta de la Comisión se han mantenido; La Comisión está muy satisfecha con el resultado del procedimiento de codecisión.

Permítame referirme ahora a Solvencia II. Me gustaría agradecer al ponente, el señor Skinner, y al Parlamento su trabajo y su disposición para comprometerse a fin de llegar a un acuerdo sobre este importante asunto en una sola lectura. Este tipo de resultado será muy bien acogido por el sector de seguros de la UE, por los supervisores y por las partes interesadas en general.

No obstante, también tengo que admitir que estoy decepcionado con ciertos aspectos del compromiso. La supresión del régimen de ayuda de grupo, que considero uno de los aspectos más innovadores de la propuesta

de la Comisión, implica que no seremos capaces de modernizar en la medida en la que deseábamos las disposiciones de supervisión para aseguradores y reaseguradores que operen a nivel transfronterizo.

También me sigue preocupando el hecho de que algunas de las enmiendas sobre la forma de tratar el riesgo de renta variable podrían motivar la implantación de un régimen imprudente para la inversión del capital basado en el riesgo. Es el caso de las enmiendas que introducen el llamado enfoque de duración como una opción para los Estados miembros. La Comisión prestará mucha atención para garantizar que las medidas de aplicación presentadas a este respecto cuenten con una solidez prudencial.

No obstante, la Comisión apoyará el acuerdo entre el Parlamento y el Consejo si lo respaldan sus votos. El régimen de solvencia actual se estableció hace alrededor de 30 años. Solvencia II introducirá un régimen económico basado en el riesgo que intensificará la integración del mercado de seguros de la UE, mejorará la protección de los asegurados y aumentará la competitividad de los aseguradores de la UE.

Como ha confirmado recientemente el CESSPJ (Comité Europeo de Supervisores de Seguros y de Pensiones de Jubilación) en su informe sobre las lecciones que se han aprendido de la crisis financiera, necesitamos Solvencia II más que nunca como primera respuesta a la presente crisis financiera. Necesitamos un reglamento que exija a las empresas que gestionen sus riesgos de manera adecuada, que aumente la transparencia y que asegure que las autoridades de supervisión cooperan y coordinan sus actividades de un modo más eficaz. Solvencia II dará lugar a un régimen para el sector de los seguros que puede servir de modelo para reformas similares a nivel internacional.

La introducción de una cláusula de revisión que mencione específicamente el régimen de ayuda de grupo permitirá a la Comisión volver sobre este tema. Espero que el progreso en una serie de ámbitos, junto con las recomendaciones del informe de De Larosière, haya creado un entorno más favorable para las reformas relacionadas con la cooperación transfronteriza entre supervisores de los países de origen y de acogida.

Ahora me gustaría comentar el informe de Weber. Gracias al eficaz trabajo de la ponente, la señora Weber, se ha podido llegar a un acuerdo acerca de la simplificación de las obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones de sociedades anónimas que mantendrá una parte muy importante del potencial de ahorro de la propuesta original de la Comisión, que asciende a 172 millones de euros anuales.

Los cálculos y los estudios realizados en cuanto a la reducción de las cargas administrativas muestran que el derecho de sociedades es uno de los ámbitos más gravosos del acervo de la UE. Por varias razones, las cargas administrativas han afectado más a las PYME que a las grandes empresas. En un informe pericial de 2007 se estima que las pequeñas empresas gastan diez veces más que las grandes para cumplir con las obligaciones informativas que les impone la legislación. Diez veces más, insisto. Al mismo tiempo, las pequeñas empresas son el eje de la economía europea y actualmente están atravesando un período económico muy difícil.

En la difícil y desafiante situación económica actual no podemos permitirnos este tipo de impedimentos. En su lugar, debemos doblar nuestros esfuerzos para aliviar la carga de nuestras empresas. En su resolución del 12 de diciembre de 2007, el Parlamento Europeo acogió con agrado la determinación de la Comisión de lograr que se reduzcan un 25 % las cargas administrativas que se imponen a las empresas a nivel nacional y de la UE para 2012 y subrayó que analizaría las propuestas legislativas en este sentido. Hoy, solo siete meses después de que la Comisión presentase la propuesta, estoy satisfecho con este compromiso incluso aunque la Comisión fuera aún más allá en su propuesta original. Espero que el Parlamento respalde este compromiso que traerá rápidamente ventajas a las empresas, especialmente a las PYME. Y no deberíamos detenernos aquí. La simplificación y la reducción del papeleo seguirán en el punto de mira del programa de la Comisión.

Gay Mitchell, *ponente de la opinión de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios*. – Señora Presidenta, no pretendo dirigirme a nadie en particular. Creo que Solvencia II, la regulación y las agencias de calificación crediticia son muy relevantes e importantes, pero además de sofocar las llamas debemos construir la estación de bomberos. Creo que entramos en muchos detalles cuando decimos: vamos a construir esta estación de bomberos en el futuro, en algún momento.

No creo que si el Presidente Sarkozy presidiera aún el Consejo Europeo, siguiéramos avanzando a paso de tortuga. La Presidencia Checa es una gran decepción y el Presidente de la República Checa en particular es una gran decepción.

Les diría que si la Presidencia Checa o sus sucesores no son capaces de hacer su trabajo, entonces se demuestra que realmente necesitamos el Tratado de Lisboa: necesitamos de verdad a alguien que lidere la Unión Europea con un carácter más permanente.

Los ciudadanos buscan esperanzas, esperan información sobre la recuperación. ¿Hay alguien en esta Cámara que crea de verdad que si Jacques Delors fuera Presidente de la Comisión, estaríamos avanzando a paso de tortuga? Es hora de la acción y el liderazgo y por ahora no contamos con esa acción o ese liderazgo, y eso es una cuestión que tenemos que plantear aquí esta mañana.

El Banco Europeo de Inversiones podría hacer mucho más. La Unión Europea y sus instituciones, junto con países como China, podrían hacer mucho más. No estamos en 1937 cuando no teníamos las instituciones ni la capacidad de las que disponemos ahora. Ahora disponemos de todas estas instituciones, dentro y fuera de la Unión Europea —un pequeño grupo de instituciones que pueden cooperar. Lo que nos falta es liderazgo. Traigamos de nuevo al Presidente Sarkozy o a alguien como Sarkozy, dejemos que lidere bien la Comisión para dar esperanza a los ciudadanos y empecemos a hablar de recuperación. No parece que esto vaya a surgir del Consejo Europeo y ya es hora de que lo hubiera hecho.

Sharon Bowles, *ponente de la opinión de la Comisión de Asuntos Jurídicos*. – Señora Presidenta, me alegro de que se haya llegado a un acuerdo sobre Solvencia II y, como otros compañeros, lamento que se haya relegado la ayuda de grupo a una futura revisión y que el Consejo no sea finalmente capaz de estudiar con nosotros los modos de hacerla viable, teniendo en cuenta algunas preocupaciones con fundamento. Tanto en la Comisión de Asuntos Jurídicos como en la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios he visto lo que ocurre con el movimiento de capital en periodos de tensión colectiva, como las situaciones próximas a la insolvencia, y no es tan simple como lo describen el proyecto de la Comisión o los representantes del sector de seguros.

No obstante, hay instrumentos disponibles que podrían alcanzar el objetivo y recomendamos las medidas de nivel 2, pero ahora tenemos que mirar hacia el futuro para encontrar formas de potenciar al máximo el uso seguro y económico del capital en grupo. Espero que los Estados miembros afronten el reto de buscar mejores soluciones para realizar liquidaciones.

En cuanto a algunas de las cosas que se incluyen en el paquete, los cambios que se han realizado en el artículo 27 especifican que las autoridades de supervisión deben tener una capacidad y una experiencia relevantes. Yo hice la enmienda original en parte con el informe sobre Equitable Life en mente, pero en el marco de la crisis financiera tiene una resonancia mayor y he logrado realizar inclusiones similares en las propuestas de calificación crediticia y de capital obligatorio.

Debe quedar totalmente claro que el enfoque basado en el riesgo no es una opción sencilla. La correcta comprensión de los modelos y de los supuestos subyacentes debería ser una forma de supervisión más exhaustiva que las casillas. Las pruebas de tensión o *stress test* deberían suponer un desafío más allá de la zona de bienestar de los supuestos, y los factores de correlación deberían someterse a una revisión activa y continua.

La supervisión de grupo se ha convertido ahora en un proceso inclusivo para el supervisor de grupo en el que el vencedor no se queda con todo; aunque en última instancia la responsabilidad debe recaer sobre un único punto final. El papel del CESSPJ cobra una mayor importancia y merece la pena resaltar que fue el debate sobre Solvencia II el que condujo al pensamiento general sobre los papeles mejorados para los comités de tercer nivel. Y, lo que es más importante, también se ha aclarado que no debería haber conflictos entre el mandato de un supervisor nacional y su papel en el CESSPJ.

Estas enmiendas eran proféticas en cierta medida cuando se realizaron hace algún tiempo, pero han demostrado su validez cuando se ha desarrollado la crisis financiera. Como ha dicho el ponente, el equipo del Parlamento ha hecho un buen trabajo; y en cuanto a Solvencia II, lo mismo puede decirse de la Presidencia checa.

Karsten Friedrich Hoppenstedt, *en nombre del Grupo PPE-DE*. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, el ponente ya ha señalado tanto los aspectos criticables como los aspectos positivos del resultado logrado con Solvencia II. Creo que podemos afirmar que representa un progreso significativo para asegurar la viabilidad del sector europeo de los seguros en el futuro, incluso en periodos de crisis. También creo que, como ya se ha mencionado, hemos aclarado en qué ámbitos recaen los aspectos criticables, concretamente en la supervisión de grupo. Por supuesto, nos queda trabajo por hacer en el área combinada de la supervisión de grupo y la ayuda de grupo. Sumidos en una crisis, no obstante, cuando los flujos de capital no son como se esperan normalmente, es natural que haya una necesidad de ponerse al día en este ámbito y también de mostrar consideración por los países que están atravesando dificultades.

También hemos debatido otro asunto de vital importancia, ya que hay 500 millones de consumidores en la Unión Europea, que son también personas aseguradas con riesgo de renta variable. El sector, la economía y

los Estados miembros también se han formado opiniones claras al respecto. Hemos tenido que aceptar un compromiso en este campo, que también puede verse reflejado en el análisis en alguna fase bajo un sistema de revisión de cláusulas. Lo más importante es que podemos decir que la Unión Europea ha transmitido una señal a este respecto de que Europa está en marcha, que puede actuar. Creo que los Estados Unidos, China y el resto de los países que se ocupan de estos temas prudenciales y preparan mejores sistemas para el futuro han reconocido la señal en estas circunstancias concretas. Esta es una de las revelaciones significativas.

En cuanto al pasado, también me gustaría reiterar con claridad que han sido cuatro las presidencias implicadas, incluida la actual. Las negociaciones han variado mucho, naturalmente también bajo la influencia de la presión que ejercen los respectivos Estados miembros, pero hemos logrado un resultado. Esa es una de las revelaciones.

La segunda es que hemos trabajado conjuntamente con el sector europeo de los seguros y que los estudios de impacto sobre los campos independientes fueron muy importantes a este respecto. ¿Por qué? Por la necesidad de implicar al sector de los seguros en la búsqueda de una vía para llegar a esta solución en vista de que el sistema y el tema eran muy complicados. Si consideramos que 1 400 empresas participaron en el último estudio de impacto —tanto grandes como pequeñas, ya que el objetivo no es la autorización del mercado sino involucrar a todos los actores en interés de los consumidores—, podemos considerarlo un gran éxito. Al igual que el equipo de negociación de Solvencia II, nos hemos negado a que nos intimidaran fuentes particulares de presión y, en lugar de eso, hemos avanzado en línea recta en interés de los consumidores, del sector de los seguros y, sobre todo y como es natural de nuestros deberes parlamentarios.

Gianni Pittella, *en nombre del Grupo PSE.* – (IT) Señora Presidenta, Señorías, creo que nos ha quedado claro a todos que el ciclo de desarrollo ha llegado a su fin. Este ciclo ha descubierto en los últimos años los desequilibrios y contradicciones de una forma determinada de entender la globalización: una globalización ultraliberal que en demasiados casos se ha beneficiado de la debilidad de las instituciones y ha considerado a la política como un obstáculo, una molestia de la que deshacerse.

Ahora le toca precisamente a la política restablecer la fe de los ciudadanos a la luz de la grave crisis económica que estamos atravesando. Para hacerlo, la política tiene que tomar las riendas indicando las posibilidades y obstáculos futuros que habrá que vencer. Debemos corregir la contradicción entre el rápido crecimiento del mercado mundial y la debilidad de las instituciones capaces de equilibrar y controlar el excesivo poder de la economía financiera.

El Reglamento sobre las agencias de calificación crediticia representa un importante paso adelante en este sentido. He trabajado en este expediente como ponente alternativo para el Grupo Socialista en el Parlamento Europeo colaborando en todo momento con JeanPaul Gauzès, el autor del informe, al que felicito sinceramente.

Los puntos más significativos del reglamento son fruto del compromiso del Parlamento durante las difíciles negociaciones con el Consejo. Me refiero a importantes logros como la obligación de las agencias de registrarse en territorio europeo, la predicción y la responsabilidad civil, el sistema de doble seguridad para la aprobación de pagarés de terceros países y por encima de todo la posibilidad de que esta regulación entre en vigor rápidamente y no tras dos años, como solicitaron inicialmente los gobiernos nacionales.

No obstante, el reglamento tiene también un gran valor simbólico. De hecho, estamos regulando un sector que como otros —estoy pensando por ejemplo en los fondos especulativos— se ha beneficiado en los últimos años de un vacío legal. El resultado de este tipo de autorregulación se ha hecho patente y es atroz. Ahora ha llegado el momento de armarse de valor y construir una nueva estructura para los mercados financieros. Debemos ser conscientes de que en este sector, incluso más que en otros, señor Comisario, no basta con que los gobiernos nacionales actúen solos.

Por esta razón, y a pesar del excelente resultado obtenido, siento remordimiento porque se ha perdido una oportunidad; debido a la oposición de los Estados miembros —de la que el Consejo es en gran parte responsable— no había voluntad de planificar en el texto la actuación de un órgano de control europeo para el sector de la calificación. Se hizo una solicitud oficial al respecto al Parlamento, pero hasta ahora la falta de ambición política y realismo ha evitado que se respalde. En este punto, el Parlamento sigue demostrando su habilidad para mirar hacia el futuro y espero que los gobiernos nacionales hagan lo mismo.

Wolf Klinz, *en nombre del Grupo ALDE.* – (DE) Señora Presidenta, las deficiencias de las agencias de calificación crediticia que han precedido a esta crisis han hecho ineludible su regulación. Los objetivos del Reglamento vigente sobre el registro de las agencias de calificación crediticia son, una vez más, la transparencia, la garantía de una alta calidad, la mayor competición, la superación de conflictos de intereses y, como resultado, una

mejor protección de los inversores. Llegar a un acuerdo no ha sido una tarea sencilla. Las posturas de la Comisión, el Parlamento y el Consejo eran muy diferentes al principio pero, en general, los objetivos se han alcanzado en gran medida. Un aspecto positivo es que solo va a haber una categoría de calificación. Las categorías 1 y 2 para fines reguladores y otros fines serán cosa del pasado. Se han superado los conflictos de intereses: no habrá servicios consultivos además de actividades de calificación crediticia. Las agencias de calificación crediticia de países que no pertenecen a la Unión Europea tendrán la oportunidad de aproximarse al mercado europeo y operar aquí por medio de un régimen de equivalencia que incluya una certificación —que es importante para las pequeñas agencias— o de un sistema de aprobación —que pueden usar también las agencias más grandes.

El Comité de Responsables Europeos de Reglamentación de Valores (CERV) desempeñará un papel crucial en el registro y la supervisión de las agencias de calificación crediticia. Por todo esto, indico también una serie de deficiencias en el expediente y en el reglamento actuales. Temo que, en la práctica, las oportunidades de entrar en el mercado europeo se vean obstaculizadas por todas las reglas y obligaciones. Estas obligaciones son quizás demasiado restrictivas y podrían acabar bloqueando el mercado europeo, lo que derivaría en un proteccionismo encubierto —que no sería nada bueno. Espero que mis temores sean infundados.

Nuestras reglas de gobierno interno llegan muy lejos, demasiado en realidad. Son casi exageradas. No hay reglas comparables en ningún otro reglamento de la UE. Hubiera sido mejor definir principios claros y dejar la responsabilidad para aplicar y desarrollar estos principios a las propias empresas.

Finalmente, en mi opinión, no hemos hecho ningún progreso en la supresión de los oligopolios. Tendremos que soportar varios años de muy poca competencia.

Cristiana Muscardini, *en nombre del Grupo UEN*. – (IT) Señora Presidenta, señorías, la crisis económica está lejos de su fin, aunque la pertenencia a la zona del euro ha dado a Europa cierta estabilidad. El Fondo Monetario Internacional establece el coste de la crisis financiera en 4 billones dólares estadounidenses, dos tercios de los cuales se pueden atribuir a los bancos.

Hay muchos objetivos que lograr: restablecer la confianza, respaldar el crecimiento y proteger el empleo. Esto solo podrá conseguirse a través de una política económica capaz de arreglar el sistema financiero, pero ¡Europa no tiene aún una política económica! A pesar de las propuestas presentadas en el G20 de Londres para dar un nuevo impulso al sistema de crédito, aún hay una grave carencia de reglas claras —como hemos venido diciendo durante años— para gobernar el mercado financiero, sus operadores, los productos ofrecidos y sus derivados.

Los mercados deberían someterse a la regulación y a la vigilancia, en especial el sector financiero que, sin control, ha abierto el camino para la acentuación de un endeudamiento sin precedentes. ¿Qué se debe hacer con esta enorme deuda que se ha creado concediendo créditos sin garantías? ¿Debe condonarse? ¿Debe incluirse en el mecanismo de depuración dispuesto por los bancos? ¿Deberían prohibirse las futuras transacciones de derivados OTC y solicitar a los bancos que pongan fin a sus contratos de derivados de una vez por todas?

Necesitamos respuestas definitivas, nuevas líneas de crédito para las PYME y para los ahorradores, así como evitar los traslados incontrolados y reestructurar las reglas de la OMC (Organización Mundial del Comercio) de acuerdo con la situación real. Si no hablamos sobre las reglas del comercio mundial no resolveremos nada; con esto quiero decir que en plena crisis sistemática necesitamos reformar el sistema, volver a otorgar a la política el papel de liderazgo del que carece tan a menudo, centrar de nuevo la atención en la economía real y abandonar los opiáceos fáciles de las finanzas virtuales.

Alain Lipietz, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (FR) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, en primer lugar me gustaría señalar que estoy completamente de acuerdo con lo que el señor Mitchell ha dicho en su discurso. No nos hemos puesto al día, nos estamos al tanto. No obstante, me gustaría señalarle que es importante no cometer con el Presidente francés el mismo error que este comete en ocasiones con el señor Brown. Los discursos de acción no garantizan que la acción vaya a ser efectiva.

En cuanto a la propia crisis, es evidente que, para nosotros, la crisis no comenzó con las finanzas, sino que tuvo su origen en los ámbitos social y medioambiental. Dicho esto, combina con el ciclo financiero; es decir, cuando el ciclo va bien, asumimos riesgos, pero cuando ya no va bien, nos decimos a nosotros mismos que sería aconsejable regular un poco las cosas.

Estamos en la fase en la que necesitamos una regulación, una regulación seria. Necesitamos una regulación a nivel del mercado único; es decir, necesitamos una regulación mucho más centralizada a nivel europeo. Eso es lo que nos guía al decidir el voto. Respalamos por completo el informe del señor Gauzès y el progreso que supone. Durante años hemos solicitado una regulación más centralizada y una supervisión a nivel europeo y la primera fase que se ha logrado con el CERV es, bajo nuestro punto de vista, completamente apropiada.

No obstante, a pesar de los esfuerzos del señor Skinner —y en este punto, nuestra crítica es la misma que la del señor Mitchell— lamentamos que los gobiernos no lo hayan entendido. No estamos de acuerdo con el compromiso que se propone y que rechaza el sistema de la supervisión de grupo. Creo que este tipo de método nos conducirá a más desastres.

Tendremos por lo tanto que votar en contra del informe del señor Skinner —no en contra del trabajo del señor Skinner, sino en contra del compromiso que imponen los gobiernos.

Sahra Wagenknecht, *en nombre del Grupo GUE/NGL*. – (DE) Señora Presidenta, Señorías, al igual que la seguridad pública, la justicia o la protección medioambiental, la estabilidad de los mercados financieros es un activo público y, como tal, debería someterse al escrutinio público. Después de todo, ya ha sucedido antes: cualquiera que deja la regulación de los mercados financieros a los grandes bancos, a las compañías de seguros, a los fondos de alto riesgo y a las agencias de calificación crediticia del sector privado corre el riesgo de ver que se especula con sumas gigantescas en búsqueda del máximo rendimiento y, a la larga, que los particulares tienen que pagar el pato por las pérdidas.

La crisis ha mostrado con demasiada claridad que la autorregulación voluntaria ha fracasado y, a pesar de ello, la Comisión se ha mantenido imperturbable en su compromiso con esta. En lugar de prohibir los productos financieros de riesgo y de imponer reglas claras en el sector financiero, se sigue permitiendo que los actores privados decidan por sí mismos los riesgos que van a correr y cómo deben evaluarse. En nuestra opinión, este es un comportamiento irresponsable.

Ahora ha quedado claro que, por las ganancias, las agencias de calificación crediticia han subestimado sistemáticamente los riesgos de los productos financieros estructurados y han puesto en marcha el comercio en préstamos irrecuperables. La forma adecuada de actuar, por lo tanto, sería detener por completo la subcontratación de la gestión de riesgos a actores privados que se guían por las ganancias y crear una agencia europea de calificación crediticia que dé su opinión independiente sobre la calidad de los diferentes valores. La Comisión ni siquiera ha considerado aún esta solución.

El informe de Gauzès exige, con toda la razón, que la calificación de la deuda pública se considere un bien público y que, por lo tanto, la asuman actores públicos. ¿Pero por qué debe limitarse este principio a la deuda pública?

En el caso de la Directiva Solvencia II prevista, la Comisión y el ponente respaldan también el concepto fallido de autorregulación.

Por ejemplo, se debe permitir a los grupos de seguros que recurran a modelos internos de evaluación de riesgos al calcular los requisitos de solvencia y el capital obligatorio. El tiempo dirá si las autoridades de supervisión de los Estados miembros tienen la capacidad suficiente para comprender estos modelos. Personalmente, lo dudo.

Es más, tanto el capital mínimo obligatorio como el capital de solvencia obligatorio son demasiado bajos y deben aumentar de forma sustancial. Ya que esto podría suponer un problema para algunos bancos o compañías de seguros, recomendamos que este aumento de capital se plasme en participaciones gubernamentales que impliquen la correspondiente influencia sobre la política de la empresa. Esta semi-nacionalización sería un resuelto primer paso dirigido a reorientar el sector financiero hacia el bien común.

A largo plazo, todo el sector financiero debería trasladarse al sector público de todos modos, ya que solo la nacionalización puede garantizar que este sector cumpla sus deberes públicos en lugar de dejárselo todo en los mercados financieros internacionales en la búsqueda de rendimientos aún mayores. Ya era hora de que se sacaran conclusiones del desastre provocado.

Godfrey Bloom, *en nombre del Grupo IND/DEM*. – Señora Presidenta, he pasado 40 años en servicios financieros, así que, en este campo, creo que sé de lo que hablo.

Permítame decir algo sobre la Financial Services Authority (FSA por sus siglas en inglés) de Reino Unido que nos ayudará a comprender cómo se cometen los errores. La FSA en Reino Unido dispone de un libro de reglamento de medio millón de palabras. Nadie lo entiende, como tampoco lo entiende la FSA. La FSA interpreta su propio libro de reglamento en secreto; mantienen las multas que imponen para engrosar sus salarios y pensiones, pero no hay un tribunal de apelación. He escrito al Comisario McCreevy informándole sobre este asunto que se salta a la torera los artículos 6 y 7 de su propia Ley de los derechos humanos. No hay un tribunal de apelación. No hay ningún recurso legal si se equivocan. Los particulares tienen la impresión de que un reglamento que incluye un sello de la FSA no puede ser incorrecto. No existe un concepto de la condición *a riesgo del comprador*.

Ahora, al parecer, lo va a subsumir un órgano supervisor de la UE compuesto, sin duda, por un grupo de burócratas ignorantes, amas de casa escandinavas, mafia búlgara y fabricantes de astillas rumanos. Sinceramente, creo que se van a llevar muy bien unos con otros.

Bruno Gollnisch (NI). – (FR) Señora Presidenta, los informes del señor Gauzès sobre las agencias de calificación crediticia, de la señora Weber sobre las obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones y del señor Skinner sobre el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio contienen disposiciones que son sin duda útiles, pero que no pueden describirse como medidas para combatir la crisis financiera. Es evidente que la crisis que estamos sufriendo está en una escala totalmente diferente y estas medidas técnicas y extraordinarias no pueden resolverla por sí mismas.

¿Qué medidas se deben tomar para resolver la terrible crisis en la que estamos sumidos? En primer lugar, tiene que haber una ruptura con los dogmas sobre los que se ha basado su trabajo hasta ahora; sobre todo con aquellos que creen en la benevolencia de la división internacional de mano de obra, de la libre circulación de personas, de bienes y de capital.

Tiene que haber una ruptura con la libre circulación de bienes, que ha enfrentado a los trabajadores europeos con los trabajadores de otros países que, como la China comunista, son un paraíso para la forma más cínica de capitalismo, en la que los trabajadores no tienen derecho de huelga, libertad de asociación, pensiones de jubilación adecuadas o protección social y en la que ganan salarios ridículos. Y China no es el único estado en esta situación.

Tiene que haber una ruptura con la libre circulación de personas que nos ha llevado, que les ha llevado, a aceptar e incluso a recomendar como único medio de reemplazar a las futuras generaciones una política de inmigración masiva, las consecuencias desastrosas que podemos observar hoy con claridad.

Finalmente, tiene que haber una ruptura con la libre circulación de capital, que fue el factor desencadenante de la crisis, ya que permitió que esta entrara en el mercado hipotecario norteamericano de la vivienda —que era una crisis completamente circunstancial que debería haberse quedado en el mercado norteamericano— de forma gradual para contaminar todas nuestras economías y arruinar a nuestros ahorradores, nuestros trabajadores y nuestros empleadores.

Ahora las PYME deben librarse de los grilletes de los impuestos y del papeleo; se necesitan reglas sencillas a fin de que los valores monetarios correspondan a lo que existe en términos de activos industriales o de servicios; y debe lanzarse una política de inversiones, pero debe ser viable. Estas son solo unas medidas esenciales que nos gustaría que los gobiernos de los Estados miembros tomaran a la larga en el marco de estas políticas nacionales que han mostrado una capacidad de reacción superior.

John Purvis (PPE-DE). - Señora Presidenta, me alegra que Solvencia II haya llegado por fin al punto en el que tomaremos una decisión. El señor Skinner y sus ponentes alternativos han mostrado una capacidad de recuperación y una paciencia ejemplares para lograrlo. Lamento, como otros colegas, que la ayuda de grupo se haya excluido pero, sinceramente, no me sorprende en las febriles circunstancias actuales. Debemos trabajar duro para conseguir un sistema de grupo que vele por los seguros en un mercado europeo verdaderamente único y que también sea efectivo con terceros países —no podemos hacer frente a más fiascos de AIG.

También me gustaría felicitar al ponente Gauzès y al Consejo por llegar a una conclusión razonable sobre el Reglamento de las agencias de calificación crediticia. Obviamente estas agencias han cometido graves errores y es inevitable que se regulen más. Pero, ¿quién no ha cometido errores? Incluso los propios órganos reguladores los han cometido. Además, ¿podemos estar seguros de que no cometerán errores en el futuro?

Me preocupaba que el uso furiosamente hostil de las agencias de calificación crediticia como chivo expiatorio resultara en un reglamento excesivamente entrometido y contraproducente con una dimensión eurocentrista, proteccionista y extraterritorial insoportable. Me alegra ver que el compromiso ha aplacado estas tendencias en cierta medida, aunque no en la medida que nos hubiera gustado ver.

Las calificaciones crediticias son opiniones —opiniones útiles, opiniones periciales, pero solo opiniones—, de modo que son los inversores los que han de responsabilizarse por completo de sus decisiones en materia de inversiones. No hay duda de que estas lecciones se han aprendido ya con crudeza y a un alto precio.

Me alegro de que el ámbito de aplicación se limite a las calificaciones que se usan con fines reguladores. Me complace ver que nos hemos alejado de la equivalencia y la aprobación para aproximarnos a la equivalencia o la aprobación cuando se trata de calificaciones de terceros países. ¿Podría el Comisario confirmar que esto significa que los inversores aún pueden invertir libremente en existencias y bonos de terceros países que no están calificados en Europa o que no tengan una condición de equivalencia?

Debemos estar al acecho de las consecuencias imprevistas. Sin una evaluación de riesgos previa, es casi seguro que surgirán y, por lo tanto, la necesidad de revisar el artículo 34 resulta vital.

Pervenche Berès (PSE). —(FR) Señora Presidenta, Solvencia II es una reforma que se promovió mucho antes de la crisis y sobre la que esta ha arrojado una nueva luz. Como legisladores hemos dudado si este acuerdo tenía que concluirse en primera lectura.

Al final, la determinación de los negociadores nos habrá permitido llegar a un compromiso, que en mi opinión, tiene al menos dos virtudes: en primer lugar, fuerza al sector de los seguros a evaluar mejor sus riesgos, un proceso que hasta ahora se basaba en mecanismos relativamente antiguos que sin duda no eran adecuados para la situación en la que se encuentra el sector de los seguros; y, en segundo lugar, pone de relieve la necesidad de mecanismos de supervisión que se adapten a la nueva situación de las compañías de seguros en términos tanto de su variedad de productos y ofertas orientados al consumidor y a su establecimiento transnacional.

Como legisladores, fuimos quisimos tener en cuenta la realidad de este mercado; es decir, de un mercado en el que, por ejemplo, en ciertos países hay mecanismos de seguros de vida que representan una proporción sustancial de este sector y en el que, a la luz de la crisis, tuvimos que tener en cuenta el efecto de la prociclicidad cuando se aplica al sector de seguros.

También tuvimos que asegurarnos de que la aprobación de esta legislación no trastocó la arquitectura del mercado de seguros y, en concreto, que permitió que las asociaciones mutuas ocuparan un lugar en esta legislación. No obstante, es evidente que esto es solo una fase y me gustaría mencionar seis puntos, en relación con el sector, sobre los que tendremos que continuar nuestro trabajo de inmediato en el futuro.

El primero es obviamente tener en cuenta las conclusiones del informe de De Larosière y la necesidad de garantizar que existen condiciones de igualdad y armonía entre los distintos órganos colegiados de supervisores y, con este fin, la necesidad de reforzar la autoridad europea responsable de supervisar las compañías de seguros.

El segundo punto —muchos de mis colegas lo han mencionado— es poner en práctica este mecanismo de ayuda de grupo tristemente célebre y, en este ámbito, no comparto la perspectiva del señor Lipietz. Por supuesto, hubiéramos preferido contar con ayuda de grupo, pero ¿qué no queda claro de que a los países les resulte difícil aceptar este mecanismo, cuando el 80 o el 100 % del sector de los seguros está en manos de empresas extranjeras sin ninguna base legal sólida? Debemos progresar en este campo.

La tercera fase para el futuro es la coordinación entre lo que estamos haciendo y lo que está pasando con los fondos de pensiones. ¿Cómo podemos pensar en tener que mejorar la solvencia en términos de seguros y no plantearnos la misma cuestión en cuanto a los fondos de pensiones? Este es un reto enorme.

La cuarta tarea que debemos llevar a cabo en el futuro concierne a la instalación, la creación, el establecimiento de un mecanismo de garantía de depósitos como el que tenemos actualmente en banca y del que aún carece el sector de los seguros.

El quinto punto atañe a la comercialización de productos de seguros y a la garantía de que la forma en la que los intermediarios de seguros ofrecen productos a los asegurados hace posible que satisfaga sus intereses y obligación de protección.

Finalmente, el último punto se refiere a la transposición en este sector de lo que vamos a poner en marcha para el sector de los seguros, concretamente los mecanismos de retención en relación con la titulización.

Sobre esta base, espero que en el futuro seamos capaces de aprender las lecciones de esta crisis a fin de garantizar a los ciudadanos europeos un sector de seguros que represente para ellos una garantía real de...

(La Presidenta interrumpe a la oradora)

Marielle De Sarnez (ALDE). – (FR) Señora Presidenta, la culpa no es de nuestros ponentes, pero creo que las propuestas de la Comisión han llegado tarde y ya no se avienen a lo que ha sucedido. Para prevenir más crisis, es obvio que debemos ser más ambiciosos y proactivos.

Debemos ser más ambiciosos y más proactivos en el campo de la regulación, en primer lugar. Tenemos que coordinar nuestra legislación y la señal más potente sería sin duda disponer de un regulador europeo. Este es en última instancia el modo de expresarnos.

En cuanto a las agencias de calificación crediticia, tenemos que crear agencias europeas cuya independencia esté garantizada y poner freno a esta actividad escandalosa de ver a las agencias calificar negocios que les salgan rentables.

En cuanto a los fondos de alto riesgo, debemos regularlos e idear una forma de imponer cargas fiscales que penalice todas las transacciones financieras a corto plazo.

Por último, se deben tomar algunas sencillas medidas en cuanto a los paraísos fiscales. Tenemos que vedar a los bancos que realicen transacciones con paraísos fiscales o que rehúsen cooperar con la actividad en Europa.

Eso es todo por ahora. Sin embargo, creo que necesitamos ir más allá y me gustaría sugerir dos líneas de acción. La primera es que necesitamos, en mi opinión, considerar la ampliación de la zona del euro y la integración de nuevos miembros. Este gesto político sería probablemente tan poderoso como lo fue en su día la reunificación de Alemania, mostraría la solidaridad que existe en Europa e incrementaría la influencia de la Unión.

Finalmente, la segunda línea de acción es que debemos progresar hacia la integración económica, presupuestaria y monetaria, así como hacia la coordinación de los impuestos, que es la única manera de combatir el *dumping* fiscal en Europa.

Todo esto es necesario, pero nuestros conciudadanos esperan sobre todo —y espero que la Comisión esté escuchando— es que tomemos medidas en respuesta a la crisis. Nuestros conciudadanos siguen esperando un plan real de recuperación europea y, por ejemplo, un préstamo sustancial. Siguen esperando que Europa ofrezca apoyo a nuestras PYME para poder planificar realmente inversiones futuras y, por encima de todo, para respaldar a todos los ciudadanos de Europa afectados por la crisis. Me refiero a los desempleados, a los que trabajan a tiempo parcial y a los hogares que están atravesando enormes dificultades en este momento.

Aquí es, en mi opinión, donde se requieren medidas urgentes y estos son los aspectos por los que se juzgará a los líderes europeos en el futuro.

Ewa Tomaszewska (UEN). – (PL) Señora Presidenta, la presentación de Solvencia II y del cambio del sistema para llevar a cabo y supervisar las actividades de seguros que han estado preparándose en los últimos años es un avance de especial importancia, especialmente en periodos de crisis financiera. Me he dedicado a trabajar en planes de pensiones durante años y soy consciente de la importancia de la supervisión financiera de fondos de pensión en relación a la movilidad de los trabajadores y a la necesidad de supervisión transfronteriza.

Cuando animamos a los ciudadanos a que tengan movilidad, debemos garantizar que aquellos que cambian de país, de empleo y de sistema de pensiones puedan estar seguros de que sus contribuciones a los seguros sociales se deducen correctamente y de que se abonan en las cuentas adecuadas, así como de que la seguridad de su futura pensión mejorará como resultado de las soluciones comunitarias en el área de principios de inversión y supervisión de fondos de pensión.

Felicito al Comité Europeo de Supervisores de Seguros y Pensiones de Jubilación (CESSPJ) y a su comisión consultiva, en cuya labor tuve el privilegio de participar hasta septiembre de 2007, y doy también mi enhorabuena al ponente, el señor Skinner.

Mary Lou McDonald (GUE/NGL). - Señora Presidenta, en el Informe sobre la estabilidad financiera mundial del Fondo Monetario Internacional (FMI) se estima que la crisis financiera costará 4 billones de dólares estadounidenses. Esta es una estimación que podría revisarse al alza. Esta crisis se ha originado, como todos sabemos, a partir de un tipo de capitalismo de casino, un capitalismo de compadres, y de un sector de servicios financieros que no se ha sometido a ningún tipo de regulación —o se ha sometido a una regulación mínima, como se denomina educadamente en ocasiones.

Las consecuencias de todo esto para los trabajadores y las familias europeas han sido nada menos que catastróficas. Tanto del debate como de los informes, me ha impresionado la forma tan amable de referirse a estos escándalos. Me impresiona que los liberales y los cristianodemócratas estén preocupados por la prescripción excesiva o el proteccionismo que puede colarse por la puerta de atrás.

El hecho es que la respuesta de la UE a la crisis financiera ha sido lenta y minimalista. El hecho es que si necesitamos proteccionismo y aquellos a los que debe protegerse son los trabajadores y la economía real. Aún no hemos debatido sobre el asunto de los empleos —aunque esto es lo que realmente importa a los ciudadanos— y esta institución sigue empeñada en emplear un sistema que ha fracasado. Reconozcámoslo y seamos más radicales y valientes.

PRESIDE: Rodi KRATSA-TSAGAROPOULOU

Vicepresidenta

Nils Lundgren (IND/DEM). - (SV) Señora Presidenta, una crisis financiera mundial está provocando que se tambalee la economía mundial y las propuestas para evitar que esto suceda están saliendo de nuevo de debajo de las piedras. Lo que se lleva ahora es más regulación y más supervisión. Pero, por supuesto, el punto de partida debe ser preguntarnos a nosotros mismos qué ha ido mal. Permítame que resuma las causas en 50 segundos.

Tenemos un capitalismo sin dueño. Las sociedades financieras las dirigen gerentes capaces de diseñar sistemas que les reporten enormes dividendos y pensiones cuando las ganancias aumentan. Las ganancias pueden incrementarse a corto plazo si la dirección eleva el nivel de riesgo de las sociedades reduciendo su renta variable. Cuando los riesgos se materializan, la dirección ya ha recibido su dinero y las pérdidas las sufren otros.

Los que podrían cambiar estas políticas no encuentran alicientes para hacerlo. Las personas que depositan su dinero en los bancos saben que hay garantías de depósito. Todo el mundo sabe que la mayoría de los bancos son demasiado relevantes para que se les permita llegar a la bancarrota. Los salvarán los contribuyentes. Las agencias de calificación crediticia saben que no se conseguirán el trabajo si cuestionan la solvencia de sus clientes. La política que siguen los bancos centrales y los ministerios de finanzas está basada en la idea de que las burbujas no deben explotar. Por eso, crecen excesivamente.

¿Estamos debatiendo las soluciones a estos problemas? No, no lo estamos haciendo.

Othmar Karas (PPE-DE). - (DE) Señora Presidenta, Señorías, la crisis económica y financiera, la más grave desde la Segunda Guerra Mundial afecta al mundo entero. La incertidumbre, la impaciencia, la impotencia y la pérdida de confianza son tangibles, al igual que las lagunas en la regulación de los mercados financieros. Nos alienta la necesidad de adoptar respuestas europeas conjuntas y de tomar la iniciativa mundial. La comprensión de la necesidad de crear *más Europa* hace posible que se tomen medidas que los miembros de la Comisión y el Consejo rechazaron y evitaron hace solo unos meses, cuando lo solicitó el Parlamento.

Nuestro modelo de economía de mercado social —todo el mercado posible, toda la regulación necesaria— ofrece un marco no solo para la regulación europea sino también para la regulación mundial. Las medidas de la Unión Europea han sido un éxito pero aún estamos lejos del final y lejos de alcanzar nuestro objetivo. Se ha completado otra fase y se deben abordar o completar otros capítulos sin demora. Solo la resolución y el coraje de tomar audaces medidas legislativas a nivel europeo pueden crear confianza.

También estamos decidiendo hoy —demasiado tarde— las medidas legislativas que se aplicarán a las agencias de calificación crediticia. Necesitamos registros, necesitamos escrutinio, necesitamos resolver las incompatibilidades. Estamos aprobando la Directiva Solvencia II —paso que hubiéramos tenido que dar aunque no nos enfrentáramos a una crisis del mercado financiero. La aprobación de la Directiva de coordinación bancaria está programada para mayo. Debemos eliminar los efectos procíclicos del sistema legislativo actual de una vez por todas. No solo los fondos de alto riesgo, sino también las inversiones de

renta variable privada deben regularse. Todos los salarios de ejecutivos que tengan un componente de bonificación deberán tener también un componente de pérdida.

Aunque el debate sobre cuestiones de responsabilidad en Europa no es tan frecuente en Europa como en Estados Unidos, el sistema de supervisión europea aún no está listo. Debemos organizarlo conforme al Sistema Europeo de Bancos Centrales y apresurarnos a tomar todas las decisiones posibles para el verano. Apelo a ustedes para hacerlo.

Robert Goebbels (PSE). – (FR) Señora Presidenta, Señorías, el Parlamento está a punto de aprobar reglas que regulan las finanzas internacionales. No serán suficientes puesto que resulta evidente que no hay una voluntad política ni en Europa ni en los Estados Unidos de eliminar los excesos de la mera especulación como, por ejemplo, las ventas al descubierto o ventas de bienes que ni siquiera se poseen.

La crisis financiera internacional no ha comenzado en las islas. Ha comenzado en los Estados Unidos y se ha extendido por la City a otros grandes centros financieros. Se suponía que todos estos centros estaban bien regulados. Pero el G20 encontró los culpables ideales: los paraísos fiscales, fueran reales o no.

Si nos remontamos al año 2000, en mi informe para el Parlamento sobre la reforma de la arquitectura internacional recomendé la eliminación de todos los agujeros negros de las finanzas internacionales empezando por los fondos de alto riesgo y otros fondos meramente especulativos.

El G20 pretende regular solo los fondos especulativos que suponen un riesgo sistémico. El riesgo sistémico se hace patente más tarde, cuando estalla la crisis. En realidad, las principales potencias del G20 han sido cuidadosas con sus propios paraísos fiscales insulares: las Islas Anglonormandas, las Islas Vírgenes, Hong Kong o Macao, sin mencionar los centros peninsulares como Delaware.

Como declara Jacques Attali, en el futuro Londres y Nueva York tendrán el monopolio de la especulación. El mensaje es claro: las finanzas internacionales se regularán solo en beneficio de los principales países. Todos los cerdos son iguales, pero algunos son más iguales que otros.

Andrea Losco (ALDE). – (IT) Señora Presidenta, Señorías, está bien que expresemos nuestras críticas y señalemos los retrasos pero también está bien y es oportuno decir que hoy estamos dando un paso hacia delante y que, en medio de una terrible crisis que ha sacudido las economías mundiales las instituciones europeas, se están introduciendo medidas legislativas específicas en sectores clave como las agencias de calificación crediticia y los seguros.

Creo que, al menos en lo que yo he seguido de cerca, la Directiva sobre el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio es muy significativa. El acuerdo alcanzado en último término con el Consejo ha otorgado en esencia a estos sectores reglas nuevas y más eficientes que tienen en cuenta la dinámica del mercado real, fuera de las fórmulas fijadas.

Los principios de evaluación económica y el capital obligatorio, que corresponden a los riesgos que han tomado realmente las empresas, así como los incentivos de gestión de riesgos, la coordinación, la supervisión de informes, la información pública y la transparencia son aspectos esenciales para hacer que el sector de seguros sea más competitivo y para reforzar la protección para los asegurados.

El compromiso final hizo posible que se encontraran soluciones razonables a los problemas de los posibles efectos procíclicos derivados de las nuevas reglas y de las reglas sobre gestión de inversiones. Podríamos haber hecho más, por supuesto, pero creo que hemos llegado a un punto desde el que podemos dar más pasos hacia adelante.

Adamos Adamou (GUE/NGL). - (EL) Señora Presidenta, la crisis económica actual ha vuelto a centrar nuestra atención en nuestra firme posición sobre la necesidad de regulación, de que no se desregularicen las fusiones y del establecimiento de multinacionales y otras empresas; la necesidad de cambios en la legislación de defensa de la competencia; y la necesidad de intervención para prevenir los monopolios y cárteles que, entre otras cosas, manipulan el mercado, determinan los precios, despiden a los trabajadores y se mueven solo por las ganancias.

Los ciudadanos pueden apreciar los resultados del crecimiento sin ninguna faceta social que, en lugar de crear puestos de trabajo permanentes, trata de concentrar aún más en la riqueza y el poder en las manos de unos pocos. La liberalización de los mercados financieros, que es la política habitual de la derecha y de otros grupos, ha provocado una herida profunda en la economía que afecta directamente a los ciudadanos.

Dado que, hace un año, los defensores políticos de la desregulación y los adversarios de la regulación gubernamental presumían del estado de la economía, permítame que le recuerde que fueron precisamente esas políticas las que resultaron en olas de pobreza y desigualdad, en crecimiento negativo de la economía y en la especulación de empresas alimentarias, que obtuvieron ganancias de 4 cada una en 2008.

No obstante, los ciudadanos enviarán un mensaje a aquellos que han causado la crisis y, con ella, las desigualdades.

Johannes Blokland (IND/DEM). - (NL) Ahora que los bancos centrales de Europa y de los Estados Unidos han pronosticado los primeros signos de la recuperación económica, es importante que no vacilemos en la puesta en práctica de directrices destinadas a evitar que se repita esta situación.

El papel que las agencias de calificación crediticia desempeñan en la crisis crediticia es importante, puesto que los inversores confiaron ciegamente en el consejo de estas agencias sin consultar a terceras partes. Hay varias razones por las que las calificaciones no se ajustaron bien al mercado cambiante y no todas ellas evitarse con nuevas reglas. La introducción de la obligación de establecerse dentro de la Unión Europea para desarrollar las actividades de calificación es un buen comienzo pero, dado el carácter global del mercado, no es más que un comienzo.

La Comisión Europea debe coordinar las directrices con terceros países urgentemente y por esa razón sería preferible adoptar un enfoque central en la Unión Europea en este ámbito. Es evidente que es necesario esforzarse más para recobrar la confianza en los mercados financieros. Empecemos por los principios morales de las finanzas.

Werner Langen (PPE-DE). - (DE) Señora Presidenta hoy estamos viendo como surgen las primeras propuestas legislativas del paquete del mercado financiero. Solvencia II se ha retrasado mucho: quiero empezar por dejar esto a un lado. Las negociaciones a este respecto fueron muy buenas, los resultados son útiles y debemos darle nuestro respaldo.

En caso de las agencias de calificación de crediticia, ha surgido un problema que se puede describir en realidad como un fracaso del mercado y de la política. Durante años, el Parlamento ha instado a la Comisión a que presente propuestas sobre varios aspectos de las causas de la crisis del mercado financiero, y ha tardado mucho. Lo que el señor Gauzès ha negociado ahora resulta útil. Establece criterios independientes y nuevas estructuras de supervisión y tiene de hecho el potencial para resolver este conflicto de intereses de evaluación y consultivos y aumentar la transparencia. Es una propuesta firme.

De todos modos, no es suficiente. Recuerdo el debate en esta Cámara con el Primer Ministro británico Tony Blair, que actuaba como si tuviera la solución antes de la cumbre del G20 en Londres. El hecho es que, durante los últimos diez años, ha habido rechazos incluso desde la Unión Europea —en particular, de Reino Unido pero también de la Comisión Europea— para regular ciertas cosas de una forma que debería haber sido obvia. Estos no son nuevos fenómenos, la burbuja ya es muy grande. Nuestra labor ahora es progresar con las reglas de contabilidad —como el Comisario ha mencionado con respecto a la evaluación ejecutiva y a los planes de bonificación. Es inaceptable que no haya una regulación en este campo. Además, debemos resolver el problema del capital —de la titulización, por ejemplo— antes de julio y encontrar una solución rápida con respecto a las estructuras de supervisión europeas y al informe de De Larosière en general.

No podemos esperar a los Estados Unidos en todos los aspectos. Procedamos como lo hemos hecho con el paquete de acción sobre el clima y energías renovables: los europeos debemos tomar la iniciativa y presentar al mundo un patrón útil. Entonces habremos hecho nuestra contribución para superar la crisis.

Ieke van den Burg (PSE). - (NL) Si me permiten hacer un comentario inicial, desearía decir que hemos escuchado con asombro todo tipo de discursos que han dado aquí los miembros de este Parlamento acerca de liderazgo y de la manera de abordar el capitalismo. Los mismos miembros que nunca vimos cuando hacíamos el trabajo preliminar real para conducir el capital en la dirección adecuada.

Fui una ponente alternativa en el informe de la señora Weber y ella sí hizo el trabajo preliminar en un expediente acerca de la modernización, la simplificación y la reducción de las cargas para empresas cuando se trata de reglas y reglamentos europeos. El expediente formó parte de un gran paquete de legislación superior y me gustaría subrayar que esta legislación superior no es simplemente una cuestión de desregulación y de reducción de la carga, sino que trata además de responder de forma más adecuada, flexible y dinámica a los avances mediante poderes claros, especialmente para los supervisores afectados.

A este respecto, me gustaría decir un par de cosas que, de hecho, también están relacionadas con los otros dos expedientes que se debaten hoy. En primer lugar, no sirve de nada tratar de resolver los problemas del pasado. En lugar de eso, deberíamos anticipar lo que pasará en el futuro para poner en marcha un proceso que nos permita reaccionar a las innovaciones y los avances dinámicos de forma adecuada. Esa es exactamente la razón por la que hemos presentado este tipo de proceso en el procedimiento Lamfalussy, que hemos desarrollado últimamente.

En segundo lugar, deberíamos considerar el nivel que se somete a escrutinio. Los actores del mercado trascienden fronteras y se han convertido en actores internacionales. Como tales, no sirve de nada que nos engañemos a nosotros mismos pensando que estos actores pueden ser controlados por pequeños supervisores nacionales. Estos actores principales que prácticamente dominan el mercado deben abordarse a nivel europeo e internacional. Esto significa que, bajo mi punto de vista, esos poderes deberían aplicarse a ese nivel de forma que sea posible establecer una supervisión directa.

Parece ser que las agencias de calificación crediticia lo tuvieron en cuenta. La intención del Parlamento era conceder al CERV la capacidad de hacerse cargo del registro pero, lamentablemente, no funcionó por el tira y afloja que tendrá lugar inevitablemente entre los grandes países y centros financieros para atraer las oficinas centrales y ser capaces de desempeñar un papel principal ahí, en un intento de cobijar a las oficinas crediticias bajo sus alas. En mi opinión, es lamentable. Lo hubiera preferido ver hecho a nivel europeo desde el principio.

El mismo panorama se desencadenó con Solvencia II. Tampoco se tomó ninguna medida firme cuando los poderes se otorgaron, en un intento de hacer declaraciones vinculantes a nivel europeo en caso de que los supervisores no llegaran a ningún acuerdo. Lo que implica también que estos supervisores invitados se niegan a transferir sus poderes a los supervisores que desempeñan un papel principal. Aunque es lamentable, se han tomado precauciones, especialmente en el considerando 25, para que nosotros, como Parlamento, indiquemos claramente que el próximo año trataremos de mejorar y reforzar este aspecto basándonos en las propuestas de De Larosière.

Olle Schmidt (ALDE). - (SV) Señora Presidenta, señor Comisario, la crisis financiera y económica ha demostrado que los europeos debemos ser capaces de actuar juntos. Deberíamos estar agradecidos por el hecho de que Europa tuviera y siga teniendo el euro en lugar de 16 divisas diferentes. Esta circunstancia ha paliado los tiempos difíciles. Hasta que los países de la zona del euro se reunieron el otoño pasado, la crisis no se pudo estabilizar ni la recuperación pudo comenzar. Después los esfuerzos globales continuaron con la cumbre del G20, que fue el comienzo de algo nuevo —un entorno en el que las principales naciones del mundo se reunieron en términos de igualdad.

Debemos asegurarnos ahora de que estamos mejor equipados para la próxima vez que la crisis estalle. Las directivas que se están debatiendo hoy son importantes y, en mi opinión, equilibradas. Necesitamos una mayor franqueza y transparencia en el mercado, mayores oportunidades de actuar a nivel transfronterizo y una supervisión perfeccionada. También debemos combatir el proteccionismo y, en mi opinión, apoyar el libre comercio. Debemos limitar también los riesgos que se toman y poner freno a los excesos. El libre mercado necesita asimismo límites y reglas. Como liberal, también estoy de acuerdo con esto, por supuesto. Sin embargo, debemos tener cuidado de no regular en exceso, ya que es un riesgo que podemos correr en el ambiente actual. No olvidemos que la economía de mercado crea prosperidad.

Bernard Wojciechowski (IND/DEM). - (PL) Señora Presidenta, señor Comisario, a principios de este mes se nos dijo que se habían tomado todas las medidas de saneamiento contra la crisis financiera. El presupuesto del Fondo Monetario Internacional ascenderá a 500 000 millones de dólares estadounidenses, lo que significa que se triplicará la cantidad. El Banco Mundial será 100 000 millones de dólares estadounidenses más rico y se han reservado 250 000 millones de dólares estadounidenses para amainar el comercio internacional. Habrá una supervisión supuestamente más rigurosa del mercado financiero y un control de los paraísos fiscales y de los salarios de los banqueros. El Presidente Obama dijo que la reciente cumbre del G20 será un punto de inflexión en la lucha por la recuperación económica global.

Probablemente no haya nada de lo que preocuparse en general pero quizás haya una excepción. ¿Por qué han esperado tanto los líderes del mundo para presentar su elaborado plan de ayuda de emergencia y por qué no se dignaron a dar lugar a la recuperación económica mundial antes? ¿Acaso no tenían esos miles de millones antes? La cuestión fundamental es, por lo tanto, ¿de dónde han salido esos miles de millones? ¿De la venta de 400 toneladas de oro? Parece en que los comunicados oficiales no se dice ni una palabra de este asunto. ¿A lo mejor pidieron prestado el dinero a un banco? Puesto que ahora habrá una recuperación —y

en este aspecto me dirijo mi solicitud al señor Barroso y al señor Topolánek— quizá los líderes mantendrán otra reunión y añadirán otro billón, de modo que tendremos otros tipos de recuperación *hiperrápida*.

Margaritis Schinas (PPE-DE). - (EL) Señora Presidenta, no puede haber dudas de que en Europa estamos sufriendo las consecuencias de un modelo anglosajón, anárquico y excéntrico de organización de los mercados financieros, que aprendió a operar sin reglas, sin supervisión y sin responsabilidad democrática y que, por supuesto, contaminó la economía internacional y europea.

Con los textos que estamos debatiendo hoy y que someteremos a votación mañana, estamos construyendo un escudo protector en Europa para los ciudadanos. Un escudo protector que les protegerá de la paradoja que estamos viviendo, en la que los flujos de dinero son supranacionales y las reglas de supervisión y responsabilidad, cuando las hay, son nacionales.

Así que Europa está reaccionando aunque despacio, pero más vale tarde que nunca, lo que, por supuesto, plantea dos preguntas principales que necesitan respuesta. La primera pregunta es: ¿por qué tenemos que vivir una crisis para reaccionar?, ¿por qué tenemos que esperar a que todo esto suceda para introducir reglas? La respuesta la darán los ciudadanos recompensando a quienes apelan a una legislación y penalizan a aquellos que querían persuadirnos de que la autorregulación es la panacea para todos los demonios a los que nos enfrentamos hoy.

La segunda pregunta es ¿serán los textos que estamos debatiendo hoy los únicos o habrá una supervisión y una revisión generales del marco legislativo y regulador? La respuesta a esta segunda pregunta la daremos nosotros porque, como co-legisladores, ejerceremos presión para no quedarnos solo con el informe de Gauzès sobre las agencias de calificación crediticia, que no vio venir el iceberg que se aproximaba al Titanic, lo que motivó que pasara lo que pasó, sino que vio rápidamente que se debía bajar la categoría de ciertos Estados miembros supuestamente porque no tenían una calificación crediticia adecuada.

Debemos analizar y corregir esto desde el principio: nada será lo mismo en la Unión Europea tras la crisis.

Manuel Medina Ortega (PSE). - (ES) Señora Presidenta, me refiero exclusivamente al informe de la señora Weber sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifican las Directivas 77/91/CEE, 78/855/CEE, 82/891/CEE y la Directiva 2005/56/CE en lo que se refiere a las obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones.

Estamos en el procedimiento de simplificación de trámites administrativos. Nuestra postura es favorable a las propuestas de la Comisión que introducen ciertas modificaciones, pero incluimos algunas enmiendas que han sido presentadas por prácticamente todos los grupos políticos y que, desde luego, la persona que les habla ha apoyado, ya que permiten una simplificación.

Estamos hablando, desde luego, de una modificación muy importante como es la eliminación de documentación, la introducción de las páginas *web* y de referencias en las páginas *web*, la eliminación de requisitos periciales y de otro tipo que hasta ahora se exigían, lo cual podría suponer una reducción bastante importante de los costos y del tiempo, sin dejar de ofrecer garantías tanto a los acreedores como, por ejemplo, a los trabajadores de la empresa y demás personas que tienen acceso a la misma.

Yo creo que las propuestas que nos hace la Comisión son bastante positivas y que las propuestas de modificación del texto que presentamos van en el mismo sentido, garantizando la independencia, sobre todo en el caso de utilización de páginas *web*, y la necesidad de que haya referencias a cualquier información en esas propias páginas *web* a otras páginas *web* que se utilizan, de forma que esa utilización no se complique y haya bastante información adicional.

En definitiva, señora Presidenta, yo creo que el Parlamento podrá aprobar esta propuesta de directiva por una amplia mayoría y que el texto resultante será mejor que el que nos había presentado la Comisión.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). - (LT) A la luz de los recientes acontecimientos, podemos ver la influencia de los grandes mercados financieros y de los errores que cometen en la economía real, especialmente en las economías de los pequeños países. Por consiguiente, los documentos presentados deberían crear un marco legal para gestionar dos procesos principales: en primer lugar, para coordinar el libre movimiento procíclico de capital en un grupo financiero con la necesidad de asegurar la liquidez de la economía real y la estabilidad macroeconómica durante la recesión económica; en segundo lugar, para compartir la responsabilidad entre las instituciones supervisoras de los países de origen y de acogida a fin de garantizar que las actividades de un grupo financiero sean adecuadas y para clarificar quién cubrirá las pérdidas si se cometen errores.

Hay que decir que el documento presentado es solo el primer paso en esta dirección y me gustaría subrayar que estos problemas no se resolverán si no se evalúa el impacto de la ley de competencia en las actividades de los grupos financieros. Siempre olvidamos este aspecto y debería ser una prioridad en la nueva legislatura de Parlamento.

Sirpa Pietikäinen (PPE-DE). - Señora Presidenta, creo que este paquete, que forma parte de las medidas para abordar la crisis financiera, es bastante bueno en cuanto a Solvencia II y a las agencias de calificación crediticia y derivará en buenos compromisos y resultados.

Sin embargo, si miramos hacia el futuro, me gustaría plantear tres asuntos: En primer lugar, me gustaría ver a la Unión Europea siendo más ambiciosa y activa a nivel internacional. Aunque los resultados del G20 son pasos en la dirección adecuada, son todavía demasiado modestos y están lejos de tener la regulación apropiada, internacional y basada en la convención, tanto en los fondos y diferentes instrumentos financieros como en la regulación.

En segundo lugar, en lo que concierne al informe de De Larosière y a nuestras propias acciones, creo que el resultado del informe de De Larosière fue bastante bueno, especialmente cuando en cuanto a la supervisión y el análisis del riesgo sistemático a nivel europeo. Pero me gustaría señalar dos escollos en este sentido. En primer lugar, en lo que atañe a la microsupervisión: creo que la moral propuesta en este sentido, que estaría aún basada en gran medida en la cooperación en lugar de en un aspecto centralizado de Europa, tiene graves problemas. En segundo lugar, por lo que ya hemos oído acerca de la preparación de la Comisión en cuanto al capital de riesgo y los fondos de alto riesgo, esperamos mucho de esto.

Así que, si realmente deseamos que ser eficientes a este nivel internacionalmente, tendremos que hacer los deberes bien y me gustaría ver un enfoque mejor y más ambicioso de la Comisión en este campo.

Antolín Sánchez Presedo (PSE). - (ES) Señora Presidenta, el paquete de medidas sobre agencias de calificación crediticia (*rating*), seguros y fusiones y escisiones empresariales es un primer paso para incrementar la confianza y la eficiencia de los mercados financieros. Se ajusta a los principios defendidos por la Unión Europea y el G-20 de fortalecer la transparencia, la responsabilidad y la integridad en los mercados financieros y sitúan a la Unión Europea en una posición de liderazgo internacional. Por eso los apoyo, aunque habrá que ir más allá.

Los fallos de las agencias de *rating* son una de las causas de la crisis financiera: no basta la autorregulación. El Reglamento es pionero en asegurar el registro, la responsabilidad y la supervisión de las agencias, en abordar los conflictos de intereses, mejorar los métodos de trabajo y la calidad de los diferentes tipos de calificaciones incluyendo las que proceden de terceros países. Queda pendiente una revisión en el futuro sobre los sistemas de pago y la creación de una agencia pública europea.

La Directiva sobre solvencia codifica todo el acervo existente sobre seguros privados e incorpora avances técnicos en la mejor gestión de riesgos que van a impulsar la innovación, mejorar la utilización de recursos, aumentar la protección de los asegurados y la estabilidad financiera en el sector. El nuevo marco para la supervisión de grupos responde a una línea prudente y evolutiva. La creación de colegios de supervisores es un paso adelante en el proceso de integración y reforzamiento de la supervisión financiera europea que debe seguir avanzando y puede ser una pauta que puede convertirse en un estándar mundial. El Parlamento vigilará e impulsará su desarrollo.

Finalmente, la modificación de varias directivas en lo que se refiere a las obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones constituye un impulso de la simplificación legislativa y pone de manifiesto que puede compatibilizarse perfectamente el objetivo de reducir las cargas de las empresas en un 25 % con el reforzamiento de los derechos del público y de los accionistas, siempre que se utilicen las tecnologías de la información y comunicación.

Daniel Dăianu (ALDE). - Señora Presidenta, me alegra que al final haya prevalecido el sentido común en el Parlamento y en la Comisión en cuanto a las causas de esta crisis financiera. Los ciudadanos se han dado cuenta de la crisis no es de naturaleza cíclica y de que se necesita desesperadamente una revisión del reglamento y de la supervisión de los mercados financieros. El informe del grupo de De Larosière y también el de Turner, lo han dejado muy claro. Estos informes están en sintonía analítica con el informe de seguimiento de Lamfalussy del Parlamento.

Estos documentos que se están debatiendo hoy deben verse con la misma lógica de acción. Lamentablemente, nuestras economías seguirán sufriendo durante un periodo, especialmente debido a los presupuestos públicos

y probablemente a los futuros hechos inflacionistas derivados los esfuerzos que se están realizando para solucionar este caos. Esperemos que esta vez aprendamos mejor lección de lo que lo hemos hecho en episodios anteriores de la crisis.

Klaus-Heiner Lehne (PPE-DE). – (DE) Señora Presidenta, Señorías, este es un debate bueno y muy interesante por la sencilla razón de que, de acuerdo con estos informes, estamos combinando dos aspectos que en principio no parecen estar directamente vinculados, pero que están relacionados con la forma de hacer frente a la crisis y reactivar la economía.

He sido ponente alternativo en la Comisión de Asuntos Jurídicos para el informe de Weber, por lo que me gustaría en primer lugar felicitar afectuosamente a la señora Weber. El informe de Weber no trata de la gestión de la crisis en el sentido tradicional, sino en el sentido de simplificar la ley de sociedades, ayudar a reducir el papeleo y eliminar las cargas sobre las empresas. Estas circunstancias, en este momento concreto, al final de una legislatura, prueba y ejemplifica claramente la gestión del Parlamento Europeo en este asunto en particular y sus intentos de desarrollar más la ley de sociedades a favor de las empresas —medida que apoyo sinceramente.

Puesto que este debate nos ofrece la oportunidad de decir algo acerca de la legislación del mercado financiero en general, debería señalarse que el hecho de que en el Parlamento estemos consiguiendo ahora resultados y concluyendo en primera lectura nuestras medidas sobre el primer paquete del mercado financiero también transmite una señal al final de esta legislatura. Creo que eso también es significativo.

No obstante, también me gustaría señalar que el segundo paquete —que, por supuesto, la Comisión aún está preparando en este momento— lamentablemente llegará demasiado tarde para esta legislatura. Hay razones que han motivado esta situación. Como recordará, hemos debatido la regulación de ciertas áreas de los mercados financieros en el pasado, a saber, en las comisiones de esta Cámara en varias ocasiones en sesión plenaria, pero siempre se encuentra una oposición masiva. El consejo se opuso. El Primer Ministro británico, Gordon Brown, se negó a reconocer ciertas realidades durante mucho tiempo.

También encontramos oposición por parte de la Comisión —que ha estado ofreciendo resistencia sobre los fondos de alto riesgo y otros sectores durante mucho tiempo— y por parte de esta Cámara. En lo que concierne a promover informes de propia iniciativa, el Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios rechazó esta opción durante mucho tiempo a causa de una disputa innecesaria acerca de las competencias. Me alegro de que todo el mundo haya visto la luz. El Comisario McCreevy está regulando los fondos de alto riesgo, la señora Berès está permitiendo que se realicen informes de propia iniciativa y Gordon Brown también ha cambiado de opinión. Este es un avance positivo, uno que mi grupo y yo acogemos con agrado.

Jean-Pierre Audy (PPE-DE). – (FR) Señora Presidenta, mi discurso está relacionado con el informe sobre las agencias de calificación crediticia y mis primeras palabras serán una expresión de gratitud a mi amigo, el señor Gauzès, que ha actuado de forma competente, lúcida y pragmática.

No obstante, a riesgo de alejarme un poco del tema, señora Presidenta, me gustaría hablar acerca del problema de la calificación de estados. En la crisis que estamos atravesando, los estados se han convertido en los actores financieros principales en medio de un colapso potencial del sector financiero.

Han tomado garantías, tienen deudas, tienen participación en la renta variable y por eso me pregunto si la Unión Europea no debería proponer, como parte del nuevo reglamento internacional del capitalismo, la creación de una agencia de calificación crediticia internacional, un organismo independiente que sería responsabilidad del Fondo Monetario Internacional y permitiría a los ciudadanos tener una idea, a través de estas calificaciones, de la calidad de las finanzas de los estados, que creo, repito, que se han convertido en los actores financieros principales.

Kurt Joachim Lauk (PPE-DE). – (DE) Señora Presidenta, hay tres breves puntos que considero importantes. En primer lugar, hemos conseguido un consenso firme sobre la necesidad de someter a todas las instituciones financieras, sin excepción, a regulación en el futuro. La Comisión ahora es capaz, poco a poco, de exponer propuestas que engloben a todos los actores —lo que es absolutamente esencial.

En segundo lugar, deberíamos pensar en cómo desarrollar las autoridades supervisoras financieras europeas, tan necesarias; en ponerlas bajo nuestro control; y en reducir significativamente nuestra dependencia —sea oficial o no— de las instituciones reguladoras de los Estados Unidos, puesto que sabemos que estas han resultado ser un fracaso espectacular.

Como tercer punto me gustaría mencionar la inquietud que me producen los progresos financieros de toda la zona del euro en su conjunto, ya que los diferenciales y el endeudamiento entre diferentes países de la zona y las actividades de calificación crediticia de estos países se están distanciando en lugar de aproximarse. Deberíamos tomar todas las medidas posibles a este respecto y exigir a los países individuales que impongan disciplina.

El último punto es la necesidad de asegurarnos de que la UE no termine endeudándose. Los Estados miembros de la UE ya están suficientemente endeudados en este momento. No necesitamos más instituciones endeudadas.

Pervenche Berès (PSE). – (FR) Señora Presidenta, solo me gustaría recordar al señor Lehne que fueron los socialistas de este Parlamento los que quisieron legislación sobre los fondos especulativos y que fue su determinación, sobre todo, la que nos llevó a contar con esta legislación sobre los fondos especulativos y a solicitar además a la Comisión, en el informe del señor Gauzès, que trabaje en la idea de una agencia de calificación crediticia pública.

De cualquier modo, me gustaría aprovechar esta oportunidad para comentarle al Comisario que esta situación en la que existe una doble moral en relación con el monopolio de la Comisión sobre las iniciativas legislativas me deja estupefacta. Cuando el Consejo pide a la Comisión que presente una propuesta para coordinar la garantía del depósito bancario, la propuesta les llega tres semanas después. Cuando el Parlamento Europeo presenta la propuesta de una iniciativa legislativa elaborada por el señor Rasmussen, que fue respaldada por la inmensa mayoría de esta sesión plenaria, se las apañan para que la propuesta en cuestión se ponga sobre la mesa cuando el Parlamento Europeo ya no podrá debatir sobre ella.

El pasado septiembre solicitamos una iniciativa legislativa. ¿Qué ha estado haciendo desde entonces, señor Comisario?

Charlie McCreevy, Miembro de la Comisión. – Señora Presidenta, quiero mostrar mi agradecimiento y mi admiración al Parlamento y a los tres ponentes en particular por la eficiente forma de tratar estos tres archivos, que ha resultado en un consenso rápido que mejorará sin duda el funcionamiento de nuestros mercados financieros. La legislación de la UE sobre las agencias de calificación crediticia mejorará la integridad, la transparencia, la responsabilidad y el buen gobierno de las actividades de calificación crediticia.

El señor Purvis ha planteado un par de cuestiones a este respecto, relacionadas con la libertad para invertir en productos particulares. Ahora, la inversión está permitida para todos los productos, sean o no de la Unión Europea. Las calificaciones no son obligatorias, de modo que las empresas de la UE no están obligadas a invertir en productos calificados. Pero déjeme recalcar que, por motivos reguladores —es decir, el cálculo del capital obligatorio—, las calificaciones que pueden usarse son las emitidas en la UE tanto para productos de la UE como para productos de terceros países o las que se respaldan o reconocen en la Unión Europea.

Aunque me han decepcionado ciertos aspectos del acuerdo sobre Solvencia II, como ya he comentado, la UE contará con un marco para el sector de los seguros que podría servir de modelo para reformas similares a nivel internacional. Por supuesto, esto no es el fin de la historia. Queda mucho trabajo por hacer: la puesta en práctica de medidas necesitará llevarse a cabo en algún momento antes de octubre de 2012 para conceder a los Estados miembros y al sector tiempo para preparar la presentación de Solvencia II. Puedo asegurarle que la Comisión desempeñará su papel a fin de facilitar este proceso y poner en práctica tan pronto como sea posible estas reformas que se han retrasado tanto en interés de todas las partes involucradas.

Aunque he hecho referencia a esto en mis observaciones iniciales, me gustaría subrayar de nuevo que la supervisión de grupo se mantiene en el informe Solvencia II presentado, aunque la ayuda de grupo haya quedado fuera —creo que es importante no dejar que se mezclen por completo los dos conceptos.

Finalmente, con la simplificación de las obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones de sociedades anónimas, el programa sobre la reducción de cargas administrativas está progresando y esto contribuirá al potencial de crecimiento y ayudará a Europa en el camino hacia la recuperación económica.

Jean-Paul Gauzès, ponente. – (FR) Señora Presidenta, Señorías, tendré que limitarme a dos o tres breves observaciones. La primera es que se ha llegado a un acuerdo bastante generalizado en esta Cámara en cuanto al informe sobre las agencias de calificación crediticia y, por supuesto, la legislación europea evolucionará con el tiempo, pero creo que por ahora podría servir como modelo para un acuerdo internacional.

Finalmente, permítame que agradezca a los ponentes alternativos, el señor Pitella y el señor Klinz, con los que he trabajado codo con codo, a los equipos de la Comisión, a la Presidencia y, por supuesto, a la secretaría

de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios y a los expertos sin los que este trabajo no hubiera concluido con tanto éxito.

Renate Weber, ponente. – Señora Presidenta, ha sido interesante escuchar todos los discursos que se han dado esta mañana en el Parlamento en una época en la que estamos atravesando la crisis económica y financiera más dura y en la que se acercan también las elecciones europeas. Los informes que hemos debatido hoy y que mañana someteremos a votación no tratan de resolver la crisis financiera, pero esperamos que nos ayuden en el futuro a evitar que cometamos los mismos errores o al menos errores graves y espero que respalden un relanzamiento de la economía europea.

Cuando una oye que la pequeña empresa ha gastado diez veces más que la grande en cumplir con la legislación de la UE sobre la obligación de información, es normal preguntarse por qué pasa esto, cómo hemos llegado a tener reglas cuyos efectos pueden acabar en realidad con la pequeña empresa y por qué nos ha llevado tanto tiempo cambiar esta situación. Me alegro de que el Comisario McCreevy haya mencionado que la ley de sociedades es probablemente la más estricta del acervo comunitario. Puede que sea hora de cambiarla, desde luego no de suavizarla, aunque quizás sí de hacer que vaya en línea con las realidades que estamos viviendo en la actualidad.

Si queremos ser más eficientes, es mejor emplear nuestra energía en ser constructivos y creo que es justo decir que lo que ha pasado con el paquete que hemos debatido hoy es una prueba de ello. Es una prueba de que hemos actuado con responsabilidad y de que hemos alcanzado un compromiso con el Consejo y la Comisión para aprobar este paquete en primera lectura. ¿Podemos hacer algo más? Desde luego, pero sometamos el paquete a votación y trabajemos en la dirección adecuada.

Peter Skinner, ponente. – Señora Presidenta, me gustaría empezar por expresar lo que quizás debería haber expresado en primer lugar, que es mi agradecimiento a la Comisión, al Consejo y en particular al Parlamento por todos los servicios y por el esfuerzo que han dedicado a esta labor. Tengo que decir que sin su trabajo y su ayuda no lo habríamos conseguido.

Como muchos otros de los que se encuentran en esta sala, estamos estupefactos por el nivel de detalles técnicos que contienen muchos de estos informes, pero digamos que Solvencia II se fraguó fuera de una crisis para abordar una crisis. Contiene gestión de riesgos y —como mucha gente ha oído en esta sala—, eso es una base para gran parte de la legislación sobre los servicios financieros. Contiene también supervisión de grupo —estoy de acuerdo con el Comisario. La ayuda de grupo desgraciadamente ha quedado fuera, pero eso ya lo hemos oído. Esperemos que podamos recuperarla. El capital también se define. Muchos aspectos de este informe hacen que sea un líder mundial.

El segundo punto que quiero mencionar está relacionado con el impacto estratégico de usar esa legislación. En muchos aspectos, el mero hecho de contar con una legislación que funciona en más de 27 Estados miembros no va a ser de ayuda si no contamos con su homólogo, que es un regulador estratégico a nivel europeo que se aplica también en los 27 Estados miembros. Tenemos que superar las diferencias que existen entre los reguladores y asegurarnos de que seguimos los mismos criterios. Es especialmente importante que reconozcamos otros regímenes del mundo. Este mismo fin de semana me he reunido con Paul Kanjorski, Presidente del Subcomité de Finanzas del Congreso de los Estados Unidos y con otras personas que ahora están hablando de acelerar las perspectivas de un solo regulador a nivel federal en los Estados Unidos. Si lo hacen antes de que nosotros lo hagamos en Europa, nos sentiríamos avergonzarnos por no disponer del regulador que necesitamos a nivel europeo.

Este es un informe a nivel internacional y una medida internacional, un proceso del que nos podemos sentir orgullosos, pero también debemos asegurarnos de que continuamos presionando para conseguir cambiar los asuntos que ha revelado el informe de De Larosière y la ayuda de grupo que aportará eficiencia económica. Espero que todos podamos respaldar estas medidas.

Presidenta. – Se cierra el debate.

La votación del informe (Á6-0191/2009) de Jean Paul Gauzès tendrá lugar el jueves 23 de abril de 2009.

La votación del informe (A6-0247/2009) de Renate Weber y del informe (A6-0413/2008) de Peter Skinner tendrá lugar hoy.

Declaraciones por escrito (artículo 142 del Reglamento)

Sebastian Valentin Bodu (PPE-DE), por escrito. – (RO) No quisiera debatir aquí la importancia de las agencias de calificación crediticia. Por todos es sabido que estas son de crucial importancia a la hora de proporcionar una base sólida para las decisiones de inversión, ya sea en relación con los productos financieros o con los emisores (entendiendo que ofrecen, por tanto, mucho más que meras opiniones). Sin embargo, quisiera hacer hincapié en la importancia de establecer una agencia europea.

Durante un período de profunda crisis económica como el que estamos atravesando justo ahora, las agencias de calificación crediticia deberían seguir siendo, independientemente de las condiciones económicas, instrumentos creíbles y transparentes, brindando su apoyo a medida que Europa gobierna en estos tiempos difíciles. No podemos ocultar el hecho de que las agencias de calificación crediticia también han contribuido a la crisis actual puesto que han analizado de manera completamente confusa instrumentos convencionales junto con otros instrumentos híbridos, con acusaciones de falta de transparencia y conflicto de intereses como telón de fondo.

Necesitamos nuevas organizaciones en este sector, que generen competencia en la prestación de calificaciones crediticias objetivas. Debemos pensar en la protección de los inversores y su confianza en las agencias de calificación crediticia. La UE debe garantizar que estas agencias funcionan de acuerdo a unos reglamentos claros. Así, qué mejor manera para cumplir estas condiciones que establecer una agencia de calificación crediticia europea que funcione de acuerdo con los reglamentos comunitarios.

Călin Cătălin Chiriță (PPE-DE), por escrito. – (RO) Quisiera expresar mi apoyo y que acojo con beneplácito la propuesta para una directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifique las directivas anteriores sobre las obligaciones de informar y documentar en el caso de fusiones y escisiones. En particular, acojo complacido las medidas concretas propuestas para reducir la carga administrativa que interrumpe innecesariamente las actividades económicas en marcha en el sector empresarial europeo.

Brindo mi apoyo al objetivo de esta iniciativa para ayudar a impulsar la competitividad de empresas dentro de la UE reduciendo la carga administrativa impuesta por directivas europeas en el área de Derecho Mercantil, donde se puede lograr esta reducción sin que se produzca un impacto negativo importante sobre otras partes interesadas.

Apoyo firmemente la aplicación eficaz del programa de acción aprobado por el Consejo Europeo de Primavera de marzo de 2007, con el fin de reducir la carga administrativa al 25 % en 2012.

Creo que las empresas y los ciudadanos europeos necesitan en gran medida una reducción de la burocracia impuesta por el acervo comunitario y determinadas leyes nacionales.

5. Mecanismo de ayuda financiera a medio plazo a las balanzas de pagos de los Estados miembros - Mecanismo de ayuda financiera a medio plazo a las balanzas de pagos de los Estados miembros (debate)

Presidenta. - El siguiente tema es el debate conjunto sobre:

- el informe (A6-0268/2009) de la señora Pervenche Berès, en nombre de la Comisión de Asuntos Económicos y Financieros, sobre un mecanismo de ayuda financiera a medio plazo a las balanzas de pagos de los Estados miembros (COM(2009)0169 – C6-0134/2009 – 2009/0053(CNS)) y

- las declaraciones del Consejo y de la Comisión sobre un mecanismo de ayuda financiera a medio plazo a las balanzas de pagos de los Estados miembros.

Pervenche Berès, ponente. – (FR) Señora Presidenta, el Consejo Europeo ha decidido duplicar el mecanismo de «balanzas de pagos» para países no pertenecientes a la zona del euro, además, el 8 de abril, la Comisión introdujo las disposiciones concretas diseñadas para materializar esta propuesta.

Aquí en el Parlamento Europeo deseamos asumir nuestras responsabilidades y permitir al Consejo ECOFIN actuar con rapidez, como nosotros lo vemos, para que esta propuesta contenga un signo de solidaridad hacia países terceros no pertenecientes a la zona del euro, lo cual reviste suma importancia a la hora de abordar el origen de esta crisis.

Ya en noviembre duplicamos este mecanismo de «balanzas de pagos», puesto que aumentó de 12 000 a 25 000 millones de euros, y, hoy, teniendo en cuenta no solo la realidad y la severidad de la crisis que estamos atravesando y que está afectando especialmente a países no pertenecientes a la zona del euro, sino también

el calendario del Parlamento Europeo, les proponemos que se duplique este mecanismo para que alcance los 50 000 millones de euros. Esto se debe a que, a la luz del hecho de lo que decidimos en noviembre, ya se ha podido prestar ayuda a Hungría, Letonia y, ayer, a Rumanía.

Creemos que esto es necesario, y hemos celebrado un debate entre nosotros que no voy a ocultarles, para saber si se debe llevar a cabo exclusivamente esta evaluación de países que no pertenecen a la zona del euro caso por caso, o si, en realidad, existe esencialmente una situación más generalizada que la de los países no pertenecientes a la zona del euro.

Por ello, en nuestra resolución proponemos que se considere la cuestión de las condiciones de ampliación y en qué medida la pertenencia a la zona puede representar un factor protector por confirmar.

Además, insistimos reiteradamente en pedir que se informe al Parlamento Europeo del fundamento de los análisis sobre las situaciones de crisis a las que se enfrentan estos países. Esto se debe a que, cuando la Comisión concede préstamos a países no pertenecientes a la zona del euro, existe una cierta transparencia y sustancia en la información sobre el comportamiento de bancos privados y de operadores que ha dado lugar a esta crisis, y que, por ello, el Parlamento debe ser informado.

Por último, creemos que la Comisión debe utilizar e implementar todos los mecanismos posibles para abordar esta crisis. Este es especialmente el caso en lo que se refiere al artículo 100 del Tratado, que también permitiría la aplicación de mecanismos especiales para países pertenecientes a la zona del euro. Creemos que es esencial investigar en ese sentido teniendo en cuenta la gravedad de la crisis.

Existen dos elementos finales. En primer lugar, como nosotros lo vemos, la condicionalidad de estos préstamos es un elemento de debate; algo que entendemos. En términos generales, la Comisión lleva a cabo esta labor en armonía con el FMI. Lo que queremos es la creación de un grupo de trabajo que examine cómo se elaboran estos memorándums y cómo tienen en cuenta la situación actual del país en cuestión, pero también de la estrategia global de la Unión Europea, especialmente en lo que respecta al arbitraje entre inversiones, apoyo y condicionalidad del poder adquisitivo en cuanto a una estrategia sobre crecimiento medioambiental y desarrollo sostenible.

En segundo lugar, identificamos en este mecanismo pruebas de la habilidad de la Unión Europea y de la Comisión para pedir préstamos en mercados internacionales y, por consiguiente, creemos que aquí tenemos una base útil sobre la que fundamentar el debate, que también estamos celebrando, sobre préstamos europeos y sobre la capacidad de la Unión Europea de financiar estrategias e inversiones futuras mediante dichos préstamos.

Para concluir, la Comisión ha implementado un nuevo mecanismo para garantizar que los reembolsos permitan que el presupuesto de la Unión Europea pueda hacer frente a estas demandas. Apoyamos esta modificación del reglamento y esperamos que este Parlamento brinde su pleno apoyo a esta loable propuesta.

Charlie McCreevy, *Miembro de la Comisión*. – Participo en este debate en nombre de mi compañero, el señor Almunia.

La propuesta que hoy tenemos sobre la mesa concierne a uno de los valores principales de la Unión, a saber la solidaridad. Teniendo en cuenta la crisis financiera internacional, la Comisión propone más solidaridad reforzada con los Estados miembros que todavía no se benefician del paraguas protector del euro. El mecanismo de ayuda a las balanzas de pagos de los Estados miembros está previsto, por definición, para circunstancias excepcionales y solo se ha utilizado en contadas ocasiones en el pasado. No obstante, vivimos tiempos excepcionales.

Como saben, la Comisión propuso el año pasado un incremento en el límite de créditos pendientes que la Comunidad puede ofrecer para ayudar a las balanzas de pagos de los Estados miembros. El límite se incrementó de 12 000 a 25 000 millones de euros, pero una parte sustancial de esta cantidad ya ha sido asignada. A petición de los países interesados, el Consejo ECOFIN decidió ofrecer a Hungría una ayuda a las balanzas de pagos de hasta 6 500 millones de euros en noviembre. El 20 de enero, se decidió conceder hasta 3 100 millones de euros a Letonia, y se está tramitando la decisión de facilitar hasta 5 000 millones de euros a Rumanía.

De este modo la ayuda financiera destinada en virtud del reglamento asciende a aproximadamente 15 000 millones de euros. Además, no hay un fin inmediato a la vista ni de la crisis financiera ni de desapalancamiento global, y el estrés financiero continuo en otros Estados miembros podría desembocar en una necesidad mayor de ayuda financiera.

El Consejo Europeo celebrado el 19 y 20 de marzo, por lo tanto, acogió con beneplácito el anuncio del Presidente Barroso de que la Comisión tenía la intención de hacer una propuesta para incrementar hasta 50 000 millones de euros el límite de la ayuda a la balanza de pagos de la Comunidad. La duplicación del límite proporcionará una señal importante a los mercados financieros respecto al firme compromiso de la Unión Europea para ayudar a Estados miembros que se encuentran bajo estrés financiero. La ampliación de la posible línea de crédito total de 50 000 millones de euros ofrecerá una amplia seguridad para atender las posibles necesidades futuras de ayuda financiera.

Estos signos claros de solidaridad entre Estados miembros también deben ayudar a calmar el miedo de los inversores financieros a otro deterioro del mercado financiero en los Estados miembros no pertenecientes a la zona del euro. Al reducir el incentivo para la retirada de capital, disminuye la probabilidad de que surjan problemas en la balanza de pagos de los países afectados.

En este contexto, me gustaría expresar mi gratitud y respeto por el excelente espíritu de cooperación en el Parlamento Europeo y, en particular, en la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios. La Comisión aprobó esta propuesta justo antes de las vacaciones de Semana Santa, el 8 de abril, y tan solo dos semanas después están a punto de votar la resolución legislativa y la propuesta de resolución en sesión plenaria.

Muchas gracias por su trabajo eficiente y rápido, el Consejo ECOFIN podrá aprobar el reglamento modificado el 5 de mayo. La Unión Europea estará de este modo bien equipada para reaccionar con rapidez en caso de que surja la necesidad de ayudar de nuevo a la balanza de pagos. Esto es una señal fehaciente para los Estados miembros de que la Unión Europea está dispuesta y preparada para ayudar y debe convertirse en la primera instancia en caso de que se produzcan problemas en la balanza de pagos.

Esto no excluye obviamente que un Estado miembro también solicite ayuda de otras organizaciones internacionales, tales como el FMI, con la que la Comisión ha cooperado estrechamente en los últimos paquetes de ayuda financiera.

Me gustaría concluir expresando mi acuerdo con la declaración que consta en el proyecto de propuesta de resolución de que la situación internacional actual demuestra la importancia del euro y de que se debe alentar a todos los Estados miembros no pertenecientes a la zona del euro a cumplir los criterios de Maastricht con miras a adherirse a esta.

Presidenta. – El Consejo ha anunciado que no formulará ninguna declaración. Por tanto el debate continuará con ponencias de los grupos políticos.

Zsolt László Becsey, en nombre del Grupo del PPE-DE. – (HU) Quisiera empezar agradeciendo al ponente por recopilar este informe tan rápido y también, si la señora Berès me está escuchando, por la prudencia demostrada ante esta cuestión, que es, en cualquier caso, algo positivo. Sin embargo, esto no me ayuda a entender por qué debemos hacer frente a este asunto como presas del pánico, ignorando las opiniones del diputado medio. Después de todo, los 25 000 millones de euros disponibles hasta ahora podrían cubrir holgadamente los costes de la ayuda urgente proporcionada a Rumanía.

Este tema se ha presentado a debate por segunda vez en un período corto de tiempo. En el discurso que pronuncié en noviembre, declaré efectivamente que incrementar el límite era inapropiado, y tenía razón. La justificación para ello no solo se debía a que nuevos Estados miembros habían presentado más reclamaciones, sino que también, manteniendo la opinión que tenía en ese momento, todavía pienso que se trata de una cuestión política. De hecho, es una vergüenza que no sea la UE la que se ocupe de los créditos de la balanza de pagos para Estados miembros no pertenecientes a la zona del euro que se encuentran en una situación desesperada, sino que estamos abordándolos de forma conjunta con el FMI, entre los créditos para Turquía y Pakistán. Esto es una vergüenza para los Estados miembros.

Hasta ahora, pensábamos que, cuando nos unimos, tendríamos que servir a un dios, pero ahora tenemos que servir a varios. Por otra parte, también debemos examinar cuidadosamente —como ya solicitamos a la Comisión que así lo hiciera en noviembre, pero sin ningún éxito— lo que ha llevado a esta situación. Entonces se habría sabido que la política económica irresponsable seguida por los gobiernos de los Estados miembros afectados, como en el caso de Hungría, fue la causa principal, y que la Comisión también contribuyó debido a la responsabilidad compartida en política económica o, más bien, por la falta de esta. Pero también habría quedado claro que la solidaridad, considerada como uno de los valores fundamentales de la UE, falló en cuanto a prevención. En realidad, la falta de liquidez de euros también subyace en lo que respecta a los problemas de pagos de los Estados miembros y a la devaluación de las monedas. Esto se debe en parte a la cautela de empresas matrices que sustentan la vulnerable red subsidiaria a nivel local y, en parte también,

porque no recibieron ninguna ayuda específica ni práctica de la zona del euro, principalmente del Banco Central, al contrario que los Estados miembros consocios de la zona euro que habían equilibrado su liquidez tanto como fue posible. Si bien otro factor que ha dificultado la neutralidad en términos competitivos es que, debido a la vulnerabilidad de las monedas, durante la crisis estos países no pertenecientes a la zona del euro no se pueden beneficiar de los incentivos presupuestarios provistos por el resto.

Me complace que nuestro informe suscitara la cuestión de la implicación del Parlamento Europeo. Es posible que la atención de mis compañeros se haya dirigido principalmente a las condiciones específicas para la ayuda parcial acordada con los países no pertenecientes a la zona del euro que se encuentran en una situación desesperada. ¿Cómo ha podido pasar que, conforme al acuerdo firmado con el Gobierno de Hungría, mientras ignorábamos completamente el problema básico de las tendencias demográficas europeas, se recomendara una reducción drástica en el coste del cuidado de niños? Encuentro especialmente detestable que en el acuerdo complementario firmado en marzo de este año se está obligando a Hungría a reducir los pagos nacionales complementarios para los pagos agrícolas directos. A fin de cuentas, esto no es una cuestión social, pero se incluyó en el Tratado de adhesión con el fin de aliviar nuestra fundamental desventaja competitiva existente. ¿Cómo se les ha ocurrido dicha acción inmoral, junto con el débil Gobierno húngaro? ¿Tienen alguna idea de cuánto daño está causando esto a los agricultores húngaros y a la reputación del UE? Naturalmente votaremos a favor de la propuesta ya que representa un paso adelante, aunque solo observa un grado parcial de solidaridad. Lo que debemos lograr es la solidaridad total.

Elisa Ferreira, *en nombre del Grupo del PSE*. – (PT) Señora Presidenta, entre otros aspectos, las crisis no solo ha puesto de manifiesto la enorme brecha entre países de la zona del euro, lo que quizás sea la principal conclusión del informe EMU@10, sino también, concretamente, la extrema vulnerabilidad de esos países que, si bien pertenecen a la Unión Europea, no son parte de la zona del euro.

Esta es la razón por la que es absolutamente vital aumentar los recursos disponibles de la UE para ayudar a las crisis de las balanzas de pagos. Por eso también acogemos con beneplácito que se incremente el límite de ayuda financiera de 12 000 al 25 000 millones de euros, y ahora a 50 000 millones de euros.

Sin embargo, reviste mayor importancia encarar las causas profundas de los problemas, y no solo sus manifestaciones más obvias.

La Europa ampliada y la zona del euro ahora deben reinterpretar el sentido de solidaridad europea y los objetivos de cohesión y convergencia real. A este respecto, no solo debemos entender la capacidad de las políticas intersectoriales de Europa, sino que también tenemos que volver a plantear nuevos instrumentos de financiación, como, por ejemplo, los eurobonos.

La ayuda financiera destinada a las balanzas de pagos es fundamental, pero no es de manera alguna suficiente como para garantizar las sostenibilidad del proyecto europeo y la moneda única europea.

Guntars Krasts (UEN). – (LV) Gracias, señora Presidenta. El incremento de hasta 50 000 millones de euros del mecanismo de ayuda financiera a medio plazo en la Unión Europea es la respuesta que se necesita ante la situación actual. Representa una señal importante para los Estados miembros de la Unión Europea que no pertenecen a la zona del euro, y concretamente para aquellos Estados miembros que se ha adherido a la Unión Europea hace relativamente poco tiempo. El efecto de la crisis financiera mundial sobre la situación económica y financiera de este grupo de estados ha sido diferente, si bien en todos ellos se ha debilitado de forma significativa la confianza local e internacional en los sistemas financieros de esos Estados. Por lo tanto, el refuerzo del mecanismo de ayuda comunitaria es una muestra de solidaridad entre Estados miembros; desempeñará una función estabilizadora en los mercados financieros y servirá para reducir el riesgo de inestabilidad en la economía de la Unión Europea en su conjunto. El fortalecimiento del mecanismo de ayuda financiera a medio plazo también facilitará a los Estados miembros la obtención de financiación que necesitan de las instituciones financieras internacionales. Apoyo la propuesta del comité pertinente para encomendar a la Comisión a informar al Parlamento Europeo acerca de los memorándums de acuerdo con Estados miembros que han recibido ayudas, así como la necesidad de llevar a cabo un control en un plazo de dos años sobre las condiciones que sientan la base para las ayudas. Gracias.

PRESIDE: Mario MAURO

Vicepresidente

Alain Lipietz, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (FR) Señor Presidente, señor Comisario, esta es la segunda vez que hemos tenido que incrementar la garantía proporcionada por la Unión Europea para superar las

dificultades de los miembros no pertenecientes a la zona del euro. Esta es la segunda vez: en diciembre ya la incrementamos.

El señor McCreevy nos ha felicitado por la prontitud de la medida adoptada. Ya actuamos con rapidez en diciembre, y quisiéramos mencionar al señor McCreevy, como ya hizo la señora Berès, que el impulso...

¿Sí, señor McCreevy, por favor? ¿Por favor? Comisario ...

... Nos gustaría que se aplicara la reciprocidad, con ello me refiero a que, cuando el Parlamento les pide que presenten un proyecto acerca de la regulación de los fondos de cobertura, nos responden inmediatamente, y en el mismo plazo que aplicamos cuando nos solicitan incrementar la ayuda para la protección de las balanzas de pagos.

En efecto, estamos en crisis; probablemente no es necesario reunirse en sesión cada día, pero al menos ¡no nos hagan esperar seis meses desde que el Parlamento Europeo solicitara una directiva sobre los fondos de cobertura para que la Comisión acceda a esta!

Entonces, claramente, en lo que concierne a esta ayuda, estamos completamente de acuerdo con la necesidad de incrementar esta línea de crédito, y estoy ligeramente sorprendido por los comentarios del señor Becsey. En diciembre mantuvimos exactamente el mismo debate. El Comisario Almunia explicó al señor Becsey que fue el Gobierno de Hungría el que había solicitado ayuda del FMI, pero no de la Unión Europea, y que fue la Unión Europea la que dijo lo siguiente: «Pero nosotros también os podemos ayudar».

Es evidente que la Unión Europea tiene la obligación de mostrar su solidaridad hacia países no pertenecientes a la zona del euro, pero tampoco hay razón para que se deba rechazar la ayuda del FMI, a la que cada uno de nosotros contribuimos, incluidas Hungría y Rumanía.

Así pues, en el informe de la señora Berès —que en cualquier caso debemos votar a favor— hay dos cuestiones que nos preocupan. En primer lugar, ¿para qué se menciona en el párrafo 4 que debemos comprometernos con la solidaridad entre los distintos países solo para entonces señalar en el párrafo 11 que bajo ninguna circunstancia estamos vinculados a los compromisos de un país? Es cierto que no estamos vinculados a los compromisos de ningún país, pero no tiene ninguna utilidad señalar esto cuando decimos que demostraremos nuestra solidaridad con el resto.

El segundo problema es la afirmación de que no existe ningún fundamento jurídico para incrementar esta solidaridad, pero es precisamente la responsabilidad de la Comisión proporcionar este fundamento. Estamos atravesando una crisis, y ya es hora de que nos lo proporcionen.

Werner Langen (PPE-DE). — (DE) Señor Presidente, me gustaría empezar agradeciendo a la señora Berès la prontitud con la que ha elaborado un proyecto de informe. Como saben, el procedimiento consta de dos fases. La primera es la consulta; la opinión acerca del reglamento del Consejo. Esto no supone un procedimiento de codecisión. En esta etapa, en la comisión manifestamos unanimidad respecto a nuestra opinión de que el aumento de 12 000 a 25 000 y, luego, a 50 000 millones de euros era la medida correcta que adoptar. Tres Estados miembros ya han recurrido a los fondos: Hungría —cuya situación el señor Becsey ya ha debatido junto con su responsabilidad nacional— Letonia y Rumanía. Estos fondos europeos nos permiten prestar asistencia efectiva y, así, brindar apoyo activamente a países que se enfrentan a problemas de pagos.

Con todo no debemos olvidar que, al mismo tiempo, las instituciones internacionales han decidido incrementar a 1,1 billones de dólares estadounidenses la financiación de las instituciones financieras internacionales —el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial y los bancos de desarrollo—. Esto significa que tenemos un instrumento dual. Europa ha contribuido a incrementar esta financiación al tiempo que también ha asumido su propia responsabilidad. En este contexto, el proyecto de resolución que votamos ayer por la tarde en la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios sobre la base de las propuestas transaccionales se ajusta a la aprobación de las peticiones del Parlamento, las necesidades y demandas de la Comisión y del Consejo competente para la legislación futura.

En este sentido, existe una cuestión jurídica respecto a los eurobonos y al artículo 100, que solo es vinculante en la zona del euro. Si consideramos que actualmente no existe fundamento jurídico para los eurobonos en los Tratados, estamos en la dirección correcta. Por otro lado, no obstante, se debe asignar a la Comisión la tarea de examinar las condiciones necesarias para que dichas medidas sean posibles en primer lugar. Considero esto como una medida responsable que se puede adoptar.

Por consiguiente, nuestro grupo apoyará la propuesta en su conjunto —tanto la propuesta de reglamento como la propuesta de resolución—. Esperamos que esto no suponga embarcar a Europa en algún tipo de responsabilidad de financiación adicional que haga añicos cualquier presupuesto. Por tanto, el límite de 50 000 millones de euros ahora está completamente justificado. En caso de que surjan nuevos retos, no podremos ignorarlos.

Dariusz Rosati (PSE). – (PL) Señor Presidente, me gustaría expresar mi rotundo apoyo a la propuesta de la Comisión para duplicar la cantidad de ayuda financiera lícita para nuevos Estados miembros que no pertenecen a la zona del euro. Quisiera felicitar a la Comisión por su pronta reacción y también dar las gracias a nuestra ponente, la señora Berès.

La crisis actual ha demostrado fuera de toda duda que los nuevos Estados miembros que no pertenecen a la zona del euro pueden ser muy vulnerables a las fluctuaciones de los mercados financieros, a menudo por causas ajenas a su voluntad. Se ha mencionado aquí que la ayuda de la Unión Europea se debe originar partiendo del principio de solidaridad. Estoy completamente de acuerdo con ello, pero quisiera añadir que también es necesaria por el hecho de que la crisis no surgió en los Estados miembros nuevos y que estos no son responsables de las turbulencias de los mercados financieros, y, por tanto, está absolutamente justificado proporcionarles ayuda.

Al mismo tiempo, me gustaría agregar que sin tomar en consideración si la propuesta es valorada y apoyada o no, el método más efectivo para eliminar amenazas similares en el futuro consiste en permitir que estos países se adhieran a la zona del euro tan pronto como sea posible. Esto será menos costoso y aportará mayor estabilidad a la Unión Europea.

Edít Herczog (PSE). – (HU) Señor Presidente, Comisario, señora Berès. Somos incapaces de predecir la duración y magnitud de la crisis, aunque constantemente estamos haciendo un seguimiento de esta. Aunque no seamos capaces de hacer frente a la crisis *ex ante*, debemos intentar mantener el plazo de respuesta al mínimo y lograr el máximo grado de transparencia, democracia y eficacia. Sobre el asunto del tiempo, estamos tratando la crisis como el dios griego Crono: el tiempo que se emplea en gestionar la crisis está devorando a sus propios hijos. Nos convertiremos en víctimas de la crisis si no somos capaces de adoptar medidas rápidas y eficaces. El sistema institucional europeo debe asumir el papel de Rea, la mujer de Crono, lo que significa que tenemos que sacar lo mejor de Crono, es decir, aprovechar al máximo el tiempo para abordar la crisis. Quisiera agradecer al Parlamento Europeo, a la Comisión Europea y al Consejo Europeo por su decisión conjunta a favor de afianzar la solidaridad y la eficacia. Sin embargo, ya que el señor Becsey ha suscitado cuestiones de política nacional, también quisiera, si se me permite, señalar la atención al hecho de que mientras abordamos la crisis, es el deber de los diputados trabajar de forma conjunta en los parlamentos nacionales. Lo que necesitamos no es división entre el partido del gobierno y la oposición, sino ayuda de todos los partidos implicados en la gestión de la crisis. Esto se aplica tanto a Hungría como al resto de países.

Theodor Dumitru Stolojan (PPE-DE). – (RO) Quisiera agradecer a la Comisión Europea, al Consejo y al Parlamento Europeo por la eficacia con la que se ha elaborado esta medida. Muchos Estados miembros que no pertenecen a la zona del euro se beneficiarán de este complemento al fondo de intervención en lo que respecta a las necesidades de la balanza de pagos, incluyendo a Rumanía. Sin esta medida, la situación provocada por la crisis económica y financiera habría sido mucho más difícil en estos Estados miembros que no pertenecen a la zona del euro. Habida cuenta de que también se ha demostrado una vez más que los Estados miembros que utilizan el euro han resistido mejor la crisis financiera, me permito sugerir que en los memorándums de acuerdo, que serán firmados entre la Comisión y los Estados miembros para que se puedan utilizar estos fondos, se debería recordar a los Estados miembros, especialmente a los nuevos, que tienen la obligación de adoptar todas las medidas para adherirse a la zona del euro.

Andrzej Wielowieyski (ALDE). – (FR) Señor Presidente, señor Comisario, brindo mi pleno apoyo al informe de la señora Berès, y tomo nota de que el hecho mismo de que ya tengamos el G20 en lugar del G8 es un avance considerable.

Creo que las posiciones aprobadas en Londres, especialmente por los europeos, son razonables, aunque no debemos quedarnos ahí. No se trata solo de una cuestión de ser capaces de llevar a cabo un mejor seguimiento de los mercados y de los fondos de cobertura, o de apoyar nuestras balanzas de pagos y la economía con inyecciones de miles de millones de dólares en efectivo.

El sistema monetario internacional no está funcionando adecuadamente porque no sabemos exactamente cuánto cuestan los bienes y servicios en los diferentes países. Por consiguiente, tenemos que ir más allá y

reflexionar sobre la idea de introducir una moneda internacional o, al menos, crear un sistema político común que reúna las principales monedas.

China, Rusia, numerosos países en vías de desarrollo y también los nuevos miembros de la Unión, todos necesitamos estabilidad y normas básicas.

Sin embargo, señor Comisario, eso también depende de nosotros, la Unión.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). – (LT) Quisiera señalar la atención sobre un hecho desagradable que se oculta detrás de bellas palabras. En realidad, Europa está ahora dividida en dos: la zona euro y la no zona euro. Hace una hora hemos debatido acerca del control de los mercados financieros; es obvio que el objetivo es garantizar el movimiento de capital y las actividades de grupos financieros de manera uniforme en toda Europa. Esto significa que la gestión macroeconómica está en manos de los gobiernos nacionales y si hay problemas, son los países los que deben resolverlos por sí mismos. Este no es el tipo de actitud que nos ayudará a reforzar el mercado común. Necesitamos una gestión macroeconómica común y esto se conseguirá si apoyamos la propuesta del Grupo De Larosière. Con todo, necesitamos esta gestión macroeconómica a escala europea, no solo dentro de la zona del euro; y la necesitamos ahora. Creo que una de las propuestas del Parlamento Europeo para la reunión del ECOFIN debería ser debatir acerca de la gestión macroeconómica no solo sobre la base de la zona del euro, sino también a nivel de la Unión Europea.

Charlie McCreevy, Miembro de la Comisión. – Señor Presidente, el señor Becsey suscitó la cuestión de la condicionalidad vinculada a los préstamos. Permítame solo decir que las condiciones se debaten con los gobiernos y con todos los Estados miembros dentro del Consejo, por lo tanto no son impuestas unilateralmente.

Varios ponentes plantearon la cuestión del fundamento jurídico sobre el que se ha elaborado esta disposición concreta. La Comisión ha examinado el uso del artículo 100 como el fundamento para un nuevo instrumento respecto a la ayuda a balanza de pagos de la UE. Sin embargo, debido a la urgencia del asunto y para garantizar la continuidad, ha sido razonable ceñirse a los instrumentos jurídicos actuales y limitar la revisión del Reglamento (CE) n° 332/2002, por el que se establece, al mínimo, un mecanismo de ayuda financiera a medio plazo a las balanzas de pagos de los Estados miembros no pertenecientes a la zona del euro es decir, hasta el incremento del límite tal y como el Consejo Europeo acordó, y a algunas mejoras técnicas necesarias que sean imprescindibles sobre la base de la experiencia obtenida con la implementación del mecanismo de ayuda a la balanza de pagos desde el último otoño. Varios ponentes suscitaron este punto en concreto.

Permítanme agradecer de nuevo al Parlamento Europeo por la eficacia con la que han tratado este expediente en particular.

Pervenche Berès, ponente. – (FR) Señor Presidente, es cierto que en ocasiones nos gustaría que la Comisión demostrara el mismo sentido de responsabilidad y eficiencia que el Parlamento Europeo.

Le diría al señor Becsey que, en mi opinión, la resolución que vamos a votar en esta Cámara subraya claramente las cuestiones relacionadas a la adhesión a la zona del euro, así como la importancia de volver a activar el concepto de solidaridad dentro de la Unión Europea, y que es una de las razones por las que apoyamos firmemente esta propuesta.

Comisario, sobre la cuestión del artículo 100, el problema no es saber si el artículo 100 se va a aplicar aquí, sino saber si finalmente en la Unión Europea se nos proporcionan todos los instrumentos para hacer frente a la realidad de esta crisis y sus potenciales avances futuros.

Creemos que la Comisión debe implementar el Derecho derivado de modo que, en el futuro, sea posible aplicar el artículo 100 con el fin de abordar los problemas dentro de la zona del euro para que no se puedan utilizar los 50 000 millones de euros que hoy vamos a votar.

Ese es el espíritu de la postura del Parlamento Europeo, y espero que la Comisión oiga este mensaje, tanto si es acerca de las disposiciones, el conjunto completo de instrumentos necesarios para abordar esta crisis, o sobre las condiciones para redactar los memorandos y la condicionalidad de estos préstamos en lo que respecta a las negociaciones con los Estados miembros interesados.

Presidente. – He recibido una propuesta de resolución⁽¹⁾ en virtud del apartado 2 del artículo 103 del Reglamento.

Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar el viernes, 24 de abril.

(La sesión se suspende a las 11.20 horas y se reanuda a las 12.00 horas)

PRESIDE: Hans-Gert PÖTTERING

Presidente

6. Turno de votaciones

Presidente. – Señorías, quisiera darles una cálida bienvenida. Me complace especialmente que nos acompañe el Ministro de Asuntos Exteriores checo, el señor Karel Schwarzenberg. Señor Schwarzenberg, le deseo una calurosa bienvenida al Parlamento Europeo.

(Aplausos)

El siguiente tema es el turno de votaciones.

(Para los resultados y otros detalles de la votación: véase el Acta)

6.1. Calendario de los períodos parciales de sesiones del Parlamento Europeo - 2010

6.2. Acuerdo CE/Pakistán sobre determinados aspectos de los servicios aéreos (A6-0188/2009, Paolo Costa)

6.3. Adhesión de la Comunidad al Reglamento nº 61 de la UNECE sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos industriales (A6-0243/2009, Helmuth Markov)

6.4. Policía sanitaria sobre los movimientos e importaciones de équidos (versión codificada) (A6-0248/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

6.5. Intercambios de mercancías resultantes de la transformación de productos agrícolas (versión codificada) (A6-0249/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

6.6. Coordinación de los sistemas de seguridad social (A6-0207/2009, Jan Cremers)

– *Antes de la votación:*

Jan Cremers, ponente. – *(NL)* Voy a ser muy breve. Hace menos de un año debatimos la primera lectura de este expediente. En ese momento, como Parlamento, abogamos por una mejor provisión de información para los empleados involucrados o para los ciudadanos europeos que circulan libremente. A instancias del Parlamento Europeo, una vez que el Consejo de Ministros concretó su postura, se iniciaron las negociaciones, que logramos llevar a buen término.

Ante todo, quisiera dedicar unas palabras de agradecimiento a mis compañeros y, en especial, a Jean Lambert. Hemos conseguido colaborar estrechamente con la Comisión Europea. La Presidencia checa también reconoció la importancia de este expediente, y creo que hemos logrado un buen resultado, no solo para los que desean circular libremente en Europa. Me gustaría dejarlo ahí.

⁽¹⁾ Véase el Acta.

6.7. Coordinación de los sistemas de seguridad social: Reglamento de aplicación (A6-0204/2009, Jean Lambert)

– *Antes de la votación:*

Jean Lambert, ponente. – Señor Presidente, quiero comenzar dando las gracias a todos los compañeros que han participado en esta labor durante los últimos cinco años y a la Comisión y el Consejo por su trabajo en este reglamento de aplicación.

La coordinación de los sistemas de seguridad social ha estado en vigor desde 1971 —no es algo nuevo, como algunos pensaron la última vez que lo debatimos—; y se debatirá este reglamento en el contexto del debate acerca de la atención sanitaria transfronteriza que se celebrará el jueves por la mañana. Este es *el* reglamento al que se refiere, y Esta es la aplicación del mismo.

Creemos que hemos realizado considerables avances, no solo en cuanto a los medios de comunicación electrónicos, que espero aceleren el proceso para todos los ciudadanos, sino también en el Parlamento estamos convencidos de que hemos incluido los derechos de los ciudadanos en este proceso, que ahora tienen derecho a mucha más información, no solo en el caso de aquellos que se han desplazado por motivos de trabajo. Además, creemos que hemos hecho un progreso mínimo en lo que respecta a los plazos —aunque eso es algo que incumbe a los Estados miembros—.

Esto es importante: ahora significa que podemos introducir el reglamento actualizado y, con suerte, funcionará más rápidamente y en beneficio de todos los ciudadanos. Una vez más, quisiera agradecer a todos los compañeros que han estado involucrados en este largo y difícil pero, como cabe esperar, fructífero resultado.

(Aplauso)

6.8. Programa europeo de investigación y desarrollo en metrología (A6-0221/2009, Erika Mann)

– *Antes de la votación:*

Erika Mann, ponente. – (DE) Señor Presidente, Señorías, hemos podido concluir este procedimiento en primera lectura debido a que hemos logrado incentivar una cooperación excelente con todos los grupos y con otras instituciones. Por ello, quisiera expresar un especial agradecimiento a mis colegas europarlamentarios, al Consejo, la Comisión, la secretaria de la Comisión de Industria, Investigación y Energía, el Comité Económico y Social Europeo, y, por supuesto, al nutrido grupo de investigadores que hay detrás de todo ello.

Ahora tenemos al alcance la investigación concertada a nivel europeo, en el contexto de una cooperación futura entre los 22 Institutos Nacionales de Metrología. Esto introducirá una europeización sustancial en el importante campo de la metrología. Además, tiene que haber una cooperación reforzada en el futuro de forma que involucre a los cinco Estados miembros que aún no han participado en esta integración. Hemos logrado esto por medio del artículo 169, que aplicamos cuando coordinamos la financiación destinada a la investigación nacional y europea. Cada una asciende a 200 millones de euros, y esto nos permite conseguir la cooperación entre países.

La investigación en el campo de la metrología abarca una amplia gama de campos, desde la diabetes hasta la nanotecnología o el espacio, y revestirá gran importancia en el ámbito de la fijación de normas en relación con el CO₂ en el futuro. Por lo tanto, entonces, me gustaría reiterar mi especial agradecimiento a todos los que han participado. Espero que esto resulte en una cooperación europea reforzada en esta área de investigación tan importante en el futuro.

6.9. Obligaciones de los agentes que comercializan madera y productos derivados (A6-0115/2009, Caroline Lucas)

6.10. Reservas de petróleo crudo o de productos petrolíferos (A6-0214/2009, Miloslav Ransdorf)

6.11. Red de información sobre alertas en infraestructuras críticas (A6-0228/2009, Luca Romagnoli)

6.12. Red europea de protección de personalidades (A6-0193/2009, Gérard Deprez)

6.13. Programas nacionales de reestructuración para el sector del algodón (A6-0200/2009, María Isabel Salinas García)

– *Antes de la votación:*

Charlie McCreavy, *Miembro de la Comisión*. – Señor Presidente, desde que se aprobara la nueva reforma del sector del algodón acometida por el Consejo en junio de 2008, se ha dedicado mucho trabajo para establecer programas de reestructuración en los principales Estados miembros productores de algodón.

Esta propuesta es la respuesta de la Comisión respecto a la invitación del Consejo para proponer ajustes al marco de trabajo para estos programas de reestructuración. La principal modificación concierne a la posibilidad de introducir un programa de ocho años, en lugar de cuatro, lo que permitiría operaciones de reestructuración de mayor calibre.

La Comisión agradece al ponente el apoyo brindado a la propuesta.

Presidente. – Nos complace que la Comisión elogie nuestro trabajo; así debería ser siempre.

6.14. Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes en el ámbito de los transportes (A6-0219/2009, Reinhard Rack)

– *Antes de la votación:*

Reinhard Rack, *ponente*. – (DE) Señor Presidente, la adhesión de la UE al Protocolo del Convenio de los Alpes en el ámbito de transportes es una pieza pequeña, pero perfectamente formada del puzle de una nueva política de transporte en Europa. Todavía nos quedan los asuntos referentes a la eficacia, la fluidez y la seguridad del transporte, y a los que estamos agregando problemas relativos a las personas que viven cerca de las rutas y al entorno circundante a estas. Esto envía un mensaje importante. Concretamente después de un período de 15 años de adhesión a la Unión Europea, los austriacos estamos tranquilos en el sentido de que fuimos nosotros quienes introdujimos muchas de estas preocupaciones en la Comunidad Europea, y de que esto ha dado lugar a que Europa se haga cargo de estas.

Muchas gracias a todos los miembros que han contribuido a ello.

6.15. Proyecto de presupuesto rectificativo nº 2/2009 (A6-0192/2009, Jutta Haug)

6.16. Proyecto de presupuesto rectificativo nº 3/2009 (A6-0194/2009, Jutta Haug)

6.17. Demanda de amparo de la inmunidad de Aldo Patriciello (A6-0196/2009, Aloyzas Sakalas)

6.18. Demanda de amparo de la inmunidad de Renato Brunetta (A6-0195/2009, Aloyzas Sakalas)

6.19. Consulta sobre la inmunidad de Antonio Di Pietro (A6-0197/2009, Aloyzas Sakalas)

6.20. Supplicatorio de suspensión de la inmunidad de Hannes Swoboda (A6-0190/2009, Klaus-Heiner Lehne)

– *Antes de la votación:*

Hannes Swoboda (PSE). – (DE) Señor Presidente, solamente quisiera hacer saber que no participaré en esta votación.

6.21. Control de la ejecución presupuestaria del instrumento de preadhesión (A6-0181/2009, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou)

6.22. Ejecución de las resoluciones judiciales en la Unión Europea: transparencia de los activos patrimoniales de los deudores (A6-0252/2009, Neena Gill)

6.23. Informe anual sobre las actividades de la Comisión de Peticiones 2008 (A6-0232/2009, Mairead McGuinness)

6.24. Enfoque integrado de la igualdad entre mujeres y hombres (A6-0198/2009, Anna Záborská)

6.25. Mercado interior de la electricidad (A6-0216/2009, Eluned Morgan)

– *Antes de la votación:*

Eluned Morgan, ponente. – Señor Presidente, el Parlamento ha cambiado su postura en primera lectura sobre la Directiva relativa a la electricidad y el gas. Me gustaría explicar brevemente porqué.

El informe en su forma actual está lejos de ser perfecto, pero creemos que hemos hecho una mejora sustancial para los consumidores de energía de la Unión Europea. Hemos situado la cuestión de la pobreza energética en la agenda europea por primera vez y hemos garantizado la independencia de los organismos reguladores nacionales y les hemos asignado un papel de mayor relieve para vigilar el nuevo sistema.

Nos gustaría, no obstante, alentar a la Comisión y, en particular, a las autoridades competentes a que continúen su labor asegurando que las empresas que poseen tanto sistemas de generación como de transmisión acatan las normas y no abusan de sus posiciones.

Quisiera agradecer a mis compañeros toda la ayuda brindada a lo largo de los años.

6.26. Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía (A6-0235/2009, Giles Chichester)

6.27. Acceso a la red para el comercio transfronterizo de electricidad (A6-0213/2009, Alejo Vidal-Quadras)

6.28. Mercado interior del gas natural (A6-0238/2009, Antonio Mussa)

6.29. Acceso a las redes de transporte de gas natural (A6-0237/2009, Atanas Papanizov)

6.30. Soluciones de interoperabilidad para las administraciones públicas europeas (ISA) (A6-0136/2009, Dragoș Florin David)

6.31. Máquinas para la aplicación de plaguicidas (A6-0137/2009, Leopold Józef Rutowicz)

– *Antes de la votación sobre la enmienda 39:*

Leopold Józef Rutowicz, ponente. – (PL) En julio de 2006, la Comisión presentó una estrategia cuyo objetivo era la reducción de los riesgos globales y los impactos negativos de los plaguicidas sobre la salud humana y el medio ambiente. El último elemento de dicha estrategia es la propuesta de directiva de máquinas para la

aplicación de plaguicidas, que modifica la Directiva 2006/42/EC relativa a las máquinas. La directiva establece los requisitos que las máquinas para la aplicación de plaguicidas deben cumplir con el fin de limitar los efectos negativos de estos sobre el medio ambiente, el usuario y el entorno. El establecimiento de estos requisitos reducirá las diferencias entre los reglamentos y los procedimientos seguidos en algunos países de la Comunidad en lo que se refiere a la aplicación de plaguicidas, garantizará un nivel uniforme de protección del medio ambiente en la Comunidad y permitirá la libre circulación de estas máquinas en el mercado de la UE, que reviste especial importancia para las PYME, que son la mayoría de las veces los productores de este tipo de equipos.

El proyecto de propuesta y las enmiendas propuestas fueron objeto de debate durante los talleres, en las reuniones con los representantes del Consejo, la Comisión, los ponentes alternativos y las partes interesadas, y durante las conversaciones tripartitas. En vista de las grandes diferencias técnicas entre los diferentes tipos de máquinas —desde las simples de funcionamiento manual a las que se activan por personal cualificado—, algunas de las enmiendas no se aprobaron y se decidió que se incluirían en las normas elaboradas por el Comité Europeo de Normalización a petición de la Comisión. Gracias a esto se logró un consenso, se aprobó la enmienda 39, y el Consejo ha confirmado esta posición.

Me gustaría agradecer especialmente a los ponentes alternativos, los representantes de la Comisión y del Consejo, la administración de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor y las partes interesadas su ayuda y cooperación. Propongo la aprobación de la directiva, que contribuirá a una mayor protección del medio ambiente, los usuarios y el entorno a la hora de aplicar plaguicidas.

Charlie McCreevy, *Miembro de la Comisión*. – Señor Presidente, la Comisión quisiera agradecer al ponente, el señor Rutowicz, su labor y esfuerzo al elaborar esta propuesta.

La Comisión acoge con satisfacción la enmienda de transacción 39 y espera impaciente la rápida aprobación de la propuesta en ese sentido.

La Comisión quisiera declarar lo siguiente: «Para apoyar los requisitos básicos incluidos en el punto 2.4 del anexo I, la Comisión encargará al CEN el desarrollo de normas de armonización para cada categoría de máquinas para la aplicación de plaguicidas, en base a las mejores técnicas disponibles para evitar la exposición involuntaria del medio ambiente a los plaguicidas. En concreto, el mandato requerirá las normas para proporcionar criterios y especificaciones técnicas para la adaptación de protecciones mecánicas (escudo), sistemas de pulverización en general y en túnel para evitar la contaminación de la fuente de suministro de agua durante el vaciado y llenado y especificaciones concretas en relación a las instrucciones del fabricante para prevenir la deriva de los plaguicidas, teniendo en cuenta todos los parámetros pertinentes, como la presión de difusores, la altura de la barra, la velocidad del viento, la temperatura y la humedad del aire, y la velocidad de conducción.»

6.32. Etiquetado de neumáticos: (A6-0218/2009, Ivo Belet)

6.33. Itinerancia en las redes públicas de telefonía móvil (A6-0138/2009, Adina-Ioana Vălean)

– *Antes de la votación:*

Adina-Ioana Vălean (ALDE). – Señor Presidente, la presente es una modificación menor solicitada por el Consejo con el fin de eliminar una incoherencia relativa a los cambios de referencia aplicables a los límites de SMS y de interrupción. Por lo tanto, tal y como se acordó con el Consejo, se debe agregar el siguiente texto al final del apartado 4 del artículo 1 del reglamento original, que es el punto 2, letra b del artículo 1, del reglamento modificado: «Se aplicarán los mismos tipos de cambio de referencia para revisar anualmente el valor de las tarifas reguladas por los artículos 4 bis, 4 ter y por el artículo 6 bis, apartado 3, cuando se expresen en otras divisas distintas al euro.»

(Se acepta la enmienda oral)

6.34. Obligaciones de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones (A6-0247/2009, Renate Weber)

– *Antes de la votación sobre la resolución modificada:*

Charlie McCreevy, *Miembro de la Comisión*. – Señor Presidente, la Comisión acoge complacida la aprobación del informe del señor Weber apoyado en el texto transaccional sobre las obligaciones simplificadas de información y documentación en el caso de las fusiones y escisiones de las sociedades anónimas. Aun cuando la Comisión ha ido más lejos de su propuesta original, esto mantendrá una parte muy significativa de los ahorros potenciales de la propuesta original de ésta, que ascienden a 172 millones de euros al año.

El programa de reducción de la carga administrativa es un avance, y esto contribuirá al potencial de crecimiento y ayudará a Europa hacia la recuperación.

6.35. Seguro y reaseguro (Solvencia II) (versión refundida) (A6-0413/2008, Peter Skinner)

– *Antes de la votación:*

Charlie McCreevy, *Miembro de la Comisión*. – Señor Presidente, quisiera expresar mi reconocimiento y admiración por la eficiente gestión del expediente Solvencia II realizada por el Parlamento Europeo y por su buena disposición para comprometerse.

Con Solvencia II, la UE contará con un marco de trabajo moderno para la supervisión del sector asegurador, y que será oficial para el sector asegurador y para los tomadores de seguros.

Personalmente lamento la supresión del régimen de ayuda del grupo, puesto que se ha perdido una oportunidad para efectuar más avances en la supervisión de grupo. Sin embargo, la Comisión apoyará el acuerdo entre el Parlamento y el Consejo si está refrendado por su voto.

Esto, naturalmente, no es el fin de la historia. Todavía queda mucho trabajo que hacer: será necesario adoptar medidas antes de octubre de 2012 con miras a dar a los Estados miembros y al sector tiempo suficiente para preparar la introducción de Solvencia II.

Les puedo garantizar que la Comisión desempeñará su papel con el fin de facilitar este proceso y poner en práctica estas reformas necesarias desde hace bastante tiempo tan pronto como sea posible en interés de todas las partes interesadas.

6.36. Acuerdo comercial interino con Turkmenistán

– *Antes de la votación:*

Karel Schwarzenberg, *Presidente en ejercicio del Consejo*. – Señor Presidente, permítame recordarles que el Consejo siempre ha estudiado las opiniones y resoluciones del Parlamento con gran interés y atención. Al mismo tiempo, el Consejo ha tomado muy seriamente la cuestión de los derechos humanos, como se demuestra en las relaciones contractuales de la Unión Europea con otros países en diferentes partes del mundo.

En virtud del Acuerdo de Cotonú, un tratado entre la Unión Europea y el grupo de países de África, el Caribe y el Pacífico, se han producido más de 15 casos desde 1995 donde la Comunidad ha suspendido parcial o totalmente la aplicación de acuerdos en relación con algunos de los países por incumplimiento de las obligaciones relativas a la cláusula de derechos humanos.

Sin duda alguna sabrán de las sanciones que el Consejo impuso en Uzbekistán tras los acontecimientos de Andijan en 2005. Por supuesto, todavía queda mucho por hacer en el ámbito de los derechos humanos y el respeto por el Estado de Derecho y la democracia en Turkmenistán.

Seguiremos alentando, especialmente, a la liberación de todos los prisioneros políticos, el libre acceso del Comité Internacional de la Cruz Roja a las prisiones, la supresión de medidas restrictivas en viajes al extranjero y la libertad de los medios de comunicación en la sociedad civil. Estamos comprometidos a adoptar las medidas adecuadas de conformidad con el acuerdo, incluyendo, si así fuera necesario, la suspensión del acuerdo con Turkmenistán, en caso de violaciones de los derechos humanos, tal y como se estipula en el mismo.

Charlie McCreevy, *Miembro de la Comisión*. – Señor Presidente, la Comisión ha tomado nota cuidadosamente de las inquietudes del Parlamento en lo que respecta a la situación de la democracia y los derechos humanos

en Turkmenistán. Acogemos con satisfacción la declaración que consta en el proyecto de resolución conjunto en el sentido de que la conclusión de un Acuerdo comercial interino representaría un buen primer paso que nos permitirá participar más con Turkmenistán con el fin de promover más avances positivos y más cooperación.

La Comisión es consciente de las preocupaciones del Parlamento en lo que respecta a la posibilidad de suspender los acuerdos. Recuerdo la declaración de mi compañera, la señora Ferrero-Waldner, en el debate celebrado el mes pasado de que tanto el Acuerdo comercial interino (artículo 1) como el Acuerdo de Colaboración y Cooperación (artículo 2) contienen cláusulas de derechos humanos que constituyen un elemento fundamental de dichos acuerdos. Así como estas disposiciones, el artículo 28 del Acuerdo comercial interino y el artículo 94 del Acuerdo de Colaboración y Cooperación permitirán a ambas partes adoptar las medidas adecuadas en caso de que se produzcan violaciones graves de los acuerdos. En opinión de la Comisión, estas medidas también podrían incluir la suspensión de los acuerdos.

La Comisión se compromete a supervisar estrechamente la situación de los derechos humanos en Turkmenistán, junto con los Estados miembros, e informar de forma periódica a los órganos del Parlamento competentes. En caso de que el Parlamento recomiende la adopción de medidas a la luz de denuncias de violaciones graves de elementos fundamentales del Acuerdo comercial interino, en relación con los derechos humanos especialmente, la Comisión estudiará seriamente la posibilidad de que se reflejen debidamente las recomendaciones del Parlamento en su propuesta al Consejo.

Harlem Désir (PSE). – (FR) Señor Presidente, las declaraciones del Presidente en ejercicio del Consejo y del Comisario son muy interesantes en el sentido de que prueban el derecho del Parlamento Europeo a hacer un llamamiento con vistas a firmar un nuevo acuerdo sobre comercio con Turkmenistán para que esté relacionado con el respeto a los derechos humanos. Este último es un principio fundamental para acuerdos de comercio celebrados por la Unión Europea.

Sin embargo, dado el elevado número de violaciones de derechos humanos en ese país, incluso ahora, creo que la mejor manera de establecer esta filosofía es empezar aplazando este nuevo compromiso de comercio que nos proponen, y, por tanto, no otorgar nuestra aprobación, que hoy requieren que demos.

Helmuth Markov (GUE/NGL). – (DE) Señor Presidente, quisiera decir que, en el debate y la documentación, el Parlamento ha pedido a la Comisión y al Consejo que declaren que, si el Parlamento tuviera que exigir la suspensión o revocación de este acuerdo, así lo harían.

Las declaraciones fueron muy diversas. El Presidente en ejercicio del Consejo no manifestó opinión alguna sobre cómo reaccionaría el Consejo si el Parlamento exigiera esto. El Comisario simplemente contestó que la Comisión reflexionaría sobre lo que haría en caso de que el Parlamento planteara tal petición. La cuestión es que ni la Comisión ni el Consejo han satisfecho de forma alguna las demandas del Parlamento, y, por consiguiente, solo puedo recomendar que ahora neguemos nuestro apoyo.

(Aplauso)

Daniel Caspary (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, Señorías, hemos estado debatiendo el asunto de Turkmenistán durante tres años y medio en los diferentes comités de esta Cámara. Existen Tratados europeos que el Parlamento también debe acatar, aunque no siempre nos guste.

Hoy hemos logrado obtener en las declaraciones del Consejo y de la Comisión las garantías que son posibles dentro del marco de los Tratados europeos. La Comisión y el Consejo han acordado considerar seriamente seguir la indicación del Parlamento a la hora de formular opiniones e incluso, posiblemente, llamamientos a la suspensión del acuerdo.

Como todos saben, lamentablemente, esto es todo lo que el Parlamento puede esperar dentro del ámbito de los Tratados europeos. Hay un error que no debemos cometer, y es mantener relaciones con un país rehén con el fin de obtener más poder para el Parlamento Europeo. Les insto a que reconozcan las declaraciones del Consejo y de la Comisión. Eso era todo lo que podíamos esperar. En este contexto y circunstancias, pediría que brindaran su apoyo a la firma del acuerdo.

Daniel Cohn-Bendit, en nombre del Grupo Verts/ALE. – (DE) Señor Presidente, si eso no fuera en nombre del grupo, solicito el aplazamiento en nombre del Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea.

(Se rechaza la propuesta de devolución a la Comisión)

6.37. Acuerdo comercial interino con Turkmenistán (A6-0085/2006, Daniel Caspary)

6.38. Marco comunitario sobre seguridad nuclear (A6-0236/2009, Gunnar Hökmark)

6.39. Régimen de control comunitario de la Política Pesquera Común (A6-0253/2009, Raúl Romeva i Rueda)

6.40. Conservación de los recursos pesqueros a través de medidas técnicas (A6-0206/2009, Cornelis Visser)

6.41. Política Común de Emigración para Europa (A6-0251/2009, Simon Busuttil)

6.42. Libro Verde sobre el futuro de la política en materia de RTE-T (A6-0224/2009, Eva Lichtenberger)

7. Explicaciones de voto

Explicaciones orales de la votación

- Calendario de los períodos parciales de sesiones del Parlamento Europeo - 2010

David Sumberg (PPE-DE). - Señor Presidente, quizás piense que, porque dejo este Parlamento en julio, no debería opinar en absoluto sobre el programa para el Parlamento en 2010. Pero decepcionaría a los que me enviaron aquí durante los últimos 10 años si no aprovechara esta oportunidad para protestar contra la posibilidad de seguir manteniendo este Parlamento en Estrasburgo. Es un derroche escandaloso de los recursos de los contribuyentes. Y no hay razón alguna para ello puesto que ya existe un edificio adecuado para el Parlamento en Bruselas. Cuando menciono esto a la gente del Reino Unido —los gastos y los inconvenientes de que todo el mundo venga hasta aquí— se quedan totalmente asombrados, especialmente en estos tiempos de dificultad económica, en los que debemos luchar contra esta costumbre. Ha llegado el momento de poner fin a la farsa de Estrasburgo, con vistas a garantizar que el Parlamento opera solamente en Bruselas y contribuye efectivamente a ahorrar el dinero público para emplearlo en mejores razones.

PRESIDE: Luigi COCILOVO

Vicepresidente

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). - Señor Presidente, cada año la Conferencia de Presidentes presenta diversas enmiendas para intentar garantizar que empleamos más tiempo en Estrasburgo del que deberíamos. De hecho, pasamos más tiempo en Estrasburgo de lo que realmente se percibe, porque el simple hecho de llegar hasta aquí requiere casi un día de viaje para la mayoría. No deberíamos elegir venir a Estrasburgo en ningún caso.

El único derecho añadido que me gustaría que este Parlamento tuviera es el derecho a elegir donde se reúne. Mi compañero, el señor Posselt, reconoce que existen ciertas ventajas locales para los políticos que viven cerca de este lugar. Sin embargo, no es fácil para ninguno de nosotros desplazarnos constantemente a través de la frontera de Alemania. Para traer a los electores aquí —personas que desean realizar una visita para ver cómo funciona este Parlamento— es necesario más de un día. Tenemos instalaciones muy buenas en Bruselas. No deberíamos votar la prolongación del tiempo que empleamos en Estrasburgo: deberíamos votar por deshacernos de este.

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

Daniel Hannan (NI). - Señor Presidente, solo tengo una cuestión que suscitar aquí, y es la escandalosa saga de leyes de expropiación de terrenos en España, que se ha presentado ante la Comisión de Peticiones de una forma u otra durante los últimos seis años. En toda esta Cámara todos nosotros tenemos electores, independientemente de nuestra nacionalidad, que han estado sufriendo los abusos de la ley de urbanización en las costas españolas, al igual que miles de ciudadanos españoles.

Los intentos de traer esta cuestión a juicio de esta Cámara han sido vergonzosamente frustrados por varios diputados españoles de ambos partidos, y haría especialmente un llamamiento a mis compañeros del Partido Popular para que recordaran la importancia de la inviolabilidad de la propiedad. De todas las personas, deben entender —conociendo su historia y lo que pasó en la Segunda República, donde la propiedad no estaba garantizada— la importancia de que la gente debe percibir que sus títulos de propiedad no pueden ser violados por los abusos del estado.

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

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Señor Presidente, en primer lugar quisiera comentar que el informe de la señora Záborská adopta el enfoque correcto. Es muy importante que se pueda implementar la igualdad en los diferentes papeles del Parlamento, ya sean los comités o las delegaciones.

Además, reviste gran importancia que a la hora de compilar las listas de candidatos para las elecciones europeas, se puedan incluir candidatos de ambos sexos.

Nos necesitamos los unos a los otros, y espero que las cosas se desarrollen en una dirección en la que, un día, el género ya no desempeñe un papel tan importante como las habilidades y la experiencia. Cuando el Parlamento adopta sus decisiones, es más importante que contemos con personal cualificado y experto —tanto hombres como mujeres— en los comités. De esa forma, todo el mundo tendrá una visión clara y común sobre cómo construir un futuro y una Europa mejores utilizando el conocimiento y las habilidades.

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

Daniel Hannan (NI). - Señor Presidente, existe un gran potencial de ahorro mediante la creación de una red común europea. En algún lugar en Europa, en un momento dado, existen excedentes de producción eléctrica, y al suprimir las trabas nacionales se reducirá considerablemente nuestra dependencia de las fuentes de energía importadas. Lamentablemente, no obstante, este tipo de modelo de integración —uno de libre mercado, descentralizado y orgánico— no es lo que hemos estado votando en nuestra serie de informes del día de hoy. En su lugar, estamos recorriendo el camino hacia la armonización, los precios fijos, la protección y hacia una posición de negociación común frente a Rusia y otros terceros. Se trata de una diferencia ideológica básica en la Unión Europea entre un mercado libre basado en el reconocimiento mutuo de productos y un mercado armonizado basado en la reducción de las posibilidades de elección del consumidor, la protección de los productores y la regulación de las autoridades.

Creo que existen riesgos específicos para un país como Gran Bretaña. Éramos, hasta hace dos años, el único productor de energía neta de la UE. Incluso ahora estamos más o menos en equilibrio. Una política energética común podría acabar siendo para nosotros como la política pesquera común, donde somos el único país que pone una cantidad sustancial en la caja común, mientras que el resto hace uso de ésta de forma equitativa.

Syed Kamall (PPE-DE). - Señor Presidente, antes de que profundice en la cuestión, quisiera rendir homenaje a la ponente, la señora Morgan. Sé que ella está a punto de abandonar este lugar y, aunque no siempre estamos de acuerdo en algunos temas, creo que todo el mundo estará de acuerdo en que ha realizado una cantidad ingente de trabajo respecto a este informe.

Somos conscientes, si nos fijamos en la historia de la liberalización en la UE, de que la liberalización de las telecomunicaciones ha sido un gran éxito, puesto que ofrece opciones, precios más bajos y mejores servicios a los consumidores en toda la UE. Es una pena que el mercado postal y el energético, en particular, no hayan estado a la altura en este sentido. Esto representa sin duda un paso adelante en la dirección correcta, pero todavía necesitamos solucionar el problema de la separación entre las redes además del acceso a otros mercados.

No es justo que algunos mercados, como el del Reino Unido, permanezcan abiertos a la competición, en tanto que empresas de Alemania y Francia pueden acceder al mercado británico, pero impiden que empresas del Reino Unido y de otros países accedan a sus propios mercados. El tiempo del proteccionismo se acabó. Es el momento de tener más fe en el mercado.

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

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Señor Presidente, en primer lugar me gustaría decir que el informe del señor Belet es excelente. Es muy importante que garanticemos que somos respetuosos con las fuentes de energía, ahorramos energía y actuamos eficazmente en todos los sentidos —en transporte y en otras áreas—.

Todo ello también debería ser nuestro objetivo en el caso de los neumáticos. Este informe concreto habla de transporte y neumáticos, pero es fundamental recordar que la seguridad es la cuestión más importante y que nunca debe ponerse en peligro.

En cuanto a este asunto, necesitamos encontrar el tipo de equilibrio correcto. No se debe permitir que el rendimiento energético en la fabricación de neumáticos ignore la seguridad. En otras palabras, si queremos garantizar el rendimiento energético e incrementarlo, tenemos que asegurar al mismo tiempo que la seguridad no queda socavada ni en lo más mínimo, porque en autovías, carreteras y en todas partes la seguridad deber ser la prioridad y el principal objetivo cuando desarrollamos los transportes en Europa.

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

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Señor Presidente, en primer lugar, deseo dar las gracias a la ponente, la señora Vălean, por su excelente informe. Es muy importante que podamos lograr en el futuro el abaratamiento y la uniformidad de tarifas de llamadas de telefonía móvil en el mercado interior europeo.

En la actualidad, el problema es, sin duda, que al viajar de un país a otro nos encontramos con frecuencia con que tenemos que comprar nuevos abonos de suscripción o, de lo contrario, tendremos que pagar cargos muy elevados.

Es importante que, mientras existe libertad de circulación de ciudadanos y de trabajadores y se construye un espacio económico común – algo que de hecho debería estar operativo a nivel de la Unión – se debería aprobar un sistema de tarifas de telefonía móvil coherente. Este sistema sería de interés común.

La Unión Europea debe actuar de forma que conceda prioridad a los intereses de los ciudadanos y, si nos lo proponemos, podemos actuar para asegurar que los precios de las llamadas de voz se reduzcan.

Syed Kamall (PPE-DE). - Señor Presidente, como ponente de la Comisión de Mercado Interior y Protección de los Consumidores sobre este informe, estoy muy satisfecho del trabajo que hemos llevado a cabo para generar una mayor transparencia. Durante muchos años, uno de los grandes problemas ha sido el asunto del susto de la factura para muchos consumidores que, cuando regresan a sus hogares, se encuentran con una factura mayor de lo esperado.

Sin embargo, si nos fijamos en el resto del informe y, especialmente, en el asunto de los precios máximos, creo que debemos reconocer que, sin este Reglamento, los precios ya se han reducido. La propia Comisión admite, con sus propias cifras, que la mayoría de los consumidores no realizan llamadas itinerantes: el 70 % de los consumidores no realiza ninguna llamada itinerante a lo largo del año. El nivel para los usuarios habituales de las llamadas itinerantes es mucho menor. Por lo tanto, lo que realmente estamos haciendo es reducir el coste de las llamadas y de las transferencias de datos para un reducido y privilegiado grupo de parlamentarios, funcionarios de la Comisión, y periodistas y empresarios europeos.

Esperemos que las empresas, cuando intenten recuperar sus ingresos por alguna otra vía, no repercutan mayores precios a los consumidores nacionales – y especialmente a los más pobres – por sus llamadas. Esperemos que no estemos robando a los pobres para conseguir llamadas más baratas para los ricos.

Bruno Gollnisch (NI). – (FR) Señor Presidente, acojo con satisfacción el informe de la señora Vălean sobre un asunto al que, por fin, se pueden aplicar totalmente los poderes de la Unión Europea.

En este ámbito de las telecomunicaciones, debo decir que la situación es, en ocasiones, insoportable. Hay consumidores decepcionados que, después de haber utilizado un teléfono móvil como este, que su contrato alegaba incluir las llamadas internacionales, se desesperan cuando descubren el importe de sus facturas. Por citar un ejemplo, esto es lo que me ocurrió a mí no hace mucho cuando, después de utilizar una conexión a Internet dos o tres veces en Italia en un día, recibí una factura del operador francés Orange, prácticamente nacionalizado, por importe de 1 200 euros, y por otro día en el mismísimo límite de la frontera francesa, entre Evian y Ginebra, ¡recibí una factura de 3 000 euros!

Estas son prácticas abominables que rayan el atraco a plena luz del día, y estos operadores son responsables ya que no ofrecen ninguna transparencia a los consumidores. Por lo tanto, las normas sobre la transparencia en los contratos de telefonía móvil han de ser estandarizados en el seno de la Unión Europea.

Daniel Hannan (NI). - Señor Presidente, por supuesto que estamos todos a favor de unas tarifas más bajas cuando viajamos al extranjero con nuestros teléfonos móviles. Uno tendría que estar loco para estar en contra de esto, pero esto es solamente una parte de la ecuación. Cuando nosotros, desde esta Cámara, obligamos a

los operadores a reducir sus tarifas de llamadas itinerantes, ellos tendrán que compensar sus ingresos de algún otro modo y posiblemente lo hagan aumentando las tarifas a los que no viajan al extranjero.

Se trata, expresado de otro modo, de un impuesto sobre los que no viajan en beneficio de los que si lo hacen. Habrá adolescentes de municipios de mi distrito electoral que tendrán que afrontar unas tarifas más altas para que ciertos empresarios, parlamentarios y comisarios puedan hablar más barato cuando estén fuera de su país.

Tengo que confesar que no somos parte desinteresada. Todos los que estamos involucrados en esta votación tenemos mucho que ganar de este tipo de Reglamentos que hemos apoyado en este ámbito durante el año pasado. Si quieren comprender como ha cambiado la balanza de poder en Europa, solo necesitan leer este informe. «¿Quién, para quién?» se preguntaba Lenin en lo que posiblemente constituya el argumento de filosofía política más conciso jamás pronunciado. ¿Quién tiene el poder y sobre quién lo ejerce? Bueno, ya no hay lugar para dudas sobre quien tiene el poder. Nosotros lo tenemos, nosotros los eurócratas.

Inese Vaidere (UEN). - (LV) Señor Presidente, muchas gracias por darme la palabra. He votado a favor de este informe porque considero que la tarea llevada a cabo por el Parlamento Europeo en el ámbito de las comunicaciones móviles es extremadamente importante. Recuerdo que en mis primeros días de trabajo en Bruselas un minuto en el teléfono costaba tres euros o más. Hoy en día, gracias a estos Reglamentos, pagamos unas cantidades limitadas lo cual ha beneficiado a la totalidad de los ciudadanos europeos. También me gustaría señalar que estas tarifas itinerantes no son claras. Esto es especialmente obvio en el caso de los textos. Mientras hemos obtenido descuentos significativos en llamadas de voz, en ocasiones las empresas han conseguido beneficios demasiado altos por la transmisión de textos y esto, de nuevo, no representa el interés común de los ciudadanos. Considero que a través de este Reglamento y esta Directiva hemos conseguido un gran avance en lo relativo a la defensa de los intereses del consumidor y también hoy en día, cuando la transferencia de datos recibida a través del teléfono móvil es tan crucial, el hecho de que estas tarifas se hayan reducido constituye un gran logro del Parlamento Europeo.

- Informe: Peter Skinner (A6-0413/2008)

Eoin Ryan (UEN). - Señor Presidente, me gustaría felicitar al señor Skinner por su informe. Ha llevado a cabo un trabajo excelente. Ha sido una tarea enorme pero el señor Skinner la ha llevado a cabo satisfactoriamente a través de esta compleja pieza legislativa. También me gustaría felicitar a las instituciones europeas y a los Estados miembros que nos han concedido una finalización exitosa de Solvencia II.

Constituye un buen ejemplo de cómo Europa debe trabajar unida para conseguir la recuperación financiera. Compartiremos tanto los problemas como las soluciones. Esta respuesta aprobada a nivel europeo es un buen ejemplo de una relación más cercana en lo relativo a cooperación financiera. Hemos de trabajar unidos para garantizar que nunca jamás se repetirá una crisis bancaria de las proporciones de la que estamos experimentando en la actualidad.

Me he fijado especialmente en la aprobación por parte de la Comisión de un sistema de apoyo hipotecario para los propietarios de viviendas del Reino Unido. Este sistema permitirá a los propietarios que no pueden hacer frente a sus préstamos hipotecarios, retrasar el pago de la totalidad del principal y hasta un 70 % de los pagos de intereses por un período de dos años. Deberíamos seguir con atención la evolución de este sistema, aprender de el y aplicar cualquier medida efectiva que reduzca la carga que soportamos.

Creo que esto es algo que todos los Estados miembros pueden considerar pero también creo que las propias instituciones financieras de los Estados miembros pueden facilitar a los ciudadanos con problemas el cambio a hipotecas con pago de solo el interés. Teniendo en cuenta el apoyo que las instituciones financieras han recibido de los gobiernos de los Estados miembros, pueden hacer mucho por ayudar a las personas con graves problemas derivados de la recesión.

- Informe: Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). - Señor Presidente, antes de comenzar con la explicación de mi voto, me gustaría felicitar al señor Kamall, quien acaba de pronunciar su discurso número 100 en sesión. ¡Algunos se sorprenderán de lo mucho que ha tardado! Pero es agradable contar con el en el club de los centuriones.

He votado a favor del informe Hökmark por una variedad de motivos. Principalmente porque, bueno, ¿quién podría estar en contra de la seguridad nuclear? Además, supongo que si vamos a hablar sobre seguridad

nuclear y sobre la forma de suministrar energía en el futuro, desearíamos que dicho suministro, y la eliminación de sus residuos, sea lo más seguro posible. Pero igualmente he votado a favor de este informe principalmente porque deseo que se suministre más energía nuclear en el futuro, más en el Reino Unido, porque estoy harto de ver molinos y turbinas de viento asomando en los bellos parajes del campo europeo que no añaden nada a nuestras redes eléctricas nacionales – de hecho causan un daño adicional a las redes eléctricas nacionales – y no proporcionan energía renovable: únicamente proporcionan una escasa energía alternativa durante un corto período de tiempo. Estoy totalmente a favor de la seguridad nuclear y de la energía nuclear.

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

Jim Allister (NI). - Señor Presidente, la inadmisible propuesta de la Comisión, en su proposición original, que debería controlar la pesca recreativa y exigir cantidades y autorizaciones y todo lo demás que acompaña a esa burocracia, fue una de esas propuestas que, con toda la razón, generan una enorme oposición, no solamente en ese sector, sino también entre aquellos que toman partido en asuntos relativos a la pesca y a la burocracia de la UE.

Me satisface, por lo tanto, que hoy se haya aprobado la enmienda 48. Esto por lo menos ayuda de alguna manera a la restitución del criterio apropiado del Estado miembro en lo relativo a la aprobación de medidas relacionadas con las autorizaciones y los registros de la pesca recreativa, y le otorga al Estado miembro la capacidad de juzgar si se produce o no algún efecto sobre el producto de la pesca recreativa, que no se da en la mayor parte de los Estados miembros. Me agrada, por lo tanto, que se haya desairado a la Comisión en esta propuesta y que lo que comenzó como algo negativo se haya mejorado hasta cierto punto.

Daniel Hannan (NI). - Señor Presidente, después de 10 años en este Parlamento pensé que nada me podría ya sorprender. Sin embargo, me ha chocado la necedad de la propuesta de extender la política pesquera común a los pescadores de caña recreativa, exigiéndoles anotar cada captura y contarla en relación a sus cuotas nacionales.

Si bien la propuesta no se ha eliminado, si se ha mejorado de forma sustancial gracias a la larga y agotadora guerra de desgaste que se ha luchado en la comisión por cuatro valientes y patrióticos escoceses que representan a los principales partidos de dicho país: las señoras Attwooll y Stihler y los señores Stevenson y Hudghton. También deseo rendir homenaje al mejor amigo de Irlanda del Norte, Jim Allister, quien es un gran defensor de las tradiciones y de las comunidades de su provincia.

El problema en este caso ha sido un problema de ejecución de la ley. El problema ha sido que no se estaba ejecutando la ley existente. Nuestro primer instinto en este Parlamento siempre es legislar en lugar de utilizar el arsenal legislativo que ya tenemos a nuestra disposición. Ojala aplicásemos, más allá del ámbito de la pesca, el principio que sostiene que lo mejor es no aprobar una nueva ley hasta haber agotado completamente los poderes legales de los que uno dispone.

Catherine Stihler (PSE). - Señor Presidente, espero que el voto de hoy sobre el informe Romeva sirva para asegurar a los pescadores de caña europeos que se han tenido en cuenta sus preocupaciones. Las enmiendas 7 y 11 se han aprobado sin oposición; la enmienda 48 se ha aprobado por 608 votos contra 37; la enmienda 49 se ha aprobado por 580 votos contra 54; la enmienda 50 ha sido ampliamente apoyada; la enmienda 2 ha sido aprobada ya que formaba parte de una votación en bloque con las enmiendas 7 y 11; la enmienda 92 decayó al igual que la enmienda 93, que era lo que la comunidad de pescadores de caña habían solicitado.

El siguiente paso realmente será como el Consejo aborde el cambio de redacción del artículo 47. ¿Aceptarán el cambio de redacción del Parlamento o adoptarán un enfoque diferente? Es una vergüenza que no haya nadie del Consejo aquí para contestar a esta pregunta. Pero el lanzamiento hoy del Libro Verde sobre la reforma de la política pesquera común nos proporciona a todos una oportunidad de cambiar la política pesquera común, y espero que los parlamentarios aprovechen esta oportunidad para hacer circular el Libro Verde a tantos electores como sea posible para que su opinión pueda ser escuchada.

- Informe: Cornelis Visser (A6-0206/2009)

Syed Kamall (PPE-DE). - Señor Presidente, muchas gracias. Lo asumo como un gran hito – perdón, ¿es un hito o una cruz? – el haberlo alcanzado.

Este informe tiene un título interesante: «La conservación de los recursos pesqueros a través de medidas técnicas». Porque debo decir que si verdaderamente queremos la mejor medida técnica para conservar los recursos pesqueros, no la vamos a encontrar en la política pesquera común. Los resultados están ahí: la

política pesquera común ha sido un fracaso en lo relativo a la conservación de las poblaciones de peces. Ya es hora – ya hace tiempo – de que miremos a los resultados que han funcionado en el resto del mundo.

Observemos el ejemplo de Islandia, donde han sabido desarrollar soluciones basadas en la propiedad y en derechos transferibles. Observemos el ejemplo de Nueva Zelanda, donde los derechos a las zonas de pesca se han transferido de generación en generación. En ambos casos se demuestra que, si uno confía en el mercado, en el Estado de Derecho y en los derechos de propiedad, la mayoría de las veces se encontrará una solución mejor que un sistema de planificación central al estilo soviético, como la política pesquera común, que ha demostrado ser un desastre. Ya es hora de tener fe en el mercado.

- Informe: Simon Busuttil (A6-0251/2009)

Simon Busuttil (PPE-DE). – (MT) Haré un breve comentario para explicar el voto de nuestro grupo, el Partido Popular Europeo (Demócrata-Cristianos) y Demócratas Europeos, sobre mi informe sobre una política común de emigración. Se han realizado dos votaciones, una sobre una propuesta alternativa y otra sobre el propio informe. Hemos votado a favor de la primera, para poder eliminar un párrafo introducido por el bloque socialista en esta Cámara que ofrece a los inmigrantes el derecho a voto. Esto es algo con lo que no estamos de acuerdo y también hemos votado en contra a nivel de comisión.

Sin embargo es lamentable que esta propuesta no se haya aprobado, ya que de haber sido así el párrafo se habría suprimido. En cambio, hemos votado a favor del informe en conjunto porque creemos que es un buen informe que incluye el programa integral del Parlamento Europeo en el ámbito de la política común de emigración.

Bruno Gollnisch (NI). – (FR) Señor Presidente, los principios, acciones e instrumentos de la política europea de emigración: esto constituye el extenso tema del informe del señor Busuttil.

¿Los principios? Se supone que la Unión Europea necesitará 60 millones adicionales de inmigrantes no europeos de aquí al 2050, a pesar de los millones de desempleados y ciudadanos pobres, los despidos en masa y los cierres de empresas.

¿Las acciones? La concesión de más derechos a las poblaciones migrantes, y en particular el derecho a voto, y el ofrecimiento de un acceso ilimitado al territorio europeo y al mercado de trabajo.

¿Los instrumentos? La llamada discriminación «positiva» o el reconocimiento de cualificaciones informales, sean las que fuesen, mientras que a los europeos se les exige tener cualificaciones debidamente certificadas; el reconocimiento de una nueva categoría de inmigrantes, los inmigrantes medioambientales, y la obligación de los ciudadanos europeos de adaptarse a su inevitable hundimiento, tal y como ha sido orquestado y planificado por los eurócratas, con la complicidad de este Parlamento.

En lugar de todo esto, debemos urgentemente cambiar estos flujos migratorios, restaurar las fronteras internas, aplicar una política verdaderamente enfocada en la familia para aumentar la población europea e imponer la preferencia por lo nacional y lo europeo en todos los ámbitos.

Mario Borghesio (UEN). – (IT) Señor Presidente, Señorías, tengo muchos recelos sobre este informe, el primero de los cuales, como se mencionó hace poco, se refiere a una disposición que resulta desconcertante en un momento en el que Europa se enfrenta al problema del fondo de garantía salarial o de los despidos de millones de trabajadores. Estipular que 60 millones de nuevos inmigrantes vengan y trabajen en Europa es, en mi opinión, una medida escandalosa.

Me gustaría mencionar, sin embargo, que mientras debatimos como regular y organizar el futuro de la emigración, se están produciendo tragedias – evitadas, gracias a Dios, por el espíritu humanitario de Italia y la buena gobernanza del señor Maroni – tal y como la que podría haber ocurrido con el navío turco *Pinar*.

¿Qué debe hacer Europa? En 600 casos – como ha señalado correctamente el señor Maroni – Malta, a pesar de obtener fondos de la Unión Europea, ha fracasado en su obligación de acoger a los que han viajado desde las costas de África del Norte y han llegado a sus orillas. En todos estos casos ha tenido que intervenir Italia, si bien nuestro centro de acogida en Lampedusa sobrepasa ahora su capacidad, como todos sabemos.

Por lo tanto, ¡Europa ha de intervenir, ha de establecer reglas definitivas! Solicitamos un aumento significativo de la financiación para nuestro país que nos permita hacer frente a este reto de forma apropiada. Europa debe despertar y regular seriamente los flujos migratorios: ¡No podemos continuar así!

- Informe: Cornelis Visser (A6-0206/2009)

Inese Vaidere (UEN). - (LV) Muchas gracias señor Presidente. Desearía expresar mi opinión sobre el informe del Comité de Pesca – el informe del señor Visser – sobre asuntos de conservación pesquera. Señor Presidente, para mi país, Letonia, la pesca es extremadamente importante ya que contamos 550 km de costa. Dado que Letonia está representada en Europa por ocho parlamentarios, no podemos estar presentes en todas las comisiones, pero estos asuntos son muy importantes tanto para nuestra economía como para nuestra forma tradicional de vida. El Reglamento actual, también regulado por este informe, no es suficiente para proteger la pesca costera. Si bien entiendo que la sobre explotación pesquera es un problema grave, es precisamente la regulación excesiva lo que amenaza a nuestra pesca costera y, de hecho, nuestros pescadores están siendo desplazados de nuestra costa Báltica. Creo que la siguiente tarea del Parlamento Europeo debería ser el considerar que aquellos Estados que directamente bordean el mar puedan tanto preservar su forma tradicional de vida como, en términos prácticos, llevar a cabo las actividades de pesca, ya que en la actualidad ocurre frecuentemente que nuestras villas de pescadores se ven obligadas a comprar productos de grandes empresas que pescan en océanos lejanos. Cientos, incluso miles, de residentes de zonas costeras están perdiendo sus puestos de trabajo, aunque durante siglos este ha sido su principal medio de vida. Muchas gracias.

Explicaciones de voto por escrito**- Informe: Helmuth Markov (A6-0243/2009)**

Rovana Plumb (PSE), por escrito. – (RO) He votado a favor de esta recomendación ya que la adhesión de la Comunidad Europea al Reglamento n° 61 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos industriales en lo que respecta a los salientes exteriores situados por delante del panel trasero de la cabina (Acuerdo revisado), se inscribe dentro de un objetivo de política comercial común en virtud del artículo 113 del Tratado, tendente a eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las partes contratantes.

La implicación de la Comunidad añadirá peso a la armonización de las actividades llevadas a cabo en virtud de este Acuerdo y permitirá, por lo tanto, un acceso más fácil a los mercados de terceros países. Esta implicación debe resultar en la existencia de consistencia entre los actos denominados «reglamentos» aprobados bajo el Acuerdo revisado y la legislación comunitaria en este ámbito. La aprobación de un reglamento de este tipo implica la adaptación al progreso tecnológico.

- Recomendación para la segunda lectura: Jan Cremers (A6-0207/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), por escrito. – (IT) Voto a favor.

La Comisión Europea siempre ha prestado una gran atención a la protección de los derechos de los ciudadanos que se desplazan, sobre todo en lo relativo a las ventajas relacionadas con el ámbito de la seguridad social. La libre circulación de los ciudadanos en el seno de la Comunidad es una de sus libertades fundamentales y fomenta el desarrollo de la economía interna de los Estados miembros.

Es por este motivo que la Comisión intenta intensificar sus esfuerzos para que los ciudadanos de la UE y sus familias puedan disfrutar verdaderamente de los derechos garantizados bajo la actual legislación europea. Mientras que en determinados sectores la legislación nacional dispone de un mejor trato para la población de la Comunidad y sus familias de lo exigido por la legislación europea actual, ningún Estado miembro ha ratificado de hecho todas las directivas elaboradas sobre la materia.

El actual y frecuente quebrantamiento de los derechos fundamentales de los ciudadanos de la UE a la libre circulación en el territorio europeo es evidente, sobre todo en las situaciones siguientes: el derecho de entrada y de residencia para familiares ciudadanos de terceros países y la falta de asistencia en caso de accidentes laborales.

Esperamos que la Comisión continúe su cooperación técnica con los Estados miembros, que ha resultado en la identificación de varios puntos para debate y mayor aclaración, especialmente en lo relativo a los abusos.

- Informe: Caroline Lucas (A6-0115/2009)

Avril Doyle (PPE-DE), por escrito. – He votado a favor de este informe porque envía una señal contundente al próximo Parlamento de que el asunto de la tala ilegal y la deforestación ha de ser tratado de forma más efectiva.

Hace tiempo que esta propuesta es necesaria. Se estima que aproximadamente entre el 20 % y el 40 % de la producción industrial global de madera procede de fuentes ilegales, y hasta un 20 % de esta encuentra una vía de entrada a la UE cada año. Esto reduce los precios de la madera, destruye recursos naturales, afecta negativamente a los ingresos fiscales y aumenta la pobreza de la población indígena de todo el mundo. Los efectos a largo plazo son todavía más graves ya que la deforestación, una de cuyas principales causas es la tala ilegal, contribuye a casi una quinta parte de la emisión de gases de efecto invernadero.

Las enmiendas actuales al informe Lucas sostienen que es una infracción tener o vender madera ilegal únicamente si ha sido de manera negligente, imprudente o intencionada – no penaliza a las empresas que han cumplido con sus obligaciones de «diligencia debida». Por lo tanto, no hay ninguna necesidad de garantizar la legalidad atribuida a las empresas.

Edite Estrela (PSE), por escrito. – (PT) He votado a favor de la resolución relativa a las obligaciones de los agentes que comercializan madera y productos derivados, porque la tala ilegal es un problema cada vez más serio que tiene efectos medio ambientales muy preocupantes como la pérdida de biodiversidad, la deforestación y la degradación forestal. Además, es responsable de casi el 20 % de las emisiones de carbono en todo el mundo.

Como importante consumidor de madera y productos derivados, la Unión Europea tiene la obligación de adoptar medidas eficaces contra la deforestación y la tala ilegal que han de incluir de forma precisa el cese de la existencia de un mercado para los productos derivados de la tala ilegal de madera.

Tenemos que aprobar disposiciones legales contra la tala ilegal de tal forma que los consumidores distingan aquellos productos que procedan de fuentes legales, que las empresas que cumplan estas normas no sufran desventajas y que las empresas que opten por productos de madera ilegales no puedan comercializar sus productos.

Glyn Ford (PSE), por escrito. – Acojo con satisfacción el informe de Caroline Lucas que recoge determinadas obligaciones para los operadores que comercializan madera y productos derivados. Yo redacté la opinión de la comisión de comercio internacional que fue aprobada por unanimidad en la comisión.

En nuestra opinión, la mejor forma de acabar con la tala ilegal es reforzar los requisitos y obligaciones y ampliar las vías legales para procesar, como elemento de disuasión, la posesión y la venta por parte de agentes que comercializan madera ilegal y productos derivados en la UE.

Debemos trabajar unidos con otros países que son grandes consumidores como los EE.UU., China, Rusia y Japón para tratar este problema y crear un sistema de alerta global y registro de la tala ilegal y de los países involucrados a través de Interpol, un órgano apropiado de las NU que utiliza sistemas por satélite que incorporan la tecnología más moderna.

Françoise Grossetête (PPE-DE), por escrito. – (FR) He decidido abstenerme en la votación sobre la propuesta de un Reglamento que contenga las obligaciones de los agentes que comercializan madera y productos derivados.

Si bien considero que es crucial aumentar el control sobre las importaciones de madera en las fronteras del mercado único, pienso que el informe propone un sistema demasiado oneroso y burocrático que penalizará a nuestros propios sectores silvicultores europeos.

En vez de imponer un complejo sistema de etiquetado de los productos que sería perjudicial para el sector y para la madera como material, deberíamos aumentar los controles y centrarnos en la cadena de suministro que comercializa los productos en el mercado europeo, para así poder luchar contra la tala ilegal.

El principal objetivo del Reglamento debe ser la aplicación de una nueva cultura de control y responsabilidad, en vez de imponer un proceso burocrático y caro para controlar cada producto. Dados los problemas a los que se enfrenta el sector, no deberíamos penalizar la madera más que a otros materiales y fuentes energéticas con normas excesivamente vinculantes para su comercialización.

Eija-Riitta Korhola (PPE-DE), por escrito. – Quiero enfatizar que este reglamento es muy necesario y muy esperado. La tala ilegal es un problema que ha de ser tratado de forma efectiva, no solo por motivos climáticos, sino también por aspectos medio ambientales y sociales. Sin embargo, he tenido que votar en contra. El informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) ha perdido su foco de atención y ha extendido su ámbito de aplicación y tareas más allá de su objetivo original. Hemos de garantizar que una vez que los productos derivados de la madera son importados y han pasado las aduanas

del mercado único, son presumiblemente legales y, por lo tanto, no hay necesidad de añadir una carga burocrática y financiera desproporcionada a los agentes de la UE.

Pero el informe de la ENVI prevé etiquetados costosos, requisitos de sostenibilidad adicionales, extiende la definición de legalidad fuera de alcance y asigna la carga de la diligencia debida a todos los agentes del mercado interior. Este Reglamento debería luchar contra la tala ilegal en las fronteras, como se contemplaba en el objetivo original. Pero perjudicar a los agentes del mercado interior, aquellos que no están utilizando ni distribuyendo madera talada ilegalmente, y de esta manera potencialmente afectar a su competitividad en los mercados globales, no es ciertamente el objetivo de este Reglamento y no puede ser, por lo tanto, apoyado.

David Martin (PSE), *por escrito*. – He votado a favor de este informe, que establecer normas para los agentes que comercializan madera en el mercado de la UE por primera vez. Se exigirá a los agentes que sigan un sistema de «diligencia debida» para que toda la madera sea recogida de conformidad con la legislación regional, nacional e internacional. Me satisface que los agentes también tendrán que cumplir con leyes y criterios de sostenibilidad relativos a las poblaciones indígenas. Es vital que exista una verificación del cumplimiento por parte de un tercero independiente y me satisface que este informe lo subraye.

Robert Sturdy (PPE-DE), *por escrito*. – Hemos de esforzarnos para detener el comercio de madera y productos de madera talada ilegalmente en el mercado de la UE, en aras de una competencia efectiva, el desarrollo sostenible y la protección de la biodiversidad global y del medio ambiente.

El sistema de diligencia debida propuesto por la Comisión (que ya se emplea en el Reino Unido con unos estándares elevados), incluye medidas y procedimientos que permitirán a los agentes vigilar la madera y productos derivados, tener acceso a la información relativa al cumplimiento de la legislación aplicable y gestionar el riesgo de comercializar en la UE madera y productos derivados ilegales. Esta medida también ofrecerá a los consumidores la certeza de que al comprar madera y productos derivados no contribuyen al problema de la tala ilegal y el comercio a ella asociado.

Si bien apoyamos, en principio, esta propuesta, no apoyamos el endurecimiento de los requisitos para todos los agentes como ha propuesto el ponente, ya que consideramos que genera una carga burocrática y financiera desproporcionada sobre todos los agentes de la UE. La propuesta de la Comisión prevé una diligencia debida flexible basada en la evaluación de riesgos y en el análisis de la evidencia y es un enfoque mucho más práctico y efectivo.

- Informe: Miloslav Randsdorf (A6-0214/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*.? – (LT) El petróleo es la fuente energética más importante en la Unión Europea y la economía es altamente dependiente de su abastecimiento constante, fiable y accesible. Dada nuestra enorme y creciente dependencia de la importación de petróleo, la seguridad del abastecimiento de petróleo es especialmente importante.

La demanda de petróleo dentro de la UE seguirá aumentando hasta el año 2030, aunque solo a una tasa del 0,25 % al año. En el año 2030, el petróleo aún será la fuente primaria de energía en la UE y representará aproximadamente un 35 % de toda la energía consumida. Dado que el abastecimiento de petróleo y las instalaciones de tratamiento no pueden en la actualidad satisfacer la creciente demanda, la situación en el mercado seguirá siendo tensa.

Estos factores han de tomarse en cuenta a la hora de desarrollar una política energética europea verdadera y conjunta. Una parte de esta política debe residir en la capacidad de la UE de reaccionar ante posibles crisis repentinas en el abastecimiento. Las reservas constituyen un elemento importante que suavizan los embates de los problemas de abastecimiento inesperados, ya que sin petróleo, algunos, e incluso todos, los sectores de la economía se detendrían en seco. En este sentido, contar con reservas es un asunto de seguridad nacional fundamental.

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), *por escrito*. – (PT) Hemos votado a favor de este informe porque creemos que es importante mantener unas reservas mínimas de petróleo crudo y/o de productos petrolíferos. El mantenimiento de unas reservas mínimas es un asunto de enorme relevancia económica y social para cada país, y que incluye la relevancia para su seguridad. Como consecuencia, cualquier tipo de actividad especulativa relacionada con estas reservas mínimas debe prohibirse, al contrario de lo que ha estado ocurriendo. Su posesión y administración debe estar en manos públicas con el objetivo de proteger los intereses de los Estados miembros de la UE.

Sin embargo, no estamos de acuerdo con los poderes que esta propuesta de Directiva otorga a la Comisión Europea, y en especial la posibilidad de que los departamentos de la Comisión lleven a cabo «la realización de controles de las reservas de emergencia y de las reservas específicas» en los Estados miembros. Los países deben crear reservas mínimas de estos productos, pero la administración de dichas reservas y la definición de los niveles máximos y mínimos es un asunto de soberanía nacional. Tampoco estamos de acuerdo con cualquier intento de usar la creación de estas reservas mínimas como otra justificación, si bien mitigada, para una política de interferencia, como se podría deducir de la creación de «clima favorable a la inversión para la prospección y explotación de las reservas de petróleo tanto dentro como fuera de la Unión Europea».

- Informe: Luca Romagnoli (A6-0228/009)

Philip Bradbourn (PPE-DE), *por escrito*. – Si bien estamos a favor de la cooperación entre Estados miembros en estos asuntos, creemos que esta cuestión debería de continuar siendo una de subsidiariedad y no estar sujeta a la acción de la UE.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – (PT) Esta iniciativa forma parte de una estrategia global de protección de infraestructuras críticas. La economía de la UE y la seguridad y bienestar de sus ciudadanos depende de la existencia y el buen funcionamiento de una serie de infraestructuras que proporcionan servicios esenciales, como servicios de salud, telecomunicaciones, redes de energía y transporte, servicios financieros, abastecimiento alimentario y de agua, y otros.

Mientras que algunos Estados miembros ya cuentan con medidas de protección y estructuras sólidas, en otros Estados miembros la situación es muy precaria. Es, por lo tanto, crucial contar con un intercambio de información mejor y más eficiente y con buenas prácticas, que únicamente serán posibles con el establecimiento de este sistema de comunicación e información.

Este sistema reforzará el diálogo y mejorará la información disponible sobre amenazas y vulnerabilidades y facilitará también la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros. Este sistema también fomentará el desarrollo de las medidas y estrategias apropiadas para mitigar los riesgos, promoverá una protección adecuada y también aumentará la seguridad de los ciudadanos.

Apoyo asimismo la inclusión de una cláusula de revisión de tres años que permitirá la realización de las mejoras necesarias y especialmente la posibilidad de incluir una funcionalidad de un sistema de alerta rápida.

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. – (PT) He votado a favor de la propuesta relativa a la Red de información sobre alertas en infraestructuras críticas (CIWIN). Algunas de las infraestructuras de los Estados miembros consisten en instalaciones físicas y de tecnología de la información, servicios y activos cuya interrupción podría tener un grave efecto sobre la salud, la seguridad y el bienestar económico o social.

Los sistemas de transporte, telecomunicaciones y energía son sectores cruciales para el desarrollo de los Estados miembros y están cada vez más interconectados, con algunos Estados miembros dependientes de otros. Por este motivo, es extremadamente importante para el desarrollo de la Unión Europea que exista un sistema único para acceder y compartir información entre las distintas autoridades, relativo a la protección de infraestructuras críticas, el intercambio de buenas prácticas y también un sistema de alerta rápida.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), *por escrito*. – (EL) La propuesta de la Comisión sobre la que se ha redactado el informe crea una red de información y alertas entre los Estados miembros para sus infraestructuras públicas y privadas que se definen como «críticas».

Esta red constituye un primer paso para hacer posible que las personas privadas, en otras palabras las empresas monopolísticas cuyas instalaciones se definirán como infraestructuras críticas, puedan lograr competencias en materia de seguridad, lo que hoy es únicamente responsabilidad del Estado.

Esta red allana el camino para que las protestas de la clase trabajadora que afecten a cualquier infraestructura «crítica», incluyendo instalaciones privadas (por ejemplo huelgas en sectores críticos como el energético de telecomunicaciones y otros, abandonos de fábricas, empresas y otros, piquetes, manifestaciones, etc.) se definan como una «acción terrorista».

Esta red mina la defensa y la soberanía de los Estados miembros, suprime la división entre la seguridad interna y la externa y otorga a la UE una participación y un papel directos en ella.

La lucha contra «la amenaza del terror» ha sido utilizada de nuevo como un pretexto que necesita la UE para completar su marco institucional reaccionario, que esencialmente funciona en contra de la clase trabajadora

y las organizaciones de base y protege el poder del capital a través de una mayor reducción de los derechos soberanos de los Estados miembros.

Vladimir Urutchev (PPE-DE), *por escrito*. – (BG) Hoy la UE ha aprobado el informe del señor Romagnoli relativo a la creación en la UE de una Red de información sobre alertas en infraestructuras críticas, que no fue debatido durante la sesión plenaria. Considero que la protección de los ciudadanos de la UE tiene la máxima prioridad en esta institución y los ciudadanos deben saberlo.

La creación de esta red de información hará posible, basándose en el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre los países de la UE, la consecución de una mejor comprensión y unos estándares más altos para la protección de lugares críticos y de actividades que son crucialmente importantes para los países y para sus poblaciones.

Me gustaría mencionar que, como ponente alternativo del Grupo del Partido Popular Europeo (Demócrata-Cristianos) y Demócratas Europeos, me alegra la aprobación por unanimidad por parte de todos los grupos políticos del Parlamento de los requisitos estipulados para la participación obligatoria de los Estados miembros en el nuevo sistema, lo cual garantiza la importancia de esta iniciativa desde una perspectiva europea.

También expreso mi confianza en que, incluso después de los primeros años de su funcionamiento exitoso, la Comisión Europea adoptará las medidas necesarias para mejorar este sistema con funciones adicionales, permitiendo la rápida distribución de información urgente sobre amenazas surgidas que afecten a zonas de infraestructuras críticas en cualquier región de la UE.

Acabaremos disfrutando de un completo sistema de información que ofrecerá una mayor seguridad y protección para los ciudadanos de la Unión Europea.

- Informe: Gérard Deprez (A6-0193/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), *por escrito*. – (IT) Voto a favor.

Uno de los puntos más debatidos de las políticas discutidas por la Unión Europea es el relativo a la aplicación de una política común para la protección de personalidades. El concepto de «personalidad» es obviamente muy amplio, pero hoy hemos logrado una definición común por la que se entiende que es una persona que, con independencia de que desempeñe o no un cargo público, esté amenazada por su contribución al debate de la opinión pública.

Algunos casos significativos incluyen el del antiguo miembro del Parlamento de los Países Bajos, Hirshi Ali, que fue amenazada en febrero de 2008 después de su valioso discurso sobre un asunto de extrema actualidad relativo a la radicalización islamista en Europa y el del conocido novelista británico, Salman Rushdie, perseguido por sus controvertidas opiniones del Islam.

Es deseable, por lo tanto, que cualquier persona que se dedica a ampliar el debate público de forma positiva tenga el derecho a ser protegida cuando visita un Estado en el que pueda ser objeto de amenazas o ataques; sobre todo en casos como el de Salman Rushdie en el que un tercer país ya ha dictado una condena a pena de muerte sobre el.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – (PT) La protección de personalidades sigue siendo responsabilidad del Estado de acogida, de conformidad con las disposiciones legales de dicho país.

En el año 2002 se creó la Red Europea de Protección de Personalidades con el objetivo de mejorar la comunicación y las consultas entre los Estados miembros en este ámbito.

Esta iniciativa persigue ampliar la definición de «personalidad», tal y como se recoge en el artículo 2 de la Decisión del Consejo 2002/956/JAI, como toda persona a la que, con independencia de que desempeñe o no un cargo público, se considere amenazada con motivo de su contribución al debate de la opinión pública o de su impacto en éste.

Esta iniciativa de los Países Bajos surgió después de un incidente que tuvo lugar en 2008, cuando una antigua diputada al Parlamento de los Países Bajos fue objeto de amenazas a su integridad física tras el discurso sobre la radicalización del Islam que pronunció en un seminario organizado en el Parlamento Europeo.

Como ponente alternativo del Grupo del Partido Popular Europeo (Demócrata-Cristianos) y Demócratas Europeos, apoyo esta iniciativa que persigue ampliar la protección de los derechos humanos y, en particular, fomentar el derecho a la libertad de expresión.

Andrzej Jan Szejna (PSE), *por escrito*. – (PL) Los Estados miembros cooperan actualmente en el ámbito de la protección de personalidades, en el marco de las disposiciones legales en vigor en el país correspondiente y de conformidad con los pertinentes acuerdos internacionales. La Decisión del Consejo a debate (2002/956/JAI) establece la protección de personalidades conforme a la definición en la legislación nacional del Estado miembro o según la normativa de una organización o institución internacionales o supranacionales. La protección de personalidades es responsabilidad del estado de acogida.

A raíz de las recientes amenazas contra personalidades públicas, apoyo totalmente la decisión que se ha tomado para enmendar la ya existente Decisión del Consejo relativa a la Red Europea de Protección de Personalidades. El principal objetivo de esta enmienda es ampliar el artículo 2 mediante la definición de «personalidad» como toda persona a la que, con independencia de que desempeñe o no un cargo público, se considere amenazada con motivo de su contribución al debate de la opinión pública.

Considero que esta decisión aumentará la seguridad de las personalidades y tendrá un efecto positivo en el desarrollo de la democracia.

- Informe: María Isabel Salinas García (A6-0200/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) Contar con producción algodón en la Unión Europea no es un fin en sí mismo. La Unión debe considerar el mercado mundial de algodón en su totalidad y dar a los consumidores de la UE la oportunidad de comprar algodón lo más barato posible sin tener en consideración donde ha sido producido, siempre y cuando se haya producido en buenas condiciones éticas y medioambientales.

Me opongo radicalmente a este informe. Observaría una vez más que es una suerte que el Parlamento Europeo no cuente con poderes de co-decisión en materia de política agrícola de la UE. De lo contrario, la UE caería en la trampa del proteccionismo y de la concesión de cuantiosos subsidios a todos los diversos grupos que existen dentro de la industria agrícola.

- Informe: Reinhard Rack (A6-0219/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), *por escrito*. – (IT) He votado a favor.

La región de los Alpes es uno de los territorios más importantes y prósperos de la Comunidad Europea. Se extiende a lo largo de ocho Estados que el 4 de abril de 1998 ya habían firmado acuerdos comunes relativos a la protección y la conservación de la región y a una política de gestión común de los transportes. De hecho, en lo relativo al transporte, el «Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes en el ámbito de los transportes» se promulgó el 24-26 de mayo de 2000, con el objetivo principal de ofrecer un marco legal para la movilidad sostenible en los Alpes.

Si bien este protocolo todavía tiene que ser aprobado por la totalidad de los ocho estados que forman el Convenio de los Alpes, haremos todo lo posible para garantizar que pronto sea ratificado por los otros Estados de la región, de tal forma que la ratificación «Protocolo de transportes» se constituya como una de las principales prioridades de la Comisión Europea.

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

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) Este informe es, de hecho, un informe sobre las actividades de la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo. Sin embargo, dado que en un par de ocasiones menciona y ensalza el Tratado de Lisboa y expresa deseos de una pronta ratificación, he elegido votar en contra del informe en su conjunto.

Considero que el Tratado de Lisboa, en principio, ha sido rechazado ya que los ciudadanos de un Estado miembro han votado en contra en un referéndum. Además, hay varios Estados miembros en los que la mayor parte de los votantes hubieran ciertamente votado en contra del Tratado de Lisboa si se les hubiera dado la oportunidad de hacerlo.

No puedo apoyar la ignorancia demostrada por la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo en la redacción de este informe.

Francis Wurtz (GUE/NGL), *por escrito*. – (FR) Quiero expresar mi oposición al párrafo 17 de este informe que es, una vez más, una encarnación de la campaña en contra de que Estrasburgo se constituya como la sede del Parlamento Europeo. En este sentido, me gustaría señalar lo siguiente:

En primer lugar, la elección de Estrasburgo fue, desde el principio, una decisión altamente simbólica ligada a la historia de Europa. La intención era resaltar el objetivo de un proceso europeo, como una fuerza para la paz y para lograr un acercamiento entre naciones. Dado que considero que este objetivo todavía es relevante, defendiendo la protección del símbolo de Estrasburgo.

En segundo lugar, repetiría mi deseo de ver emerger a una Europa que apoya la diversidad cultural que caracteriza a las naciones que en ella se integran. ¿Por qué no tener una institución significativa en Varsovia, otra en Barcelona, y otra más en Estocolmo además de la Comisión en Bruselas y el Parlamento en Estrasburgo?

A menos que el único objetivo sea conseguir una Europa dirigida por lo empresarial, nada justifica la centralización de todo en un único lugar que está inevitablemente lejos de las gentes de Europa.

Esas son las razones por las que me opongo al párrafo 17 del informe McGuinness, que no presenta ningún otro problema.

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

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. – (PT) He votado a favor de la propuesta de resolución relativa al enfoque integrado de la igualdad entre mujeres y hombres en el marco de los trabajos de las comisiones y las delegaciones. Este informe, elaborado a iniciativa propia, describe el progreso realizado en comisiones y delegaciones y reitera la necesidad de aprobar y aplicar una estrategia integrada de igualdad entre hombres y mujeres.

La petición de igualdad de género no constituye un ataque contra los hombres. Es para la sociedad en su conjunto y, por lo tanto, beneficia tanto a hombres como a mujeres y también a las familias. La estrategia de integración de la igualdad de géneros implica la reorganización, la mejora, el desarrollo y la evaluación de políticas para garantizar la incorporación de un enfoque de igualdad de oportunidades en todas las políticas, a todos los niveles y en todas las fases, por parte de aquellos que normalmente están implicados en el diseño de las políticas.

Por lo tanto, es necesario aprobar y aplicar una estrategia integrada de igualdad entre hombres y mujeres que incorpore objetivos específicos en todas las políticas comunitarias que se enmarcan en el ámbito de las comisiones y delegaciones parlamentarias.

- Recomendación para la segunda lectura: Eluned Morgan (A6-0216/2009)

Richard Corbett (PSE), *por escrito*. – Cientos de miles de mis votantes en todo Yorkshire y Humberside están a favor de ahorrar dinero en sus facturas de gas y electricidad como resultado de esta legislación. Las medidas combinarán una mayor eficiencia energética con menores costes.

Aunque todavía no se ha conseguido una separación completa, esta legislación evolucionará hacia una red en la que las empresas no puedan poseer a la vez la generación de electricidad y su distribución que les permite cobrar en exceso a los consumidores. En particular, me agrada el hecho de que también concederá a los consumidores el derecho a cambiar de suministradores de gas y electricidad en tres semanas sin ningún coste y otorga el derecho a compensación en aquellos casos en los que se emitan facturas incorrectas o con retraso. Se introducirán también contadores inteligentes de alta eficiencia energética.

Estas nuevas normas se asemejan a una carta de derechos para los usuarios de gas y electricidad. Durante demasiado tiempo las empresas han sido capaces de obligar a los consumidores a pagar hasta las ganas por el gas y la electricidad. Mi electorado se beneficiará de esta legislación a través de reducciones en las facturas.

Teresa Riera Madurell (PSE), *por escrito*. – (ES) Desde la Delegación socialista española hemos defendido el modelo de desagregación patrimonial de las empresas verticalmente integradas tanto en gas como en electricidad desde el convencimiento de que el hecho de separar las empresas de suministro/generación de las empresas de transporte equivale a proporcionar una verdadera capacidad de elección a los consumidores europeos y estimula las inversiones necesarias en este sector, haciendo llegar la energía sin interrupciones a todo el territorio de la UE. Sin embargo, he votado a favor del paquete del mercado interior del gas-electricidad porque:

- (1) se han situado los intereses del consumidor en el centro de la revisión del paquete legislativo;
- (2) hemos incluido el concepto de pobreza energética y hemos solicitado a los Estados miembros que incluyan medidas para atajar la pobreza energética en los planes nacionales de acción en materia de energía y que no solo garanticen el necesario suministro de energía a los clientes más vulnerables, sino que además aseguren la prohibición de desconexión de estos clientes en periodos críticos; y
- (3) dado que la desagregación patrimonial será realidad *de facto* dentro de unos años por los procedimientos anti-trust de los servicios de la Dirección General de Competencia, hemos puesto el acento en la arquitectura institucional, reforzando las competencias de la nueva agencia europea y la independencia de los organismos reguladores nacionales.

Gary Titley (PSE), por escrito. – El mayor defecto del mercado común es el fracaso en la creación de un mercado único energético. Las políticas energéticas nacionales han conducido a Europa a un callejón sin salida debido a la dependencia extrema de las importaciones de combustibles fósiles. No existe ni una red eléctrica europea ni una política estratégica de almacenamiento de energía. Es urgente que diversifiquemos el abastecimiento energético, reduzcamos el consumo, fomentemos la energía de baja emisión de carbono y creemos un mercado interior competitivo y estable.

Por estos motivos yo apoyo estos informes, si bien me preocupa que la lucha por encontrar un compromiso aceptable para todos pueda frenar la efectividad de esta legislación y, por lo tanto, es crucial una supervisión eficiente de su aplicación.

Yo apoyo la mejora de las disposiciones sobre derechos de los consumidores y acojo con satisfacción el reconocimiento de la pobreza energética como un grave problema social.

Sigo preocupado sobre la naturaleza no vinculante de la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía de la UE. A fin de cuentas, solo podremos garantizar un mercado único energético si contamos con un regulador europeo con poderes reales.

Felicito al Parlamento por empujar a los Estados miembros a ir más allá de lo que pretendían. Esto constituye un ejemplo más como el Parlamento garantiza la victoria de la causa europea sobre los intereses nacionales y el proteccionismo.

- Recomendación para la segunda lectura: Giles Chichester (A6-0235/2009)

Luís Queiró (PPE-DE), por escrito. – (PT) El tercer paquete energético debe desarrollar el mercado de la energía de forma gradual, hasta hace muy poco tiempo este mercado estaba basado en un sistema de monopolio. El avance hacia la liberalización exige una competencia genuina y sostenida y resalta la importancia de una Agencia de Cooperación de los Reguladores con mayor peso y con poderes claramente independientes.

El principal objetivo de la Agencia será ayudar a las autoridades regulatorias a llevar a cabo, a nivel de la Comunidad, las tareas desarrolladas por los Estados miembros y, si es necesario, coordinar sus medidas. La Agencia también supervisará los mercados interiores de electricidad y gas natural colaborando, por lo tanto, con todos los esfuerzos realizados para mejorar la seguridad energética.

Resaltaría el papel crucial de esta Agencia en el futuro de la política energética de Europa, que deseamos que esté caracterizada por condiciones más competitivas y diversas, alejadas de los monopolios del pasado, junto con condiciones de una mayor seguridad y una mejor eficiencia, en beneficio de los consumidores.

Estos son los motivos que me han llevado a votar a favor de este informe.

- Recomendación para la segunda lectura: Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009)

Carlos Coelho (PPE-DE), por escrito. – (PT) Acojo con satisfacción la aprobación de este informe, que constituye una parte integral del paquete energético aprobado hoy, porque, en mi opinión, representa otro paso importante hacia la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos europeos.

La posibilidad de mejores interconexiones entre redes eléctricas y la existencia de reguladores sólidos y capaces que garanticen la transparencia de mercado y la cooperación transnacional son factores crucialmente importantes para asegurar que los consumidores finales pueden disfrutar de un servicio verdaderamente competitivo y justo.

El compartir responsabilidades y la cooperación entre Estados miembros tanto en el mercado de energía eléctrica como en el de gas natural constituyen la piedra angular de la existencia de un verdadero mercado energético europeo que aspira a ser justo, dinámico y sostenible.

- Recomendación para la segunda lectura: Antonio Mussa (A6-0238/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) Apoyo sin reservas la idea de abrir el mercado interno del gas a la competencia. Sin embargo, no es correcto estipular que los Estados miembros deban adoptar medidas concretas para apoyar un mayor uso del biogas y del gas obtenido a partir de la biomasa. Esta es una cuestión sobre la que tiene que decidir cada Estado miembro. He votado en contra, por lo tanto, de la propuesta presentada por la comisión.

Luís Queiró (PPE-DE), *por escrito*. – (PT) El tercer paquete energético cubre las lagunas estructurales del pasado. No podemos olvidar la discriminación perpetrada en contra de los nuevos proveedores de energía o la falta de transparencia en los precios y la elección de proveedores. Con este paquete energético podemos, por fin, esperar la completa liberalización del mercado interno de la energía en la UE.

La aprobación de este tercer paquete, y en especial de esta propuesta, conducirá a unos mercados energéticos europeos más competitivos, más sostenidos y más seguros.

Se espera que los derechos de los consumidores serán el centro del proceso de apertura de los mercados, dado el acuerdo alcanzado que recoge las cuestiones relativas a la separación de la propiedad y a la independencia de las autoridades regulatorias nacionales así como las condiciones para clarificar la asignación de responsabilidades entre las autoridades nacionales, la Agencia de Cooperación de los Reguladores y la Red Europea de Gestores de Redes de Transporte de Electricidad.

He votado a favor de este informe con la esperanza de que el mercado sea más transparente para los consumidores, quienes tendrán acceso a información detallada y la posibilidad de cambiar de proveedor energético sin ningún coste.

- Informe: Dragoş Florin David (A6-0136/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), *por escrito*. – (IT) Voto a favor del informe del señor David relativo a las soluciones de interoperabilidad para las administraciones públicas europeas (ISA), cuyo objetivo es apoyar la cooperación entre las administraciones públicas europeas.

Este programa facilita una interacción electrónica transfronteriza e intersectorial efectiva y eficiente entre las administraciones europeas, permitiéndoles así la provisión de servicios públicos electrónicos que les pueden ayudar a llevar a cabo sus actividades y a aplicar las políticas de la Comunidad para los ciudadanos y las empresas. Esto facilitará la libre circulación sin obstáculos y el empleo de los ciudadanos en los Estados miembros con el objetivo de ofrecer a los ciudadanos y a las administraciones públicas servicios más eficientes y más accesibles.

Considero que es apropiado fomentar la cooperación internacional y, por lo tanto, el programa ISA también debería estar abierto a la participación de los países del Área Económica Europea y a los países candidatos a la adhesión. También estoy de acuerdo con que debería fomentarse la cooperación con terceros países y con organizaciones y organismos internacionales.

La participación de los países candidatos en el programa ISA constituye un paso muy importante en la preparación de sus administraciones públicas para todas las actividades y métodos de trabajo que se desprenden de la adhesión a la UE. Considero que la posibilidad de utilizar los fondos para la preadhesión para dicho objetivo debería ser analizada en profundidad.

- Recomendaciones para la segunda lectura: Eluned Morgan (A6-0216/2009), Giles Chichester (A6-0235/2009), Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009), Antonio Mussa (A6-0238/2009), Atanas Papanizov (A6-0238/2009)

Mary Lou McDonald (GUE/NGL), *por escrito*. – No he podido apoyar los informes de hoy que fundamentalmente apoyan los esfuerzos de la Comisión Europea de liberalizar los mercados del gas y de la electricidad.

Nuestra propia experiencia en Irlanda ha demostrado como la liberalización y la resultante privatización no han ofrecido soluciones a ninguno de los problemas del sector energético.

Los precios de la energía en Irlanda han aumentado en los últimos años, afectando mayoritariamente a las familias normales y corrientes y a los trabajadores. En esta época de recesión, el esfuerzo de la UE de imponer la liberalización en sectores económicos clave tiene menos sentido que nunca. La Comisión y la UE deben aprender a dejar de experimentar con las viejas y fallidas políticas neoliberales.

Lamento que el «paquete energético» haya obtenido tanto apoyo hoy por parte de los parlamentarios.

- Informe: Leopold Józef Rutowicz (A6-0137/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), *por escrito*. – (IT) He votado a favor.

Las implicaciones medio ambientales y de salud del uso de los plaguicidas han sido objeto de debate a nivel europeo y el Parlamento Europeo ha aprobado directivas relativas a la autorización y venta de los plaguicidas.

Esta medida establece requisitos esenciales para la seguridad y la protección de la salud que las máquinas para la aplicación de plaguicidas comercializadas en el mercado interior deben cumplir para disfrutar de la libre circulación dentro de la Comunidad. Además de proteger a los consumidores, la legislación también persigue velar por la salud y la seguridad de los trabajadores.

Los costes en los que incurren los fabricantes posiblemente se trasladen a los usuarios a través de una subida de precios. Sin embargo, la resultante reducción media anual en el consumo de plaguicidas permitirá a los usuarios ahorrar recursos que compensarán cualquier aumento de precios.

La directiva propuesta consigue el objetivo de garantizar un nivel común de protección medio ambiental a la vez que evita un marco legislativo fragmentado a nivel de la Comunidad que podría generar un alza en los costes para las empresas que tratan de operar fuera de sus fronteras nacionales.

Janelly Fourtou y Andreas Schwab (PPE-DE), *por escrito*. – En el contexto de la enmienda a la Directiva 2006/42/CE de 17 de mayo de 2006 relativa a las máquinas, relativa a las máquinas para la aplicación de plaguicidas, nos gustaría resaltar que desde que el Parlamento Europeo aprobó la Directiva relativa a las máquinas en 2006, venimos destacando que la Comisión Europea debería revisar la Directiva relativa a tractores con el objetivo de conseguir un enfoque coherente. En nuestra opinión, los tractores no están incluidos en el ámbito de aplicación de la definición de máquinas tal y como se recoge en la Directiva relativa a las máquinas. La Directiva existente relativa a los tractores podría y debería ser reemplazada por un Reglamento menos complejo.

Rovana Plumb (PSE), *por escrito*. – (RO) Es un hecho reconocido que el uso de los plaguicidas constituye una amenaza tanto para la salud humana como para el medio ambiente. El objetivo de la «Estrategia Temática sobre el Uso Sostenible de los Plaguicidas» es la reducción de los riesgos para la salud humana y el medio ambiente generados por el uso de plaguicidas.

La armonización de los requisitos de protección medio ambiental y de los procedimientos de evaluación de la conformidad para las máquinas para la aplicación de plaguicidas es un requisito previo para la consecución del mismo nivel de protección medio ambiental en toda la UE, pero también para garantizar una competencia leal entre fabricantes y facilitar la libre circulación de estos productos en la Comunidad.

La construcción y el diseño correctos de estas máquinas juegan un papel significativo en la reducción del impacto adverso de los plaguicidas en la salud humana y en el medio ambiente. Asumiendo que un pulverizador de plaguicidas tiene un ciclo de vida útil medio de entre 12 y 15 años, se estima que se compran cada año en la Comunidad aproximadamente de 125 000 a 250 000 pulverizadores nuevos. Gracias a su mayor eficacia, los pulverizadores que cumplen con los nuevos requisitos medio ambientales usan una cantidad menor de plaguicidas y reducen, por lo tanto, el tiempo empleado en operaciones de mezcla, carga, pulverización y limpieza y no cabe duda de que ahorrará un dinero a los usuarios que compensará el posible aumento de los precios de algunos equipos de pulverización.

Es por esto que he votado a favor de este informe.

Andrzej Jan Szejna (PSE), *por escrito*. – (PL) La Directiva del Parlamento Europeo relativa a las máquinas para la aplicación de plaguicidas y por la que se modifica la Directiva 2006/42/CE de 17 de mayo de 2006 relativa a las máquinas, introduce una modificación esencial en la legislación.

Su objetivo es la armonización de los estándares de protección medio ambiental y salud en la Unión Europea. Además, la armonización legislativa permitirá el transporte transfronterizo de maquinaria en la seno de la UE sobre una base de igualdad, y esto, por su parte, aumentará la competitividad en el mercado europeo.

La directiva exigirá que los Estados miembros lleven a cabo inspecciones periódicas del equipamiento profesional utilizado para la aplicación de plaguicidas y que adopten un sistema para la inspección y el mantenimiento periódicos de dicho equipamiento. Como resultado, la directiva reducirá el uso de los plaguicidas, por lo que disminuirán sus efectos adversos sobre el medio ambiente, y tendrá un efecto positivo sobre la salud de los consumidores y de aquellos ciudadanos que tienen un contacto directo con los plaguicidas en su puesto de trabajo.

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

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*. (LT) Dado que el transporte por carretera genera casi el 25 % de la totalidad del CO₂, la tarea de mayor envergadura de la UE es la reducción de la intensidad del uso energético de los medios de transporte y de la cantidad de compuestos de carbono que estos emiten a la atmósfera. Los neumáticos representan entre el 20 % y el 30 % del consumo energético de los medios de transporte y, por lo tanto, una mayor estabilidad de los neumáticos debería tenerse en cuenta como parte de un método integrado que tenga como objetivo la reducción del consumo energético del transporte por carretera y los contaminantes que estos emiten. En el listado de medidas dirigidas, presentado en el plan de acción para la eficiencia energética, cuyo objetivo es reducir el consumo de energía en un 20 % de aquí a 2020, se resalta también que una de las posibles vías para conseguir este objetivo es mediante el etiquetado de neumáticos.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – (PT) Acojo este informe con satisfacción, porque creo que demostrará ser un instrumento más que mejorará la información suministrada a los consumidores y contribuirá, por lo tanto, a un mercado más transparente en el que se pueda llevar a cabo una elección informada y deliberada entre productos, basada en estándares simples que sin embargo están justificados tecnológicamente y científicamente.

En mi opinión, este informe representa otro paso hacia una Europa sostenible en términos de energía, que permitirá a los consumidores elegir neumáticos que reduzcan el consumo de carburante de sus vehículos.

Además, la posibilidad de elegir neumáticos en base a su rendimiento específico es otra herramienta que permite a los consumidores protegerse y equipar sus vehículos de una manera apropiada a su forma de conducir y a las condiciones medio ambientales de los lugares por donde conducen.

También resaltaría que este sistema introducirá en el mercado de neumáticos una competencia saludable y orientada hacia la tecnología, esto implica que los consumidores pueden comparar, y entender, los avances tecnológicos de las diversas marcas de forma clara y objetiva.

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. – (PT) He votado a favor de la resolución relativa al etiquetado de neumáticos en relación a la eficiencia de carburante. Dado que casi un 25 % de las emisiones totales de CO₂ procede del transporte por carretera, la reducción de la intensidad energética de los vehículos es un reto crucial para la UE.

La creación de un sistema de etiquetado garantizará el suministro de información apropiada en cuanto a la eficiencia del carburante y la adherencia, entre otras características, y permitirá a los consumidores adoptar sus decisiones de compra de neumáticos con total conocimiento de causa.

De los neumáticos depende entre un 20 % y un 30 % del consumo total de carburante de los vehículos, por lo que el aumento de la sostenibilidad de los neumáticos debería considerarse parte del enfoque integrado para la reducción del consumo de carburante y, como resultado, de las emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera.

Astrid Lulling (PPE-DE), *por escrito*. – (FR) Este informe constituye un compromiso razonable que debería de permitir a los consumidores finales tomar una decisión con conocimiento de causa respecto a la compra de neumáticos, especialmente en lo relativo a la eficiencia en el consumo de carburante, la adherencia en superficie mojada, así como el ruido de rodadura exterior.

Acojo con satisfacción la mayor flexibilidad en lo relativo a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, ya que debería de permitir un mayor margen de maniobra a los fabricantes, evitando así la destrucción de las reservas de neumáticos. Dicha destrucción entraría en contradicción con los objetivos medio ambientales propuestos.

Los asuntos más delicados en lo relativo a los neumáticos eran, sin lugar a duda, el moldeado obligatorio en relieve o en hueco sobre cada flanco, la eficiencia en el consumo de carburante, el índice de adherencia en superficie mojada y las emisiones de ruidos. Estas exigencias hubieran obligado a nuestros fabricantes a sustituir toda su gama de moldes a un coste desorbitado. Sostengo que dichas exigencias hubieran perjudicado todavía más a nuestra industria de fabricación de neumáticos, que ya sufre profundamente las consecuencias de la crisis económica.

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) Existen muy buenas razones para esforzarse en alcanzar la eficiencia energética y lograr la reducción de las emisiones de nuestros vehículos. Sin embargo, un sistema armonizado de etiquetado para neumáticos en la UE es problemático. En particular, la experiencia previa en lo relativo a etiquetado sugiere que debemos ser cautos.

Tomemos como ejemplo el etiquetado de los electrodomésticos. La falta de voluntad del sector para aumentar de forma continuada los requisitos para ciertos tipos de etiquetado energético, por ejemplo en los frigoríficos, ha desembocado en un sistema de etiquetado absolutamente complejo y difícil de entender. Algo que los políticos esperaban que fomentaría el desarrollo sostenido y proporcionaría a los consumidores una muy necesaria orientación y que, sin embargo, ha ayudado al desarrollo de mejores productos y ha hecho más complicado para los consumidores tomar las decisiones correctas.

Creo que la UE puede jugar un papel importante en el desarrollo de la reducción del impacto de los vehículos en el medio ambiente. Sin embargo, contrariamente a la Comisión Europea y a la comisión responsable, en vez de un Reglamento detallado, yo defendería un aumento en los requisitos mínimos para aquellos fabricantes de neumáticos que pretenden comercializar sus productos en el mercado interno. Los políticos de la UE deberían crear marcos sostenibles y favorables para la sociedad y las empresas en vez de involucrarse en el control de cada detalle. Dado que la Comisión Europea y la comisión responsable no comparten mi opinión, he decidido votar en contra de este informe.

Gary Titley (PSE), *por escrito*. – Acojo este informe con satisfacción como un complemento necesario para la homologación de la legislación relativa a la seguridad general de los vehículos aprobada este año y que se refiere principalmente a las normas medio ambientales y de seguridad para los neumáticos.

Necesitamos que los neumáticos sean más seguros, más eficientes en su consumo de carburante y más silenciosos. El ruido del tráfico, al que el ruido de los neumáticos contribuye de forma significativa, es una causa importante de niveles de salud precarios. La reducción del consumo de carburante beneficiará enormemente a los consumidores en un momento de creciente austeridad y reducirá, asimismo, las emisiones de CO₂, contribuyendo a los ambiciosos objetivos de la UE en materia de reducción del cambio climático.

Con el proceso de etiquetado los consumidores podrán tomar decisiones con conocimiento de causa al adquirir neumáticos, pero también al decidir qué vehículo van a comprar.

Debemos, sin embargo, supervisar la efectividad de las etiquetas. Debemos garantizar que los consumidores realmente entienden las etiquetas, de lo contrario toda esta actividad será inútil.

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

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*. (LT) Estoy de acuerdo con que la regulación de los precios de las llamadas de voz debe continuar. Cuando se aprobó el Reglamento (CE) N° 717/2007, el precio de las llamadas entre redes no disminuyó de manera significativa, sino que se mantuvo cerca del límite superior establecido por el Reglamento.

Considero que se debe ampliar el ámbito de aplicación de la regulación para incluir el SMS. Como consecuencia de los precios abusivos que los consumidores tienen que pagar, parece que, desafortunadamente, es necesaria la regulación de las tarifas de SMS a nivel mayorista y minorista y, por lo tanto, voto a favor de este Reglamento.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – (PT) Estoy en principio en desacuerdo con la intervención del legislador en el mercado y la fijación de precios. Considero que el mercado ha de definir sus propios precios en virtud de los principios fundamentales de una competencia saludable.

Esto es precisamente lo que falta en lo relativo a las llamadas itinerantes y lo que justifica la intervención del Parlamento Europeo a través de la fijación de tarifas máximas, por debajo de las cuales se verán obligados a competir los operadores de telecomunicaciones. He votado a favor de este Reglamento que no se limita exclusivamente a las llamadas recibidas o realizadas, sino que también incluye SMS y los servicios itinerantes de datos.

Una UE que fomenta la libertad de circulación de sus ciudadanos no es compatible con reglas de mercado que desaparecen, o están limitadas, cuando uno cruza una frontera.

En la actualidad, una sorprendente mayoría de personas todavía muestra ciertas reticencias a utilizar sus teléfonos móviles cuando viajan, debido al temor de una factura de servicio itinerante. He votado a favor de este Reglamento para precisamente garantizar unas tarifas más bajas para los consumidores de servicios en itinerancia y reforzar, al mismo tiempo, las normas sobre la transparencia en la fijación de precios.

Esto constituye un ejemplo concreto de cómo la UE afecta a nuestras vidas diarias. Desde este momento, cuando los ciudadanos europeos regresen de sus vacaciones o viajes de negocios en el extranjero recordarán que la disminución en la facturas de su teléfono móvil se debe a la UE.

Konstantinos Droutsas (GUE/NGL), por escrito. – (EL) La UE fomenta una reestructuración capitalista más rápida en el ámbito de los servicios de telecomunicaciones móviles, extendiendo el ámbito de aplicación del Reglamento en cuestión a todos los servicios ofrecidos por las compañías de telefonía móvil.

La Directiva refuerza la posición de los monopolios europeos frente a sus competidores internacionales. Esta Directiva prorroga el período de vigencia del Reglamento para facilitar las fusiones y adquisiciones de empresas que garantizarán unos mayores beneficios para el capital.

La aplicación de la Directiva ha reforzado la posición de las empresas monopolísticas. El supuesto límite superior en las llamadas itinerantes se elude a través del uso de métodos basados en un período inicial de tarificación, aumentando, por lo tanto, el precio aplicado a los servicios suministrados y los beneficios de las empresas, tal y como reconocen las autoridades auditoras competentes en esta materia. La división de precios planificada entre mayoristas y otros servicios de telefonía móvil, como por ejemplo los SMS y correos vocales, no beneficiará a los consumidores pero sí aumentará todavía más los beneficios del capital.

Estamos radicalmente en contra de la liberalización y la privatización de los mercados de telecomunicaciones que resultan en un empeoramiento de las condiciones de los servicios y en la venta de los activos de las organizaciones de base. Animamos a los trabajadores a expresar su oposición a la UE y a su política contraria a las organizaciones de base y a cambiar el equilibrio de poder a nivel político, a través de las próximas elecciones.

Nils Lundgren (IND/DEM), por escrito. – (SV) La Comisión busca la ampliación del actual Reglamento relativo a los precios de los servicios en itinerancia para que incluya no solo las llamadas de voz, sino también el tráfico de SMS y la transmisión itinerante de datos. El Parlamento Europeo recomienda un Reglamento más restringido y señala que la regulación de precios debería ser temporal y que en el largo plazo el mercado debería eliminar los altos cargos por servicios en itinerancia. He votado a favor de la posición del Parlamento Europeo ya que es algo más liberal respecto al mercado que la propuesta de la Comisión. He votado en contra de la resolución legislativa dado que la regulación de precios nos conducirá, *de facto*, hacia la dirección equivocada en el largo plazo.

Andreas Mölzer (NI), por escrito. – (DE) Los teléfonos móviles forman parte en la actualidad de la vida diaria y una gran parte de la población nunca va a ningún sitio sin su teléfono móvil. El hecho de que se utilicen por motivos profesionales o personales tiene una importancia secundaria. En todo caso, todos los tipos de comunicación ya sean llamadas de teléfono, mensajes de texto o de multimedia, comunicación a través de Internet o navegación en Internet, implican unos costes que los operadores trasladan a los consumidores.

Es comprensible que estos costes sean más elevados en una red extranjera —es decir, una red distinta a la del operador nacional— pero, desde la aparición de la telefonía móvil internacional, hemos sido testigos de repetidos abusos excesivos en los costes de los servicios en itinerancia.

En algunos casos los consumidores se han visto obligados a aceptar facturas desorbitadas que no están respaldadas por el uso de ningún cálculo universalmente aplicable. A través de esta iniciativa, que no solo hace más fácil para los ciudadanos sobrevivir en la selva de tarifas, sino que también estipula estándares para los costes, la Unión Europea por fin hace algo en beneficio de los ciudadanos europeos. Por este motivo, he votado a favor de este informe.

Rovana Plumb (PSE), por escrito. – (RO) He votado a favor de este informe porque el nuevo Reglamento introduce mecanismos de prevención y mecanismos que garantizan la transparencia de precios de los servicios itinerantes de datos. Estos mecanismos tienen la finalidad de que los ciudadanos/consumidores comprendan mejor el método de tarifas utilizado y les permita controlar sus costes y evitar cualquier «susto por la factura».

El establecimiento de límites para los servicios itinerantes de voz y de SMS, la aprobación de medidas que garanticen la transparencia y los mecanismos de prevención introducidos para tarifas a nivel mayorista para servicios de datos aún permiten a los operadores jugar libremente para competir en el mercado y diferenciar sus servicios dentro de los límites impuestos. Como resultado, las nuevas pequeñas empresas tienen la posibilidad de competir con las excesivas tarifas a nivel mayorista de los operadores más importantes.

Las actuales prácticas de facturación aplicadas a las llamadas de voz itinerantes que utilizan intervalos de tarificación de 60 segundos generan un coste oculto para los consumidores que ha incrementado en un 24 % una factura típica de Eurotarifa para las llamadas efectuadas y un 19 % para las recibidas.

El Reglamento debe proporcionar un nivel de protección de los consumidores aceptable y debe permitirles utilizar los servicios en itinerancia de forma conveniente y sin generar cargas irracionales sobre los operadores de telecomunicaciones.

Luís Queiró (PPE-DE), por escrito. – (PT) La finalización del mercado interno es uno de los objetivos fundamentales de la UE y por ello son tan importantes nuestros esfuerzos conjuntos, para conseguir las mejores condiciones de competencia posibles en ciertos sectores económicos. La globalización del comercio, de los negocios y de la comunicación forma parte de esto. Como consecuencia, este informe relativo al mercado de comunicaciones móviles es crucial.

El resultado de un acuerdo en primera votación, de tal forma que el Reglamento pueda entrar en vigor en julio de 2009, constituye una victoria para el Parlamento. Este informe, no solo establece las condiciones para una mayor transparencia y protección del consumidor, sino también para una competencia más leal y más clara para todos, desde el sector de las telecomunicaciones hasta los consumidores.

Por lo tanto he votado a favor de este informe.

Olle Schmidt (ALDE), por escrito. – (SV) Hoy he decidido abstenerme de votar sobre el Reglamento relativo a Itinerancia II, que propone la regulación de los precios de los servicios de telefonía móvil en el extranjero. La propuesta, que fue un compromiso alcanzado por los grupos más amplios, contenía muchas buenas ideas, incluyendo información adicional para los consumidores que les permitía evitar facturas de teléfono desorbitadas después de viajar fuera de sus fronteras.

El motivo de mi abstención no es complicado. Yo no creo que los políticos de la UE deban fijar precios en un mercado libre. La justificación de una economía de mercado es que los precios se determinan a través de la oferta y la demanda y no mediante lo que los políticos en Bruselas consideren «justo». Ya contamos con una regulación de precios en vigor como resultado del Reglamento relativo a Itinerancia I. El resultado ha sido que los operadores se concentran alrededor de este precio máximo, lo cual no beneficia a los consumidores.

Nuestra tarea como políticos es garantizar que existe un buen nivel de competencia en el mercado interno. Estoy de acuerdo con el hecho de que esta no es la situación de los servicios en itinerancia, pero en vez de una regulación al estilo soviético, hubiera sido mejor adoptar medidas que fomenten la competencia como, por ejemplo, una prohibición sobre los grandes operadores que utilizan la discriminación de precios perjudicando a los pequeños operadores que buscan el acceso a las redes extranjeras.

Andrzej Jan Szejna (PSE), por escrito. – (PL) Los altos precios de los servicios en itinerancia en la Comunidad Europea constituyen un problema que obstaculiza el proceso de integración europea y restringe la libertad de circulación de los ciudadanos de la Unión Europea.

Durante la votación de hoy, he apoyado el proyecto de resolución legislativa del Parlamento Europeo por el que se modifica el Reglamento (CE) N 717/2007 y la Directiva 2002/21/CE, que desde el 1 de julio de 2009 hasta 2011 reducirá gradualmente el coste del uso de servicios en itinerancia en la UE.

El precio máximo para las conexiones efectuadas y recibidas se reducirá cada año en 4 céntimos y en 2011 serán respectivamente de 0,35 euros y 0,11 euros por minuto. Además, desde el 1 de julio de 2009, los operadores tendrán que facturar en intervalos de un segundo y el envío de un mensaje de texto no costará más de 0,11 euros. El coste de la transmisión de datos también se reducirá hasta 0,50 euros por megavatio en 2011.

Definitivamente apoyo este informe. Constituye otro paso hacia una Europa social en la que se otorga un lugar prioritario a las personas, su independencia, sus libertades y la mejora de sus niveles de vida.

- Informe: Renate Weber (A6-0247/2009)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), *por escrito*. – (PL) La Tercera y la Sexta Directivas (78/855/CEE y 82/891/CEE) relativas a las fusiones y escisiones de sociedades anónimas contienen en la actualidad un listado de obligaciones detalladas relativas a la información que deben ser cumplidas por las sociedades que se fusionan o se escinden. Esto implica unos costes considerables. Los medios de transmisión de información a los accionistas acerca de los detalles de las transacciones que se contemplan en las directivas fueron concebidos hace 30 años, por lo que no tienen en cuenta las posibilidades que ofrece la tecnología actual. Esto genera costes innecesarios que han de ser soportados por las sociedades.

En este contexto, deberíamos acoger con satisfacción la moción de la Comisión de reducir la carga administrativa en lo relativo a los requisitos de información y documentación en el caso de fusiones y escisiones.

Debería concederse un apoyo especial a los esfuerzos orientados a la adaptación de las disposiciones de ambas directivas al mayor ámbito posible en las áreas de supresión de la duplicación de la exigencia del informe pericial, la publicación de los términos contenidos en los proyectos de fusión y la adaptación de las disposiciones de la Tercera y Sexta Directivas en lo relativo a la protección de los acreedores.

También parecería justificada la introducción de una obligación para las empresas de publicar la totalidad de la información sobre ellas en sus sitios *web* de Internet e incluir un enlace a estos sitios en una plataforma electrónica central que pronto obtendrá la confirmación final de la Comisión. Esta obligación contribuirá, sin duda, a aumentar la transparencia, especialmente con la introducción de una obligación adicional de actualizar los datos publicados. Las soluciones arriba propuestas tienen como objetivo el facilitar el funcionamiento del día a día de las empresas europeas. Sin embargo, la reducción gradual de la carga administrativa dependerá de la forma en la que estas soluciones son aplicadas por los Estados miembros, las empresas y los propios accionistas.

- Acuerdo comercial interino con Turkmenistán (B6-0150/2009)

Richard James Ashworth (PPE-DE), *por escrito*. – Los conservadores británicos no han podido aprobar la gestión del presupuesto europeo para el año 2007, sección del Consejo Europeo. Por decimocuarto año consecutivo, el Tribunal de Cuentas Europeo solo ha podido brindar una declaración de fiabilidad con reservas para las cuentas de la Unión Europea. Nos hacemos eco de las observaciones hechas por el Tribunal de Cuentas de que alrededor del 80 % de las transacciones de la UE las llevan a cabo organismos que trabajan en territorio de los Estados miembros con arreglo a acuerdos de gestión conjunta. El Tribunal de Cuentas ha venido informando de forma sistemática de que en los Estados miembros los niveles de control y escrutinio del uso de los fondos de la UE son inadecuados. A fin de abordar este continuo problema, en el año 2006, el Consejo firmó un Acuerdo interinstitucional, que les obligaba a emitir un certificado para las transacciones de las que son responsables. Nos entristece constatar que, hasta la fecha, la mayoría de los Estados miembros no han cumplido satisfactoriamente con su obligación y, por lo tanto, pese al tradicional «acuerdo entre caballeros» establecido entre el Parlamento y el Consejo, no concederemos la aprobación de la gestión hasta que los Estados miembros cumplan con las obligaciones contraídas en virtud del Acuerdo interinstitucional.

David Martin (PSE), *por escrito*. – He votado a favor de esta resolución, que analiza la relación comercial entre la UE y Turkmenistán. Según informes con profusión de detalles de Human Rights Watch, Amnistía Internacional y el Open Society Institute, Turkmenistán es uno de los países peor clasificados del mundo por lo que respecta a muchas libertades básicas, entre otras, la libertad de prensa, la libertad de expresión y la libertad de asociación. Me complace que en esta resolución se ponga de relieve que, si bien se acogen con satisfacción los cambios incidentales introducidos por el Presidente Berdymukhamedov, la UE espera mejoras sustanciales en materia de derechos humanos en Turkmenistán.

- Informe: Daniel Caspary (A6-0085/2009)

Glyn Ford (PSE), *por escrito*. – He votado en contra de este Acuerdo interino con Turkmenistán pese a la admiración que despierta en mí el trabajo del ponente, Sr. Caspary. Hace un par de años, tuve la oportunidad de visitar el país, con una delegación de la Comisión de Asuntos Exteriores, cuando se encontraba al frente del país Turkmenbashi y su libro, *Ruhnama*. Desde entonces, la situación ha mejorado ligeramente, pero Amnistía Internacional, entre otras ONG, todavía saca a la luz los graves problemas y abusos en contra de los derechos humanos que se cometen en este país. Las reformas no han sido lo suficientemente profundas como para que, en este punto, desee votar a favor del acuerdo.

David Martin (PSE), *por escrito*. – He votado en contra de este informe, cuyo objetivo era otorgar la aprobación (dictamen conforme) del Parlamento a un Acuerdo comercial interino entre la UE y Turkmenistán. El año pasado el Parlamento Europeo exigió a Turkmenistán que debía atenerse a cinco criterios en materia de derechos humanos como paso previo a la emisión de un dictamen conforme sobre este Acuerdo. Estos criterios son los siguientes: permitir que la Cruz Roja trabaje en el país con total libertad; hacer que el sistema educativo vuelva a estar en consonancia con las normas internacionales; poner en libertad a todos los presos políticos y de conciencia; abolir toda restricción gubernamental para viajar al extranjero y, por último, permitir el libre acceso a ONG independientes y que órganos de derechos humanos de la ONU puedan constatar el progreso conseguido en todo el país. Estoy convencido de que Turkmenistán no ha cumplido ninguno de estos criterios, por lo que me decepciona que se haya emitido un dictamen conforme para concluir este Acuerdo comercial interino.

Alexandru Nazare (PPE-DE), *por escrito*. – Quisiera agradecer al señor Caspary toda la labor que ha llevado a cabo en la Comisión de Comercio Internacional por lo que se refiere a esta legislación concreta destinada a mejorar las relaciones de la UE con Turkmenistán.

En un momento como este, de gran riesgo financiero en todo el mundo, era necesario actualizar los acuerdos comerciales de la UE con este país, que en veinte años no habían sufrido ninguna modificación.

No solo se obtendrán beneficios comerciales y económicos de este nuevo Acuerdo interino con Turkmenistán, sino que esperamos observar una mejora de la seguridad regional en todos los aspectos: desde una mejor protección de los derechos humanos y la democracia a mejores resultados en la lucha contra el tráfico de drogas y la trata de personas, así como la participación continuada de Turkmenistán en la reconstrucción de Afganistán, secundando las actividades de los Estados miembros de la UE en este país. Y lo que no es menos importante, establecer mejores relaciones con Turkmenistán significará un avance en el refuerzo de la seguridad energética de Europa.

Me he sumado a mis colegas para respaldar la legislación propuesta por el señor Caspary. Más adelante, habremos de tomar todas las medidas para garantizar que este país desempeña la función que le corresponde en este esfuerzo conjunto a fin de posibilitar que tenga éxito.

Andrzej Jan Szejna (PSE), *por escrito*. – (PL) En la actualidad, las relaciones entre las Comunidades Europeas y Turkmenistán están regidas por el Acuerdo de Comercio y de Cooperación Económica y Comercial, firmado en el año 1989 entre las Comunidades Europeas y la URSS.

No cabe ninguna duda de que el nivel de desarrollo económico y, especialmente, de protección de los derechos humanos en Turkmenistán no es satisfactorio. Turkmenistán no ha cumplido una serie de requisitos humanitarios (entre otros, el hecho de que aún no se permite a la Cruz Roja trabajar en Turkmenistán).

Creo que rubricar el Acuerdo comercial interino entre la Comunidad Europea y Turkmenistán, estipulando claramente al mismo tiempo la condición de que en un plazo límite de cinco años se deben haber introducido principios democráticos y normas de derechos humanos parecidas a las que rigen en la UE, les motivará y será señal de buena voluntad por parte de la Comunidad. Refrendar el Acuerdo puede ayudar a mejorar la vida de la ciudadanía de Turkmenistán, así como promover reformas económicas.

Solo se podrá contemplar la firma del Acuerdo de Asociación y Cooperación si se observa una mejora patente en el ámbito del respeto a los principios democráticos y a los derechos humanos.

Charles Tannock (PPE-DE), *por escrito*. – Quisiera aprovechar esta oportunidad para explicar una de las muchas razones por las cuales hoy he votado a favor de establecer vínculos comerciales más estrechos entre la UE y Turkmenistán. La política común externa de seguridad en materia de energía de la UE, a la que los conservadores británicos dan todo su apoyo, reconoce la importancia de que existan nuevos trazados de oleoductos y gasoductos transcaspianos para abastecer a Europa de petróleo y gas. Estos trazados transcaspianos se deberían integrar totalmente en los gasoductos del «corredor meridional», incluidos Nabucco, Southstream y Whitestream. Es fundamental para nuestra seguridad energética colectiva y nuestra política exterior reducir nuestra dependencia del abastecimiento energético de Rusia.

Por este motivo, debemos actuar y comprometernos a establecer una asociación con Turkmenistán, dando nuestro apoyo al Acuerdo comercial interino, que ayudará a impulsar la reforma interna y las mejoras en materia de derechos humanos en este país.

- Informe: Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)

Liam Aylward (UEN), *por escrito*. – La energía nuclear es una realidad en Europa. Es una realidad con la que en Irlanda no estamos tranquilos, pero reconocemos el derecho de todos los países a escoger su propia combinación de fuentes energéticas, si bien el hecho de que nuestros vecinos utilicen energía nuclear implica que no nos podemos permitir hacer caso omiso de la cuestión.

Justamente la semana pasada se produjo una grave violación de la seguridad en la central nuclear de Sellafield y las instalaciones de almacenamiento de material nuclear en Sellafield –el depósito B30– es, se podría decir, uno de los problemas más graves a los que se enfrenta la industria nuclear en Europa. En el depósito B30 se almacenan importantes cantidades de material nuclear que no ha sido tratado adecuadamente durante décadas.

Por lo tanto, apoyo la propuesta de creación de un marco comunitario en materia de seguridad nuclear que refuerce la independencia de los órganos reguladores nacionales y garantice un alto nivel de transparencia por lo que respecta a la seguridad de las instalaciones nucleares.

He apoyado las enmiendas a este informe que se han propuesto, que reforzarán aún más las disposiciones y requisitos en materia de seguridad. Es más, aunque en Irlanda no dispongamos de centrales nucleares, nuestra ciudadanía podría verse afectada por violaciones de la seguridad que se produjeran en cualquier otra parte y la UE debe garantizar que a nuestra ciudadanía se le brinda la máxima protección.

Brian Crowley (UEN), *por escrito* – (GA) Debemos aceptar el hecho de que en Europa se genera y se seguirá generando energía nuclear. En Irlanda no nos hace gracia esta idea, pero respetamos el derecho de todos y cada uno de los Estados miembros a elegir sus propias fuentes de energía. Mientras sigan existiendo centrales nucleares en los países limítrofes, no podremos hacer caso omiso de esta cuestión.

La semana pasada se produjo una violación de la seguridad en Sellafield y las instalaciones de almacenamiento de residuos nucleares de Sellafield –a las que se denominan «depósito B30»– es uno de los mayores problemas para el sector nuclear en Europa. En el depósito B30 se está almacenando ingentes cantidades de residuos nucleares no tratados.

Así pues, doy todo mi apoyo a la propuesta que establece un marco comunitario sobre seguridad nuclear, que garantizará que en las centrales nucleares se establezca un alto nivel y normas transparentes en materia de seguridad.

He votado por las enmiendas dirigidas a reforzar esta propuesta. Aunque no existen centrales nucleares en Irlanda, los problemas en materia de seguridad que se produzcan en centrales nucleares de otros países europeos podrían afectar a los ciudadanos irlandeses. Es labor de la Unión Europea garantizar una protección total a la ciudadanía de nuestros países en relación con esta cuestión.

Glyn Ford (PSE), *por escrito*. – Como alguien que tiene reservas con respecto a la seguridad a largo plazo de las centrales nucleares, no me satisface completamente este informe. Admito que las personas que trabajan en esta industria son profesionales entregados a su tarea. Admito que se producen pocos accidentes y muy espaciados en el tiempo. No obstante, el problema reside en que, cuando se produce un accidente, las consecuencias pueden ser de extrema gravedad. No podemos olvidar el accidente nuclear ocurrido en los Urales, que sacó a la luz Roy Medvedev, el accidente ocurrido en Three Mile Island, cuyos hechos se relatan en la película *El síndrome de China*, que se estrenó justo días antes de que se produjera el accidente, ni tampoco podemos olvidar el accidente que se produjo en Tokaimura, Japón, ni, finalmente, el de Chernobyl, cuyas consecuencias sufrimos todos a día de hoy, pero que, con particular dramatismo, han afectado a los adultos y niños que residían en las proximidades o cuyos padres se encontraban allí.

Luís Queiró (PPE-DE), *por escrito*. – (PT) En nuestras sociedades, la energía nuclear desempeñará un papel fundamental en el futuro de la energía. Como consecuencia, y teniendo en cuenta los planes para construir futuras instalaciones en Europa, es fundamental crear un marco comunitario en materia de seguridad nuclear.

El informe del señor Hökmark garantizará que las futuras instalaciones nucleares que se construyan en Europa se establezcan en condiciones de máxima satisfacción y seguridad. Se creará un marco definido que cuente con organismos reguladores nacionales independientes y potentes, así como con un sistema para la expedición de licencias que autoricen la construcción de instalaciones nucleares y con otro de inspección y control de dichas instalaciones.

La importancia que tendrá en el futuro la energía nuclear exige que las condiciones para su utilización y para el intercambio de información fundamental acrediten la máxima calidad, de manera que se puedan establecer condiciones uniformes de seguridad de la más alta calidad.

Es por esto que he votado a favor de este informe.

Paul Rübig (PPE-DE), *por escrito*. – (DE) La delegación del Partido Popular Austriaco (ÖVP) respalda la creación de una autoridad independiente encargada de la supervisión de las centrales nucleares, con capacidad jurídicamente vinculante para desconectar de la red centrales nucleares peligrosas.

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

Jan Andersson, Göran Färm, Anna Hedh, Inger Segelström y Åsa Westlund (PSE), *por escrito*. – (SV) Hemos decidido votar en contra de este informe sobre un régimen de control en el marco de la Política Pesquera Común. Naturalmente, acogemos con satisfacción que se hagan propuestas que conduzcan a un aumento de las medidas a fin de garantizar que se respetan las normas, pero criticamos el énfasis que se ha puesto en el control de la pesca recreativa. Es poco razonable regular la pesca recreativa cuando, de hecho, se deben a la pesca industrial problemas como la sobreexplotación de nuestros mares.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), *por escrito*. – (PT) Lamentamos que la inmensa mayoría del Parlamento haya rechazado ampliamente nuestra propuesta de enmienda, en la que, de conformidad con las disposiciones contenidas en la Constitución de la República portuguesa —en otras palabras, las que hacen referencia a la soberanía nacional— y como parte de la batalla para garantizar que estas disposiciones sean respetadas, se establecía que esta propuesta de Reglamento debe respetar y no poner en peligro la competencia y la responsabilidad de los Estados miembros por lo que respecta al control del cumplimiento de las normas relativas a la política pesquera común.

Lamentamos que una inmensa mayoría del Parlamento haya rechazado ampliamente nuestras propuestas de enmienda, que habrían impedido que la Comisión Europea pueda llevar a cabo, por cuenta propia y sin previo aviso, inspecciones en zonas económicas exclusivas (ZEE) y en territorio de los Estados miembros, así como que pueda, a su criterio, prohibir actividades de pesca y suspender o cancelar pagos correspondientes a la ayuda económica comunitaria concedida a un Estado miembro y que impidían, asimismo, que un Estado miembro pudiera inspeccionar sus barcos pesqueros en la zona económica exclusiva de cualquier otro Estado miembro sin autorización de este último.

Si esta propuesta de Reglamento —que seguirán negociando las instituciones europeas— se aprueba en su forma actual, supondrá otro ataque más contra la soberanía nacional, al incluir requisitos con respecto a equipo y procedimientos, que, como se ha puesto de manifiesto, son totalmente inapropiados para el sector pesquero portugués.

Es por esta razón por la que hemos votado en contra.

Carl Lang y Fernand Le Rachinel (NI), *por escrito*. – (FR) En 2008, se desguazaron 165 arrastreros. En 2009, ya se ha anunciado que correrán la misma suerte 225.

El sector pesquero francés se está viendo enormemente afectado porque el Gobierno francés y Bruselas han decidido sacrificar a los pescadores franceses en aras de la política comercial y económica europea.

De este modo, Noruega, un país que no pertenece a la Unión Europea, pero que ha negociado con esta última acuerdos económicos relacionados con el gas, se reserva el 80 % de la cuota de bacalao, cifra que equivale a 500 000 toneladas al año. Francia, por su parte, tiene acceso a solo 9 000 toneladas al año, de las cuales solo 700 toneladas provienen del Canal de la Mancha y del Mar del Norte.

¿Cómo es posible, en estas circunstancias, no sentir indignación al asistir a la desaparición de los pescadores franceses? ¿Por qué se esfuerzan Bruselas y el Gobierno francés por urdir la desaparición de todo un sector de nuestra economía? El motivo son los intereses euromundialistas y el dogma del libre comercio.

No resolverán este problema los 4 millones de euros prometidos por el Ministro de Agricultura y Pesca, concebidos como una compensación económica supeditada a que las embarcaciones que han alcanzado su cuota de pescado dejen de faenar. Existe una necesidad urgente y vital de liberar a los pescadores franceses de estas cuotas europeas discriminatorias y destructivas.

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) En el día de hoy el Parlamento Europeo ha votado a favor de incluir la pesca deportiva y recreativa en la política pesquera común. De esta manera, la UE ha comenzado a regular una de nuestras actividades de ocio más populares.

Se trata de una propuesta absurda. En primer lugar, las aguas de pesca pertenecen a países concretos, no a Bruselas. En segundo lugar, las actividades de los pescadores recreativos no afectan en gran medida a las poblaciones de peces. En tercer lugar, será imposible cumplir con esta legislación. Solo necesitan echar un vistazo a un país como Suecia, que posee 11 500 km de litoral. ¿De verdad creen los burócratas de la UE y los diputados de esta Cámara que será posible vigilar lo que sucede en todo lugar en todo momento? Una ley que no se puede aplicar es una ley especialmente deficiente.

Por otro lado, no me sorprende especialmente la propuesta. La UE es como una máquina de vapor que ha comenzado a moverse hacia su objetivo de convertirse en un Estado federal en toda regla. Es grande, pesada y muy difícil de parar una vez que ha comenzado a rodar. Aniquilará a cualquiera que se interponga en su camino.

Hoy es un día aciago para todos los que deseamos una cooperación europea concisa y efectiva, pero, por encima de todo, es un día muy aciago para todas las personas que practican la pesca recreativa en todos los Estados miembros.

Sebastiano (Nello) Musumeci (UEN), *por escrito*. – (IT) El objetivo de esta propuesta de Reglamento, a saber, garantizar un sistema de control comunitario que asegure el cumplimiento de las normas de la política pesquera común mediante un organismo europeo, es digno de elogio y aborda las numerosas reivindicaciones hechas a lo largo de los años por el Parlamento y la Comisión Europea. El Reglamento también indica, aunque tímidamente, que las mencionadas normas se ejecutarán y se aplicarán de manera uniforme en los 27 Estados miembros.

Aunque apruebo la esencia global del texto (puesto que mantiene una cultura de respeto por las normas al objeto de garantizar la aplicación correcta de la política pesquera común), creo que en esta ocasión, lamentablemente, no se han tenido en cuenta las características específicas de la pesca en el Mediterráneo.

Un ejemplo de lo que comentaba es el requisito de instalar un sistema de localización de buques vía satélite en barcos de más de 10 metros de eslora, lo que puede resultar beneficioso para las resistentes buques pesqueros del Mar del Norte, pero no para los que faenan en el Mediterráneo, que son de pequeño tamaño y con frecuencia carecen de camarote, ya que se usan para «pesca a pequeña escala». Asimismo, esta cuestión plantea el problema de los importantes gastos que hay que asumir, los que, no obstante, se podrían reducir si la Comunidad los cofinanciara al 80 %, como se indica debidamente en la enmienda 20.

Brian Simpson (PSE), *por escrito*. – Daré mi apoyo a este informe porque hemos aprobado las enmiendas 48 y 49 y hemos rechazado la enmienda 93 referente a la pesca recreativa.

Desde mi punto de vista, es inaceptable incluir la pesca recreativa en la cuota pesquera de un Estado miembro.

Si afirmamos en serio que la pesca recreativa está destruyendo las poblaciones de peces, entonces a mi entender, están soslayando una cuestión fundamental, por lo que respecta a las poblaciones cada vez más mermadas de peces. Y esta cuestión es la sobrepesca por parte de empresas que se dedican a la pesca industrial en sus buques factoría.

Exigimos que sean estas empresas las que cumplan con la política pesquera común, no los pescadores recreativos para los que la pesca constituye un pasatiempo.

- Informe: Cornelis Visser (A6-0206/2009)

Roger Knapman y Thomas Wise (NI), *por escrito*. – La política pesquera común presenta numerosas deficiencias y ha perjudicado gravemente la economía británica y el medio ambiente. Si bien reconocemos la necesidad de nuevas innovaciones para que la situación mejore, la mayoría de tales innovaciones y mejores prácticas provienen claramente de los Estados miembros y de los propios pescadores. Hemos votado, por lo tanto, en contra de este informe, que otorga competencias más amplias a la Comisión.

Thomas Wise (NI), *por escrito*. – La Política Pesquera Común presenta numerosas deficiencias y ha perjudicado gravemente la economía británica y el medio ambiente. Si bien reconozco la necesidad de nuevas innovaciones para que la situación mejore, la mayoría de tales innovaciones y mejores prácticas proviene claramente de

los Estados miembros y de los propios pescadores. He votado, por lo tanto, en contra de este informe, que otorga competencias más amplias a la Comisión.

- Informe: Simon Busuttil (A6-0251/2009)

John Attard-Montalto y Louis Grech (PSE), *por escrito*. – En mi propio nombre y en el de mi colega, Louis Grech, quisiera manifestar que, aunque hemos votado a favor del informe, desearíamos hacer hincapié en los siguientes puntos:

apoyamos la existencia de una política común de inmigración;

creemos que, en nombre del interés nacional, el Pacto sobre Inmigración no era satisfactorio;

queremos dejar constancia de nuestra decepción porque el informe no hace una referencia clara y directa al reparto de cargas obligatorio;

queremos hacer constar que se agradece toda cooperación; pero, la UE no puede inmiscuirse en el tipo de acuerdos bilaterales a los que llega un país de origen con uno de tránsito;

no compartimos la idea de conceder el derecho de voto a los inmigrantes ilegales debido a la situación demográfica de Malta;

no estamos de acuerdo con un sistema uniforme de visado Schengen, en vez de sistemas nacionales, si esto supone tener que ampliar la burocracia y el sistema pierde flexibilidad.

Catherine Boursier (PSE), *por escrito*. – (FR) Acojo con satisfacción la aprobación del informe Busuttil, aunque admito que no apoyo todos los puntos que se plantean, especialmente, la favorable acogida dispensada a la conclusión del Pacto Europeo sobre Inmigración y Asilo: en la Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior, mi grupo votó a favor de eliminar esta referencia, pero por lo que respecta a esta cuestión, nos encontramos en minoría. Lo mismo puede decirse con respecto al papel destacado que desempeña el FRONTEX en operaciones de retorno.

No obstante, en vista del resultado final, he votado a favor de este informe al objeto de defender enérgicamente la apertura de rutas legales a la inmigración. Por lo tanto, doy todo mi apoyo al reconocimiento de que la UE necesita del trabajo de las personas migrantes; a la necesidad de realizar más consultas con representantes de la sociedad civil; a la libertad de circulación dentro del territorio de la UE tras un período de residencia de cinco años; al respeto por la dignidad humana y la aplicación de las medidas más favorables en el contexto de la aplicación de la Directiva de retorno y, lo último y más importante, el derecho a votar en las elecciones municipales, punto al que se opone duramente la derecha europea.

Philip Bradbourn (PPE-DE), *por escrito*. – Los conservadores británicos han votado en contra de este informe sobre la base de que no aceptamos que sea necesaria una política europea común sobre inmigración y que el Reino Unido debe mantener absoluto control sobre sus fronteras nacionales.

Philip Claeys (NI), *por escrito*. – (NL) He votado en contra de este informe porque contiene una serie de elementos que consideró inaceptables. De entrada, se parte del supuesto de que la UE necesitará 60 millones de nuevos inmigrantes para el año 2050. Dados los actuales problemas con la inmigración masiva, se trata de una propuesta descabellada. Se sugiere asimismo que no se debería conceder exclusivamente la tarjeta azul a los empleados altamente cualificados. Para el caso, lo mismo daría que abriésemos las fronteras de par en par.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – (PT) Es imperativo que en la Unión Europea se adopte un enfoque común en materia de inmigración. No se puede permitir que exista un enfoque fragmentado e incoherente en una zona común que carece de fronteras internas, porque cualquier política o medida en materia de inmigración aplicada por uno de los Estados miembros, inevitablemente, tiene consecuencias para el resto de Estados miembros.

Por lo tanto, apoyo el establecimiento de una política europea común de inmigración basada en un elevado nivel de solidaridad política y operativa, confianza mutua y responsabilidad compartida.

La adopción del Pacto Europeo sobre Inmigración y Asilo ha representado un gran avance en esta dirección, ya que ha dado como resultado una política sobre inmigración que es más coherente, controlada y ligada a las necesidades del mercado de trabajo en los países europeos, así como a los recursos disponibles en cuanto a vivienda, salud y educación. Su objetivo es asimismo combatir con firmeza la inmigración ilegal.

El excelente informe presentado por el señor Busuttil respeta este enfoque. Su único problema reside en una enmienda presentada por el Grupo Socialista en el Parlamento Europeo, que pone en peligro la firmeza de nuestra lucha contra la inmigración ilegal puesto que no cabe la menor duda de que cualquier inmigrante que resida legalmente en territorio de un Estado miembro tendrá derecho de voto en consonancia con las condiciones establecidas. Por este motivo, apoyo la resolución alternativa presentada por el ponente, que, una vez más, ha tratado de llegar a una solución intermedia que sea aceptable para todos.

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. – (PT) He votado a favor de la resolución sobre una política común de inmigración para Europa, puesto que la inmigración es uno de los principales retos a los que se enfrenta Europa en el momento actual. Al abordar este problema de la inmigración, podemos adoptar políticas que lo conviertan en una oportunidad.

La inmigración es una preocupación que comparten los países de la UE, razón por la cual esta última debe actuar coordinadamente para buscar una respuesta adecuada a este problema. Este informe trata de abordar todos los aspectos de la inmigración, apoyando el establecimiento de una política europea común de inmigración basada en un elevado nivel de solidaridad política y operativa.

Además, incluye asimismo medidas que permiten a las personas migrantes participar en la vida cívica y política de la sociedad en la que viven, especialmente en partidos políticos y sindicatos, y les dan la oportunidad de votar en las elecciones municipales.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), *por escrito*. – (PT) Un informe que contiene 91 artículos debe incluir, evidentemente, algunos aspectos con los que estemos de acuerdo. Sin embargo, pese a tratar de «dorar la píldora», este informe es profundamente negativo y es, obviamente, por este motivo que lo rechazamos.

«Apoya enérgicamente el establecimiento de una política europea común de inmigración», celebrando las «implicaciones institucionales del Tratado de Lisboa, especialmente, en lo que se refiere a la ampliación del procedimiento de codecisión y de la votación por mayoría cualificada a todas las políticas de inmigración» y «la adopción de un Pacto Europeo sobre Inmigración», en otras palabras, apoya enérgicamente el establecimiento de una inhumana política de inmigración basada en la seguridad que criminaliza, explota y selecciona a los inmigrantes.

Si cabían ciertas dudas sobre los propósitos de la UE, este informe se encarga de disiparlas. La inmigración «sigue siendo necesaria para satisfacer las necesidades de Europa [...] del mercado laboral [...]» (casi «60 millones de trabajadores migrantes para 2050»). Esta es la razón por la que se deben desarrollar «perfiles de inmigración» –«tomando como aspecto central de estos perfiles las necesidades del mercado laboral»– y por la que existe una necesidad de «aumentar el atractivo de la UE para trabajadores altamente cualificados», en especial, mediante la «tarjeta azul». Es decir, se trata de una visión inhumana de los inmigrantes, que les considera simple y llanamente mano de obra a la que explotar.

Más que una política común, lo que necesitamos es una política diferente que defienda los derechos de los inmigrantes y combata las causas fundamentales de la inmigración.

Filip Kaczmarek (PPE-DE), *por escrito*. – (PL) He votado a favor de la aprobación del informe Busuttil. Se trata de un informe importante porque la inmigración es uno de los retos más significativos a los que se enfrenta la Unión Europea. Deberíamos estar preparados para admitir que no somos plenamente capaces de sacar partido de los aspectos positivos de la inmigración o de impedir que se produzcan esas situaciones que no se pueden considerar beneficiosas en ningún sentido.

Una dificultad añadida es que la inmigración se manifiesta de forma distinta en los diversos Estados miembros y las diferencias en este sentido son amplias. Para algunos países, la inmigración representa un enorme problema social, económico y político. Para otros, se trata de un fenómeno de poca importancia, que no despierta mucho interés. Es por este motivo, entre otras cuestiones, que es tan difícil establecer e introducir una política de inmigración uniforme. Deberíamos asimismo ser conscientes de que para muchas personas permanecer en Europa es, literalmente, una cuestión de vida o muerte. Al devolverlos a sus países de origen, puede que, verdaderamente, los estemos condenando a muerte. Por lo tanto, los instrumentos de la política de inmigración deberían ser flexibles, de manera que se puedan adaptar a casos particulares de personas concretas. Muchas gracias.

Carl Lang y Fernand Le Rachinel (NI), *por escrito*. – (FR) No podemos dar nuestro apoyo a una política común de inmigración que se base en facilitar la apertura de canales legales de inmigración. Esta política debería estar en las antípodas de lo que aquí se propone.

Este informe se basa, de nuevo, en las peligrosas recomendaciones de la Comisión que aparecen recogidas en su Libro Verde de 11 de enero de 2005, dedicado a la inmigración económica. Se trata de un informe que sitúa en 60 millones el número de trabajadores migrantes que, supuestamente, necesitará la UE para 2050 y que, por lo tanto, hace hincapié en la necesidad de abrir canales para la inmigración legal.

¿Cómo es posible que no se considere inmoral que, en medio de una crisis social, económica y financiera, se nos recomiende abrir aún más los mercados a los trabajadores extranjeros en un momento en el que el empleo nacional se encuentra amenazado y el desempleo está desbocado?

En medio de una crisis, lo que se necesita, en cambio, es aplicar medidas sociales y económicas proteccionistas y reservar el empleo, pero también las ayudas sociales, para los nacionales.

Para finalizar, este informe se basa en el falso supuesto de que, al abrir las fronteras a la inmigración legal, la inmigración ilegal se reducirá considerablemente o desaparecerá del todo. Sabemos que tal cosa no sucederá y que, por el contrario, la inmigración legal es la precursora de la inmigración a gran escala.

Andreas Mölzer (NI), *por escrito*. – (DE) El derecho de asilo se va a convertir en vehículo para que se produzca una inmigración masiva a una escala sin precedentes. Las puertas de Europa se abrirían de par en par a los países en desarrollo. Si los visionarios de la multiculturalidad se salen con la suya, el significado del concepto de familia se ampliará de forma que tribus enteras puedan inmigrar sin ninguna dificultad.

Además, se limitará la posibilidad de utilizar el internamiento previo a la expulsión, se permitirá a las personas solicitantes de asilo acceder al mercado laboral y se les ampliará la provisión básica de servicios, lo que no haría sino ejercer todavía más presión sobre el mercado laboral interno –especialmente, durante la crisis económica– y se requeriría a los contribuyentes que se rascasen aún más el bolsillo. Por todos estos motivos, no queda más remedio que rechazar este informe.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), *por escrito*. – (EL) En el informe sobre la política común de inmigración, se acoge positivamente la política de inmigración, que favorece el monopolio, de la UE y la contribución a esta política por parte del Parlamento Europeo. Al mismo tiempo, se propone que se tomen medidas para pasar a la fase siguiente, a costa de los inmigrantes y siguiendo una dirección aún más reaccionaria.

El informe se atiene al principio básico de que la política de inmigración de la UE es una herramienta al servicio de las necesidades del mercado laboral, o lo que es lo mismo, de la rentabilidad de los monopolios europeos. Con este propósito, prevé la aplicación de la política del «palo y la zanahoria» por lo que respecta a los inmigrantes. Así, por un lado, acoge con satisfacción el inaceptable Pacto sobre Inmigración y Asilo y pide que se refuerce el FRONTEX y se apliquen contra los inmigrantes que carecen de utilidad para el capital europeo medidas represivas y de recopilación de información más duras. Por otro lado, acoge con satisfacción que se atraiga y se legalice a inmigrantes «altamente cualificados», así como a la inmigración temporal y cíclica necesaria para el capital, y propone medidas para integrar a los inmigrantes legales, de manera que se encuentren directamente a disposición de los empleadores.

La única respuesta ante esta reaccionaria política es integrar a los inmigrantes en el movimiento de la clase trabajadora y que inmigrantes y trabajadores locales luchen codo con codo contra la política de la UE y el capital dirigida contra los inmigrantes y las bases sociales y que reivindiquen sus derechos, así como la riqueza que producen.

- Informe: Eva Lichtenberger (A6-0224/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*. (LT) Ahora es el momento de que la política RTE-T, basada en 15 años de experiencia, refleje adecuadamente sus objetivos y medidas. Debemos considerar nuevamente proyectos y medidas, hacer más hincapié en la coordinación de la UE y tratar de alcanzar más compromisos vinculantes con los Estados miembros, cuando ejecuten proyectos prioritarios que hayan accedido a llevar a cabo.

Los proyectos y mapas prioritarios RTE-T están compuestos principalmente por proyectos nacionales de infraestructura de transportes importantes y onerosos y fue físicamente imposible ejecutar algunos de los 30 proyectos RTE-T anteriores, mientras que otros proyectos, especialmente tras la ampliación de la UE, adquirieron una especial importancia, pero no lograron figurar en la lista.

La actual crisis económica puede alentarnos de nuevo a seguir esta lógica al invertir en infraestructura de transportes. No obstante, necesitamos proyectos e inversiones inteligentes en la infraestructura de transportes de la Unión Europea, a fin de impulsar aún más su desarrollo durante los próximos 10 a 20 años. Las decisiones

sobre proyectos de infraestructura de transportes se deberían basar en evaluaciones correctas de la relación coste/beneficio, la estabilidad y el valor añadido transfronterizo europeo.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), por escrito. – (PT) El informe establece las orientaciones «para el desarrollo de la red transeuropea de transportes» (RTE-T), que en la actualidad consiste en treinta proyectos prioritarios «inspirados principalmente por intereses nacionales»

—¿qué otros intereses se deberían tener en cuenta, los de las multinacionales?— que la Comunidad cofinanciará con casi 5 300 millones de euros.

Este informe se encuadra dentro de la visión de la «red transeuropea de transportes», basada en la ampliación del mercado interno y en un aumento de la competitividad y concentración capitalista. Por lo tanto, «insiste en la necesidad de integrar [...] los objetivos de la Estrategia de Lisboa» y defiende la adaptación de la RTE-T a las «condiciones cambiantes del mercado», en consonancia «con los criterios siguientes: viabilidad económica, mejora de la competitividad, fomento del mercado único» y desarrollado a través del «partenariado público-privado» (por ejemplo, destinando «un porcentaje de los ingresos por peaje de infraestructuras viarias a la financiación de los proyectos de RTE-T»).

Solo ha transcurrido un mes desde que finalizara la actual legislatura y la mayoría de esta Cámara no puede aguantarse las ganas de pedir a la Comisión Europea que «proponga –para finales de su mandato– una iniciativa legislativa con relación a la apertura de los mercados nacionales ferroviarios de transporte de pasajeros a partir de 1 de enero de 2012».

Finalmente, al objeto de satisfacer los intereses de los grandes grupos económicos y financieros en cuanto a ampliar su control hacia la Europa Oriental, hace hincapié en que tienen prioridad los enlaces entre la Europa Occidental y la Europa Oriental.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), por escrito. – (RO) El desarrollo y la ampliación de la red transeuropea de transportes son absolutamente indispensables para consolidar el mercado interno y promover la cohesión de la Unión Europea. Este es el motivo que me ha llevado a votar a favor de la opción C propuesta por la ponente, Eva Lichtenberger. Este enfoque permitirá que todos los tipos de recursos económicos disponibles en el futuro se inviertan en transporte e infraestructuras, aunque no ofrezca totalmente los medios para garantizar una aplicación efectiva, teniendo en cuenta que existen numerosos intereses nacionales divergentes.

Cualquier otra alternativa, incluida la opción propuesta por el Grupo PPE-DE, podría haber impedido que los Estados miembros emplearan los Fondos de Cohesión, como parte de la Política de Cohesión, en proyectos de infraestructura de transportes distintos de los proyectos prioritarios RTE-T e, indirectamente, Rumania podría haberse visto privada de la oportunidad de utilizar los Fondos de Cohesión en el sector del transporte, fondos que Rumania necesita desesperadamente. .

Luís Queiró (PPE-DE), por escrito. – (PT) Este informe evalúa la ejecución de los treinta proyectos prioritarios RTE-T, en los que los retrasos están repercutiendo seriamente en el futuro de la política europea de transporte sostenible. Pese a las dificultades, es fundamental seguir comprometidos con los cambios necesarios para establecer conexiones intermodales, especialmente para ciudadanos y mercancías. Se deben tener en cuenta una serie de retos actuales, que van desde la seguridad hasta cuestiones regionales, hábitos sociales, económicos y financieros y el medio ambiente. Se debería insistir, por lo tanto, en la necesidad de adoptar un enfoque integrado y más coherente por lo que se refiere a la red de transportes.

Es evidente la importancia de los enlaces transfronterizos para hacer progresos en la red europea de transportes, que es por lo que apoyamos la mejora de las interconexiones entre todos los medios de transporte, especialmente a los que les ha resultado más difícil transformarse y desarrollarse, como es el caso del transporte marítimo o ferroviario. Se deben establecer mejores enlaces con puertos marítimos y aeropuertos y la correcta ejecución de los proyectos de la red transeuropea contribuirá, sin lugar a dudas, a este objetivo.

El informe refleja alguna de estas preocupaciones, pero el orden de prioridades que considero apropiado no se mantiene a lo largo de todo el texto, por lo que he votado en contra.

8. Correcciones e intenciones de voto: véase el Acta

(La sesión, suspendida a las 13.05 horas, se reanuda a las 15.00 horas)

PRESIDE:Luigi COCILOVO*Vicepresidente***9. Aprobación del Acta de la sesión anterior: véase el Acta****10. Terremoto en la región de los Abruzzos en Italia (debate)**

Presidente. – De conformidad con el orden del día, se procede a la declaración de la Comisión sobre el terremoto en la región de los Abruzzos en Italia.

Siim Kallas, Vicepresidente de la Comisión. – Señor Presidente, la Comisión acompaña en el sentimiento a todas las familias que han perdido a sus seres queridos en el último terremoto que se ha producido en Italia.

La Comisión se ha mantenido en estrecho contacto con las autoridades italianas de protección civil desde las primeras horas transcurridas tras el terremoto. Los Estados miembros comenzaron a ofrecer su ayuda a través del Mecanismo Comunitario de Protección Civil ya desde los primeros momentos tras la catástrofe.

Aunque se trató de un terremoto muy fuerte que provocó mucha destrucción, los recursos nacionales pudieron encargarse de dar respuesta inmediata a la catástrofe.

Sin embargo, el 10 abril, Italia solicitó la presencia de técnicos expertos que pudieran ayudar al país a analizar la estabilidad de edificios que habían resultado dañados por el terremoto. Se seleccionó un equipo formado por ocho expertos nacionales y de la Comisión. El 18 abril, se envió al equipo al lugar del terremoto. Además de evaluar la estabilidad de los edificios, el equipo propondrá soluciones sobre qué hacer con los edificios afectados.

Actualmente, la Comisión colabora con las autoridades italianas a fin de identificar opciones para la concesión de otras ayudas de la UE. Entre las posibilidades que se están estudiando se incluyen el Fondo de Solidaridad de la UE y la reprogramación de los Fondos Estructurales y de Desarrollo Rural.

Este terremoto constituye un trágico recordatorio de que las catástrofes naturales suponen una amenaza continua para todos los Estados miembros. Durante la última década, terremotos, olas de calor, incendios forestales, inundaciones y tormentas han causado la muerte a muchas personas en Europa y han destruido costosas infraestructuras y valiosos espacios naturales.

Los Estados miembros y la Comunidad necesitan aunar esfuerzos para evitar las catástrofes y sus repercusiones y para garantizar una respuesta europea rápida y efectiva ante grandes catástrofes. La experiencia ha demostrado que se debería adoptar un enfoque integrado y que tenga en cuenta riesgos múltiples a fin de desarrollar medidas efectivas tanto en prevención como en respuesta directa ante las catástrofes, como se ha señalado en la comunicación de la Comisión, de marzo de 2008, sobre el refuerzo de la capacidad de respuesta de la Unión ante catástrofes naturales.

Además, en febrero de 2009, la Comisión adoptó un enfoque comunitario con relación a la prevención de catástrofes naturales y provocadas por el hombre que está a la vanguardia en cuanto a prevención se refiere y que allana el camino para futuras iniciativas de la Comisión. Recomendamos mejorar la consistencia de instrumentos de prevención ya existentes y complementarlos, reforzando así el valor añadido de las intervenciones de la UE.

La Comisión acogería con satisfacción que el Parlamento Europeo le hiciera llegar sus observaciones sobre el enfoque propuesto en esta importante comunicación. Además, gracias a las medidas preliminares sobre la capacidad de respuesta rápida de la UE introducidas por el Parlamento Europeo en los presupuestos de los años 2008 y 2009, la Comisión está probando actualmente, en colaboración con los Estados miembros, formas de mejorar la capacidad de respuesta inmediata global de la UE. Juntas, estas iniciativas contribuyen a modelar una auténtica política europea de gestión de todo tipo de catástrofes.

Presidente. – Gracias, señor Kallas. Quisiera aprovechar esta oportunidad para dar la bienvenida al Vicepresidente de la Comisión, señor Tajani, y, a fin de que no se me tilde de negligente o insensible, les recuerdo que ayer ya guardamos un minuto de silencio en recuerdo de las víctimas de esta catástrofe.

Gabriele Albertini, en nombre del Grupo PPE-DE. – (IT) Señor Presidente, Señorías, entre los años 2002 y 2007, los terremotos ocuparon la cuarta posición por lo que se refiere a la frecuencia con que se producen en la Unión Europea. Tras esta última tragedia, y tristemente, la más grave, que se ha producido en la región

de los Abruzzos, debemos unirnos para enfrentarnos a estos terribles sucesos, comunes a muchos Estados de la Unión.

Hasta el momento, disponemos del Fondo Europeo de Solidaridad y del Mecanismo Comunitario de Protección Civil, dos instrumentos que, aunque de gran importancia, son insuficientes para una zona, como Europa, expuesta a sufrir terremotos. En el caso de los terremotos que han sacudido la región de los Abruzzos, se está tramitando la solicitud para acceder al Fondo de Solidaridad que contribuirá a la reconstrucción de las zonas afectadas. La cantidad podría ascender a 500 millones de euros, tal y como ha comunicado a la prensa el Vicepresidente de la Comisión, Antonio Tajani. Aún no se ha podido cuantificar el alcance de este terremoto y los daños provocados. La región de los Abruzzos necesita de intervenciones urgentes y numerosas, que el Gobierno italiano se ha encargado de gestionar sin demora y con rigor ya desde los primeros minutos tras el terremoto.

Esta intervención requiere, no obstante, de la coordinación europea, aunque respetando las competencias locales y nacionales. El 14 de noviembre de 2007, el propio Parlamento aprobó por unanimidad una resolución sobre el impacto regional de los terremotos por lo que respecta a la prevención y a la gestión de los daños causados por sucesos trágicos de esta índole. Este documento debería servir como punto de partida para la elaboración de una política europea coordinada en esta materia, tal y como se expone en la pregunta formulada por escrito por el señor Vakalis y firmada conjuntamente por unos cincuenta diputados de esta Cámara. Esperamos, por lo tanto, que la Comisión Europea haga suyas las ideas expresadas en esta resolución y las aplique para crear una agenda europea para la prevención y gestión de terremotos.

Gianni Pittella, *en nombre del Grupo PSE.* – (IT) Señor Presidente, Señorías, quisiera expresar mi pésame de nuevo, en nombre de los diputados del Parlamento italiano y de todos los diputados del Grupo Socialista en el Parlamento Europeo, a las familias de las víctimas, a la región de los Abruzzos y a sus ciudadanos y a Italia. También quisiera manifestar que nuestro grupo, que desde el comienzo, ha permanecido al lado de las personas sobre las que se ha abatido la tragedia, enviará a la región de los Abruzzos una delegación encabezada por nuestro Presidente, el señor Schulz. Las cifras son escalofrantes. Es cierto, como ha señalado el señor Albertini, que no se ha finalizado aún el recuento, pero podemos afirmar, no obstante, que se han producido alrededor de 300 muertes. Es una tragedia. Se ha evacuado a 50 000 personas, miles de casas han resultado destruidas y cientos de edificios públicos arrasados, entre otros, edificios escolares, y ha quedado en ruinas un patrimonio cultural, arquitectónico y artístico de gran prestigio.

Como declaró el Presidente de la República Italiana, la respuesta ante los sucesos fue inmediata y efectiva. Esta respuesta dimanó del Estado, pero también de actores no estatales: del mundo, de las personas voluntarias, de las comunidades de Italia y de otros lugares, de las provincias, de las regiones, de la Cruz Roja y de los servicios de bomberos. Se trató verdaderamente de una muestra extraordinaria de solidaridad. Tal vez, el Gobierno italiano –de hecho, hagan caso omiso del «tal vez»– el Gobierno italiano habría hecho bien en aceptar la recomendación de celebrar conjuntamente el referéndum y las elecciones europeas y administrativas a fin de ahorrar algunos cientos de millones de euros que se podrían haber empleado en ayudar a las personas afectadas por el terremoto.

Hay determinadas medidas que Europa debe tomar. En primer lugar, debe activar el Fondo de Solidaridad. Lo comentamos con el Vicepresidente Tajani pocas horas después de que se produjeran los trágicos sucesos. En segundo lugar, debe reprogramar los Fondos Estructurales y, tercero, Comisarios, debe utilizar los fondos procedentes de los periodos de programación anteriores y nuevos que no se han usado. Cuarto, debe modificar las normas relativas a la Política de Cohesión y los Fondos Estructurales en cuanto a la posibilidad de restitución con arreglo al Objetivo I, es decir, en las regiones desfavorecidas, subdesarrolladas, esas regiones que, debido a excepcionalmente graves sucesos naturales, han visto como su PIB, o su riqueza, descendía por debajo del 75 % de la media comunitaria. Así pues, no pedimos una legislación *ad hoc* para la región de los Abruzzos, sino una legislación aplicable a toda región que se pueda encontrar en esta misma situación. Quinto, debemos estudiar con la Comisión la posibilidad de aplicar desgravaciones fiscales a las actividades económicas y a las obras que deberían, como esperamos todos, repuntar en la región de los Abruzzos. Finalmente, pido que se aplique la Directiva sobre materiales de construcción, que fue actualizada y mejorada recientemente por el Parlamento.

Para finalizar, en tragedias de esta magnitud sobra la retórica, lo que hace falta son respuestas tangibles y efectivas, así como mantener una estrecha vigilancia a fin de garantizar que los escombros generados por el terremoto no se conviertan en caldo de cultivo de más especulación y prácticas ilícitas que engrosen los bolsillos de los grandes grupos criminales. Debemos estar atentos y esforzarnos al máximo. Debemos trabajar todos para que, con nuestra ayuda, nuestros amigos de la región de los Abruzzos puedan volver a sonreír.

Patrizia Toia, *en nombre del Grupo ALDE*. – (IT) Señor Presidente, Señorías, en mi país ha sucedido una terrible tragedia que ha alcanzado a la importante región central de los Abruzos y a la ciudad de Aquila. Ha sido una catástrofe que ha afectado a vidas humanas, incluyendo las vidas de gente joven. Ha afectado a las casas, nuestros hogares; a las iglesias, nuestros lugares de culto; a los monumentos, nuestra cultura; a las empresas, nuestros lugares de trabajo; a las universidades, nuestros centros de enseñanza y ha dejado un gran reguero de destrucción a su paso.

Nos hemos unido todos para cooperar con estas personas y ahora podemos afirmar: primero, que han respondido con gran dignidad, pese a que las ha afectado de manera tan profunda y en cuestiones de tipo práctico, al perder sus bienes más valiosos, como sus hogares –y, como sabemos, el hogar desempeña un papel fundamental en la cultura italiana– y, sin embargo, estas personas han reaccionado con dignidad y desean comenzar a vivir de nuevo, reconstruyendo lo que poseían, sus propias comunidades, en los lugares que representan esa comunidad y en consonancia con la tradición y la continuidad. Recuerdo la importancia de la Universidad y de las pequeñas y medianas empresas para esta región, que en este momento, sufre una grave situación económica y no presenta signos de recuperación.

Quisiera señalar asimismo que ha existido una extraordinaria movilización por parte de las instituciones: el gobierno, el Parlamento, todas las fuerzas de oposición, así como la mayoría que, con gran inteligencia y responsabilidad, contempla la labor que hay que llevar a cabo con espíritu de consenso: instituciones locales, voluntarios, protección civil y los miles y miles de jóvenes y adultos que se desplazaron hasta los Abruzos y que representan a grupos sociales, asociaciones y a la comunidad católica. Todo el mundo ha contribuido. Incluso los que no pudieron viajar han contribuido ya sea económica o culturalmente. Se han movilizado todos los ámbitos económicos, sociales y culturales del país, lo que es sumamente importante.

Como el señor Pittella ha señalado, será importante, no obstante, recordarlo en cuanto a reconstrucción se refiere, porque, además de estos aspectos positivos de la tragedia, han salido a la luz las debilidades estructurales de nuestros métodos de construcción y creo que, junto con los llamamientos para que se haga justicia, debería alcanzarse un compromiso para esclarecer responsabilidades e implicarse en la reconstrucción.

Una palabra sobre Europa, señor Presidente. Cuando se desencadenó la catástrofe, Europa estuvo presente allí, como lo estará en el futuro a través de los fondos y otras medidas que se han mencionado. Quisiera que se trate también de una presencia visible, de forma que se reconozca a Europa no solo por el dinero que llega, sino también por las personas y las instituciones. Propongo que visite la región, sin pompa ni boato, sin publicidad una delegación conjunta de este Parlamento para manifestar que Europa lo forman instituciones y personas, y que estas instituciones y estas personas quieren apoyar y seguirán apoyando a Aquila, a los Abruzos y también a mi país, que ha resultado tan gravemente afectado.

Roberta Angelilli, *en nombre del Grupo UEN*. – (IT) Señor Presidente, Señorías, quisiera agradecer a las instituciones comunitarias el apoyo que han prestado a Italia y a las personas afectadas por el terremoto. Han sido días difíciles, agravados aún más por las condiciones meteorológicas de las últimas 48 horas.

Pero, tras el dolor y la destrucción, llega la hora de hacer propuestas prácticas y de la reconstrucción, la hora de devolverle el futuro a la región de los Abruzos. Pedimos a las instituciones europeas que cumplan con su parte. De hecho, la Comisión ya ha dado su palabra a través del Vicepresidente Tajani, quien, sin demora, nos aseguró su compromiso en los momentos inmediatamente posteriores a la catástrofe.

Como la propia Comisión ha confirmado en el día de hoy, primeramente, debemos comprobar todos los recursos económicos disponibles, garantizar la rápida activación del Fondo Europeo de Solidaridad para catástrofes naturales y, posteriormente, estudiar la posibilidad de usar totalmente y reprogramar el Fondo Social Europeo y otros programas comunitarios para dar apoyo al empleo y a las empresas. Sin embargo, pedimos especialmente la posibilidad de introducir medidas legislativas extraordinarias, desgravaciones fiscales, incentivos y ayudas, posiblemente como una excepción a las actuales disposiciones con respecto a las ayudas *de minimis*. Se trataría de medidas autorizadas por la Unión Europea y válidas durante dos o tres años, es decir, durante el tiempo necesario hasta que finalizara el estado de emergencia y la reconstrucción.

Como ha quedado patente en el debate de hoy, todos coincidimos en estas cuestiones y en estos objetivos, no existen divisiones. Quisiera concluir con un recuerdo sincero para las víctimas, sus familias y todas las personas afectadas, pero me enorgullece especialmente, como italiana que procede de esa zona, agradecer una vez más los esfuerzos hechos por las instituciones, por todos los partidos políticos y, sobre todo, por todos los equipos de rescate, protección civil y la Cruz Roja. También doy las gracias a todas las organizaciones de voluntarios y a ciudadanos particulares que hicieron lo que pudieron y contribuyeron personalmente o

dieron dinero para mostrar su solidaridad y ofrecer ayuda real. Son un ejemplo verdaderamente excepcional de eficiencia y humanidad.

Monica Frassoni, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (IT) Señor Presidente, Señorías, el Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea se suma a todos los diputados que han intervenido previamente para expresar nuestro pésame, nuestro profundo sentido de la solidaridad y nuestro apoyo a todas las personas que han sufrido a causa de esta tragedia, esta catástrofe, este suceso natural, que, no obstante, fue provocado por una serie de circunstancias, y espero que la Unión Europea, de forma patente, pueda contribuir positivamente a esta situación.

Hay una cosa que no se puede negar: el impacto de este terremoto podría haber sido mucho menos grave, la tragedia no debería haber sido de estas proporciones, porque es evidente que toda una serie de edificios y viviendas se han hundido y no debería haber sucedido. Ha habido desidia, ha habido fraude y ha habido engaño, por lo que debemos determinar responsabilidades, puesto que se trata de una parte esencial de la reconstrucción, que es también la reconstrucción moral de la región de los Abruzzos, su población y nuestro país en su conjunto. La reconstrucción debería ser una oportunidad para innovar ampliamente en desarrollo sostenible para estas personas que nos han demostrado a todos no solo su gran dignidad, sino también su gran valentía y un deseo irrefrenable de comenzar de nuevo.

En este punto, revisar el plan operativo de la región para el periodo 2007-2013, es decir, los Fondos Estructurales, es el enfoque menos demagógico y más práctico que se puede adoptar y que permitirá a Europa actuar con presteza a fin de secundar los esfuerzos para superar la situación de emergencia y llevar a cabo la reconstrucción. Actualmente, el programa operativo de la región de los Abruzzos, cuyo coste total asciende a 345 millones de euros, está cofinanciado por Europa, que aporta 140 millones de euros, y por el Estado italiano, que se hace cargo de la diferencia.

Sabemos que uno de los problemas que debemos afrontar es el referente a cómo se las compondrá Italia para participar en la cofinanciación de los fondos que la Unión Europea está segura de conceder y es a este respecto al que nosotros, como diputados, debemos permanecer muy atentos.

Como iba diciendo, en primer lugar, debemos solicitar que se revisen y se desvíen para emplearlos en medidas y prioridades que contribuyan a la reconstrucción el resto de fondos europeos que ya se habían destinado para la región de los Abruzzos, como el Fondo Social. En este contexto, el programa operativo de la región de los Abruzzos podría requerir un reajuste de los recursos de los Fondos Estructurales destinados a otras regiones italianas que ahora son más competitivas. Sabemos que la Comisión Europea está dispuesta a estudiar la concesión de ayudas y otros Estados miembros pueden utilizar este mismo mecanismo.

Tras dar todos los pasos que he mencionado, las autoridades italianas, fundamentalmente el gobierno, con la colaboración de todos los organismos locales implicados, debe apresurarse a calcular el coste de los daños directos sufridos para presentar, antes del 15 de junio de 2009, que es la fecha límite para hacerlo, una solicitud de fondos dentro del marco del Fondo Europeo de Solidaridad. La cantidad que se conceda dependerá de los daños sufridos, pero no serán en ningún caso más que unos pocos millones de euros. La razón de ser de este fondo es precisamente proporcionar ayuda económica rápida, efectiva y flexible, por lo que es importante que las autoridades italianas cuantifiquen los daños porque de otra manera será difícil que obtengan fondos.

Las autoridades nacionales necesitan asimismo ponerse a trabajar en la solicitud de un préstamo al Banco Europeo de Inversiones, de manera que se les concedan las cantidades adecuadas para llevar a cabo una reconstrucción rápida y sostenible en esta región.

Roberto Musacchio, *en nombre del Grupo GUE/NGL*. – (IT) Señor Presidente, Señorías, en primer lugar vienen las lamentaciones por tantas víctimas inocentes, después un compromiso para aunar esfuerzos, superando el estado de emergencia y la reconstrucción, en el que Italia demuestra de lo que es capaz.

En este sentido es importante la ayuda europea, pero necesitamos asimismo un marco europeo que ayude a evitar estas catástrofes, que a menudo son provocadas, además de por causas naturales, por causas que nada tienen que ver con la naturaleza. Es necesario, por lo tanto, un marco de prevención, un sistema de alerta en caso de catástrofes naturales en el que basar una red de prevención y protección civil. Además, necesitamos una política de suelo que contemple normas garantizadas de uso del suelo que respeten su equilibrio, así como normas de construcción segura.

El terremoto ocurrido en la región de los Abruzzos también conlleva estas cuestiones y, sin querer generar polémica, debemos determinar todas las responsabilidades a fin de evitar que estos graves sucesos se repitan, pero, sobre todo, debemos centrarnos, más que en nuevos trabajos de demolición, en la recuperación de terrenos. Por este motivo, es también de vital importancia que se adopte la directiva marco sobre el suelo, que ofrecerá apoyo estructural para una gestión adecuada del suelo europeo. También se debería efectuar en los fondos europeos un reajuste que esté en consonancia con una política de suelo comedida, creando, de ese modo, un medio ambiente saludable y buenos puestos de trabajo.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, Vicepresidente de la Comisión, nuestros colegas italianos han juzgado con razón que se trata de un debate de gran importancia para su país y han pedido la palabra, aunque es también un debate que interesa a todos los europeos. Después de todo, somos una comunidad europea. Nos complace poder aprovechar las oportunidades que brinda el Fondo de Solidaridad y quisieramos que, tanto el Gobierno italiano como los organismos regionales, lo utilicen sobre la base de objetivos claramente definidos. Deseamos volver a dar el pésame a las numerosas víctimas y esperamos que Europa pueda prestarles ayuda lo antes posible.

Armando Veneto (PPE-DE). – (IT) Señor Presidente, Señorías, quisiera simplemente llamar la atención sobre la compasiva reacción que se ha desencadenado por toda Italia y también en Europa ante este trágico suceso. Que ocurran cosas como estas, nos permite observar la cohesión del país y de la Comunidad, que solo puede alimentar la esperanza de que, a nivel mundial, se disfrute de la solidaridad y la paz, incluida la paz interior, de que disfrutamos en Europa.

Afirmo también que debemos enfrentarnos, sin dudas, abiertamente y sin tardanza, con las personas responsables de las deficientes obras que han provocado que edificios colindantes se comportaran de forma distinta a la esperada. Finalmente, se ha levantado tangencialmente cierta polémica sobre la previsibilidad de los terremotos. No entraré en esta cuestión. Solo decir que estudios sobre el radón señalan que antes de que se desencadene un terremoto se produce un aumento de este gas. Pienso, por lo tanto, que, al igual que es apropiado para cualquier investigación científica, Europa puede y debería usar todas las estructuras de que dispone para inducir a que se realicen estudios adicionales sobre esta cuestión, porque, como sucede con la naturaleza de la ciencia, puede contribuir aún a la posibilidad puramente hipotética de predecir estos devastadores sucesos.

Siim Kallas, Vicepresidente de la Comisión. – Señor Presidente, no cabe la menor duda de que existe un fuerte sentimiento de solidaridad en todos los Estados miembros, así como en la Comisión, por lo que respecta a este terrible terremoto. Existen mecanismos para prestar ayuda y los servicios de la Comisión han actuado inmediatamente. Todo se debe hacer en estrecha colaboración con las autoridades italianas. El año pasado tuvimos la enorme catástrofe de los incendios forestales en Grecia y en años anteriores, las inundaciones en Alemania y la República Checa. En todos estos ejemplos, la Unión Europea demostró su solidaridad y ayudó tanto como pudo. También lo hará en esta ocasión.

En primer lugar, estamos a la espera de recibir los cálculos de la cuantía de los daños y, cuando los tengamos, podremos decidir cuál es la mejor manera de utilizar el Fondo de Solidaridad. La propia Comisión no puede asignar el dinero del Fondo de Solidaridad. Solo se puede hacer tras recibir la solicitud presentada por el Estado miembro y conocer la cuantía a la que ascienden los daños.

Muchos diputados han planteado la cuestión de la reprogramación de los Fondos Estructurales, que se está debatiendo en la DG REGIO. Mi colega Danuta Hübner visitará próximamente la zona y debatirá posibilidades concretas. Estamos en contacto permanente con el departamento de protección civil en Roma para ayudar, así como para ayudar a preparar la instancia para solicitar el Fondo de Solidaridad, por lo que no cabe ninguna duda de que la Comisión hará todo lo que esté en su mano para ayudar a las víctimas de esta catástrofe.

Por lo que respecta a las normas de seguridad para la construcción, ya existen, pero la cuestión es hasta qué punto se cumplen en los Estados miembros. No cabe duda de que las normas existen. Figuran tanto en directivas como en las legislaciones nacionales.

Nuestro mecanismo de protección civil, cuyo núcleo lo conforma un centro de control e información que funciona 24 horas al día, colaborará con los Estados miembros en la prevención de catástrofes, así como en la forma de abordar sus consecuencias.

De nuevo, en nombre de la Comisión, expreso nuestro más sentido pésame. Haremos todo lo posible para ayudar a las personas que se encuentran en la zona de la catástrofe.

Presidente. – Para poner punto y final a este debate, personalmente y en nombre de la Mesa del Parlamento Europeo, aprovecho esta oportunidad para volver a expresar mis condolencias y dar el pésame a las víctimas y a las familias afectadas y, naturalmente, para prestar todo el apoyo posible a las personas que residen en la región que ha resultado tan gravemente afectada.

Se da por concluido el debate.

11. Aprobación de la gestión 2007: Consejo (debate)

Presidente. – De conformidad con el orden del día, se procede al debate del informe (A6-0150/2009) del señor Sørensgaard, en nombre de la Comisión de Control Presupuestario, sobre la aprobación de la gestión del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2007, Sección II – Consejo (C6-0417/2008 – 2008/2277(DEC)).

Søren Bo Sørensgaard, ponente. – Señor Presidente, en primer lugar, desearía plantear una cuestión de orden porque quiero asegurarme muy bien de que el Consejo ha sido invitado al debate de este punto del orden del día. Puesto que vamos a debatir el problema del Consejo, sería muy negativo si el Consejo no hubiese sido invitado a este debate. Solo quiero que el Presidente me garantice que se ha invitado al Consejo.

Presidente. – Señor Sørensgaard, puedo confirmarle en nombre de la Presidencia que se ha invitado al Consejo a asistir a este debate, pese a lo cual, muy a pesar de la Presidencia y en nombre del Parlamento al completo, hago constar que el Consejo no se encuentra presente. Creo que lo mismo sucedió esta mañana, cuando el Presidente del Parlamento dio la bienvenida al Consejo, pero no recibió ninguna respuesta en absoluto. Aunque lo lamento, no puedo hacer nada para subsanar la situación, por lo que nos vemos obligados a celebrar el debate tal y como estaba previsto. Le invito, por lo tanto, a que tome de nuevo la palabra como ponente para introducir el debate sobre este informe y sobre esa cuestión.

Søren Bo Sørensgaard, ponente. – (DA) Señor Presidente, desearía comenzar diciendo que lamento mucho el hecho de que vayamos a mantener este debate en ausencia del Consejo –el mismo Consejo cuyo presupuesto estamos a punto de debatir–. Es absurdo, la verdad, que el Consejo haya decidido sencillamente hacer caso omiso de este debate de esta forma, dado que una amplia mayoría de la Comisión de Control Presupuestario ha votado recomendar al Parlamento que posponga su decisión de aprobar la gestión del presupuesto del Consejo para el ejercicio 2007.

¿Por qué lo hemos hecho? ¿Es porque sospechamos que se ha cometido algún fraude o irregularidad? La respuesta es «no», porque no disponemos de indicios o información que señalen en esa dirección. Entonces, ¿por qué lo hemos hecho? Hemos propuesto que se posponga la aprobación de la gestión del Consejo porque nuestro Comité no ha recibido aún una respuesta oficial por parte del Consejo por lo que respecta a una serie de ambigüedades en el presupuesto. De hecho, estas ambigüedades pueden muy bien deberse a malentendidos, pero el Consejo ha declinado aclarar estos malentendidos, lo que podría haber hecho, naturalmente, contestando a nuestras preguntas.

De conformidad con el apartado 42 del Acuerdo Interinstitucional, en el presupuesto del Consejo no puede aparecer ningún crédito operativo destinado a la Política Exterior y de Seguridad Común. Como representantes de los contribuyentes europeos, tenemos la obligación de garantizar que se cumple este acuerdo. Sin embargo, para poder hacerlo, se nos debe dar la oportunidad, no solo de hacer preguntas sobre el presupuesto del Consejo, sino también de que se nos responda a esas preguntas.

En el anexo del informe, hemos enumerado una serie de preguntas, algunas de las cuales son verdaderamente bastante directas, por lo que contestarlas no debería suponer ningún problema. Por poner un ejemplo: ¿de cuántas cuentas al margen del presupuesto disponía el Consejo en el ejercicio 2007? ¿Con qué fondos contaban y en qué se gastaron? Otra pregunta es si el Consejo puede explicar cómo es posible que su propio auditor interno hubiera podido llegar a la conclusión de que existían deficiencias en el control y la comprobación de las facturas. Y una más: ¿existe alguna explicación acerca de por qué ha sido necesario, año tras año, transferir importantes cantidades de dinero de la línea presupuestaria destinada a traducción a la línea presupuestaria destinada a viajes? Pese a mis reiteradas peticiones como ponente y a las reiteradas peticiones del conjunto de la Comisión, hasta la fecha, el Consejo no ha respondido oficialmente a estas preguntas.

Lo que causa grandes problemas, naturalmente, no solo al Comité, sino también al conjunto del Parlamento, porque ¿cómo podemos conceder la aprobación de la gestión de un presupuesto, en otras palabras, afirmar

con responsabilidad ante nuestro electorado que este presupuesto es correcto si desconocemos lo que subyace tras las cifras? Sería algo absurdo.

Las personas que formamos la Comisión de Control Presupuestario somos personas amables. Es por este motivo por lo que le estamos dando al Consejo una oportunidad más de responder a nuestras preguntas. Por lo tanto, recomendamos al Parlamento que posponga la concesión de la aprobación a la gestión del presupuesto del Consejo. Esto permitirá que, en noviembre, se vuelva a plantear esta cuestión, lo que concede al Consejo algunos meses más para sopesar si la transparencia es mejor que el secretismo.

Espero que con el debate de hoy y la votación de mañana transmitamos el claro mensaje de que nuestra función no se limita a aprobar sin rechistar lo que decidan fuerzas ocultas. Queremos sinceridad, queremos transparencia y queremos tener una total comprensión de cómo se gasta el dinero de los contribuyentes. Esto es lo que queremos hoy y lo que queremos tras las elecciones de junio.

José Javier Pomés Ruiz, *en nombre del Grupo PPE-DE*. – (ES) Señor Presidente, yo leo en el Reglamento financiero aplicable que el Secretario General y Alto Representante de la Política Exterior y de Seguridad Común, asistido por el Secretario General Adjunto, será plenamente responsable de la gestión de los créditos consignados en la Sección II - Consejo del presupuesto y tomará todas las medidas necesarias para garantizar una buena gestión de los mismos.

¿Dónde está el señor Javier Solana? ¿Dónde está el Secretario General Adjunto, que no está en este debate, a pesar de que el único dato que nosotros tenemos, que es el informe del auditor interno establece que en el Consejo, del cual Javier Solana es responsable de acuerdo con el Reglamento financiero, no la Presidencia checa o francesa, sino Javier Solana y su adjunto, hay una cuenta B, hay cuentas *hors budget*, fuera del presupuesto?

¿Qué es esto?

El auditor dice que se elimine esa partida. Nosotros queremos saber en qué se ha empleado y por qué.

Nosotros queremos saber por qué, de los 650 millones que administra el señor Solana, bajo su responsabilidad, 13 millones se pasan de interpretación a gastos de viajes en 2006, pero en 2007 no se incrementa la dotación para estos últimos. Vuelve a repetirse lo mismo, y no sabemos qué significa tanto viaje, a dónde van a parar esos fondos.

Estamos enfadados, porque al control democrático que ejerce este Parlamento de todas las cuentas financiadas por los que pagan impuestos en la Unión Europea, solo hay una excepción: las cuentas que lleva el Consejo. Esas no son auditadas. Ni siquiera una sola reunión oficial hemos podido obtener los miembros de este Parlamento con el Consejo para hablar de las cuentas.

Nos han negado papeles. Nos han negado documentos. Entienden que nosotros no tenemos competencia para controlar al Consejo; eso podía ser cuando el Consejo tenía meramente unas cargas administrativas, pero ahora la Política Exterior de Seguridad Común representa gastos operativos y no entendemos por qué tienen que estar fuera del control democrático.

Aquí, por tanto, quiero decir que la actitud del Secretario General, el señor Javier Solana, es inaceptable y que, por tanto, en esta ocasión este Parlamento va a proponer no aprobar las cuentas del Consejo, lo mismo que pasó hace diez años cuando el señor Elles dijo que no aprobaba las cuentas de la Comisión y provocó la dimisión de la Comisión Santer.

Costas Botopoulos, *en nombre del Grupo PSE*. – Señor Presidente, la decisión que estamos a punto de tomar es de gran importancia. El Grupo Socialista está a favor de posponer la aprobación por cuatro razones fundamentales.

La primera es la credibilidad y el papel que desempeña nuestro propio Parlamento. Es muy importante recordar desde el principio, lo que el Parlamento puede y no puede hacer. Lo que puede y debe hacer es controlar también democráticamente las cuentas del Consejo, pese al pacto entre caballeros que se ha establecido.

La segunda razón es el equilibrio interinstitucional. Es importante que, como Parlamento, no hagamos cosas que no podemos hacer, pero es asimismo muy importante afirmar que tenemos derecho a tener una idea, a tener una opinión sobre las cuentas del Consejo, cuándo se encuentran operativas estas cuentas y dónde se debe responder de estas cuentas operativas. Este es el principio democrático y es lo que estamos a punto de

hacer. No estamos diciendo que queramos hacer algo distinto. Estamos diciendo que queremos cumplir con nuestra obligación.

La tercera razón es el respeto y los preparativos para el Tratado de Lisboa. Saben muy bien, estimados colegas, que, con el Tratado de Lisboa, la política exterior común adquiere mayor profundidad y estímulo. Se trata de una política común mucho más importante y no podemos, ya desde el comienzo, afirmar que el Parlamento no tendrá ninguna relación en absoluto con esta política. Debemos aprovechar la oportunidad que nos ofrece este momento para definir el papel del Parlamento.

La última razón, y probablemente la más importante, es la transparencia con respecto a la ciudadanía. Nuestro papel como Parlamento es rendir cuentas con respecto a la ciudadanía. No podemos, y no debemos, transmitir a la ciudadanía el mensaje de que las grandes políticas comunes, como la política exterior y de defensa, quedarán al margen del control democrático de nuestro Parlamento.

Así que, por estas cuatro importantes razones de principio, consideramos que debemos votar a favor de posponer la aprobación.

Kyösti Virrankoski, *en nombre del Grupo ALDE.* – (FI) Señor Presidente, en primer lugar, quisiera agradecer al señor Sørengaard la elaboración de este excelente informe.

El informe sobre la aprobación de la gestión del presupuesto del Consejo es muy largo y exhaustivo y se basa asimismo en referencias a documentos y al Tratado de la Unión Europea.

La cuestión que plantea más problemas es la transparencia. El presupuesto del Consejo solo concierne parcialmente a la administración, puesto que una parte importante de los fondos se emplea en operaciones, como en la Política Exterior y de Seguridad Común. El Consejo no está muy dispuesto a debatir la ejecución del presupuesto con la Comisión de Control Presupuestario ni tampoco arde en deseos de entregar los documentos solicitados.

El Parlamento Europeo, junto con el Consejo, es la autoridad responsable del presupuesto de la UE. Su tarea consiste asimismo en supervisar el uso de los fondos y la ejecución general del presupuesto.

Por lo visto, es esta misma falta de cooperación lo que ha obligado a la Comisión de Control Presupuestario a proponer que se posponga la aprobación de la gestión y no la forma en que se supone que se han administrado los fondos. Se trata de una situación delicada porque para que se puedan elaborar políticas europeas que resulten fructíferas, es esencial que entre el Parlamento y el Consejo exista una buena cooperación. Es por esta razón que mi grupo tomará una decisión definitiva sobre su postura en esta cuestión esta tarde.

Bart Staes, *en nombre del Grupo Verts/ALE.* – (NL) Gracias, señor Sørengaard, su informe es una joya, que abarca, como lo hace, todas las cuestiones que vienen al caso. Quisiera, no obstante, pedir al Presidente y a la Mesa del Parlamento que tomen nota de la ausencia del Consejo y que hagan algo para que esto no quede así. No deberíamos permitirles que se crean superiores a nosotros. Quisiera instar a la Mesa a contemplar la posibilidad de enviar al Consejo una enérgica carta de protesta con el mensaje de que lo que han hecho es intolerable.

De hecho, tal y como están las cosas en este momento, nos negamos a conceder una prórroga. Está fuera de toda duda. No podemos conceder al Consejo la aprobación de la gestión. No es tanto una cuestión de fraude, como de principios, a saber, transparencia. El señor Solana gestiona 650 millones de euros procedentes del presupuesto europeo en el ámbito de defensa, seguridad y política exterior, pero sin estar sujeto a ninguna forma de control, lo que no es aceptable en una democracia. Hay que poner fin a estas prácticas. De ahí, que esté justificado exigir un informe sobre las actividades realizadas, transparencia y claridad.

Esto no es todo, no obstante. Como ponente sobre fraude en materia de IVA, en el informe que redacté y que fue aprobado el 4 de diciembre, pedía claramente al Consejo que respondiera a una serie de preguntas. Han transcurrido cuatro o cinco meses y, durante todo este tiempo, el Consejo ha mantenido un clamoroso silencio, aunque se calcula que el fraude del que estamos hablando oscila entre 60 000 y 100 000 millones de euros anuales. El Consejo debe actuar. Lo que se necesita para luchar contra el fraude en materia de IVA es coordinación, y mientras, por su parte, el Consejo no se muestre dispuesto a actuar, no concederé la aprobación a su gestión del presupuesto.

Jens Holm, *en nombre del Grupo GUE/NGL.* – (SV) Señor Presidente, yo también quisiera hacer la misma pregunta y es dónde se encuentra el Consejo en este debate. Se trata, naturalmente, del Consejo y de su gestión

presupuestaria lo que vamos a examinar, por lo que encuentro sorprendente que, llegados a este punto, no se halle presente nadie del Consejo para responder a nuestras preguntas. Las personas que componemos la Comisión de Control Presupuestario, en particular nuestro ponente de opinión, el señor Sørengaard, nos hemos cuestionado la forma en que el Consejo de Ministros ha gestionado sus finanzas. Lo hemos señalado en numerosas ocasiones, pero no hemos recibido ninguna respuesta satisfactoria.

Permítanme que les ponga dos ejemplos. En 2006, el Consejo gastó en viajes 12,6 millones de euros, que estaba previsto que se emplearan en gastos de interpretación. Quisiera hacer una pregunta al Consejo, y si el Consejo no puede responder, tal vez pueda hacerlo la Comisión: en el año 2006, ¿adónde viajó el Consejo? ¿Qué significan estos 12 millones de euros?

El Consejo dispone asimismo de cuentas secretas, a las que se denomina cuentas extrapresupuestarias (*«comptes hors budget»*). El auditor interno ha instado, sin éxito, al Consejo a suprimir estas cuentas. Quisiera preguntar cuál es el motivo para que esto no haya sucedido. ¿Cuántas cuentas de estas existen junto con el presupuesto? ¿Qué contienen?

Nuestra labor como diputados del Parlamento Europeo es indagar en qué emplea el Consejo los recursos presupuestarios y lo hacemos porque representamos a los contribuyentes. La labor del Consejo es responder a nuestras preguntas. ¡Queremos respuestas y las queremos ya! ¿Qué ha sucedido con estos 12 millones de euros? ¿Qué contienen las cuentas secretas? ¿Cuántas cuentas secretas existen?

Si no recibimos una respuesta satisfactoria —lo que hasta el momento no ha sucedido— entonces, mañana no concederemos al Consejo la aprobación de la gestión del presupuesto.

Nils Lundgren, en nombre del Grupo IND/DEM. — (SV) Señor Presidente, nos enfrentamos aquí a una de las cuestiones realmente importantes y fundamentales. Podría usted pensar, que como representante de un partido euroescéptico, considero que debería ser siempre el Consejo el que se encargue de supervisar la cooperación europea y, este Parlamento, centrarse en el mercado interno y en cuestiones medioambientales que trasciendan las fronteras. No obstante, hay una tercera cuestión que ha salido ahora a la palestra. El Consejo y este Parlamento son, en principio, igualmente responsables del presupuesto y del uso que se da al dinero de los contribuyentes. Ahora, ha sucedido algo que, en mi opinión, constituye un hecho sin precedentes: el Consejo mantiene en secreto en qué emplea el dinero que se le destina. Hay, por lo tanto, falta de transparencia. La ciudadanía no puede decir: «Lo acepto porque sé en qué se ha empleado el dinero». Por lo tanto, diría —y, por lo que tengo entendido, todos los oradores de este Parlamento coinciden por una vez— que no es posible conceder al Consejo la aprobación de la gestión del presupuesto hasta que no sepamos dónde ha ido a parar el dinero.

Hans-Peter Martin (NI). — (DE) Señor Presidente, tomó la palabra en calidad de apasionado proeuropeo para decir que estoy convencido de que estamos aprendiendo una lección sobre en qué no consiste la democracia de la UE. El hecho de que el Consejo no considere necesario de ninguna manera salir al paso de las críticas manifiestas del Parlamento de cualquier forma aceptable, demuestra, lamentablemente, que todas las personas que critican a la UE, y también las que han comenzado a rechazar la institución, tienen razón, ya que, sin duda, estamos haciendo caso omiso precisamente de los principios fundamentales en los que se debería basar cualquier democracia.

Tratado tras Tratado, hemos permitido que el centro del poder escape en la realidad a todo control y que el Consejo —y hay pruebas que lo demuestran— no cumpla con su cometido y actúe con incompetencia y, en su mayor parte, en secreto. He afirmado que «no cumple con su cometido», porque hay pruebas que demuestran que la mayoría de los ministros, o sea, las personas encargadas de tomar a puerta cerrada las decisiones que afectan verdaderamente a Europa, en muchas ocasiones ni siquiera se hallan presentes y son los funcionarios los que toman las decisiones sobre cuestiones de extrema importancia. Esto solía suceder en Austria hasta 1848, tras lo cual la situación experimentó cierta mejoría. Esto no es democracia.

El Consejo ni siquiera está dispuesto a permitir el acceso a los puntos del orden del día que se van a debatir. Los diputados pueden solventar esta situación con minuciosa paciencia y detalle a detalle, formulando preguntas parlamentarias —como he hecho yo— y los resultados son estremecedores. Estas personas se limitan sencillamente a holgazanear. Esas personas que, en realidad, son más importantes en términos legislativos que diputados como nosotros están dejando que otros ocupen su lugar.

También se afirma que ahora existe más transparencia en el Consejo cuando, de hecho, desde la decisión del Consejo de 2006, ha habido menos transparencia en dicha institución. En 2008, en el Consejo más importante

–el Consejo de Relaciones Exteriores– solo se trató en público un punto de un orden del día compuesto por ciento treinta. El resto se debatió a puerta cerrada. Todo lo demás es menos transparente que la mafia.

Luego, tenemos en qué se han empleado los fondos. ¿Dónde van a parar muchos millones de euros? ¿Por qué se niega el Consejo a colaborar en esta cuestión? ¿Cuál es la postura de la Cámara ante un servicio secreto que está siendo ampliado cada vez más bajo la dirección de Javier Solana? Javier Solana reside en España, que admite que existe, naturalmente, un servicio secreto de la UE. ¿Dónde va a parar el dinero? ¿A qué nivel de corrupción y falta de transparencia llegan estas personas?

Herbert Bösch (PSE). – (DE) Señor Presidente, quisiera decir dos cosas en nombre de esta Comisión. Felicidades al ponente, que hizo preguntas directas y no ha recibido ninguna respuesta. Felicidades a esta Comisión, que ha aprobado el informe del señor Søndergaard por una abrumadora mayoría: 27 votos a favor y 2 en contra. En el día de hoy los Estados miembros brillan por su ausencia aunque, como quisiera recordarle, señor Presidente, incluimos especialmente este punto en el orden del día de esta tarde a fin de que el Consejo no tuviese que alterar su calendario. Los Estados miembros están haciendo aquí cosas que no se atreverían a hacer en sus respectivos países.

Dentro de nada emprendemos una campaña electoral en la que las cuestiones van a ser transferidas de nuevo a Bruselas. Los problemas radican en las capitales, no en Bruselas. Me hubiese encantado que la Comisión nos hubiese ofrecido de vez en cuando algo más de apoyo en esta cuestión. En mi opinión, su comportamiento es en ocasiones demasiado cobarde. Si, como afirma el ponente, tenemos cuentas extrapresupuestarias (*«comptes hors budget»*) –a las que en mi país denominamos «cuentas en negro»– lo que trae a la memoria es Eurostat e historias similares. No funcionará por mucho tiempo. Era cometido de esta Comisión advertir de tal hecho y me enorgullece que lo hiciera por una mayoría tan amplia. Pienso –y es un mensaje positivo que me llevaré conmigo si mañana la Cámara sigue nuestro ejemplo por, la que espero que sea, una mayoría igualmente amplia– que hemos atestiguado que el control, de hecho, funciona. Hay alguien que se cuida de que así sea. Después, valoraremos las consecuencias.

Paulo Casaca (PSE). – (PT) Señor Presidente, me uno a las felicitaciones que se han dedicado a nuestro ponente por su labor, así como también a los diversos grupos políticos, a la Comisión y a nuestra comisión, representada por nuestro Presidente. Debo decir que, no solo nos parece totalmente inaceptable que existan fondos para usos ilícitos, sino también que este supuesto pacto entre caballeros, que dura ya 39 años, no tiene, en mi opinión, razón de ser.

Hoy en día, no somos un club de fans. Por supuesto que no. Somos una Europa de ciudadanos. Tenemos que rendir cuentas ante todo el mundo.

Aquí, en el Parlamento Europeo, con las reformas que acabamos de introducir, estamos totalmente preparados, a partir de esta próxima legislatura, para responsabilizarnos por completo de la gestión de todo lo relacionado con nuestras cuentas.

El Consejo debe hacer lo mismo. Es muy deplorable que no haya aprovechado la oportunidad que se le ha brindado de acudir aquí hoy. Fue precisamente por este motivo que elegimos esta hora. Quisiéramos decir que no cabe duda de que esto no puede seguir así y que haremos todo lo que esté en nuestra mano para asegurar que se obliga al Consejo a rendir cuentas por la forma en que ejecuta su presupuesto.

Karl von Wogau (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, Señorías, considerando el punto de vista de la Comisión de Presupuestos, de la Comisión de Asuntos Exteriores y de la Subcomisión de Seguridad y Defensa, quisiera hacer hincapié en otro aspecto de este debate bastante distinto. Algunas de las intervenciones a las que hemos asistido podrían dar la impresión de que la Política Exterior y de Seguridad Común no se somete a control parlamentario, lo que está lejos de ser cierto. Se ha desarrollado una excelente cooperación entre el Consejo y la Subcomisión de Seguridad y Defensa y se nos informa de cada detalle –incluidos los aspectos presupuestarios–. La Comisión de Control Presupuestario no participa en esta cooperación, puesto que se trata de un asunto interno del Parlamento Europeo, pero los Presidentes de la Comisión de Presupuestos, la Comisión de Asuntos Exteriores y la Subcomisión de Seguridad y Defensa son informados regularmente sobre aspectos presupuestarios. Sí que se ejerce el control parlamentario.

Asimismo están los aspectos confidenciales, de los que se encarga una comisión especial, a la que el señor Solana, en persona, informa regularmente de todos los pormenores de la política europea de seguridad y defensa.

Puede que, desde el punto de vista de la Comisión de Control Presupuestario, las cosas no hayan resultado muy satisfactorias en este sentido. Coincido en que no resulta apropiado que el Consejo no haya comparecido en este debate. No obstante, observaciones sin sentido como las formuladas por el señor Martin dan la impresión de que, en la Unión Europea, no existe control democrático de ninguna índole sobre la importante cuestión de la política exterior y de seguridad. Existen cosas más importantes, como por ejemplo, la cuestión de las cuentas con las que se financian los viajes del señor Solana. Esta también la cuestión de las operaciones llevadas a cabo en Chad, Congo, Georgia y en otros muchos países. En este ámbito, existe realmente diálogo y control democrático efectivo.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Señor Presidente, de conformidad con el artículo 149 del Reglamento, que en la versión anterior era el artículo 145, quisiera hacer una declaración personal. Mi nombre ha salido a relucir en este debate y se me ha acusado de formular observaciones sin sentido. Rechazo enérgicamente esta acusación. Existen documentos que demuestran la veracidad de todos los datos. Es verdad, que en muchas ocasiones, son los funcionarios los que toman las decisiones en las importantes Comisiones de Ministros de Asuntos Exteriores y de otros –los Consejos especializados– porque, cualquiera que sea el motivo, los ministros no han podido hacer el viaje. En ocasiones, es posible demostrar que prefieren asistir a los congresos de sus partidos.

También es verdad –y tal vez se pudiera señalar– que un Presidente, cuyos negocios privados deberían, por fin, ser investigados, ha dicho cosas ante esta Cámara que no pueden quedar sin respuesta. No existe este control parlamentario, no existe absolutamente ningún mecanismo de control para los diversos sistemas de seguridad que se han desarrollado en consecuencia —esto es, los servicios de inteligencia—. En relación con esta cuestión, pondré el siguiente ejemplo: la División de Inteligencia, que cuenta con treinta empleados...

(El Presidente interrumpe al orador y le llama al orden)

Presidente. – Perdóneme, tiene usted la palabra para responder a una cuestión personal, no para dar un discurso sobre este asunto, y ya ha respondido a la cuestión personal.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Entonces, quisiera una vez más invitar personalmente al señor von Wogau a que desvele con quién hace negocios su bufete de abogados y de quién proceden sus beneficios y, luego, podemos seguir hablando.

Presidente. – Creo que las palabras que acaba usted de pronunciar revisten mucha mayor gravedad que lo que ha dicho el señor von Wogau, quien ha solicitado a su vez decir unas palabras sobre una cuestión personal, por lo que le cedo la palabra.

Karl von Wogau (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, el señor Martin se acaba de dirigir a mí de una forma intolerable. Aunque, ciertamente, no proporcionaré al señor Martin directamente información alguna sobre mis circunstancias personales, estoy dispuesto a ofrecer información detallada sobre dichas circunstancias en cualquier momento siguiendo el procedimiento adecuado, puesto que lo que se ha insinuado aquí carece por completo de fundamento.

Paul Rübig (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, señor Comisario, Señorías, quisiera comenzar diciendo que habría sido positivo si, cuando el señor Klaus se encontraba presente en la sesión plenaria, hubiese expresado su opinión por lo que respecta a acusaciones que son ya bien conocidas. Esto habría ayudado, sin ningún género de dudas, a mostrar la verdadera cara de la separación de poderes, que funciona muy bien a nivel europeo.

En segundo lugar, quisiera formular una protesta por la comparación que se ha hecho entre el Consejo y la mafia. Es algo que, sencillamente, no se puede afirmar en una democracia que se tenga por tal.

Creo, además, que se ha dado verdaderamente la oportunidad a los Tribunales de Cuentas nacionales de trabajar junto con el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de una forma mucho más intensiva. Particularmente por lo que respecta al Consejo, el control ejercido a nivel nacional por los respectivos Parlamentos es asimismo una práctica muy importante que, desde luego, se debería llevar a cabo con regularidad. Segundo, es igualmente fundamental, naturalmente, que el Tribunal de Cuentas Europeo analice en detalle estas prácticas y aporte la documentación necesaria.

Creo que la justificación de esta transparencia que estamos pidiendo en esta Cámara se encuentra también en el Tratado de Lisboa y, por lo tanto, debemos presionar enérgicamente para que este Tratado se concluya favorablemente tan rápido como sea posible.

PRESIDE: Edward McMILLAN-SCOTT*Vicepresidente*

Herbert Bösch, *Presidente de la Comisión de Control Presupuestario*. – (DE) Señor Presidente, quisiera referirme brevemente a lo que ha dicho el señor von Wogau. Señor von Wogau, puede que tenga usted un órgano que mantenga debates muy interesantes sobre proyectos futuros. Sin embargo, la aprobación de la gestión del presupuesto no es responsabilidad de tres Presidentes ni de otro órgano, sino de la Comisión de Control Presupuestario y, posteriormente, del Pleno. Si puede contarnos qué está sucediendo con las cuentas extrapresupuestarias del Consejo, entonces, adelante, hágalo. Estoy convencido de que no lo sabe, como tampoco lo sabemos nosotros. Sin embargo, al conceder la aprobación de la gestión del presupuesto, nos hacemos totalmente responsables de lo que el Consejo haya hecho o haya dejado de hacer.

Este lugar no es una guardería. Si no sabemos lo que han hecho, no podemos responsabilizarnos de ello, pues de lo contrario nos convertiríamos en el hazmerreír de todo el mundo. Animo a cualquiera con vocación de hazmerreír a que mañana actúe en consecuencia, pero mi recomendación es no conceder la aprobación de la gestión del presupuesto y optar por que se posponga.

Ingeborg Gräßle (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, Señorías, nos interesa encontrar una solución a esta polémica, pero solo será posible si el Consejo da muestras de querer solucionarlo.

Nosotros hemos cumplido con los procedimientos, hemos enviado ponentes, y los cuatro coordinadores han escrito cartas y han formulado preguntas. No han dado ninguna respuesta y solo se han referido en una ocasión a un pacto entre caballeros –que ciertamente nunca se ha aplicado a la aprobación de la gestión, solo se ha aplicado alguna vez a la reunión presupuestaria–. Incluso entonces, se aplicaba solo a la parte administrativa. Este pacto entre caballeros nunca se ha aplicado a la parte operativa. De hecho, cuando se alcanzó el acuerdo, no existía parte operativa.

El Consejo debe ofrecernos una solución para resolver esta cuestión. Ya es hora de proponer alguna y le instamos a que lo haga. Me siento un poco avergonzado por culpa del Consejo a causa del público que nos visita, puesto que han sido testigos del lado negativo, del lado prepotente de Europa. Ya no vivimos en una monarquía y ya es hora de que, a este respecto, el Consejo se una a nosotros en el camino de la democracia –de una mayor democracia– a la que, por cierto, siempre ayuda a tener una mayor presencia en los Tratados.

Instamos al Consejo a que deje de convertir a esta Cámara en el hazmerreír de todo el mundo. Asimismo, el Consejo debería dejar de ponerse en ridículo.

Pierre Pribetich (PSE). – (FR) Señor Presidente, señor Comisario, por simbólico que pueda resultar en este triángulo institucional, estamos, de todos modos, asistiendo con estupor al hecho de que en el día de hoy se está produciendo un acto esencial del Parlamento Europeo –la aprobación de la gestión del presupuesto– sin que se encuentre presente uno de los participantes fundamentales. En verdad, Señorías, pienso en los visitantes que han presenciado la escena en la que algunos oradores han afirmado que existen cuentas extrapresupuestarias que no se pueden hacer públicas –dando a entender que no se pueden tratar con transparencia– y en la que el Consejo no sea halla presente para dar fe, cuando proceda, sobre problemas o cualquier otra circunstancia.

Pienso que nosotros, en calidad de diputados, no podemos aceptar esta situación, esta deplorable ausencia del Consejo, por lo que solo nos queda protestar y, en concreto, aceptar la recomendación hecha por el Presidente de la Comisión de Control Presupuestario, es decir, posponer esta aprobación de la gestión del presupuesto, porque, en caso contrario, el Parlamento se pondría en ridículo al dar el visto bueno a cuentas de las que no sabe nada y que no ha tenido la oportunidad de investigar.

Sinceramente, señor Presidente, el Consejo necesita tranquilizarse y poder aportar la información necesaria en relación con la transparencia, de manera que impida que los euroescépticos utilicen esta cuestión como pretexto para decir que no somos transparentes y que estamos cometiendo errores, especialmente, por lo que atañe a la democracia.

Søren Bo Søndergaard, ponente. – (DA) Señor Presidente, en primer lugar, quisiera expresar mi satisfacción por la unanimidad de las opiniones que se ha escuchado aquí hoy y espero que produzcan algún impacto sobre el Consejo. Apoyo totalmente lo que le dijo al señor von Wogau el Presidente de la Comisión de Control Presupuestario, señor Bösch, y me gustaría plantearle al señor von Wogau una pregunta más: ¿por qué debería el Parlamento conceder la aprobación de la gestión del presupuesto cuando se le está denegado la información?

Ciertamente, si éste fuera un asunto para cualquier otro órgano, no habría ninguna razón para que nos involucramos. Quisiera señalar, no obstante, que si concedemos la aprobación de la gestión del presupuesto, parte de la responsabilidad será nuestra. Conceder la aprobación de la gestión del presupuesto implica asumir una parte de la responsabilidad y únicamente podemos respaldar dicha responsabilidad si se nos facilita información. Es muy posible que esa información se haya puesto a disposición de alguna otra sección del Parlamento, pero ¿por qué se debería denegar el acceso a dicha información a la Comisión de Control Presupuestario cuando se supone que se encarga de este asunto?

Pienso asimismo que el señor Staes ha planteado una cuestión legítima al proponer que pidamos a la Mesa que presente una protesta ante el Consejo, especialmente, porque se están divulgando documentos sin firmar que parece que proceden del Consejo, en los que se recogen respuestas parciales del Consejo a las preguntas que hemos planteado. Es totalmente inaceptable, sin duda, que se produzca una situación en la que documentos sin firmar de los que se asegura que responden a nuestras preguntas se estén distribuyendo a la prensa, cuando el Consejo no ha acudido a este debate para dar su opinión. Considero, por lo tanto, que sería ciertamente positivo si nos adhiriéramos a la propuesta para que la Mesa presente una nota de protesta ante el Consejo.

Para concluir, quisiera agradecer a la Comisión la excelente labor que ha realizado. Se ha prestado mucha atención...

Ah, ¡ha llegado el Consejo! ¡Excelente!

(Aplausos)

¡Tal vez podamos comenzar el debate desde el principio! Daré al Presidente la oportunidad de comenzar de nuevo todo el debate, de manera que podamos plantear las preguntas al Consejo. Así que esto es lo que propongo al Presidente.

Presidente. – Naturalmente, damos la bienvenida al Consejo, pero han venido para participar en el próximo debate.

(Protestas)

Sin embargo, me aseguraré de que la Presidencia en ejercicio comprende las preocupaciones del Parlamento, según lo expuesto en el último debate sobre la aprobación de la gestión presupuestaria. Estoy seguro de que el Ministro se encargará de hacer llegar este mensaje a Praga.

El debate queda cerrado.

La votación tendrá lugar mañana.

12. Acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (versión refundida) - Condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera - Acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (versión refundida) (debate)

Presidente. – De conformidad con el orden del día, se procede al debate conjunto de

– La recomendación para la segunda lectura de la Comisión de Transportes y Turismo respecto de la Posición Común del Consejo con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (versión refundida) (11786/1/2008 - C6-0016/2009 - 2007/0097(COD)) (Ponente: Mathieu Grosch) (A6-0215/2009),

– La recomendación para la segunda lectura de la Comisión de Transportes y Turismo respecto de la Posición Común del Consejo con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/EC (11783/1/2008 - C6-0015/2009 - 2007/0098(COD)) (Ponente: Silvia-Adriana Țicău) (A6-0210/2009) y

– La recomendación para la segunda lectura de la Comisión de Transportes y Turismo sobre la Posición Común del Consejo con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por

carretera (versión refundida) (11788/1/2008 - C6-0014/2009 - 2007/0099(COD)) (Ponente: Mathieu Grosch) (A6-0211/2009).

Mathieu Grosch, ponente. – (DE) Señor Presidente, interpreto que vamos a debatir conjuntamente los tres informes que conforman el paquete de transporte por carretera.

Quisiera dar las gracias al Consejo, así como también al personal de la Comisión. La labor que hemos llevado a cabo durante los dos últimos años ha dado buenos resultados.

El transporte de mercancías por carretera dentro del espacio europeo representa, aproximadamente, el 75 % del transporte y da trabajo a dos millones de personas. En vista de la apertura del mercado a 25 países, prevista para mayo de 2009, se han pedido determinadas nuevas normas.

Por lo que respecta al informe elaborado por mi colega, la señora Țicău –a la que, junto al resto de ponentes que han redactado informes con relación al paquete de transporte por carretera, quisiera agradecer que haya cooperado de una forma tan constructiva– es importante que se establezcan directrices claras sobre esta cuestión para los transportistas. Deben demostrar su fiabilidad por toda Europa, así como disponer de una estructura financiera solvente. Los gestores de transporte deberían ser capaces de probar que tienen muchos años de experiencia o un alto nivel de formación. La comisión de delitos graves puede poner en peligro esta fiabilidad, lo que implica asimismo que se exhortará a los Estados miembros a seguir realizando inspecciones y sancionando delitos incluso tras la entrada en vigor de este Reglamento, algo que a menudo falta en el conjunto del sector del transporte.

Se han admitido más de la mitad de las enmiendas propuestas por el Parlamento. No las repasaré todas hoy, pero quisiera destacar un resultado de la conversación oficiosa a tres bandas que reviste gran importancia para mi, a saber, la lucha contra las «empresas buzón» ficticias, que acarrearán distorsiones de la competencia y debilitan a las empresas nacionales. Impedir este tipo de empresas supone impedir que se produzca dumping social y fiscal, que era un tema por derecho propio en el paquete de transporte por carretera.

Sobre el tema del acceso al mercado de autobuses, autocares y camiones –autobuses y autocares, en particular– este Reglamento gira en su mayor parte en torno a la «norma de los doce días», puesto que con respecto al resto de puntos se alcanzó un acuerdo con gran celeridad. La reintroducción de la posibilidad de tomarse una semana de descanso tras trabajar doce días seguidos no pone en peligro la seguridad. Se debe cumplir con el tiempo de conducción diario permitido y con los periodos de descanso, y en tales viajes, los conductores nunca sobrepasarán el tiempo de conducción diario permitido. Además, estos viajes de doce días de duración contribuyen a la integración europea y, para muchas personas, son una forma muy económica de irse de vacaciones.

El debate sobre el acceso al mercado fue uno de los más intensos por lo que se refiere al transporte de mercancías y, en esta cuestión, el Parlamento no consiguió todo lo que quería. No obstante, llegamos a una solución intermedia, que era positiva. A mi parecer, especialmente, por lo que al cabotaje se refiere –tres operaciones de transporte en un periodo de siete días–, esta solución intermedia constituye un buen punto de partida. El objetivo último es regular los servicios en terceros países y, en el medio plazo, debería abrirse el mercado de cabotaje. Estamos aguardando propuestas de la Comisión por lo que respecta a esta cuestión, puesto que el cabotaje debería servir asimismo para impedir los trayectos en vacío. No queremos, sin embargo, interpretar como proteccionismo la imposición de restricciones provisionales sobre esta cuestión. En este momento concreto, cuando la armonización social y fiscal en el sector del transporte no ha dado ningún resultado, era muy buena idea limitarlo a fin de evitar la competencia desleal. No obstante, no deberíamos tener que esperar dos años antes de aplicar este Reglamento. Debería ser suficiente con seis meses para el cabotaje y la norma de los doce días.

Quisiera asimismo que la Comisión respondiera claramente si, en virtud de este Reglamento, se impedirá que sigan abriendo sus mercados de cabotaje a los países que, de conformidad con el artículo 306 del Tratado, ya los han abierto. Espero que en el día de hoy la Comisión haga una declaración explícita sobre una mayor apertura de los mercados de cabotaje y sobre el artículo 306.

Silvia-Adriana Țicău, ponente. – (RO) Señor Presidente, señor Comisario, preferiría usar cinco minutos para empezar y dejar un minuto para exponer mis conclusiones.

El proyecto de Reglamento establece los requisitos que, en cuanto a ubicación, carácter, situación financiera y competencia profesional, se deben cumplir para poder ejercer la profesión de transportista por carretera. El Reglamento que estamos debatiendo ha establecido asimismo los términos en los que las empresas pueden

contratar a un gestor de transporte, ha reforzado los procedimientos de autorización y supervisión, ha reglamentado los registros electrónicos y la protección de datos electrónicos, ha solucionado la cuestión de las sanciones por no respetar el Reglamento y ha establecido un sistema de reconocimiento mutuo de títulos y derechos adquiridos.

En primera lectura, que finalizó en mayo del año pasado con una votación en sesión plenaria, el Parlamento insistió en que el gestor de transporte debe tener un lazo contractual efectivo con la empresa e impuso un límite superior al número de vehículos por gestor de transporte.

También se presentaron enmiendas para reforzar los requisitos de establecimiento. La empresa puede perder la honorabilidad por implicación en trata de seres humanos o tráfico de drogas.

En paralelo con la eliminación de disposiciones sobre infracciones menores, el Parlamento ha establecido una lista de infracciones graves que podrían dar lugar a la inhabilitación para la profesión. Se ha admitido el seguro como prueba de situación financiera y se ha suprimido la referencia al *quick ratio*.

Se ha mantenido el examen escrito obligatorio, en el país de residencia, como requisito para el acceso a la profesión, con posibilidad de una exención por diez años de experiencia práctica continuada.

Finalmente, se han anulado derechos adquiridos y se ha solicitado a la Comisión que presente un informe sobre las posibles repercusiones de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento para incluir el transporte comercial con vehículos de diseño y equipamiento adecuados y que transporten hasta nueve personas, incluido el conductor.

La Posición Común ha adoptado, expresa o implícitamente, 70 de las 113 enmiendas formuladas por el Parlamento. Se trata de las enmiendas sobre las infracciones menores, la definición del vínculo entre empresa y gestor de transporte, el derecho de recurso de las personas sujetas a decisiones sobre el ejercicio de la profesión de gestor de transporte, el reconocimiento mutuo de certificados, los derechos adquiridos, el intercambio de información entre las autoridades competentes y el tráfico de drogas y la trata de seres humanos como causa de inhabilitación para la profesión.

En cuanto a los registros, el Parlamento y el Consejo acuerdan en que se adopte un enfoque gradual. De hecho, la Comisión definirá la estructura de los datos para los registros electrónicos nacionales para finales de 2009, pero las dos instituciones han propuesto calendarios distintos para la aplicación, siendo el Consejo el que ha solicitado un periodo de tiempo más largo.

Han existido asimismo otras cuestiones en las que la postura inicial del Consejo se diferenciaba de la del Parlamento, pero tras largos y fructíferos debates, ambas instituciones han alcanzado un acuerdo aceptable.

Por consiguiente, el Parlamento ha aceptado un calendario más flexible para aplicar e interconectar los registros electrónicos nacionales (31 de diciembre de 2012). Se ha acordado que las infracciones graves solo se incorporarán a los registros electrónicos nacionales después del 2015, se eliminará el límite del plazo de validez de la autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera, el examen se seguirá realizando en el Estado miembro de residencia, la estructura de los registros electrónicos contará con una sección pública y otra confidencial, se eliminará del contenido del Reglamento las referencias a la limitación de las licencias para acceder al mercado del transporte por carretera, en el que, prácticamente, todas las referencias a las licencias para acceder al mercado del transporte por carretera aparecen contenidas solamente en los dos Reglamentos del señor Grosch.

Aguardo con interés las observaciones que tengan a bien hacerme mis colegas diputados. Gracias.

Pavel Svoboda, *Presidente en ejercicio del Consejo*. – (CS) Señorías, en el debate de hoy, sustituyo a mi colega en el gobierno, el Ministro de Transportes, Petr Bendl, que ha tenido que quedarse en Praga inesperadamente.

Quisiera agradecerles que me den la oportunidad de dirigirme a ustedes antes de la votación de mañana sobre el paquete de transporte por carretera. La Presidencia checa considera extremadamente importante la finalización de este conjunto de Reglamentos jurídicos. Este paquete es importante debido a la necesidad de que exista un enfoque claro y armonizado por lo que se refiere al actual sistema de cabotaje, en vez de que en cada Estado miembro se aplique un enfoque diferente, así como por lo que se refiere al acceso de los transportistas al mercado.

Con la ayuda y el apoyo de los ponentes, la Presidencia ha conseguido un satisfactorio resultado por lo que se refiere a esta importante colección de normativas. Sé que todo el mundo ha trabajado duro para conseguir este resultado y que todo el mundo ha tenido que transigir en cierta medida. Todo el mundo ha demostrado

un enfoque constructivo en las negociaciones al objeto de conseguir la aprobación en segunda lectura. Las principales cuestiones que han surgido de nuestros debates se pueden resumir como sigue: una especificación más detallada de las normas sobre cabotaje, la posibilidad de que conductores que efectúen un único servicio discrecional de transporte internacional de pasajeros puedan trabajar doce días consecutivos y controles más estrictos para las empresas de transporte. Ahora, el sector del transporte por carretera dispondrá de un conjunto de normas simplificadas y mecanismos de control en cuestión de cabotaje, así como disposiciones unificadas y ejecutivas sobre el acceso a los mercados de transporte. Asimismo la normativa será clara por lo que se refiere a impedir los abusos y ayudar a garantizar en este sector una competencia leal, mayor eficiencia y mejores controles.

El acuerdo sobre cabotaje contribuirá de forma significativa a que el mercado del transporte de mercancías por carretera sea más transparente, más eficiente y más seguro. Contribuirá a mejorar aún más el mercado del transporte de mercancías por carretera, creando al mismo tiempo un marco más justo y transparente para el conjunto del sector del transporte de mercancías por carretera. Reducirá el número de trayectos en vacío por las carreteras de la UE, contribuyendo de esta forma a reducir las emisiones de CO₂. En el acuerdo figura asimismo que los Estados miembros utilizarán mecanismos de seguridad apropiados para impedir infracciones producidas por el cabotaje en el mercado del transporte de mercancías por carretera. Las nuevas normas sobre cabotaje entrarán en vigor seis meses después de que el Reglamento se publique en el Diario Oficial. En 2013, la Comisión Europea sopesará la opción de tomar medidas adicionales con relación a la apertura del mercado de transporte de mercancías por carretera y a la liberalización del cabotaje.

Creo firmemente que el nuevo marco legal para el transporte de mercancías y pasajeros en la UE contribuirá significativamente a una recuperación rápida y sostenible de la economía. Quisiera dar las gracias al Parlamento por la labor que ha desempeñado para alcanzar un acuerdo en las negociaciones sobre este paquete y, especialmente, a los ponentes Silvia-Adriana Ţicău y Mathieu Grosch, cuyo trabajo duro y determinación han ayudado a conseguir este satisfactorio resultado.

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión*. – (IT) Señor Presidente, señor Svoboda, Señorías, la Comisión no puede ocultar su satisfacción por el acuerdo alcanzado en relación al paquete de transporte por carretera, puesto que nos permite poner fin al procedimiento legislativo en un momento en el que la industria del transporte necesita disponer de normas simples y efectivas y liberarse de papeleo sin sentido.

Tengo que decir que la decisión que estamos tomando ayudará también a hacer de nuestras carreteras un lugar más seguro, porque creo que siempre que intervengamos en el sector del transporte y, en especial, en el transporte por carretera, debemos tener presente nuestro objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales que se producen en las carreteras de la UE. En mi opinión, las normas que está adoptando el Parlamento ayudan a lograr este objetivo.

Nos complace también porque se trata de otro mensaje que las instituciones europeas envían a la ciudadanía en víspera de las elecciones y porque se puede concluir el proceso legislativo en segunda lectura, solo dos años después de que se presentaran tres propuestas legislativas complejas y de suma importancia. Tal vez hayan complicado el debate, pero al final del día se ha impuesto el sentido común y el institucional, así como la voluntad política de satisfacer las demandas de la ciudadanía y del sector del transporte en general.

Quisiera echar un rápido vistazo a los informes que estamos debatiendo, para poder responder a las preguntas planteadas por los ponentes. Comenzaré por el acceso al mercado internacional de los servicios de transporte en autobús o autocar. Es cierto que el cabotaje representa una porción muy limitada del sector del transporte en su conjunto, pero, desde un punto de vista político, se trata de un ámbito muy delicado. Si se usa de manera que sirve de complemento al transporte internacional, el cabotaje contribuye asimismo a un mejor uso de la capacidad y a reducir los trayectos en vacío, lo que conlleva una reducción del número de vehículos pesados de mercancías en las carreteras –y les consta que en muchos accidentes de tráfico se ven involucrados vehículos de gran tamaño–. Este Reglamento servirá para aclarar las normas sobre cabotaje, que se aplicarán –y me estoy refiriendo concretamente a la observación del señor Grosch– de forma uniforme y no burocratizada en toda la UE, sin que por ello se vea afectada la cooperación existente entre los Estados miembros en virtud del artículo 306 del Tratado. Además, se derogarán complicados procedimientos nacionales que se encuentren aún en vigor a fin de permitir a las empresas de transporte que se aprovechen de las posibilidades que ofrece el cabotaje de la mejor forma posible. La Comisión mantendrá una estrecha vigilancia sobre la evolución del mercado del transporte por carretera y publicará un informe al respecto en el año 2013.

Si en dicho informe se juzga necesario y se han armonizado mejor las condiciones equitativas de competencia, la Comisión propondrá que se abra aún más el mercado de cabotaje. La Comisión ha formulado una

declaración a tal efecto, que se enviará a la Secretaría del Parlamento al objeto de que se incluya en los informes sobre este debate. Esta declaración se publicará asimismo, junto con la propuesta legislativa, en el Diario Oficial.

Me referiré ahora al trabajo de la señora Țicău con relación a las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. La Comisión acoge con satisfacción la introducción de una nueva norma de los doce días. Se trata de una norma hecha a medida que tiene en cuenta las condiciones extremadamente particulares de ciertos tipos de transporte de pasajeros que realizan trayectos que duran más de seis días, pero que, normalmente, no requieren que se empleen muchas horas al volante, como, por citar algunos ejemplos, viajes escolares, vacaciones blancas y determinadas excursiones. Les puedo asegurar que la nueva legislación también decreta medidas extremadamente estrictas, de manera que no se ponga en peligro la seguridad en la carretera. Actualmente, se encuentran en vigor en la UE cien tipos distintos de licencia comunitaria, lo que a menudo obliga a realizar controles largos y dificultosos. Con arreglo a la nueva legislación, existirá solo un tipo y un modelo normalizado de licencia comunitaria, que se usará en todo el territorio de la Unión.

Pasemos ahora al tercer texto en cuestión: acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. En un mercado cada vez más abierto, necesitamos armonizar las condiciones que se imponen a las empresas que compiten en este mercado. Este es el propósito del nuevo Reglamento, que sustituye a una Directiva y que, al mismo tiempo, endurece las condiciones que deben cumplir las empresas. Las empresas tendrán que nombrar un gestor de transporte que se responsabilice de gestionar con eficacia el conjunto de la empresa.

Además, para evitar la existencia de «empresas de conveniencia», se deben ofrecer garantías adicionales por lo que respecta a los domicilios sociales de las empresas. Todavía más, se creará un registro electrónico para incrementar el intercambio de información entre autoridades nacionales y para que los controles se realicen de forma más inteligente y eficiente, lo que, a su vez, contribuye a aumentar la seguridad vial.

Y decir ya para finalizar, que en el día de hoy las empresas de transporte están recibiendo un mensaje muy claro por parte de los legisladores con respecto a las infracciones más graves que acarrear la retirada de las licencias, como, por ejemplo, los reiterados casos de manipulación de los taquímetros. Se trata, lamentablemente, de una práctica que ocurre en todos los países de la UE, pero manipular el taquímetro no solo constituye una violación de las normas, sino que pone en peligro la seguridad de las personas que viajan por las carreteras europeas, ya que es evidente que los conductores cansados no pueden reaccionar con rapidez si surgen problemas.

Esa es la razón por la que he declarado al comienzo de mi discurso que la legislación que esta Cámara está a punto de aprobar contribuye de forma importante y significativa a nuestra batalla común, como Comisión y Parlamento, para reducir drásticamente el número de víctimas mortales que se producen en los accidentes de tráfico. Quisiera, por lo tanto, agradecerles su disposición a aprobar con tanta celeridad esta legislación.

Permítanme que les reitere que estamos transmitiendo un mensaje rotundo a la ciudadanía europea, al demostrar de nuevo que el Parlamento –y no lo estoy diciendo solamente porque haya servido en esta Cámara durante quince años– ha demostrado gran eficiencia y seriedad, lo cual agradezco.

Georg Jarzembowski, en nombre del Grupo PPE-DE. – (DE) Señor Presidente, quisiera agradecer al Consejo y a la Comisión su cooperación constructiva con nuestro ponente en el Parlamento. Como el mismo Vicepresidente de la Comisión, señor Tajani, ha manifestado, este es un buen ejemplo de cómo, incluso en el caso de expedientes difíciles, se pueden lograr buenos resultados en poco tiempo.

Sin embargo, no puedo negar el hecho de que no nos complace demasiado el régimen de cabotaje. Como ha mencionado el Presidente en ejercicio del Consejo –y usted, también, Vicepresidente– es intrínsecamente mejor, por razones ambientales y económicas, evitar trayectos en vacío en Europa. Por lo tanto, sería muy positivo si se levantaran totalmente, cuanto antes mejor, las restricciones al cabotaje.

Como paso intermedio, acertamos tres operaciones de cabotaje en un plazo de siete días, pero aguardamos con total impaciencia su informe, esperando que en él se establezca que el año 2014 marcará el final de esta restricción. Después de todo, se trata de un área que genera beneficios irrisorios para el sector del transporte, pero que malgasta el dinero y tienen efectos adversos sobre el medio ambiente. Por lo tanto, espero que en 2013 presente una propuesta adecuada, puesto que las restricciones al cabotaje son absurdas en un mercado interno europeo compuesto por 27 países.

Quisiera agradecer asimismo al Consejo y la Comisión por darnos su apoyo al final en el tema de la reintroducción de la norma de los doce días para autobuses y autocares. Se trata de una norma de suma importancia para la industria del autobús y del autocar, que en muchos países, está compuesta de pequeñas y medianas empresas, ya que la introducción de los conductores en estos recorridos –que están pensados en su mayoría para personas de la tercera edad– habían causado problemas a las pequeñas y medianas empresas. Nos complace que venza en un plazo de seis meses. Se debe tener en cuenta que hay muchas personas, especialmente personas mayores, a las que no les gusta volar, pero a las que aún les gustaría hacer turismo por Europa y, tal vez, disfrutar del sol en lugares como Italia o España, de ahí la importancia de que hayamos vuelto a introducir la norma de los doce días para autobuses y autocares. Contribuirá a que sea más asequible viajar y, por lo tanto, las personas de la tercera edad podrán hacerlo. Es un gran éxito para nosotros, para las empresas de autobuses y autocares y para los viajeros, por lo que se lo agradezco mucho al Consejo y a la Comisión.

Brian Simpson, *en nombre del Grupo PSE*. – Señor Presidente, en primer lugar, quisiera agradecer a ambos ponentes su trabajo en este complejo expediente. Es evidente que ha habido diversidad de opiniones, en las que ha influido la cuestión nacional, sobre este paquete y, en particular, sobre el asunto de levantar las restricciones al cabotaje, pero creo que tenemos ante nosotros un acuerdo al que podemos dar nuestro apoyo.

Tenía serias dudas sobre la entrega de todas las mercancías correspondientes a un servicio de cabotaje en un único viaje, sin que supusiera un aumento de los costes sociales o, de hecho, de los costes de explotación para transportistas individuales. En mi opinión, tales viajes habrían tenido un efecto perjudicial sobre el negocio del transporte internacional de mercancías por carretera, no solo en mi país, sino también en otros Estados miembros. Por lo tanto, la solución intermedia de introducir el cabotaje temporal no solo es juiciosa, sino que es una solución factible, al permitir realizar tres trayectos nacionales tras realizar uno internacional. El cabotaje temporal nos permite asimismo acabar, sin alterar los mercados nacionales, con el sinsentido medioambiental de tener vehículos pesados de mercancías recorriendo cientos de kilómetros sin carga.

Finalmente, me complace dar mi apoyo a las nuevas medidas de ejecución que se han introducido por medio del informe Ticău. Tienen que ir acompañadas de una mayor apertura del mercado, lo que permitirá a los Estados miembros poner en práctica medidas de ejecución estrictas y eficientes.

Jeanine Hennis-Plasschaert, *en nombre del Grupo ALDE*. – (NL) Durante años, el fenómeno del cabotaje ha despertado emociones intensas. Se dice que la legislación actual, como ya se ha señalado, es demasiado imprecisa debido a que se ha utilizado el término «temporal». Lo que hemos advertido es que, para una serie de Estados miembros, se trata de la excusa perfecta para proteger aún más sus propios mercados.

Para aclararlo de una vez por todas, la Comisión ha afirmado que presentará una propuesta en la que se resuelvan todas estas cuestiones. Tengo grandes esperanzas puestas en esta propuesta. Es, sin embargo, bastante sorprendente que la Comisión haya propuesto que se impongan estrictas limitaciones a las posibilidades de cabotaje. Es sorprendente porque las normas existentes se han considerado, durante todo este tiempo, una etapa intermedia en el camino hacia la libertad total. Según tanto la Comisión como el Consejo, se suponía que, en 2009, avanzaríamos hacia la libertad completa.

El acuerdo que tenemos ante nosotros y que será sometido a votación mañana me ha decepcionado enormemente. En vez de disfrutar de más libertad, las empresas de transporte se enfrentan a más limitaciones. Naturalmente que no necesitamos un enfoque europeo. No podría estar más de acuerdo. El sector no debería tener que soportar ni solo día más declaraciones nacionales de todo tipo.

Este acuerdo, sin embargo, señor Presidente, está en completo desacuerdo con los principios y objetivos del mercado interno. Los argumentos que se han presentado en su favor, como la seguridad vial, el medio ambiente y la reducción de la carga administrativa, no se sostienen de ninguna manera. No existirá un mercado libre real, señor Tajani, mientras toda restricción lleve a más movimiento de transporte. Es todo menos factible, señor Simpson. Para el Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa, no es una opción actuar sobre el principio de que algo es mejor que nada. En este caso, no funciona.

Roberts Zīle, *en nombre del Grupo UEN*. – (LV) Gracias, señor Presidente. Señor Comisario, ciertamente, quisiera dar las gracias a ambos ponentes y a todas las personas que se han implicado para tratar de encontrar una solución intermedia, pero quisiera manifestar que lo que hemos conseguido contiene aspectos positivos y negativos. Por ejemplo, es positivo, por lo que respecta al transporte de viajeros, que hayamos logrado reducir los obstáculos para realizar servicios en distritos próximos a las fronteras, donde existe un intenso flujo de transporte transfronterizo. En este momento, no obstante, de difícil situación económica, en el que se necesita de la solidaridad, se pueden observar tendencias proteccionistas en relación con los mercados

nacionales y, gracias al concepto de uso «temporal», las restricciones todavía sirven de excusa para que muchos Estados miembros sigan protegiendo sus mercados nacionales. Lamentablemente, los Estados miembros podrán hacer uso de una cláusula de salvaguardia que les ofrece la oportunidad de utilizar los graves problemas que se observen en el mercado nacional de transporte como base para dirigirse a la Comisión y adoptar medidas proteccionistas. Además, hay que recordar con consternación que también podrán hacerlo después de 2014, tal y como constaba en la postura inicial del Parlamento Europeo. Quisiera hacer también una observación similar por lo que respecta al transporte internacional en autocar. La disposición que establece que, en el caso de que el transporte internacional suponga una amenaza para la viabilidad de la prestación de servicios similares, un Estado miembro puede suspender o cancelar la licencia de un transportista, es, desde mi punto de vista, inaceptable en el contexto del funcionamiento del mercado único. Gracias.

Georgios Toussas, *en nombre del grupo GUE/NGL*. – (EL) Señor Presidente, la Posición Común del Consejo de la Unión Europea, al igual que la propuesta inicial de la Comisión para la elaboración de un Reglamento, liberaliza los mercados nacionales de transporte de mercancías y viajeros por carretera y brinda acceso a los mercados internos de los Estados miembros a las empresas comunitarias dedicadas al transporte internacional. De hecho, sirve en bandeja a los grandes monopolios el transporte nacional e internacional por carretera.

Las propuestas contenidas en los informes del Parlamento Europeo avanzan en una dirección aún más reaccionaria. Piden la liberación total e inmediata de los mercados y la eliminación de todas las barreras, restricciones y controles. Los trabajadores comprenden ahora por propia y amarga experiencia las dolorosas consecuencias que tendrá en sus vidas la intrusión de monopolios empresariales en el transporte por carretera.

La liberalización de los mercados internos de transporte de mercancías y viajeros por carretera incrementa la explotación de los conductores profesionales, que se verán obligados a conducir sin detenerse y sin ninguna medida que garantice su descanso y su seguridad, les arrebatara su derecho a disponer de sueldo, trabajo y seguro, aumenta los riesgos que ponen en peligro la seguridad vial e impone la concentración del sector del transporte en manos de monopolios internacionales, que cosechan enormes beneficios, con consecuencias desastrosas para los trabajadores autónomos y las pequeñas empresas dedicadas a este sector, lo que acarrea un aumento de los gastos de transporte, una calidad de servicio menor y mayores riesgos para la seguridad de los viajeros.

Este es el motivo por el que hemos votado en contra de las Posiciones Comunes y de las recomendaciones formuladas por el Parlamento Europeo. El movimiento de la clase trabajadora está en contra de las reestructuraciones capitalistas y pide la creación de un mercado único de transporte público que se base en el criterio de satisfacer las necesidades elementales modernas.

Johannes Blokland, *en nombre del IND/DEM*. – (NL) Si allá por 1980 hubiese vaticinado que para el 2009 todavía no se vería en el horizonte el fin de las restricciones al cabotaje, no cabe ninguna duda de que el público que me estuviese escuchando se habrían echado unas buenas risas a mi costa. Después de todo, las restricciones al cabotaje son, por definición, violaciones flagrantes de las normas del mercado interno europeo.

Ahora, en 2009, nos enfrentamos de nuevo con la perspectiva de volver a casa con las manos vacías en segunda lectura. Huelga decir que daré mi apoyo a las enmiendas presentadas por el Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa, pero como el grupo del Partido Popular Europeo (Demócrata-Cristianos) y de los Demócratas Europeos se niega deliberadamente a mostrarse firme por lo que respecta a esta cuestión, está asestando un golpe mortal al futuro del sector del transporte de mercancías por carretera. Me complace comprobar que no se ha eliminado de las propuestas la norma de los doce días, pero no me complace que se haya hecho a costa de poner fin a las restricciones al cabotaje.

Si no se aprueban las enmiendas 17 y 18, votaré en contra del resultado final. Me niego a poner mi nombre en una propuesta que perjudica el medio ambiente, deja en desventaja al sector del transporte de mercancías y muestra nula consideración por el funcionamiento del mercado interno europeo.

Corien Wortmann-Kool (PPE-DE). – (NL) Quisiera comenzar diciendo que la buena noticia de la propuesta que estamos debatiendo es que se ha abolido la norma de los 12 días para el transporte en autobús.

Sin embargo, por lo que respecta al cabotaje, la propuesta es realmente decepcionante. Después de todo, ya a comienzos de los noventa e incluso en los ochenta, se acordó que esta limitación del libre transporte de mercancías sería de carácter temporal. Por esta razón, nosotros, el Grupo del Partido Popular Europeo (Demócrata-Cristianos) y de los Demócratas Europeos, habíamos presentado propuestas en primera lectura al objeto de eliminar las limitaciones para 2014. Sin embargo, en los últimos meses se ha puesto de manifiesto que los Estados miembros han intentado frustrar esta propuesta, a pesar de los esfuerzos que el señor Grosch

ha realizado como ponente para poner una fecha sobre la mesa después de todo. Los intentos de frustrar la propuesta han sido intensos y esto son muy malas noticias.

El proteccionismo en tiempos de crisis es la peor noticia para Europa, ya que, como el señor Tajani ha señalado con acierto, supone un despilfarro de dinero y es negativo para el medio ambiente. Por esta razón, los demócrata-cristianos neerlandeses (CDA) votaremos en contra de la propuesta, aunque sabemos que son los Estados miembros los que están bloqueando esta medida y que, lamentablemente, no podemos hacer nada al respecto. El contenido de esta propuesta es desacertado y poco factible. Por lo tanto, la legislación no solamente es mala en tiempo de crisis, sino que también es simbólica.

Así pues, quiero instar al señor Comisario a que no deje las cosas así y a que tome la iniciativa una vez más, el derecho de iniciativa que tiene en los próximos años para abolir esta limitación del cabotaje. Para ello contará con el apoyo de los demócrata-cristianos.

Gilles Savary (PSE). – (FR) Señor Presidente, señor Comisario, en primer lugar quiero elogiar el sentido del compromiso que han demostrado nuestros dos ponentes, el señor Grosch y la señora Picău, dado que este es un tema difícil en el sentido de que, sí, queremos el mercado interior, pero el público y los directores de las empresas no entienden que tener un mercado interior en ocasiones significa que algunos de ellos tendrán que fracasar, que la economía tendrá que entrar en recesión y que los puestos de trabajo tendrán que desaparecer.

En opinión del público, solamente merece la pena tener un mercado interior si con ello ganan todos. Sin embargo, actualmente sabemos perfectamente que, en temas como el cabotaje, las condiciones sociales en los diversos países son tales que, si se sistematizaran, podríamos, tal y como están las cosas, ver a una serie de trabajadores de países con unos elevados niveles salariales expulsados, desahuciados del mercado por los países de bajos niveles salariales.

Por lo tanto, al fin y al cabo creo que la posición adoptada es la correcta. Se debería liberalizar el cabotaje, pero todavía es demasiado pronto para hacerlo de forma repentina e indiscriminada. Así pues, el hecho de tener el concepto de las operaciones consecutivas de cabotaje, con un ajuste que nos remite a una cláusula de aplazamiento para un informe de la Comisión sobre las repercusiones sociales y, sobre todo, el hecho de no tener una fecha automática e indiscriminada para la liberalización, nos benefician a todos en efecto.

Por esta razón votaré a favor de este informe, al tiempo que le pido a la Comisión que esté pendiente y al tiempo que expreso el deseo de que finalmente se produzca la liberalización, pero sin dar lugar a competencia desleal o al *dumping* social que tanto perjudica a la reputación de Europa y que, en un país como el mío e indudablemente en el de la señora Wortmann-Kool, ha provocado el rechazo inmediato del Tratado Constitucional Europeo por parte de los ciudadanos que temen perder su posición social. Así pues, estoy agradecido a los dos ponentes.

Dirk Sterckx (ALDE). – (NL) Quisiera dar las gracias al señor Grosch y a la señora Picău por el trabajo que han realizado y creo que esta última tiene razón al ser estricta con respecto al acceso al mercado en su informe. Si se dirige una empresa de transportes, se tienen que cumplir una serie de normas y, como el señor Grosch ya ha afirmado, las empresas que no son más que un apartado de correos tienen que desaparecer, dado que son la causa de gran parte de los abusos que se producen. De eso mismo trata el informe de la señora Picău.

Así pues, ¿por qué no podemos ofrecer a las empresas que cumplen unas estrictas normas un mercado europeo en el que trabajar? Pasando al informe del señor Grosch, me habría gustado que ofreciese una aclaración, no una restricción. Por lo tanto, la mayoría de nuestro Grupo no puede aprobar el compromiso que el señor Grosch ha alcanzado.

En realidad estamos dando un paso atrás, en el sentido de que, una vez más, estamos limitando las oportunidades de las empresas de transporte en el mercado europeo. No existe ninguna perspectiva de apertura en 2014, conforme a la solicitud del Parlamento. El Consejo no está de acuerdo, pero yo creo que se trata de una concesión que no vale de nada. De hecho, estamos organizando viajes de camiones sin carga —algo que, en estos tiempos, sencillamente no se debería hacer—. Dudo si aquellos Estados miembros que ya han abierto sus mercados de cabotaje entre sí pueden continuar haciéndolo en virtud de este reglamento, en caso de que deseen hacerlo de forma bilateral. También me pregunto qué harán ahora los Estados miembros que afirman que el seguimiento resulta difícil, porque no es tan sencillo. Es lo mismo en todos los países, pero es difícil de controlar y me gustaría ver si las autoridades policiales están preparadas para esto.

Si el coste de los salarios y el dumping social son la razón, ¿por qué no consigo ver documentos en los que las autoridades francesas reprendan a los clientes franceses por utilizar demasiados camioneros belgas? Son más caros que los franceses. ¿Entonces por qué escucho historias de camioneros belgas que, por delitos relativamente menores, se mantienen bajo arresto en el Reino Unido? Porque allí, los camioneros también son más baratos que en Bélgica. Por lo tanto, si se supone que el abuso social es una razón, sin duda este no es el caso.

El resultado, en mi opinión, es que daremos un paso atrás con respecto al mercado interior. Mañana aprobaremos sistemas de transporte inteligente, lo que significa que vamos a decir que la tecnología de las comunicaciones y la tecnología de la información permiten un transporte de mercancías más efectivo. Sin embargo, después decimos que impondremos restricciones sobre este transporte por motivos políticos. Esto es lamentable y, por lo tanto, me opondré al acuerdo que el Parlamento, por desgracia, aprobará por mayoría.

Michael Henry Nattrass (IND/DEM). - Señor Presidente, otro paquete de informes para mantener ocupadas a las comisiones de la Unión Europea, más contaminación en un mar de reglamentos innecesarios. Winston Churchill dijo que si uno tiene 10 000 reglamentos destruye todo el respeto por la ley. El respeto inglés está destruido. Una encuesta de la BBC demuestra que el 55 % de la población quiere dejar la Unión Europea y que el 84 % quiere que el Reino Unido mantenga sus competencias.

El Presidente Pötinger confirmó que la Unión Europea elabora el 75 % de la legislación. En 35 años, eso supone más legislación de la que Inglaterra ha elaborado desde el fin del reinado de Ricardo III, en 1485. Por lo tanto, aquí estamos, elaborando legislación para corregir la legislación. ¿Dónde acabará todo esto?

El Reino Unido abandonará la Unión Europea, será un buen vecino y mirará su mar de reglamentos desde el otro lado del Canal de la Mancha, viendo cómo un millar de directivas sobre el transporte autoinfligidas la van matando poco a poco.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). - (DE) Señor Presidente, señor Comisario, Señorías, el paquete del transporte por carretera comprende tres cuestiones que se complementan entre sí y que tienen un impacto importante sobre los mercados de transporte de pasajeros y mercancías. Beneficiará a los transportistas, a los conductores y a los usuarios, particularmente en la actual situación económica. Al mismo tiempo, mejorará la seguridad en nuestras carreteras, aumentará la eficiencia del transporte y contribuirá a la sostenibilidad medioambiental.

Acojo con satisfacción la elección del formato de un reglamento para conseguir nuestros ambiciosos objetivos. Las prohibiciones sobre las operaciones de cabotaje resultan en viajes sin carga, algo que no queremos ni nos podemos permitir por motivos económicos, energéticos y medioambientales. Por otra parte, la apertura sin restricciones del mercado del transporte de mercancías provocaría distorsiones como resultado de la competencia desleal —que es la razón por la que se está haciendo gradualmente—. El cabotaje está permitido siempre que no se convierta en una actividad permanente o continua en un Estado miembro en el que no reside el transportista.

Lamentablemente este primer paso todavía no representa la apertura total de los mercados nacionales del transporte por carretera, pero deja abierta esta posibilidad. Los viajes sin carga ya se están reduciendo y se está protegiendo el medio ambiente.

Con respecto al acceso al mercado transfronterizo del transporte de pasajeros, el principal objetivo es la reducción de la burocracia, en interés de unos procedimientos sencillos y rápidos de autorización de los servicios regulares transfronterizos. Es necesario armonizar los documentos y simplificar las comprobaciones. Acojo con gran satisfacción la introducción de la norma revisada de los 12 días para los viajes organizados transfronterizos en autocar. Esto beneficiará a los turistas y a las empresas de autobuses y autocares por igual, sin poner en peligro la seguridad. Es una política orientada al ciudadano.

En el futuro, la autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera estará sujeta a condiciones específicas y transparentes. Esto impulsará el estatuto de la profesión, garantizará el reconocimiento de las competencias profesionales y ayudará a combatir las prácticas desleales. El aumento de la seguridad y fiabilidad será palpable.

Saïd El Khadraoui (PSE). - (NL) En primer lugar, me gustaría, por supuesto, dar las gracias a los ponentes, el señor Grosch y la señora Țicău, por el trabajo que han realizado y por el hecho de que finalmente hayan conseguido alcanzar un compromiso con respecto al paquete, un compromiso que no debería durar más que unos cuantos años como máximo, dado que tiene un carácter temporal, en mi opinión. Con respecto

al transporte por carretera, hay dos comentarios importantes que me gustaría hacer. El primero es, en efecto, el acceso a la profesión. En mi opinión, se ha estructurado de forma que permita asegurar la existencia de garantías relativas a quienes desean operar en el sector.

Sin duda, el cabotaje es objeto de cierta polémica. Se trata de una buena medida provisional, que era necesaria para definir más claramente lo que resulta posible. En el pasado se expresaba en términos bastante vagos el hecho de que el cabotaje resulta posible de forma temporal. Ahora esto se ha aclarado hasta tres veces en un período de siete días. En efecto, lo lógico sería una apertura total para todos, pero todavía no es el momento, en mi opinión.

El compromiso que tenemos ahora ante nosotros, concretamente el de revisar la situación social en la Unión Europea en el plazo de unos años y tomar nuevas medidas, me parece una propuesta muy razonable. Esta apertura del mercado debería ir de la mano de una nivelación del nivel social. Mientras tanto, debería resultar posible que algunos países, o grupos de países, como los países del Benelux, por ejemplo, acuerden entre ellos que las cosas se mantengan como están para que el cabotaje abierto siga siendo posible. En tanto que las condiciones salariales y laborales sean más o menos iguales, personalmente no tengo ningún problema en que sea así, pero sin duda este no es el caso generalizado y por esta razón este paso intermedio resulta necesario.

Ari Vatanen (PPE-DE). - Señor Presidente, cuando nos marchemos esta tarde, la mayoría de nosotros se subirá en un vehículo negro. Son vehículos de calidad con conductores de calidad, y sabemos que esos conductores son muy profesionales. Es una calidad conocida. Satisfacen los criterios.

A pesar de que en parte estoy de acuerdo con el caballero inglés que ha intervenido hace un rato quejándose del exceso de legislación —en ocasiones, es cierto que producimos demasiada legislación—, lamento que el acceso de la Unión Europea a las normas profesionales no se haya ampliado a los taxis, porque todos utilizamos taxis en los diferentes Estados miembros y su calidad difiere mucho. Cuando se coge un taxi, la fiabilidad es muy importante, al igual que su calidad: saber lo que se puede esperar. También es una cuestión de seguridad. Uno suele estar sólo en el vehículo en un entorno desconocido. El taxi es también, para muchos de nosotros, el primer contacto que tenemos en un nuevo país, por lo que tendría sentido que los conductores cumplieren ciertos criterios europeos. Eso también significa que, si fuesen profesionales, estuviesen bien formados y conociesen el destino, no tendríamos que tener miedo a que nos cobrasen más de la cuenta.

Hay países, como Alemania, Suecia, Eslovenia y Finlandia, donde las normas nacionales son muy estrictas en este tema y la profesión del taxi funciona bien. Los taxis de Londres también son conocidos por su calidad. Deberíamos compartir estas buenas prácticas. Sin embargo, mientras tanto, mientras esperamos esta legislación acerca de los criterios para la profesión del taxi, tal vez deberíamos legislar para que nosotros demos buenas propinas a los conductores que nos llevan a casa por las tardes.

Pavel Svoboda, Presidente en ejercicio del Consejo. - (CS) Señor Presidente, Señorías, quiero darles las gracias por sus diversas contribuciones durante este debate. Quiero asegurarles que el Consejo está totalmente dispuesto a reforzar y completar el mercado interior. Por lo tanto, la Presidencia cree que, precisamente por esta razón, es necesario reajustar los reglamentos legales comunitarios vigentes. La Presidencia también comparte totalmente el objetivo de fomentar la competitividad del sector del transporte por carretera en la Unión Europea, racionalizando y simplificando el marco jurídico existente, ayudando así a reducir los incumplimientos del mercado. No obstante, la apertura de los mercados nacionales del transporte expondría totalmente a nuestros transportistas a la competencia desleal y perjudicaría al funcionamiento del mercado, porque todavía existen importantes diferencias fiscales y sociales entre los Estados miembros. Hay que evitar esto, particularmente en un momento de crisis económica en el que la economía en general precisa una evaluación detenida y cuidadosa de los mejores métodos para la estimulación y recuperación. Está claro que, para 2013 a más tardar, la Comisión evaluará la situación del mercado de nuevo, con vistas a la liberalización. Esta versión de compromiso representa una forma equilibrada y justa de combinar los diversos intereses.

Nuestro objetivo común consiste en conseguir que el transporte por carretera sea más eficiente y sostenible. Estos reglamentos legales ayudarán de forma significativa a reducir los incumplimientos de las normas de competencia económica y a mejorar el cumplimiento de los reglamentos legales en el ámbito social, así como los reglamentos de seguridad del transporte por carretera por parte de los transportistas por carretera. También conllevará una notable reducción de la carga administrativa, tanto para los transportistas de carretera como para los órganos de supervisión. También debería dotar al sector de un marco jurídico y administrativo destinado a obtener mayores beneficios del mercado común. Creo firmemente que esta importante recopilación de reglamentos legales respaldará y facilitará el transporte por carretera y ayudará a estimular

la recuperación económica. Quiero darles las gracias una vez más por la excelente cooperación que ha hecho posible que alcancemos un compromiso conjunto para conseguir estos objetivos.

PRESIDE: Miguel Ángel MARTÍNEZ MARTÍNEZ

Vicepresidente

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión*. – (IT) Señor Presidente, Señorías, creo que lo que el Parlamento va a adoptar es un buen compromiso, que reconcilia las exigencias del Consejo, las exigencias de la mayoría de los diputados al Parlamento Europeo y las propuestas de la Comisión Europea.

Obviamente, cuando es necesario alcanzar un compromiso, cada uno debe dar un paso atrás para que los demás puedan hacer lo mismo y, por lo tanto, creo que las palabras del señor El Khadraoui han sido acertadas: dadas las circunstancias, hemos hecho todo lo que podíamos. Como ya he dicho en mi intervención anterior, por lo que respecta al cabotaje, la Comisión pretende evaluar la situación para ver si sería posible alcanzar un acuerdo y —dependiendo de cómo estén las cosas— tal vez podamos abrir más el sector y así tomar la dirección que muchos diputados han solicitado, aunque sin duda debemos evaluar la situación del momento.

Insisto en que considero que este es un buen compromiso y me gustaría dirigirme al señor Sterckx, que ha tenido la gentileza y la buena voluntad de no limitarse a criticar, sino también de escuchar la respuesta, a diferencia de muchos diputados, que han hecho críticas y a continuación, lamentablemente, no han sido capaces de escuchar los comentarios de la Comisión en respuesta a lo que habían dicho. Quiero tranquilizar al señor Sterckx, que está con razón preocupado por la existencia de acuerdos previos que afectan a su país de origen y a los demás países del Benelux.

No obstante, creo que esta legislación, tal y como va a ser adoptada, no tendrá —como ya he dicho anteriormente— ninguna repercusión negativa sobre los acuerdos existentes. Continuarán en vigor, porque la nueva legislación ampliará la situación, pero no afectará, y por lo tanto no perjudicará, a los acuerdos bilaterales o trilaterales que ya existen. Así pues, pienso que puedo asegurar al señor Sterckx que, desde mi punto de vista, que creo que es la interpretación correcta y efectiva, no habrá ninguna repercusión negativa para los acuerdos que principalmente —repito— afectan al Benelux.

También quería tranquilizar al señor Blokland y a la señora Wortmann-Kool acerca de las preocupaciones que han expresado: no pretendemos quedarnos aquí, estamos intentando —insisto— ver cómo evoluciona la situación, en 2013 elaboraremos un informe para evaluar la situación, cómo han ido las cosas y, si es posible, si lo consideramos necesario, propondremos de nuevo al Parlamento y al Consejo una posible ampliación de la situación y una mayor liberalización del sistema de cabotaje. No obstante, somos perfectamente conscientes de que muchos países de la Unión Europea tienen una opinión diferente y, por lo tanto, al objeto de obtener la aprobación del Consejo ha sido necesario dar un paso atrás en otras cuestiones.

Sin embargo, quiero decir una vez más que creo que es muy positivo que hayamos alcanzado un acuerdo de forma relativamente rápida, un acuerdo que —también quiero tranquilizar al señor Jarzembowski— siempre podría mejorar; toda ley puede mejorar, pero normalmente lo mejor es enemigo de lo bueno. Creo que estamos haciendo lo correcto y no creo necesario abandonar la Unión Europea cuando hablamos de estos temas, como sugiere el señor Nattrass, porque, en mi opinión, las normas positivas son útiles para la Unión Europea.

Incluso un acreditado diario británico, el *Financial Times*, ha especulado acerca de que Gran Bretaña se replanteará la necesidad de unas normas más estrictas; ciertamente, durante la crisis Europa ha soportado la crisis económica y financiera mejor que otras regiones, precisamente porque ha basado su sistema económico en normas claras.

Creo, tal vez porque nací en Roma, que la historia del Derecho romano y del Código Napoleónico ha demostrado la importancia de tener normas que garanticen el desarrollo social. No sé a qué lado del Muro de Adriano nació el señor Nattrass, pero a juzgar por su intervención yo diría que nació al otro lado del muro y que sus ancestros, por lo tanto, no tenían manera de aprender el Derecho romano.

Señorías, permítanme darles las gracias de nuevo por su cooperación y al Consejo por su trabajo, y expresar mi agradecimiento una vez más en esta Cámara al personal de la Comisión de la Dirección General que tengo el honor de dirigir, porque sin su valiosa contribución no habría sido posible alcanzar un compromiso que creo que es positivo para todos los ciudadanos de la Unión Europea.

Presidente. – Señor Sterckx, ¿desea usted intervenir por una cuestión de orden?

Dirk Sterckx (ALDE). - (NL) Señor Presidente, solamente quería informar al señor Comisario de que la señora HennisPlasschaert ya no se encuentra aquí, dado que tenía que asistir a otra reunión. Yo estoy escuchando en nombre de todos los diputados de nuestro Grupo implicados en este tema. Solamente quería informarle del hecho de que no ha desaparecido sin más.

Presidente. – Gracias, colega.

Entiendo que no era una cuestión de orden, sino una cuestión de cortesía.

Mathieu Grosch, ponente. – (DE) Señor Presidente, quisiera empezar dando las gracias a la Comisión por la gran claridad de sus respuestas. Quiero insistir en que la limitación del cabotaje es un acuerdo de naturaleza temporal, que el estudio se está realizando y que, dependiendo de los resultados, la apertura del mercado también estará en perspectiva.

Otro aspecto muy importante es que el artículo 306 resulta de aplicación aquí —incluyendo, sin lugar a duda, a los países del Benelux—, señor Sterckx, lo que significa que su petición es innecesaria y ya no necesitamos respaldarla.

La otra cosa que quiero decir aquí se refiere al propio cabotaje. Tras las observaciones que he escuchado aquí, creo que, en realidad, este compromiso es aún mejor de lo que pensaba, por la sencilla razón —y me dirijo en particular a mis colegas del Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa y a la Unión Demócrata y Cristiana (CDA) neerlandesa— de que la creación de un acuerdo temporal no significa que queramos estrangular el mercado interior —si me permiten la expresión— o las empresas. Si hoy tenemos en cuenta que ciertas empresas utilizan vehículos de vanguardia pero pagan a sus conductores 400 euros al mes, mientras que otras empresas pagan 1 500 euros al mes, me parece más que razonable decir que es necesario elevar el nivel social de algún modo. Si hay dinero disponible para satisfacer los requisitos de los vehículos, también hay dinero para satisfacer los requisitos de los salarios. Hay que subir al siguiente nivel y solamente entonces se podrá abrir el mercado. En mi opinión, decir que deberíamos abrir el mercado y ver qué ocurre supone una interpretación errónea de un mercado abierto.

Mi último comentario es que lo extraño es que son siempre precisamente los países —como el Reino Unido— que bloquean cualquier tipo de armonización, particularmente en el ámbito de la tributación, los que dicen hoy que existe una falta de armonización y que, por lo tanto, deberíamos dejar que el mercado evolucione. Algunos dicen que quieren restricciones, mientras que otros dicen que tenemos demasiadas restricciones.

Si queremos convencer al público europeo, no podemos decir que el mercado debería ser abierto y que todo lo demás se solucionará solo. En lugar de esto, hay que arreglar la legislación medioambiental, social y fiscal en esta Cámara, junto con el Consejo y la Comisión. Entonces seremos creíbles.

Presidente. – Muchas gracias, señor Grosch, por una intervención que ya ha recibido el apoyo demostrado por la ovación de los colegas.

Silvia-Adriana Țicău, ponente. – (RO) Señor Presidente, señor Comisario, quiero comenzar dando las gracias al señor Grosch, el ponente alternativo con el que he trabajado, junto con el personal técnico de la Comisión de Transportes y Turismo y el Grupo Socialista en el Parlamento Europeo, así como a mis colegas de la comisión y su personal, por no hablar de usted, señor Comisario, y a la Presidencia del Consejo Europeo, con los que he mantenido una cooperación muy estrecha.

Me gustaría recordarles que en junio de 2007 la Comisión Europea propuso modificar el reglamento sobre el acceso al sector del transporte por carretera. Las propuestas de modificación se han producido por la experiencia adquirida tras la aplicación de la Directiva de la Comisión Europea 96/26. Esto ha provocado que algunas de las disposiciones legislativas se hayan vuelto a redactar con el objetivo de garantizar una aplicación más coherente, utilizando un acto jurídico en forma de reglamento. Aquí estamos aproximadamente dos años después, celebrando una votación final sobre este documento que tiene un impacto directo sobre unas 800 000 empresas europeas y sobre unos 4,5 millones de puestos de trabajo.

Nuestros objetivos comunes son los siguientes: mejorar la seguridad del transporte por carretera, reducir la burocracia, simplificar los procedimientos y ofrecer previsibilidad y certidumbre a los transportistas por carretera. Espero que este compromiso que hemos alcanzado haga evolucionar el mercado del transporte por carretera. Quiero dar las gracias a mis colegas parlamentarios una vez más por su cooperación.

Presidente. – Se cierra el debate conjunto.

La votación tendrá lugar mañana a las 12.00 horas.

13. Derechos de los pasajeros que viajan por mar o por vías navegables – Derechos de los viajeros de autobús y autocar (debate)

Presidente. – El siguiente punto es el debate conjunto sobre:

– el informe de Michel Teychenné, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2006/2004 sobre la cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de la aplicación de la legislación de protección de los consumidores (COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)) (A6-0209/2009), y

– el informe de Gabriele Albertini, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2006/2004 sobre la cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de la aplicación de la legislación de protección de los consumidores (COM(2008)0817 – C6-0469/2008 – 2008/0237(COD)) (A6-0250/2009).

Michel Teychenné, ponente. – (FR) Señor Presidente, señor Tajani, Señorías, los dos principios por los que se ha guiado mi trabajo desde el principio de este proceso han sido garantizar que haya una mayor igualdad de condiciones para todos los modos de transporte con respecto a los derechos de los pasajeros —que es un objetivo se han fijado la Comisión y el Parlamento Europeo— y garantizar que estos derechos estén claramente recogidos en este texto. En última instancia, se ha prestado especial atención a las personas con una movilidad reducida, dado que el sector del transporte marítimo estaba de hecho algo rezagado por lo que respecta a estas personas.

El espíritu general del texto es que las personas puedan viajar en Europa sin estar sujetas a los caprichos de las empresas implicadas y que puedan exigir un nivel mínimo de servicio y un nivel mínimo de información y, finalmente, que las personas con una movilidad reducida puedan disfrutar de la misma calidad de derechos que otros ciudadanos europeos sin ser penalizadas dos veces.

El contenido de la versión aprobada en comisión el 31 de marzo parecería aceptable para todos. Esto se debe, en primer lugar, a que se aumentan los derechos de las personas con movilidad reducida. Si se aprobase este texto, ya no sería posible negar a las personas el transporte por causa de su discapacidad, salvo, por supuesto, por razones asociadas a las condiciones de embarque, al respeto de su dignidad y a los elementos técnicos del barco. Por otra parte, también se debe ofrecer asistencia a las personas con movilidad reducida, desde el mismo momento de la reserva; hoy en día, gracias a Internet, existe la necesidad de viajes de vuelta e información oficial. Así pues, esto se ha abordado en el texto.

Finalmente, la información sobre los derechos de los pasajeros debe ser normalizada y facilitada en formatos accesibles, como ocurre actualmente en los sectores del ferrocarril y la aviación.

Con respecto a los derechos de todos los pasajeros, pensamos que era importante que la compensación en caso de problemas también estuviese armonizada a un nivel superior, sobre la base de lo que se está haciendo en el sector de la aviación. Como resultado, a los pasajeros que sufran retrasos y cancelaciones se les reembolsará hasta la totalidad del importante, con una escala de reembolsos calculada conforme a los problemas encontrados.

La información deberá ser clara y accesible, lo que suele ser un problema en el sector del transporte. Lo vemos constantemente: gente que no dispone de suficiente información, sin saber por qué el barco —en este caso, aunque podría ser perfectamente el tren o el avión— no va a salir o por qué se producen retrasos, y nosotros queríamos mejorar estos métodos de suministro de información.

Finalmente, la gestión de las reclamaciones debe estar mejor organizada. En efecto, presentar una reclamación cuando surgen problemas es una cuestión complicada y este texto está diseñado para simplificar el procedimiento, tanto para el Estado miembro como para los ciudadanos individuales.

También se ha abordado el papel de los organismos nacionales que gestionarán las reclamaciones y se ha definido mejor.

Finalmente, los servicios de transporte urbano y suburbano —con esto me refiero a los queridos *vaporettos* del señor Albertini de Venecia, Italia— deberían excluirse de este texto, dado que no se incluyen en los grandes servicios de transporte.

Paso ahora a hablar de los cruceros y del lugar que ocupan en este texto: quiero recordarles que los cruceros son un tipo de vacaciones extremadamente importante hoy en día y que el grupo al que están dirigidos incluye tanto a las personas mayores como a las personas con discapacidad. Por supuesto, esta es la razón por la que los cruceros están integrados en el texto, no solamente con respecto a la Directiva relativa a los viajes combinados de la que depende el texto y que es una Directiva de 1991, sino también con la garantía de que los consumidores recibirán la misma calidad de trato.

Se recoge la definición de «fuerza mayor» —que representa un motivo para poder denegar el transporte— y, con respecto a este tema, hemos trabajado en una enmienda consensuada, que hemos elaborado conjuntamente. No obstante, quiero recordarles que en el sector de la aviación, hoy en día, el Tribunal de Justicia se ha visto a menudo obligado a tomar decisiones por casos de fuerza mayor cuya definición no era suficientemente clara. Así pues, en este texto hemos intentado abordar problemas asociados con el transporte marítimo. Me refiero a las mareas, los vientos y tormentas, que también son habituales en el transporte marítimo y que han de ser tenidos en cuenta.

Para terminar, la responsabilidad de los puertos de ofrecer asistencia también ha sido objeto de debate. Este es un texto sobre los derechos de los pasajeros; no es un texto...

(El Presidente le pide al orador que concluya)

... y así, con arbitrajes entre los puertos y los transportistas, este es el resumen del texto. Sé que el señor Jarzembowski va a presentar sus enmiendas, por lo que responderé en los dos minutos que me quedan.

Gabriele Albertini, ponente. – (IT) Señor Presidente, Señorías, con la aprobación de la legislación sobre el transporte aéreo y por carretera, el informe del señor Teychenné sobre el transporte por mar y por vías navegables y esta propuesta sobre los derechos de los pasajeros de autobús y autocar, la Unión Europea completa el marco legislativo para todos los modos de transporte.

Para elaborar este reglamento nos enfrentamos a la necesidad de encontrar un equilibrio entre dos planteamientos: el primero tiene en cuenta la igualdad de condiciones para todos los modos de transporte, por la que los diferentes modos de transporte pueden competir en las mismas condiciones y en igualdad de oportunidades, mientras que, al mismo tiempo, los pasajeros disfrutan de un elevado nivel de protección, independientemente del medio de transporte que hayan elegido.

El segundo planteamiento refleja las diferentes características de cada modo de transporte y tiene en cuenta sus características particulares, por ejemplo, en el caso del transporte en autobús o autocar deberíamos intentar gestionar la responsabilidad de los retrasos y en el caso del transporte por carretera deberíamos pensar en los accidentes, los atascos, etc., lo que no se aplicaría al transporte por ferrocarril dado que utiliza una vía específica.

También quiero hablar acerca de dos puntos opuesto que hemos intentado —y creo que conseguido— reconciliar. El verdadero propósito de este reglamento es reforzar los derechos de los pasajeros, pero en el transporte por carretera el sector se compone en gran medida de pequeñas y medianas empresas, que necesitarán tiempo y recursos para adaptarse a los nuevos requisitos y que, como otros muchos sectores industriales, están atravesando dificultades debido a la crisis económica.

Ahora llegamos a las enmiendas presentadas al Parlamento y quiero dar las gracias a mis colegas parlamentarios por las importantes contribuciones que han realizado al texto del reglamento y su excelente cooperación. La mayor parte del trabajo para esta primera lectura parlamentaria ya la ha realizado la Comisión de Transportes y Turismo, dejando a la Cámara solamente la labor de realizar aclaraciones con respecto al lenguaje jurídico.

En nombre de mi Grupo, he presentado solamente tres enmiendas adicionales para la votación de mañana. Permítanme describírselas brevemente: La enmienda 73 es una simple aclaración lingüística y la enmienda 82 establece un límite para la estricta responsabilidad que se recoge en el artículo 6, apartado 3, del reglamento propuesto. Con respecto al ámbito de aplicación del texto de la enmienda aprobada por la Comisión de Transportes y Turismo, todos los grupos políticos han estado de acuerdo con respecto a la inclusión del transporte regional. Con respecto al transporte urbano y suburbano, mañana se someterán a votación dos textos fundamentales.

Como ponente, apruebo la enmienda 80 sobre la exclusión sin más del transporte local, presentada por mi grupo, pero también he señalado mi apoyo a la enmienda 81, que concede a los Estados miembros la competencia para eximir al transporte local, siempre que garanticen a los pasajeros un nivel de derechos similar al que se recoge en el reglamento.

Creo que hemos elaborado un texto que nos coloca en un buen punto para iniciar futuros debates tripartitos con el Consejo y la Comisión. Por lo tanto, espero que la Presidencia checa y Suecia, el próximo país que ocupará la Presidencia del Consejo Europeo, triunfen en su trabajo en materia de derechos de los pasajeros y, por supuesto, espero poder contribuir a las posteriores fases de adopción de este reglamento durante la próxima legislatura.

Pavel Svoboda, *Presidente en ejercicio del Consejo*. – (CS) Señorías, mañana votarán los proyectos de enmienda a las dos propuestas de la Comisión sobre la protección de los derechos de los pasajeros de autobús y autocar y también de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables.

Son reglamentos importantes que tienen gran interés tanto para los consumidores como para el sector del transporte. La Unión Europea ha adoptado recientemente reglamentos del mismo tipo para el transporte aéreo y por ferrocarril. Las propuestas recientemente presentadas por la Comisión completarán este marco legal. En la práctica esto significa una mayor protección para todos los viajeros, especialmente para las personas con discapacidad y con una movilidad reducida, independientemente del medio de transporte. Por otra parte, creará una igualdad de condiciones para todas las áreas del transporte. Por supuesto, la Presidencia checa acoge con satisfacción estas propuestas y les concede gran importancia. Creo que todos compartimos el objetivo adoptado por la Unión Europea en los últimos años de reforzar los derechos de los pasajeros.

Con respecto a los proyectos de enmienda que han votado en la Comisión de Transportes y Turismo, me gustaría mencionar dos aspectos en particular. El primero es que ustedes conceden gran importancia a los derechos de las personas con discapacidad y con movilidad reducida. Por supuesto, estamos de acuerdo con ustedes en este ámbito, lo que es fundamental si queremos conseguir la aprobación en segunda lectura de estos dos importantes reglamentos legales.

El segundo es que han intentado una armonización precisa de los proyectos de reglamentos con versiones de reglamentos existentes que se aplican a los derechos de los pasajeros de diferentes formas de transporte, y han tenido mucho cuidado de adaptar las propuestas a los requisitos específicos del transporte en autobús y autocar o al transporte por mar y vías navegables, sin abandonar el objetivo de reforzar los derechos de los pasajeros. Estamos totalmente de acuerdo con la necesidad de adaptar los reglamentos legales a las características específicas de las diversas formas de transporte. Como todos sabemos, no es posible aplicar exactamente el mismo planteamiento a los diferentes tipos de transporte. El transporte aéreo y por ferrocarril tiene sus propias características y lo mismo ocurre con el transporte en autobús y autocar, y el transporte por mar y por vías navegables. Existen enormes diferencias incluso dentro de estas ramas individuales. Hay empresas grandes y pequeñas, y los viajes pueden durar varios días o solamente unos minutos. Por lo tanto, es necesario encontrar una solución aceptable para todos que garantice la protección de los consumidores sin imponer una carga administrativa innecesaria al sector, y particularmente a las empresas más pequeñas del mercado. Esta cuestión tiene particular importancia en la actual situación económica, por supuesto.

Así pues, valoramos su trabajo en estas cuestiones. Ofrece un excelente punto de partida. Al mismo tiempo, coincide en gran medida con nuestra opinión sobre las propuestas. Creo firmemente que podremos cooperar de forma constructiva con respecto a los acuerdos legales que protegerán los intereses de todos los implicados y que, al mismo tiempo, tendrán en cuenta el objetivo de la Unión Europea de mejorar el proceso de legislar. Para terminar, quiero dar las gracias en particular a los ponentes, el señor Albertini y el señor Teychenné, por su excelente trabajo y por sus informes cuidadosamente elaborados.

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión*. – (IT) Señor Presidente, Señorías, siempre es para mí un placer recordar los muchos años que he pasado en esta Cámara como parlamentario y esto me permite valorar especialmente el trabajo que ha realizado el Parlamento Europeo en este debate.

Por esta razón me gustaría dar las gracias al señor Teychenné y al señor Albertini por la importante contribución que están realizando para proteger los derechos de los ciudadanos como pasajeros en todos los sectores del transporte, porque la necesidad de intervenir en el ámbito del transporte en autobús y autocar y el transporte marítimo representa un intento de llenar un vacío que, como todos ustedes han señalado, existe en la legislación europea.

Tenemos muchos pasajeros con discapacidades y con movilidad reducida por otras razones, por lo que tenemos la obligación de garantizar la libre circulación, porque antes que nada se trata de una cuestión de libertad dentro de la Unión Europea. Por supuesto, legislar bien no es sencillo, pero hoy estamos dando un gran paso adelante.

También he acogido con satisfacción las palabras del señor Svoboda. Sin duda, todavía hay algunas dudas acerca de los textos que la Comisión y el Parlamento tienen previsto adoptar, pero también he apreciado una franqueza política en general por parte del Consejo, lo que me hace mirar al futuro con esperanza.

No me cabe duda de que, como ocurrió en el caso del transporte por carretera, alcanzaremos un compromiso satisfactorio que garantice a los ciudadanos europeos la oportunidad de viajar libremente y de estar debidamente protegidos dentro de la Unión Europea.

Por lo tanto, creo que hoy estamos debatiendo temas que afectan a las vidas de todos los ciudadanos, que es la razón por la que estoy convencido de que, por lo que respecta a la propuesta sobre los autobuses y autocares, se debería apoyar —y en la reunión de la Comisión de Transportes y Turismo del 30 de marzo se apreciaron síntomas alentadores de ello— el enfoque de la Comisión en el ámbito de aplicación más amplio posible, que cubra todos los servicios de transporte de pasajeros regulares, sean internacionales, nacionales, regionales, urbanos o suburbanos. Esto responde a la necesidad de simplificar la legislación, pero también de garantizar la igualdad de derechos para todos los pasajeros sin excepciones de principios.

No obstante, señor Albertini, dada la naturaleza específica de este sector, la propuesta deja a los Estados miembros la opción de eximir al transporte urbano, suburbano y regional cubierto por contratos de servicios públicos, cuando estos contratos ofrezcan a los pasajeros un elevado nivel de protección comparable al que contempla el reglamento. Esto me parece una solución razonable que ofrece el nivel necesario de flexibilidad, al tiempo que salvaguarda los derechos básicos de los pasajeros.

La responsabilidad de las empresas de autobuses y autocares frente a los pasajeros en caso de fallecimiento o lesiones representa otro elemento esencial de la propuesta. También existen demasiadas disparidades en este sentido en la Comunidad, lo que genera graves incertidumbres para los pasajeros. Me gustaría analizar un par de puntos sobre este tema de forma más detallada: en primer lugar, este ámbito no aborda la cuestión del seguro, sino que se refiere exclusivamente a la responsabilidad de los transportistas hacia los pasajeros. En segundo lugar, la empresa de autobuses o autocares no es la única responsable de la compensación por daños y su derecho a reclamar una compensación a terceras partes no se cuestiona. En tercer lugar, este ámbito no se refiere a las importaciones ni a los procedimientos que se recogen en la directiva de 2005 sobre los seguros de responsabilidad civil con respecto al uso de vehículos a motor; y, en cuarto lugar, la Comisión no ha desarrollado de hecho un nuevo modelo de responsabilidad. Lo que se está proponiendo hoy es un plan de responsabilidad inspirado en otros modos de transporte, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, las características particulares de este sector.

Con respecto al transporte marítimo, creo que se necesita un único instrumento legislativo, aún cuando existan diferentes opiniones al respecto tanto en el Parlamento como en el Consejo. Permítanme señalar una cuestión fundamental con respecto al ámbito de aplicación: en comparación con el transporte por carretera, por ferrocarril y aéreo, hay muchos menos pasajeros que viajan por mar o por vías navegables. Entre estos, los que utilizan las vías navegables representan solo una pequeña minoría. En mi opinión, no parece lógico ni realista tener reglamentos separados para los pasajeros que viajan por mar y aquellos que utilizan vías navegables, y aún menos si se tiene en cuenta que suelen utilizar el mismo tipo de barco. Creo que un único instrumento legislativo debe ser la respuesta.

El 30 de marzo de 2009, junto con el debate sobre el informe de Teychenné en la Comisión de Transportes y Turismo se celebró un debate público entre los ministros en el marco del consejo de transporte de la Unión Europea. Me satisface haber tenido la oportunidad de observar en este debate un cierto grado de unión entre la Comisión, los Estados miembros y el Parlamento con respecto al objetivo de dotar a los pasajeros europeos de un nuevo y ambicioso reglamento lo antes posible.

En este contexto, por supuesto la Comisión está dispuesta a realizar cualquier aclaración y mejora en el texto que puedan ser necesarias para tener en cuenta las características particulares de cada tipo de servicio y dotar así al sector de las herramientas necesarias para aplicar el reglamento con la flexibilidad necesaria. Permítanme insistir de nuevo en la necesidad de ofrecer los recursos necesarios para aplicar el futuro reglamento de forma efectiva. Para ello es importante que las autoridades nacionales responsables de su aplicación presenten informes periódicos sobre sus actividades. Cada Estado miembro podrá organizar su propio sistema nacional como considere oportuno, por ejemplo decidiendo si desea tener una o más autoridades competentes.

Georgios Papastamkos, *ponente de opinión de la Comisión de Asuntos Jurídicos*. – (EL) Señor Presidente, la propuesta de reglamento, modificada tras la aportación del Parlamento Europeo, refuerza los derechos de los pasajeros del transporte marítimo de forma satisfactoria.

No obstante, creo que, en la próxima iniciativa legislativa sobre este tema, sería más correcto un planteamiento horizontal, un único instrumento legal que cubra todos los medios de transporte, dada la necesidad actual de utilizar medios de transporte combinados.

También sería sistemáticamente preferible en el futuro que se presentasen propuestas separadas sobre los derechos de los pasajeros, por una parte, y sobre las personas con movilidad reducida, por otra. La razón de esto es que los acuerdos individuales tienen un propósito diferente y están dirigidos a grupos diferentes.

Finalmente, quiero señalar el planteamiento repetidamente estrecho de miras adoptado por la Comisión, aunque no por el Vicepresidente Tajan, con respecto a las cuestiones que exigen un estudio multilateral y más amplio, como el transporte marítimo.

El transporte marítimo por el Mar Mediterráneo se produce en condiciones diferentes que el transporte que cruza estrechos.

Georg Jarzembowski, *en nombre del Grupo del PPE-DE*. – (DE) Señor Presidente, Vicepresidente de la Comisión, Presidente en ejercicio del Consejo, quiero decir al orador anterior que tenemos las islas griegas y a las empresas del transbordador griego en mente en todo momento: no tiene que preocuparse por eso.

Puedo decir que mi Grupo y yo estamos satisfechos de que, por primera vez, vayamos a tener unos derechos legales de los pasajeros concentrados en el ciudadano en caso de retrasos y cancelaciones también en el transporte por mar y por vías navegables, y en el transporte regional en autobús y autocar. Queremos dar las gracias a los dos ponentes, el señor Albertini y el señor Teychenné. Hemos disfrutado de una cooperación constructiva en las comisiones, lo que ha producido buenos resultados.

Solamente hay algunos puntos que me gustaría comentar más detenidamente. Creo que la compensación del 25 % para los pasajeros que viajan por mar por un retraso de entre dos y tres horas es perfectamente apropiado, al igual que el 50 % para los retrasos de más de tres horas —pero yo le diría al señor Teychenné que una compensación del 100 % para los retrasos superiores a esto es sencillamente excesivo—. Si tenemos en cuenta que los servicios de transporte marítimo no son suministrados solamente por gigantescas empresas, sino también, particularmente en el caso de los transbordadores, por las PYME, debemos adoptar un planteamiento razonable para el tema de la compensación.

Como ya hemos debatido, también debemos tener cuidado de no imputar la responsabilidad a las instituciones o personas equivocadas en el transporte marítimo. Todos nosotros en esta Cámara queremos garantizar que ambos documentos ofrezcan asistencia a los pasajeros con movilidad reducida, en particular, pero los armadores no pueden encargarse de las dificultades de acceso a los puertos; son los propios puertos los que deben hacerlo. En otras palabras, debemos tener mucho cuidado.

Con respecto a los derechos de los pasajeros de autobús y autocar, me gustaría señalar que existen diferencias reales entre los autobuses interurbanos y urbanos que debemos tener en cuenta. Por lo tanto, mi Grupo opina que tenemos motivos para pedir unos derechos razonables para los pasajeros del transporte interurbano en autobús o autocar, pero que los autobuses urbanos y suburbanos operan en condiciones completamente distintas. Estas normas están fuera de lugar aquí y esto se debería reconocer claramente.

Robert Evans, *en nombre del Grupo del PSE*. – Señor Presidente, quiero felicitar a nuestros dos ponentes. Hace un par de años fui ponente para el acceso de las personas con discapacidad a los aviones. Esta legislación es otra pieza del rompecabezas para que el transporte sea lo más inclusivo posible o, como ha dicho nuestro colega el señor Albertini, para consolidar los derechos de los pasajeros.

En unos tiempos en los que animamos a las personas para que utilicen el transporte público, es muy importante que incluyamos los autocares y autobuses, como ha hecho el señor Albertini, en este ámbito. Algunos diputados, no necesariamente los aquí presentes, han buscado formas de introducir exenciones para excluir determinadas secciones, pero para mí el punto de partida ha sido siempre el deseo de incluir todo lo posible, al objeto de progresar en la tarea de hacer de Europa un mercado común para las personas. Por esta razón es tan importante la enmienda 81.

El señor Comisario ha dicho en sus observaciones que necesitamos los mismos derechos para todos los pasajeros sin excepciones —y, a continuación, habló sobre las excepciones, por ejemplo, para el transporte

regional—. No creo que debamos excluir el transporte regional, y he realizado algunos estudios. En algunos de nuestros Estados miembros un viaje regional en autobús puede durar hasta seis horas, que es más que un viaje internacional en autobús desde Londres, por ejemplo, hasta Bruselas o París. Por lo tanto, creo que debería estar incluido. Creo que es correcto que, cuando el transporte local —como ha mencionado el señor Jarzembowski— no esté incluido, haya contratos de servicios públicos que hagan que las empresas alcancen el mismo tipo de estándares.

También creo que debemos convencer al sector de la construcción para que fabrique autobuses más modernos, teniendo en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad. Al igual que hemos defendido que los aviones resulten más accesibles para las personas con discapacidad, también necesitamos, tal vez, autocares con unos pasillos más anchos o unos aseos más accesibles, y necesitamos que las empresas hagan sus estaciones de autobuses más accesibles y que formen a su personal en temas de discapacidad y concienciación en materia de discapacidad.

Este es un buen informe. Es un buen grupo de informes, que nos permite avanzar unos cuantos pasos, y quiero felicitar a todos los implicados.

Dirk Sterckx, *en nombre del Grupo ALDE*. – (NL) Quiero dar las gracias a los ponentes en nombre de nuestro Grupo. Creo que hemos añadido unos cuantos elementos más a los derechos de los pasajeros. Hemos trabajado duro para llevar las cosas por la dirección correcta en materia de transporte aéreo y de ferrocarril. De hecho, creo que hemos obtenido mucha experiencia cuando compilamos estos informes y me satisface que el señor Albertini haya armonizado los diversos elementos, para que no haya prácticamente ninguna necesidad, si es que hay alguna, de distinguir entre los diferentes modos de transporte, pero solamente cuando sea estrictamente necesario.

Creo que ahora también vamos a mejorar la calidad de los servicios, algo que deberíamos tener siempre en mente. Hemos aprendido de nuestros errores y el reforzamiento de la definición de «fuerza mayor» es un ejemplo de ello. Necesitamos revisar este aspecto en la aviación, por ejemplo, y me satisface que lo hayamos hecho en el caso de los barcos.

Con respecto al informe del señor Albertini, una pregunta importante —que también han mencionado los señores Evans y Jarzembowski— se refiere a cuál es el ámbito de aplicación del reglamento ahora. Nosotros, como Grupo, hemos retirado nuestro apoyo a la enmienda que originalmente presentamos junto con ustedes, no porque pensemos que es una enmienda inferior, sino porque los socialistas han encontrado una forma mejor de formularla, como ha descrito el señor Evans. En cualquier caso, vamos a excluir el transporte regional del reglamento, aunque dejaremos abierta la opción de incluir el transporte urbano y suburbano en el mismo, si los Estados miembros así lo desean. Yo creo que es planteamiento se corresponde más con lo que pretendemos, por lo que apoyaremos esta propuesta planteada por el Grupo Socialista en el Parlamento Europeo.

Eva Lichtenberger, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (DE) Señor Presidente, los derechos de los pasajeros deben ser la esencia de la política de transporte en conjunto —particularmente aquí en la Unión Europea—. Ya lo hemos conseguido en el caso del transporte por ferrocarril y aéreo, aunque queda mucho por mejorar con respecto a la denegación de embarque. Sigo teniendo que decir que los problemas son demasiado importantes.

Un grupo es particularmente dependiente de unas normas claras. En el caso del transporte aéreo, se ha puesto de manifiesto que las normas no son lo bastante claras. Hasta ahora las personas con necesidades especiales podrían llenar folios escribiendo sobre las cosas que les han ocurrido durante sus viajes. Yo misma he recibido algunos de sus informes. Es un desastre. Por lo tanto, no solamente lo exige la ley sino que también es moralmente imperativo que la Unión Europea ponga a estas personas en igualdad de condiciones.

En el ámbito del transporte en autobús, autocar y marítimo, para los que ahora estamos estableciendo normas, podemos encontrar problemas al asignar responsabilidades por lo que respecta al transporte marítimo y los puertos —pero a esto hay que buscarle una solución basada en la práctica en el futuro—. Mi segundo comentario es que deberíamos incluir todo lo que sea posible, por lo que respecta al transporte en autobús y autocar. Si hacemos demasiadas excepciones, daremos a los operadores la oportunidad de burlar las normas. No podemos continuar poniendo en desventaja a las personas con necesidades especiales, permitiendo que estas dificultades continúen. Es nuestra obligación proteger y, en última instancia, también ejecutar su derecho a la movilidad.

Erik Meijer, *en nombre del Grupo GUE/NGL*. – (NL) Señor Presidente, durante este período parcial de sesiones han surgido dos preguntas con respecto al transporte colectivo de pasajeros.

La primera pregunta es: ¿qué debería hacer el gobierno y qué deberíamos dejar al mercado a través de la licitación? Finalmente hemos optado por la libre elección con respecto al transporte urbano y regional, a propuesta mía. Las nuevas normas sobre el transporte de los pasajeros en autobús no deberían afectar negativamente a la libertad de las autoridades de menor nivel para organizar su transporte público ellas mismas.

Con respecto a los derechos de los pasajeros, siempre ha habido dos alternativas para elegir. La primera alternativa se concentra en la información máxima sobre la continuación del viaje en otros Estados miembros, la disponibilidad de billetes de transporte transfronterizo y unas buenas conexiones de larga distancia, para poder evitar las sorpresas desagradables durante el viaje.

La otra alternativa se concentra en la compensación económica abonada retrospectivamente en caso de retrasos y cancelaciones de los servicios. Yo siempre defiendo la primera alternativa, pero la mayoría del Parlamento prefiere la segunda, especialmente porque esta fue también la opción elegida para el transporte aéreo.

El hecho de prestar una mayor atención a las necesidades de las personas con discapacidad es una razón importante para aprobar las propuestas, aún cuando dejen mucho que desear.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). – (EL) Señor Presidente, señor Comisario, Señorías, quiero empezar felicitando a los ponentes por su sustancial presentación y por su excepcionalmente coherente trabajo sobre la multitud de enmiendas que se han presentado en la Comisión de Transportes y Turismo.

La Unión Europea se ha esforzado, con la contribución decisiva del Parlamento Europeo, por mejorar los derechos de los pasajeros en todos los sectores del transporte en los últimos años. Como recordarán, nuestras instituciones han aprobado recientemente disposiciones sobre los derechos de los pasajeros del transporte aéreo y por ferrocarril. Hoy vamos a dar un gran paso para reforzar la igualdad de derechos de los pasajeros de todos los medios de transporte, sin exclusión ni excepción, como ha dicho el señor Comisario.

Quiero recordarles que, tras la difícil conciliación con el Consejo, recientemente hemos aprobado un tercer paquete de siete propuestas legislativas sobre la seguridad en el mar, incluyendo la compensación de los pasajeros en caso de accidente.

Quiero señalar en relación con el informe de Teychenné que propone un marco coherente para la protección de los consumidores/pasajeros que también respeta a las empresas de transporte pequeñas y protege su negocio y su competitividad en caso de accidentes por circunstancias que escapan a su control o en casos en los que el transporte marítimo se vea afectado por unas condiciones climatológicas adversas.

También es significativo que se cubra a sectores importantes, como los derechos de las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducir, con el objetivo de salvaguardar el principio de no discriminación que gobierna todas nuestras políticas. Del mismo modo, establece claramente las obligaciones de los transportistas en el caso de que los servicios sufran retrasos o cancelaciones, los límites de tiempo para los retrasos y el importe pagadero de la compensación.

Al término de esta legislatura y antes de las elecciones europeas, nuestro trabajo sobre los derechos de los pasajeros es uno de nuestros logros más importantes en beneficio de los ciudadanos europeos.

Brian Simpson (PSE). – Señor Presidente, quiero darle las gracias a los dos ponentes por su trabajo en este importante ámbito y también al señor Comisario por su apoyo. Los derechos de los pasajeros han sido siempre una prioridad del Grupo Socialista y esta propuesta completa el conjunto, después de los derechos de los pasajeros del transporte aéreo y por ferrocarril.

Es fundamental que todos recordemos que los usuarios del transporte son las partes interesadas más importantes —un hecho que a menudo olvidan algunas empresas de transporte—. Ahora, por primera vez, tendremos un conjunto de derechos básicos para los usuarios de los autobuses, autocares y transbordadores que garantizarán una apropiada responsabilidad por las cancelaciones y retrasos, los equipajes perdidos o dañados, y las muertes en caso de accidente.

Tal vez lo más importante es que tendremos una serie de derechos fundamentales para las personas con movilidad reducida y necesidades especiales que pondrán fin a la victimización soportada por estas personas

de manos de las empresas de transporte durante muchos años. Los transportistas ya no podrán excluir a las personas con movilidad reducida de sus vehículos; las personas con movilidad reducida ya no tendrán menos derechos que los demás; las personas con movilidad reducida ya no estarán excluidas de la red del transporte público.

¿Quién ha conseguido esto? No un parlamento nacional ni regional, sino el Parlamento Europeo. Es el Parlamento Europeo el que ha puesto a los usuarios el transporte a la cabeza de nuestras prioridades en materia de transporte. Este es el Parlamento Europeo que pone a las personas en primer lugar y eso es algo que, como socialistas, podemos apoyar firmemente.

Francesco Ferrari (ALDE). – (IT) Señor Presidente, Señorías, quiero dar las gracias al ponente y al señor Comisario por el trabajo que han realizado. El informe ofrece una aclaración muy equilibrada de los derechos de los pasajeros y de todos los modos de transporte, incluyendo el transporte en autobús y autocar, y aborda claramente todas las cuestiones relevantes. Se ha prestado atención a las personas con discapacidad o movilidad reducida. Como demuestra el informe del señor Albertini, debemos ser capaces de ofrecer servicios que tengan en cuenta las diversas necesidades de estas personas.

Por otra parte, todas las preocupaciones relacionadas con este modo de transporte —reembolsos, compensación, información de los pasajeros, responsabilidad estricta y reclamaciones— se han cubierto de una manera clara. Tanto yo como el Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa hemos trabajado por voluntad propia con el ponente para conseguir el texto más claro posible, teniendo en cuenta los intereses de los pasajeros por una parte y las necesidades de las empresas que gestionan y ofrecen estos servicios por la otra, que necesitan tiempo suficiente para cumplir las normas. Por lo tanto, espero que este texto sea aprobado en la votación de mañana.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, las empresas de prestación de servicios están a disposición de los usuarios de estos servicios y no principalmente para los propios proveedores de servicios. Teniendo esto en cuenta, es importante que establezcamos las normas apropiadas para los usuarios de todos los medios de transporte y garantizar que los servicios que utilizan son también de una calidad apropiada. En este contexto —y ahora me limito a recoger algo que ya se ha mencionado una y otra vez—, es muy importante que protejamos los derechos de las personas con movilidad reducida en particular. En mi opinión, una cuestión está ahora prácticamente en constante movimiento en este sentido. Permítanme decirles que no son solamente las personas con una tarjeta de minusválido las que están incapacitadas. Los padres —adultos con niños pequeños— sin duda también necesitan el apoyo de nuestras normas sobre todos nuestros modos de transporte. Espero que esto también gane aceptación de una forma u otra.

Mi segundo comentario es que ni siquiera las mejores normas y salvaguardas sirven de nada si la información acerca de ellas está oculta en el rincón más recóndito del transportista implicado. El lugar para la información sobre los derechos de los pasajeros es en las propias taquillas o a bordo de los autobuses, autocares, aviones y modos de transporte similares.

Mi tercer y último comentario es que hemos comenzado a establecer normas sobre los derechos de los pasajeros por el bien de los pasajeros, pero eran demasiado indulgentes. Lo que hacen las compañías aéreas, particularmente en relación con los retrasos, al anunciar que el último avión ha llegado tarde por lo que el siguiente va a salir con retraso, ya no es aceptable. Habríamos resuelto el problema con el pago de elevadas compensaciones en su momento, lo que habría conseguido un efecto similar al obtenido por la denegación de embarque. Ahora, lamentablemente, no se va a conseguir este efecto. No es «fuerza mayor» cuando un avión se cancela porque está medio vacío. Hay muchas tareas para la próxima Comisión en este sentido. Señor Vicepresidente, si obtiene esta cartera de nuevo en la próxima Comisión, le insto a que revise los derechos de los pasajeros del transporte aéreo. Esto se necesita con urgencia.

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). – (PT) Señor Presidente, Comisario Tajani, me gustaría comenzar felicitando al señor Teychenné por la calidad de su informe. Con respecto al paquete marítimo que se va a firmar mañana, en un ámbito en el que fui ponente del Grupo Socialista en el Parlamento Europeo sobre las necesidades de los Estados del pabellón y también sobre las responsabilidades de los transportistas de pasajeros, yo dije que, en la Unión Europea, las personas deberían ser lo primero. En esta Unión, también es fundamental que los pasajeros sean lo primero.

El informe del señor Teychenné merece todo mi apoyo porque refuerza el marco regulador no solamente para los pasajeros de autobuses y autocares, sino también para los pasajeros en un ámbito que aprecio, concretamente los pasajeros del transporte por mar y por vías navegables. En particular, prevé la compensación del 25 % del precio del billete en caso de retrasos entre una y dos horas, el 50 % en el caso de los retrasos

iguales o superiores a dos horas y el 100 % si el transportista no ofrece ninguna información o servicios de transporte alternativos.

Yo quiero señalar que esta compensación debe ser abonada, en caso de cancelación o retrasos graves en los viajes, en el plazo de un mes a partir de la reclamación del pasajero. En el caso del transporte de autobús y autocar, este informe reconoce la necesidad de medidas adicionales para las personas con discapacidad y con movilidad reducida. Para todos los pasajeros, el derecho a un reembolso del precio actual en caso de cancelación, exceso de reservas o retraso grave del viaje de al menos dos horas será ahora una realidad.

Señor Presidente, he presentado una enmienda sobre la necesidad de que este marco regulador se aplique en las regiones ultraperiféricas también. No me cabe duda de que una legislación de esta calidad no puede ser cuestionada por nadie y debe ser apreciada por todos los ciudadanos europeos, incluso en las regiones remotas, como las Azores, Madeira, las Canarias y los territorios franceses de ultramar.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE). – (RO) El transporte marítimo se rige por una serie de convenios internacionales que hay que cumplir estrictamente. No obstante, es sumamente importante establecer un conjunto de normas mínimas a nivel comunitario en estos ámbitos delicados, particularmente con respecto al control de la aplicación de la legislación. Por esta razón, la introducción de un mecanismo independiente para recibir reclamaciones y la creación de una autoridad de supervisión suponen un beneficio claro para los pasajeros en relación con los transportistas.

Creo que hay que encontrar un equilibrio entre los derechos de los pasajeros y las obligaciones de los transportistas, porque ni un grupo ni el otro deberían ralentizar el desarrollo a largo plazo del sector del transporte por mar y por vías navegables. También debemos tener en cuenta las condiciones típicas en las que opera el transporte en las diferentes regiones marítimas de Europa, dado que pueden tener características específicas que pueden realmente limitar la posibilidad de establecer normas comunes.

En el contexto más amplio de la protección y la seguridad del transporte marítimo, debo mencionar algunos actos recientes de piratería en el Golfo de Adén. El resurgimiento de estos actos es preocupante, especialmente con los ciudadanos europeos que han sido sus víctimas durante las últimas semanas, incluyendo cinco rumanos.

Me gustaría aprovechar esta oportunidad para pedir a la Comisión y al Consejo que hagan todo lo posible para que la Unión Europea refuerce su cooperación con los demás países del Cuerno de África, al objeto de evitar actos de piratería y de dotar de una mayor seguridad a los viajes de tránsito en la región.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). – (EL) Señor Presidente, señor Vicepresidente de la Comisión, hoy tenemos la suerte de poder afirmar que, gracias a la decisión del Parlamento Europeo, se protegen los derechos de los pasajeros en sectores en los que hasta ahora estos no se cubrían.

Nos complace el hecho de que los folletos, que recogen las decisiones aprobadas por la UE para proteger los derechos de los pasajeros, estén disponibles en aeropuertos y estaciones de ferrocarril. Si esto se extendiera a los otros dos sectores, los ciudadanos europeos comprenderían que la UE es realmente útil a la hora de asegurar un mejor nivel de vida y garantizar la seguridad de sus viajes.

Sin embargo, no podemos olvidar que la protección de la que gozan los ciudadanos en realidad no se corresponde con la protección recogida en la legislación, como hemos podido ver desde su aplicación hasta la fecha en los sectores aéreo y ferroviario. Los que utilizamos estos medios de transporte, los diputados y yo personalmente, que viajamos a través de tres fronteras, podemos decir que esto no se aplica de forma eficaz. Por este motivo la Comisión habló de una primera fase que necesita mejora, principalmente con respecto a la efectividad de las contribuciones de las principales empresas responsables de garantizar los derechos de los pasajeros.

No debemos condenar a las empresas pequeñas cuando no pueden proporcionar servicios de transporte. Con esto me refiero al cabotaje sobre el que en otras ocasiones he preguntado al Comisario. Si no deciden encargarse de la línea de cabotaje, ¿cómo van a hacerse cargo del servicio de transporte cuando tienen que atender también a los derechos de los pasajeros? De modo que primero tenemos que dar a los ciudadanos las prestaciones para poder disfrutar del derecho principal, el transporte, y después proporcionarles las ventajas adicionales como la indemnización si se produjeran retrasos; primero garantizar el transporte y después las indemnizaciones en caso de retrasos.

La conclusión es que estoy convencida de que Europa se dirige hacia un futuro mejor.

Christian Rovsing (PPE-DE). - (DA) Señor Presidente, si tuviéramos que analizar qué opina la población sobre la discapacidad, nos daríamos cuenta de que hoy en día, a la hora de irse de vacaciones, las personas con discapacidad prefieren ir a EE.UU. La legislación y la normativa de los EE.UU. son mucho mejores, así como el trato que reciben. Europa no es el destino preferido entre nuestros propios ciudadanos. Nuestros compatriotas no quieren pasar sus vacaciones en Europa si son discapacitados. Viajan a EE.UU. Creo que es evidente la importancia de la cuestión que abordamos aquí con respecto a varios asuntos, incluido el turismo.

Pavel Svoboda, Presidente en ejercicio del Consejo. - (CS) Señor Presidente, señor Comisario, Señorías, dado el desarrollo del debate hasta ahora no voy a necesitar los cinco minutos que me corresponden, lo que, estoy seguro, son buenas noticias. Me complace comprobar que tenemos intereses comunes con respecto a la protección de los derechos de los pasajeros y el futuro de este sector. Deseamos colaborar con el Parlamento Europeo para llegar a una resolución final y de nuevo demostrar a los ciudadanos los beneficios que reporta la UE con respecto a los derechos de los pasajeros.

Antonio Tajani, Vicepresidente de la Comisión. - (IT) Señor Presidente, señor Svoboda, honorables diputados, creo que los ciudadanos que sigan este debate sobre los derechos de los pasajeros y las nuevas leyes que esperamos aprobar para fortalecer el sistema de libertad que caracteriza a la UE, se darán cuenta de que la Comisión, el Consejo, el Parlamento y sus respectivos miembros, no son torres de marfil donde se debaten cuestiones que nada tienen que ver con los ciudadanos o que incluso invaden sus vidas de forma negativa, sino instituciones cuya preocupación máxima son los intereses de los ciudadanos, que pretenden defender sus derechos y —me gustaría hacer hincapié en esto— proteger sus libertades fundamentales: nadie es libre a menos que pueda desplazarse libremente de una zona de la Unión a otra.

Por esta razón, cuando pedí su confianza cuando el Parlamento tenía que confirmar mi nombramiento, hice hincapié en que los derechos de los pasajeros serían una de mis prioridades mientras fuera Comisario de Transportes. Creo que hoy hemos enviado un mensaje positivo y ha quedado demostrado mediante pruebas evidentes que se puede progresar y que las instituciones europeas son para los ciudadanos y están de su lado.

Tal y como se ha mencionado durante el transcurso del debate, no hay diferencias sustanciales entre los miembros de los diferentes grupos. Todos han puesto de relieve, de acuerdo con la Comisión y también con el Consejo, su deseo de construir, como ha dicho la Vicepresidenta Kratsa-Tsagaropoulou, una Europa para los ciudadanos.

Por este motivo confiero gran importancia a las medidas fundamentales que debatimos hoy y que votaremos mañana. Evidentemente, cuestiones tan complicadas como estas, con complejos sistemas de transporte y regulaciones que difieren de un país a otro, requieren una propuesta exhaustiva así como muestras de compromiso. Cada norma que se aprueba es el resultado del compromiso, de la protección de diferentes intereses.

Me gustaría señalar que en esta ocasión, sin embargo, el interés general debe prevalecer: la protección de la libertad de los ciudadanos y la libertad de los pasajeros en todos los medios de transporte existentes, porque no sería coherente proteger solo a aquellos que viajen en transporte aéreo o ferroviario y no a los que viajen en barco, autobús o autocar. Por supuesto, permítanme que repita, puede haber diferentes opiniones, y de hecho hay diferencias entre la Comisión y el Consejo y también entre determinados diputados de esta Cámara con respecto a la regulación del transporte acuático; algunos preferirían separar la legislación del transporte por mar de la del transporte por río.

La Comisión ha confirmado su postura, creo que lo correcto es tener una única regulación, pero en realidad no importa, lo que sí nos importa hoy es que contamos con una voluntad política fuerte en el Parlamento, la Comisión y el Consejo para garantizar los derechos de los pasajeros, en especial los derechos de los pasajeros con movilidad reducida. No se trata simplemente, como he tenido el placer de oír, de una cuestión de derechos y sobre todo de libertades para las personas con discapacidad; dar a millones de personas con movilidad reducida la posibilidad de viajar libremente por la UE también permite que estas personas contribuyan al crecimiento de la Unión, ya que el desplazamiento de estas millones de personas aporta bienestar, fomenta el desarrollo de las compañías de transporte y crea oportunidades para el turismo en todo tipo de lugares.

Por eso estoy satisfecho y quisiera dar las gracias a los dos ponentes, al Consejo y, por supuesto, a los miembros de la Comisión, a los que siempre me remito puesto que me permiten presentar propuestas al Parlamento y al Consejo.

Este es un agradecimiento especial porque creo que actualmente las instituciones europeas en general demuestran que prestan mucha atención a los 500 millones de ciudadanos europeos que a veces dudan de

ellas. Pero hoy, aquellos que hayan seguido el debate cambiarán de opinión y confiarán en las instituciones europeas que buscan acercarse cada vez más a los ciudadanos.

PRESIDE: Manuel António dos SANTOS

Vicepresidente

Michel Teychenné, ponente. – (FR) Señor Presidente, en primer lugar quisiera hacer referencia a las enmiendas que ha propuesto el señor Jarzembowski, que hace un momento nos decía que teníamos que ser razonables. Creo que la importancia de este texto radica en que es precisamente razonable.

¿Es razonable querer suprimir la obligación de las empresas de formar al personal que está en contacto con personas de movilidad reducida?

¿Es razonable derogar la indemnización por pérdida de equipaje, especialmente sillas de ruedas de personas con movilidad reducida?

¿Es acaso razonable —y el señor Rack, que acaba de estar aquí, lo ha señalado y le agradezco por ello su discurso— eludir el reembolso a los pasajeros, algo que ocurre en todos los sitios, especialmente en EE.UU., y en particular cuando se cancelan las salidas y no se proporciona información o transporte alternativo alguno?

Por lo tanto sus enmiendas no me parecen razonables y no podía esperar para decírselo.

En cuanto al resto creo que el consenso es evidente tras todos los debates. Quisiera dar las gracias a la Comisión, al Consejo y a todos mis colegas diputados que han trabajado en estas cuestiones a conciencia porque comprendimos que era un tema de una importancia extrema para la población europea.

Por tanto creo que mañana —y aquí me refiero al Grupo del Partido Popular Europeo (Demócrata-Cristianos) y de los Demócratas Europeos: sus enmiendas no son razonables— tenemos que votar a favor de este texto y tenemos que enviar un mensaje contundente en una época en la que los ciudadanos europeos dudan a veces de Europa. Como decía el señor Tajani, tenemos que enviar un mensaje contundente a estos 500 millones de ciudadanos diciéndoles que se tienen en cuenta sus necesidades como miembros de la UE. Esto es lo que quería decir.

Gabriele Albertini, ponente. – (IT) Señor Presidente, Señorías, habiendo escuchado con atención el debate, al señor Swoboda y al señor Tajani, así como a mis colegas diputados, creo que tengo aún más motivos para manifestar mi gratitud por la ayuda y los valiosos consejos que he recibido en esta Cámara.

No tengo tiempo de analizar y comentar las sugerencias individuales y las facetas de un debate tan amplio, de modo que, puesto que tengo que resumirlo en los pocos segundos que quedan de mi turno, utilizaré dos adjetivos para englobar y unir sus pensamientos y sugerencias. Dentro de lo que cabe, con una regulación tan compleja, creen que el trabajo llevado a cabo es razonable.

Esta regulación tiene en cuenta los objetivos de ampliar los derechos de los pasajeros y garantizar las mismas condiciones y protecciones para todos los medios de transporte, mientras que al mismo tiempo considera la naturaleza específica de una serie de pequeñas empresas que tienen dificultad al adaptarse a unos requisitos superiores en una época de crisis económica y por ello el primer adjetivo es «razonable».

Después está la idea de perfectibilidad o capacidad de perfeccionarse, a la que aluden algunos diputados que, aunque son conscientes de las circunstancias a las que nos hemos adaptado, quieren que los derechos se sigan ampliando para cubrir el transporte urbano y proteger a los pasajeros con movilidad reducida. De modo que, viajamos rumbo a la perfección; aún hay que perfeccionar los aspectos humanos, y esta regulación, que es «razonable» y, creo, bien redactada, es a su vez «perfectible».

El ponente no niega a los Estados miembros la opción de ampliar el plan para incluir el transporte urbano y ya es obligatorio para el transporte regional. Ya se ha establecido el nivel de cobertura y con frecuencia se aproxima al de un viaje internacional o nacional; y lo mismo sucede, por supuesto, con la tecnología empleada y la puesta en práctica del plan para las personas con discapacidad.

Para finalizar, me gustaría darles las gracias a todos de nuevo y espero que el trabajo de hoy no termine aquí y seamos capaces de lograr objetivos aún mayores.

Presidente. – Se cierra el debate conjunto.

La votación tendrá lugar mañana.

Declaraciones por escrito (artículo 142)

Daniel Stroj (GUE/NGL), *por escrito*. — (CS) De acuerdo con el informe sobre los derechos de los pasajeros, me gustaría señalar algo que no tiene que ver con la protección de los intereses de los consumidores sino con la violación del principio de libre circulación de personas dentro de la zona Schengen, en especial la circulación de personas a través de la frontera entre la República Checa y Alemania. Los ciudadanos checos se quejan cada vez más —a mí personalmente y a sus autoridades locales y regionales en la zona fronteriza entre la República Checa y Alemania— del acoso de la policía alemana cuando atraviesan la frontera ya sea en grupo o en vehículos privados. Los ciudadanos se quejan de que policías vestidos de civil les paran sin motivo alguno, les registran e incluso interrogan sobre la finalidad de su viaje a Alemania. El comportamiento de la policía alemana no es más que acoso y entra en conflicto directo con el principio de libre circulación de personas dentro de la UE. Quisiera hacer hincapié en que tales situaciones son cada vez más frecuentes y pido urgentemente a las autoridades de la UE que resuelvan esta situación inaceptable.

(La sesión, suspendida a las 18.15 horas a la espera del turno de preguntas, se reanuda a las 18.30 horas)

PRESIDE: Manuel António dos SANTOS

Vicepresidente

14. Turno de preguntas (preguntas a la Comisión)

Presidente. — El siguiente punto es el turno de preguntas (B6-0227/2009).

Preguntas presentadas a la Comisión.

Primera parte

Presidente. — Pregunta 28 de **Sarah Ludford** (H-0142/09)

Asunto: Comercio electrónico

¿Qué medidas adicionales va a adoptar la Comisión con el fin de garantizar la supresión total de las barreras impuestas a los consumidores en virtud del país de residencia o del registro de su tarjeta de pago, las cuales les impiden acceder a los precios más competitivos y a un conjunto de bienes y servicios tales como descargas musicales, billetes de tren y de avión, DVD, videojuegos, especialmente los que se venden en línea en cualquier parte de la UE?

Charlie McCreavy, *Miembro de la Comisión*. — La Comisión es plenamente consciente de las dificultades que tienen los consumidores a los que se les niega el acceso a las páginas *web* o son discriminados por motivos geográficos cuando quieren comprar en línea. Le aseguro que combatir la segmentación del mercado geográfico ya sea el resultado de medidas estatales o del comportamiento de particulares, es una de las principales prioridades de nuestra política de mercado interno. Las prácticas como las que ha mencionado la honorable diputada en su pregunta, privan a los ciudadanos europeos de los derechos y oportunidades que les ofrece el mercado único. No concuerdan con la libre recepción de servicios entre Estados miembros, que es parte fundamental de la libre prestación de servicios, consagrada en el Tratado CEE. Con la Directiva relativa a los servicios tenemos una herramienta poderosa para facilitar considerablemente los problemas de los consumidores que son discriminados cuando compran bienes y servicios de otros Estados miembros e incluso mediante Internet.

Por primera vez, en la legislación del mercado interno, la Directiva relativa a los servicios exige explícitamente a los Estados miembros que pongan fin a las prácticas discriminatorias que las empresas llevan a cabo y que se basan en la nacionalidad y residencia de los consumidores. Como saben, la Directiva tiene que estar implementada para finales de diciembre de este año y, cuando la cláusula de no discriminación recogida en el artículo 20 quede reflejada en la legislación nacional, las prácticas mencionadas por la honorable diputada en su pregunta serán ilegales. La única excepción a esta norma son aquellos casos en los que las empresas puedan demostrar que la diferencia de trato que se da a diferentes categorías de consumidores está directamente justificada por factores objetivos y por tanto no constituya una discriminación. La Comisión está trabajando actualmente con los Estados miembros para garantizar que el artículo 20 de la Directiva relativa a los servicios se pone en práctica a tiempo y las autoridades y tribunales nacionales se encargan de su cumplimiento.

Además, la Comisión publicó el 5 de marzo un informe que se centraba en los aspectos transfronterizos del comercio electrónico. Este documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el comercio electrónico transfronterizo es una iniciativa propuesta por mi colega la Comisaria Meglena Kuneva. El informe muestra que, en general, el comercio electrónico se desarrolla bastante bien en la UE, mientras que el comercio electrónico transfronterizo se queda atrás. Hay un gran potencial para el comercio transfronterizo en línea. Sin embargo, este potencial no llega a materializarse en forma de obstáculos prácticos y reguladores que afecten tanto a consumidores como a los negocios. El resultado es un mercado interno en línea fragmentado. La Comisión ha identificado y está trabajando en este tema mediante el ejercicio de vigilancia del mercado que ha llevado a cabo para analizar el número de cadenas de suministro para el comercio al por menor. Este trabajo debería permitir que la Comisión profundizase su análisis del sector minorista para identificar las prácticas que distorsionan las relaciones entre proveedores y minoristas y entre minoristas y consumidores, y evaluase la necesidad de futuras reformas de los reglamentos nacionales o europeos pertinentes. Este ejercicio cubre cinco sectores específicos, incluidos los bienes recreacionales como la música y los libros vendidos dentro y fuera de la red, y tendrá como resultado una comunicación de la Comisión prevista para otoño del 2009. La aplicación efectiva y enérgica del artículo 20 de la Directiva relativa a los servicios junto con el análisis de otras cuestiones pendientes en el marco del ejercicio de vigilancia del mercado debería darnos una respuesta global a los problemas y obstáculos que plantea el comercio electrónico en detrimento de la recepción de servicios en general y de los consumidores en particular.

Sarah Ludford (ALDE). - Esta es una cuestión importante para los ciudadanos europeos, en especial en una época de recesión. Todos quieren y merecen el mejor trato posible ya vivan en Lisboa o en Londres. ¿No es acaso lamentable que, 50 años después de haber establecido el mercado común, como informó la revista de la Asociación de Consumidores Británicos *Which?*, una persona vaya a la página web de Renfe, la red de ferrocarriles española, y pague un 60 % más en la versión inglesa que en la española? Seguro que no se trata sólo de diferentes reglamentos. ¿También tomará la Comisión medidas enérgicas contra la mera explotación?

Charlie McCreevy, Miembro de la Comisión. — Estoy de acuerdo con la Baronesa Ludford en que, después de 50 años de mercado común y conociendo los principios sobre los que se fundó, no ha lugar a este tipo de discriminación. Pero el principal motivo por el que se presentó la Directiva relativa a los servicios fue reconocer que no habíamos logrado en el área de servicios lo que habíamos logrado en la de bienes. Por tanto, cuando se ponga en práctica la Directiva a finales de este año, el artículo 20 especifica que cualquier tipo de diferencia en el trato a los consumidores, como el que ha señalado la Baronesa Ludford, tiene que estar directamente justificado por factores objetivos.

Sin entrar en el caso particular que ha mencionado, puesto que es una cuestión de transporte que concierne más a mi colega el señor Tajani, el único factor objetivo que podría justificar la discriminación es que se produjeran costes adicionales evidentes. Entonces sería un punto de vista objetivo. Por ejemplo, si realizas un pedido en línea para que te lo entreguen en Dublín desde Estrasburgo, evidentemente habrá costes adicionales de envío, de embalaje, etc. Esto sería un factor objetivo para justificar una diferencia de precio determinada. Pero no se puede discriminar basándose en otros criterios. De modo que esperemos que, cuando se aplique la Directiva relativa a los servicios, haya menos casos como este.

Por el momento, en el área de transportes, tienen que recordar que esta Directiva no se aplica a los transportes pero mi colega el señor Tajani y sus colaboradores también están considerando algunas iniciativas en este sentido.

Presidente. — Pregunta 29 de **Claude Moraes** (H-0149/09)

Asunto: Las estrategias de la UE para luchar contra el Alzheimer

En febrero el Reino Unido anunció su Estrategia nacional para luchar contra la demencia que invertirá en una red de clínicas para la memoria, mejorará la ayuda para las personas afectadas por esta enfermedad y lanzará importantes campañas públicas de sensibilización. Además, en Estrasburgo el 5 de febrero el Parlamento aprobó la Declaración por Escrito 0080/2008 - <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P6-TA-2009-0081&language=ES> que insta a que se reconozca el Alzheimer como una prioridad de salud pública europea.

¿Qué iniciativas tiene previstas la Comisión al respecto, en relación con la investigación, la prevención y la sensibilización pública?

¿Considerará la Comisión la posibilidad de crear una Estrategia europea para luchar contra el Alzheimer, similar a la del Reino Unido, que tiene especialmente en cuenta recomendaciones del Proyecto de Colaboración europea sobre la demencia que ya se han presentado a la Comisión?

Androulla Vassiliou, Miembro de la Comisión. — La enfermedad de Alzheimer es una iniciativa prioritaria en el Programa Legislativo y de Trabajo de la Comisión para el año 2009 en vista de las conclusiones del Consejo sobre el Alzheimer aprobadas durante la Presidencia francesa y la Comisión tiene en mente una comunicación sobre la enfermedad de Alzheimer y otras demencias que se aprobará a finales de este año.

Además, para promover la investigación en este campo se prevé que la comunicación se apruebe junto con una propuesta de recomendación del Consejo sobre la programación conjunta de la investigación de enfermedades neurodegenerativas, incluido el Alzheimer. Esto con relación a la comunicación sobre la programación conjunta de la investigación que se aprobó el 15 de julio de 2008.

Con respecto al Alzheimer se necesitan datos precisos que solo se pueden recopilar a escala europea para poder planificar y adaptar los servicios sanitarios a nivel estatal. Hasta ahora el Proyecto de Colaboración europea sobre la demencia ha proporcionado datos precisos, cuantiosos y de calidad además de un análisis del peso de la enfermedad de Alzheimer en la UE, que ha publicado la organización Alzheimer Europe en el libro anual sobre la Demencia en Europa. Sin embargo, el proyecto terminó en el 2008 y ahora hay que evaluar las opciones para continuar avanzando en la materia.

El método abierto de coordinación (MAC) en el ámbito social proporciona un marco para los Estados miembros para reformar sus sistemas de protección social partiendo de los intercambios de políticas y el aprendizaje mutuo. En el MAC, los Estados miembros identifican retos y objetivos comunes para un acceso universal, calidad y sostenibilidad en los servicios sanitarios a largo plazo.

En los informes sobre estrategias nacionales, los Estados miembros determinan cómo van a desarrollar sus políticas para cumplir con los objetivos comunes. La UE apoya las acciones de los Estados miembros para abordar retos y objetivos comunes a través del MAC y facilitando el diálogo para intercambiar experiencias y buenas prácticas con respecto al sistema sanitario y los cuidados a largo plazo.

También apoya el desarrollo de prácticas innovadoras mediante sus programas de financiación. El intercambio se puede llevar a cabo en revisiones inter pares con un número limitado de participantes especializados en algún tema o en conferencias con debates más amplios.

Siguiendo las indicaciones de los informes de estrategias nacionales de 2008 y la síntesis del informe conjunto del 2009, se organizará una revisión inter pares en Francia el mes que viene sobre la enfermedad del Alzheimer y otras demencias relacionadas: cómo actuar en momentos de crisis o los cuidados necesarios en el domicilio del paciente. A continuación tendrá lugar la conferencia en septiembre bajo la Presidencia sueca por un envejecimiento sano y digno que incluye un taller sobre la coordinación de los cuidados de personas que padecen Alzheimer y otras demencias.

Además, los servicios de la Comisión están considerando organizar una conferencia adicional a mediados del 2010 cuyo contenido dependerá de los resultados del evento en 2009 y de otras fuentes. Es más, el plan de acción en materia de discapacidad 2003-2010 de la Comisión recoge acciones que son también importantes para las personas con Alzheimer, como el fomento de la vida independiente, servicios asistenciales y de apoyo de calidad, accesibilidad de bienes y servicios y soluciones de asistencia.

Dado que se espera que aumente la cifra de personas mayores con discapacidades graves y con necesidad de cuidados a largo plazo, esta cuestión es una de las prioridades para el seguimiento del actual plan de acción en materia de discapacidad.

La Comisión trabaja también en colaboración con los Estados miembros, a través del grupo con un grado de discapacidad mayor, para controlar la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, firmada por la Comisión Europea y todos los Estados miembros. La Convención abarca una amplia serie de objetivos políticos relevantes para las personas con Alzheimer, entre ellos la accesibilidad, la vida independiente, rehabilitación, participación y protección social y se aplica a nivel nacional y comunitario.

Claude Moraes (PSE). — Comisaria, con más de seis millones de ciudadanos europeos padeciendo dolencia y aún más millones de europeos teniendo que cuidar de ellos o viéndose afectados por esta crítica enfermedad, acojo con satisfacción la decisión de la Comisión de reconocerla como una prioridad de salud pública. Esta sí ha sido una respuesta completa.

Pero, ¿podría pedirle que, cuando debata el plan de acción en materia de discapacidad, como Comisaria y como Comisión, tenga en cuenta que el efecto del Alzheimer es transversal y afecta a la discapacidad, el envejecimiento y la salud pública, y que mantenga una estrategia global no solo identificando el Alzheimer sino también incluyendo todos los aspectos relacionados y que mantenga su prioridad? Esta es una urgencia de salud pública para una población envejecida, pero gracias por una respuesta tan completa.

Androulla Vassiliou, *Miembro de la Comisión*. — Entiendo que el honorable diputado esté satisfecho con mi respuesta. Con respecto al plan de acción en materia de discapacidad, obviamente se trata de una cuestión más amplia pero cuenta con determinados aspectos específicamente relacionados con el Alzheimer y que retomaremos en nuestro plan de acción en este ámbito.

Presidente. — Pregunta 30 de **Rodi Kratsa-Tsagaropoulou** (H-0163/09)

Asunto: Amenaza de recesión en la Europa sudoriental y consecuencias para la economía europea

Según recientes análisis efectuados por entidades financieras internacionales y agencias de clasificación crediticia, se prevé una importante desaceleración económica en la Europa sudoriental y, en particular, el riesgo de que consumidores y empresas sean incapaces de reembolsar los créditos. Semejante recesión puede tener gravísimas consecuencias para la economía de los Estados miembros de la Unión Europea, habida cuenta de las importantes inversiones realizadas en la región por empresas y bancos de la Europa occidental.

¿Considera adecuada la Comisión la adopción de medidas de apoyo a los bancos en los países de la Europa sudoriental —en el marco de los planes nacionales de acción de la Política Europea de Vecindad— en colaboración con dichos países y, en su caso, con el Banco Europeo de Inversiones? ¿Cómo piensa utilizar la Comisión las posibilidades que ofrecen los mecanismos financieros disponibles, como el Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA) y el Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación (ENPI), con el fin de estimular las economías locales y evitar la posible recesión?

Janez Potočnik, *Miembro de la Comisión*. — La pregunta se refiere a la opinión de la Comisión con respecto a la posible financiación económica para los países del este y sureste de Europa duramente castigados por la crisis económica mundial. Responderé en nombre de mi colega, el Comisario Almunia.

La crítica situación económica en la que se encuentran algunos países en esta región puede de hecho afectar a las economías de los Estados miembros de la UE, en especial a aquellos que hayan concedido, a menudo a través de sus sucursales locales, créditos significativos a empresas y familias en los países de la región.

En primer lugar hay que señalar que las condiciones económicas y financieras difieren considerablemente de un país a otro. Por tanto, la respuesta de la Comisión ante la crisis no puede ser global sino que se tiene que tener en cuenta la situación de cada país.

Por lo que respecta a los países sudorientales candidatos y candidatos potenciales a la UE, ya se ha programado una gran asistencia técnica para apoyar las reformas estructurales y la creación de instituciones para el periodo 2007-2013 —9 100 millones de euros, como saben, a través del Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA). La Comisión también está poniendo en práctica un paquete de respuesta a la crisis de 150 millones de euros, financiado a través de este instrumento, destinado a reunir a corto plazo la cantidad de 500 millones de euros en préstamos concedidos por instituciones financieras internacionales. El paquete incluye medidas que van desde la provisión de microcréditos y financiación para las PYME hasta la eficiencia energética y la asistencia técnica específica para la supervisión del sector financiero y la regulación financiera.

Para continuar sustentando la economía real, la Comisión, el BEI, el BERD y el Banco de Desarrollo del Consejo de Europa han desarrollado una iniciativa común en materia de infraestructura que proporciona asistencia técnica y cofinanciación para priorizar las inversiones de infraestructuras en transporte, energía, medio ambiente y los sectores sociales. Esta iniciativa se ha acelerado y ya se está poniendo en práctica. Es un primer paso hacia el marco de inversión en favor de los Balcanes Occidentales que también incluirá inversiones en otros sectores socioeconómicos como las PYME o la eficiencia energética.

Los países de Europa del Este en los que se aplica la Política Europea de Vecindad —Ucrania, Bielorrusia, Moldavia y los tres países del Cáucaso— los instrumentos europeos disponibles para hacerse cargo de las necesidades del sector financiero son más limitados. Aunque aquí también la UE proporciona considerable ayuda técnica a través de los planes nacionales y regionales del Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación (ENPI) para apoyar los planes de acción conjunta de la Política Europea de Vecindad. Para continuar sustentando la economía real, se ha diseñado el Mecanismo de Inversión en el marco de la Política de Vecindad para reunir las subvenciones de los programas ENPI y de los Estados miembros de la UE con préstamos

concedidos por instituciones financieras públicas de la UE. Este instrumento proporcionó 71 millones de euros en forma de subvenciones en 2008, que respaldaron grandes proyectos de infraestructuras por un valor de unos 2 740 millones de euros.

Permítanme decir unas palabras sobre el apoyo que instituciones financieras especializadas han proporcionado a los bancos comerciales de la región. Aquí el BERD es el más activo y moviliza toda su colección de instrumentos, incluidos los de capital propio y crédito a corto plazo. El BEI no tiene poder sobre la capitalización directa de los bancos en esta región y su actividad se limita al sector del transporte, las telecomunicaciones, la energía y las infraestructuras medioambientales. Esto no se aplica a las PYME. Mucho apoyo económico concedido a las economías de la región lo proporcionan las instituciones de Bretton Woods, fundamentalmente el Fondo Monetario Internacional (FMI). El FMI está poniendo a su disposición gran cantidad de fondos para sustentar los programas de estabilización. La Comisión considera que el papel que desempeña el FMI en la lucha contra la crisis es muy importante.

Por último, una serie de países en fase de adhesión y países vecinos han pedido la ayuda macroeconómica de la UE. La Comisión está buscando la mejor manera de ayudar a aquellos países que también hayan acordado un plan de estabilización con el FMI.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). - (EL) Señor Presidente, señor Comisario, gracias por la información que me ha dado.

Quisiera preguntarle si cree que estas subvenciones de 71 millones de euros son suficientes para nuestros socios en Europa del Este. Creo que la comunicación de la Comisión sobre la crisis y su impacto en Europa del Este no presta suficiente atención a este tema. Además, ¿cree que debemos revisar los objetivos, los medios y las prioridades de ayuda preadhesión porque Serbia ya ha pedido ayuda para responder a las necesidades urgentes de su presupuesto?

Janez Potočnik, Miembro de la Comisión. — Como ya he dicho, cuando hablamos de economía real y los países de Europa del Este, las posibilidades financieras de las que disponemos son realmente limitadas. Por ello intentamos recaudar tanto dinero como podemos de otras instituciones financieras. Por este motivo he mencionado que el dinero, que en realidad asciende a 71 millones de euros, ha impulsado la financiación de proyectos de infraestructuras que suponen más de 2 500 millones de euros.

De modo que una respuesta sincera sería, a mi parecer, que todos tenemos un gran problema y que ciertamente hay que vigilar de cerca lo que está ocurriendo en esta región, porque tenemos grandes contactos y muchos países europeos mantienen importantes relaciones comerciales con esta región.

Con respecto a la posible ayuda macrofinanciera, hay muchos países entre aquellos que tienen potencial para ser Estados miembros, países candidatos o candidatos potenciales, que la han solicitado. Es cierto que Serbia la ha pedido, también es muy probable que Montenegro lo haga. De todos los países de la zona sur, prácticamente todos menos Rusia y Azerbaijan la han solicitado. La ayuda macrofinanciera es, para ser honestos, bastante limitada y la lista de países que la solicitan bastante larga.

Creo que el mayor instrumento —por eso este debate fue sin duda uno de los temas de la cumbre del G20— debería gestionarse a través del FMI. Estamos muy a favor de este tipo de actividad y de capitalizar o consolidar el papel del FMI en esta dirección porque se trata ciertamente de un problema mundial.

Mencionar también que esta ayuda macrofinanciera, si se concediese a cualquiera de estos estados, deberá pasar por el proceso de consulta por medio del Parlamento Europeo.

Segunda parte

Presidente. — Pregunta 31 de **Gay Mitchell** (H-0131/09)

Asunto: Ayudas de Estado a países europeos no pertenecientes a la Unión Europea

En estos tiempos de inestabilidad económica, es un imperativo que todas las naciones europeas se encuentren en igualdad de condiciones y no tengan que preocuparse por la deslocalización de empleos hacia países no pertenecientes a la UE que concedan ayudas de Estado a empresas debilitadas. Para que miembros de la CEE o de la AELC, como Suiza, se beneficien de un incremento del comercio con la Unión Europea, la aplicación de las mismas normas en materia de ayudas de Estado ha de ser recíproca. Actualmente, los procedimientos para remediar estas diferencias son lentos y engorrosos, y no protegen a las personas que están perdiendo sus puestos de trabajo. ¿Cómo piensa la Comisión reforzar estos aspectos de la normativa en materia de

competencia y garantizar el establecimiento de un procedimiento rápido y efectivo para gestionar las reclamaciones?

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — En primer lugar, quisiera decir que es importante aclarar que los países miembros de EFTA que forman parte del Tratado EEE, es decir, Noruega, Islandia y Liechtenstein, están sujetos a una severa disciplina de ayudas de Estado.

El artículo 61 del Tratado EEA se basa en gran medida en el artículo 87 del Tratado CE. El órgano de vigilancia de la AELC se encarga de su aplicación. Conforme al protocolo 26 del Tratado EEE, se le confían poderes equivalentes a los de la Comisión Europea en materia de ayuda de Estado. Esos estados tienen que notificar cualquier medida nueva en materia de ayuda estatal al órgano de vigilancia y obtener su aprobación antes de aplicarla. El órgano de vigilancia podrá también investigar presuntas ayudas que sean incompatibles y hayan sido concedidas por estos países de la AELC.

El caso de Suiza es diferente porque no ha ratificado el Tratado EEE. En Suiza, la normativa de ayuda estatal es la recogida en el Acuerdo de 1972 entre la CEE y la Confederación Suiza. Conforme al artículo 23, la ayuda de Estado que afecta al comercio entre la Comunidad Europea y Suiza y falsea o amenaza con falsear la competitividad es incompatible con el Acuerdo. Según el procedimiento, en caso de que la ayuda sea incompatible, la parte afectada puede remitir el asunto al Comité Mixto que establece el Acuerdo y puede tomar medidas preventivas si el país que concede la ayuda no pone fin a la práctica en cuestión.

Mientras que los remedios por ayudas incompatibles son más difíciles de obtener en el caso de Suiza, la Comisión todavía insiste en aplicar las disposiciones del Acuerdo de libre comercio de 1972 siempre que sea posible y necesario. Por ejemplo, el 13 de febrero de 2007, el órgano concluyó que los regímenes tributarios de tres cantones suizos no eran compatibles con el Acuerdo de 1972 y actualmente está negociando con las autoridades suizas una solución satisfactoria para esta cuestión.

La Comisión es consciente de que hay que mejorar las disposiciones en materia de ayuda de Estado que existen en los acuerdos comerciales como el de 1972 con Suiza, y por este motivo, en relación con las conclusiones de su comunicación en 2006 «Una Europa global: competir en el mundo», el objetivo de la Comisión es probar y negociar normas más estrictas en materia de ayuda de Estado y mejores remedios, como la aplicación de un mecanismo de solución de diferencias en futuros acuerdos comerciales.

Gay Mitchell (PPE-DE). - Gracias Comisaria por su amable respuesta.

La Comisaria sabrá que estoy hablando de una empresa llamada SR Technics, sita en el aeropuerto de Dublín, donde hasta hace poco trabajaban 1 100 personas. Ahora 600 personas han perdido su trabajo.

Esta empresa tenía relaciones comerciales excelentes, una capacidad extraordinaria, un libro de pedidos lleno y un gran futuro por delante. Existe una duda real sobre los motivos que llevaron a su relocalización y la sospecha de que el Gobierno suizo o alguno de sus amigos árabes han concedido ayudas que han provocado que estas personas pierdan sus trabajos en Irlanda, en la UE.

¿Investigará la Comisaria este asunto y hará todo lo que esté en sus manos para ayudar a resolverlo? Se trata de personas muy razonables con mucho apoyo en la comunidad que entienden las dificultades a las que se enfrentan tanto por parte de la comunidad empresarial como por el público general.

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — Me alegra que me haga esa pregunta porque puede ayudarnos ya que necesitamos más información. Hasta ahora no tenemos toda información sobre este caso que realmente necesitamos. Incluso cuando lo hagamos el éxito no está garantizado pero merece la pena intentarlo.

Para poder decir que existe una ayuda de Estado, por no mencionar su incompatibilidad con el tratado de 1992 con Suiza, además de servicios tiene que haber un comercio de bienes de por medio. De modo que le ruego que presione a sus contactos para que nos proporcionen esta información. Además, invitaría a las personas y empresas en cuestión en Irlanda a que proporcionen toda la información que tengan sobre esta cuestión a los servicios de la Comisión para que podamos adoptar una postura.

Tengo que añadir que —siendo sinceros— conforme al Tratado de 1972 la parte afectada solo puede pedir al que concede la ayuda que le ponga fin y, conforme a la decisión aprobada en 2007, la Comisión concluyó que esas medidas constituían una ayuda de Estado incompatible con el Acuerdo de 1972 con Suiza. De acuerdo con esta decisión, las autoridades suizas se han puesto en contacto con la Comisión para encontrar una solución adecuada. El 13 de febrero de 2009 tuvo lugar el último encuentro técnico.

De modo que las autoridades suizas han ofrecido algunas propuestas constructivas como la derogación de la exención de impuestos para las gestoras. Sin embargo, sigue existiendo en gran medida un trato preferencial para los *holdings* y empresas mixtas. Por ello se necesita realmente debatir en profundidad.

Presidente. — Pregunta 32 de **Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk** (H-0165/09)

Asunto: Desfavorable trato a los astilleros polacos, a la luz del visto bueno otorgado ahora por la Comisión a las ayudas destinadas al apoyo del sector del automóvil

Después de socorrer a sus bancos con decenas de miles de millones de euros, los Gobiernos de otro grupo de Estados miembros han decidido ahora acudir en auxilio de su industria automovilística. Gran Bretaña, Alemania, Francia e Italia quieren destinar varias decenas de miles de millones de euros al apoyo de este sector industrial. La Comisión Europea acepta estas propuestas en principio sin reservas, lo que ocurre es que los recursos movilizados distorsionarán indudablemente la competencia en este mercado.

A la luz de estas medidas de apoyo, que no deseo poner en entredicho, ¿por qué puso la Comisión en su día en tela de juicio las ayudas públicas que el Gobierno polaco concedió a nuestros astilleros?

La posición de la Comisión en la materia condujo al cierre de dos astilleros polacos y se saldó con el despido de varias decenas de miles de trabajadores de los astilleros y otras empresas afines. ¿No considera la Comisión que su decisión adquiere un carácter discriminatorio a la luz del visto bueno otorgado a las ayudas que se conceden ahora a la industria automovilística?

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — La Comisión quisiera subrayar que en el caso de los astilleros polacos se aplica exactamente la misma normativa que para cualquier otra ayuda pública de reestructuración y Polonia recibe el mismo trato que cualquier otro Estado miembro.

Las dificultades que atraviesan los astilleros comenzaron en los años 90, en 1990 para ser exactos, mucho antes de que Polonia se adhiriera a la UE, y no fueron, por cierto, causadas por la crisis económica y financiera actual. En 2004, la Comisión comenzó su investigación sobre las ayudas públicas de reestructuración para los astilleros polacos. Por tanto la situación de los astilleros polacos no puede compararse a la de otras empresas que tienen problemas específicos relacionados con la crisis financiera actual.

Los astilleros de Gdynia y Szczecin se han beneficiado de la ayuda pública durante muchos años a costa de otros astilleros en Europa. Desafortunadamente, la ayuda concedida a los astilleros polacos no se destinó a inversiones y en la reestructuración necesaria. Es más, los astilleros continúan ocasionando pérdidas incapaces de satisfacer los impuestos y la seguridad social y han acumulado deudas considerables.

Por estos motivos la Comisión no tiene otra opción que tomar decisiones finales negativas en relación con los astilleros de Gdynia y Szczecin, ordenando la recuperación de la ayuda pública ilegal e incompatible concedida a los astilleros.

Sin embargo, para limitar las consecuencias económicas y sociales adversas de estas decisiones, la Comisión autorizó a Polonia a que recuperase la ayuda ilegal mediante una venta regulada de los bienes de los astilleros y la consiguiente liquidación de las empresas. Esto debería maximizar la posibilidad de continuación de actividades económicas viables en estos lugares.

Tengan en cuenta que si la venta resulta tener éxito y se aplica correctamente, las empresas que adquieran los bienes de los astilleros no tendrán que volver a pagar los subsidios ilegales aunque decidan continuar con la construcción naval.

La Comisión quisiera señalar además que se podrían utilizar los fondos estructurales, y en especial el Fondo Social Europeo y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, para amortiguar las consecuencias sociales de la pérdida de empleos. Además, se puede considerar la utilización del Fondo Europeo de Globalización bajo determinadas circunstancias y condiciones.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). — (PL) Comisaria, entiendo que es responsable de controlar el nivel de ayuda pública que se concede a las empresas pero la sociedad polaca tiene la impresión de que, desafortunadamente, los astilleros polacos están recibiendo un trato distinto con respecto a otras empresas de los Estados miembros veteranos. Aquí sí se ha dado consentimiento para salvar empleos pero no en los astilleros polacos y nos preocupa mucho este trato desigual. Insistimos en que las empresas de los Estados veteranos y las de los nuevos reciban el mismo trato. Quisiera además aprovechar la oportunidad para preguntar qué dudas tiene la Comisión sobre el programa de reestructuración del astillero de Gdańsk.

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — Aquellos en Polonia que compartan lo que el honorable miembro ha dicho se equivocan completamente. No es cierto y puedo probarlo con hechos y cifras. Y antes de que responda a su comentario sobre los astilleros alemanes (solo ha mencionado los antiguos), quisiera subrayar que la industria de construcción naval en otros países —no solo en Alemania sino también en Dinamarca, Reino Unido, los Países Bajos o España— en los que el bolsillo público no fue tan generoso, se redujo considerablemente o incluso se cerró. Conocemos un par de ejemplos de astilleros que se cerraron. Y si hablamos de un trato igualitario tenemos que tener esto en cuenta también y no solo hablar de sentimientos —y no culpo a nadie por tener sentimientos. Puedo imaginar que es una situación difícil— pero decir que el trato no ha sido igualitario da la impresión equivocada.

En cualquier caso puedo asegurarle, señor Presidente, que la Comisión aplicó la misma normativa en el caso de los astilleros alemanes y los polacos y en todos los que se puedan citar aquí. Se aplican los mismos criterios cuando se evalúa la ayuda de Estado, la más importante es la viabilidad, y los astilleros alemanes —si me permiten seguir con el ejemplo— se reestructuraron con éxito y se convirtieron en negocios viables, mientras que la Comisión considera que los planes de reestructuración presentados por las autoridades polacas no garantizan una viabilidad a largo plazo.

Por último, señor Presidente, del mismo modo la Comisión no ha autorizado la ayuda de Estado y ha ordenado incluso la recuperación de ayuda pública ilegal en otros Estados miembros.

Presidente. — Pregunta 33 de **Giovanna Corda** (H-0171/09)

Asunto: Venta en línea de perfumes, ropa y productos de marca

El Reglamento (CE) n° 2790/1999 de la Comisión, (así como las directrices sobre las restricciones verticales) establece el régimen relativo a los acuerdos de distribución que constan sobre todo de productos tales como perfumes, ropa y otros «productos de marca». Según estos términos, está prohibido vender, especialmente en línea, numerosos productos de marca, si la cuota de mercado del proveedor es inferior al 30%.

¿Estima la Comisión que debe mantener un régimen tan arcaico sin tener en cuenta tanto la libre competencia de precios como la libre elección de los consumidores, para provecho exclusivo de los intereses económicos de algunos grupos que obtienen sus beneficios básicos mediante los mencionados productos exclusivos y legales?

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — La actual política de competencia de la UE con respecto a los acuerdos verticales es muy favorable a las ventas en Internet y estoy segura de que son conscientes de ello, señor Presidente. De ahí las directrices relativas a las restricciones verticales que prevén la interpretación del Reglamento (CE) n° 2790/1999 dejan claro que «Los distribuidores han de gozar de plena libertad para valerse de Internet con objeto de anunciar o vender sus productos». Por tanto es evidente que los proveedores no pueden imponer restricciones al uso de Internet de los distribuidores. No pueden evitar que un distribuidor tenga una página web en las lenguas que desee o que envíe correos electrónicos a clientes particulares a menos que tales prohibiciones están objetivamente justificadas.

Incluso dentro de las redes de distribución selectiva, empleadas en el sector de los artículos de lujo en particular, y de la distribución de productos complejos como los productos electrónicos —independientemente de las cuotas de mercado de los proveedores— cualquier restricción que el fabricante imponga a sus comerciantes sobre las ventas en línea viola obviamente las normas de competencia.

Sin embargo, esto no significa que cualquier minorista pueda vender —dentro o fuera de Internet— los productos del fabricante al consumidor final. El fabricante es libre de imponer sus condiciones a los distribuidores que vendan sus bienes en línea del mismo modo que ocurre con las ventas en las tiendas tradicionales.

Estos criterios pueden ayudar a la creación de una determinada imagen o proporcionar un determinado nivel de servicio. Conforme a la normativa vigente, se presume que la distribución selectiva legal asciende al 30 % de la cuota de mercado de los proveedores puesto que se considera que al no haber un poder de mercado supone más ventajas que posibles perjuicios para los consumidores.

Actualmente, la Comisión está analizando la aplicación que se ha realizado hasta ahora del Reglamento (CE) n° 2790/1999 y si hay necesidad de realizar más modificaciones, también en el área de distribución selectiva.

Lo que la Comisión quiere es que haya el equilibrio adecuado, por un lado asegurarse de que los consumidores se pueden beneficiar de la compra en línea del mercado y por otro garantizar que los fabricantes son capaces de organizar los sistemas de distribución que consideren apropiados.

Giovanna Corda (PSE). – (FR) Señor Presidente, Comisaria, se lo agradezco pero, en general, espero que la Comisión tenga en cuenta que es el momento de volver a examinar las directrices sobre restricciones verticales que acaba de mencionar ya que son, de hecho, las mismas que hace unos 10 años.

Por supuesto que tenemos que tener en cuenta los desarrollos más recientes: la venta en línea y las subastas electrónicas han cambiado considerablemente nuestros métodos de distribución así como las condiciones de la competencia. Tenemos que ser conscientes de eso.

Paul Rübzig (PPE-DE). – (DE) Comisaria, me gustaría escuchar su opinión con respecto a las circunstancias que rodean el correspondiente poder de mercado ejercido sobre dichos modelos de distribución. ¿En qué momento consideraría la presencia de este poder de mercado y qué medidas tomaría contra él?

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — Simplemente repetiré lo que ya he dicho. La Comisión está examinando la aplicación del Reglamento (CE) n° 2790/1999 hasta el momento que, como bien ha dicho la honorable diputada, es el de hace 10 años. Tenemos que decidir si hay que realizar más modificaciones también en el área de distribución selectiva.

Es importante que, en esta revisión, la Comisión busque el equilibrio adecuado para que los consumidores europeos puedan beneficiarse completamente de Internet y superar así las barreras geográficas y al mismo tiempo permitir a los fabricantes que organicen los sistemas de distribución que estimen apropiados. En este contexto, por supuesto se volverán a ver los beneficios que la distribución selectiva reporta a los consumidores, tanto en línea como fuera de ella.

El señor Rübzig ha preguntado qué podemos hacer en la situación actual. Después de la revisión, tenemos que tener en cuenta qué necesidades existen y entonces volveremos con las conclusiones finales y retomaremos el tema que ha planteado el honorable diputado.

Presidente. — Pregunta 34 de **Georgios Papastamkos (H-0172/09)**

Asunto: Ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas

¿Puede informar la Comisión sobre los medios adicionales – compatibles con las normas comunitarias sobre ayudas estatales – de que disponen los Estados miembros en el contexto de la actual crisis económica para ayudar a las pequeñas y medianas empresas, en particular en su acceso a la financiación?

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — Haré todo lo que pueda. El 19 de enero de 2009 la Comisión aprobó una nueva ayuda estatal temporal que proporciona oportunidades adicionales para que los Estados miembros concedan ayudas estatales hasta finales de 2010. El plan de recuperación del mes pasado preveía esta iniciativa.

El principal objetivo es limitar las secuelas de la crisis al facilitar el que las empresas accedan a la financiación. Esas medidas se pueden aplicar a todas las empresas pero las pequeñas y medianas empresas (PYME) tienen acceso a ayudas estatales superiores puesto que claramente son las más vulnerables cuando se restringe el acceso al crédito. Dicho de otro modo, esta medida beneficia especialmente a las PYME. Lo más importante es que las PYME tienen la posibilidad de acceder a una ayuda de 500 000 euros por empresa para cubrir las inversiones y el capital activo durante un periodo de dos años.

Esta es una nueva medida temporal y compatible —y no por cierto una nueva *de minimis* de 500 000 euros— y siempre y cuando cumpla ciertas condiciones, la Comisión declara que esta nueva ayuda es compatible conforme al artículo 87, apartado 3, letra b), del Tratado en otras palabras conforme a un marco jurídico excepcional relacionado directamente con la crisis financiera actual. Esta nueva ayuda se podrá acumular con las ayudas *de minimis* siempre que no exceda el límite de 500 000 euros para el periodo 2008–2010.

Además, conforme al marco temporal, los Estados miembros podrán conceder a su vez garantías para préstamos a tipos reducidos, ayudas en forma de intereses subvencionados aplicables a todo tipo de préstamos y préstamos subvencionados para la producción de productos que impliquen la adaptación anticipada o la superación de futuras normas de producto comunitarias.

La Comisión ha aumentado además el capital de riesgo permitido —una inyección para las PYME— DE 1,5 millones de euros a 2,5 millones de euros anuales, y una reducción del nivel de participación privada requerido del 50 % al 30 %.

Por último, todavía hay que notificar a la Comisión todas las medidas aprobadas conforme al marco temporal, mientras tanto se han establecido disposiciones específicas para garantizar que las decisiones de la Comisión se adoptan con rapidez. De modo que son rápidas, efectivas y eficientes.

Georgios Papastamkos (PPE-DE). - (EL) Señor Presidente, doy las gracias a la Comisaria por una respuesta tan detallada. La Comisión Europea, en su papel de defensor de la política de competencia, concede esta ayuda temporal a pequeñas y medianas empresas porque, como todos sabemos aquí, en esta Cámara, las PYME son la columna vertebral de la economía europea.

Tengo otra pregunta que excede los límites de la anterior. La UE no está sola en el mundo; hay otros agentes y poderes económicos líderes fuera de Europa, terceros países socios que distorsionan la competencia hasta el punto de saturación actual debido a la crisis económica. ¿Ha fomentado la cooperación para tratar la violación de la normativa en materia de competencia en relación con terceros países?

Paul Rübig (PPE-DE). - (DE) Me gustaría saber qué norma regula en realidad los préstamos de sustitución de capital propio en este contexto.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Señor Presidente, quisiera preguntar a la Comisaria si estos préstamos también incluyen medidas sociales para las PYME. ¿Se pueden subvencionar estas medidas al mismo tiempo que la empresa?

Neelie Kroes, Miembro de la Comisión. — Interesante pregunta. Somos jugadores mirando el campo de juego en su conjunto pero somos conscientes de que hay otro par de jugadores y que no siempre se comportan como quisiéramos.

Habiendo dicho esto, señor Presidente, hay en todo caso un par de órganos en los que hacemos todo lo que podemos para que la cuestión que ha planteado la honorable diputada forme parte de la agenda: durante la cumbre del G20 en Londres, por ejemplo, donde fue un punto muy importante del debate, pero también durante nuestra participación en la Ronda de la OMC. Y creo que tiene sentido que presionemos e intentemos que todos los jugadores acepten este punto.

Me enorgullece decir que más de cien estados han participado en la política de competencia que defendemos, de modo que no somos solo nosotros. Mantenemos una relación estrecha, a veces mediante acuerdos oficiales y otras mediante acuerdos bilaterales para intentar llegar a un consenso en todo el mundo.

Con el nuevo Gobierno estadounidense estamos empezando de nuevo y sí tenemos una cooperación excelente con nuestros homólogos en Washington, como la Comisión Federal de Comercio y el Ministerio de Justicia.

De modo que esta es la cuestión principal y si me permite desviarme un poco de su pregunta, se trata también de proteccionismo: este sería el mal entre nosotros y debemos luchar para evitar que se convierta en realidad. El proteccionismo forma parte del pasado, es incompatible con el mercado único y es incluso una herramienta perjudicial para que nuestros ciudadanos, nuestros consumidores y nuestros negocios tengan éxito en un campo de juego justo.

Por supuesto son los Estados miembros los responsables de mejorar el área social y el empleo, y tienen que tomar sus propias decisiones sobre como aprovechar la opción de ampliar un poco las normas de ayuda estatal.

La Comisión quisiera señalar además que los Estados miembros pueden utilizar los fondos estructurales —tema que ya he mencionado en una pregunta anterior cuando hablábamos de los astilleros polacos— y en especial el Fondo Social Europeo y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, para amortiguar las consecuencias sociales de la pérdida de empleos y, además, se puede considerar la utilización del Fondo Europeo de Globalización bajo determinadas condiciones.

Presidente. — Pregunta 36 de **Marie Panayotopoulos-Cassiotou** (H-0154/09)

Asunto: Investigación y profesiones del mar

Las ciencias, la tecnología y la investigación del mar son de fundamental importancia para el desarrollo sostenible de las actividades marinas y contribuyen a ampliar el campo de los estudios marítimos y a profundizar las cualificaciones y capacidades relacionadas con las profesiones del mar.

En este contexto, ¿puede indicar la Comisión qué medidas piensa tomar para fomentar la investigación en este sector y ofrecer a los europeos nuevas y más amplias perspectivas de una carrera en sector marítimo? ¿La crisis económica afectará de forma negativa a este objetivo?

Janez Potočnik, Miembro de la Comisión. — A lo largo del año pasado la Comisión reconoció que la ciencia y tecnología marítima era un área prioritaria. Para culminar esto, la Comisión aprobó en septiembre de 2008 la comunicación sobre la estrategia de la Unión Europea para la investigación marina y marítima.

La estrategia busca fomentar la integración de prioridades temáticas para tratar temas complejos relacionados con el mar, fomentar sinergias entre los esfuerzos de investigación de los diferentes Estados miembros, promover la financiación de infraestructuras para la investigación marina y crear una nueva normativa entre las comunidades científicas marinas y marítimas, mediante una mayor cooperación entre las industrias de ciencia marina y marítima.

Ya se han tomado medidas en el marco de la estrategia. En primer lugar, se han elaborado convocatorias conjuntas de propuestas y se plantearán a finales de este año para tratar las cuestiones marinas y marítimas más importantes. En segundo lugar, se han tomado medidas para convertir el programa BONUS en una iniciativa de investigación comunitaria mayor conforme al artículo 169 del Tratado —una de las preguntas a continuación también está relacionada con este tema—. En tercer lugar, se han tomado medidas para reemplazar progresivamente todos los proyectos marinos ERA-NET que existen con un único ERA-NET integrado. En cuarto lugar, se han tomado medidas para explorar nuevas fuentes de financiación de infraestructuras decisivas para la investigación marina, especialmente mediante los fondos estructurales. Por último, se financiarán dos proyectos para fomentar la cooperación entre las industrias de ciencia marina y las marítimas así como una integración más consolidada de los diferentes miembros de la comunidad científica marina.

La puesta en práctica de la estrategia de la Unión Europea para la investigación marina y marítima conforme a la perspectiva financiera garantizará la promoción de la investigación marina y marítima a escala europea en los próximos años mediante los instrumentos del programa marco.

La ampliación de las perspectivas de las profesiones relacionadas con el mar, que también se menciona en su pregunta, no es un objetivo directo de esta política de investigación. Sin embargo, mediante la promoción de la cooperación entre los científicos marinos y la industria marítima, además de las investigaciones marinas y marítimas más integradas, la estrategia de la UE puede ampliar indirectamente las perspectivas de una carrera en el sector marítimo y fomentar las profesiones marinas. De este modo puede, indirectamente, contribuir a profundizar las cualificaciones y capacidades relacionadas con las profesiones del mar.

Por último, en el amplio marco de su pregunta y en mi respuesta, en el Plan Europeo de Recuperación Económica del pasado otoño, la Comisión propuso a los Estados miembros y al sector privado que aumentasen las inversiones planificadas en I+D. Esto se planteó de nuevo en las conclusiones del Consejo Europeo de primavera, que ha enviado un mensaje contundente sobre la necesidad de mejorar la calidad de las inversiones en conocimiento e investigación para lograr la recuperación económica. Por supuesto esto es igualmente válido para la investigación marina y marítima.

Es pronto aún para valorar cómo y cuándo los Estados miembros seguirán estas recomendaciones. Sin embargo, hay una cosa clara y es que incluso en la difícil situación económica y financiera en la que nos encontramos, no debemos apartarnos de los objetivos a largo plazo como el desarrollo sostenido y la economía baja en carbón. Es importante que nos centremos en las llamadas «inversiones inteligentes» que al mismo tiempo buscan superar la crisis a corto plazo, contemplan las posibilidades a largo plazo y la fortaleza que habremos adquirido tras superarla.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Señor Presidente, agradezco al Comisario la respuesta tan completa que ha dado y me gustaría preguntarle si el programa de investigación también incluye a países vecinos, en especial a los países del Mediterráneo dentro del marco de cooperación euro-mediterráneo.

Janez Potočnik, Miembro de la Comisión. — Por supuesto se puede incluir a los países vecinos. Es evidente que el programa marco es abierto siempre y cuando se coopere con los Estados miembros de la UE.

Pero me gustaría ser aún más preciso. Contamos con unos cuantos —más de diez— «miembros asociados» al programa marco. Estos miembros que pagan la contribución tienen prácticamente los mismos derechos y responsabilidades que los Estados miembros. Por ejemplo, los Balcanes Occidentales, Suiza, Noruega,

Islandia, Israel y algunos más son países asociados. De modo que estos países tienen exactamente los mismos derechos y obligaciones.

Con respecto a otros países, dentro de nuestra estrategia estamos intentando desarrollar una política que ya hemos propuesto. Hemos intentado hacer todo lo posible para que cuanto antes todos los países vecinos —dependiendo de su capacidad e interés mutuo— lleguen a ser asociados. Esto en la realidad se traduce en que cuando hablemos de investigación de la UE sea más que una Unión de 27 miembros.

Presidente. — Pregunta 37 de **Emmanouil Angelakas** (H-01 58/09)

Asunto: Evaluación de la creatividad, la innovación y el desarrollo tecnológico en los Estados miembros

Considerando que este año es el Año Europeo de la Creatividad y la Innovación y habida cuenta de los programas de la Unión Europea como el VII Programa marco de investigación y desarrollo (2007-2013) y el Programa marco para la innovación y la competitividad, ¿dispone la Comisión de estadísticas sobre los fondos utilizados hasta la fecha por cada Estado miembro en los sectores abarcados por dichos programas? ¿Cuáles son, en términos porcentuales, los sectores más solicitados por Estado miembro? ¿Existe alguna evaluación de la reacción de las pequeñas y medianas empresas en relación con estos programas y cuáles son los porcentajes al respecto?

Janez Potočnik, *Miembro de la Comisión.* — Puedo asegurarle, honorable diputado, que con respecto al VII Programa Marco de Investigación (PM7), la Comisión recopila y publica sistemáticamente, para que todo el mundo lo vea, datos estadísticos claros y detallados que ilustran la puesta en práctica de este programa.

Es importante recordar que para la concesión de financiación comunitaria destinada a la investigación se valora únicamente la calidad científica de las propuestas de los beneficiarios. Pero aunque no se tenga en cuenta la nacionalidad a la hora de asignar los contratos, sí recopilamos y hacemos un seguimiento de los datos sobre la distribución geográfica de los beneficiarios del PM7 y sus respectivos colaboradores. Esto nos proporciona información importante sobre el nivel y la consolidación de las sinergias desarrolladas entre los países como resultado de su participación en el PM7.

Pueden encontrar todos estos datos y muchas otras estadísticas detalladas sobre la puesta en práctica del PM7 en el anexo de estadísticas del informe anual de la Comisión sobre investigación y actividades de desarrollo tecnológico que presentamos cada año al Consejo y al Parlamento. Y lo que es más importante, todos estos informes que se remontan a 1998, están disponibles en línea en la página de Internet «Europa» de la Comisión.

Y, ¿qué nos dicen estos datos? No puedo contarles hoy toda la lista de estadísticas porque no tenemos tiempo para ello, pero déjenme que les de algunas pinceladas con respecto al meollo de la cuestión: la popularidad de las áreas de investigación del PM7 al respecto entre los Estados miembros.

Las acciones en materia de Tecnología de la Información y Comunicación, Sanidad y Marie Curie, son, en general, los campos más populares entre los Estados miembros en cuanto al número de participaciones en los acuerdos firmados. Sin embargo, hay que tener en cuenta que su popularidad va en función de la cantidad de presupuesto disponible para cada una de estas áreas del PM7 y, también el número y tipo de acuerdos firmados presentes en las bases de datos cuando se realizó la evaluación. En general, se puede observar que la participación de los nuevos Estados miembros es mayor en materia de seguridad, investigación socioeconómica y espacial, y menor, por ejemplo, en Tecnologías de la Información y Comunicación y Sanidad. En el país del que proviene el honorable diputado hay una marcada tendencia hacia las TIC pero una participación relativamente menor en la Sanidad, por ejemplo, en investigación socioeconómica y espacial.

Con respecto a la respuesta de las PYME en relación con el PM7, la Comisión publica cada año un análisis detallado de la participación de las PYME por país de origen como parte de nuestro informe anual que ya he mencionado anteriormente. Los últimos datos al respecto muestran que un total de 2 431 PYME han firmado acuerdos de participación en PM7. Si el honorable diputado quisiera información más detallada al respecto debería remitirse al informe en sí. Pero sí el diputado así lo desea podría entregarle algunas listas con información relativa al PM7 hoy ya que las tengo en mi haber.

Las acciones del Programa Marco para la Innovación y la Competitividad (PIC) están más orientadas a las políticas que a la subvención. En particular el Programa de Iniciativa empresarial e Innovación (IEI) es principalmente un programa de apoyo a la política. Si observamos sus principales instrumentos, la Red Europea de Empresas beneficia exclusivamente a las PYME mediante la facilitación de información sobre el

acceso a través de diferentes tipos de financiación, identificando las oportunidades de financiación para proyectos y ayudando a encontrar tecnología y socios empresariales. El instrumento financiero del IEL, que cuenta con casi la mitad del presupuesto para programas, también se reserva de forma exclusiva para las PYME. Hacia finales de septiembre de 2008, unas 12 000 PYME habían recibido financiación mediante el Instrumento de Garantía para las PYME, que solicitaron 17 Estados miembros.

Además, la primera convocatoria de propuestas sobre los proyectos piloto y proyectos de aplicación comercial relativos a la innovación ecológica se publicó en 2008 para llevar a cabo acciones en materia de reciclaje, el sector de alimentación y bebidas, construcción y conciencia ecológica en la actividad empresarial. La convocatoria de 2008 cubrió considerablemente la prioridad concedida a las PYME. En total el 74 % de las participaciones fueron de PYME.

Y por último, el Programa específico de apoyo a la política de Tecnologías de la Información y Comunicación del PIC presentó las convocatorias de propuestas de 2007 y 2008 centrándose en el proyecto piloto, probando las innovaciones basadas en las TIC, donde las PYME reciben más del 30 % del presupuesto total. Y lo que es más importante, este programa tiene por objetivo abrir los mercados a escala europea a este tipo de innovaciones proporcionadas por las PYME en toda la UE.

Los informes relacionados con el PIC, del mismo modo que los del PM7, están disponibles en la página *web* Europa.

Emmanouíl Angelakas (PPE-DE). - (EL) Señor presidente, quiero darle las gracias al Comisario por su respuesta. Sí hay de hecho información en la página *web*. Gracias también, Comisario, por las listas que me ha dado.

Tengo una pregunta complementaria: ¿nos puede decir cuántos puestos de trabajo se han creado en los Estados miembros de la UE dentro del marco de proyectos llevados a cabo en programas puestos en práctica a través de PYME? Además, ¿ha calculado el aumento del PIB generado por estos proyectos?

Justas Vincas Paleckis (PSE). - Ha mencionada varias áreas en las que los nuevos Estados miembros están desarrollando sus actividades en ambos programas. Quisiera preguntarle qué diría usted en general: ¿Los nuevos Estados miembros son menos activos en comparación con los veteranos? Y siendo así, ¿qué puede hacer la Comisión para ayudarles?

Janez Potočnik, Miembro de la Comisión. — La primera pregunta era muy concreta. Obviamente no sabemos cuántos puesto de trabajo se han creado: las economías son simplemente mucho más complejas que una relación causal entre la cantidad de dinero que se destina a un programa y la cantidad de dinero con la que se respaldó. Estamos convencidos —yo también, cuando me muevo entre los investigadores, entre las PYME, cuando escucho las reacciones, cómo se sienten y lo bien que se encuentran al utilizar el programa en realidad, entonces estoy a veces más satisfecha que cuando oigo que somos un poco burocráticos de más, etc. Pero creo que tenemos que tener eso en cuenta. Intentamos dar cabida a todas las necesidades de las PYME: a las que compiten, tienen su propia capacidad para competir y para investigar, pero también a las que necesitan la investigación pero no cuentan con la capacidad necesaria. Por este motivo estamos pagando, por ejemplo, la investigación a través de las universidades, institutos, etc.

Con respecto al aumento en el PIB, es evidente que estadísticamente no hay una relación directa pero se pueden realizar análisis con los que se puede averiguar si se correlaciona a largo plazo. Así los países que invierten más en I+D son, obviamente, los más desarrollados y viceversa. Esta es la realidad: aquellos más ricos acaban invirtiendo más en I+D. De modo que, incluso aunque no pueda responder de forma precisa a esa pregunta, puedo asegurarle que los análisis estadísticos muestran que esta es la forma de fortalecer la competitividad y, en consecuencia, el PIB, el empleo, etc. de cualquiera que invierta más en este contexto.

En cuanto a los nuevos Estados miembros —y esta es una pregunta realmente interesante, porque evidentemente los seguimos de muy cerca— puedo decir que son bastante activos, están realizando muchas solicitudes; el promedio de sus tasas de éxito es ligeramente más alto que el de los Estados miembros más desarrollados, lo que creo que es normal porque de alguna forma la fortaleza de las instituciones está en los países con una larga y consolidada tradición en materia de I+D y normalmente son también más fuertes. Pero si observa algo muy simple: cuánto invierte el propio país en I+D y cuánto obtiene del programa marco mediante la mera competición— aquí hay una correlación real. Así el país que invierte más, y que por tanto tiene un potencial de investigación más fuerte, gana doble: obtiene resultados en su propio país y también del Programa Marco a través de la competición, lo que es excelente.

Pero hay otro punto interesante. Si observa cuánto invierten los Estados miembros —los nuevos Estados miembros— en I+D en inversiones europeas mundiales y cuánto obtienen del PM7, la proporción de lo último es mayor que las inversiones que realizan realmente en el propio país. Estas conexiones son muy evidentes y mi consejo sería: utilicen todos los instrumentos posibles para consolidar la capacidad del propio país; utilicen —de forma inteligente— los Fondos Estructurales y de Cohesión, que han destinado la cantidad del programa marco a esa finalidad —50 000 millones de euros— y utilicen ese dinero de modo que en el futuro ayude su propio país y a ustedes mismos para que puedan competir mundialmente, porque el mundo es global.

Presidente. — Pregunta 38 de **Justas Vincas Paleckis** (H-0174/09)

Asunto: BONUS - Iniciativa 169

El proyecto BONUS (red de organismos de financiación de las ciencias marinas en el mar Báltico) es muy importante para reagrupar los programas nacionales y regionales de investigación en materia de desarrollo sostenible en la región del mar Báltico, a fin de coordinarlos, desarrollarlos y ejecutarlos mediante actividades de cooperación conjuntas. Esta es la razón por la que Lituania y los demás Estados del mar Báltico respaldan firmemente la transición del proyecto ERA-NET+ hacia la Iniciativa 169.

¿Podría indicar la Comisión qué nuevas medidas están previstas para BONUS - Iniciativa 169? ¿Se presentará la propuesta durante el mandato de la actual Comisión? ¿Cuáles son, de haberlas, las interferencias que dificultan la transición de BONUS hacia la Iniciativa 169?

Janez Potočnik, *Miembro de la Comisión.* — Señor Paleckis, estoy convencido de que se espera que el proyecto BONUS-Iniciativas del artículo 169 mejore sustancialmente la eficiencia de las políticas medioambientales y de desarrollo sostenido para toda la región báltica. En particular, contribuiría en gran medida a la aplicación de las principales cuestiones medioambientales de la Estrategia Europea para la región del mar Báltico que la Comisión planea presentar al Consejo Europeo en junio de 2009.

Ahora avanzamos con rapidez en la preparación de esta propuesta legislativa sobre el artículo 169 y hemos incluido el BONUS-169 en nuestro programa legislativo para 2009. Hacemos todo lo posible para presentar una propuesta legislativa tan pronto como sea posible en 2009. Sin embargo, la fecha de la propuesta no depende únicamente de nosotros sino también de la oportuna y satisfactoria respuesta del consorcio BONUS al revisar el plan de acción provisional. Si esta llega a la Comisión a principios de junio —según lo acordado por el consorcio BONUS— entonces estoy bastante seguro de que la propuesta legislativa se podrá presentar bajo el mandato de la actual Comisión.

Justas Vincas Paleckis (PSE). – (LT) Muchas gracias, Comisario, por una respuesta tan clara y precisa. Obviamente se espera que pronto se ponga en marcha esta cuestión. Quisiera preguntarle, el hecho de que se vaya a aumentar aún más, ¿significa que este proyecto tiene algo que ver con la repercusión del proyecto de gaseoducto del mar Báltico «Nord Stream» sobre la protección medioambiental de la región?, ¿es así?

Janez Potočnik, *Miembro de la Comisión.* — Yo también albergo grandes expectativas con el programa BONUS, por eso trabajo muy duro para poder ponerlo sobre la mesa antes de que termine mi mandato.

Tienen que ser conscientes de que nuestras experiencias con las iniciativas del artículo 169, empezando con la Cooperación de Europa y los países en desarrollo sobre ensayos clínicos (EDCTP) en el Programa Marco anterior, no fueron a veces demasiado buenas. Por este motivo pedimos al señor van Velzen que elaborase un informe al respecto. Por cierto, hoy en día, la EDCTP es perfecta y va muy bien, pero le habíamos pedido al señor van Velzen que presentase propuestas para las futuras iniciativas 169 y ahora seguimos sus recomendaciones.

Se debería tener en cuenta además que esta es la primera de carácter original y el valor añadido europeo debe presentarse a través de este tipo de programa. Estoy seguro de que otras regiones seguirán el ejemplo. Resumiendo, estoy muy a favor de la propuesta pero creo que cuanto más sólida sea mejor será para el proyecto BONUS y para la región.

Presidente. — Pregunta 41 de **Marian Harkin** (H-0137/09)

Asunto: Comunicación con los ciudadanos

Teniendo en cuenta la importancia que la Comisión ha concedido a la comunicación eficaz con los ciudadanos especialmente en vista de la crisis económica en un momento en que muchos ciudadanos están inseguros en cuanto al futuro, y teniendo en cuenta que el proceso de consulta constituye un instrumento eficaz para

dotar de poder a los ciudadanos, permitiéndoles participar directamente en el proceso político a escala de la UE, ¿está de acuerdo la Comisión en que se han de adoptar nuevas medidas para sensibilizar a los ciudadanos en cuanto a las futuras consultas de la UE a través de los medios de comunicación y otros foros adecuados a escala nacional, regional y local con el propósito de garantizar la participación de un mayor número de personas y de organizaciones de base?

Margot Wallström, Vicepresidenta de la Comisión. —En primer lugar, quisiera decir que la sociedad civil es uno de los principales protagonistas de la democracia. Desempeña un papel muy activo en la integración europea y realiza una función en la comunicación entre los ciudadanos europeos y las instituciones. La sociedad civil ayuda a que los ciudadanos ejerzan su derecho a participar en la vida democrática de la UE.

La Comisión reconoce la necesidad de crear un acceso a la UE más claro tanto para la sociedad civil organizada como para los ciudadanos en particular y contamos con una larga tradición en cuanto a interacción con las organizaciones de la sociedad civil comenzó hace más de 30 años.

Con los años, gran parte de nuestros servicios han entablado diálogo con las partes interesadas. Este diálogo tiene en cuenta nuestra antigua política de apertura e inclusión y refleja también las grandes diferencias entre los ámbitos de las políticas y la diversidad de destinatarios.

La Comisión consulta a la sociedad civil de varias formas: mediante documentos de consulta, comunicaciones, comités consultivos, grupos expertos, talleres y foros. La consulta en línea se usa habitualmente. Además, organizamos también reuniones *ad hoc* y audiencias públicas. En muchos casos, una consulta es la combinación de diferentes herramientas y tiene lugar en varias fases de la elaboración de una propuesta política.

Hay que establecer un marco operacional común para garantizar que estas consultas se realizan de forma coherente y transparente. Por tanto, en 2002, la Comisión establecerá unos principios y normativas mínimas para consultar a partes externas.

En cuanto a estos principios, hay que centrar la atención en ofrecer documentos de consulta claros, consultar a todos los grupos relevantes, dejar un tiempo de participación suficiente, publicar resultados y obtener comentarios al respecto, etc.

La Iniciativa Europea en favor de la Transparencia también recoge el compromiso de seguir reforzando la aplicación de la actual normativa de consulta.

Se ha presentado una plantilla de consulta para consultas públicas, incluida la invitación a las organizaciones interesadas para que se suscriban al registro de representantes de intereses.

De este modo recibirán alertas sobre las consultas publicadas en el único punto de acceso a consultas abiertas de la Comisión: Tu voz en Europa. La utilización de esta plantilla mejorará la transparencia y coherencia de la presentación de las consultas de las partes interesadas.

Por supuesto que tenemos que pensar constantemente en cómo seguir difundiendo el lanzamiento de una consulta específica de modo que más gente sea consciente del hecho de que ha empezado un proceso de consulta. Probablemente podamos utilizar las oficinas de representación de forma más activa.

Por último, permítanme añadir que las iniciativas del Plan D, incluidas las consultas de los ciudadanos, también proporcionan nuevas ideas sobre cómo conectar con los ciudadanos e incluir también a aquellos que no pertenecen todavía a partidos políticos y organizaciones de sociedad civil para garantizar que realmente tenemos una consulta abierta. Estamos probando diferentes métodos para conectar con los ciudadanos.

Marian Harkin (ALDE). - Quisiera dar las gracias a la Comisaria por su respuesta y estoy de acuerdo: la Comisión sí está realizando algunos progresos, pero el 53 % de los ciudadanos europeos afirman no interesarse por las elecciones europeas y creo que una de las razones es que no son conscientes de que pueden lograr cambios mediante el proceso de consulta. Mi experiencia tras estar en contacto con las partes interesadas en la sociedad civil es que muchos de ellos simplemente desconocen este proceso.

Yo misma hice el esfuerzo hace unos meses de alertar a las partes interesadas de que había varios procesos de consulta en curso y creo de verdad y le pregunto, Comisaria, si no está de acuerdo en que sería muy útil que las oficinas de la Comisión en cada país elaboraran una lista, una lista muy amplia, de todas las partes interesadas y se asegurasen de que reciben información sobre los procesos de consulta, para que los conozcan y puedan tomar parte en ellos.

Margot Wallström, *Vicepresidenta de la Comisión*. — Estoy 100 % de acuerdo. Esto es justo lo que debatíamos esta tarde en el grupo interinstitucional para la información y comunicación: fomentar nuestras oficinas de representación y las Cámaras europeas puesto que en la mayoría de las capitales compartimos las mismas instalaciones.

Deberíamos utilizarlas como Cámaras europeas, haciendo que los ciudadanos sepan cuándo hay una consulta en la que pueden dar sus opiniones sobre la política agrícola común o política comercial o medioambiental.

De modo que, definitivamente estoy de acuerdo con usted en que debemos hacer más por movilizar a los ciudadanos. También creo que los experimentos con cosas como las consultas de los ciudadanos crean un mayor interés en la UE. Como dijo una vez uno de los participantes: yo me interesé en la UE cuando la UE se interesó en mí, en mi opinión. Creo que al final también tendremos políticas mejores si preguntamos y consultamos a los ciudadanos.

Presidente. — Pregunta 42 de **David Martin** (H-0155/09)

Asunto: Papel y participación de la Comisión en las próximas elecciones europeas

¿Puede informar la Comisión sobre el papel imparcial que desempeñará para incrementar la participación de los ciudadanos en las elecciones europeas?

Margot Wallström, *Vicepresidenta de la Comisión*. — La Comisión apoya y complementa los esfuerzos de comunicación del Parlamento Europeo, autoridades nacionales y partidos políticos mediante la realización de actividades temáticas y destinadas a sensibilizar a los ciudadanos tanto a nivel europeo como local. Nuestro principal objetivo es informar a los votantes sobre la fecha e importancia de las elecciones además de animarles para que voten.

Las mujeres y jóvenes recibirán una atención especial, con actividades y productos dedicados para ellos. Transmitiremos cortos por televisión y radio, entre otros, elaborados por el Parlamento para ilustrar los temas principales de las elecciones europeas en Europa vía satélite y en la plataforma EU Tube. Participaremos en además en su difusión a través de emisoras nacionales, regionales y locales de los Estados miembros. Además, la Comisión está desarrollando una campaña multimedia para los jóvenes en todos los Estados miembros que incluye difusores de opinión mediante medios sociales en línea, blogs y revistas en línea. Todas las páginas web importantes, por ejemplo Europa, tiene el logo de las elecciones y un enlace a la página web de las elecciones del Parlamento. Pero también se están preparando publicaciones tradicionales como pósters, tarjetas postales e instalaciones fijas en exteriores.

En los Estados miembros, se ha movilizado a todas nuestras representaciones para organizar actividades relacionadas con las elecciones y para movilizar a todos nuestros difusores de opinión, y casi 500 enlaces de información de «Europa en directo» están organizando eventos para difundir material de promoción y ofrecer una plataforma de debate para los candidatos.

Por último, los Centros de contacto «Europa en directo» ofrecen información objetiva gratuita sobre preguntas relacionadas con la UE de ciudadanos y empresas en las 23 lenguas oficiales por teléfono, correo electrónico y ayuda en línea.

David Martin (PSE). - Comisaria, gracias por la información sobre las actividades de la Comisión. ¿Podría hacerle otra pregunta?

Durante la campaña para las elecciones se han contado muchas mentiras sobre la UE. Algunas son cuestión de opinión y no espero que la Comisión interfiera en eso pero cuando se miente descaradamente sobre la Comunidad, ¿establecerá la Comisión una unidad de refutación durante los próximos dos o tres meses, donde se pueda responder directamente a las mentiras y tergiversaciones sobre la UE o donde los candidatos puedan buscar información objetiva para refutar las declaraciones falsas sobre las actividades de la Comunidad?

Margot Wallström, *Vicepresidenta de la Comisión*. — Gracias por la pregunta complementaria. La refutación forma parte de nuestras actividades habituales y también de las actividades que realizan nuestras oficinas de representación. Por supuesto que los candidatos o los diferentes interesados pueden contar con nosotros para pedir información objetiva y también para responder ante este tipo de afirmaciones.

Pero creo que la Comisión probablemente se ocupará de ofrecer información objetiva en lugar de ser una de las partes del debate, tarea que se reserva a los partidos políticos y a los candidatos. Pero siempre intentaremos ofrecer información objetiva y de forma habitual.

Marian Harkin (ALDE). - Mi pregunta complementaria es similar a la del señor Martin porque una de los problemas durante el referéndum del Tratado de Lisboa fue que encontré muy difícil conseguir información objetiva lo suficientemente rápido para responder ante algunas de las mentiras e informaciones erróneas que se estaban difundiendo.

Me pregunto si la Comisaria consideraría —considerando que ya se acercan las elecciones— dedicar un grupo o una serie de personas dentro de cada Estado miembro, con un determinado número de teléfono, etc. donde los candidatos pudieran tener acceso inmediato a la Comisión para pedir información sobre cuestiones tan particulares como esta.

Sé que las elecciones ya están muy cerca pero pediría a la Comisaria que considerara seriamente el crear un grupo para esta tarea.

Margot Wallström, Vicepresidenta de la Comisión. — Dudo que tengamos tiempo para establecer un servicio particular en esta última fase y antes de las elecciones. Sin embargo, ya tenemos un servicio que ofrece la posibilidad de realizar llamadas o peticiones e intenta obtener toda la información posible.

Pero lo que haremos será preparar el resumen del Tratado de Lisboa para los ciudadanos, por ejemplo. Esto lo haremos en colaboración con otras instituciones. Por supuesto que intentaremos que sea lo antes posible, no como parte de la campaña. Nos aseguraremos de que está disponible en todas las lenguas oficiales y en todos los Estados miembros.

Pero creo que tenemos la oportunidad de organizar las preguntas al respecto puesto que ya conocemos los problemas. Estamos acostumbrados a responder preguntas a través de Europa en directo, entre otras, de modo que intentaremos ayudar en todo lo que podamos. También contamos con preguntas y respuestas que hemos compilado. Creo que esto puede ayudar tanto a los candidatos como a otras partes interesadas.

Presidente. — Las preguntas que, por falta de tiempo, no han recibido respuesta oral, la recibirán por escrito (Véase el Anexo).

Se cierra el turno de preguntas.

(La sesión, suspendida a las 20 horas, se reanuda a las 21.05)

PRESIDE: Alejo VIDAL-QUADRAS

Vicepresidente

15. Composición del Parlamento: véase el Acta

16. Verificación de credenciales: véase el Acta

17. Plazo de protección del derecho de autor y de determinados derechos afines (debate)

Presidente. — De conformidad con el orden del día, pasamos ahora al debate sobre el informe de Brian Crowley, en nombre de la Comisión de Asuntos Jurídicos, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/116/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al plazo de protección del derecho de autor y de determinados derechos afines (COM(2008)0464 - C6-0281/2008 - 2008/0157(COD)) (A6-0070/2009)

Brian Crowley, ponente. — Señor Presidente, quisiera dar la bienvenida a la Cámara al Comisario McCreevy y dar las gracias a todos los colegas que están aquí esta tarde.

La ampliación del derecho de autor y del plazo de protección ha sido un camino largo y agotador para todos nosotros, especialmente porque gran cantidad de personas no son plenamente conscientes de todos los hechos que se asocian con el derecho de autor.

Para empezar, permítanme que agradezca oficialmente a todos mis colegas, tanto a los que me apoyan como a los que se oponen a la propuesta que estoy presentando, por sus contribuciones, aportaciones y en especial por su asesoramiento a lo largo del camino. Asimismo quisiera dar las gracias a la secretaría de la Comisión de Asuntos Jurídicos, en particular a Giorgio, que ha sido muy buen abogado y consejero con respecto a

estas áreas y, por último, al Comisario McCreevy y a todo su personal. Odio nombrar de forma individual pero el hombre sentado a su lado ha trabajado muchísimo con respecto a este informe y a esta directiva.

Se han dicho muchas mentiras y utilizo la palabra «mentiras» con cautela con respecto a lo que intentamos hacer aquí. Esto se puede condensar en cuatro áreas determinadas. En primer lugar, la ampliación del plazo de protección de los 50 años actuales a un plazo mayor. Ahora proponemos, como parte de un compromiso, 70 años. Esa propuesta de compromiso se basa en parte de la resistencia del Consejo de Ministros, y me decepciona que la Presidencia del Consejo no esté representada aquí esta noche. De hecho, durante todo este proceso creo que la Presidencia del Consejo no ha ayudado mucho a la hora de intentar sacar esta cuestión adelante. Cuando comenzó la Presidencia checa, avisé al Primer ministro así como a todos los ministros responsables y los oficiales de la Presidencia checa, de que esto podría suponer un gran éxito para la Presidencia y para el Parlamento. Pero han recibido presiones de otra índole y su actitud ha sido desinteresada o casi indiferente a la hora de intentar buscar soluciones.

Además de esto, otros Estados miembros en el Consejo de Ministros han intentado deliberadamente bloquear y obstaculizar el progreso de este procedimiento presentando quejas y enmiendas falsas sin mirar realmente el contenido o sin tan siquiera contactar con el Parlamento para ver si el Parlamento sería flexible con respecto a lo que tiene que ocurrir.

Pero el segundo punto con respecto a lo que esta directiva hace —y posiblemente el más importante de todos— es que por primera vez reconoce la contribución de músicos de estudio mediante el establecimiento de un fondo que les permita garantizar que tendrán el fruto y remuneración de su trabajo —cosa que muchas personas han explotado durante mucho tiempo— por el que quizás consigan un único pago si tienen suerte. Esto garantizará protección a aquellos que estén finalizando sus carreras artísticas o aquellos que tengan otros problemas económicos al respecto.

En tercer lugar, en relación con el equilibrio los derechos y poderes de aquellos que negocian con las compañías de grabación y los músicos, se conceden derechos adicionales para los músicos entre otros para garantizar que esto se produce.

En cuarto lugar, y más importante, garantizando que hay transparencia con respecto a cómo opera el derecho dentro de la UE. Muchos de mis colegas, en particular los de España y otros países del Mediterráneo, han presentado ideas con relación al sector audiovisual y hemos intentado darles cabida reflejando en el proyecto de informe la idea de una directiva aparte para el sector audiovisual porque tiene problemas diferentes y requiere, por tanto, soluciones diferentes. Del mismo modo, como se ha descubierto en el transcurso de nuestros debates, hay una gran área con relación a la gestión de las sociedades recaudadoras y a cómo representan los derechos y administran la recaudación del dinero pagadero a los artistas para garantizar que lo llevan a cabo.

Por último, permítanme decir que la gente debería darse cuenta de que se trata de un derecho creativo; se trata de algo que un individuo ha creado y nos ha dado. Es algo por lo que debemos pagar, no una cantidad exorbitada sino una pequeña cantidad. El derecho de autor hoy en día parece haberse tirado por la borda, todo el mundo puede conseguir todo gratuitamente. Si elegimos ese camino, a corto plazo quizás nos beneficiemos pero a largo plazo acabaremos con la creatividad, la oportunidad para que nazcan nuevos artistas, nuevos grupos y surjan nuevas experiencias.

Hoy tenemos entre el público a algunos músicos, algunos productores y, de hecho, algunas partes interesadas. Les diré que, con tal escenario, este es el primer paso para garantizar que los artistas y músicos toman el control sobre sus derechos. Si tenemos éxito, pueden estar seguros de que daremos el siguiente paso hacia la cima.

Charlie McCreevy, *Miembro de la Comisión*. — Señor Presidente, la Comisión apoya totalmente el compromiso del Parlamento que se presenta para votación en esta parte de la sesión. Es un compromiso muy equilibrado que esperamos que facilite la aprobación de la propuesta en la primera lectura. Un resultado así será un gran avance muy grato para los intérpretes europeos. Demostrará nuestro aprecio por la contribución creativa que los músicos hacen a nuestra vida y a nuestra cultura.

El compromiso del Parlamento tiene cuatro áreas principales las cuales apoyamos incondicionalmente: primero, la ampliación del plazo de protección para los artistas intérpretes y los productores de fonogramas de 50 a 70 años; segundo, una nueva reclamación para los intérpretes de estudio que asciende al 20 % del ingreso de todas ventas de los sellos discográficos; tercero, la disposición «use it or lose it» (en virtud de la cual los derechos no utilizados se pierden) para recuperar los derechos después de 50 años si el productor no

comercializa la grabación y cuarto, el principio llamado «tabla rasa» que evita que los productores de fonogramas hagan descuentos de los cánones que pagan a los intérpretes.

Me complace especialmente observar que el fondo de los intérpretes de estudio, que funciona conforme al 20 % de los ingresos brutos de las ventas, ha quedado intacto en el proceso legislativo hasta la fecha. Este fondo se sustenta fundamentalmente en el hecho de que, contrario a todas las críticas recibidas el año pasado, el plazo de la ampliación proporcionará ingresos a los intérpretes en los años menos prósperos y por otro lado fomentará la creación de artes nuevas.

Déjenme destacar que esta propuesta es mucho más que una simple ampliación del plazo. Por primera vez la legislación europea en materia de derechos de autor será un plan donde los artistas participarán de los ingresos de las ventas de las discográficas: el 20 % del volumen de ventas bruto se reserva a los artistas de estudio. Esto es realmente innovador. Y lo que es más importante, este 20 % no se reserva a unas cuantas superestrellas, se distribuye exclusivamente entre los intérpretes de estudio. En contra de la tan extendida creencia, las personas del estilo de Sir Cliff Richard no se llevarán ni un sólo céntimo del fondo de intérpretes de estudio y los sellos como EMI o Universal, que contribuyen a este fondo, tendrán que llevarse el beneficio del 80 % del volumen de ventas bruto.

Entonces sí hay una tabla rasa, una disposición que termina con la desafortunada práctica de deducir anticipos de los cánones de los artistas. De nuevo, esta provisión se recoge para aquellos intérpretes menos conocidos porque son sus grabaciones las que con frecuencia no recuperan los anticipos.

Asimismo hay una cláusula que permite a los intérpretes cancelar contratos una vez que los productores dejan de vender sus grabaciones. Todo esto es realmente innovador y ninguna propuesta europea ha llegado nunca tan lejos para favorecer a los intérpretes. Esta propuesta no es para beneficiar a las discográficas. Es una propuesta cuidadosamente equilibrada destinada a compensar a los creadores europeos.

Algunos quizá digan que los creadores europeos están sobreprotegidos. Aquellos cuyos ingresos dependen de los derechos de autor discreparían. Si los artistas se quedaran en el mundo de la música porque merece la pena los consumidores disfrutarían en consecuencia de una mayor variedad.

También aceptamos con satisfacción la petición de que la Comisión realice una evaluación del impacto en el sector audiovisual por separado para presentar las propuestas adecuadas en el año 2010. Estamos convencidos de que podemos entregar la evaluación en el tiempo que ha previsto el Parlamento.

La Comisión está de acuerdo en que la gestión de los derechos en línea para la redistribución de programas de TV y radio merece una atención especial. Como corolario de la propuesta del plazo hemos tratado las preocupaciones de las emisoras sobre los derechos en línea. Por tanto, la Comisión propone hacer la siguiente declaración una vez se apruebe la propuesta en el Consejo.

La declaración queda así: «La Comisión reconoce la apremiante necesidad de gestionar colectivamente los derechos de los intérpretes y productores de fonogramas cuando las producciones de radio y televisión que incorporan emisiones de fonogramas comerciales como una parte integral se ponen a disposición del público de tal forma que los miembros del público puedan acceder a las producciones de radio y televisión donde y cuando elijan. La Comisión tomará las medidas oportunas para poner en práctica tal gestión y, como primera medida, la Comisión entablará un diálogo estructurado entre las partes interesadas con el objetivo de establecer un régimen de licencias que funcione. Esta declaración se limita a la publicación de producciones de radio o televisión en demanda y no incluye la publicación del fonograma en sí». Fin de la declaración.

La Comisión presentó esta propuesta en julio de 2008. Ahora nos encontramos en medio de la peor crisis económica de la época. La crisis afecta al día a día de muchos ciudadanos europeos. Los intérpretes de Europa viven a menudo en unas condiciones precarias la mejor de las veces. Esta propuesta garantiza el que los intérpretes puedan recuperar al final parte del ingreso que generaron.

El Parlamento tiene esto muy en cuenta y el proceso ha demostrado que el deseo de luchar por nuestros creadores sigue ahí. Creo que se probará que los miedos manifestados por aquellos en contra de la ampliación del plazo son infundados.

Para terminar, quisiera darle las gracias al ponente, Brian Crowley, y expresar mi aprecio y admiración por el eficiente manejo que ha tenido el Parlamento Europeo de este tema.

Erna Hennicot-Schoepges, *ponente de opinión de la Comisión de Industria, Investigación y Energía*. – (FR) Señor Presidente, quisiera felicitar al ponente y a todos los que han trabajado en este tema. También quisiera dar las gracias al comisario por el archivo que nos ha presentado.

En legislaciones anteriores se ha pasado por alto a los intérpretes muy a menudo, y, como el resto de personas que ayudan en la creación de propiedad intelectual, tienen derecho a recibir la remuneración adecuada. Esta enmienda ha ampliado, por tanto, este principio a los intérpretes, lo que ya es un avance considerable.

Sin embargo, queda mucho por hacer, este compromiso es solo un primer paso. Las circunstancias en las que se encuentran las compañías de distribución de derechos de autor todavía varían notablemente en los diferentes países, que tienen situaciones diferentes y, desde este punto de vista, no se pueden armonizar todavía en la práctica.

El informe del Parlamento pide a la Comisión que realice una evaluación de impacto y haga un seguimiento de esta medida. Después se pedirá a la Comisión que continúe con este trabajo. Con respecto a la concesión de licencias quisiera que prestáramos atención al hecho de que la comunidad artística se siente extremadamente insegura como resultado de propuestas como esta puesto que los artistas temen que las grandes productoras tengan la última palabra sobre trabajos creados por productoras pequeñas. Por tanto todavía hay que encontrar un equilibrio en este aspecto.

Emmanouil Angelakas, *ponente de opinión de la Comisión de Mercado Interno y Protección del Consumidor*. – (EL) Señor Presidente, yo también quiero dar las gracias al ponente y a la Comisión por este compromiso.

Las principales propuestas que se recogen en esta directiva incluyen la ampliación del periodo de protección para los intérpretes y productores de 50 a 70 años, la creación de un fondo para los músicos y la introducción de la cláusula «use it or lose it» en los contratos. Todo esto es importante y lo debatimos en la comisión así como la cláusula «use it or lose it», la simplificación de los trámites administrativos y la armonización de la normativa en todos los Estados miembros.

Se incluyeron cuestiones importantes en el compromiso con el que estamos satisfechos. Al mismo tiempo estamos satisfechos porque el periodo de 70 años supone más protección en relación con el periodo de tiempo durante el cual se protege la propiedad intelectual que también es de 70 años. La ampliación de este plazo ayudará a fomentar la creación de jóvenes productores y esto permitirá a Europa llegar a ser una fuente mundial de talento musical excepcional lo que contribuye de forma activa a la creación artística y a la seguridad del empleo. Al mismo tiempo, los Estados miembros tendrán ingresos fiscales y Europa se convertirá en exportadora de propiedad intelectual.

Creo que el compromiso es satisfactorio y me alegro del éxito que ha obtenido.

Christopher Heaton-Harris, *ponente de opinión de la Comisión de Cultura y Educación*. — Señor Presidente, quisiera felicitar también al ponente y, por primera vez en los 10 años que llevo aquí, a la Comisión tanto por su propuesta como por los compromisos que ha presentado después.

Yo soy de los que está a favor de los derechos de autor. Creo que estos derechos y las patentes protegen a las personas, empresas y a la propiedad intelectual y ésta última es la base de las economías de libre mercado. Las personas y las empresas invierten tiempo y dinero esperando encontrar un producto —en este caso, música— que guste al público para que lo compren. Las sociedades de todo el mundo que tienen una propiedad intelectual consolidada avanzan, las que tienen pocos empresarios y pocas patentes se quedan simplemente atrás.

Ahora 38 000 músicos de estudio en el Reino Unido han firmado una petición respaldando estas propuestas. Estos músicos se merecen la ayuda que recibirán con estas propuestas. Hay uno en mi circunscripción, un tipo llamado Ted Carroll —uno de los cientos de músicos de estudio— que me ha escrito pidiéndonos que aprobemos estos compromisos. Por ese motivo estoy totalmente a favor de este informe.

Jacques Toubon, *en nombre del Grupo PPE-DE*. – (FR) Señor Presidente, Señorías, la propuesta presentada es una medida positiva para los artistas, para el arte y para la cultura y nuestro Grupo, el PPE-DE, votará a favor.

De hecho, lo que tienen ante ustedes ahora es un compromiso que lucha por dar cuenta de los diferentes puntos de vista e intereses y que —y aquí viene lo interesante— tiene que ser aprobado por el Consejo que hasta ahora se ha enfrentado a una pequeña minoría que está en contra.

Este compromiso mejora la propuesta de la Comisión. Hace que las relaciones entre productores e intérpretes sean más justas gracias a la cláusula que permite a los intérpretes ejercer sus derechos cuando los productores no lo hagan. Garantiza condiciones más justas para los intérpretes de estudio en relación con los solistas. Los músicos de estudio se beneficiarán de un impuesto permanente del 20 %.

Bajo la Presidencia española consideraremos el extender la propuesta al sector audiovisual, es decir, a productores y actores. Con respecto a las emisoras, le doy las gracias al Comisario por la declaración que ha realizado y creo que debería adjuntarse una declaración tan precisa a la posición común del Consejo para que no se pongan en peligro las cuestiones relacionadas con la emisión de música por la radio.

Hablamos de ingresos reales. Los músicos de estudio van a ver triplicados sus ingresos para llegar hasta 2 000 euros. No se perjudican los intereses de los consumidores puesto que la ampliación del plazo de protección no aumenta los precios. Tampoco se perjudica a la reproducción pública puesto que no paga cánones a los intérpretes o los productores. Solo los pagan a los autores y con muchas excepciones.

Por este motivo, estoy profundamente agradecido al señor Crowley, la señora Gill, el Comisario McCreevy y a la Comisión por todo su trabajo. Refleja el estado del mundo, aumenta la esperanza de vida y los nuevos usos de los trabajos y por ello tenemos que aprobar este texto, para intentar asegurarnos de que se haga definitivo en la primera lectura.

Neena Gill, *en nombre del Grupo PSE*. — Señor Presidente, ha sido largo y a veces complicado elaborar este informe en el Parlamento, sujeto a los intensos grupos de presión por ambos lados y con mitos y reconvenciones como orden del día. Debido a la urgencia e importancia de que este informe se aprobara durante este término parlamentario, el ponente y sus ponentes alternativos han trabajado duro para llegar a un acuerdo en los puntos principales de la posición del Consejo. Por tanto, felicito a todos aquellos que hayan participado para llegar a un consenso sensato, justo y sostenible. Sin embargo, me decepciona el hecho de que el Consejo no haya alcanzado un acuerdo similar.

Me complace, sin embargo, que el informe cumpla con mis objetivos principales y los del Grupo PSE y que, si se va a ampliar el plazo de la protección de los derechos de autor, el aumento de ingresos tiene que beneficiar en primer lugar y sobre todo a los intérpretes. Por este motivo acepto las enmiendas del compromiso presentadas por el ponente ya que se plantean medidas adicionales para los intérpretes.

Quisiera destacar algunas enmiendas clava: la enmienda 58, que es una cláusula permanente «use it or lose it»; las enmiendas 59, 60 y 61 sobre reclamaciones permanentes para los intérpretes de estudio, conforme a la cual las discográficas tienen que reservar el 20 % de los ingresos de las ventas; la enmienda 62, sobre una tabla rasa para artistas reconocidos; la enmienda 71 sobre la posibilidad de que los artistas reconocidos negocien mejores contratos; y, por último, la enmienda 75 sobre la evaluación de impacto de intérpretes audiovisuales.

Me gustaría preguntar, por tanto, a los colegas que tienen ciertas reservas que lo reconsideren y voten a favor del informe. Reconozco que no es perfecto y que hay ciertas preocupaciones. En otras circunstancias me habría gustado tratar, especialmente en el caso de artistas reconocidos, el periodo de tiempo permitido para las discográficas conforme a la cláusula «use it or lose it», que tiene efecto después de un año en lugar de tras algunos meses, que habría sido preferible.

Para finalizar, pediría urgentemente al Consejo que llegue a un acuerdo en esta materia. El resto de partes ya lo han alcanzado y los intérpretes necesitan una aclaración cuanto antes.

Sharon Bowles, *en nombre del Grupo ALDE*. — Señor Presidente, a pesar de la encantadora y emprendedora ofensiva del Comisario y sus servicios, no puedo apoyar esta propuesta de ampliar el plazo de los derechos de autor.

Sé que la propuesta tenía la intención adecuada pero en la era digital donde la forma en la que se distribuyen las grabaciones cambia rápidamente, ¿por qué realizar un cambio irreversible mediante la ampliación de un sistema que, en el fondo, sigue funcionando con contratos y estructuras más relacionados con la venta y distribución física? La única manera de salvar la situación es encargarse de los contratos que con el tiempo se han vuelto injustos y esto no se ha hecho. Deberíamos dejar claro que la cesión total sin cláusulas de renovación ya no es admisible y uno de los precios que las compañías de grabación tienen que pagar por cualquier ampliación.

Se ha realizado un trabajo encomiable para imponer buenas condiciones a cambio de la ampliación pero me temo que estas adiciones hacen que no funcione completamente a largo plazo y recogen sus propias incongruencias e injusticias porque no tratan el tema de los contratos.

He buscado un compromiso con el que pudiera estar de acuerdo y ofrecí la idea de limitar la ampliación del plazo para las grabaciones publicadas antes de 1975 tal y como aparece en las enmiendas 80 y 81 del Grupo ALDE, que son compatibles con el paquete principal. Admito que esto es un arreglo para la era del *rock and roll* que actualmente reúne a tantas mentes y que fue testigo tanto del *boom* de la música popular como de los contratos considerablemente pobres. Sin embargo, esta enmienda no nos situaría en una posición irreversible con respecto a las grabaciones más recientes. Nos conduciría al fin del modelo de las compañías de grabación actual, que son, cuando se ha dicho y hecho todo, las principales beneficiarias de esta ampliación. También deberíamos darnos tiempo para reflexionar y desarrollar propuestas más encaminadas a los intérpretes y al futuro, que funcionen en una era digital.

Si vuelven con una propuesta sobre los temas que he planteado entonces merecerá la pena votar por el paquete de medidas, sino no puedo estar a favor.

Roberta Angelilli, *en nombre del Grupo UEN*. – (IT) Señor Presidente, Señorías, en primer lugar quisiera felicitar al ponente por el magnífico trabajo que ha realizado. Actualmente, la protección de los derechos de autor dura un máximo de 50 años y, en mi opinión, este periodo no es suficiente para conceder a los artistas una remuneración justa por su trabajo e interpretación creativa. De hecho, es importante que se mejore la situación social de los artistas mediante una protección mayor proporcionada por las instituciones.

Por esta razón estamos a favor de ampliar la protección de los derechos de autor hasta 95 años. Pedimos que se den las ganancias adicionales que genere esta ampliación a los artistas exclusivamente y que durante los 45 años adicionales se exima a los artistas de la obligación contractual de transferir parte de sus ingresos a terceros. Esta medida debe estar destinada exclusivamente a proporcionar una ventaja real para los autores e intérpretes. Por otro lado, sería también recomendable que la Comisión evaluase el impacto y la necesidad de extender la ampliación al sector audiovisual.

Eva Lichtenberger, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (DE) Señor Presidente, tenemos un problema con los derechos de autor y con la remuneración para los artistas. De modo que tenemos que ser parte activa y hacer algo al respecto. Sin embargo, si vamos a ser activos es importante que reaccionemos ante los retos de la era digital y aremos en el mar.

Permítame explicar cómo he llegado a esta conclusión. La propuesta que tenemos ante nosotros en realidad sólo contiene una promesa y es la de promover la industria musical. Si observamos lo que ocurre con los artistas y sus ingresos realmente y hacemos el cálculo, llegaríamos a promedios realmente bajos para que los artistas se sustenten y obtengan algún beneficio.

Además este dinero no va a parar a los artistas directamente. El fondo es demasiado pequeño como para lograr algo. Uno de los artistas con los que debatí esto me dijo que se trataba de una redistribución donde solo el más rápido sobrevive. Tuve que contradecirle: es una redistribución entre artistas y productores, la industria musical y después solo los nombres importantes.

En general, Comisario, es propuesta no es adecuada. Tenemos que encontrar algo mejor. Tenemos que crear, por ejemplo, algo similar a una tarifa plana. Incluso las propuestas que ha hecho con relación a la cláusula «use it or lose it» siguen siendo teoría. Por qué no hacer algo inteligente y bien fundado, tal y como recomendaron y pidieron los artistas en nuestra audiencia en la Comisión de Asuntos Jurídicos.

Mary Lou McDonald, *en nombre del Grupo GUE/NGL*. — Señor Presidente, creo que la intención original de esta iniciativa era mejorar la situación social de los intérpretes, tal y como han afirmado el Comisario McCreevy y nuestro colega Brian Crowley pero es verdad que no lo consigue. Desafortunadamente, ni los cambios introducidos por la comisión van lo suficientemente lejos para mejorar la propuesta. Es una propuesta que, creo, al final recompensará a aquellos artistas que ya tienen éxito y, de hecho, recompensará a la industria.

Me desconcierta la ampliación del plazo de los derechos de autor, ya sea a 70 o a 95 años, y me desconcierta no solo porque es una medida sospechosa y casi fuera de lugar en la era digital en la que estamos sino porque una medida así beneficiará en primer lugar a los intereses de la industria y no a los artistas con dificultades.

Creo, sin menospreciar el trabajo y la buena voluntad, que los diputados deben rechazar esta propuesta. Creo que la Comisión tiene que volver a empezar y traer una propuesta adecuada, una que no trate de apoyar a los intérpretes y artistas sino que en la práctica y en la realidad efectivamente lo haga.

Manuel Medina Ortega (PSE). – (ES) Señor Presidente, a diferencia de las dos oradoras que me acaban de preceder, yo estoy de acuerdo con la mayor parte de los intervinientes.

Esta es una buena directiva, una excelente directiva, dirigida a proteger a los intérpretes.

Cuando se habla de que hay que buscar un modelo más inteligente de hacer negocios, en realidad, de lo que se está hablando es de acabar con la propiedad intelectual. Porque solamente se puede hacer negocio si hay un derecho establecido.

Tenemos ya un derecho establecido en el nivel nacional. La Comisión, bajo la dirección del señor McCreevy, ha adoptado una iniciativa valiente, una iniciativa positiva, y creo que la Cámara debe aprobar el compromiso que hemos conseguido en el ámbito de la Comisión de Asuntos Jurídicos gracias a la labor del ponente, señor Crowley, y de los diferentes ponentes en la sombra como la señora Gill y el señor Toubon.

Creo que es una magnífica directiva, una directiva que va a potenciar la creación de la propiedad intelectual. Y, además, en esa directiva se incluyen unas cuantas recomendaciones con respecto a la continuación del trabajo.

Creo que la aprobación por parte de esta Cámara de ese informe —y espero que el Consejo se alinee con la Comisión y el Parlamento— servirá para que en la próxima legislatura la Comisión siga por este camino, haga propuestas al Parlamento y avancemos en el ámbito de la protección de la propiedad intelectual, que es esencial para el desarrollo de nuestra Unión Europea como gran institución basada en una cultura común.

Olle Schmidt (ALDE). – (SV) Señor Presidente, Comisario, el señor Crowley es un diputado capaz, que a menudo nos presenta propuestas inteligentes. Sin embargo, esta vez me resulta difícil seguir sus intenciones. La Comisión propone que el plazo de protección para las grabaciones musicales se amplíe a 95 años, lo que casi doblaría el plazo actual. La mayoría estará de acuerdo conmigo en que es excesivo. El compromiso del que hablamos es de 70 años y esto sí supone un avance en la dirección adecuada.

Sin embargo quedan cosas en el tintero. ¿Contribuirá la ampliación a aumentar la diversidad cultural y a facilitar la creación de nuevas composiciones?, ¿qué efectos tuvo la ampliación de los derechos de autor en EE.UU.?, ¿ha fortalecido la posición de los artistas o son las compañías discográficas las grandes beneficiarias?, ¿podemos justificar una ampliación del plazo de protección tan radical?, ¿no es muy simplista querer establecer una relación directa entre la creatividad y el deseo creativo con el plazo de protección? En mi opinión, no se ha respondido aún a estas preguntas.

Como liberal que soy creo en los derechos de autor y en la finalidad que hay detrás y puedo estar de acuerdo, por tanto, con varios compañeros diputados en esta Cámara. Por supuesto que es importante salvaguardar la producción de nuevas composiciones y que los compositores tengan el control de su propio trabajo, también desde el punto de vista financiero. Sin embargo, nuestras intervenciones jurídicas en esta Cámara tienen que ser proporcionales y no creo que este sea el caso.

En mi país natal se debate el acceso a las composiciones en Internet, especialmente tras el juicio contra *The Pirate Bay*. En estos momentos, cuando los derechos de autor se debaten de forma tan intensa creo que cometeríamos un error si aprobásemos la propuesta de la Comisión de ampliar el plazo de la protección para las composiciones musicales de 50 a 95 años. De modo que, como la señora Bowles, voy a votar en contra de la propuesta. Creo que la Comisión debería realizar otro intento. Comisario, piénselo otra vez, trabaje en la propuesta y ¡vuelva a presentarla!

Roberto Musacchio (GUE/NGL). – (IT) Señor Presidente, Señorías, en vista de los grandes cambios que afectan al sector de la música y la cultura en general, Europa se arriesga a responder con soluciones proteccionistas y antiguos planes que prometen algo a los intérpretes y pequeñas empresas y al final siguen los intereses de las grandes estrellas que tendrán considerablemente más posibilidades de incrementar sus beneficios.

Tras la sentencia del tribunal sueco contra los directores de la página web *The Pirate Bay*, que fueron castigados por fomentar el intercambio P2P de material musical, si el Parlamento aprueba una medida como esta consolidará una propuesta negativa e inapropiada para la nueva dinámica de la era tecnológica y la necesidad de cultura, comunicación y libertad de generaciones enteras.

La protección de la libertad de expresión de los artistas se fundamenta, de hecho, en su relación con la sociedad. La libertad de producir arte y la libertad de disfrutar del arte van de la mano y tienen un enemigo común: la sumisión ciega de la cultura al mercado que se consolida aún más con esta legislación.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL). - (EL) Señor Presidente, la propuesta de la Comisión y el informe quieren que la creación del arte y la cultura hecha por el hombre sean mercancías permanentes.

Esta ampliación solo beneficiará a los grandes monopolios, multinacionales de la industria de la música, espectáculo y entretenimiento que continuarán enriqueciéndose a través de la creación de otros. Los perdedores serán los trabajadores, los artistas y la evolución humana en sí porque, coaccionados por las multinacionales, una abrumadora mayoría de intérpretes y artistas se ven obligados a cederles todos sus derechos a cambio de una miseria.

Esta ampliación generará beneficios de miles de millones de euros para las multinacionales pero solo unos pocos miles de euros más al año para los músicos. Mientras las grandes compañías controlarán la producción intelectual en base a la ley de beneficio.

La propuesta de la Comisión, que cuenta con el apoyo de la mayoría de los grupos del Parlamento Europeo, es prueba de la naturaleza, carácter e intereses que la UE defiende y salvaguarda. Para proteger el beneficio del capital convierte todo en una mercancía desde el agua, pasando por el arte, la cultura hasta las creaciones humanas.

Jens Holm (GUE/NGL). - (SV) Señor Presidente, la propuesta de ampliar el plazo de protección a 95 años es una muestra del éxito que han tenido las grandes compañías de grabación que han ejercido presión para que se crease una propuesta completamente a su medida. Una ampliación de esta magnitud solo perjudicará a los consumidores particulares e inhibirá la creación de música nueva. Nuestro grupo, el GUE/NGL, ha propuesto una enmienda en la que pedimos que se retire la ampliación a 95 años. También pedimos que se rechace la directiva.

Supuestamente la compañía Warner de Norteamérica es la propietaria de los derechos de la canción *Happy Birthday*. Las personas que celebran su cumpleaños en público apenas se atreven a cantar la canción en ciertos lugares de EE.UU. por miedo a las represalias y a las multas. Este es un ejemplo absurdo de hasta qué punto se puede llegar si permitimos que los intereses personales y la industria gobiernen la política. Este era un ejemplo de EE.UU. donde la ampliación de la protección de los derechos de autor ya es de 95 años. No dejemos que esto ocurra también en Europa. ¡Rechacemos esta propuesta de 95 años y toda la directiva!

Me pregunto si la Comisión ha llevado a cabo evaluaciones de impacto sobre qué cantidad de los futuros ingresos irá a parar a los artistas y qué cantidad a las grandes compañías.

Manolis Mavrommatis (PPE-DE). - (EL) Comisario, como ya hemos oído durante este debate, las opiniones con respecto legislación que amplía el periodo de protección para la propiedad individual difieren.

Quisiera destacar que una vez más la adopción de esta directiva específica no afectará a los consumidores ni aumentará el precio de los fonogramas. Todos nos resistimos a ampliar el periodo de protección de los derechos de autor en línea con el aumento de la esperanza de vida. La propiedad intelectual está protegida durante 70 años tras el fallecimiento del autor, generando así cierta cantidad de ingresos para su familia. La actual protección para los derechos de los intérpretes, que cubre 50 años desde su grabación, es por tanto muy corta. Por eso el compromiso que establece un periodo de 70 años es una buena idea.

Quisiera que prestáramos atención al estudio que hay que preparar sobre los actores y la posible propuesta de una directiva que se presentará en 2010. También considero que se debe proteger las interpretaciones de los artistas, especialmente en un periodo en el que la creación artística es importante y los avances tecnológicos pueden ayudar a proteger el ingreso de los artistas.

Para finalizar, espero la cooperación de la Comisión Europea sobre la propuesta de la nueva directiva.

Glyn Ford (PSE). - Señor Presidente, permítame que sea claro al respecto: apoyo la ampliación de los derechos de autor de 50 a 70 años. Mi problema es, ¿a quién beneficia?

Acojo con satisfacción el hecho de que, como ha exigido la Unión de Músicos, los músicos de estudio vayan a obtener un 20 % de los beneficios de distribución. El problema es el equilibrio entre las multinacionales de grabación y los artistas reconocidos. Muchas de estas personas firmaron contratos hace 30 o 40 años que les dieron el 8 % del precio del comerciante siendo las compañías las responsables de producir, distribuir y recaudar el dinero de las ventas. Ahora las mismas multinacionales conseguirán un premio multimillonario por no hacer absolutamente nada porque, en esta era digital, no tienen nada que hacer. Basándose en una estructura industrial, desde hace tiempo innecesaria por el cambio tecnológico, es el sheriff de Nottingham

el que gana y no Robin Hood. Estos artistas deberían haber podido reclamar su propiedad ya que son los únicos responsables de su creación.

Christofer Fjellner (PPE-DE). - (SV) Señor Presidente, dejemos algo claro: la ampliación del plazo de protección de los derechos de autor no dará como resultado más o mejor música. ¿Qué diría un músico de 25 años, «no, no voy a hacer esta grabación porque solo me pagarán hasta que tenga 75 años y no hasta que cumpla los 120»? Ni tan siquiera animaría a los músicos «pobres» ya que no son sus grabaciones las que se venderán 50 años después de su creación. En cambio sí anima a las grandes compañías o a aquellos que ya han ganado bastante con sus grabaciones. Creo que el tema se nos ha ido de las manos.

Alguien que inventa la cura para el cáncer hoy en día —además de recibir el premio Nobel de Medicina— tendrá la patente durante 20 años mientras que alguien que hace una grabación obtendrá protección o la propia grabación durante 95 años. Es desmesurado. Sin embargo, sí estoy de acuerdo en que 70 años es mejor que 95 aunque pienso que lo mejor sería rechazar toda la directiva.

Charlie McCreevy, Miembro de la Comisión. — Señor Presidente, quisiera pensar que he aprendido bastante durante mi tiempo como Comisario Europeo. Algunos afirmarán que no pero yo pienso que sí.

Pero una de las cosas que he aprendido es que todo lo que tenga que ver con la propiedad intelectual está lleno de dificultades. ha habido una serie de cuestiones que se han planteado al respecto en el Parlamento y el Consejo de Ministros tanto durante mi tiempo como Comisario como anteriormente como ministro del Gobierno irlandés y estas cuestiones han estado presentes durante unos 20 o 30 años. De modo que he aprendido que cualquier cuestión relacionada con este tema, genera amplia cobertura, mucho debate y divide a muchos miembros del Parlamento, a los Estados miembros y a las diferentes partes interesadas.

He aprendido que es extremadamente difícil tratar cualquier cuestión relacionada con este tema y llegar a una solución aceptable. Durante el tiempo que he sido Comisario aquí ha habido muchas ocasiones en las que no se ha llegado a ningún acuerdo en determinados temas.

Siendo así no me sorprende lo más mínimo la profundidad y sinceridad de los argumentos presentados por todas las partes en este debate porque cualquier cuestión relacionada con la propiedad intelectual siempre genera este tipo de discusión y las personas que se oponen a la propuesta de compromiso, planteada por el señor Crowley, estarían del otro lado en otras cuestiones relacionadas con la propiedad intelectual.

Así que es muy interesante, en este tipo de debate, ver a personas que se posicionan de una forma en otras cuestiones relacionadas con la propiedad intelectual y aquí lo hacen de otra. Porque se trata de un área muy difícil y acepto la sinceridad de las personas que han intervenido.

No tiene mucho sentido recopilar las diferentes opiniones planteadas de forma individual y debatirlas porque se han debatido en la comisión hasta la saciedad. Una de las cosas que hizo el señor Crowley y los ponentes de otras comisiones ha sido dedicarle mucho tiempo. El Parlamento le ha dedicado una gran cantidad de tiempo y esfuerzo y mucho de los asistentes y personas de mi propia DG trabajaron realmente duro para intentar llegar a lo que pensamos sería un compromiso aceptable.

Pero mencionaré algunos puntos. Para empezar eliminaré algunas cuestiones que no se relacionan mucho con este debate, como lo que rodeó el debate anterior por el que realizamos esta propuesta.

Les aseguro que las personas que me pidieron que siguiera con la propuesta fueron los intérpretes, de los que proviene la presión tan intensa.

Si existe un desacuerdo aquí en la Cámara y en los Estados miembros, del mismo modo puedo decir que había diferentes puntos de vista en mi DG la primera vez que propuse el tema y el procedimiento que deberíamos seguir y se expresaron muchos de los diferentes puntos de vista expuestos aquí hoy. Creo que es natural: si genera puntos de vista diferentes aquí y en otros Estados miembros pueden esperar lo mismo en el DG.

Pero los que más presión ejercieron fueron los intérpretes comunes. Sí, los intérpretes reconocidos vinieron y brindaron su apoyo para la causa porque los intérpretes comunes pensaron que sería mejor contar con los grandes en esta cuestión en particular también, pero los intérpretes comunes—los músicos de estudio de los que la mayoría no ha oído hablar— fueron los que más presión ejercieron. Creo que es significativo el que, como dijo el señor Heaton-Harris, 38 000 músicos de estudio apoyaran esta propuesta en particular.

De modo que uno tiene que pensar cuál es la manera apropiada de avanzar. Diría que la mayoría de las personas conocen a los cantantes de sus cuatro canciones o discos favoritos pero dudo mucho que muchos de ellos sepan quién las compuso en realidad. Sin embargo, el autor de la canción tiene el derecho de por vida más 70 años.

Si entonase seis canciones aquí hoy de entre las más populares que se hayan creado, dudo de que nadie en esta Cámara fuese capaz de decir quién las escribió pero todo el que conozca una grabación en particular sería capaz de decir ésta la cantó tal y cual. El autor tiene el derecho de por vida más 70 años tras su muerte pero el intérprete sólo 50 años desde el momento de su interpretación.

Desde cualquier punto de vista esto es injusto. Algunos tuvieron una única canción que fue un éxito cuando tenían 21 o 22 años y luego nunca se volvió a oír hablar de ellos y no consiguieron una cantidad de dinero atroz por ello. En los años menos prósperos, cuando se acercan a los 70 y más adelante creo que sería razonable que obtuvieran un poco de ingreso adicional. Pueden acabar con todos los argumentos y con todo lo demás, pero basándonos en el juego limpio creo que ese argumento gana.

Como ha mencionado el señor Crowley y otros esto era un intento de tratar algunas de estas cuestiones, algunas de ellas muy conflictivas. Hemos hecho todo lo que hemos podido para obtener esta propuesta. El señor Crowley ha trabajado mucho también en esta cuestión, para intentar llegar a acuerdos y compromisos ha trabajado largo y tendido.

Solo me referiré a algunas de las cuestiones planteadas.

La señora Gill, que es muy partidaria de la propuesta y por ello le estoy muy agradecido, mencionó la cláusula «use it or lose it», que tiene efecto después de un año, pero en su aplicación en los Estados miembros, estos pueden hacer que sea efectiva tras tres o seis meses si así lo desean.

La señora Bowles —y no pongo en duda en ningún momento su sinceridad al respecto— cree que no está en posición de votar esta propuesta o la propuesta de compromiso expuesta por Brian Crowley. Ha mencionado la cuestión de los contratos. Bien, no creo que esto deba acabar con la propuesta. Se trata, en definitiva, de otra cuestión que será el asunto de otra iniciativa y —y solo si— la propuesta sale adelante.

El discurso de la señora Lichtenberger ha sido sutil. Le diré que 2 000 euros para un intérprete de estudio no es una miseria. El fondo, como ya he dicho antes, está refrendado por 38 000 intérpretes y creo que deben saberlo.

Señor Medina Ortega, gracias a su gran experiencia como político, tiene mucha razón en lo que dice y estoy de acuerdo con él en que tenemos que proponer algo que tenga una oportunidad razonable de ser aprobado por el Consejo de Ministros también. Como bien ha dicho tenemos que ser realistas porque, teniendo diferentes puntos de vista allí también, tenemos que presentar una propuesta —como ha hecho el señor Crowley y otros— que pueda ser aprobada por el Consejo de Ministros, y ha expuesto este argumento de forma muy convincente.

El señor Schmidt y el señor Musacchio han hablado de los modelos empresariales de las discográficas pero no estamos refrendando este modelo. El plazo de 70 años incluye todo tipo de modelos innovadores.

El señor Holm se ha referido a la posibilidad de ser multado, por ejemplo, por cantar la canción *Happy Birthday* pero creo que se confunde aquí. No se trata de la canción, se trata de su grabación por parte del intérprete así que el señor Holm puede cantar el *Happy Birthday* siempre que quiera y no correrá el riesgo de ser multado de ninguna manera. Se trata de la grabación del intérprete no del autor.

El señor Mavrommatis ha hablado de una serie de puntos que hemos anotado pero creo que 70 años es el mejor representante de por vida.

Resumiendo, quisiera expresar mi aprecio y admiración por el tratamiento que han hecho de esta cuestión todas las personas que participan en el Parlamento Europeo. El resultado ha sido la propuesta de compromiso presentada por Brian Crowley, y creo que demuestra nuestra voluntad de mejorar el marco jurídico de nuestra comunidad creativa. Creo que, en el futuro, demostrará que proteger la creatividad fue la elección acertada, y el aumento de la eficiencia del sistema de gestión de los derechos probará que aquellos que afirmaban que una protección mejor conduciría a una floreciente cultura en línea estaban equivocados.

Quiero dar las gracias a todos los que han intervenido en el debate, al ponente Brian Crowley en particular, no porque sea un colega de Irlanda y un viejo amigo, sino porque ha dedicado mucho trabajo para intentar y hacer que este compromiso sea aceptable para todas las posibles opiniones enfrentadas en el Parlamento

y también ha facilitado un compromiso que, como ha dicho el señor Medina Ortega, también tiene la posibilidad de ser aceptado en el Consejo de Ministros.

Brian Crowley, ponente. — Señor Presidente, quisiera agradecer de nuevo a mis colegas por sus aportaciones a este debate. Desafortunadamente, a pesar de todas las discusiones, propuestas, enmiendas y posteriores enmiendas de las enmiendas y todos los cambios que se han realizado, algunos colegas aún no entienden la manera en que esta situación ha avanzado. Tengo que reconocer, a nivel personal, que agradezco todos los puntos de vista y entiendo de dónde vienen.

Sin embargo, es difícil hacerlo cuando recibimos enmiendas de colegas junto con un artículo del *Financial Times* declarando que debemos votar en contra de los derechos de autor cuando al final del artículo se puede leer «protegido por los derechos de propiedad». ¡Incluso el *Financial Times*, que se opone a la protección o ampliación de los derechos de autor, los utiliza!

Asimismo, he escuchado a organizaciones de consumidores diciendo que no está bien ampliar los derechos de autor porque esto interferirá con los derechos y elecciones de los consumidores, de nuevo sin darse cuenta o sin dar crédito a que los derechos de autor y la protección ya existen.

He escuchado a colegas que mencionan la imposición que esto supondrá para la innovación y la creatividad pero, ¿cómo va nadie a crear nada si no puede proteger sus derechos? Si no pueden proteger sus creaciones, ¿cómo van a hacerlas?

Del mismo modo las personas que hablan de comercialización —o mercantilismo, como decía la traducción— en la industria de grabación deben abrir los ojos. La comercialización se lleva haciendo desde el año cero. Antes de que las grabaciones de música llegaran a existir, cuando se compraban las partituras se pagaba cierta cantidad de dinero que iba a parar al autor de esa música y, cada vez que se interpretaba, el intérprete también se llevaba su parte.

Entonces de lo que hablamos es de equilibrio y justicia en este debate, para garantizar los derechos de los más débiles en términos contractuales, que son los más débiles en relación con el respeto de la ley y que se acercan al final de sus carreras musicales, para que puedan obtener protección y les sea de utilidad.

Es importante que las personas se den cuenta de que la llegada de nueva tecnología —con la que todos estamos satisfechos puesto que es fantástica— no significa que tengamos el derecho de coger algo a cambio de nada. Cuando antes se iba a la tienda de discos, se cogía un CD o un vinilo y se salía con él, uno era arrestado por robo y descargar música de forma gratuita es equivalente a esto. Se trata de permitir que se pongan en marcha los mecanismos adecuados.

Quiero dar las gracias a Jacques Toubon, Neena Gill y a todos mis colegas por su ayuda y en especial al señor Medina Ortega por sus útiles consejos y por echarme una mano para solucionar el problema con la parte española.

Presidente. — Queda cerrado este punto.

La votación tendrá lugar mañana a las 12.00 horas.

Declaraciones por escrito (artículo 142 del Reglamento)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), por escrito. — (PL) El objetivo de este informe es apoyar a los artistas mediante la ampliación del plazo de protección de los derechos de autor de fonogramas de 50 a 70 años.

El documento también prevé la creación de un fondo para los músicos de estudio que se mantendrá con las contribuciones de los productores equivalentes a al menos un 20 % de sus ingresos anuales provenientes de la ampliación de los derechos de autor. Cincuenta años después de su publicación, el intérprete podrá rescindir el contrato si el productor no está comercializando el fonograma.

Estos son cambios nuevos, aunque superficiales, en la legislación de los derechos de autor que necesita ser revisada con urgencia. Los derechos de autor existían antes que Internet y pertenecen a una época diferente, por eso ahora se necesita una nueva propuesta al respecto.

La legislación vigente, incluida la Directiva 2006/116/CE de 12 de diciembre de 2006, no cubre la laguna existente por el desarrollo de nueva tecnología. La aprobación del Parlamento Europeo del informe de Crowley permitirá cierta protección multicultural que fomentará la competitividad en la industria musical. El Parlamento

ha pedido también a la Comisión que lleve a cabo una evaluación de impacto de la necesidad de ampliar el plazo de protección de los derechos de autor de los intérpretes y productores en el sector audiovisual. La Comisión tiene de plazo hasta el 1 de enero de 2010 para presentar un informe de su evaluación al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo. Todavía tenemos que esperar para revisar en profundidad la legislación sobre los derechos de autor.

18. Plan de acción sobre movilidad urbana (debate)

Presidente. - El siguiente punto es el informe de Gilles Savary, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre un plan de acción sobre movilidad urbana (<http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=fr&procnum=INI/2008/2217>) (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2009-0199&language=ES>).

Gilles Savary, ponente. – (FR) Señor Presidente, Comisario, gracias. El ejercicio de estilo que lleva a cabo el Parlamento Europeo sobre este informe no tiene precedente, puesto que, les recuerdo que el tema de la movilidad urbana lo planteó por primera vez el comisario de transportes, Jacques Barrot, hace ahora dos años, y tuvo como resultado el Libro Verde de la Comisión Europea que nos presentó sus conclusiones en la primavera de 2007. El Parlamento trató estas conclusiones en un informe —informe de propia iniciativa— que fue redactado por mi colega diputado el señor Rack, que está aquí en la Cámara.

El sistema institucional europeo estipula que un Libro Verde tiene que ir seguido de un Libro Blanco y, en este caso, lo que se puso sobre la mesa fueron las propuestas de planes de acción sobre movilidad urbana de la Comisión Europea.

Tengo que dar las gracias al señor Tajani, que está aquí, por informarme en diciembre de que, por motivos políticos, la Comisión Europea no puede presentar una propuesta en el acto. Es comprensible: por sus propios motivos, una serie de Estados tienen sus reservas al respecto ahora que se acercan las elecciones europeas pero el Parlamento trata de aceptar el reto.

Quisiera rendir homenaje a mis compañeros diputados presentes aquí hoy, de todos los partidos políticos —en especial a los coordinadores— y a la Comisión de Desarrollo Regional por haber apoyado mi propuesta que era aprovechar la ventaja que teníamos y decir que, puesto que la Comisión no puede tomar ya la iniciativa, nosotros debemos hacerlo.

Lo que vamos a proponer es en cierta forma inaudito. No sé si ha habido precedente aquí en esta Cámara. Vamos a proponer a la Comisión el plan de acción que esta debería habernos presentado.

Naturalmente, no se esperan aperturas jurídicas de un informe de iniciativa propia como este. El Parlamento, con una propuesta muy práctica de un plan de acción, con propuestas extremadamente precisas, sin ser el poder ejecutivo ni el gobierno de la UE —este es el papel de la Comisión— no puede esperar más que ser escuchado.

Tengo que decir a la hora de aprobarlo, durante los últimos meses, hemos obtenido el apoyo de todas las organizaciones interesadas por el tema. Entre ellas, —me gustaría decirlo para los pocos diputados que aún tienen algunas reservas con respecto a esta iniciativa— las autoridades locales y las organizaciones que representan a las autoridades locales en particular, también en países que, hoy en día, se remiten a la subsidiariedad para explicarnos que este plan de acción está fuera de lugar.

Por tanto, creo que las autoridades locales reconocen que la movilidad urbana será, probablemente, uno de los retos del siglo XXI. ¿Por qué? Porque, hoy en día, el 60 % de los europeos vive en las urbes. En 2020, esta cifra será del 80 % y nosotros, la UE, tenemos la base jurídica que nos hace responsables junto con los Estados miembros y las autoridades locales de crear una política de transportes.

Nosotros, como europeos, ¿vamos a renunciar a la más mínima idea o a la más mínima iniciativa en áreas en las que el transporte presentará los problemas más complicados y, sin duda, más fundamentales en los próximos años? Nosotros creemos que no y por eso el Parlamento Europeo no quería que nos callásemos con respecto a la movilidad urbana. De hecho, en cierta manera quería que utilizásemos esta iniciativa para pedir a la Comisión que diera prioridad a este asunto de nuevo en el próximo mandato.

Quisiera felicitar a todos los coordinadores porque han trabajado como nunca, hemos trabajado a contrarreloj y el informe que se ha presentado ha logrado gran apoyo dentro de la Comisión de Transporte y Turismo.

Quiero decir que este informe se basa en el principio de subsidiariedad. Está fuera de lugar —sí, sé que me estoy extendiendo demasiado pero estoy seguro de que perdonarán a su ponente, señor Presidente— que Europa piense en tomar decisiones relacionadas con el transporte urbano en nombre de las autoridades locales.

Yo mismo soy un representante elegido localmente y estoy muy comprometido con la libertad de la administración de las autoridades locales, como con las campañas que he encabezado en esta Cámara; en particular con las que ha mostrado mi colega de la Comisión de Transporte y Turismo, el señor Piecyk. Sin embargo, lo que sí creo es que Europa puede incentivar, puede mejorar el intercambio de información y mejores prácticas, y esta es la esencia de las propuestas que les expondré en breve.

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión*. – (FR) Señor Presidente, en primer lugar quiero dar las gracias al señor Savary por su trabajo. Quiero agradecerle el compromiso que ha demostrado a la hora de promover una política europea sobre transporte en las ciudades más importantes, en las ciudades. No se trata de una cuestión secundaria: si de verdad queremos plantear el reto del transporte en Europa tenemos que trabajar en el ámbito del transporte urbano.

Por esto tengo que darle las gracias en primer lugar al señor Savary. Repito: gracias a él, hemos progresado en este ámbito y el informe de hoy que votaremos mañana envía un mensaje muy importante; un mensaje que tenemos que escuchar y espero que podamos dar una respuesta puesta positiva al señor Savary durante el próximo mandato. De nuevo le agradezco todo su trabajo sobre el asunto de la movilidad urbana.

Ahora continuaré en mi lengua materna.

(IT) Señor Presidente, Señorías, el transporte urbano forma parte integral del sistema de transporte de la UE puesto que todo el sistema empieza y termina en las grandes zonas urbanas y atraviesa gran parte de ellas. Por esta razón, es importante que consideremos la movilidad urbana no solo desde el punto de vista de la vida urbana sino también desde la perspectiva del transporte de todo tupo, incluido el transporte de largo recorrido.

Combatir el cambio climático, facilitar el comercio, garantizar el suministro energético, responder a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, reducir los problemas asociados con la congestión y abordar el cambio demográfico son cuestiones fundamentales para la política europea y la movilidad en zonas urbanas está estrechamente ligada a todos estos retos.

Fue precisamente por esta razón que la Comisión presentó su Libro Verde sobre movilidad urbana en septiembre de 2007 y la consulta que siguió a la aprobación del Libro Verde ha demostrado que hay un acuerdo amplio sobre el hecho de que la UE tiene un papel que desempeñar en esta área. Su resolución sobre el Libro Verde sobre movilidad urbana, redactado durante el liderazgo del señor Rack y aprobada el 9 de julio de 2008 confirma esta conclusión.

El objetivo del Libro era allanar el camino al plan de acción sobre movilidad urbana; la decisión del Parlamento de seguir con su propio plan de acción antes de que la Comisión realizara cualquier propuesta envía un mensaje político contundente. Por eso hice hincapié en el significado del trabajo del señor Savary como ponente, ya que muestra la importancia que el Parlamento le confiere a un trabajo que no podemos permitirnos rechazar.

Como ya saben, estoy muy comprometido con el asunto de la movilidad urbana y con la pronta aprobación de un plan de acción bien redactado. Quisiera reiterar que esto está planeado para el programa de trabajo de la Comisión de 2009 y espero que se apruebe cuanto antes. El señor Savary lo ha dicho muy bien en su discurso; hay cierta resistencia en las instituciones europeas ya que muchas personas piensan que un plan de acción de este tipo violaría el principio de subsidiariedad. Esta no es la cuestión, especialmente si miramos a la raíz latina de la palabra subsidiariedad, que es *subsidium* y significa «ayuda»: es nuestro trabajo como instituciones europeas el ayudar a las instituciones locales a que su trabajo sea más satisfactorio. Ayudar a alguien no significa reemplazarle, ¡significa colaborar para encontrar una solución mejor a los problemas!

Sin entrar en los detalles de la propuesta, puedo confirmar que nuestro plan de acción se basará en las actividades que llevamos realizando durante algún tiempo y las integrará en un contexto coherente en busca de presentar una visión política que sigue faltando en la acción europea sobre movilidad urbana. En este sentido, se definirá el marco político para futuras intervenciones en ámbitos en los que la acción a nivel comunitario se considera útil o incluso fundamental.

Su informe será sin duda una importante contribución a nuestros debates internos y puedo asegurarle que seremos capaces de considerar muchas de las propuestas que recoge. Por supuesto, hay aspectos y detalles que hay que aclarar o debatir más. Examinaremos sus sugerencias con sumo cuidado, se lo aseguro, junto con la recomendación del Comité de las Regiones con el que consultó.

El voto de hoy no será el final del diálogo. Puesto que el trabajo de la Comisión continúa, me aseguraré de estar en contacto con el señor Savary y con otros diputados que han seguido el sector del transporte de cerca, para que el plan que apruebe la Comisión sea conforme al que aprueba el Parlamento y represente su calidad original. Por último —déjeme decirlo otra vez— nuestro plan no mostrará que estamos reemplazando a las autoridades locales, simplemente que la Comisión quiere ayudar a los órganos locales a mejorar su trabajo a través del intercambio de información y mejores prácticas que permitirá que los ciudadanos vivan mejor y se trasladen dentro de las ciudades más fácilmente. Por tanto, agradezco al Parlamento Europeo el trabajo que ha realizado y se celebrará la votación sobre este plan.

Jean Marie Beaupuy, *ponente de opinión de la Comisión de Desarrollo Regional*. – (FR) Señor Presidente, señor Comisario, señor Savary, Señorías, nos encontramos en esta asamblea parlamentaria para votar textos, Comisario, y sobretodo estamos en la asamblea parlamentaria para que estos textos se pongan en práctica.

Hoy hemos observado que, tras el excelente trabajo realizado por nuestro predecesor con respecto al Libro Verde y a las 400 extrañas contribuciones que le han seguido, el trabajo apenas ha avanzado, hasta el punto que, como usted acaba de repetir, fue interesante que el Parlamento Europeo haya expresado una opinión.

Es verdad que la naturaleza aborrece el vacío, de modo que cuando la Comisión Europea no hace su trabajo, el Parlamento tiene que hacerlo y, en este sentido, tengo que decir —y usted, Comisario, también lo ha dicho— que el trabajo realizado por el señor Savary es muy interesante ya que, de hecho, les ha proporcionado todo el material necesario para redactar el plan de acción.

No quiero decir que el Parlamento y la Comisión estén intercambiando funciones, pero tenemos que tener en cuenta que, mientras quede por aprobar el Tratado de Lisboa, el Parlamento tiene un poco más de poder.

El trabajo del señor Savary es excelente porque, una vez más, tiene en cuenta una serie de propuestas realizadas por la Comisión de Desarrollo Regional.

Por supuesto, mientras se respete el principio de subsidiariedad, esperamos que nos presente una guía. Esta sería muy útil. Su objetivo no será restringir a las autoridades locales sino ayudarlas. Esperamos que nos presenten indicadores —de nuevo, no se trata de una restricción sino de una ayuda—. Pero sobre todo esperamos que nos presente los elementos relacionados con los planes de desplazamiento. Ya existen en determinados países; en algunos son incluso obligatorias, son absolutamente cruciales.

Me gustaría dar un ejemplo. En el Intergrupo URBAN, que tengo el honor de presidir, hemos destacado el crecimiento urbano durante los últimos años: en 10 años, el crecimiento urbano es equivalente a tres veces la superficie de Luxemburgo. Entonces, ¿qué relación tiene esto con el debate de esta tarde? Está directamente relacionado puesto que los ciudadanos de las ciudades viajan un 20 % más debido al crecimiento urbano, y más del 70 % utilizan su propio automóvil.

Todo esto es una manera de decir que, cuando la Comisión de Desarrollo Regional le pida que observe la condición no solo de la propuesta integrada sino también de los planes de desplazamiento, está estableciendo un principio general que de verdad esperamos que tome en consideración en su plan de acción.

Esta cuestión ya se ha planteado en nuestro Intergrupo URBAN y quisiéramos expresarles nuestra gratitud de antemano por considerar la propuesta integrada también aquí.

Hoy no han respondido a nuestras preguntas, Comisario. Usted ha hecho un compromiso de alguna forma poco entusiasta; ha sido bastante firme con respecto al principio pero no nos ha proporcionado ninguna garantía.

De hecho, la situación es grave. ¿Por qué? 400 millones de europeos viven en ciudades y estos 400 millones se ven afectados por condiciones de vida como esta que les hacen perder tiempo cada día en los embotellamientos. Sabemos que estos embotellamientos nos cuestan un 1 % del PIB. Mientras hablamos de un plan de recuperación —un plan de recuperación económico— estamos permitiendo que se despilfarren miles de millones de euros.

Se requiere una actuación rápida, Comisario, porque estos planes de acción sobre movilidad urbana son cruciales para el plan de recuperación pero también lo son con respecto al cambio climático ya que, como

ha señalado, el 40 % de la contaminación se encuentra en las ciudades. No puedo ignorar la seguridad tampoco porque dos de cada tres accidentes de carretera tienen lugar en ciudades. Si sabemos que una muerte cuesta casi un millón de euros y un accidente con heridas graves un millón de euros, puede ver el coste económico y humano que representa el reto de la movilidad urbana cada año.

Además, por todos estos motivos, en la víspera de las elecciones europeas, le pedimos, Comisario, si es posible durante la conclusión de este debate, que vaya más allá en sus propuestas y en sus promesas, no haciendo promesas generales sino comprometiéndose con un plan de acción —su plan de acción— para que nuestros ciudadanos estén más predispuestos a votar el 7 de junio.

Reinhard Rack, *en nombre del Grupo PPE-DE*. – (DE) Señor Presidente, igual que el ponente, Gilles Savary, lamento que la Comisión no finalizara su plan original en busca de un plan de acción integrado.

Hay muchas razones por las que todos involucrados, desde las autoridades locales hasta la UE, están intentando mejorar las condiciones del transporte urbano. Sabemos que la mayoría de las personas en Europa vive en las ciudades y que las condiciones de transporte actuales son de todo menos óptimas. Por eso hay acuerdo en principio para realizar propuestas integradas sobre el plan y sobre el informe del señor Savary por iniciativa del Parlamento. Le doy las gracias por su compromiso y sus propuestas.

Sin embargo, al mismo tiempo quiero dejar muy claro que lo que muchos temen o creen, deben temer que no ocurrirá. Nadie quiere quitar el derecho de configurar las condiciones de tráfico a las autoridades municipales, locales o regionales. Simplemente queremos ayudarles desde Europa para garantizar que se toman acción en base a una normativa común que una entidad local o regional considere razonable. El principio de subsidiariedad no está en peligro. Lo que queremos hacer aquí ayudará a proteger ese principio.

Por eso continuaremos, por el bien de los ciudadanos, intentando y asegurándonos de que, cuando un ciudadano viaje otro diez o veinte kilómetros en Europa, no se encuentre con una zona de reducción del tráfico, que él cree que es la misma que en la región de su país para encontrarse después con que se aplica una normativa totalmente diferente.

Nadie quiere imponer ningún tipo de tasa de circulación para los tramos más congestionados u otra normativa a las comunidades pero si se utilizan, debe ser dentro de un marco que los ciudadanos reconozcan. Hemos estado de acuerdo en este sentido y hemos contado con un enfoque común sobre las señales de tráfico durante más de 100 años. Esto también debería aplicarse a esta cuestión en el futuro.

Saïd El Khadraoui, *en nombre del Grupo PSE*. – (NL) Quiera empezar dando las gracias al ponente Gilles Savary y a todos los que han contribuido al resultado final por el trabajo que han realizado y al ponente, en particular, por su perseverancia a pesar del hecho de que la Comisión haya indicado su intención de abandonar el plan de acción, al menos por el momento, que desde hace tanto tiempo venimos pidiendo.

Quisiera pedir a la Comisión que apruebe las recomendaciones que votaremos mañana y que se pongan en práctica cuanto antes. Aunque hay una minoría en el Parlamento, y evidentemente también en la Comisión y en los Estados miembros, que cree que deberíamos mantenernos al margen de todo lo relacionado con las ciudades, queda muy claro que Europa ofrece un valor añadido cuando se trata de resolver problemas considerables que compartimos en gran parte.

El informe recoge una serie de propuestas interesantes. Una de las obvias es la recopilación de información, de datos comparables que ayuden a definir los problemas. Otras incluyen el intercambio y promoción de ideas, dirigir la innovación tecnológica, asegurar que los sistemas son interoperativos, fomentar que las ciudades compilen planes de movilidad y tomen medidas para llegar a una movilidad sostenible. Estos y otros ejemplos conciernen claramente a asuntos que deberían organizarse a nivel europeo en un intento de hacer que nuestras ciudades tengan mejores condiciones de vida, mejores accesos y sean más sostenibles. Por tanto, cuento con que la Comisión se haga cargo de este asunto por el bien de los ciudadanos.

Michael Cramer, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (DE) Señor Presidente, Señorías, también le doy las gracias al ponente.

En el contexto del cambio climático, los transportes urbanos desempeñan un papel central porque son los responsables del 70 % de todas las emisiones perjudiciales. Solo si modificamos la política de transporte en la UE podremos conseguir nuestros objetivos en la protección del clima. El mayor potencial está en las ciudades, donde el 90 % de los viajes en automóvil son inferiores a 6 kilómetros y que por tanto son la oportunidad perfecta para utilizar el autobús, el tren, la bicicleta o ir a pie.

Nos complace que la mayoría esté a favor de conceder dinero europeo solo a las ciudades de más de 100 000 habitantes que también pueden presentar un plan de movilidad sostenible. Lamentamos que nuestra propuesta de introducir un límite de velocidad de 30 km/h, con la posibilidad de que las ciudades establecieran velocidades más altas para determinadas calles de acuerdo con el principio de subsidiariedad, no haya obtenido la mayoría. Esto no solo beneficiaría al clima, también reduciría los accidentes de tráfico. Cada año 40 000 personas mueren en las carreteras de Europa; 40 000 son demasiadas.

Johannes Blokland, en nombre del Grupo IND/DEM. – (NL) Quisiera comenzar dando las gracias al señor Savary por la gran colaboración que ha demostrado. Ha redactado un informe sólido en estrecha colaboración con los ponentes alternativos.

El informe es claro en cuanto al hecho de que la movilidad urbana es parte del sector de transportes, lleno de retos y oportunidades. Retos en cuanto a los objetivos climáticos europeos, control del tráfico, seguridad vial y facilidad para el usuario; y oportunidades con respecto al desarrollo de la economía sostenible y, en estrecha relación con esto, el crecimiento de la navegación interior.

Puesto que el informe es magnífico y da la debida consideración al principio de subsidiariedad, quisiera abordar brevemente la relación entre la movilidad urbana y la navegación interior. El desarrollo económico sostenido en Europa, al menos en el área de transporte y en las zonas urbanas, dependerá en gran medida de la utilización de las vías navegables interiores. Muchas ciudades europeas tienen vías navegables interiores y, en consecuencia, la capacidad innata de satisfacer la creciente demanda de transporte de una manera sostenible. Después de todo, el incremento de la navegación interior no requiere inversiones importantes en infraestructuras, no contribuye a la congestión de las ciudades europeas y no incrementa los problemas medioambientales y climáticos en las ciudades europeas, siempre y cuando utilice motores y combustible no contaminante. Si la navegación interior ya está presente en las ciudades europeas, debería utilizarse y promoverse.

El futuro de la movilidad urbana está, por tanto, estrechamente relacionado con el futuro de la navegación interior. De modo que pediré a la Comisión Europea que vigile los intereses de la navegación interior cuando redacte la nueva legislación sobre movilidad urbana.

Renate Sommer (PPE-DE). – (DE) Señor Presidente, hemos debatido el transporte urbano en la UE durante mucho tiempo. ¿Por qué exactamente? Ni tan siquiera es nuestra competencia. La competencia se ideó originalmente porque el 80 % de la población vive en las ciudades y, debido al cambio climático, ahora queremos asumirla.

Afortunadamente y gracias a nuestras protestas, hemos podido reducir estas ambiciones de un plan de acción sobre transporte urbano de parte de la Comisión Europea. Le doy las gracias al Comisario Tajani por su apunte. *Subsidere* significa apoyar más que prescribir pero, por supuesto, como italiano que es lo sabe mejor que yo, alemán con un nivel de latín avanzado.

Lo que me importa principalmente es que nuestro informe, el informe del Parlamento debería destacar el cumplimiento estricto del principio de subsidiariedad y proporcionalidad. Medidas legislativas a nivel europeo son inadmisibles en cuanto al tráfico urbano. Para lo que estamos aquí es para tomar medidas de apoyo. La tormenta de ideas y el fomento del intercambio de mejores prácticas son razonables. No todos necesitamos reinventar la bicicleta. Nuestras ciudades necesitan soluciones a medida pero solo las pueden tomar las autoridades locales porque son estas las que saben qué se necesita.

Los municipios necesitan darse cuenta de las diversas situaciones y por tanto, necesitan espacio de maniobra suficiente, en especial si tienen mantener con vida las calles comerciales. Son importantes para el atractivo de la ciudad. Por tanto, es importante que no excluyamos los vehículos privados y nos centremos más en los problemas logísticos de la ciudad. De modo que quisiera ver más apoyo a la investigación de los problemas logísticos internos de la ciudad. Esto descongestionará en parte las ciudades.

También es importante tener en cuenta el cambio demográfico. Nuestra sociedad está envejeciendo constantemente. Las necesidades de movilidad y de residencia están cambiando. Si queremos reducir el tráfico, las personas tienen que ser capaces de poder satisfacer sus necesidades diarias cerca del hogar y esto es también un reto para el mercado minorista. Cualquier otra cosa fomentaría las zonas rurales.

No necesitamos un observatorio de movilidad urbana. Costaría una gran cantidad de dinero y generaría un montón de papeleo que finalmente se archivaría en Bruselas.

Maria Eleni Koppa (PSE). - (EL) Señor Presidente, este informe sobre movilidad urbana es una parte integral de la estrategia para lograr crecimiento sostenible y los objetivos de Lisboa.

El reto es aprobar acciones innovadoras y medidas legislativas que mejorarán de forma significativa la calidad de vida de los ciudadanos en las ciudades. Es un hecho que la vida diaria de los ciudadanos europeos se ha vuelto considerablemente más difícil debido al estrés del desplazamiento, el tráfico, la contaminación, el ruido y la deterioración del medio ambiente. Hay que encontrar, por tanto, el equilibrio entre la ambición de desarrollar una política de transporte común como un derecho de movilidad y como parte importante del crecimiento económico y una propuesta integrada que mejore la congestión del tráfico y contribuya de forma drástica a combatir el cambio climático.

Resumiendo, que promueva una vida más humana. Tenemos que desarrollar medios de transporte combinados tan rápido como sea posible y dar a los ciudadanos información sobre todas las redes de transporte urbano, de modo que estén en posición de elegir.

Quisiera felicitar también al ponente por su magnífico trabajo y pedir a la Comisión Europea que no pierda ni tiempo ni esfuerzo en preparar un plan de acción.

Mieczysław Edmund Janowski (UEN). - (PL) Señor Presidente, felicito al señor Savary por cómo ha tratado este asunto. El transporte es un problema fundamental en las zonas urbanas. Estas cuestiones, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, las regula la legislación nacional y, en especial, la local. Sin embargo, hay que reconocer la importancia de este problema y organizar la ayuda y coordinación específica a nivel europeo. Esto afecta tanto al fomento de buenas experiencias como a la propagación de soluciones innovadoras, técnicas y organizativas.

Se necesita un apoyo especial para los sistemas de transporte inteligentes en las zonas urbanas, que permitirán la gestión efectiva del tráfico así como de la seguridad. Aquí sería útil combinar el potencial del transporte, la tecnología de la información y las telecomunicaciones. También se necesitan soluciones modales que utilicen varios medios de transporte masivo y reduzcan la congestión en los centros urbanos. Creo que es esencial que se modifiquen los planes de urbanismo para el que el transporte urbano sea bueno para los ciudadanos y para el medio ambiente. Además, apoyo el concepto de crear un instrumento de financiación especial para la movilidad urbana en la próxima perspectiva financiera.

Recordemos que el ponente ha hecho hincapié en que casi el 80 % de los habitantes de la UE viven en zonas urbanas. Pierden mucho tiempo debido a la mala organización del transporte. Dejemos de perder el tiempo.

Antonio Tajani, Vicepresidente de la Comisión. - (IT) Señor Presidente, Señorías, en respuesta a esto no puedo más que hacer hincapié una vez más en que me comprometo a presentar un plan de acción den 2009.

Soy consciente de la urgencia de la mayoría de los diputados, pero —como ha señalado el señor El Khadraoui— hay objeciones jurídicas en varias instituciones europeas no solo en la Comisión y tenemos que resolverlas y convencer a aquellos que albergan dudas sobre un plan de acción de este tipo, repito, de que no violará el principio de subsidiariedad. Diré una vez más que, habiendo estudiado latín durante muchos años, estoy familiarizado con el significado de la palabra, que es positivo y es «ayudar».

Después del debate que hemos tenido hoy y habiendo leído el texto del señor Savary, queremos seguir por este camino. Por mi parte, no tengo dudas pero para llegar a nuestra meta necesitamos persuadir a muchas personas y creo que la manera correcta de hacerlo es con argumentos políticos, técnicos y jurídicos sólidos. El texto redactado por el Parlamento será de gran ayuda para resolver las objeciones que estoy seguro que se resolverán en los próximos meses. Además, la Comisión dará a los ciudadanos un plan de acción que definitivamente dará cuenta del trabajo que ha realizado en las últimas semanas y meses.

Por este motivo quisiera darles las gracias de nuevo, reafirmar mi compromiso y mi deseo de seguir adelante por el camino que tomó mi predecesor y que también eligió el Parlamento Europeo, a la vez que quiero asegurarme de que la decisión recibe el apoyo de tantas personas como sea posible para que el plan sea más efectivo. Elegir aprobar el plan quizás unas semanas antes, pero sin el pleno apoyo de todos los partidos puede no ser la forma más útil de lograr los objetivos en los que todos creemos.

Sin embargo, creo que después de este debate y tras la decisión del Parlamento habremos hecho un progreso importante y, por tanto, las peticiones realizadas por la mayoría de los diputados —porque incluso durante el transcurso del debate ha habido diferentes comentarios en voz baja con respecto al plan de acción— pueden, creo, llegar a un final satisfactorio en los próximos meses.

PRESIDE: Diana WALLIS*Vicepresidenta*

Gilles Savary, ponente. – (FR) Señora Presidenta, Señorías, obviamente quisiera tranquilizar a la señora Sommer durante este debate. Ha habido muchas leyes aquí que han afectado a las autoridades locales: en el enfrentamiento de los *Stadtwerke*, o distribuidores municipales, unos contra los otros, por ejemplo, en las obligaciones del sector público en el sector transportes; y en las directivas sobre contratos públicos.

Bien, no es de esto de lo que se trata. Tiene mucho más que ver con la subsidiariedad. No es cuestión de decidir aquí si el consejo local, un municipio o una zona urbana tienen que limitar la velocidad a 30 o si deberían darle prioridad al desplazamiento ferroviario. Me he asegurado de que no nos desviáramos hacia este tipo de debate.

La pregunta que me planteo es: «¿qué puede ser el valor añadido de la UE?» La respuesta es, en primer lugar, su deseo de actuar. La UE no puede dejar la cuestión urbana de lado el mismo mes —diciembre de 2008— que establece, gracias a la señora Merkel y al señor Sarkozy, un plan para el cambio climático particularmente ambicioso.

¿Cómo podemos embarcarnos en un plan para el cambio climático y decir «no me interesa el medio ambiente urbano» cuando éste es el que más influye en el cambio climático?

Es una cuestión de coherencia política —coherencia política europea— puesto que hemos acordado y los gobiernos también embarcarnos en un plan sobre el cambio climático. Es necesario que nos centremos en el medio ambiente urbano y no podemos evitarlo ya sea en el área de transportes o en otras áreas.

Sí, tenemos que garantizar que los consejos locales deciden soberanamente; son los que están más cerca de nosotros. Sin embargo, lo que podemos hacer es garantizar que se reúnen unos con otros e intercambian mejores prácticas e información.

Podemos asegurarnos de que se les anima a que apliquen los planes de desarrollo urbano, que es algo que no todos han podido hacer.

Podemos asegurarnos de que integran todos los modos de desplazamiento: los menos agresivos, el transporte público, por vías navegables —el señor Blokland tiene razón— y el transporte ferroviario.

Podemos asegurarnos de que fomentan que el transporte urbano sea más atractivo para los usuarios.

Este es nuestro objetivo y es por lo que pedimos un instrumento financiero. Esta el Programa Marco Polo, que fomenta la utilización de transporte combinado. Están los programas URBAN. Tenemos varios programas europeos que promueven incentivos. No los estamos inventando ahora, llevan años existiendo.

Si no se aumentan, la próxima perspectiva financiera debería reorientarse hacia el transporte urbano. Esta es nuestra propuesta.

Para finalizar, diré —señora Presidenta, disculpe, soy el ponente— al señor Tajani que si mañana tenemos una amplia mayoría, debería volverse hacia la Comisión y decir: «creo que tenemos que hacer algo porque tenemos la legitimidad y porque el Parlamento no ha actuado solo».

(Aplausos)

Presidenta. - Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar mañana.

Declaraciones por escrito (artículo 142 del Reglamento)

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), por escrito. – (RO) La calidad de vida de los ciudadanos europeos depende directamente de que hagamos que el transporte urbano sea más conveniente y menos contaminante. Por esta razón, es vital que hagamos que el transporte sea accesible y apoyemos la interoperabilidad. Al mismo tiempo, las inversiones destinadas a este tipo de trabajos públicos son una forma efectiva de invertir los fondos proporcionados por los planes de recuperación económica europeos y nacionales. Esta propuesta trata de que nos centremos en los ciudadanos, en la dualidad de su papel como trabajadores —a través de la creación de nuevos empleos— y beneficiarios de los servicios de transporte y en la mejora de la calidad del medio ambiente.

Sin embargo, las numerosas iniciativas y recomendaciones sobre la mejora de la movilidad urbana necesitan una propuesta integrada. El respetar el principio de subsidiariedad no excluye la necesidad de poner en práctica un marco jurídico y crear un marco de referencia común que incluya, aparte de las recomendaciones integradas, una serie de buenas prácticas.

Como resultado de esto, las autoridades locales, responsables directas de este asunto, tendrán la oportunidad y el interés de consolidar su colaboración con todos los interesados en el desarrollo sostenible del transporte a nivel local y regional.

También pido a la Comisión Europea que redacte urgentemente un plan de acción sobre movilidad urbana para acelerar la consecuente integración de este sector como parte de la red de transporte europea en general.

Dushana Zdravkova (PPE-DE), por escrito. – (BG) Las tecnologías existentes y los medios de transportar bienes y personas en un medio ambiente urbano han llegado a su límite. De hecho, ciudades europeas más pequeñas ya se encuentran congestionadas por el tráfico. Para que mejoremos la calidad de vida de nuestros ciudadanos, tenemos que acelerar el desarrollo y la puesta en práctica de investigación científica e innovación en el área de movilidad urbana. En este caso, canalizar los recursos en expandir simplemente la infraestructura existente no nos ayudará a superar la creciente crisis. Tenemos que encontrar soluciones «inteligentes» para abordar no solo los problemas actuales con el transporte urbano, sino también los futuros. Por eso acojo con satisfacción la sugerencia de desarrollar una nueva generación de programas CIVITAS porque creo que nos tenemos que centrar en el desarrollo de la próxima generación de tecnología de la información para gestionar la circulación del tráfico.

La propuesta de planificación integrada aprobada en los últimos años, ha tenido una utilidad relativamente amplia a la hora de redactar los planes urbanísticos de ciudades más grandes en Europa.

La creación y financiación de una estructura europea permanente, que reúna y expanda las buenas prácticas en esta materia además de promover el diálogo entre las partes interesadas de cada región de la UE, supondrá una medida nueva e innovadora de fomentar la movilidad sostenible en las zonas urbanas.

19. Plan de acción relativo a sistemas de transporte inteligentes - Sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera (debate)

Presidenta. - El próximo punto es el debate conjunto sobre:

– El informe de Anne E. Jensen, en nombre de la Comisión de Transporte y Turismo sobre el Plan de acción relativo a sistemas de transporte inteligentes (2008/2216(INI)) (A6-0227/2009).

– El informe de Anne E. Jensen en nombre de la Comisión de Transporte y Turismo sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (COM(2008)0887 - C6-0512/2008 - 2008/0263(COD)) (A6-0226/2009).

Anne E. Jensen, ponente. – (DA) Señora Presidenta, no estoy segura de poder hablar con el mismo entusiasmo que el señor Savary pero los sistemas de transporte inteligentes son un tema muy excitante. ¿Qué son los sistemas de transporte inteligente? Bien, no es fácil responder a esta pregunta, porque hablamos de una gran cantidad de sistemas diferentes: sistemas que facilitan un transporte más seguro, más efectivo y menos contaminante mediante las ventajas que proporciona la tecnología de la información y comunicación moderna. El STI, también conocido como transporte inteligente, es, por tanto, un término genérico que engloba diferentes cosas. Entre ellas podemos encontrar cosas tan diversas como la llamada de emergencia (eCall), que genera una llamada automática al centro de emergencias en caso de accidentes, sistemas de telepeaje diseñados para recaudar las tasas por el uso de carreteras y los ya conocidos GPS que muchos de nosotros tenemos en nuestros automóviles para ayudarnos a conducir por terrenos desconocidos.

Sin embargo, los STI tienen otros potenciales sin explotar: la comunicación entre vehículos, entre el vehículo y la carretera y entre el vehículo y el centro de información. De modo que, ¿por qué no empezamos a utilizar esta tecnología a mayor escala si es tan buena? Pues bien, lo que tenemos aquí es la pregunta de qué fue primero, ¿el huevo o la gallina?, ¿debería tener prioridad la tecnología instalada en el coche capaz de comunicarse con un transmisor de carretera? Los fabricantes de coches son conscientes de las posibilidades pero no son capaces de obtener inversiones en este tipo de tecnologías si primero no se instalan los transmisores en carretera. Por otro lado, las autoridades no quieren invertir en transmisores antes de que los

coches estén equipados para poder recibir las señales. Sin embargo, algo tendrá que ocurrir y necesitamos hacer algo para que así sea.

En este contexto, la Comisión ha preparado el plan de acción relativo a los sistemas de transporte inteligentes y ha presentado una propuesta de directiva que debería fomentar la utilización de STI al iniciar su normalización. Tenemos que felicitar a la Comisión en este sentido. Esta iniciativa es necesaria. Los dos informes sobre sistemas de transporte inteligentes que debatiremos hoy el plan de acción y la Directiva están interconectados de forma inextricable. Así es como debe ser, porque un plan de acción sin una directiva no nos da nada nuevo. Muchas de las cosas que se incluyen en el plan de acción son proyectos que ya están en proceso. Lo que es vital, sin embargo, es la directiva porque impulsará el desarrollo de normativas importantes en la UE. Por otro lado, el plan de acción pretende delimitar el alcance de la directiva y garantizar que se dirige la experiencia adquirida de los proyectos comunes hacia la normalización.

La aprobación de especificaciones comunes a través del Comité Europeo de STI, se aplica a cuatro áreas específicas: en primer lugar, la utilización óptima de los datos sobre carreteras, tráfico y desplazamientos; en segundo lugar, la continuidad de los servicios de STI de gestión del tráfico y transporte de mercancías en corredores de transporte europeos y en conurbaciones; en tercer lugar, seguridad vial y protección del transporte y, en cuarto lugar, la integración del vehículo en las infraestructuras de transporte. Además, tratamos una cuestión muy importante: la seguridad de los datos. No queremos una sociedad tipo Gran Hermano, de modo que la seguridad de los datos y los derechos individuales deben incorporarse a las especificaciones desde el principio. Otra cuestión de gran importancia son las responsabilidades y su asignación. Si algo sale mal deberíamos ser capaces de identificar dónde está el problema, en el conductor, en el sistema de navegación por satélite o en la tecnología del vehículo. De otro modo no avanzaremos. Y como resultado, no aseguraremos la inversión necesaria.

Quisiera dar las gracias a los ponentes alternativos de otros grupos por su colaboración. Hemos tenido algunas diferencias de opinión en cuanto a hasta qué punto tenemos que centrarnos en las alternativas modales del transporte por carretera pero creo que hemos llegado a un equilibrio entre garantizar la utilización de tecnología de los STI en el transporte por carretera y su interfaz con otros modos de transporte. Existe la posibilidad de utilizar la tecnología de la información para facilitar la comparación entre las diferentes formas de llegar de A a B y obtener una visión general de las opciones más rápidas, baratas y menos contaminantes. Me hubiera gustado llegar a un acuerdo rápido sobre esto con el Consejo pero no ha sido posible. La Presidencia checa ha realizado un gran trabajo pero espero que la forma en la que hemos reforzado la propuesta de la Comisión haga que la directiva sea más aceptable para el Consejo porque es una directiva lo que estamos buscando.

Antonio Tajani, Vicepresidente de la Comisión. – (IT) Señora Presidenta, Señorías, quisiera dar las gracias al Parlamento, en especial a la ponente, la señora Jensen, y a todos los ponentes alternativos por el magnífico trabajo que han realizado y la forma en la que han acogido las propuestas de la Comisión.

Por supuesto que me complacen las elecciones que se han hecho y tomo nota de las enmiendas sugeridas para el proyecto de directiva. Sobre todo me complace ver que el Parlamento ha confirmado la importancia de los sistemas de posicionamiento por satélites EGNOS y Galileo para la aplicación de los STI. Sin embargo, quisiera hacer algunas preguntas al Parlamento e intentar responder por qué la Comisión ha planteado una directiva para promover el despliegue de los STI y, en segundo lugar, si las iniciativas locales y nacionales en éste ámbito no son suficientes.

La Comisión ha estado financiando programas específicos de investigación y desarrollo sobre sistemas de transporte inteligentes desde 1988, que han producido resultados indudablemente positivos e inspiraron numerosas recomendaciones. Estos proyectos de investigación y desarrollo han formado una base importante sobre cuáles necesitan progreso tecnológico, acciones coordinadas y fomentar su utilización preliminar, en general, de forma fraccionada.

Ahora es tiempo, por tanto, pasar de recomendaciones a acciones concretas para cosechar los beneficios de la aplicación de los sistemas de transporte inteligentes: beneficios que pueden traducirse en seguridad vial, reducción de los embotellamientos y del impacto medioambiental del sistema de carreteras. Esta es la finalidad de este crucial proyecto de directiva para fomentar las medidas destinadas a eliminar las barreras y tener un despliegue de STI más amplio y mejor coordinado.

Quisiera dar un par de ejemplos que ayuden a explicar por qué las estrategias voluntarias o locales no siempre son suficiente: hoy en día, un transportista que viaje de Barcelona y Frankfurt no solo está equipado con un teléfono móvil y un sistema de navegación abordo, sino también con al menos tres terminales de recaudación

de peajes diferentes para los países que tiene que atravesar o para evitar pasar por zonas residenciales. En 2001, la Comisión recomendó que los Estados miembros publicaran información detallada sobre los tipos de carretera dentro de la red y sobre las zonas de tráfico restringido. Desafortunadamente, solo algunas autoridades locales y nacionales han seguido la recomendación. Lo que ocurre al final es que los conductores con sistemas de navegación utilizan toda la red de carreteras y, con demasiada frecuencia, llevan a los vehículos pesados de transporte de mercancías por carreteras inadecuadas y por rutas peligrosas, por ejemplo, cerca de las escuelas o por calles empinadas.

La nueva directiva posibilitará la adopción de las medidas necesarias para evitar este tipo de situaciones, aliviando de esta forma todos los problemas con los que nos hemos encontrado. La Comisión espera que el Parlamento y el Consejo lleguen a un acuerdo sobre el proyecto de directiva, que supone una herramienta esencial para la puesta en práctica del plan de acción.

Trabajaremos con ambos y con el Consejo para llegar a un acuerdo cuanto antes y espero que la reunión informal del Consejo de la semana que viene en Litoměřice, en la República Checa, con los STI como parte de la agenda, juegue un papel decisivo al respecto. La señora Jensen ha sido invitada y, por tanto, asistirá, creo, aunque solo como algo informal, pero lo importante es que podremos comparar las posiciones de la Comisión, el Parlamento y el Consejo para intentar acelerar lo que espero sea un acuerdo fácil para que podamos dar una respuesta práctica a los ciudadanos y aprobar el texto compartido tan pronto como sea posible.

Giovanni Robusti, *ponente de opinión de la Comisión de Desarrollo Regional*. – (IT) Señora Presidenta, Señorías, he estado siguiendo el plan de STI como ponente de opinión de la Comisión de Desarrollo Regional. Nuestra opinión, aprobada por unanimidad, ya ha sido reproducida en gran parte por la Comisión de Transportes y Turismo, gracias a la colaboración que mantenemos en proyectos a largo plazo. Quisiera dar las gracias a todos aquellos que han contribuido por su trabajo e ideas.

Todos hemos intentado evitar las palabras torpes y largas que con frecuencia caracterizan las declaraciones de principios. Hemos intentado hacer entender que no estábamos debatiendo cuántas o cuáles carreteras programar, sino simplemente trabajar en cómo nos podemos mover de forma coordinada, segura, fácil, no contaminante y, por tanto, inteligente lo que ya es una hazaña. Hemos intentado mostrar el papel de la tecnología, la seguridad, las zonas periféricas o las vías navegables y, lo que es más importante, de la coordinación de los Fondos estructurales para que los plazos y los objetivos planeados sean coherentes y estén coordinados. Hemos intentado planificar la función no solo del transporte sino también de las personas transportadas que es cada vez más importante para la seguridad y la gestión integrada. Creo que hemos creado con éxito una propuesta coherente y convincente.

Ahora espero dos cosas: que la Comisión no sólo «tome nota» y después se vaya en la dirección que crea oportuna cuando llegue la hora de tomar decisiones operativas; y que las estrategias operativas definidas en el plan formen la base de las elecciones de todos los programadores de actividades relacionadas. Con demasiada frecuencia hemos mirado fijamente bolas de cristal y hemos visto una serie de planes maravillosos a cuál más impenetrable.

Sería decepcionante que tuviésemos que seguir financiando carreteras cuando hemos decidido que tiene que haber menos coches en las carreteras. Sería decepcionante que siguiéramos financiando vehículos diseñados sin tener en cuenta la interconexión o la seguridad pasiva, o el consumo no solo de combustible sino también del medio ambiente; Sería decepcionante que juntos planeásemos ir por un camino y después el dinero y los recursos de los que somos responsables fueran a parar a otro y se gastasen sin coordinación alguna.

Etelka Barsi-Pataky, *en nombre del Grupo PPE-DE*. – (HU) Señora Presidenta, el Grupo PPE-DE opina que uno de los pilares más importantes de la política de transporte de la UE es la tecnología de transporte inteligente. Hace dos años, cuando debatíamos esta cuestión en el Parlamento durante la revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transporte, del que fui ponente, establecimos como uno de los principales objetivos el despliegue de tecnologías inteligentes como una herramienta para ayudarnos a mejorar la eficiencia de nuestras carreteras y aumentar el nivel de servicios. Pero esos desarrollos inteligentes que harán que nuestras carreteras sean más seguras y el transporte menos contaminante ya existen.

Sin embargo, necesitamos este plan de acción y esta directiva para garantizar el despliegue de nuestros desarrollos tecnológicos. He sugerido, en la regulación, que establezcamos un nivel mínimo de las aplicaciones inteligentes para que podamos proporcionar al menos un nivel básico a nuestra RTE-T. Estas aplicaciones contribuirán entonces a una mayor eficiencia y seguridad. Obviamente estamos esperando propuestas de financiación de la Comisión para aquellas soluciones inteligentes que no se pongan en práctica con

financiación privada. Del mismo modo, esperamos propuestas de la Comisión con respecto a cómo se puede adaptar a la perfección el tráfico transfronterizo a la infraestructura inteligente de Europa. En el contexto de esta directiva, la Comisión Europea ha mostrado una confianza poco habitual, considerando que la directiva es una directiva marco. Por eso es importante que el Parlamento participe, como parte de los procedimientos de comitología, en la redacción de las regulaciones que se aplicarán.

Señora Presidenta, hoy hemos votado la revisión del Libro Verde sobre la futura política de RTE-T. Podemos estar seguros de que el futuro de la RTE-T está en el transporte inteligente. Muchísimas gracias.

Silvia-Adriana Țicău, *en nombre del Grupo PSE*. – (RO) Señora Presidenta, Comisario, Señorías, quisiera empezar felicitando a la señora Jensen por la calidad del trabajo que ha realizado y por sus dos informes.

Los sistemas de transporte son aplicaciones avanzadas destinadas a ofrecer servicios innovadores en cuanto a los modos de transporte y la gestión del tráfico además de permitir que varios usuarios estén mejor informados y que se haga un uso más seguro de las redes de transporte, mejor coordinado y más inteligente. Sin embargo, creo que es importante que los sistemas de transporte inteligentes se relacionen con todos los tipos de transporte y no solo con el urbano, que es por lo que hemos propuesto enmiendas. Además, el transporte urbano y la movilidad urbana forman más parte del desarrollo urbano. Por tanto, me complace que también tengamos en la Cámara a nuestro colega de la Comisión de Desarrollo Regional. Creo que es importante que la utilización de los sistemas de transporte inteligentes pueda contribuir en gran medida a la reducción del consumo de combustible y, en consecuencia, mejorar la calidad del aire en las ciudades y la circulación.

Pienso que es importante proporcionar información a los pasajeros, proteger los datos de carácter personal y, por supuesto, garantizar que los datos son anónimos para poder proteger a los usuarios. Por último pero no menos importante, creo que esto es un avance pero que se necesitan inversiones importantes en este sector.

Sepp Kusstatscher, *en nombre del Grupo Verts/ALE*. – (DE) Señora Presidenta, en un principio, resulta fácil estar de acuerdo con el objetivo general de esta directiva. Mejorar los sistemas de información para los viajeros y los operarios encargados de las infraestructuras viarias con el objetivo de, por ejemplo, reducir los accidentes de tráfico y hacer que el transporte por carretera sea más barato y eficiente es, sin duda, una buena idea, como también lo son las instalaciones para la recogida de información medioambiental. Sin embargo, me preocupan tres cosas.

Primero, que confiar en lo que llamamos tecnología inteligente hace que muchas personas tengan la tentación de delegar sus responsabilidades en máquinas e instrumentos.

Segundo, que cada vez hay más riesgo de que la información recogida se utilice con fines ilícitos: la privacidad de los ciudadanos está cada día más amenazada.

Y tercero, que esta directiva se centra demasiado en los coches. Creo que sería mucho más interesante garantizar la interoperabilidad con el resto de medios de transporte, como el transporte público, que participar en este complicado juego del gato y el ratón que la industria del automóvil intenta jugar con nosotros.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). – (DE) Señora Presidenta, doy mi apoyo incondicional al objetivo de la Comisión de crear un marco legal para la implementación coordinada y el uso de sistemas de transporte inteligentes en el campo del transporte por carretera. Mi larga lucha personal por la implementación a gran escala de eCall, el sistema electrónico de llamadas de emergencia, hace que piense en la utilidad de estos sistemas casi a diario, y aún más teniendo en cuenta que los sistemas de transporte inteligentes pueden aportarnos mucho más. Contribuyen a la sostenibilidad medioambiental, mejoran la eficiencia, aumentan la seguridad y fomentan la competencia no discriminatoria en el transporte de personas y mercancías por carretera. Además, también permiten la comodidad, por ejemplo, mediante el desarrollo de interfaces compartidas con otros modos de transporte, como el ferroviario, el marítimo o fluvial y el aéreo, que ya empezaron a implementar sistemas de transporte inteligentes hace muchos años.

Los Estados miembros no pueden conseguirlo solos: tenemos que hacerlo juntos, es una tarea común. Los sistemas de transporte inteligentes basados en unas especificaciones y normas subyacentes mínimas y obligatorias en todo el territorio de la UE mejorarán las condiciones para la innovación y dan seguridad a la hora de planificar, especialmente para las PYME. Considero especialmente positiva la plataforma abierta e integrada en los vehículos que se ha planificado para aplicar los servicios del sistema de transporte inteligente.

El plan de acción por fin incluye una agenda para la introducción de sistemas individuales a) para la seguridad en el transporte por carretera, como ESP y eCall, b) para garantizar la continuidad en la gestión del tráfico –por ejemplo, la información sobre peajes urbanos o plazas de aparcamiento disponibles reduce el número de coches dando vueltas buscando lugar para aparcar en el centro de las ciudades– y c) para utilizar la información sobre el estado de las carreteras, el tráfico y los desplazamientos en tiempo real, lo que puede resultar muy útil tanto para transportistas profesionales como para cualquier otro conductor.

Esta directiva define requisitos detallados para la introducción obligatoria y coordinada de sistemas de transporte inteligentes estándar en todo el territorio de la UE y su aplicación en los Estados miembros. Además, también prevé la protección de la información personal. No obstante, hay que ser cauteloso: la implementación de estos sistemas de transporte inteligentes costará mucho dinero, ya que las infraestructuras y los vehículos deberán incorporar las tecnologías de comunicación e información necesarias, y todavía desconocemos si los usuarios potenciales podrán o estarán dispuestos a pagar.

Gilles Savary (PSE). – (FR) Señora Presidenta, primero debería dar las gracias a la señora Jensen por su siempre excelente trabajo, siempre tan abierta y tan atenta a todas las opiniones expresadas.

Me gustaría empezar diciendo que, detrás de los sistemas de transporte inteligentes, hay una serie de fondos europeos, y que me sorprendió bastante descubrir que casi todos se canalizaban hacia los coches.

Evidentemente, los coches tienen sus puntos fuertes, y la industria del automóvil es un sector económico de mucho peso en Europa. Sin embargo, también creo que tenemos que dotar de sistemas inteligentes a todos los modos de transporte.

No me olvido de los programas ERTMS para el transporte ferroviario, SESAR y GALILEO, pero creo que nos falta un enfoque más orientado a los usuarios en lo referente a la información, a la accesibilidad para las personas con una movilidad reducida y la posibilidad de adaptar ciertos vehículos urbanos a sus necesidades, a la creación de un vehículo urbano que ahorre energía, a la seguridad en materia de transporte –especialmente en relación con el transporte público, tema que considero de vital importancia–, a la información que reciben los usuarios y a las sanciones, todos ellos campos en los que todavía debemos avanzar mucho.

Es por todo ello que creo que deberíamos diversificar los recursos que destinaremos a este fin en los años venideros. En particular, me gustaría que se prestase atención al respeto por la información personal: debemos evitar situaciones en las que volvamos a un 1984 orwelliano, en el que intentemos hacer realidad la fantasía de sustituir totalmente a los humanos por máquinas. Ya vimos qué pasó en el río Hudson el pasado invierno: si no hubiera sido por el piloto, no hay duda de que ningún mecanismo hubiese podido controlado el avión. En resumen, creo que también hay que dar prioridad al resto de modos de transporte, y no solo a los coches.

A pesar de estas reservas, doy mi apoyo al informe presentado.

Zita Gurmai (PSE). – (HU) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías. La implementación de sistemas de transporte inteligentes es claramente positiva en muchos aspectos: transportar mercancías y personas por Europa será más seguro y eficiente, a la vez que se fomentará la protección del medio ambiente y el ahorro de energía. Creo que también deberíamos valorar positivamente el plan de acción de la comisión y la claridad en el plazo de ejecución. Asimismo, creo que es importante que, cuando estos sistemas se hayan implementado, se apliquen también todos los aspectos relacionados con la compatibilidad, la coherencia y la regulación. En lo referente a los consumidores, además de la viabilidad económica, hay que ofrecer la oportunidad de escoger libremente y, además, hay que implementar las leyes pertinentes para garantizar que no haya ninguna posibilidad de que la información personal de estas personas se utilice indebidamente. Hay que implementar un sistema inteligente, lógico y de alto nivel, que pueda desarrollarse y mejorarse más adelante y pueda actualizarse sin problemas con los últimos avances tecnológicos. Hacerlo realidad redundará en el beneficio de todos. y, a la vez, es de vital importancia no dejar de lado la industria automovilística europea. Doy las gracias a la ponente por su gran trabajo.

Den Dover (PPE-DE). - Señora Presidenta, hablo en condición de ingeniero civil, y mi hijo tiene una empresa de topografía especializada en el mundo del transporte y con proyectos en todo el Reino Unido.

Este tema es de extrema importancia porque, desde la Unión Europea, podemos asegurarnos de que la tecnología más avanzada tenga un impacto positivo en la utilidad y la eficiencia del transporte por carretera en todas sus variantes. Estamos hablando de un sector que no deja de crecer: incluso en tiempos de recesión, prevemos que, entre hoy y 2020, haya un aumento aproximado del 55 % del transporte de mercancías y del 35 % del transporte de pasajeros, todo ello con el consecuente aumento del consumo de energía.

A menudo, como diputados elegidos al Parlamento Europeo, viajamos por nuestras circunscripciones y nos encontramos en medio de atascos, lo que supone tener que llamar por teléfono para saber si la cola es muy larga. Disponer de más información en el salpicadero del coche nos permitiría tomar los desvíos que prefiramos de manera más eficiente y eficaz.

Señora Jensen, Comisario, les deseo toda la suerte del mundo.

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión*. – (IT) Señora Presidenta, Señorías, creo que debemos mirar al futuro con optimismo en lo referente a la aprobación de esta directiva, ya que, además de la notable cooperación por parte de la Presidencia checa, la Presidencia sueca también tiene el firme deseo de que se llegue a un acuerdo positivo entre la Comisión, el Parlamento y el Consejo. Esto me da esperanza, y creo que incluso puede hacer que el Parlamento vote mañana a favor de los textos que estamos debatiendo.

Me gustaría responder a algunos de los comentarios realizados y tranquilizar a la señora Ticău, dejándole claros nuestros objetivos: partiendo de la perspectiva que nos dan un plan de acción y una directiva que analiza los sistemas e infraestructuras de transporte de Europa de manera genérica, nos centramos en la dimensión urbana. Sin embargo, para poder hacer mejoras específicas, primero hay que mirar la situación general.

También quisiera responder las dudas del señor Kusstatscher sobre el sector del transporte por carretera y el resto de sistemas y medios de transporte. En estos momentos no disponemos de ningún marco europeo coherente para la implementación y el uso de sistemas de transporte inteligentes (STI) en el sector del transporte por carretera, mientras que, tal como ha apuntado el señor Savary, sí se han definido planes específicos para otras formas de transporte: SESAR, el sistema de gestión del tráfico aéreo de nueva generación, RIS para el transporte fluvial y VTMS para el transporte marítimo, sin olvidar el sistema RTMS para el transporte ferroviario. El plan de acción para la implementación de los SIT se centra principalmente en el sector del transporte por carretera, pero también incluye acciones e iniciativas específicas encaradas a garantizar y mejorar la interconectividad del transporte por carretera con otros modos de transporte por medio de las interfaces adecuadas.

Quiero recordar, también al señor Savary, que el plan de acción SIT no sólo incorpora medidas para los conductores de edad avanzada, sino también para los usuarios considerados «vulnerables», como los ciclistas y los peatones. Estos grupos concretos, entre otros, aparecen en la lista de medidas que el Comité para los sistemas de transporte inteligentes que se define en la directiva. En particular, se centran en el uso de los STI para garantizar la seguridad de los usuarios: es el caso, por ejemplo, de las señales inteligentes para las personas con problemas visuales.

Una directiva nos permitirá introducir ciertas reglas, pero el problema también radica en que los conductores actúen de manera inteligente. Los sistemas inteligentes no bastan: tenemos que asegurarnos de que las personas que se sientan detrás del volante de un coche o un camión, o que vayan en moto o en bicicleta, hagan servir su inteligencia. Tristemente, esto no lo podemos regular con una directiva, un reglamento o un plan de acción: simplemente debemos asegurarnos de definir las normas más sensatas para persuadir a los ciudadanos europeos para que utilicen el cerebro y no consuman alcohol o drogas cuando tengan que conducir.

Anne E. Jensen, *ponente*. – (DA) Señora Presidenta, creo que el Comisario Tajani acaba de dar en el clavo: todo gira alrededor de conseguir que los automovilistas actúen de manera más inteligente. Hemos debatido este tema largo y tendido, y el señor Kusstatscher también ha comentado en varias ocasiones que, en vez de permitir que estos sistemas hagan que pensemos menos, debemos asegurarnos de que nos ayuden a estar mejor informados y a tomar decisiones más acertadas. Es algo muy, muy importante. Asimismo, creo que es importante que recordemos el ejemplo de un camión que recorre Europa entera: hay muchos camioneros que se quejan de que terminarán por no poder mirar por el parabrisas a causa de todos los artilugios que necesitan para comunicarse con los sistemas de peaje y tarificación vial, así como el resto de sistemas de comunicación que se usan en la actualidad. Necesitamos una plataforma común que devuelva información a los camioneros en su propio idioma cuando éste introduzca datos en el ordenador. Las posibilidades están ahí. De hecho, hay un número increíble de buenas posibilidades.

También hemos debatido el volumen de fondos que se destinarán a este proyecto. Estamos hablando de unos 300 millones de euros, la mayor parte de los cuales se encauzarán hacia EasyWay, principalmente por parte de la Comisión. Quería también mencionar que en mi país, Dinamarca, acabamos de adoptar un plan para destinar 40 millones de euros para la implementación de STI a lo largo de los próximos cinco años. 40 millones de euros es mucho dinero para un pequeño país con solo 5 millones de habitantes, pero esta

inversión nos permitirá avanzar mucho. Es por ello que creo que, si empezamos a mirar país por país, podremos tener una mejor perspectiva global del proyecto. Y es precisamente eso lo que necesitamos para que el proyecto llegue a concretarse. Espero que este punto se incluya en la agenda de los ministros de transporte de cara a la reunión que celebraremos el día 29.

Para concluir, desearía añadir algo acerca de las enmiendas: esta propuesta de directiva ha recibido un apoyo sustancial y solo tenemos cuatro enmiendas al informe pendientes para mañana. Personalmente, estoy a favor de la enmienda 57, presentada por el Grupo Socialista, y la enmienda 59, presentada por los Verdes, pero me opongo a las enmiendas 58 y 60. Considero que el hecho de que se hayan propuesto tan pocas enmiendas demuestra el gran nivel de apoyo que ha dado el Parlamento a esta directiva. En resumen, señor Tajani, creo ha empezado con buen pie, con un robusto mandato de negociación.

Presidenta. – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar mañana.

Declaraciones por escrito (artículo 142 del Reglamento PE)

Mieczysław Edmund Janowski (UEN), por escrito. – (PL) Los tiempos que corren exigen una rápida adaptación del transporte al crecimiento exponencial de su uso y a las expectativas de la sociedad. Es por ello que considero que la implementación de sistemas de transporte inteligentes (STI) es extremadamente útil. Deberíamos ser conscientes de que la situación actual del transporte por carretera es muy preocupante. Esto queda demostrado por estadísticas como:

- En el año 2006, hubo unos 43 000 muertos en las carreteras de la UE, 5 500 de ellos solo en Polonia.
- Los atascos y la congestión del tráfico reducen alrededor de un 1 % el PIB de la UE cada año.
- Las emisiones de CO₂ derivadas del transporte por carretera suponen alrededor del 70 % de todas las emisiones de CO₂ relacionadas con el transporte de personas y de mercancías.

En consecuencia, es necesario hacer lo siguiente:

hacer un uso óptimo de la información del estado de las carreteras y del tráfico;

garantizar la continuidad y la fiabilidad de los servicios de los STI en las conurbaciones y los corredores de transporte europeos;

generalizar el uso de aplicaciones telemáticas en grandes áreas urbanas, que combinen aspectos relacionados con el transporte con las tecnologías de la información y las telecomunicaciones más avanzadas;

garantizar la introducción rápida y armonizada de aplicaciones de apoyo a la seguridad del tráfico por carretera, como eCall, ADAS y otras;

mejorar la integración de las infraestructuras con los vehículos y entre los propios vehículos;

coordinar las actuaciones en toda Europa, sirviéndose para ello de la experiencia y las mejores prácticas de los países punteros en este aspecto.

Pedimos, pues, que se nos permita implementar los STI en toda la UE, para todos los medios de transporte y todos los conductores y pasajeros, tanto del transporte público como del privado.

20. Programa Marco Polo II (debate)

Presidenta. – El siguiente punto es el informe de Ulrich Stockmann, presentado en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo para enmendar el Reglamento (CE) n° 1692/2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II) (COM(2008)0847 - C6-0482/2008 - 2008/0239(COD)) (A6-0217/2009).

Ulrich Stockmann, ponente. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, el tema desplazar parte del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril y a las vías navegables interiores o al transporte marítimo de corta

distancia no ha tenido un gran protagonismo en nuestros debates sobre el futuro del transporte, y así ha sido durante décadas. Ahora, en el contexto del cambio climático, este debate ha ganado importancia.

Hemos llegado a este punto de inflexión mediante diversos enfoques e instrumentos políticos. Sin embargo, si lo analizamos con atención, vemos que, en la práctica, es muy difícil modificar las tendencias y que solo se consigue en casos muy puntuales.

Primero, porque las conexiones entre los distintos modos de transporte todavía no están suficientemente armonizadas; segundo, porque los ferrocarriles y las vías navegables interiores todavía no están bien establecidos como proveedores de servicios a escala Europea y, tercero, porque es obvio que las formas de transporte más respetuosas con el medio ambiente no pueden proporcionar un servicio de puerta a puerta.

Todas estas dificultades se están agravando durante la recesión actual por la pronunciada caída de los precios del transporte de mercancías por carretera. El programa Marco Polo II también se ha visto afectado por estos problemas. Y es por ello que todos los políticos que nos dedicamos al sector del transporte queremos buscar una solución urgente, ya que nuestro objetivo, que Marco Polo ayude a trasladar un 60 % del aumento del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte, se ve ahora muy lejos. Tenemos que cambiar de dirección antes de que termine la presente legislatura, y para ello hemos llegado a un compromiso razonable para todo el mundo.

¿Qué va a pasar? Primero, incluso antes de que se propusiera el reglamento, la Comisión encargó a una agencia que se hiciese cargo de la administración del programa y que simplificase el procedimiento administrativo. Sin duda, una buena idea. Para llegar a este compromiso, hemos detectado y negociado juntos una serie de puntos que hagan más atractivo el programa. Primero, el umbral de las autopistas marítimas se ha reducido de 250 a 200 millones de toneladas-kilómetro al año. Segundo, el umbral de los proyectos de desplazamiento del tráfico se ha reducido de 80 a 60 millones de toneladas-kilómetro. Y lo mismo pasa con el umbral de los proyectos relacionados con las vías navegables interiores, para el que el Parlamento ha hecho aprobar una reducción de 17 a 13 millones de toneladas-kilómetro. También hemos aumentado el nivel de financiación permisible para infraestructuras adicionales del 10 al 20 %. Otra buena idea. Finalmente, también hemos llegado a la conclusión que las crisis económicas, como la que estamos sufriendo actualmente, también se pueden considerar motivos para ampliar la duración de los contratos.

En resumen, hemos hecho que el programa resulte considerablemente más atractivo. El compromiso alcanzado también ha sido posible por el alto nivel de consenso entre todos los parlamentarios, que dejaron de lado consideraciones justificables y debates fundamentales para que el programa volviese a arrancar lo antes posible. Esta es la razón por la que, antes de que la Comisión presente una propuesta de proyecto Marco Polo II, debemos celebrar un debate general para volver a introducir todos los puntos necesarios para orientarnos en el futuro. Además, como es natural, queremos saber cómo funcionarán los ajustes que hemos realizado. Este es el tema de la votación: espero poder contar con su apoyo mañana.

Antonio Tajani, Vicepresidente de la Comisión. – (IT) Señora Presidenta, Señorías, me gustaría dar las gracias al señor Stockmann por el trabajo que ha realizado. Desde el año 2003, el programa Marco Polo ha buscado crear un sistema de transporte más sostenible en Europa, trasladando una parte sustancial del aumento anual del transporte de mercancías por carretera a otros modos más ecológicos, como las vías navegables interiores, el ferrocarril y el transporte marítimo de corta distancia. El primer programa Marco Polo, que tenía el objetivo de sacar 48 000 millones de toneladas-kilómetro de las carreteras en un plazo de cuatro años, terminó en el año 2006. La evaluación externa realizada demostró que solo se alcanzó un 64 % del volumen previsto.

La experiencia del segundo programa Marco Polo demuestra que, desgraciadamente, la efectividad no va en aumento, y que Europa no está sacando suficiente provecho de esta importante herramienta para disfrutar de un sistema de transporte más adecuado a la evolución del mercado. El año pasado, envié una serie de cartas a todos los ministros de transporte de la UE, pidiéndoles que utilizaran el programa Marco Polo.

Es por todo ello que creo –y parece que el Parlamento comparte mi punto de vista– que ha llegado la hora de enmendar el reglamento, de cambiar las normas para acceder a este proyecto, o programa, con el claro objetivo de conceder todos estos fondos que no siempre se utilizan. No hay duda de que vamos por el camino correcto, ya que estamos intentando ayudar a que pequeñas y medianas empresas se beneficien de un proyecto comunitario. Hasta ahora, las PYME han tenido grandes dificultades para acceder a los fondos europeos concedidos a través del programa Marco Polo.

El mensaje que estamos mandando hoy no solo va dirigido a los beneficiarios del programa Marco Polo. Creo que también es un llamamiento a la modificación de muchos reglamentos europeos, dado que tenemos

los mismos problemas otros sectores y ciertas normativas nacionales vinculadas a los fondos europeos; no siempre: no siempre se redactan de modo que sea fácil acceder a dichos fondos. Es un problema más que real en todos los Estados miembros, y me gustaría volver a remarcar que no solo afecta a nuestros reglamentos, sino también a las normativas nacionales relacionadas con los fondos europeos.

Creo que hoy no solo estamos trabajando en el programa Marco Polo, sino que también estamos mandando un mensaje sobre cómo legislar mejor para beneficiar a los ciudadanos y sobre nuestro deseo de simplificar el acceso a los proyectos comunitarios. Es por ello que considero que el trabajo del señor Stockmann merece todo nuestro apoyo y que el texto propuesto debería adoptarse, de modo que el Parlamento, repito, pueda mandar mañana un mensaje positivo a toda la Unión Europea.

Permítanme decir una vez más que no solo estamos hablando del programa Marco Polo: es un problema mucho más complejo. A partir de la reforma de Marco Polo, creo que haremos un gran favor a otros sectores que se sirven de los fondos comunitarios y a los receptores de los diversos programas que la Comisión ofrece a los 27 Estados miembros y a sus empresas.

Anne E. Jensen, *ponente de la opinión de la Comisión de Presupuestos*. – (DA) Señora Presidenta, cuando la Comisión de Presupuestos decidió hacer pública una declaración sobre el programa Marco Polo, la razón exacta por la que lo hizo es que consideraba difícil garantizar que los fondos se utilizasen con los fines estipulados. No es sorprendente, pues, que nos alegremos de que se haya decidido hacer algo al respecto. Hay que aplaudir el trabajo de la Comisión. Intentamos simplificar la administración y hacer que las normas sean más estrictas con el fin de hacer más fácil que los fondos se utilicen con las finalidades estipuladas. Los miembros de la Comisión de Presupuestos también hemos acordado que, si no conseguimos mejorar la implementación del programa, si no conseguimos garantizar que los fondos se utilicen con los fines que deberían, deberemos replantearnos la necesidad de destinar tanto dinero al programa Marco Polo, así como la posibilidad de desviar algunos de estos fondos a otros programas que los puedan utilizar mejor. Evidentemente, llevaremos a cabo una evaluación intermedia del presupuesto después de las elecciones de 2010, y una de las cosas que deberemos saber es qué programas funcionan bien y cuáles no. Obviamente, desviaremos dinero de proyectos en los que no se utilice a otros donde veamos que haya más necesidad, de modo que no se desaproveche ninguna subvención.

Dieter-Lebrecht Koch, *en nombre del Grupo PPE-DE*. – (DE) Señora Presidenta, el pleno votará mañana el programa Marco Polo II para mejorar el comportamiento medioambiental del transporte de mercancías. Marco Polo II ofrece más seguridad en materia de planificación, ya que se prevé que esté vigente hasta el 31 de diciembre de 2013, y cuenta con un presupuesto de 450 millones de euros. Las condiciones que deberán satisfacer los proyectos propuestos para acceder a la financiación son menos exigentes que en el programa Marco Polo I, lo que hace que las pequeñas y medianas empresas también puedan acceder a estos fondos. Doy las gracias al ponente por su trabajo en este sentido. En vista de la situación financiera actual de muchas pequeñas y medianas empresas, esta política puede calificarse de muy buena para la ciudadanía europea, y por ello le doy mi apoyo incondicional.

El programa se basa en desplazar el tráfico de mercancías y reducir la sobrecarga del transporte por carretera. También reforzará la comodidad y, en consecuencia, contribuir a que Europa disponga de un sistema de transporte más eficiente y sostenible. Si votamos a favor, algo que recomiendo que hagamos mañana, el procedimiento legislativo se podrá cerrar en primera lectura.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk, *en nombre del Grupo UEN*. – (PL) Señora Presidenta, señor Comisario, en nombre del Grupo Unión por la Europa de las Naciones, desearía señalar algunos aspectos relativos al programa.

A pesar de sus encomiables objetivos, como reducir la sobrecarga del transporte por carretera y reducir sus efectos en el medio ambiente y dar preferencia al ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia, las vías navegables interiores o a una combinación de modos de transporte para trasladar bienes dentro de Europa, la realidad es que se utilizan menos de la mitad de los fondos anuales disponibles para el programa Marco Polo y que se ejecutan menos del 60 % de las actividades planeadas por el programa.

Es, por lo tanto, necesario apoyar las propuestas de la Comisión Europea encaradas a simplificar el programa, especialmente en lo referente a la participación de empresas pequeñas y unipersonales en el programa sin necesidad de formar consorcios, la reducción del umbral de toneladas-kilómetro exigido para poder beneficiarse del programa, subir la intensidad de las subvenciones aumentando la ayuda financiera –que ha pasado de 1 a 2 euros por cada 500 toneladas-kilómetro de mercancías transportadas por otros medios– y simplificar los procedimientos que hay que seguir para obtener esta ayuda financiera. Me gustaría expresar

nuestra esperanza de que todas estas medidas ayuden a garantizar que se haga el mejor uso posible de los medios financieros disponibles en el marco de este programa.

Johannes Blokland, *en nombre del Grupo IND/DEM.* – (NL) Esta tarde estamos debatiendo los cambios en el programa Marco Polo II. Estoy en deuda con la Comisión Europea por presentar propuestas para reducir los umbrales para acceder a este fondo, y me complace ver que el señor Stockmann ha aceptado estas propuestas con el dinamismo necesario. Concretamente, pueden contar con mi apoyo en la reducción adicional del umbral para el transporte por vías navegables interiores.

Sin embargo, veo un problema: esta reducción es insuficiente. La señora Wortmann-Kool y yo mismo remediamos este error en el marco de la Comisión de Transportes y Turismo. Lamento, sin embargo, que el señor Stockmann considere que no sea aconsejable aprobar nuestra enmienda, la 24. Creía que era un partidario incondicional del transporte fluvial y esperaba que estas enmiendas fuesen de su agrado. Al fin y al cabo, el umbral propuesto por la Comisión es todavía demasiado alto para los pequeños empresarios que, casi por definición, componen el tejido de transportistas que operan por las vías navegables interiores europeas. No puedo entender por qué otras instituciones pueden querer encontrar defectos en la enmienda 24.

Disponemos de un fondo muy completo para el transporte sostenible. El transporte fluvial es, con diferencia, la modalidad más ecológica. ¿Por qué razones no debemos reducir aún más el umbral para este sector? Según mi punto de vista, la Comisión Europea tiene miedo de que estas propuestas hagan que ciertos Estados miembros del Consejo pidan reducciones en otras áreas. Me gustaría pedirle a la Comisión Europea que se mantenga firme en su postura y que reconozca explícitamente en esta cámara la importancia del transporte fluvial como el modo de transporte más limpio.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). – (EL) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, invertiremos 400 millones de euros en el programa Marco Polo II hasta 2013, junto con muchas esperanzas y perspectivas de conseguir un sistema de transporte más eficiente y viable, que garantice un valor medioambiental añadido en la Unión Europea y, a la vez, mejorar la cohesión económica, social y territorial.

Los resultados de la fase de presentación de propuestas relacionadas con el programa Marco Polo II, publicados en 2008, y las conclusiones de la evaluación del primer programa Marco Polo han demostrado que este programa puede producir ostensibles cambios en nuestro sistema de transporte. Sin embargo, es altamente probable que el objetivo establecido en su base jurídica, que no es otra que evitar la congestión o desplazar una parte sustancial del crecimiento global previsto del transporte internacional de mercancías por carretera en Europa, no se consiga.

Para que el programa cumpla con sus objetivos, debemos conseguir que Marco Polo II resulte más atractivo. Es necesario cambiar base jurídica y los procedimientos de verificación deben ser más claros y sencillos. Además, las condiciones y requisitos para recibir fondos deben ajustarse al objetivo real y los cambios deben hacerse como más rápido mejor, para así asegurar el mayor efecto posible.

Desde el Parlamento Europeo apoyamos y esperamos que se facilite el acceso al programa a las pequeñas empresas, que se rebajen y simplifiquen los requisitos para poder participar y que se aumenten las subvenciones; es decir, un programa que sea más funcional y directamente efectivo.

Estos cambios y ajustes pueden servir de ejemplo para crear una Europa más vital, dinámica y efectiva, que es algo que debemos conseguir que los ciudadanos entiendan y experimenten en vísperas de las elecciones europeas.

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión.* – (IT) Señora Presidenta, Señorías, para terminar me gustaría responder algunas de las preguntas que han formulado y, a la vez, darles las gracias por el apoyo que han dado en primera lectura a este acuerdo, que sin duda ayudará a mejorar la efectividad del segundo programa Marco Polo.

Me gustaría decir que, en los últimos años, mis colaboradores, a los que vuelvo a dar las gracias por su gran trabajo, ya han empezado a reflexionar sobre el programa Marco Polo más allá de 2013, y su evaluación se centrará, entre otras cosas, en los puntos detallados en el acuerdo de compromiso. Más concretamente, me gustaría recalcar la necesidad de diferenciar entre modos de transporte por criterios de seguridad, comportamiento medioambiental y eficiencia energética a la hora de definir las condiciones para disfrutar de fondos europeos, la necesidad de proveer asistencia basada en la demanda en la fase de aplicación, tomando en consideración las necesidades de las pequeñas y medianas empresas, el reconocimiento de la recesión

económica como una razón excepcional para ampliar la duración de los proyectos y la rebaja específica para cada producto de los umbrales y requisitos para acceder a los fondos del programa.

En lo referente a la reducción de los umbrales, me gustaría tranquilizar al señor Blokland: el texto que adoptaremos ya incluye un umbral reducido para las vías navegables interiores. No creo que pudiéramos haber hecho más de lo que hemos hecho, dado que los costes administrativos aumentarían demasiado, pero sí considero que hemos enviado la señal que usted pedía.

Volviendo a nuestras reflexiones sobre el programa Marco Polo más allá de 2013: como decía, los aspectos que se tratarán también incluyen la posibilidad de indicar los objetivos de los umbrales mínimos para que los proyectos propuestos reciban fondos en términos de eficiencia energética y beneficios para el medio ambiente, y no solo en el número de toneladas-kilómetro desplazadas. Además, estudiaremos la posibilidad de garantizar la coherencia entre el programa Marco Polo, el plan de acción para la logística del transporte de mercancías y el programa TEN-T mediante la adopción de las medidas pertinentes para coordinar la asignación de los fondos comunitarios, especialmente en el caso de las autopistas marítimas, así como la necesidad de tener en cuenta las características específicas del sector del transporte fluvial y las PYME que lo conforman, por ejemplo elaborando un programa específico para este sector.

En cualquier caso, la Comisión tiene la intención de presentar su comunicación sobre el futuro del programa, posiblemente acompañada de una propuesta de un tercer programa Marco Polo, durante el año 2011.

Ulrich Stockmann, ponente. – (DE) Señora Presidenta, señor Comisario, estoy de acuerdo con ustedes. Mañana podemos dar un mensaje muy positivo: podemos aprobar enmiendas sensatas y pensadas en los ciudadanos a nuestra legislación cuando es necesario hacerlo. Pero no deberíamos conformarnos con este mensaje: también deberíamos poner en marcha una campaña informativa en todos los países de Europa, de modo que podamos sacar partido del atractivo de este programa, dado que no hay duda de que hemos realizado todos los ajustes necesarios. Podemos obtener grandes beneficios por una inversión mínima. Si no somos capaces de modificar ciertos hábitos de transporte con estas reformas, no hay duda de que deberemos cuestionarnos todo el programa.

Espero, señora Jensen, que no tengamos que destinar este dinero a otros programas, ya que los objetivos de Marco Polo son de la máxima importancia. Aunque es difícil, debemos y conseguiremos desplazar el tráfico en los casos que sea posible. Señor Blokland, creo que ya le hemos respondido. Hemos renegociado el transporte por vías navegables y hemos conseguido que el Consejo aceptase nuevas condiciones. Nuestra preocupación principal era aprobar las enmiendas en primera lectura, y es por ello que no pudimos adoptar una postura demasiado radical y tuvimos que negociar con un ojo puesto en el compromiso y el consenso. El resultado final ha sido un magnífico acuerdo.

Espero con ansia el debate fundamental sobre el tercer programa, que tendrá lugar pronto y que, a partir de una comunicación que ha prometido la Comisión, nos permitirá debatir todas las preguntas fundamentales, todo lo que hemos detallado en una propuesta común para alcanzar un compromiso: por ejemplo, si deberíamos dividir el programa en modos de transporte individuales, etc. Estas nuevas propuestas harán que el programa vuelva a interesar. Tiene que funcionar: no podemos parar las máquinas y permitir que los proyectos que ya están en marcha se ahoguen en medio de esta crisis. Sería una verdadera pena, y por ello hemos llegado a este compromiso. Muchas gracias una vez más a todos por sus aportaciones.

Presidenta. – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar mañana.

21. Red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (debate)

Presidenta. – El siguiente punto es el informe de Petr Duchoň, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD)) (A6-0220/2009).

Petr Duchoň, ponente. – (CS) Señora Presidenta, señor Comisario, Señorías, el objetivo de la propuesta de la Comisión es crear corredores europeos para el transporte de mercancías por ferrocarril y también definir las normas para gestionar y administrar estos corredores. La Comisión intenta aumentar la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril a través de esta propuesta, y me gustaría aprovechar esta

oportunidad para aplaudir esta iniciativa. La Comisión de Transportes y Turismo ha analizado la propuesta de la Comisión, a la cual se han presentado 250 proyectos de enmienda. En las negociaciones de los proyectos de enmienda se alcanzó un compromiso que obtuvo el soporte de todo el espectro político. Este compromiso surge principalmente del intento de optimizar el transporte ferroviario en general y, a la vez, disponer de suficiente flexibilidad para resolver situaciones de crisis. El texto propuesto por la Comisión también ha sido refinado y simplificado, y se ha enfatizado la creación de un espacio para los intereses legítimos de cada uno de los países de Europa, tanto en lo relativo a la creación de corredores como a su gestión y administración. La posición de las empresas ferroviarias en la autoridad administrativa se ha visto reforzada en comparación con la propuesta inicial de la Comisión. Se ha reforzado el papel de las organizaciones involucradas en la creación y administración de los corredores ferroviarios europeos. Se han aceptado los comentarios relacionados con la cooperación con terceros países afectados por los corredores. Una serie de cambios tienen como objetivo mejorar el equilibrio de los intereses del transporte de pasajeros y de mercancías por ferrocarril. También se ha aceptado una petición que exigía una mayor transparencia en la toma de decisiones relacionadas con la asignación de categorías de vías y la formulación de normas de precedencia para los trenes de mercancías de alta velocidad. En conclusión, me gustaría dar las gracias al ponente alternativo y a los empleados del Parlamento Europeo por su cooperación, y también a los honorables miembros de este Parlamento por su paciencia.

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión*. – (IT) Señora Presidenta, Señorías, señor Duchoñ, por mi parte, me gustaría dar las gracias al Parlamento por haber aceptado analizar esta propuesta con tanta rapidez, ya que creo que es de vital importancia por el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril. Quisiera dar las gracias especialmente al ponente, el señor Duchoñ, y a la Comisión de Transportes y Turismo por su buena disposición y la calidad del trabajo que han llevado a cabo, que ha ayudado a reforzar una propuesta legislativa principalmente enfocada a mejorar la integración del transporte ferroviario a escala europea a través de una cooperación más estrecha entre los diferentes administradores de las infraestructuras.

El transporte ferroviario es el último –repito, el último– medio de transporte que conserva una dimensión especialmente nacional. En muchos casos, cruzar una frontera en tren sigue siendo complicado. Los administradores de las infraestructuras son en gran parte responsables de esta dificultad, y debemos alentarlos a trabajar juntos, ya sea en la administración de las infraestructuras existentes o en la planificación y ejecución de inversiones.

Tomando en consideración su significativa dimensión nacional, las infraestructuras específicas para el transporte de mercancías deben someterse los designios de las políticas europeas. Me gustaría recordarles que, actualmente, el 50 % de los servicios de transporte de mercancías son internacionales, y que esta cifra va a seguir aumentando en el futuro.

Segundo, la propuesta tiene como objetivo permitir la expansión de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Este sector no podrá desarrollarse y competir con y/o suplementar al sector del transporte por carretera sin una mejora sustancial de las infraestructuras a disposición de los trenes de mercancías. Actualmente, en la gran mayoría de Estados miembros, el transporte de mercancías por ferrocarril debe adaptarse a las necesidades del transporte de pasajeros. Desgraciadamente, esta premisa es válida tanto para la administración como la inversión en infraestructuras ferroviarias.

Tercero, esta propuesta nos permitirá integrar mejor las vías férreas en el global del sistema de transporte de mercancías y desarrollar la deseada comodidad en Europa. En realidad, para que el transporte por ferrocarril pueda contribuir sustancialmente a los objetivos comunitarios en materia de transporte, las infraestructuras ferroviarias deben estar mejor conectadas a otros modos de transporte, especialmente al transporte por carretera y al marítimo.

Además de los objetivos principales de la propuesta, me gustaría comentar cuatro principios esenciales en los que se basa el texto que estamos debatiendo. El primer principio es la identificación de los corredores y, en consecuencia, de la red ferroviaria. Esta identificación se basa más en factores económicos que políticos. El segundo principio gira alrededor de reforzar la cooperación entre administradores de infraestructuras. El tercer principio, que me gustaría analizar con mayor detalle, se centra en mejorar las garantías de calidad y fiabilidad de los servicios proporcionados por estas infraestructuras a través de una serie de disposiciones diseñadas para conseguir un mejor equilibrio entre tráfico de pasajeros y de mercancías en la administración de las infraestructuras.

Esto no significa dar prioridad sistemáticamente a los trenes de mercancías por encima de los de pasajeros en toda la red nacional, sino todo el contrario, no me malinterpreten: estoy hablando de corredores exclusivos para el transporte de mercancías, de líneas específicas y claramente identificadas. Con esta mejora, los trenes

de mercancías dejarán de estar sistemáticamente penalizados, especialmente en los casos en que haya una especial necesidad de velocidad y/o puntualidad. Esto es lo que queremos decir cuando hablamos de definir corredores para el transporte de mercancías o de promover la competitividad de este modo de transporte de mercancías.

Finalmente, el cuarto pilar es la definición y creación de una red real de terminales estratégicas. En este caso, la palabra «terminal» se utiliza en el sentido más amplio, para incluir patios de maniobras, terminales portuarias, plataformas logísticas, carreteras, vías férreas, etc., todos ellos elementos indispensables para el correcto funcionamiento de los corredores de transporte y el sistema de transporte en conjunto.

Esto es lo que quería decir. Solo agradecer una vez más la rapidez y eficiencia del Parlamento: me enorgullece recordar que yo mismo fui diputado de este Parlamento durante muchos años. Debemos felicitar al ponente y a la comisión de transporte por su gran trabajo. Muchas gracias.

Georg Jarzembowski, *en nombre del Grupo PPE-DE*. – (DE) Señora Presidenta, señor Vicepresidente de la Comisión, Señorías y todas las personas que permanecen en la tribuna, especialmente el señor Lübbeling. Mi grupo apoya el objetivo fundamental de la Comisión de aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril creando corredores transfronterizos y reglamentos especiales con esta finalidad. Señor Vicepresidente, le damos las gracias por su propuesta y también por el hecho de que haya aguantado hasta el final de la sesión, casi a medianoche: nos gusta trabajar. Muchas gracias.

Además, y puede que haya habido un pequeño lapsus linguae en el momento de anunciar la propuesta de la Comisión, nuestro grupo, junto con nuestro excelente ponente, tiene la firme convicción de que los trenes de mercancías no deberían tener prioridad total sobre el resto de trenes, que solo es necesario facilitar el acceso al tráfico de mercancías, dado que, en casi todos los Estados miembros, las redes ferroviarias las utilizan tanto trenes de mercancías como convoyes internacionales, nacionales, regionales y de cercanías.

Más concretamente, cuando se producen problemas operativos, no podemos permitirnos que las decisiones se tomen desde alguna oficina distante: la empresa ferroviaria y los operadores de la infraestructura afectada deben tener la potestad de actuar libremente, de modo que el tráfico ferroviario se pueda restablecer lo antes y con las menores molestias posibles. A pesar de la reglamentación especial de la red ferroviaria transeuropea para el transporte de mercancías, los Estados miembros deben seguir responsabilizándose de crear y modificar corredores de transporte de mercancías dentro de su territorio. Deberíamos estar de acuerdo con que cualquier tipo de transferencia de competencias a la Comisión Europea no serviría para nada. Finalmente, deberíamos consultar a las compañías ferroviarias, los expedidores y los transitarios a la hora de elaborar los reglamentos relativos a los corredores, dado que tienen la experiencia y el conocimiento práctico necesarios para saber cómo optimizar el uso de la red ferroviaria para convertirla en un modo de transporte de mercancías competitivo.

Felicidades una vez más al ponente: ha elaborado un excelente informe, adoptado en comité con una gran satisfacción por parte de la mayoría de los presentes. Muchas gracias.

Lily Jacobs, *en nombre del Grupo del PSE*. – (NL) Los trenes de mercancías transfronterizos se mueven por la Unión Europea a la ridícula velocidad de 18 km/h. En el año 2007, solo el 60 % de todos los trenes de mercancías llegaron a su destino en el horario previsto. ¿Por qué? Porque el transporte internacional de mercancías por tren sigue estando organizado de manera totalmente ineficaz. Si seguimos así, el transporte de mercancías por tren nunca podrá competir con el transporte por carretera y jamás haremos realidad los objetivos europeos en materia de medio ambiente, y nuestras intenciones de emitir un 20 % menos de CO₂ en el año 2020 se quedarán en agua de borrajas.

El objetivo de esta propuesta de la Comisión Europea es crear una red ferroviaria competitiva para el transporte de mercancías en el seno de la Unión Europea. Podremos conseguirlo creando corredores transfronterizos, aumentando la cooperación entre los administradores de las infraestructuras, coordinando mejor las inversiones entre los distintos Estados miembros y definiendo mejor las prioridades de circulación en caso de que haya retrasos. De este modo, podremos aumentar significativamente la capacidad y la competitividad de la red ferroviaria.

La propuesta original de la Comisión de dar prioridad a los trenes de mercancías siempre que hubiera retrasos iba demasiado lejos, pero gracias a la extraordinaria cooperación del ponente, hemos podido llegar a un excelente acuerdo que garantiza la flexibilidad y un enfoque pragmático. Desgraciadamente, la propuesta del señor Albertini ha convertido esta importante sección en otra cáscara vacía. Es por ello que el Grupo Socialista en el Parlamento Europeo votará en contra de la enmienda 71.

No obstante, creo que la propuesta que tenemos entre manos consigue animarnos a trabajar juntos y toma en consideración tanto a los usuarios como a los operadores del mercado tanto en materia de planificación como de implementación. Ya era hora de que trabajásemos juntos para crear un verdadero mercado interno para el transporte ferroviario y, con ello, invertir en un futuro más ecológico y sostenible.

Michael Cramer, en nombre del Grupo Verts/ALE. – (DE) Señora Presidenta, Señorías, quiero dar también las gracias al ponente y a los ponentes alternativos por su extraordinaria cooperación. Los miembros del Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea también queremos ver un aumento del transporte ferroviario de mercancías, pero no a expensas del tráfico de pasajeros. La movilidad de los ciudadanos es un servicio público en Europa. La Comisión ignora las realidades de las redes ferroviarias europeas, en las que mercancías y pasajeros viajan por las mismas vías. No debería haber ninguna prioridad dogmática para uno u otro tipo de trenes.

Nuestra propuesta sería utilizar las ventanillas únicas para que hubiese una única persona de contacto para todas las empresas que quisieran enviar trenes cargados de mercancías entre diferentes países europeos. Además, nos gustaría que hubiera más transparencia a la hora de designar rutas y cuando se produzcan problemas o interrupciones del servicio para, entre otras razones, evitar distorsionar de manera inadecuada la competencia. La Comisión y usted mismo, como guardián de los tratados, deben eliminar la práctica que permite que las empresas estatales reserven ciertas rutas sin pagar nada con el único objetivo de protegerse de la competencia.

Nuestras mociones sobre la reducción del ruido, especialmente el derivado del transporte de mercancías, fueron rechazadas por la coalición mayoritaria del Parlamento. Sin embargo, nuestro grupo parlamentario seguirá presionando para que el ferrocarril sea cada vez más respetuoso con el medio ambiente, especialmente mediante la retroadaptación y mejora de los actuales vagones de mercancías.

Ulrich Stockmann (PSE). – (DE) Señora Presidenta, el ferrocarril solo podrá competir con el transporte de mercancías por carretera si se crea una verdadera red europea. Es por ello que celebro la creación de corredores transfronterizos de tráfico de mercancías, que permitirán optimizar el transporte de mercancías por ferrocarril. De eso se trata.

Con este informe hemos conseguido que desaparezcan las justificadas preocupaciones sobre una posible reducción de la calidad del servicio ofrecido a los pasajeros causada por una hipotética reglamentación que diese prioridad fija a los trenes de mercancías. No obstante, todavía debemos seguir trabajando en este informe, dado que hay que seguir todo el proceso y solo nos encontramos en primera lectura. Más adelante también deberemos tener en cuenta las reacciones de los diferentes Estados miembros.

Debemos tomar en consideración otros factores a la hora de calcular el número de corredores. El Parlamento ha propuesto crear uno por país. Sin embargo, creo que Alemania necesitaría un corredor norte/sur y un corredor este/oeste. Segundo, debemos estudiar si es posible crear corredores alternativos en áreas que quizás tengan menos tráfico mixto. Tercero, debemos tener claro que la capacidad total de las redes ferroviarias europeas no debe reducirse.

Por último, pero no por ello menos importante, muchos ciudadanos temen que más trenes de mercancías supongan más ruido. Esta es la razón por la que debemos empezar por aprobar una ley sobre la reducción del ruido derivado del transporte de mercancías por ferrocarril lo antes posible en la próxima legislatura.

Espero que podamos seguir trabajando en este proyecto: todavía nos queda mucho por hacer. Doy gracias al ponente, ya que se ha alcanzado un compromiso muy bueno en un tema muy polémico.

Gabriele Albertini (PPE-DE). – (IT) Señora Presidenta, Señorías, me gustaría felicitar al señor Duchoň por su extraordinario informe. En nombre del Grupo del Partido Popular Europeo (Demócrata-Cristianos) y de los Demócratas Europeos, he presentado una enmienda del artículo 14, apartado 2, según el cual, en caso de que se produzcan dificultades adicionales en el tráfico de trenes, los convoyes de mercancías deberán tener prioridad sobre el resto de trenes en los corredores europeos de transporte de mercancías.

En Italia, y en gran parte de Europa, los trenes de pasajeros y de mercancías comparten las mismas líneas. Actualmente, hay muy pocos tramos exclusivos para trenes de mercancías. Otorgarles esta prioridad perjudicaría al transporte interurbano de pasajeros en los principales centros de población de Italia, como la ciudad de Milán, que se encuentra en tres corredores TEN-T.

Con el fin de evitar una situación en la que el transporte de pasajeros se vea seriamente perjudicado por la mejora del transporte de mercancías, he propuesto incluir la enmienda que he citado hace unos instantes,

dirigida a prohibir la aplicación de estas normas de prioridad durante las horas punta, en las que la mayoría de personas se desplazan hacia y desde su lugar de trabajo. Las horas punta se limitarían a una franja horaria máxima de tres horas por la mañana y tres horas al final de la tarde de los días laborables.

Sirviéndose de la información proporcionada por los administradores de las infraestructuras, cada Estado miembro podría definir los períodos que consideraría horas punta, siempre teniendo en cuenta el tráfico de trenes de mercancías regionales y de larga distancia.

Antonio Tajani, *Vicepresidente de la Comisión*. – (IT) Señora Presidenta, Señorías, en mi opinión, creo que hoy hemos llegado a una serie de conclusiones realmente positivas sobre este tema, que nos ayudarán a mandar un mensaje muy claro a los Estados miembros: el sistema ferroviario europeo necesita corredores que, de un modo u otro, estén pensados para el transporte de mercancías. La creación de estos corredores deberá ser coordinada y coherente a escala comunitaria y todas las partes interesadas o relacionadas con el sector ferroviario deberán participar de este esfuerzo.

Asimismo, considero que las enmiendas de transacción propuestas por el ponente suponen una mejora del proceso de repartición y reserva de la capacidad desde el punto de vista de disponer de líneas ferroviarias de calidad para el transporte internacional de mercancías, además de la posibilidad de disponer de capacidad de reserva para picos de demanda a corto plazo. La Comisión puede aceptar este punto de vista, del mismo modo que puede aceptar la enmienda de transacción sobre la gestión de los trenes de mercancías internacionales en caso de producirse problemas en la red ferroviaria. En el resto de casos, el Parlamento es soberano. Muchas gracias.

Petr Duchaň, *ponente*. – (CS) Este debate ha demostrado que hay un acuerdo relativamente amplio en todo el espectro político. Es por ello que me gustaría dar las gracias tanto a los ponentes alternativos como a todos los que han intervenido en este debate. Considero que los principales temores surgen de la posibilidad de que se produzcan colisiones entre trenes de carga y trenes de pasajeros. El texto presentado tiene en cuenta este peligro y deja suficiente margen de maniobra a los operadores para manejar situaciones de crisis. En relación con el correcto funcionamiento de las operaciones ferroviarias, no debería haber conflictos y no tiene sentido debatir las prioridades que debe tener un tipo de trenes respecto al otro. Solo pueden producirse conflictos en situaciones de crisis y, tal como ya he indicado, el aspecto clave en este sentido es dejar suficiente poder en manos de los operadores ferroviarios, y este documento hace exactamente eso.

Presidenta. – Se cierra el debate.

La votación tendrá lugar mañana.

22. Orden del día de la próxima sesión: véase el Acta

23. Cierre de la sesión

(Se levanta la sesión a las 23.50 horas.)