

QUARTA-FEIRA, 22 DE ABRIL DE 2009

PRESIDÊNCIA: ROURE

Vice-presidente

1. Abertura do período de sessões

(A sessão tem início às 09H00)

2. Entrega de documentos: ver Acta

3. Debates sobre casos de violação dos direitos humanos, da democracia e do Estado de direito (comunicação das propostas de resolução apresentadas): ver Acta

4. Agências de notação de crédito - Requisitos em matéria de relatórios e documentação em caso de fusões ou de cisões - Acesso às actividades de seguro directo e resseguro e seu exercício (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia a discussão conjunta dos seguintes relatórios:

- (A6-0191/2009) do deputado Jean-Paul Gauzès, em nome da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, sobre uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às agências de notação de crédito (COM(2008)0704 - C6-0397/2008 - 2008/0217(COD)),

- (A6-0247/2009) da deputada Renate Weber, em nome da Comissão dos Assuntos Jurídicos, sobre uma proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera as Directivas 77/91/CEE, 78/855/CEE e 82/891/CEE do Conselho e a Directiva 2005/56/CE no que respeita aos requisitos em matéria de relatórios e documentação em caso de fusões ou de cisões (COM(2008)0576 - C6-0330/2008 - 2008/0182(COD)), e

- (A6-0413/2008) do deputado Peter Skinner, em nome da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, sobre uma proposta alterada de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos seguros de vida ao acesso à actividade de seguros e resseguros e ao seu exercício (Solvência II) - (reformulação) (COM(2008)0119 - C6-0231/2007 - 2007/0143(COD)).

Jean-Paul Gauzès, relator. - (FR) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, o relatório que me foi confiado sobre as agências de notação de crédito foi particularmente interessante de elaborar, e congratulo-me sobretudo com o facto de termos podido alcançar um acordo com o Conselho e a Comissão no sentido de o relatório ter hipóteses de ser adoptado em primeira leitura.

A análise das diversas causas da crise financeira revelou a necessidade e a urgência de estabelecer uma regulamentação relativa às agências de notação. A proposta de regulamento avançada pela Comissão foi objecto de uma análise muito atenta por parte do Parlamento Europeu, para que a regulamentação europeia fosse simultaneamente exemplar, eficaz e pragmática.

As recentes conclusões do G20 reforçaram ainda mais essa determinação. O compromisso a que chegaram a Comissão, a Presidência da União e o Parlamento cumpre as orientações defendidas pelo Parlamento sobre os pontos essenciais desse regulamento: o campo de aplicação, a notação dos países terceiros ou ainda a prevenção dos conflitos de interesses.

Mas congratulo-me sobretudo com o facto de o texto ter lançado as bases de uma supervisão europeia, no espírito do relatório do grupo de Larosière. Com efeito, o Parlamento defendeu que o CARMEVM constituísse o ponto de entrada único para o registo das agências. Sabíamos que, no estado actual do direito, não era possível fazer muito mais, mas lançámos, assim, as bases para o futuro dessa supervisão europeia.

Nos próximos meses, a Comissão irá propor uma iniciativa legislativa que permitirá implementar as linhas directrizes do relatório de Larosière, com vista a criar uma supervisão europeia eficaz e coordenada.

A título temporário, e enquanto esperamos pela iniciativa legislativa da Comissão, a regulamentação será assegurada, sob a coordenação do CARMEVM, por um colégio composto dos representantes das autoridades competentes dos Estados-Membros, sendo a força jurídica das suas decisões garantida pela autoridade competente do local da sede da agência.

Gostaria de referir hoje o quanto o Parlamento apreciou, na segunda fase das negociações, a atitude extremamente construtiva e cooperante da Presidência checa. Pudemos assim, graças a um trabalho inteligente de reflexão, aperfeiçoar um certo número de regras que deverão permitir assegurar essa necessária transparência e resolver as dificuldades e os disfuncionamentos resultantes da ausência de regulamentação das agências de notação.

Assim, o resultado é absolutamente satisfatório, razão pela qual será apresentada amanhã ao Parlamento Europeu uma alteração global retomando o texto sobre o qual chegaram a acordo a Comissão, o Parlamento e a Presidência checa, ou seja, os Estados-Membros.

Penso que o Parlamento Europeu, a Comissão e a Presidência terão assim provado que, face a uma crise de uma amplitude jamais igualada, a reacção das instituições europeias foi muito forte. Espero que, dentro deste mesmo espírito, possam ser adoptadas as restantes disposições deste pacote financeiro, nomeadamente a reforma da directiva relativa aos capitais próprios dos bancos, a que chamamos também Basileia II.

Nesta altura em que os Europeus se interrogam sobre a eficácia da Europa, parece-me essencial podermos provar que a Europa está presente perante a crise.

Renate Weber, relatora. – (RO) Penso que vivemos um momento em que temos de fazer todos os possíveis para manter vivas as sociedades comerciais na Europa e, em especial, para encontrar os incentivos que permitam às empresas bem sucedidas proporcionarem o máximo possível de empregos. Uma iniciativa como esta é particularmente importante agora, durante o período de crise que estamos a atravessar. Saúdo a proposta da Comissão relativa a uma directiva destinada a simplificar os processos de apresentação de relatórios em caso de fusão ou cisão, já que a meta da directiva é a de reduzir em 25%, até 2012, os custos administrativos das empresas europeias, sendo o objectivo exacto o de impulsionar a competitividade das empresas.

O relatório que elaborámos e que amanhã vamos submeter a votação reflecte o pensamento da Comissão e é orientado em especial pelos seguintes factores. Em primeiro lugar, as obrigações de apresentação de relatórios no caso de fusões e cisões devem ser reduzidas, de modo a proporcionar aos Estados-Membros e às empresas maior flexibilidade para decidir, caso a caso, quais os relatórios de que de facto precisam. Ao mesmo tempo, há que eliminar as disposições que, actualmente, resultam em duplicação da apresentação de relatórios, gerando, desse modo, custos desnecessários. Em terceiro lugar, as regras sobre publicação e informação devem ser adaptadas às novas realidades que envolvem a utilização da Internet, de modo a aproveitarmos plenamente esses novos meios de comunicação, ao mesmo tempo que enviamos uma mensagem sobre a protecção do ambiente. Não podemos esquecer que as medidas previstas pelas directivas actualmente em vigor relativamente à informação dos accionistas foram pensadas há 30 anos e nunca foram adaptadas às opções tecnológicas actualmente disponíveis. Gostaria sinceramente de agradecer aos relatores-sombra pela cooperação estreita que mantivemos e pelo seu apoio ao longo de todo o processo de elaboração do relatório. Gostaria também de agradecer aos representantes do Conselho e da Comissão pela disponibilidade que mostraram nestes últimos meses.

Em 7 de Abril, o COREPER alcançou um acordo sobre a totalidade do pacote de compromisso negociado com o Parlamento com o objectivo de adoptar em primeira leitura uma directiva sobre fusões e cisões. Gostaríamos que isso acontecesse, e foi precisamente por essa razão que foram propostas muitas alterações para a votação de amanhã, em plenária, através da adopção do compromisso que alcançámos durante o tríplice informal. Questões que eram de grande importância para alguns Estados-Membros, tais como a publicação em jornais locais ou a impressão dos documentos e a utilização da Internet foram resolvidas, tendo os representantes dos grupos políticos dado o seu assentimento a essas alterações. No que se refere à publicação de informação em jornais locais, esta prática continuará a ser possível nos Estados-Membros que a considerem necessária. No que toca à impressão dos documentos, esta deixará de ser necessária, se os accionistas tiverem a possibilidade de descarregar e imprimir os documentos, mas os Estados-Membros podem dispor no sentido de as sociedades comerciais terem à disposição esses documentos, para consulta, nos seus escritórios.

Outro compromisso importante é o que diz respeito à data da aplicação da directiva, que será 30 de Junho de 2011, tal como se especifica na proposta da Comissão. Os Estados-Membros terão também a possibilidade

de decidir quais serão as consequências em caso de perturbação temporária do acesso à Internet por razões técnicas. Uma alteração substancial é a que diz respeito às fusões e cisões simplificadas, cuja aprovação deixará de exigir a realização de assembleias-gerais. Só com base na aplicação destes procedimentos simplificados, estima-se que se poupem cerca de 1 54 milhões de euros por ano, o que faz com que valha a pena adoptarmos esta directiva em primeira leitura.

Peter Skinner, relator. – (EN) Senhora Presidente, V. Exa. apanhou-me um pouco desprevenido, dado que desconhecia a mudança radical da ordem do dia, mas fico muito grato pela oportunidade de falar à Câmara de um sector muito importante na área dos serviços financeiros, que é o dos seguros directos e resseguros, do nosso trabalho no relatório Solvência II e de como apresentamos agora, finalmente, este projecto ao Parlamento no intuito de estabelecermos o que considero será uma plataforma muito concreta para efeitos de regulação à escala europeia.

Naturalmente, é um assunto a que voltaremos ainda. Tivemos a Solvência I, e estou grato ao senhor deputado Ettl por termos anteriormente debatido esta questão no Parlamento de forma algo aprofundada e termos logrado chegar a uma primeira base de entendimento. Mas agora temos de modernizar e o sector dos seguros é uma das muitas áreas dos serviços financeiros que tem de estar na vanguarda do processo de transformação. Com a crise financeira e tudo o que a tem acompanhado, é evidente que o sector dos seguros não pode ficar entregue a si mesmo.

Há várias medidas que derivam da Solvência II que penso que terão contribuído para fazer deste um relatório de primeira linha, que está destinado a ter um papel pioneiro no plano global. Uma delas é a questão da gestão do risco. Considero que já não é suficiente os reguladores preencherem formulários com cruzinhas em quadrinhos para determinarem se a indústria que lhes cabe defender e proteger em nome do consumidor está a actuar de forma correcta. É essencial que a actividade diária das companhias de seguros e de resseguros seja efectivamente vigiada, orientada e acompanhada pelos reguladores ao longo do tempo.

Esse é o único meio que nos permitirá instituir uma modalidade de regulação apropriada e capaz. Assenta na comunicação de dados pelas companhias: elas terão de informar os reguladores do que estão a fazer, sim, mas os reguladores terão de se envolver. E à escala dos 27 Estados-Membros: não cada Estado-Membro individualmente, com seu sistema de normas próprio, a considerar as medidas dessa regulação que pode aplicar, mas todos, sem excepção, e aplicando uma fórmula-padrão de regulação válida para toda a União Europeia, que, francamente, levará, como esperamos, ao estabelecimento de uma melhor plataforma de protecção dos consumidores.

Esta proposta permitirá, de igual forma, às companhias fazer economias de escala, uma vez que a informação a prestar aos reguladores passará a ser uniforme. Os elementos que apresentam, o que têm de transmitir, as formalidades a observar e o modo de os comunicar deixarão de se destinar a um único regulador, podendo ser dirigidos a um colégio de reguladores, sobretudo no caso dos grupos, porque, dado que as actividades das companhias de seguros são transnacionais, é importante que os reguladores se associem e trabalhem juntos com vista a garantir que sejam fornecidos os níveis adequados de comunicação, os níveis adequados de indicadores e de elementos de informação, para assegurar a máxima protecção dos mercados.

Foi na discussão com o Conselho que o Parlamento assistiu a algumas manobras curiosas, e por vezes quiçá até deliberadas, tendentes a reposicionar indústrias nacionais desta ou daquela forma, portanto não posso fingir que não foi um dossiê muito difícil de negociar com o Conselho: foi-o. O Parlamento levou o Conselho a fazer um longo caminho. Penso que o levou a ir mais longe do que estabelecera e queria realmente nas duas últimas presidências, por isso estou muito orgulhoso e satisfeito por ter trabalhado realizado com a minha equipa no sentido de levar o Conselho a mudar de posição.

Infelizmente, o apoio de grupo que tínhamos em mente inicialmente não será consagrado, mas, graças à inserção na directiva de uma cláusula de revisão, poderemos reabrir a questão e, três anos após a entrada em vigor desta directiva particular, espero – e conto que o Senhor Comissário me diga que comunga desta minha expectativa – poder repescar o regime de apoio de grupo de uma forma ou de outra, para corresponder especificamente à abordagem económica da proposta.

Queremos um regime baseado no risco e em princípios, mas que funcione também como um esteio da capacidade da indústria e promova os melhores instintos dos reguladores em toda a União Europeia e no exterior. Termino com esta nota. Temos igualmente de desafiar os reguladores de outras paragens e reconhecer os regimes numa base de reciprocidade, apenas. Espero que o Senhor Comissário concorde comigo neste ponto.

Charlie McCreevy, *Membro da Comissão*. – (EN) Senhora Presidente, o debate de hoje tem lugar numa altura em que estamos confrontados com o maior desafio que a economia europeia jamais conheceu nos tempos modernos. Necessitamos urgentemente de acção: acção vigorosa, orientada e ampla para restabelecer a confiança, o crescimento e a criação de emprego e reparar o sistema financeiro, reconstruir a estabilidade para o futuro, promover o comércio e o investimento e melhorar a protecção dos nossos cidadãos – para pôr de pé um sistema financeiro eficiente e estável, em suma.

Com base na comunicação da Comissão de princípios de Março, o Conselho Europeu da Primavera definiu um vigoroso plano de acção da UE para o futuro – uma estratégia tendente a suprir as lacunas da regulação do sector financeiro, restaurar os incentivos e reformar a supervisão adequando-a ao mercado financeiro único da UE. Dentro de algumas semanas, a Comissão apresentará os seus pontos de vista relativos à edificação na Europa de um quadro de supervisão de acordo com os conhecimentos mais avançados na matéria. Esses pontos de vista serão discutidos pelos chefes de estado ou de governo em Junho. A Comissão estará pronta a avançar propostas de medidas concretas no Outono.

É manifesto que os problemas globais requerem soluções igualmente globais. A iniciativa da UE de promover uma resposta global coordenada à crise financeira foi muito bem-sucedida. Na cimeira de Londres, os líderes do G20 assumiram compromissos alargados tendentes à coordenação da sua acção na abordagem das vulnerabilidades do sistema financeiro, com vista à construção de uma nova arquitectura financeira no âmbito da defesa de uma economia global aberta.

A situação do sistema financeiro da UE é grave. Mas já se fez muito e apraz-me observar que a Comissão, o Parlamento Europeu e o Conselho reagiram de forma pronta e cooperaram estreitamente na resposta a esta crise. Estamos prestes a concluir com êxito o processo de adopção de três medidas estratégicas: primeira, o regulamento relativo às agências de notação de crédito; segunda, a reformulação da Directiva Solvência II, e terceira, a revisão da Terceira e Sexta Directivas relativas ao direito das sociedades, referente às fusões ou cisões internas.

Em primeiro lugar, o acordo alcançado com vista à adopção de um regulamento relativo às agências de notação de crédito ajudará a atacar um dos problemas que contribuíram para a eclosão desta crise e, assim, proporcionar algumas perspectivas de restabelecimento da confiança do mercado. A proposta adoptada pela Comissão em Novembro passado define alguns objectivos claros em ordem a melhorar a integridade, a transparência, a responsabilidade e a boa governação das agências de notação de crédito. O sentido da proposta inicial é preservado neste regulamento, que garantirá em particular a independência analítica das agências de notação de crédito, a integridade do processo de notação e uma gestão adequada dos conflitos de interesses que antes se verificavam no processo de notação. Além disso, será instituído um regime alargado de supervisão. Os reguladores europeus supervisionarão a conduta das agências de notação de crédito e tomarão medidas de aplicação da lei sempre que necessário.

No que toca à questão da supervisão, tenho insistido muito na necessidade de se reforçar a cooperação. Como tal, não tenho qualquer relutância em concordar na necessidade de se avançar nesse domínio crucial. Assim, para assegurar a congruência e a coerência de toda a regulação relevante do sistema financeiro, a Comissão concorda, com base nas recomendações do relatório de Larosière, em examinar a necessidade de reforçar as disposições dessa regulação no que respeita à arquitectura do sistema de supervisão.

No que respeita ao tratamento dado às notações de crédito emitidas em países terceiros, o resultado da cimeira do G20 veio alterar a situação global. Todos os membros do G20 concordaram em regular as agências de notação de crédito mediante a introdução de um regime de registo obrigatório e de supervisão. É isso que me leva a concordar com a solução acordada nas negociações entre Conselho e Parlamento em matéria de tratamento das notações emitidas em países terceiros.

Folgo em notar que as ambiciosas metas fixadas na proposta da Comissão não foram abandonadas. A Comissão está muito satisfeita com o resultado do processo de co-decisão.

Permitam-me que passe agora à Directiva Solvência II. Queria agradecer ao relator, senhor deputado Skinner, e ao Parlamento o seu trabalho e a sua disponibilidade para fazer cedências com vista a chegarem a um consenso nesta importante matéria à primeira leitura. Tal desfecho será muito bem recebido pelo sector dos seguros da UE, pelos supervisores e pela generalidade dos interessados.

No entanto, devo admitir que estou decepcionado com alguns aspectos do compromisso. A supressão do regime de apoio de grupo, que é para mim um dos aspectos mais inovadores da proposta da Comissão,

significa que não poderemos modernizar – tanto quanto nós desejávamos – os mecanismos de supervisão relativos às seguradoras e resseguradoras que operam numa base transnacional.

Preocupa-me também a possibilidade de algumas alterações referentes ao tratamento do risco associado a acções resultarem na introdução de um regime imprudente em matéria de investimento em produtos de risco. É o caso, em particular, das alterações que prevêm que a adopção da chamada abordagem assente na duração fique ao critério dos Estados-Membros. A Comissão vai ficar muito atenta, para se certificar de que as medidas de aplicação tomadas a este respeito são sensatas no plano prudencial.

Não obstante, a Comissão dará o seu apoio ao acordo entre o Parlamento e o Conselho, caso ele venha a ser aprovado pelos senhores deputados. O actual regime de solvência tem mais de 30 anos. A Solvência II introduzirá um regime assente no risco económico que aprofundará a integração do mercado dos seguros da UE, fortalecerá a protecção dos tomadores de apólices e aumentará a competitividade das seguradoras da UE.

Como o CAESSPCR recentemente confirmou no seu relatório sobre as lições extraídas da crise financeira, a Solvência II é mais necessária que nunca, como primeira resposta à presente crise financeira. Precisamos de regulação que obrigue as companhias a gerir capazmente os riscos que assumem, que aumente a transparência e assegure que as autoridades supervisoras cooperem e coordenem as suas actividades de modo mais eficiente. A Solvência II instituirá para o sector dos seguros um regime que poderá servir de modelo no plano internacional a reformas similares.

A introdução na cláusula de revisão de uma menção específica ao regime de apoio de grupo habilitará a Comissão a retomar essa questão. Espero que o progresso registado numa série de áreas distintas, ligadas às recomendações do relatório de Larosière, crie um ambiente muito mais propício a reformas relacionadas com a cooperação transnacional entre os supervisores dos estados de origem e de acolhimento.

Passo agora ao relatório Weber. Graças ao eficiente trabalho da relatora, senhora deputada Weber, foi possível gizar um compromisso em matéria de requisitos simplificados de informação e documentação em caso de fusão ou de cisão de sociedades anónimas de responsabilidade limitada que permitirá salvaguardar uma fracção muito significativa do potencial de poupança da proposta original da Comissão, que ascende a 172 milhões de euros por ano.

Aferições e estudos levados a cabo no contexto da redução dos encargos administrativos demonstram que o direito das sociedades é um dos domínios do acervo comunitário em que eles atingem maiores proporções. Por diversas razões, os encargos administrativos afectam mais as PME do que as companhias de maior dimensão. Num relatório elaborado por especialistas em 2007, estima-se que as pequenas empresas gastem dez vezes mais tempo que as grandes para cumprir os deveres de informação impostos por lei. Dez vezes, repito. Por outro lado, as pequenas empresas são a espinha dorsal da nossa economia e debatem-se actualmente com grandes dificuldades.

Na presente conjuntura económica, plena de dificuldades e desafios, não podemos dar-nos ao luxo de manter tais entraves. Em lugar disso, temos de redobrar o esforço de redução dos encargos que pesam sobre as nossas empresas. Na sua resolução de 12 de Dezembro de 2007, o Parlamento Europeu saudou a determinação da Comissão de cumprir a meta de, até 2012, reduzir em 25% os encargos administrativos incidentes sobre as empresas aos níveis da UE e nacional e salientou que iria examinar as propostas legislativas a essa luz. Hoje, volvidos sete meses apenas sobre a apresentação da proposta pela Comissão, estou muito satisfeito com este compromisso, embora a Comissão fosse mais longe na sua proposta original. Estou desejoso de ver o Parlamento aprovar este compromisso, que rapidamente trará benefícios significativos às empresas, especialmente às PME. E não devemos quedar-nos por aqui. A simplificação e a redução da burocracia continuarão a ser uma das prioridades fulcrais da Comissão.

Gay Mitchell, relator do parecer da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários. – (EN) Senhora Presidente, esta observação não é dirigida contra ninguém em particular. Considero a Solvência II, o regulamento e as ANC muito importantes e muito relevantes, mas o facto é que, para além de apagar o fogo, precisamos de construir um quartel de bombeiros. Penso que nos ficámos demasiado pelo dizer: oh, qualquer dia, havemos de construir um quartel de bombeiros.

Se o Presidente Sarkozy ainda fosse Presidente do Conselho Europeu, não acredito que estivéssemos a avançar assim a passo de caracol. A Presidência checa, e o Presidente da República checa em particular, são uma grande decepção.

Eu diria que, se a Presidência checa, ou as suas sucessoras, não são capazes de dar conta do recado, isso é sinal de que precisamos mesmo de Lisboa: precisamos mesmo de um responsável a título mais permanente que assegure a liderança da União Europeia.

As pessoas procuram alguma esperança; procuram dados que apontem para a recuperação. Alguém nesta Assembleia acredita verdadeiramente que, se Jacques Delors fosse Presidente da Comissão, estaríamos a avançar assim a passo de caracol? É tempo de agir e de liderança, e nós não estamos a ter nem acção nem liderança, e essa é uma questão que tem de ser levantada aqui esta manhã.

O Banco Europeu de Investimento pode fazer muito mais. A União Europeia e as suas instituições, em conjunto com países como a China, podem fazer muito mais. Não estamos em 1937. Nessa época, não tínhamos as instituições ou a capacidade de atacar os problemas que temos hoje. Agora temos instituições, na União Europeia e fora dela – um punhado de instituições que podem cooperar entre si. O que nos falta é liderança. Chamem de volta o Presidente Sarkozy, ou outro como ele, arranjem uma liderança em termos para a Comissão, para infundir esperança nas pessoas e comecemos a falar da recuperação. Não vejo sinais nesse sentido da parte do Conselho Europeu e já era tempo.

Sharon Bowles, *relatora do parecer da Comissão dos Assuntos Jurídicos*. – (EN) Senhora Presidente, saúdo o acordo relativo à Solvência II e, à semelhança de outros deputados, lastimo que o apoio de grupo tenha sido relegado para uma futura revisão, com a eventual incapacidade do Conselho de explorar connosco formas de o fazer funcionar, tendo em conta alguns temores plenamente justificados. Na Comissão dos Assuntos Jurídicos e na Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários tive ocasião de verificar o que sucede com os movimentos de capital nos grupos em situação difícil, como seja a de insolvência iminente, e não é de forma alguma um processo tão linear como o pintam a proposta da Comissão e os representantes do sector dos seguros.

Todavia, há instrumentos disponíveis capazes de atingir o objectivo e nós recomendámos o recurso a medidas de nível 2, mas deste modo teremos de buscar futuramente formas de maximizar a segurança e a eficiência económica da utilização do capital no interior dos grupos. Espero que os Estados-Membros se mostrem à altura, na hora de encontrar soluções melhores em sede de liquidação.

Passando agora a alguns elementos do "pacote", as alterações ao artigo 27.º especificam que as autoridades de supervisão têm de dispor da capacidade e dos conhecimentos periciais necessários. Redigi a alteração original tendo em mente o relatório sobre a companhia Equitable Life, que adquire maior ressonância no contexto da crise financeira, e logrei fazer aditamentos similares nas propostas referentes aos requisitos de capital e à notação de crédito.

Importa que fique absolutamente claro que a adopção de uma abordagem assente no risco não é uma solução fácil. Uma boa compreensão dos modelos e pressupostos subjacentes representará uma supervisão mais intensiva que os quadradinhos dos formulários. O cálculo das taxas de esforço tem de ir além do cómodo domínio das presunções, e os parâmetros de correlação devem ser objecto de um acompanhamento activo.

A supervisão de grupos passa a ser um processo participado, deixando de estar sujeita como até aqui a um regime de "o-vencedor-leva-tudo", embora tenha de existir um responsável último pelo processo. O papel do CAESSPCR é alargado, e vale a pena frisar que foi a discussão em torno da Solvência II que abriu o caminho à aceitação generalizada da ideia do alargamento das competências dos comités de nível 3. Ponto importante, especifica-se também que não deve haver conflitos entre o mandato de um supervisor nacional e o seu papel no seio do CAESSPCR.

Estas alterações tiveram o seu quê de presciência no momento em que foram formuladas, há um tempo considerável já, mas demonstraram o seu mérito com o desenrolar da crise financeira. Como afirmou o relator, a equipa do Parlamento saiu-se bem, no contexto da Solvência II; tal como a Presidência checa.

Karsten Friedrich Hoppenstedt, *em nome do Grupo PPE-DE*. – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, o relator já assinalou não só os aspectos que merecem crítica, mas também os aspectos positivos do resultado do regime Solvência II. Creio que podemos dizer que constitui um progresso significativo no sentido de tornar o sector dos seguros europeu viável no futuro, mesmo em tempos de crise. Creio também que, como já foi dito, assinalámos claramente onde se encontram os aspectos que merecem crítica, ou seja, concretamente, na supervisão de grupo. Haverá, evidentemente, mais trabalho a fazer no domínio combinado da supervisão de grupo e do apoio de grupo. Numa situação de crise, contudo, quando os fluxos de capitais não são como normalmente seria de esperar, é natural que seja necessário fazer um

trabalho de recuperação neste domínio e, também, de mostrar consideração pelos países que experimentem dificuldades.

Discutimos também uma outra questão crucial, tendo em conta que há 500 milhões de consumidores na União Europeia, que também são simultaneamente segurados, com o denominado "risco accionista". A indústria, a economia e os Estados-Membros também têm, todos, opiniões claras sobre o assunto. Tivemos de aceitar um compromisso nesta matéria, que também se pode reflectir, em algum momento, na análise ao abrigo de uma cláusula de revisão. O importante é podermos dizer que a União Europeia enviou um sinal nesta matéria, um sinal de que a Europa está a mexer, de que é capaz de agir. Creio que os Estados Unidos, a China e outros países que, nestas circunstâncias especiais, estão a trabalhar nestas questões de natureza prudencial e a preparar melhores sistemas para o futuro também reconheceram este sinal. Essa é uma das percepções importantes.

Em relação ao passado, queria ainda reafirmar o seguinte de forma muito clara. Quatro Presidências estiveram envolvidas neste dossiê, incluindo a actual. As negociações variaram muito, naturalmente também sob a influência da pressão exercida pelos respectivos Estados-Membros, mas conseguimos um resultado. Esta é uma das percepções.

A segunda é que trabalhámos em colaboração com o sector dos seguros europeu e que os estudos de impacto realizados nos diversos domínios foram muito importantes neste contexto. Porquê? Porque, tendo em conta a grande complexidade deste sistema e desta matéria, era necessário envolver o sector dos seguros na procura do caminho para uma solução. Se considerarmos que 1 400 empresas participaram no último estudo de impacto – grandes e pequenas empresas, pois o que se pretende não é um saneamento do mercado, mas envolver todos os intervenientes no interesse dos consumidores –, temos de admitir que se conseguiu um êxito importante. Juntamente com a equipa de negociação do projecto Solvência II, não nos deixámos intimidar por quaisquer fontes de pressão, tendo, sim, empreendido um rumo claro no interesse dos consumidores, do sector dos seguros e, sobretudo, naturalmente, dos nossos deveres parlamentares.

Gianni Pittella, em nome do Grupo PSE. – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, penso que é claro para todos que terminou um ciclo de desenvolvimento, um ciclo que, nos últimos anos, trouxe à luz os desequilíbrios e as contradições de uma certa maneira de entender a globalização: uma globalização ultraliberal que, em muitos casos, beneficiou da fraqueza das instituições e que encarou a política como um impedimento, um obstáculo de que era preciso libertar-se.

E agora cabe precisamente à política restituir a confiança dos cidadãos perante a grave crise económica que vivemos. Para isso, a política tem de assumir o comando, indicando as perspectivas futuras e os obstáculos a ultrapassar. Há que superar a contradição entre o rápido crescimento do mercado mundial e a debilidade das instituições capazes de contrabalançar e controlar o poder excessivo da economia financeira.

O regulamento das agências de notação de crédito representa um importante passo em frente nesse sentido. Trabalhei nesse *dossier* na qualidade de relator-sombra do Grupo Socialista no Parlamento Europeu, em plena cooperação com Jean-Paul Gauzès, o autor do relatório, a quem dou os meus sinceros parabéns.

Os pontos mais significativos do regulamento são o resultado do empenho do Parlamento durante as difíceis negociações com o Conselho. Refiro-me a conquistas concretas, como a obrigatoriedade de as agências se registarem em território europeu, a previsão e a responsabilidade civil, o duplo sistema de segurança para a aprovação das notações de crédito emitidas em países terceiros e, sobretudo, a possibilidade de este regulamento poder entrar em vigor rapidamente e não passados dois anos, como foi inicialmente pedido pelos governos nacionais.

Mas o regulamento tem também um forte valor simbólico. Com efeito, estamos a regulamentar um sector que, à semelhança de outros – estou a pensar, por exemplo, nos fundos especulativos –, beneficiou nos últimos anos de um total vazio legislativo. Os resultados dessa espécie de autogestão estão diante dos olhos de todos, e são terríveis. Chegou a altura de ganhar coragem e construir uma nova estrutura para os mercados financeiros. Devemos estar conscientes de que neste sector, mais ainda do que noutros, Senhor Comissário, a acção isolada dos governos nacionais não é suficiente!

Por essa razão, sinto uma sensação de desgosto, apesar dos excelentes resultados obtidos, porque se perdeu uma oportunidade; devido à oposição dos Estados-Membros – pela qual o Conselho é seriamente responsável – não houve vontade de prever no texto um órgão de supervisão único europeu para o sector da notação de risco. Foi apresentado ao Parlamento um pedido oficial nesse sentido, mas a ausência de ambição política e de realismo impediu-o, até agora, de encontrar apoio. Sobre esta matéria, o Parlamento continua a demonstrar

a sua capacidade de olhar à distância em termos de futuro, e eu espero que os governos nacionais façam o mesmo.

Wolf Klinz, *em nome do Grupo ALDE*. – (DE) Senhora Presidente, as falhas das agências de notação de crédito que precederam a crise tornaram ineludível a regulamentação destas agências. Os objectivos do presente regulamento relativo ao registo das agências de notação de crédito são, uma vez mais, a transparência, a garantia de elevada qualidade, uma maior concorrência, a superação de conflitos de interesse e, consequentemente, uma melhor protecção dos investidores. Não foi tarefa fácil chegar a acordo. As posições da Comissão, do Parlamento e do Conselho começaram por estar muito distantes, mas, na globalidade, os objectivos foram agora amplamente alcançados. Um aspecto positivo é o facto de passar a haver apenas uma categoria de notação. As categorias 1 e 2 para fins de regulamentação e outros passarão a fazer parte do passado. Os conflitos de interesse foram superados: deixará de haver serviços de consultoria paralelamente às actividades de notação de crédito. As agências de notação de crédito de países não pertencentes à União Europeia terão a possibilidade de se aproximar do mercado europeu e de nele operar por via de um sistema de equivalência que envolve a certificação – o que é importante para as pequenas agências – ou através do sistema de reconhecimento, que poderá ser utilizado pelas grandes agências.

O Comité das Autoridades de Regulamentação dos Mercados Europeus de Valores Mobiliários (CARMEVM) desempenhará um papel crucial no registo e supervisão das agências de notação de crédito. Apesar de tudo isto, observo também uma série de deficiências no presente dossiê e no presente regulamento. Receio que, na prática, as possibilidades de entrar no mercado europeu sejam frustradas por todas as regras e condições impostas. Estas condições são, talvez, demasiado restritivas e poderão acabar por isolar o mercado europeu, podendo assim conduzir a um protecção encoberto – o que seria negativo. Espero que os meus receios se revelem infundados.

Fomos muito longe nas nossas regras de governação interna – demasiado longe, de facto. São quase excessivas. Não existem regras comparáveis em qualquer outro regulamento da UE. Teríamos feito melhor em definir princípios claros e em deixar às próprias empresas a responsabilidade de aplicar e desenvolver esses princípios.

Por último, em minha opinião, não fizemos qualquer progresso no objectivo de pôr termo aos oligopólios. Teremos de viver muitos anos de muito escassa concorrência.

Cristiana Muscardini, *em nome do Grupo UEN*. – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, a crise económica está longe do fim, embora o facto de pertencer à zona euro tenha conferido uma certa estabilidade à Europa. O Fundo Monetário Internacional afirma que o custo da crise financeira é de 4 biliões de dólares, dois terços dos quais podem ser atribuídos aos bancos.

São muitos os objectivos a atingir: repor a confiança, apoiar o crescimento e proteger o emprego. Isso só pode ser conseguido por meio de uma política económica capaz de devolver a saúde ao sistema financeiro, mas a Europa ainda não tem uma política económica! Apesar das propostas do G20 visando dar um novo impulso ao sistema de crédito, continua a haver uma grave ausência de regras claras – como vimos dizendo há anos – para gerir o mercado financeiro, os seus operadores, os produtos oferecidos e os derivados.

Os mercados deveriam estar sujeitos a regulamentação e supervisão, sobretudo no caso do sector financeiro que, sem controlo, abriu caminho a uma escalada de endividamento sem precedentes. O que fazer com essa imensa dívida gerada pela concessão de crédito sem garantias? Cancelá-la? Inserir-la num mecanismo de limpeza accionado pelos bancos? Proibir futuras transacções em derivados OTC e pedir aos bancos para porem termo, de modo definitivo, aos seus contratos derivados?

Precisamos de respostas bem definidas, de novas linhas de crédito para as pequenas e médias empresas e para os aforradores, para impedir deslocalizações descontroladas e reajustar as regras da OMC à situação real. Se não falarmos de regras do comércio mundial, nada resolveremos: ou seja, perante esta crise sistémica, temos de reformar o sistema, devolvendo à política a função de força motriz que tantas vezes falta, centrando novamente a atenção na economia real e abandonando as drogas fáceis das finanças virtuais!

Alain Lipietz, *em nome do grupo Verts/ALE*. – (FR) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, antes de mais, gostaria de afirmar o meu apoio integral à intervenção do senhor deputado Gay Mitchell. Não estamos a acompanhar os tempos que correm, não estamos a acompanhar o ritmo. Mas noto, apesar de tudo, que não devemos cometer o mesmo erro perante o Presidente francês que os Franceses cometem por vezes perante o Primeiro-Ministro Gordon Brown. Não são os discursos sobre a acção que garantem a eficácia dessa mesma acção.

Quanto à própria crise, é evidente, para nós, que a crise não constitui o ponto de partida financeiro. Tem raízes nas questões social e ecológica. Por conseguinte, junta-se ao ciclo característico do meio financeiro, isto é, que, quando as coisas correm bem, assumimos riscos, e, quando as coisas deixam de correr bem, dizemos que talvez fosse de regulamentar um pouco.

Estamos na fase de regulamentar, de regulamentar muito. Há que regulamentar à escala do mercado único, ou seja, precisamos de uma regulamentação muito mais centralizada à escala europeia. Eis o que nos guia nas nossas opções de voto. Estamos absolutamente de acordo com o relatório de Gauzès e com as suas propostas, e há anos que solicitamos uma regulamentação e uma supervisão mais centralizadas a nível europeu, e a primeira fase realizada em conjunto com o CARMEVM parece-nos absolutamente correcta.

Em contrapartida, apesar dos esforços do senhor deputado Peter Skinner - e, neste ponto, concordamos totalmente com a crítica do senhor deputado Mitchell -, lamentamos que os governos não o tenham compreendido. Não estamos de acordo com o compromisso proposto e que rejeita o sistema da supervisão de grupo. Penso que tal método conduzirá a novas catástrofes.

Assim, votaremos contra o relatório Skinner, não contra o trabalho do próprio senhor deputado Skinner, mas sim contra o compromisso imposto pelos governos.

Sahra Wagenknecht, em nome do Grupo GUE/NGL. – (DE) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, tal como a segurança pública, a justiça ou a protecção do ambiente, a estabilidade dos mercados financeiros é um bem público e, como tal, deve ser sujeita ao escrutínio público. Afinal, já vimos o que sucede: quem deixar a regulamentação dos mercados financeiros nas mãos dos grandes bancos privados, das companhias de seguros, dos fundos de retorno absoluto (*hedge funds*) e das agências de notação de crédito, corre o risco de ver somas gigantescas serem especuladas na busca do retorno máximo, sendo o público em geral que, no final, tem de pagar a factura dos prejuízos.

A crise demonstrou à saciedade que a auto-regulação voluntária falhou e, todavia, a Comissão insiste em mantê-la. Em vez de proibir produtos financeiros de risco e de impor regras claras ao sector financeiro, vai continuar a permitir que sejam os intervenientes privados a decidir por si próprios que riscos correr e a forma de os avaliar. Isto, em nossa opinião, é irresponsável.

Tornou-se claro que, com o intuito do lucro, as agências de notação de crédito subestimaram sistematicamente os riscos dos produtos financeiros estruturados, tendo, desse modo, efectivamente posto em marcha o negócio dos créditos irrecuperáveis. A medida adequada seria, por conseguinte, pôr um termo absoluto à externalização da gestão do risco, entregue a intervenientes privados com fins lucrativos por principal objectivo, e criar uma agência de notação pública europeia que emitisse um parecer independente sobre a qualidade dos vários valores mobiliários. Esta solução ainda nem sequer foi considerada pela Comissão.

O relatório Gauzès exige muito justamente que a notação da dívida soberana seja considerada um bem público e, por conseguinte, exercida paralelamente por vários intervenientes públicos. Mas por que razão há-de este princípio ser limitado à dívida soberana?

Também no caso da projectada Directiva "Solvência II", a Comissão e o relator apostam no fracassado conceito da auto-regulação. Por exemplo, será permitido aos grupos seguradores recorrerem a modelos internos de avaliação do risco no cálculo dos requisitos de capital e de solvência. O tempo dirá se as autoridades de supervisão dos Estados-Membros têm capacidade suficiente para compreender estes modelos. Pessoalmente, duvido.

Além disso, tanto o requisito de capital mínimo como o requisito de capital de solvência são demasiado baixos, devendo portanto ser substancialmente aumentados. Uma vez que isso poderia causar problemas a alguns bancos ou companhias de seguros, defendemos que este aumento de capital assuma a forma de uma tomada de participação pública que implique uma correspondente influência na política da empresa. Essa nacionalização parcial seria um primeiro e corajoso passo no sentido da reorientação do sector financeiro para o bem comum.

A mais longo prazo, todo o sector financeiro deveria, de qualquer modo, ser transferido para o sector público, já que só a nacionalização pode garantir que este sector cumpra o seu dever público, em vez de especular em busca de retornos cada vez elevados nos mercados financeiros globais. Já é hora de extrair conclusões da catástrofe causada.

Godfrey Bloom, em nome do Grupo IND/DEM. – (EN) Senhora Presidente, como trabalhei 40 anos no sector dos serviços financeiros, penso que talvez saiba alguma coisa daquilo de que vou falar.

Deixem-me apenas falar um pouco da Autoridade para os Serviços Financeiros do Reino Unido (FSA), que é um meio de irmos directos ao ponto de como se cometem os erros. A FSA, no Reino Unido, tem um corpo de normas com meio milhão de palavras. Ninguém o entende – a começar pela própria FSA. A FSA interpreta o seu próprio corpo de normas em segredo; usa as receitas das multas que aplica para arredondar os salários e reformas do seu pessoal; não há instância de recurso. Já escrevi ao Comissário McCreevy uma carta sobre esta situação, que configura uma violação flagrante dos artigos 6.º e 7.º da própria Lei britânica dos direitos humanos. Não existe instância de apelo. Não há qualquer possibilidade de recurso em caso de erro. Tem-se dado ao público em geral a impressão de que toda a regulação que tenha a chancela da FSA é infalível. O conceito de *caveat emptor* está completamente ausente.

Agora esse órgão vai, ao que parece, ser absorvido por uma entidade supervisora qualquer da UE, que será, com toda a certeza, composto por burocratas ignorantes, donas-de-casa escandinavas, membros da máfia búlgara e fabricantes de molas para roupa romenos. Sinceramente, penso que se vão entender todos às mil maravilhas.

Bruno Gollnisch (NI). - (FR) Senhora Presidente, os relatórios do senhor deputado Gauzès, sobre as agências de notação de crédito, da senhora deputada Weber, sobre os requisitos em matéria de relatórios e documentação em caso de fusões ou de cisões, e do senhor deputado Skinner, sobre os seguros de vida, o acesso à actividade de seguros e resseguros e o seu exercício, contêm disposições seguramente úteis, mas que não podemos qualificar de medidas destinadas a combater a crise financeira. A crise que estamos a viver possui, claramente, uma dimensão muito diferente, pelo que não poderá ser resolvida exclusivamente através de medidas técnicas e pontuais.

O que é que é necessário para resolver a crise terrível que estamos a viver? Em primeiro lugar, temos de romper os dogmas com base nos quais os senhores funcionaram até agora, a saber, os dogmas que crêem nos benefícios da divisão internacional do trabalho e da livre circulação das pessoas, das mercadorias e dos capitais.

A livre circulação das mercadorias, que deu origem à concorrência entre os operários europeus e os operários de países como a China comunista, que constituem o paraíso do capitalismo mais cínico, onde os operários não dispõem de direito à greve, de liberdades sindicais, de pensões de reforma suficientes, e de protecção social, e possuem níveis de salários absolutamente irrisórios. E não é o único Estado nessas condições.

A liberdade de circulação das pessoas, que nos conduziu - que os conduziu - a aceitar e mesmo a preconizar, como único meio de renovação das gerações futuras, uma política de imigração maciça, de que se constata claramente, hoje em dia, os resultados catastróficos.

Por fim, a liberdade de circulação dos capitais, que constituiu o factor desencadeador da crise, pois permitiu à crise do mercado hipotecário acesso à propriedade imobiliária individual nos Estados Unidos - que era uma crise perfeitamente circunstancial, que deveria ter ficado circunscrita ao mercado americano - contaminar a pouco e pouco todas as nossas economias e arruinar os nossos aforradores, os nossos assalariados, os nossos empresários.

Assim, há que libertar as pequenas e médias empresas do colete-de-forças do fiscalismo e da burocracia; precisamos de regras simples para que os valores monetários correspondam efectivamente a uma realidade patrimonial industrial ou de serviço; há que lançar uma política de investimentos, mas uma política de investimentos rentável. Eis algumas medidas essenciais que gostaríamos que fossem tomadas pelos governos dos Estados-Membros no âmbito, afinal de contas, das políticas nacionais que mostraram a sua superioridade em matéria de reacção.

John Purvis (PPE-DE). - (EN) Senhora Presidente, regozijo-me com o facto de a Solvência II ter chegado finalmente à fase de decisão. O senhor deputado Skinner e os seus "sombras" deram provas de uma pertinácia e paciência exemplares para o conseguir. Lamento, tal como outros, que o apoio de grupo tenha sido excluído, mas isso não me surpreende, francamente, dado o clima de agitação febril que hoje se vive. Temos de trabalhar arduamente para conceber um sistema de supervisão dos grupos que contribua para, e funcione num, mercado único dos seguros verdadeiramente europeu, que seja eficaz também no que toca a países terceiros - não podemos consentir em mais fiascos como o da AIG.

Queria também felicitar o relator Gauzès e o Conselho por terem chegado a um resultado razoável no que respeita ao regulamento relativo às agências de notação de crédito. Essas agências cometeram erros manifestamente graves e a sua regulação não podia deixar de ser reforçada de alguma forma. Mas quem é

que não cometeu erros, nomeadamente entre os próprios reguladores, e será que podemos estar certos de que eles não estarão sujeitos a cometê-los de futuro?

Tem-me que a sanha com que se usaram as agências de notação de crédito como bode expiatório pudesse conduzir a uma regulação excessivamente intrusiva e contraproducente, de cunho esmagadoramente eurocêntrico, proteccionista e extraterritorial. Verifico com satisfação que o compromisso neutralizou essas tendências até certo ponto, mas não até ao ponto que eu gostaria.

As notações de crédito constituem uma opinião – são opiniões úteis, opiniões de peritos, mas meras opiniões, por isso é aos investidores que compete assumir toda a responsabilidade pelas suas decisões de investimento. Estas lições foram, certamente, aprendidas, de maneira brutal e tiveram um preço.

Regozijo-me pelo facto de o regulamento ser aplicável exclusivamente à notação utilizada para fins de regulamentação. Regozijo-me por nos termos afastado de um modelo de reconhecimento e equivalência, no que respeita às notações de países terceiros, em favor de um de reconhecimento ou equivalência. Mas poderá o Senhor Comissário fazer o favor de confirmar que isso significa que os investidores podem continuar a investir livremente em acções e títulos de países terceiros que não foram objecto de notação na Europa ou não têm estatuto de equivalência?

Temos de ficar atentos a consequências não desejadas. Sem avaliação prévia de impacto, é quase certo que elas irão surgir e, por conseguinte, o requisito de reexame da aplicação do regulamento previsto no artigo 34.º assume uma importância vital.

Pervenche Berès (PSE). - (FR) Senhora Presidente, relativamente à Solvência II, eis uma reforma iniciada muito antes da crise e que a crise revelou numa perspectiva totalmente nova. Enquanto legisladores, hesitámos: devemos concluir este acordo em primeira leitura?

Por fim, a determinação dos negociadores terá permitido conduzir a um compromisso que, em minha opinião, tem pelo menos um duplo mérito: em primeiro lugar, obrigar o sector dos seguros a avaliar melhor os seus riscos, o que, até à data, dependia ainda de mecanismos relativamente antigos e, sem qualquer dúvida, inadequados ao que se tinha tornado a realidade do sector dos seguros, e, em segundo lugar, colocar a tónica na necessidade de adaptar os mecanismos de supervisão ao que se tinham tornado as companhias seguradoras, tanto na sua enorme variedade de produtos e ofertas ao consumidor, como também na sua implantação transnacional.

Enquanto legisladores, quisemos, acima de tudo, ter em conta a realidade desse mercado, isto é, um mercado onde - por exemplo, em certos países - existem mecanismos de seguros de vida que representam uma parte importante do sector e onde, perante esta crise, devíamos ter em conta o que significa o carácter pró-cíclico quando se aplica ao sector dos seguros.

Deveríamos também zelar por que a adopção desta legislação não abalasse a arquitectura do mercado segurador e, nomeadamente, permitisse às estruturas mutualistas encontrarem o seu lugar no seio dessa legislação. Mas trata-se apenas, evidentemente, de uma etapa, pelo que gostaria de referir seis pontos sobre os quais, amanhã, teremos de recomençar a trabalhar desde já.

O primeiro, como é óbvio, é o da tomada em linha de conta das conclusões do relatório de Jacques de Larosière e da necessidade de garantir uma igualdade e condições harmoniosas entre os diferentes colégios de supervisores; para esse fim, há que reforçar a autoridade europeia responsável pela supervisão das companhias seguradoras.

Em segundo lugar - muitos colegas já o referiram -, implementar o tão falado apoio de grupo e, relativamente a este ponto, não partilho a opinião de Alain Lipietz. Evidentemente que teríamos preferido ter esse apoio de grupo, mas há que perceber que, em países onde 80% ou 100% do sector dos seguros está nas mãos de companhias estrangeiras, sem uma base legal óbvia, é actualmente difícil aceitar esse compromisso. Temos de progredir neste ponto.

Terceiro ponto para amanhã: a harmonização entre aquilo que fazemos aqui e o que se passa relativamente aos fundos de pensão. É inimaginável que seja preciso melhorar a solvência no que respeita aos seguros e que a mesma questão não seja colocada relativamente aos fundos de pensão. Trata-se de um desafio absolutamente fundamental.

Quarto estaleiro para amanhã: a instalação, a criação, o estabelecimento de um mecanismo de garantia de depósito, como existe actualmente a nível bancário, e que falta ainda no sector dos seguros.

Quinto ponto, a comercialização dos produtos de seguro e a garantia de que a forma como os correctores de seguros propõem os produtos aos segurados permite ter em conta os seus interesses e necessidades de protecção.

Último ponto, por fim, a transposição, para este sector, daquilo que vamos implementar no sector bancário, a saber, os mecanismos de protecção em matéria de titularização.

Nesta base, espero que, amanhã, possamos ter em conta os ensinamentos desta crise para garantir aos cidadãos europeus um sector segurador que seja, para eles, uma verdadeira garantia de...

(A Presidente retira a palavra ao orador)

Marielle De Sarnez (ALDE). - *(FR)* Senhora Presidente, os nossos amigos relatores não estão em causa, mas penso que as propostas da Comissão chegam muito tarde e não estão à altura da história. Para prevenir nova crise, temos de ser, evidentemente, muito mais ambiciosos e pró-activos.

Em primeiro lugar, vejamos a questão da regulação. Temos de harmonizar as nossas legislações, e o sinal mais forte seria, sem qualquer dúvida, dotarmo-nos de um regulador europeu. Seria a melhor forma de marcar uma posição.

Em matéria de agências de notação, devemos criar agências europeias garantidamente independentes, e acabar com este escândalo de assistirmos a agências que classificam empresas pelas quais são pagas.

Quanto aos *hedge funds*, temos de os enquadrar e de imaginar uma fiscalidade que penalize todas as operações financeiras de curto prazo.

Por fim, relativamente aos paraísos fiscais, há medidas muito simples a tomar. Temos de proibir a actividade na Europa de todo e qualquer banco que realize transacções com os paraísos fiscais ou que se recuse a cooperar.

Eis o que queria dizer para já. Mas penso que temos de ir mais longe, e quero apontar aqui duas pistas. A primeira é a de que devemos, quanto a mim, colocar-nos a questão do alargamento da zona euro e da integração de novos membros. Esse gesto político seria provavelmente tão forte como o da reunificação alemã no seu tempo, marcaria a solidariedade intra-europeia e reforçaria o peso da nossa União.

Por fim, temos de avançar em direcção à integração económica, orçamental e monetária, para a harmonização fiscal, que é a única forma de lutar contra o *dumping* fiscal na Europa.

Tudo isto é necessário, mas aquilo que esperam, antes de mais, os nossos concidadãos - e gostaria que a Comissão ouvisse - é que actuemos para dar resposta à crise. Os nossos concidadãos continuam à espera de um verdadeiro plano de relançamento europeu e, por exemplo, de um grande empréstimo. Continuam à espera que a Europa apoie verdadeiramente as nossas PME, programe, na prática, investimentos para o futuro e, sobretudo, acompanhe todos aqueles que, na Europa, são afectados pela crise. Estou a pensar nos desempregados, estou a pensar no tempo parcial, estou a pensar nos lares que atravessam neste momento dificuldades imensas.

Eis, quanto a mim, a urgência; eis aquilo por que os dirigentes europeus serão amanhã julgados.

Ewa Tomaszewska (UEN). - *(PL)* Senhora Presidente, a introdução da Directiva Solvência II e a reformulação do sistema de regulação e de supervisão da actividade do sector dos seguros, que estava em preparação há vários anos, é uma medida de grande alcance, sobretudo numa conjuntura de crise financeira. Estive ligada a regimes de pensões durante anos e estou ciente da importância que tem a supervisão financeira dos fundos de pensões em matéria de mobilidade dos trabalhadores e da necessidade de supervisão transfronteiras.

Quem incita as pessoas a serem móveis tem de estar em condições de garantir àqueles que se empregam noutro país e mudam de sistema de pensões que as suas contribuições para a segurança social são devidamente deduzidas e creditadas nas contas correctas, e que a segurança da sua futura pensão aumentará em resultado das soluções adoptadas pela Comunidade nos domínios dos princípios aplicáveis em matéria de investimento e da supervisão dos fundos de pensões.

Felicito o Comité das Autoridades Europeias de Supervisão dos Seguros e Pensões Complementares de Reforma e o seu painel consultivo, em cujos trabalhos tive o privilégio de participar até Setembro de 2007, e felicito o relator, senhor deputado Skinner.

Mary Lou McDonald (GUE/NGL). - (EN) Senhora Presidente; no relatório sobre a Estabilidade Financeira Global o FMI estima os custos prováveis da crise financeira em 4 mil milhões de dólares. Trata-se de uma estimativa susceptível de subir. Esta crise é, como todos sabemos, fruto de um capitalismo de casino, um capitalismo assente no compadrio, e da ausência de regulação do sector dos serviços financeiros – ou de um modelo de regulação suave, como é por vezes delicadamente designada.

Os efeitos de tudo isso para os trabalhadores e as famílias de toda a Europa têm sido nada menos do que catastróficos. Surpreenderam-me os termos cerimoniosos que temos usado no debate e nos relatórios que foram elaborados ao tratar deste escândalo. Surpreende-me o facto de os grupos liberal e democrata-cristão estarem preocupados com a possibilidade de excesso de regulação, ou de se vir a introduzir o protecçãoismo pela porta dos fundos.

A realidade é que a resposta da UE à crise financeira tem sido lenta e minimalista. A realidade é que carecemos de protecçãoismo e que quem tem de ser protegido são os trabalhadores e a economia real. Ainda não debatemos a questão do emprego – apesar de ser ela que interessa aos cidadãos – e esta instituição permanece agarrada a um sistema que fracassou. Reconheçamos isso e actuemos de forma radical e corajosa.

PRESIDÊNCIA: KRATSA-TSAGAROPOULOU

Vice-presidente

Nils Lundgren (IND/DEM). – (SV) Senhora Presidente, há uma crise financeira global que está a abalar o mundo, e sucedem-se agora, abundantes e com grande rapidez, propostas sobre o modo de evitar que tal volte a acontecer. O que está “na moda” é mais regulação e mais supervisão. É claro que, não obstante, o ponto de partida deve ser o de nos perguntarmos o que é que correu mal. Permitam-me que resuma as causas em 50 segundos.

Temos um capitalismo sem dono. As empresas financeiras são geridas por funcionários que podem conceber sistemas que lhes proporcionam bónus e pensões gigantescos quando os lucros sobem. Os lucros podem ser aumentados a curto prazo, se a administração elevar o nível de risco nas empresas mediante redução de capital. Quando os riscos se tornam realidade, a administração fica com o seu dinheiro e os prejuízos são suportados por outros.

Não há incentivo para que aqueles que poderiam mudar estas políticas o façam. As pessoas que depositam dinheiro nos bancos sabem que não há garantias dos depósitos. Todos sabem que a maior parte dos bancos são demasiadamente grandes para que se deixe que entrem em bancarrota. Serão salvos pelos contribuintes. As agências de notação sabem que não terão trabalho, se questionarem a solvência dos seus clientes. A política levada a cabo pelos bancos centrais e pelos ministérios das Finanças baseia-se na ideia de que as bolhas não devem ser rebentadas. Por isso, as bolhas crescem de forma desmedida.

Estamos a discutir soluções para estes problemas? Não, não estamos!

Othmar Karas (PPE-DE). – (DE) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, a crise económica e financeira, a mais grave desde a Segunda Guerra Mundial, tem um impacto global. A incerteza, a impaciência, o sentimento de impotência e perda de confiança são palpáveis, tal como também são visíveis as lacunas existentes na regulamentação dos mercados financeiros. Somos animados pela necessidade de adoptar respostas europeias comuns e de assumir um papel de liderança a nível mundial. A concretização da necessidade de criar “mais Europa” torna agora possíveis coisas que, há alguns meses apenas, foram rejeitados e impedidas por membros da Comissão e do Conselho, quando o Parlamento as exigiu.

O nosso modelo de economia social de mercado – tanto mercado quanto possível e tanta regulamentação quanto necessário – proporciona o quadro não só para a regulamentação europeia, mas também para toda a regulamentação global. As medidas tomadas pela União Europeia têm sido um êxito, mas ainda estamos longe de ter terminado e longe de ter atingido o nosso objectivo. Uma nova etapa está a completar-se e novos capítulos têm de ser abordados ou concluídos sem demora. Só a determinação e a coragem de tomar medidas regulamentares audazes a nível europeu gerarão confiança.

Estamos também a decidir hoje – demasiado tarde – sobre uma acção regulamentar respeitante às agências de notação de crédito. É necessário o registo, é necessário o controlo e é necessário resolver as incompatibilidades. Estamos a adoptar a Directiva “Solvência II” – algo que teríamos de fazer, mesmo sem uma crise nos mercados financeiros. A directiva bancária deverá ser adoptada em Maio. Temos de eliminar de uma vez por todas os efeitos pró-cíclicos do actual sistema de regulamentação. É necessário regulamentar não só os fundos de retorno absoluto, mas também os investimentos em participações privadas. Todas as

remunerações dos executivos com uma componente de prémios devem ter igualmente uma componente de penalizações.

As questões de responsabilidade são menos discutidas na Europa do que nos Estados Unidos e o sistema europeu de supervisão ainda não está pronto. Devíamos organizá-lo em conformidade com o Sistema Europeu de Bancos Centrais e apressar-nos a tomar o maior número de decisões possível antes do Verão. Convido-os a fazê-lo.

Robert Goebbels (PSE). - (FR) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, o Parlamento está prestes a aprovar regras destinadas à finança internacional. Estas serão insuficientes pois, manifestamente, não existe vontade política - nem na Europa nem nos Estados Unidos - para eliminar os desvios da especulação pura, como, por exemplo, o *naked short selling*, a venda de produtos que nem sequer possuímos.

A crise financeira internacional não nasceu nas ilhas. Nasceu nos Estados Unidos, e propagou-se através da City aos grandes centros financeiros. Era suposto que todos esses centros estivessem bem regulamentados. No entanto, o G20 encontrou os culpados ideais: os paraísos fiscais, os verdadeiros e os falsos.

No meu relatório ao Parlamento sobre a reforma da arquitectura internacional, já tinha preconizado, em 2000, a eliminação de todos os buracos negros da finança internacional, a começar pelos *hedge funds* e outros fundos puramente especulativos.

O G20 apenas tenciona regular os fundos especulativos que apresentem um risco sistémico. O risco sistémico só é detectado *a posteriori*, quando a crise já está desencadeada. Na realidade, os líderes do G20 criaram os seus próprios centros *offshore*, as Channel Islands, as Virgin Islands, Hong-Kong ou Macau, para não falar dos centros *onshore* como, por exemplo, Delaware.

Como afirmou Jacques Attali, no futuro o monopólio da especulação será reservado a Londres e Nova Iorque. A mensagem é clara. A finança internacional será regulada em benefício exclusivo dos grandes países. *All pigs are equal, but some pigs are more equal than others.*

Andrea Losco (ALDE). - (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, é justo criticar e chamar a atenção para os atrasos, mas também é justo e oportuno dizer que hoje damos um passo em frente e que, perante esta terrível crise, que abalou as economias mundiais, as Instituições europeias estão a introduzir medidas legislativa específicas em sectores-chave, como as agências de notação de crédito e os seguros.

Penso, pelo menos por aquilo que acompanhei de perto, que é de grande importância a directiva sobre o acesso à actividade de seguros e resseguros e ao seu exercício. Em termos essenciais, o acordo conseguido *in extremis* com o Conselho dotou esses sectores de novas regras, mais eficientes, que têm em conta as dinâmicas do mercado real e saem das fórmulas fixas.

Os princípios da avaliação económica e dos requisitos patrimoniais, correspondentes aos riscos efectivamente assumidos pelas empresas, bem como os incentivos à gestão de riscos, a harmonização, a supervisão dos relatórios, a informação ao público e a transparência são todos aspectos essenciais para tornar o sector dos seguros mais competitivo e reforçar a protecção dos segurados.

O compromisso final permitiu encontrar soluções razoáveis para os problemas dos possíveis efeitos pró-cíclicos das novas regras e das regras do tratamento dos investimentos. Poderíamos ter feito mais, certamente, mas penso que atingimos um ponto a partir do qual poderão ser dados novos passos em frente.

Adamos Adamou (GUE/NGL). - (EL) Senhora Presidente, a crise económica actual volta a pôr em foco a nossa firme posição relativamente à necessidade de regulamentar – não de desregulamentar – as fusões e a formação de multinacionais e outras empresas, à necessidade de alterar a legislação antimonopolista e à necessidade de intervir para impedir a formação de monopólios e cartéis que, entre outras coisas, manipulam o mercado, fixam os preços, fazem despedimentos e são movidos unicamente pelo lucro.

Os cidadãos podem ver os resultados de um crescimento sem sensibilidade social que, em vez de criar postos de trabalho permanentes, visa concentrar ainda mais a riqueza e o poder nas mãos de uns poucos. A liberalização dos mercados financeiros, que é a política invariável da direita e de outros quadrantes, causou uma ferida económica profunda que afecta directamente as pessoas.

Até há um ano, os políticos defensores da desregulamentação e opositores da regulamentação estatal vangloriavam-se do estado da economia. Agora, gostaria de lhes lembrar que são justamente essas políticas que estão na origem das ondas de pobreza e desigualdade, de um crescimento económico negativo e da

especulação ilícita das empresas alimentares que em 2008 obtiveram lucros da ordem dos 40 mil milhões cada.

No entanto, os cidadãos irão enviar uma mensagem a esses que originaram a crise e, juntamente com ela, as desigualdades.

Johannes Blokland (IND/DEM). – (NL) Agora que os bancos centrais da Europa e dos Estados Unidos renunciaram os primeiros sinais de recuperação económica, é importante não vacilar na aplicação de orientações para evitar que a situação se repita.

O papel das agências de notação na crise do crédito é considerável, pois, de facto, os investidores confiaram cegamente no parecer destas agências sem consultarem terceiros. Há diversos motivos pelos quais as notações não estavam devidamente ajustadas num mercado em mutação –, motivos esses que não podem ser totalmente impedidos com a introdução de novas regras. A introdução de um requisito de estabelecimento dentro da União Europeia para exercer actividades de notação é um bom começo, mas, tendo em conta o carácter global do mercado, isso não passa efectivamente de um começo.

A União Europeia tem proceder com de urgência à harmonização das orientações com os países terceiros, pelo que seria preferível adoptar uma abordagem central na União Europeia neste domínio. Claro está que é necessário fazer mais para restabelecer a confiança nos mercados financeiros. Começemos, portanto, com uma nova moral financeira.

Werner Langen (PPE-DE). – (DE) Senhora Presidente, vemos hoje surgir as primeiras propostas legislativas do pacote relativo aos mercados financeiros. Há muito que a Directiva "Solvência II" era esperada. Quero começar por a pôr de lado. As negociações a este respeito foram bem conduzidas e os resultados são úteis, pelo que os iremos apoiar.

No que respeita às agências de notação de crédito, surgiu um problema que se pode efectivamente descrever como um caso de fracasso do mercado e da política. Desde há anos que o Parlamento tem vindo a pedir à Comissão que apresentasse propostas sobre diversos aspectos das causas da crise nos mercados financeiros, propostas essas que levaram muito tempo a chegar. O que o senhor deputado Gauzès agora negociou é útil. Estabelece critérios independentes e novas estruturas de supervisão e tem, de facto, potencialidades para resolver este conflito de interesses entre consultoria e avaliação e aumentar a transparência. É uma boa proposta.

Isto, porém, não é suficiente. Lembro-me do debate realizado neste Parlamento com o então Primeiro-Ministro britânico, Tony Blair, que agiu como se tivesse a solução antes da Cimeira do G20 em Londres. O facto é que, ao longo dos últimos 10 anos, tem havido recusas, mesmo no interior da União Europeia – sobretudo por parte do Reino Unido, mas também da Comissão Europeia –, de regular certos aspectos de uma forma que deveria ter sido óbvia. Não eram fenómenos novos; a bolha é que cresceu e se tornou muito grande. A tarefa, agora, é fazer progressos no que se refere às regras de contabilidade – como referiu o Senhor Comissário a propósito dos sistemas de avaliação e de prémios dos executivos. É inaceitável que não haja qualquer regulamentação neste domínio. Além disso, temos de resolver a questão dos capitais – da titularização, por exemplo – até ao final de Maio e, também, de encontrar uma solução rápida no que diz respeito às estruturas de supervisão europeias e ao relatório Larosière em geral.

Não podemos esperar pelos Estados Unidos em todas as questões. Procedamos à semelhança do que fizemos em relação ao pacote sobre o clima e as energias renováveis: sejamos nós, os Europeus, a assumir a liderança e a apresentar ao mundo um modelo útil. Então, teremos dado o nosso contributo para a superação da crise.

Ieke van den Burg (PSE). – (NL) Se me for permitido fazer uma observação preliminar, gostaria de dizer que foi com espanto que ouvi todo o tipo de discursos sobre liderança e sobre a reforma do capitalismo que aqui foram proferidos por alguns membros deste Parlamento, todos eles membros que nós nunca vimos quando fizemos o verdadeiro trabalho de fundo para conduzir o capital na direcção certa.

Fui relatora-sombra do relatório da senhora deputada Weber, que foi de facto alguém que fez o trabalho de fundo num *dossier* que se prende com a modernização, simplificação e redução dos encargos para as empresas que resultam das normas e regulamentos europeus. O *dossier* fazia parte de um vasto pacote de legislação melhor, e gostaria de frisar que esta legislação melhor não é apenas uma questão de desregulação e de atenuação dos encargos; trata-se também de responder aos desenvolvimentos de uma forma mais adequada, flexível e dinâmica com poderes claros, nomeadamente para os supervisores envolvidos.

Neste contexto, gostaria de focar dois aspectos que estão, na realidade, relacionados com os dois outros *dossiers* que esta Câmara analisa hoje. Em primeiro lugar, de nada serve tentar resolver os problemas do passado. Em vez disso, devemos antecipar o que irá acontecer no futuro e introduzir um processo que nos permita reagir adequadamente a desenvolvimentos e inovações dinâmicos. Foi precisamente por isso que introduzimos um processo desse tipo no procedimento Lamfalussy, que desenvolvemos recentemente.

Em segundo lugar, deveríamos considerar o nível que está sob escrutínio. Os agentes que operam no mercado transpõem fronteiras e tornaram-se internacionais. Por conseguinte, não devemos incorrer no erro de pensar que estes podem ser controlados por pequenos supervisores nacionais. Estes grandes agentes que dominam em larga medida o mercado têm efectivamente de ser abordados à escala europeia e mundial. Isto significa, do meu ponto de vista, que é necessário estabelecer competências a esse nível para que a supervisão directa seja possível.

Acontece que, com as agências de notação, nós tínhamos essa possibilidade. A intenção inicial do Parlamento era a de outorgar competências ao Comité das Autoridades de Regulamentação dos Mercados Europeus de Valores Mobiliários (CESR) para cuidar do registo. Infelizmente, isso não resultou, em virtude da luta daí iria inevitavelmente resultar entre os grandes países e os grandes centros financeiros para atraírem essas sedes e desempenharem aí o papel central, no intuito de assumirem o controlo dessas grandes agências. Penso que isso é lamentável. Teria preferido que isso tivesse sido feito a nível europeu desde o início.

O mesmo aconteceu no caso do projecto Solvência II. Também aí houve falta de acção quando se atribuíram competências a fim de procurar obter declarações vinculativas a nível europeu, na eventualidade de os supervisores não conseguirem chegar a acordo. Isto significa também que estes supervisores convidados se recusam a transferir competências para os supervisores principais. Embora isto seja lamentável, foram previstas disposições, nomeadamente no considerando 25, no sentido de nós, enquanto Parlamento, indicarmos claramente que no próximo ano devemos procurar melhorar e reforçar este aspecto com base nas propostas Larosière.

Olle Schmidt (ALDE). - (SV) Senhora Presidente, Senhor Comissário, a crise financeira e económica mostrou que temos de ser capazes, na Europa, de actuar em conjunto. Deveríamos congratular-nos com o facto de a Europa ter tido, e continuar a ter o euro, e não 16 moedas diferentes. Este facto aliviou as dificuldades do momento. Foi só quando os países da zona euro reuniram em Paris, no Outono passado, que foi possível estabilizar a crise e dar início à recuperação. Na sequência disso, os esforços globais prosseguiram com a cimeira do G20, que foi o começo de algo novo – um mundo em que as maiores nações do mundo reúnem em pé de igualdade.

Temos agora de assegurar que estaremos mais bem equipados da próxima vez que a crise se fizer sentir. As directivas que hoje estamos a debater são importantes e, em meu entender, equilibradas. Precisamos de mais abertura e transparência no mercado, de mais oportunidades para actuar além-fronteiras e de uma melhor supervisão. Temos também de combater o protecçãoismo e, em meu entender, de apoiar o comércio livre. Temos também de limitar a assunção de riscos e de pôr cobro aos excessos. O mercado livre também precisa de ter fronteiras e regras. Enquanto liberal, é claro que também posso concordar com isto. No entanto, temos de ter cuidado para não regular em excesso, coisa que nos arriscamos a fazer, no clima actual. Não esqueçamos que a economia de mercado gera prosperidade.

Bernard Wojciechowski (IND/DEM). - (PL) Senhora Presidente, Senhor Comissário, no princípio do mês foi-nos dito que já tinham sido tomadas todas as medidas correctivas contra a crise financeira. O orçamento do Fundo Monetário Internacional sofrerá um aumento de 500 mil milhões de dólares, o que significa que triplicará de tamanho. O Banco Mundial ficará 100 mil milhões de dólares mais rico, e uma soma de 250 mil milhões de dólares foi consignada para subsidiar o comércio internacional. Supostamente, passará a haver uma supervisão mais rigorosa do mercado financeiro e controlo dos paraísos fiscais e dos salários dos banqueiros. O Presidente Obama afirmou que a recente cimeira do G20 ficará como um ponto de viragem na busca da retoma económica global.

No conjunto, não haverá, provavelmente, motivos de preocupação, embora haja talvez uma excepção. Porque tardaram tanto os líderes mundiais em apresentar o seu elaborado plano de emergência e porque não se dignaram eles pôr accionar mais cedo a retoma económica global? Não tinham esse bilião de dólares? A questão fundamental é, pois, de onde veio esse bilião. Da venda de 400 toneladas de ouro? Ao que parece, os comunicados oficiais são omissos quanto a esse ponto. Talvez tenha sido emprestado por algum banco? Visto que agora vem aí a retoma — e, na circunstância, dirijo este meu pedido ao senhor Barroso e ao

senhor Topolánek — talvez os líderes possam organizar outra cimeira e acrescentar mais um bilião, para que seja uma "turbo-retoma".

Margaritis Schinas (PPE-DE). - (EL) Senhora Presidente, não restam dúvidas de que hoje em dia na Europa estamos a sofrer as consequências de um modelo americano/anglo-saxão anárquico e excêntrico de organização dos mercados financeiros, que aprendeu a funcionar sem regras, sem supervisão e sem responsabilização democrática, e que, naturalmente, poluiu a economia global e europeia.

Com os textos que hoje estamos a debater e que vamos votar amanhã, estamos a construir aqui na Europa um escudo de protecção para os cidadãos. Um escudo que irá protegê-los deste paradoxo em que vivemos actualmente, em que os fluxos monetários são supranacionais e as regras da supervisão e da responsabilização, quando existem, são nacionais.

A Europa está, portanto, a reagir, lentamente é certo, mas mais vale tarde do que nunca. Isto, obviamente, suscita duas importantes questões às quais há que dar resposta. A primeira questão é esta: por que razão precisamos de atravessar uma crise para reagirmos? Por que razão temos de esperar que tudo isto aconteça para introduzirmos regras? A resposta serão os cidadãos a dá-la, premiando aqueles que pedem legislação e castigando aqueles que quiseram convencer-nos de que a auto-regulação é a panaceia para todos os males com que hoje nos debatemos.

A segunda questão é esta: será que estes textos que hoje estamos a debater vão ser os únicos ou vai haver uma supervisão global e uma revisão global do quadro legislativo e regulamentar? A resposta a esta segunda questão seremos nós a dá-la, porque, enquanto co-legisladores, vamos exercer pressão para que não nos fiquemos apenas pelo relatório Gauzès sobre as agências de notação de crédito, que não foram capazes de ver o iceberg a aproximar-se do Titanic, e por isso aconteceu o que aconteceu, mas que muito rapidamente viram que alguns Estados-Membros tinham de ser despromovidos porque "alegadamente" não tinham uma notação de crédito adequada.

Vamos ter de examinar e corrigir tudo isto desde o princípio: nada continuará igual na União Europeia depois de passar a crise actual.

Manuel Medina Ortega (PSE). - (ES) Senhora Presidente, vou referir-me exclusivamente ao relatório da senhora deputada Weber sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera as Directivas 77/91/CEE, 78/855/CEE e 82/891/CEE do Conselho e a Directiva 2005/56/CE no que respeita aos requisitos em matéria de relatórios e documentação em caso de fusões ou de cisões.

Estamos no processo de simplificação dos procedimentos administrativos. A nossa posição é favorável às propostas da Comissão que introduzem certas mudanças, mas incorporámos algumas alterações que foram apresentadas por quase todos os grupos políticos e que eu apoiei, naturalmente, já que permitem simplificar as coisas.

Estamos obviamente a falar de uma mudança muito importante, que consiste na eliminação de documentação, na introdução de páginas *web* e de referências a páginas *web*, na eliminação de requisitos periciais e outros tipos de requisitos que até agora eram obrigatórios, uma mudança que poderá conduzir a uma redução bastante significativa de custos e de tempo, sem contudo deixar de oferecer garantias tanto aos credores como, por exemplo, aos trabalhadores das empresas e às demais pessoas a elas têm acesso.

Creio que as propostas que a Comissão Europeia nos apresentou são bastante positivas e que as propostas de alteração do texto que apresentamos adoptam a mesma abordagem, na medida em que garantem independência, sobretudo no caso de utilização de páginas *web*, e apontam para a necessidade de referências a qualquer informação contida noutras páginas que são utilizadas, de modo a que essa utilização não seja complicada e a que haja suficiente informação adicional.

Em suma, Senhora Presidente, creio que o Parlamento poderá aprovar esta proposta de directiva por larga maioria e que o texto resultante será melhor do que o texto que a Comissão nos apresentou inicialmente.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). - (LT) Os actuais acontecimentos mostram-nos a influência que os grandes grupos financeiros e os erros que cometem têm na economia real, em especial nas economias dos países pequenos. Por conseguinte, os documentos apresentados devem criar um enquadramento legal para a gestão de dois processos principais: em primeiro lugar, harmonizar o livre movimento pró-cíclico do capital no seio dos grupos financeiros devido à necessidade de garantir a liquidez da economia real e a estabilidade macroeconómica durante a recessão económica; em segundo lugar, ajudar a partilhar a responsabilidade

entre os supervisores de origem e de acolhimento para garantir que as actividades dos grupos financeiros são apropriadas e clarificar quem cobrirá as perdas caso sejam cometidos erros.

Importa dizer que o documento apresentado é apenas o primeiro passo nesta direcção, e eu gostaria de sublinhar que estes problemas só serão resolvidos se for avaliado o impacto da legislação sobre a concorrência nas actividades dos grupos financeiros. Esqueçemo-nos sempre deste aspecto, que deverá ser uma prioridade da nova legislatura.

Sirpa Pietikäinen (PPE-DE). - (EN) Senhora Presidente; penso que este pacote, que se insere num conjunto de medidas destinadas a enfrentar a crise financeira, é bastante bom no que toca à Solvência II e às agências de notação de crédito e se saldará por bons compromissos e frutos.

Contudo, gostaria de suscitar três questões que se prendem com o futuro. Primeiro, gostaria de ver uma União Europeia mais ambiciosa e activa no plano global. Apesar de irem no sentido correcto, os resultados do G20 não deixam de ser muito modestos e de ficar muito longe de estabelecerem uma regulação global adequada, assente em convenções internacionais, dos fundos e dos diferentes instrumentos financeiros, e em matéria de regulamentação.

Em segundo lugar, no tocante ao relatório de Larosière e às nossas próprias acções, considero o resultado do trabalho do grupo de Larosière bastante bom, sobretudo no que se refere à supervisão e à análise do risco sistémico a nível europeu. Mas queria chamar a atenção para dois problemas. O primeiro prende-se com a micro-supervisão: verifico que a moral que se pretende retirar nesse domínio, que continua a basear-se muito na cooperação, em detrimento de um modelo centralizado europeu, enferma de problemas muito sérios. Segundo, a ajuizar por aquilo que já ouvimos, o que a Comissão está a preparar no campo do capital de risco e dos fundos de retorno absoluto deixa muito a desejar.

Portanto, se desejamos deveras ser globalmente eficazes a este nível, teremos de fazer o nosso trabalho de casa como deve ser, e eu gostaria realmente de ver uma atitude melhor e mais ambiciosa da parte da Comissão neste campo.

Antolín Sánchez Presedo (PSE). - (ES) Senhora Presidente, o pacote de medidas sobre as agências de notação de crédito, seguros e fusões e cisões empresariais é um primeiro passo para aumentar a confiança e a eficiência dos mercados financeiros. É consentâneo com os princípios defendidos pela União Europeia e o G20 de reforçar a transparência, a responsabilidade e a integridade nos mercados financeiros, colocando a União Europeia numa posição de liderança internacional. Por esta razão, apoio as medidas, muito embora tenhamos de ir mais longe.

As falhas das agências de notação de crédito são uma das causas da crise financeira: a auto-regulação não basta. O Regulamento desempenha um papel pioneiro na introdução do registo, responsabilidade e supervisão das agências, na resolução de conflitos de interesses, melhorando os métodos de trabalho e a qualidade dos diferentes tipos de qualificações, incluindo as de países terceiros. Ficam por abordar a revisão futura dos sistemas de pagamento e a criação de uma agência pública europeia.

A directiva sobre solvência codifica todo o acervo existente sobre seguros privados e incorpora progressos técnicos relacionados com uma melhor gestão dos riscos para impulsionar a inovação, melhorar a utilização de recursos, incrementar a protecção dos segurados e a estabilidade financeira no sector. O novo enquadramento para a supervisão de grupos de seguradoras adopta uma linha prudente e aberta à evolução. A criação de organismos de supervisão representa um passo em frente no processo de integração e reforço da supervisão financeira, que tem prosseguir e pode constituir um modelo que poderá tornar-se uma norma mundial. O Parlamento vigiará e promoverá o seu desenvolvimento.

Por último, a alteração de várias directivas relacionadas com requisitos em matéria de relatórios e documentação em caso de fusões ou de cisões constitui uma forma de simplificação legislativa e evidencia que o objectivo de reduzir em 25% os encargos para as empresas é perfeitamente compatível com o reforço dos direitos do público e dos accionistas, desde que se utilizem tecnologias da informação e da comunicação.

Daniel Dăianu (ALDE). - (EN) Senhora Presidente; estou contente pelo facto de o bom senso ter acabado por prevalecer no Parlamento e na Comissão relativamente às causas desta crise financeira. As pessoas compreenderam que não se tratava de uma crise cíclica e que necessitávamos imenso de proceder a um reexame exaustivo da regulação e da supervisão dos mercados financeiros. O relatório do grupo de Larosière e o relatório Turner, também, deixaram isso bem claro. Ambos estão em consonância com o relatório Lamfalussy de seguimento do Parlamento.

Os documentos que estão hoje em debate devem ser encarados segundo a mesma lógica de acção. Infelizmente, as nossas economias vão continuar a ser afectadas pela crise por bastante tempo ainda, devido nomeadamente aos orçamentos públicos e, provavelmente, a tensões inflacionárias futuras resultantes dos esforços que estão a ser feitos com vista a resolver este tremendo sarilho. Oxalá aprendamos mais, desta feita, do que aprendemos com outras crises anteriores.

Klaus-Heiner Lehne (PPE-DE). – (DE) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, estamos a ter um debate deveras interessante e bom, pela simples razão de que – se olharmos para os relatórios – combinamos dois aspectos que, à primeira vista, não parecem estar directamente ligados, mas que têm a ver com formas de fazer face à crise e reanimar a economia.

Fui, na Comissão dos Assuntos Jurídicos, o relator-sombra do relatório da senhora deputada Weber, a quem quero felicitar muito calorosamente. O relatório Weber não se debruça sobre a gestão de crises no sentido tradicional, mas sobre a simplificação do direito das sociedades e sobre a forma de contribuir para a redução da burocracia e a eliminação de encargos que pesam sobre as empresas. Ao chegar neste momento concreto, no final da legislatura, este relatório é uma prova clara e um exemplo da forma como o Parlamento Europeu trata esta questão em particular, bem como das suas tentativas de continuar a desenvolver o direito das sociedades no interesse das empresas – facto que muito me apraz.

Dado que este debate também oferece a oportunidade de dizer algo sobre a legislação dos mercados financeiros em geral, importa notar que o facto de nós, no Parlamento, estarmos agora a obter resultados e a concluir as nossas deliberações em primeira leitura sobre o primeiro pacote relativo aos mercados financeiros também constitui um sinal no final da presente legislatura. Creio que também isto é importante.

Gostaria, no entanto, de salientar também que o segundo pacote – que, evidente, ainda está neste momento a ser preparado pela Comissão – vai infelizmente chegar tarde demais para esta legislatura. Há razões para isso. Como estarão recordados, discutimos efectivamente no passado a regulamentação de certos domínios dos mercados financeiros, nomeadamente nas comissões deste Parlamento e em diversas ocasiões no plenário, mas este tema deparou-se sempre com uma oposição maciça. Houve oposição por parte do Conselho. O Primeiro-Ministro socialista do Reino Unido, Gordon Brown, recusou-se durante muito tempo a reconhecer certas realidades.

Houve igualmente oposição por parte da Comissão – que durante muito tempo ofereceu resistência no domínio dos fundos de retorno absoluto e em outros sectores – e também por parte deste Parlamento. Quando se pretendeu pôr em marcha relatórios de iniciativa legislativa, a presidente da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários rejeitou durante muito tempo essa intenção a pretexto de evitar um conflito desnecessário sobre competências. Apraz-me que agora todos tenham compreendido a situação. O Comissário McCreevy regulamenta os fundos de retorno absoluto, a senhora deputada Berès permite a elaboração de relatórios de iniciativa e Gordon Brown também mudou de opinião. É uma evolução positiva, que o meu grupo e eu saudamos com satisfação.

Jean-Pierre Audy (PPE-DE). – (FR) Senhora Presidente, a minha intervenção debruçar-se-á sobre o relatório relativo às agências de notação, e as minhas primeiras palavras serão para felicitar o meu amigo Jean-Paul Gauzès, que trabalhou com competência, lucidez e pragmatismo.

Correndo o risco, Senhora Presidente, de me afastar um pouco do assunto, gostaria de falar do problema da notação dos Estados. Os Estados, nesta crise que atravessamos, tornaram-se actores financeiros fundamentais perante o risco de afundamento do sector financeiro.

Assumiram garantias, têm dívidas e participações, razão pela qual pergunto a mim próprio se a União Europeia não deveria propor, no âmbito da nova regulação mundial do capitalismo, a criação de uma agência pública mundial de notação dos Estados, uma estrutura independente que seria criada junto do Fundo Monetário Internacional (FMI) e que permitiria aos cidadãos possuir uma perspectiva, graças a essas notações, da qualidade das finanças dos Estados que, repito, se tornaram actores financeiros incontornáveis.

Kurt Joachim Lauk (PPE-DE). – (DE) Senhora Presidente, há três breves pontos que, a meu ver, são importantes. Em primeiro lugar, conseguimos um bom consenso quanto à necessidade de, no futuro, todas as instituições financeiras, sem excepção, serem sujeitas a regulamentação. A Comissão está agora em condições de, a pouco e pouco, apresentar propostas que envolvam todos os intervenientes – o que é absolutamente essencial.

Em segundo lugar, devemos reflectir sobre a forma de desenvolver as autoridades europeias de supervisão financeira, entretanto necessárias, e de as colocar sob nosso controlo, e também de reduzir significativamente a nossa dependência – seja oficial ou não – das instituições reguladoras dos Estados Unidos, pois conhecemos o seu estrondoso fracasso.

Em terceiro lugar, a evolução financeira na zona euro na sua globalidade deixa-me preocupado, já que os *spreads* e o endividamento entre os vários países da zona euro e as actividades de notação de crédito destes países estão a evoluir de forma diferenciada e não idêntica. Devemos tomar todas as medidas possíveis a esse respeito e exigir aos diversos países que imponham a disciplina.

Por último, temos de garantir que a UE não caia numa situação de endividamento. Os Estados-Membros da UE já estão suficientemente endividados. Não precisamos de mais instituições endividadas.

Pervenche Berès (PSE). - (FR) Senhora Presidente, gostaria apenas de recordar ao senhor deputado Lehne que aqueles que defenderam uma legislação sobre os fundos especulativos foram os socialistas neste Parlamento, que foi a sua determinação que conduziu, antes de mais, à obtenção dessa legislação sobre os fundos especulativos, e também, no relatório do senhor deputado Gauzès, a solicitar à Comissão que trabalhe a ideia de uma agência pública de notação de crédito.

Depois, gostaria de aproveitar, apesar de tudo, para dizer ao Comissário que estou espantado com esta situação onde há dois pesos e duas medidas no monopólio de iniciativa legislativa da Comissão. Quando o Conselho pede à Comissão que avance com uma proposta destinada a harmonizar a garantia do depósito bancário, a proposta surge ao fim de três semanas. Quando o Parlamento Europeu submete uma proposta de iniciativa legislativa do senhor deputado Poul Nyrup Rasmussen, votado pela grande maioria deste Plenário, os senhores conseguem apresentar a proposta em questão precisamente no momento em que o Parlamento Europeu já não poderá debatê-la.

Pedimos-lhe uma iniciativa legislativa neste domínio no passado mês de Setembro. O que é que fez entretanto, Senhor Comissário?

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. - (EN) Senhora Presidente; quero manifestar o meu apreço e admiração pelo modo eficiente como o Parlamento, e em particular os três relatores, trataram estes três processos. Ele conduziu ao rápido estabelecimento de um consenso, que aperfeiçoará definitivamente o funcionamento dos nossos mercados financeiros. O regulamento da UE relativo às agências de notação de crédito reforçará a integridade, a transparência, a responsabilidade e a qualidade da gestão das actividades de avaliação do risco de crédito.

O senhor deputado Purvis fez duas perguntas sobre essa questão particular, relativas à liberdade de investir em determinados produtos. Ora, há liberdade de investimento para toda a espécie de produtos, sejam eles da União Europeia ou não. As notações não têm carácter obrigatório, por isso as firmas da UE não são obrigadas a investir em produtos notados. Mas permitam-me que frise que, para fins de regulação – isto é, de cálculo dos requisitos de capital – só podem ser usadas as notações emitidas na UE para produtos tanto da UE como de países terceiros, ou as extracomunitárias reconhecidas ou aceites como equivalentes na União Europeia.

Apesar de estar decepcionado com alguns aspectos do acordo relativo à Solvência II, como já afirmei, considero que ele dotará a UE de um enquadramento legal do sector dos seguros que pode servir de modelo à escala internacional a outras reformas similares. Naturalmente, o processo não fica por aqui. Há muito trabalho por fazer ainda; é preciso adoptar medidas de aplicação antes de Outubro de 2012 para proporcionar aos Estados-Membros e à indústria algum tempo para se prepararem para a introdução da Solvência II. Posso asseverar aos senhores deputados que a Comissão fará aquilo que lhe compete para o facilitar e para levar o mais depressa possível à prática estas reformas que já deviam ter sido empreendidas há muito, no interesse de todas as partes envolvidas.

Embora já me tenha referido a essa questão na minha intervenção inicial, queria voltar a frisar que a supervisão de grupos permanece na proposta da Solvência II, apesar da supressão do apoio de grupo – parece-me importante não confundir completamente os dois conceitos.

Finalmente, a simplificação dos requisitos de informação e de documentação em caso de fusão e de cisão de sociedades anónimas de responsabilidade limitada representa mais um passo no âmbito do programa de redução dos encargos administrativos, que contribuirá para reforçar o nosso potencial de crescimento e para pôr a Europa na senda da recuperação económica.

Jean-Paul Gauzès, relator. - (FR) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, vou limitar-me a duas ou três pequenas observações. A primeira é a de que, no que respeita ao relatório sobre as agências de notação, se manifestou um vasto consenso nesta Assembleia e, evidentemente, de que a regulamentação europeia irá evoluir com o tempo, mas penso que, para já, pode constituir uma regulamentação exemplar de um acordo internacional.

Por fim, permita-me agradecer aos relatores-sombra, os senhores deputados Gianni Pittella e Wolf Klinz, que trabalharam muito comigo, às equipas da Comissão, à Presidência e, como é óbvio, ao Secretariado da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários e aos peritos, sem os quais este trabalho não poderia ter o êxito alcançado.

Renate Weber, relatora. - (EN) Senhora Presidente, foi muito interessante ouvir todos os discursos desta manhã no Parlamento, numa altura em que não só atravessamos a mais severa crise financeira e económica como temos eleições europeias à porta. Os relatórios que hoje discutimos, e que amanhã votaremos, não pretendem resolver a crise financeira, mas esperamos que nos possam ajudar a evitar cometer os mesmos erros de futuro, ou pelo menos os de maior vulto e que possam, se tudo correr bem, contribuir para uma retoma da economia europeia.

Quando ouvimos dizer que as pequenas empresas gastam hoje dez vezes mais tempo que as grandes a dar cumprimento à legislação da UE em matéria de requisitos de prestação de informação, é normal que nos perguntemos porquê, como foi que adoptámos normas que são susceptíveis de vir a matar essas mesmas pequenas empresas e porque levámos tanto tempo a mudar tal estado de coisas. Estou contente por o Comissário McCreevy ter dito que o direito das sociedades é, provavelmente, o ramo mais exigente do acervo comunitário. Talvez seja tempo de o mudar, não para o tornar mais brando, certamente, mas talvez para o adequar melhor às realidades do momento que estamos a viver.

Se queremos ser mais eficientes, o melhor é aplicarmo-nos em ser construtivos, e julgo poder afirmar que o que se passou com o pacote que hoje discutimos é uma prova disso. É uma prova de que agimos de forma responsável e chegámos a um compromisso com o Conselho e a Comissão para a adopção deste pacote em primeira leitura. Podemos fazer mais? Decerto que sim, mas votemos a favor desta legislação e avancemos no sentido correcto.

Peter Skinner, relator. - (EN) Senhora Presidente, queria começar por dizer o que devia, porventura, ter dito logo a abrir, que é um obrigado a todos os serviços da Comissão, do Conselho e, em particular, do Parlamento, pelo trabalho que investiram nisto. Devo dizer que sem o seu trabalho e a sua ajuda, não teríamos alcançado este resultado.

Como muito dos presentes, estamos atónitos com o nível de pormenor técnico a que se chega em muitos destes relatórios, mas permitam-nos que digamos que a Solvência II foi gizada numa situação que não era de crise para enfrentar uma crise. Integra um elemento de gestão de risco e – como será do conhecimento de muitos dos presentes – é pioneira em muitos aspectos no campo da legislação relativa aos serviços financeiros. Também contempla – e estou de acordo com o senhor comissário – a supervisão de grupos. O regime de apoio de grupo, lamentavelmente, ficou de fora, mas sobre esse ponto já está tudo dito. Esperemos que possamos repescá-lo. O capital é igualmente definido. Muitos aspectos deste relatório fazem dele um documento líder a nível mundial.

O meu segundo ponto prende-se com o impacto estratégico do recurso a legislação deste tipo. Em muitos aspectos, termos regulação aplicável nos 27 Estados-Membros não surtirá todo o efeito sem o outro pilar do sistema, que é um regulador estratégico a nível europeu que actue também nos 27 Estados-Membros. Precisamos de superar as diferenças que existem entre os reguladores e certificar-nos de que eles falam a uma só voz. Isso é particularmente importante no que respeita ao reconhecimento de regimes doutras partes do mundo. Este fim-de-semana encontrei-me com Paul Kanjorski, presidente da Subcomissão de Finanças do Congresso dos EUA, e outros, que falam agora em acelerar o processo de criação de um regulador único a nível federal nos Estados Unidos. Se eles se nos anteciparem na adopção dessa medida, podemos vir a ver-nos em sérios embargos por não termos o regulador a nível europeu de que necessitamos.

Este é um relatório de nível global e uma medida a nível global, um processo de que todos nos podemos sentir orgulhosos, mas precisamos também de tratar de continuar a lutar pela mudança nas questões levantadas no relatório de Larosière, bem como em matéria de apoio de grupo, que será um factor de eficiência económica. Espero que toda a gente possa apoiar estas medidas.

Presidente. - Está encerrada a discussão conjunta.

A votação do relatório (A6-0191/2009) do deputado JeanPaul Gauzès terá lugar na quinta-feira, dia 23 de Abril de 2009.

As votações do relatório (A6-0247/2009) da deputada Renate Weber e do relatório (A6-0413/2008) do deputado Peter Skinner terão lugar hoje.

Declarações escritas (Artigo 142.º)

Sebastian Valentin Bodu (PPE-DE), por escrito. – (RO) Não pretendo discutir aqui a importância das agências de notação. Todos sabem que essas agências são cruciais para que haja uma base sólida para as decisões de investimento, quer no que se refere aos produtos financeiros, quer no que se refere às entidades emitentes (o que quer dizer que essas agências produzem muito mais do que meras opiniões). No entanto, quero salientar a importância do estabelecimento de uma agência europeia.

Num período de profunda crise económica como a que estamos precisamente a atravessar neste momento, as agências de notação deveriam, independentemente das condições económicas, continuar a ser instrumentos transparentes e credíveis que proporcionassem apoio, quando a Europa navega nestes tempos agitados. Não podemos disfarçar o facto de a crise actual ter também a ver com as agências de notação, por estas terem analisado de maneira totalmente confusa instrumentos convencionais a par de instrumentos híbridos, tudo isto contra um pano de fundo de acusações de falta de transparência e de conflito de interesses.

Precisamos de novas organizações neste sector que sejam geradoras de concorrência, ao proporcionarem notações objectivas. Temos de pensar na protecção dos investidores e na confiança destes nas agências de notação. A UE tem de garantir que as agências de notação funcionam de acordo com regras claras. Que melhor maneira haverá, pois, de preencher estas condições que não seja através da criação de uma agência de notação europeia que funcione de acordo com regras comunitárias?

Călin Cătălin Chiriță (PPE-DE), por escrito. – (RO) Gostaria de dizer que saúdo e apoio a proposta de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera directivas anteriores sobre requisitos em matéria de apresentação de relatórios e de documentação em caso de fusão ou de cisão. Saúdo em especial as medidas concretas propostas com vista à redução da carga administrativa, que perturba desnecessariamente as actividades económicas em curso no sector empresarial europeu.

Apoio o objectivo desta iniciativa de contribuir para impulsionar a competitividade das empresas na UE mediante a redução da carga administrativa imposta pelas directivas europeias no domínio do direito das sociedades, nos casos em que essa redução pode ser alcançada sem grandes efeitos adversos sobre as outras partes interessadas.

Defendo fortemente a aplicação eficaz do programa de acção adoptado pelo Conselho Europeu da Primavera em Março de 2007, destinado a reduzir a carga administrativa em 25% até 2012.

Acredito que as empresas e os cidadãos europeus precisam muito de uma redução da burocracia que lhes é imposta pelo acervo comunitário e por determinadas legislações nacionais.

5. Mecanismo de apoio financeiro a médio prazo às balanças de pagamentos dos Estados-Membros - Mecanismo de apoio financeiro a médio prazo às balanças de pagamentos dos Estados-Membros (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia a discussão conjunta sobre:

- o relatório (A6-0268/2009) da deputada Pervenche Berès, em nome da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, sobre uma proposta de regulamento do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 332/2002 que estabelece um mecanismo de apoio financeiro a médio prazo às balanças de pagamentos dos Estados-Membros (COM(2009)0169 - C6-0134/2009 - 2009/0053(CNS)), e

- as declarações do Conselho e da Comissão sobre um mecanismo de apoio financeiro a médio prazo às balanças de pagamentos dos Estados-Membros.

Pervenche Berès, relatora. – (FR) Senhora Presidente, o Conselho Europeu decidiu duplicar a facilidade "balança de pagamentos" em benefício dos países não membros da zona euro e a Comissão propôs, no passado dia 8 de Abril, disposições concretas destinadas a tornar essa proposta realidade.

Aqui, no Parlamento Europeu, queremos assumir as nossas responsabilidades e permitir ao Conselho Ecofin que actue com celeridade pois, para nós, existe, nesta proposta, um sinal de solidariedade para com os países não membros da zona euro que é absolutamente indispensável em plena crise.

Em Novembro passado, já tínhamos duplicado essa facilidade "balança de pagamentos", passando-a de 12 para 25 mil milhões de euros, e, neste momento, para ter em conta a realidade, a gravidade da crise que atravessamos e que afecta muito particularmente os países não membros da zona euro, mas também, sem dúvida, o calendário do Parlamento Europeu, propomos-lhes uma nova duplicação dessa facilidade, elevando-a para 50 mil milhões de euros, sendo claro que aquilo que decidimos em Novembro passado já permitiu vir em socorro da Hungria, da Letónia e, ontem, da Roménia.

Pensamos que é necessário. Não vos escondo que já realizámos um debate, só entre nós, para saber se essa apreciação dos países não membros da zona euro devia depender exclusivamente de uma abordagem caso a caso ou se, na realidade, havia, no fundo, uma situação mais global relativamente aos países não membros da zona euro.

Eis a razão por que, na nossa resolução, propomos levantar a questão das condições do alargamento e de verificar se a pertença à zona pode constituir um elemento protector.

Pedimos também, com muita insistência, que o Parlamento Europeu seja informado da realidade das análises das situações de crise que esses países atravessam pois, quando a Comissão concede empréstimos aos países não membros da zona euro, existe legibilidade, existe uma realidade da informação sobre o comportamento dos bancos privados, sobre o comportamento dos actores, que conduziu a esta crise de que o Parlamento Europeu deve ser informado.

Por fim, consideramos que devem ser explorados, pela Comissão, todos os mecanismos possíveis para fazer face a essa crise, para assim poderem ser postos em prática. Trata-se, nomeadamente, do caso do artigo 100.º do Tratado, que permitiria igualmente pôr em prática mecanismos excepcionais destinados aos países membros da zona euro, que consideramos indispensável explorar devido à gravidade da crise.

Dois últimos elementos. Em primeiro lugar, para nós, a condicionalidade desses empréstimos constitui um elemento da discussão, compreendemo-lo perfeitamente. Em geral, a Comissão desenvolve esse trabalho em colaboração com o FMI. Pela nossa parte, desejamos a criação de um grupo de trabalho destinado a verificar como é que esses memorandos são elaborados e como é que esses memorandos têm em conta a realidade do país em questão, mas também da estratégia global da União Europeia, nomeadamente quando está em causa a arbitragem entre investimentos, o apoio ao poder de compra ou a condicionalidade de uma estratégia para o crescimento verde e o desenvolvimento sustentável.

Por fim, identificamos, neste mecanismo, uma realidade da capacidade de empréstimo da União Europeia e da Comissão nos mercados internacionais, pelo que pensamos que se trata de uma pista útil para fundamentar um debate que, por outro lado, desenvolvemos sobre o empréstimo europeu e sobre a capacidade de a União Europeia financiar estratégias e investimentos de futuro graças a esse empréstimo.

Por último, a Comissão criou um novo mecanismo destinado a garantir que os reembolsos permitem ao orçamento da União Europeia fazer face a essas exigências. Apoiámos essa alteração da regulamentação e esperamos que o Parlamento dê um apoio maciço a esta útil proposta.

Charlie McCreevy, *Membro da Comissão*. – (EN) Vou participar neste debate em substituição do meu colega, senhor comissário Almunia.

A proposta que está hoje em apreço prende-se com um dos valores nucleares da União, a saber: a solidariedade. Perante o actual cenário de crise financeira internacional, a Comissão propõe um reforço adicional da solidariedade com os Estados-Membros que não beneficiam ainda da protecção do guarda-chuva do euro. O mecanismo de apoio às balanças de pagamentos dos Estados-Membros destina-se, por definição, a acorrer a circunstâncias excepcionais e, no passado, foi utilizado apenas num punhado de ocasiões. O momento que estamos a atravessar é, porém, excepcional.

Como é do conhecimento dos senhores deputados, a Comissão propôs no ano transacto um aumento do volume máximo de crédito que a Comunidade pode conceder aos Estados-Membros para apoio às suas balanças de pagamentos. Tal limite foi então elevado de 12 mil milhões de euros para 25 mil milhões de euros, mas parte substancial desse valor encontra-se já afectada. A pedido dos países interessados, o Conselho ECOFIN decidiu em Novembro conceder à Hungria apoio à balança de pagamentos no valor de até

6 500 milhões de euros. A 20 de Janeiro decidiu emprestar até 3 100 milhões à Letónia, e tem na calha uma decisão de emprestar uma verba de até 5 mil milhões à Roménia.

A assistência financeira já afectada ao abrigo do regulamento ascende, assim, a cerca de 15 mil milhões de euros. Acresce que não se vislumbram perspectivas de um fim imediato quer da crise financeira quer do processo global de desalavancagem, e que as dificuldades financeiras com que se debatem outros Estados-Membros são susceptíveis de gerar novas necessidades de assistência financeira.

O Conselho Europeu de 19 e 20 de Março saudou, assim, o anúncio feito pelo Presidente Barroso da intenção da Comissão de apresentar uma proposta de aumento para 50 mil milhões de euros do tecto do apoio comunitário às balanças de pagamentos. A duplicação desse tecto dará um importante sinal aos mercados financeiros da forte determinação da União Europeia em auxiliar os Estados-Membros em situação de dificuldades financeiras. A elevação para 50 mil milhões de euros do montante máximo da linha de crédito proporcionará uma almofada substancial para satisfazer quaisquer possíveis novas necessidades de apoio financeiro.

Os fortes sinais de solidariedade entre os Estados-Membros devem contribuir também para acalmar os receios de uma nova deterioração das condições dos mercados financeiros nos Estados-Membros que não pertencem à zona euro por parte dos investidores financeiros. Reduzindo os incentivos à retirada de capital, minorará a probabilidade de ocorrência de problemas cambiais nos países em causa.

Neste contexto, queria manifestar a minha gratidão e o meu respeito pelo excelente espírito de cooperação que reina no Parlamento Europeu e, em particular, na Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários. A Comissão adoptou a presente proposta nas vésperas das férias da Páscoa, a 8 de Abril, e hoje, passadas duas semanas apenas, os senhores deputados estão já em vias de votar em plenário as suas resolução legislativa e proposta de resolução.

Graças à celeridade e eficiência do vosso trabalho, o Conselho ECOFIN vai poder adoptar a alteração do regulamento em 5 de Maio. A União Europeia ficará assim habilitada a reagir de forma rápida, caso se verifique a necessidade de novos apoios às balanças de pagamentos. Isto constitui um forte sinal dado aos Estados-Membros de que a União Europeia está disposta e pronta a ajudar e deve ser a primeira entidade a que devem recorrer em caso de problemas de balança de pagamentos.

Isso não obsta, obviamente, a que os Estados-Membros peçam assistência a outras organizações internacionais, como o FMI, com quem a Comissão tem cooperado estreitamente no quadro dos mais recentes pacotes de apoio financeiro.

Gostaria de rematar dizendo que concordo com a afirmação que consta da proposta de resolução dos senhores deputados de que a actual situação internacional é uma prova da relevância do euro e de que todos os Estados-Membros que não pertencem à zona euro devem ser encorajados a preencher os critérios de Maastricht para aderirem a ela.

Presidente. – O Conselho anunciou que não vai fazer uma declaração sobre este ponto. Portanto, o debate prossegue com os oradores dos grupos políticos.

Zsolt László Becsey, em nome do Grupo PPE-DE. – (HU) Gostaria de começar por agradecer à relatora por ter elaborado este relatório tão rapidamente e, caso a senhora deputada Berès me esteja a ouvir, por ser também sensível a esta questão, o que, em qualquer dos casos, é algo de positivo. Todavia, isto não resolve o problema de eu não compreender por que razão temos de lidar com esta matéria com tanto pânico, ignorando a opinião da média dos deputados do PE. Afinal de contas, os 25 mil milhões de euros disponíveis até agora podem cobrir confortavelmente o custo da assistência de emergência prestada à Roménia.

Este tema foi agendado para debate pela segunda vez num curto espaço de tempo. No discurso que fiz em Novembro, declarei efectivamente que o aumento do tecto era inadequado, e não me enganei. A razão para que assim tenha acontecido não foi apenas por causa de novos Estados-Membros terem apresentado novas pretensões mas também porque, mantendo a opinião que eu tinha na altura, continuo a pensar que se trata de uma questão política. De facto, é uma vergonha que não seja a UE a lidar sozinha com os créditos da balança de pagamentos para os Estados-Membros fora da zona euro que se encontram em dificuldades, agravada pelo facto de estarmos a lidar com esta questão em parceria com o FMI, algures entre os créditos para a Turquia e o Paquistão. Isto é uma vergonha para os Estados-Membros.

Pensávamos que, quando aderíssemos, iríamos servir um único deus, mas agora temos de servir vários deuses. Por outro lado, devemos também examinar cuidadosamente – como já pedimos à Comissão para fazer, em

Novembro, mas sem êxito – o que levou a esta situação. Ter-se-ia descoberto que a irresponsável política económica praticada pelos governos dos Estados-Membros afectados, como no caso da Hungria, foi a causa primária, para a qual a Comissão também contribuiu com a sua responsabilidade partilhada pela política económica, ou antes, pela sua ausência. Mas também se teria visto inequivocamente que a solidariedade, tida como um dos valores básicos da UE, falhou na questão da prevenção. De facto, uma falta de liquidez em euros espreita por detrás dos problemas de pagamento e da desvalorização das moedas de alguns Estados-Membros. Isto deve-se, em parte, à cautela das empresas-mãe no apoio às suas vulneráveis redes de subsidiárias a nível local, e também porque não receberam nenhum auxílio específico e concreto da zona euro, principalmente do Banco Central, ao contrário dos Estados-Membros da zona euro, cuja liquidez foi complementada na medida do possível. Mas outro factor que torna difícil ser competitivamente neutral é o facto de, por causa da vulnerabilidade das suas moedas, os países fora da zona euro não poderem beneficiar, durante a crise, dos incentivos orçamentais oferecidos pelos restantes.

Apraz-me que o nosso relatório tenha suscitado a questão do envolvimento do Parlamento Europeu. As atenções dos meus colegas poderiam centrar-se principalmente nas condições específicas para a assistência parcial acordadas com os países fora da zona euro que se encontram em dificuldades. Como pôde acontecer que, segundo o acordo assinado com o Governo húngaro, ignorando completamente o problema básico das tendências demográficas europeias, tenha sido prescrita uma redução drástica nas taxas de assistência às crianças? Considero particularmente revoltante que, por vida do acordo suplementar assinado em Março deste ano, a Hungria seja obrigada a reduzir os seus pagamentos nacionais de carácter complementar para o sector agrícola. Afinal de contas, não se trata de uma questão social, mas foi incluída no Tratado de Adesão para minorar a nossa importante desvantagem competitiva. Como é que vos ocorreu uma ideia tão imoral, a vós e ao passivo Governo húngaro? Fazeis ideia dos prejuízos que isto está a causar aos agricultores húngaros e à reputação da UE? Iremos obviamente votar a favor da proposta, dado constituir um passo em frente, mas não passa de uma solidariedade parcial. Precisamos de garantir uma solidariedade plena.

Elisa Ferreira, *em nome do Grupo PSE*. – Senhora Presidente, a crise, entre outros aspectos, permitiu evidenciar os fortes desequilíbrios entre os países da Zona Euro, talvez a principal conclusão do relatório da União Económica e Monetária a 10, mas sobretudo a extrema vulnerabilidade dos países que, pertencendo à União Europeia, não pertencem à Zona Euro.

Daí que o reforço dos meios disponíveis a nível europeu para apoiar situações de crise da balança de pagamentos seja absolutamente indispensável, e daí que nós saudemos a passagem de 12 para 25 e daí para 50 mil milhões de euros de meios necessários.

No entanto, mais importante é atacar as causas profundas dos problemas, e não apenas as suas manifestações mais evidentes.

Hoje, a Europa alargada e a Zona Euro têm de reinterpretar o sentido da solidariedade europeia e dos objectivos de coesão e de convergência real. É preciso ver a essa luz qual é a capacidade das políticas horizontais europeias, mas é também necessário visitar novos instrumentos de financiamento, como sejam os *eurobonds*.

A assistência financeira à balança de pagamentos é necessária, mas está muito longe de ser suficiente para garantir a sustentabilidade do projecto europeu e da moeda única europeia.

Guntars Krasts (UEN). - (LV) Obrigado, Senhora Presidente. O aumento do mecanismo de assistência financeira a médio prazo da União Europeia para 50 mil milhões de euros é a resposta que a actual situação exige. É um sinal importante para os Estados-Membros da União Europeia fora da zona euro e, particularmente, para os Estados-Membros que aderiram à União Europeia há relativamente pouco tempo. O efeito da crise financeira mundial sobre a situação financeira e económica deste grupo de Estados foi diverso mas a confiança local e internacional nos sistemas financeiros destes Estados diminuiu significativamente. Por conseguinte, o reforço do mecanismo de assistência da Comunidade é uma demonstração de solidariedade entre os Estados-Membros; terá um papel estabilizador nos mercados financeiros e servirá para reduzir o risco de instabilidade na economia da União Europeia na sua globalidade. O reforço do mecanismo de assistência de médio prazo também tornará mais fácil aos Estados-Membros obterem o financiamento de que necessitam junto das instituições financeiras internacionais. Apoio a proposta da comissão competente no sentido de instruir a Comissão para que informe o Parlamento Europeu acerca dos memorandos de entendimento com os Estados-Membros que recebem assistência, bem como da necessidade de verificar, no prazo de dois anos, as condições que constituem os requisitos para a assistência. Obrigado.

PRESIDÊNCIA: MAURO*Vice-presidente*

Alain Lipietz, em nome do grupo Verts/ALE. - (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, temos, pela segunda vez, de aumentar a garantia dada pela União Europeia perante as dificuldades dos seus membros, não-membros da zona euro. É a segunda vez: já o tínhamos feito em Dezembro.

O Senhor Comissário McCreevy felicitou-nos pela rapidez da nossa acção. Já tinha sido o caso em Dezembro, e gostaríamos de dizer ao Senhor Comissário McCreevy, como já disse a senhora deputada Berès há pouco, que o elevador...

Sim, Senhor Comissário McCreevy, por favor? Por favor? Senhor Comissário...

... Gostaríamos que fosse aplicada a reciprocidade, isto é, que, quando o Parlamento lhes pede que nos proponham um projecto sobre o enquadramento dos *hedge funds*, os senhores nos respondam rapidamente e nos mesmos prazos que nós aplicamos quando os senhores nos pedem para aumentar a linha de intervenção para a protecção das balanças de pagamentos.

Estamos efectivamente em crise; talvez não precisemos de nos reunir todos os dias mas, pelo menos, não devemos esperar seis meses entre o pedido do Parlamento Europeu de uma directiva sobre os *hedge funds* e o momento em que a Comissão o executa!

Então, relativamente a essa ajuda, como é evidente, estamos absolutamente de acordo com o aumento da linha de crédito, e fico um pouco espantado com a intervenção do senhor deputado Zsolt László Becsey. Tivemos esta mesma discussão em Dezembro. O Senhor Comissário Almunia tinha explicado ao senhor deputado Becsey que tinha sido o próprio Governo húngaro a pedir a ajuda do FMI, sem pedir a ajuda da União Europeia, e que tinha sido a União Europeia a dizer: "Mas nós também vos podemos ajudar".

É óbvio que a União Europeia possui um dever de solidariedade para com os países não membros do euro, mas não há nenhuma razão para recusar, por outro lado, a ajuda do FMI, para o qual todos nós - incluindo a Hungria e a Roménia - contribuímos.

Assim, no relatório Berès, a favor do qual votaremos seja como for, há duas coisas que lamentamos. Em primeiro lugar, porque é que se diz, no n.º 4, que temos de nos empenhar na solidariedade inter-países, e se recorda depois, no n.º 11, que, em caso algum, somos obrigados pelos compromissos de um país? Então, é um facto que não somos obrigados pelos compromissos de qualquer país, mas não serve de nada recordá-lo quando estamos a dizer que somos solidários.

Segundo problema: diz-se que não existe uma base legal para o aumento dessa solidariedade, mas cabe precisamente à Comissão fornecer essa base legal. Estamos em crise, e é mais que tempo de fornecermos uma base legal.

Werner Langen (PPE-DE). - (DE) Senhor Presidente, gostaria de começar por agradecer à senhora deputada Berès a rapidez com que elaborou um projecto de relatório. Como sabem, o processo compreende duas fases. A primeira é a consulta; o parecer sobre o regulamento do Conselho. Não é um processo de co-decisão. Nesta fase, fomos unânimes, na comissão, em considerar que o aumento de 12 para 25 mil milhões de euros e, depois, para 50 mil milhões de euros foi a medida certa. Três Estados-Membros já recorreram aos fundos: a Hungria - cuja situação o senhor deputado Becsey acabou de expor, a par da respectiva responsabilidade nacional -, a Letónia e a Roménia. Estes fundos europeus permitem-nos prestar uma assistência eficaz e, desse modo, apoiar activamente países que tenham incorrido em dificuldades de pagamento.

No entanto, não devemos esquecer que, ao mesmo tempo, as instituições internacionais decidiram aumentar o financiamento das instituições financeiras internacionais - o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial e bancos de desenvolvimento - em 1 100 mil milhões de dólares. Isto significa que temos um instrumento duplo. A Europa contribuiu para o aumento deste financiamento, assumindo ao mesmo tempo a sua própria responsabilidade. Neste contexto, o projecto de resolução que votámos ontem à noite na Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, com base nas propostas de compromisso, também propicia a aprovação de pedidos do Parlamento, de requisitos e exigências à Comissão e ao Conselho responsável pela futura legislação.

Há, a este propósito, uma questão jurídica em relação às euro-obrigações (*eurobonds*) e ao artigo 100.º, que é vinculativa apenas para a zona euro. Se considerarmos que não existe presentemente qualquer base jurídica para as euro-obrigações nos Tratados, estamos no caminho certo. Por outro lado, contudo, deve ser confiada

à Comissão a tarefa de examinar as condições necessárias para que tais medidas sejam de todo possíveis. Considero que esta é uma atitude responsável.

Assim sendo, o nosso grupo vai apoiar a proposta na sua globalidade – tanto a proposta de regulamento como a proposta de resolução. Esperamos que isto não signifique que a Europa vá embarcar nalgum tipo de responsabilidade financeira adicional que possa rebentar com qualquer orçamento. Por isso, neste momento, o limite de 50 mil milhões de euros justifica-se plenamente, pois, se se apresentarem novos desafios, não poderemos ignorá-los.

Dariusz Rosati (PSE). – (PL) Senhor Presidente, queria expressar o meu apoio declarado à proposta da Comissão de duplicação do limite máximo da assistência financeira aos novos Estados-Membros que não pertencem à zona euro. Queria congratular a Comissão pela rapidez da sua reacção e agradecer, também, à nossa relatora, senhora deputada Berès.

A presente crise demonstrou à saciedade a situação de vulnerabilidade em que se encontram os novos Estados-Membros que não pertencem à zona euro em relação às flutuações dos mercados financeiros, que frequentemente não deriva de erros seus. Fui dito aqui que a iniciativa de ajuda da União Europeia radica no princípio da solidariedade. Comungo inteiramente dessa ideia, mas gostaria de acrescentar que ela se impõe, igualmente, pelo facto de a crise não ter surgido nos novos Estados-Membros e de estes não terem qualquer responsabilidade pela turbulência que atingiu os mercados financeiros, pelo que se justifica plenamente prestar-lhes assistência.

Ao mesmo tempo, queria acrescentar que, independentemente de a proposta ser apreciada e aprovada ou não, o meio mais eficaz de prevenir este tipo de perigos de futuro é permitir que esses países ingressem na zona euro o mais depressa possível. Será menos dispendioso e proporcionará mais estabilidade à União Europeia.

Edit Herczog (PSE). – (HU) Senhor Presidente, Senhor Comissário, Senhora Deputada Berès, não podemos prever a duração nem a magnitude da crise mas estamos a monitorizá-la em permanência. Mesmo que não consigamos fazer face à crise *ex ante*, devemos procurar manter o tempo de resposta no mínimo e garantir o máximo de transparência, democracia e eficiência. No que diz respeito ao tempo, estamos a lidar com a crise como o deus grego Cronos: o tempo gasto a lidar com a crise está a devorar os seus próprios filhos. Tornar-nos-emos vítimas da crise se não conseguirmos actuar de modo rápido e eficaz. O sistema institucional europeu deve assumir o papel de Réa, a mulher de Cronos, o que significa que temos de levar a melhor sobre Cronos ou, por outras palavras, aproveitar ao máximo o tempo para fazer face à crise. Gostaria de agradecer ao Parlamento Europeu, à Comissão Europeia e ao Conselho Europeu pela sua decisão conjunta a favor de aumentar a solidariedade e a eficiência. Todavia, já que o senhor deputado Becsey trouxe à colação assuntos políticos internos, também gostaria, se me for permitido, chamar atenção para o facto de que, enquanto fazemos face à crise, cumpre aos deputados do PE trabalharem juntos nos parlamentos nacionais. Não precisamos de divisões entre os partidos dos governos e as oposições, mas sim da ajuda de todos os partidos envolvidos na gestão da crise. Isto aplica-se ao meu país, a Hungria, e a todos os outros países.

Theodor Dumitru Stolojan (PPE-DE). – (RO) Gostaria de agradecer à Comissão Europeia, ao Conselho e ao Parlamento Europeu pela eficiência com que conceberam esta medida. Muitos Estados-Membros que não fazem parte da zona euro vão beneficiar com este reforço do fundo de intervenção para assistência em matéria de balança de pagamentos, incluindo a Roménia. Sem esta medida, a situação provocada pela crise económica e financeira teria sido muito mais difícil nesses Estados-Membros que não fazem parte da zona euro. Uma vez também que ficou, mais uma vez, demonstrado que os Estados-Membros que utilizam o euro resistiram melhor à crise financeira, sugeriria que, nos memorandos de entendimento que vão ser assinados entre a Comissão e os Estados-Membros para permitir a utilização daqueles fundos, se recorde aos Estados-Membros, em especial aos novos, que têm a obrigação de tomar todas as medidas para aderirem à zona euro.

Andrzej Wielowieyski (ALDE). – (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, apoio do fundo do coração o relatório da senhora deputada Berès e constato que o simples facto de já termos o G20 no lugar do G8 constitui um progresso considerável.

Penso que as posições tomadas em Londres, sobretudo pelos Europeus, são razoáveis, mas não podemos ficar por aí. Não se trata apenas de conseguir um melhor controlo dos mercados e dos *hedge funds*, ou de apoiar, com milhares de milhões de dólares, as nossas balanças de pagamentos e a conjuntura económica.

O sistema monetário internacional não está a funcionar bem, pois não sabemos exactamente quanto custam os bens e os serviços nos diferentes países. Assim, temos de ir mais longe e de tomar em consideração a ideia

de introduzir uma moeda mundial ou, pelo menos, de criar um sistema de política comum que agrupe algumas moedas principais.

A China, a Rússia, muitos dos países em desenvolvimento, mas também os novos membros da União, todos precisamos de estabilidade e de regras do jogo.

Contudo, Senhor Comissário, isso depende também de nós, da União.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). – (LT) Gostaria de chamar a atenção para um facto desagradável que se esconde por detrás de belas palavras. Na realidade, a Europa está dividida em duas: a zona euro e a zona não euro. Há uma hora discutimos o controlo dos mercados financeiros; é óbvio que o objectivo é garantir o movimento de capitais e as actividades dos grupos financeiros uniformemente em toda a Europa. Isto significa que a gestão macroeconómica é deixada nas mãos de cada país, e quando surgem problemas os países ficam sozinhos a resolvê-los. Não é este o tipo de atitude que nos vai ajudar a fortalecer o mercado comum. Necessitamos de uma gestão macroeconómica comum, o que será conseguido se apoiarmos a proposta do Grupo Larosière. No entanto, necessitamos desta gestão macroeconómica à escala europeia, não apenas na zona euro, e necessitamos dela agora. Considero que uma das propostas do Parlamento Europeu para a reunião do ECOFIN deverá ser a discussão da gestão macroeconómica não apenas em relação à zona euro, mas ao nível da União Europeia.

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, o senhor deputado Becsey levantou a questão da condicionalidade dos empréstimos. Permitam-me que diga apenas que as condições são discutidas com os governos e com todos os Estados-Membros no seio do Conselho; como tal, não são unilateralmente impostos.

Uma série de oradores levantou a questão da base jurídica desta medida. A Comissão ponderou a hipótese de utilizar o artigo 100.º como base jurídica de um novo instrumento europeu de assistência às balanças de pagamentos. Contudo, dada a urgência do assunto e para assegurar uma certa continuidade, entendeu-se que era de manter os actuais instrumentos jurídicos e restringir ao mínimo a revisão do Regulamento (CE) n.º 332/2002, que estabelece um mecanismo de apoio financeiro a médio prazo às balanças de pagamentos dos Estados-Membros que não pertencem à zona euro, ou seja, à elevação do limite de crédito acordado pelo Conselho Europeu, e a alguns aperfeiçoamentos técnicos que se afiguram necessários à luz da experiência acumulada no decurso da aplicação do mecanismo de apoio às balanças de pagamentos desde o Outono passado. Houve uma série de oradores que focou esse ponto concreto.

Permitam-me que renove os meus agradecimentos ao Parlamento Europeu pela eficiência com que lidou com este processo.

Pervenche Berès, relatora. – (FR) Senhor Presidente, é um facto que gostaríamos por vezes que a Comissão desse provas do mesmo sentido da responsabilidade e da eficácia que o Parlamento Europeu.

Devo dizer ao senhor deputado Becsey que, em minha opinião, a resolução que vamos votar aqui salienta bem o desafio de pertença à zona euro e a importância de reforçar o conceito de solidariedade no seio da União Europeia, sendo essa uma das razões por que apoiamos fortemente esta proposta.

Senhor Comissário, quanto à questão do artigo 100.º, o problema não é o de saber se vamos utilizar aqui o artigo 100.º, o problema é o de saber se vamos dotar-nos, finalmente, a nível da União Europeia, de todos os instrumentos indispensáveis para fazer face à realidade desta crise e aos seus potenciais desenvolvimentos futuros.

Pensamos que a Comissão deve pôr em prática a legislação secundária a fim de poder, amanhã, eventualmente, utilizar o artigo 100.º para fazer face a dificuldades que surjam no seio da zona euro para as quais não possam ser utilizados os 50 mil milhões de euros que vamos votar hoje.

Eis o espírito da posição do Parlamento Europeu, e espero que a Comissão entenda esta mensagem, tanto sobre o dispositivo, a panóplia completa das ferramentas de que precisamos para fazer face a esta crise, como sobre as condições de elaboração dos memorandos e a condicionalidade desses empréstimos na negociação com os Estados-Membros envolvidos.

Presidente. - Nos termos do n.º 2 do artigo 103.º do Regimento, declaro que recebi uma proposta de resolução⁽¹⁾ para encerrar o debate.

Está encerrado o debate.

A votação terá lugar na sexta-feira, dia 24 de Abril.

(A sessão, suspensa às 11H20, é reiniciada às 12H00)

PRESIDÊNCIA: PÖTTERING

Presidente

6. Período de votação

Presidente. - Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de lhes dar as mais calorosas boas-vindas. Estou particularmente contente com a presença aqui do Ministro checo dos Negócios Estrangeiros Karel Schwarzenberg. Senhor Ministro, desejo-lhe muito boas-vindas o Parlamento Europeu.

(Aplausos)

Segue-se na ordem do dia o período de votação.

(Resultados pormenorizados das votações: ver Acta)

6.1. Calendário dos períodos de sessões do Parlamento Europeu - 2010

6.2. Acordo CE-Paquistão sobre certos aspectos dos serviços aéreos (A6-0188/2009, Paolo Costa)

6.3. Adesão da Comunidade Europeia ao Regulamento n.º 61 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (A6-0243/2009, Helmuth Markov)

6.4. Circulação e importações de equídeos provenientes de países terceiros (codificação) (A6-0248/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

6.5. Regime de trocas aplicável a certas mercadorias resultantes da transformação de produtos agrícolas (A6-0249/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

6.6. Coordenação dos sistemas de segurança social (A6-0207/2009, Jan Cremers)

- Antes da votação:

Jan Cremers, relator. - (NL) Posso ser muito breve. Discutimos a primeira leitura desde *dossier* há menos de um ano. Nessa altura, enquanto Parlamento, defendemos uma melhor prestação de informação aos trabalhadores envolvidos ou aos cidadãos europeus que circulam livremente. Sob proposta do Parlamento Europeu, depois de o Conselho de Ministros ter definido a sua posição, as negociações foram iniciadas e conseguimos concluí-las com êxito.

Gostaria, acima de tudo, de dirigir uma palavra de agradecimento aos nossos colegas, e em particular a Jean Lambert. Conseguimos trabalhar bem com a Comissão Europeia. A Presidência checa também reconheceu a importância deste *dossier*, e julgo que alcançámos um bom resultado, nomeadamente para todos aqueles que desejam circular livremente na Europa. Gostaria de ficar por aqui.

(1) Ver Acta.

6.7. Coordenação dos sistemas de segurança social: modalidades de aplicação (A6-0204/2009, Jean Lambert)

- Antes da votação:

Jean Lambert, relatora. – (EN) Senhor Presidente, quero começar por agradecer a todos os colegas que intervieram neste processo ao longo dos últimos cinco anos e à Comissão e ao Conselho pelo seu trabalho no quadro da elaboração do presente regulamento de aplicação.

A coordenação dos sistemas de segurança social é uma realidade desde 1971 – não é nova, como pensaram alguns da última vez que a debatemos – e é essa regulação que será discutida quinta-feira de manhã no âmbito do debate da prestação de cuidados de saúdes transfronteiras. É este o regulamento que está em causa, e é da sua aplicação que se trata aqui.

Acreditamos que fizemos progressos consideráveis, os menores dos quais não terão sido os que se relacionam com os meios de comunicação electrónicos, que deverão acelerar o processo para bem de todos os cidadãos, mas nós no Parlamento acreditamos que ampliámos os direitos dos cidadãos neste processo, e que eles têm agora direito a muito mais informação, nomeadamente no caso dos trabalhadores objecto de destacamento. Acreditamos também que fizemos um mínimo de progressos no tocante aos prazos – embora essa matéria compita aos Estados-Membros.

Isto é importante: significa que já podemos introduzir a regulação actualizada, que permitirá, esperamos, uma maior celeridade e servirá os interesses de todos os cidadãos. Agradeço, uma vez mais, a todos os colegas que participaram neste processo longo e difícil, mas muito frutuoso, esperemos.

(Aplausos)

6.8. Programa europeu de investigação e desenvolvimento no domínio da metrologia (A6-0221/2009, Erika Mann)

- Antes da votação:

Erika Mann, relatora. – (DE) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, podemos concluir este processo em primeira leitura porque conseguimos estabelecer uma excelente cooperação entre os grupos, para lá das suas divisões, e com as outras instituições. Por isso, gostaria de agradecer muito especialmente aos meus colegas neste Parlamento, ao Conselho, à Comissão, ao secretariado da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, ao Comité Económico e Social Europeu e, naturalmente, à grande comunidade de investigadores que esteve por trás de tudo.

Temos agora ao nosso alcance uma investigação europeia concertada, no contexto da futura cooperação entre os 22 institutos nacionais de metrologia. Isto introduzirá uma europeização substancial no importante domínio da medição. Além disso, teremos no futuro uma cooperação reforçada com os cinco Estados-Membros que ainda não participam nesta integração. Conseguimo-lo por via do artigo 169.º, que aplicamos quando da coordenação do financiamento nacional e europeu da investigação. O valor de cada uma das participações ascende a 200 milhões de euros, o que nos permitirá concretizar a cooperação entre os Estados nacionais.

A investigação no sector da metrologia abrange uma vasta gama de domínios, desde a diabetes à nanotecnologia ou ao domínio espacial e, no futuro, será importante para todo o domínio do estabelecimento de normas em relação ao CO₂. Quero, pois, reiterar o meu especial agradecimento a todas as pessoas envolvidas. Espero que isto conduza, futuramente, ao reforço da cooperação europeia nesta tão importante área de investigação.

6.9. Obrigações dos operadores que colocam madeira e produtos de madeira no mercado (A6-0115/2009, Caroline Lucas)

6.10. Nível mínimo de reservas de petróleo bruto e/ou de produtos petrolíferos (A6-0214/2009, Miloslav Ransdorf)

6.11. Rede de Alerta para as Infra-estruturas Críticas (A6-0228/2009, Luca Romagnoli)**6.12. Rede Europeia de Protecção de Personalidades Oficiais (A6-0193/2009, Gérard Deprez)****6.13. Programas nacionais de reestruturação para o sector do algodão (A6-0200/2009, María Isabel Salinas García)**

- Antes da votação:

Charlie McCreevy, *Membro da Comissão*. – (EN) Senhor Presidente, desde a adopção pelo Conselho da nova reforma do sector do algodão, em Junho de 2008, investiu-se muito trabalho na criação de programas de reestruturação nos Estados-Membros onde a produção de algodão tem maior expressão.

Esta proposta é a resposta da Comissão ao convite que o Conselho lhe dirigiu no sentido de apresentar propostas de ajustamento ao quadro desses programas de reestruturação. A principal modificação consiste na possibilidade de introdução de programas a oito anos, em lugar de quatro anos, horizonte que permitirá levar a cabo operações de reestruturação de maior fôlego.

A Comissão agradece à relatora o apoio dado à sua proposta.

Presidente. – Ficamos satisfeitos quando a Comissão elogia o nosso trabalho; deveria ser sempre assim.

6.14. Protocolo de Aplicação da Convenção Alpina no domínio dos transportes (A6-0219/2009, Reinhard Rack)

- Antes da votação:

Reinhard Rack, *relator*. – (DE) Senhor Presidente, a adesão da UE ao Protocolo sobre a aplicação da Convenção Alpina no domínio dos transportes representa uma peça pequena, mas perfeitamente formada, no puzzle que é a nova política de transportes na Europa. Mantêm-se, como até aqui, os temas da eficiência, da fluidez e da segurança dos transportes, aos quais adicionamos preocupações relacionadas com as pessoas que vivem nas proximidades das estradas e com o ambiente que as circunda. Isto envia uma mensagem importante. Especialmente depois de 15 anos de participação na União Europeia, nós, os Austríacos, sentimo-nos encorajados pelo facto de termos sido nós a trazer para a nossa Comunidade Europeia muitas destas preocupações e de isso ter levado a Europa a assumir estas preocupações.

Muito obrigado a todos os colegas que contribuíram para este êxito.

6.15. Orçamento rectificativo n.º 2/2009 (A6-0192/2009, Jutta Haug)**6.16. Orçamento rectificativo n.º 3/2009 (A6-0194/2009, Jutta Haug)****6.17. Imunidade de Aldo Patriciello (A6-0196/2009, Aloyzas Sakalas)****6.18. Imunidade de Renato Brunetta (A6-0195/2009, Aloyzas Sakalas)****6.19. Imunidade de Antonio di Pietro (A6-0197/2009, Aloyzas Sakalas)****6.20. Imunidade de Hannes Swoboda (A6-0190/2009, Klaus-Heiner Lehne)**

- Antes da votação:

Hannes Swoboda (PSE). – (DE) Senhor Presidente, queria apenas informar que não participarei nesta votação.

**6.21. Controlo da execução orçamental do instrumento de pré-adesão
(A6-0181/2009, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou)**

**6.22. Execução efectiva das decisões judiciais na União Europeia (A6-0252/2009,
Neena Gill)**

**6.23. Relatório anual de 2008 sobre as actividades da Comissão das Petições
(A6-0232/2009, Mairead McGuinness)**

**6.24. Igualdade entre homens e mulheres no âmbito dos trabalhos das comissões e
das delegações (A6-0198/2009, Anna Záborská)**

6.25. Mercado interno da electricidade (A6-0216/2009, Eluned Morgan)

- Antes da votação:

Eluned Morgan, relatora. – (EN) Senhor Presidente, o Parlamento alterou a posição que assumira na primeira leitura da directiva relativa à electricidade e ao gás. Queria explicar sucintamente os motivos.

O relatório na sua actual forma está longe de ser perfeito, mas nós pensamos que conseguimos obter ganhos substanciais para os consumidores de energia da União Europeia. Inscrevemos a questão da penúria energética na ordem do dia europeia pela primeira vez e assegurámos a independência das autoridades reguladoras nacionais e conferimos-lhes funções acrescidas no plano da fiscalização do novo sistema.

Queríamos, contudo, incitar a Comissão e, sobretudo, as autoridades de concorrência a prosseguirem o seu labor tendente a assegurar que as empresas que são, simultaneamente, proprietárias de sistemas de produção e de transmissão cumpram as regras e não abusem da sua posição.

Queria agradecer aos meus colegas todo o seu auxílio ao longo dos anos.

6.26. Agência de Cooperação dos Reguladores de Energia (A6-0235/2009, Giles Chichester)

**6.27. Acesso à rede para o comércio transfronteiriço de electricidade (A6-0213/2009,
Alejo Vidal-Quadras)**

6.28. Mercado interno do gás natural (A6-0238/2009, Antonio Mussa)

6.29. Acesso às redes de transporte de gás natural (A6-0237/2009, Atanas Paparizov)

**6.30. Interoperabilidade para as administrações públicas europeias (ISA)
(A6-0136/2009, Dragoş Florin David)**

6.31. Máquinas de aplicação de pesticidas (A6-0137/2009, Leopold Józef Rutowicz)

- Antes da votação da alteração 39:

Leopold Józef Rutowicz, relator. – (PL) Em Julho de 2006 a Comissão apresentou uma estratégia que visava reduzir o risco, em geral, e o impacto negativo dos pesticidas na saúde humana e no ambiente. O último elemento dessa estratégia é a proposta de directiva relativa às máquinas de aplicação de pesticidas, que altera a Directiva 2006/42/CE, relativa às máquinas. A directiva estabelece os requisitos que as máquinas de aplicação deverão satisfazer para minorar os efeitos nocivos da utilização de pesticidas sobre o ambiente, o operador e o meio circundante. A fixação desses requisitos aplainará as diferenças de regulação e de procedimentos que existem entre alguns países da Comunidade em matéria de aplicação de pesticidas, assegurará um nível uniforme de protecção ambiental na Comunidade e possibilitará a livre circulação dessas máquinas no

mercado da UE, que é especialmente importante para as pequenas e médias empresas, que são as que mais se dedicam à produção de equipamento deste tipo.

O texto do projecto e as propostas de alteração foram objecto de discussão em seminários, reuniões com os representantes do Conselho e da Comissão, os relatores-sombra e as partes interessadas, e conversações tripartidas. Dadas as grandes diferenças técnicas que existem entre os vários tipos de máquinas — das mais simples, manuais, às que têm de ser operadas por pessoal qualificado —, algumas das alterações não foram adoptadas, tendo-se decidido que deveriam integrar as normas a elaborar pelo Comité Europeu de Normalização a pedido da Comissão. Graças a isso, pôde-se chegar a consenso e foi adoptada a alteração 39, e esta posição foi confirmada pelo Conselho.

Queria agradecer em particular aos relatores-sombra, aos representantes da Comissão e do Conselho, à administração da Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores e às partes interessadas a sua ajuda e cooperação. Proponho que a directiva seja aprovada, o que contribuirá para o reforço da protecção do ambiente, dos operadores e do meio circundante na aplicação de pesticidas.

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, a Comissão gostaria de agradecer ao relator, senhor deputado Rutowicz, o trabalho e esforço que investiu no tratamento desta proposta.

A Comissão saúda a alteração 39, fruto de um compromisso, e está desejosa de ver concretizada a rápida aprovação da proposta nesses termos.

A Comissão tem a seguinte declaração a fazer: "Para servirem de apoio aos requisitos essenciais previstos na Secção 2.4 do Anexo I, a Comissão mandatará o CEN para desenvolver normas harmonizadas para cada categoria de máquinas de aplicação de pesticidas, com base nas melhores técnicas disponíveis de prevenção da exposição não intencional do ambiente aos pesticidas. O mandato requererá, em particular, que as normas estabeleçam critérios e especificações técnicas para a adaptação de sistemas de protecção mecânica, dos tipos túnel e/ou escudo, e dispositivos de pulverização de pressão, com vista a prevenir a contaminação da fonte de abastecimento de água durante as operações de enchimento e esvaziamento, e especificações precisas referentes às instruções do fabricante destinadas a prevenir a dispersão dos pesticidas, tendo em conta todos os parâmetros relevantes, tais como a pressão nos bocais, a altura da lança de pulverização, a velocidade do vento, a temperatura e humidade do ar, e a velocidade de deslocação."

6.32. Rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética (A6-0218/2009, Ivo Belet)

6.33. Alteração do Regulamento (CE) n.º 717/2007 (rede telefónica móvel) e da Directiva 2002/21/CE (comunicações electrónicas) (A6-0138/2009, Adina-Ioana Vălean)

- Antes da votação:

Adina-Ioana Vălean (ALDE). – (EN) Senhor Presidente, estamos perante uma modificação menor solicitada pelo Conselho para eliminar uma incongruência relativa às taxas de câmbio de referência para efeitos dos limites de preços dos SMS e do "limite de corte". Assim, conforme foi acordado com o Conselho, deve aditar-se o seguinte texto no final do n.º 4 do artigo 1.º da versão original do regulamento, nos termos do artigo 1.º, ponto 2, alínea b) do presente regulamento: "Sempre que as tarifas sejam denominadas noutras moedas que não o euro, a revisão anual das tarifas reguladas pelos artigos 4.º-A, 4.º-B e 6.º-A, n.º 3 será feita pela aplicação das mesmas taxas de câmbio de referência."

(A alteração oral é aceite)

6.34. Requisitos em matéria de relatórios e documentação em caso de fusões ou de cisões (A6-0247/2009, Renate Weber)

- Antes da votação da resolução alterada:

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, a Comissão saúda a aprovação do relatório Weber que consagra o texto de compromisso relativo à simplificação dos requisitos em matéria de

relatórios e documentação em caso de fusões e de cisões de sociedades anónimas de responsabilidade limitada. Ainda que fique aquém da proposta original da Comissão, ela permitirá concretizar uma parte muito significativa do potencial de poupança dessa proposta, que é de 172 milhões de euros por ano.

O programa de redução dos encargos administrativos está a avançar, o que contribuirá para reforçar o potencial de crescimento e para pôr a Europa na senda da recuperação económica.

6.35. Acesso às actividades de seguro directo e resseguro e seu exercício (A6-0413/2008, Peter Skinner)

- Antes da votação:

Charlie McCreevy, *Membro da Comissão*. – (EN) Senhor Presidente, queria exprimir o meu apreço e admiração pela eficiência com que o Parlamento Europeu tratou o processo da Solvência II e pela sua disponibilidade para chegar a um compromisso.

A Solvência II dotará a UE de um enquadramento moderno da supervisão da actividade seguradora, que passará a vincular a indústria seguradora e os tomadores de seguros.

Pessoalmente, lamento a exclusão do regime do apoio de grupo, por ser uma oportunidade perdida de se ir mais longe no campo da supervisão dos grupos. Contudo, a Comissão apoiará o acordo estabelecido entre o Parlamento e o Conselho caso ele seja sufragado pelos senhores deputados.

Naturalmente, o processo não fica por aqui. Há muito trabalho por fazer ainda: é preciso adoptar medidas de aplicação antes de Outubro de 2012 para proporcionar aos Estados-Membros e à indústria algum tempo para se prepararem para a introdução da Solvência II.

Posso asseverar aos senhores deputados que a Comissão fará aquilo que lhe compete para o facilitar e para levar o mais depressa possível à prática estas reformas que já deviam ter sido empreendidas há muito, no interesse de todas as partes envolvidas.

6.36. Acordo comercial provisório com o Turquemenistão

- Antes da votação:

Karel Schwarzenberg, *Presidente em exercício do Conselho*. – (EN) Senhor Presidente, permita-me que recorde aos senhores deputados que o Conselho já analisou com grande interesse e atenção os pareceres e resoluções do Parlamento. Por outro lado, o Conselho tem levado muito a sério a questão dos direitos humanos, conforme se pode verificar pelas relações contratuais da União Europeia com países de várias partes do mundo.

Ao abrigo do Acordo de Cotonu, um tratado celebrado entre a União Europeia e os Estados ACP (de África, Caraíbas e Pacífico), desde 1995, a Comunidade suspendeu, parcial ou totalmente, por mais de 15 vezes a aplicação de acordos que a ligam a alguns desses países por incumprimento das suas obrigações ligadas à cláusula de direitos humanos.

Os senhores deputados têm, por certo, conhecimento das sanções impostas pelo Conselho ao Uzbequistão na sequência dos acontecimentos de Andijan em 2005. Naturalmente, há muito que fazer ainda no Turquemenistão no campo dos direitos humanos e do respeito pelo primado do direito e pela democracia.

Continuaremos a fazer pressão, em particular, no sentido da libertação de todos os presos políticos, da concessão de liberdade de acesso às prisões ao Comité Internacional da Cruz Vermelha, do levantamento das restrições às deslocações ao estrangeiro e a favor da liberdade dos meios de comunicação social da sociedade civil. Estamos empenhados em tomar medidas adequadas no quadro do acordo, incluindo, se necessário, a suspensão do acordo com o Turquemenistão, na eventualidade de violação dos direitos humanos, conforme o estipulado no acordo.

Charlie McCreevy, *Membro da Comissão*. – (EN) Senhor Presidente, a Comissão escutou atentamente a exposição das preocupações do Parlamento relativas à situação que se vive no Turquemenistão em matéria de democracia e direitos humanos. Saudamos a afirmação inserta no projecto de resolução comum de que a conclusão de um acordo comercial provisório é um bom primeiro passo, que nos permitirá estabelecer laços mais estreitos com o Turquemenistão para promover novos desenvolvimentos positivos e a cooperação.

A Comissão está ciente das preocupações do Parlamento a respeito da possibilidade de suspensão dos acordos. Recordo a declaração da minha colega senhora comissária Ferrero-Waldner no debate do mês passado de que o Acordo Comercial Provisório (artigo 1.º) e o APC (artigo 2.º) contêm ambas cláusulas de direitos humanos que constituem um seu elemento essencial. Além dessas disposições, o artigo 28.º do ACP e o artigo 94.º do APC habilitam as partes a tomar medidas apropriadas em caso de violação grave dos acordos. Na opinião da Comissão, o rol dessas medidas pode incluir a suspensão dos acordos.

A Comissão compromete-se a seguir atentamente o evoluir da situação no Turquemenistão em matéria de direitos humanos, em conjunto com os Estados-Membros, e a informar regularmente os órgãos competentes do Parlamento. Caso o Parlamento recomende a adopção de medidas à luz de eventuais denúncias de violação graves de elementos essenciais do Acordo Comercial Provisório, e especialmente em matéria de direitos humanos, a Comissão ponderará seriamente a possibilidade de incorporar as recomendações do Parlamento na sua proposta ao Conselho.

Harlem Désir (PSE). - (FR) Senhor Presidente, as declarações do Presidente em exercício do Conselho e do representante da Comissão são muito interessantes pois dão razão ao Parlamento Europeu quando este exige que exista um laço entre a assinatura de um novo acordo comercial com o Turquemenistão e o respeito dos direitos humanos. Trata-se de princípios fundamentais para os acordos comerciais celebrados pela União Europeia.

Mas penso que, dadas as violações maciças dos direitos humanos naquele país neste preciso momento, a melhor forma de pôr em prática esse estado de espírito é começar por adiar o novo compromisso comercial que o senhor nos propõe, e, portanto, pela nossa parte, não votar a favor o parecer favorável hoje colocado à votação. +

Helmuth Markov (GUE/NGL). - (DE) Senhor Presidente, queria dizer que, tanto no seu debate como nos seus textos, o Parlamento Europeu exortou a Comissão e o Conselho a declararem que, se o Parlamento solicitasse a suspensão ou a revogação deste acordo, respeitariam o seu pedido.

As declarações foram muito diversas. O Presidente em exercício do Conselho não exprimiu qualquer opinião sobre a forma como o Conselho reagiria se o Parlamento o solicitasse. O Comissário apenas respondeu que a Comissão reflectiria sobre o que faria se o Parlamento fizesse esse pedido. Quero declarar que as exigências do Parlamento não foram de modo algum satisfeitas pela Comissão ou pelo Conselho e, assim sendo, apenas posso recomendar que retiremos o nosso apoio à assinatura do acordo.

(Aplausos)

Daniel Caspary (PPE-DE). - (DE) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, já debatemos a questão do Turquemenistão há três anos e meio em várias comissões deste Parlamento. Há Tratados europeus que o Parlamento também tem de respeitar, mesmo que nem sempre lhe agrade.

Hoje, com as declarações do Conselho e da Comissão, conseguimos obter as garantias possíveis no quadro dos Tratados europeus. A Comissão e o Conselho concordaram em ponderar seriamente seguir o Parlamento quando este emitir um parecer desfavorável e, eventualmente, solicitar mesmo a suspensão do acordo.

Como todos sabemos, isso é, infelizmente, tudo o que o Parlamento pode esperar no âmbito dos Tratados europeus. Há um erro que não devemos cometer e que é manter reféns as nossas relações com um país, a fim de obter mais poder para o Parlamento Europeu. Peço-vos instantemente que reconheçam as declarações do Conselho e da Comissão. Isso era tudo o que se poderia esperar. Neste contexto e nestas circunstâncias, peço-vos que apoiem a assinatura do acordo.

Daniel Cohn-Bendit, em nome do Grupo Verts/ALE. - (DE) Senhor Presidente, se isto não foi feito em nome do grupo, apresento o pedido de adiamento em nome do Grupo dos Verdes/Aliança Livre Europeia.

(O Parlamento rejeita o pedido de reenvio em comissão)

6.37. Acordo comercial provisório com o Turquemenistão (A6-0085/2006, Daniel Caspary)

6.38. Quadro comunitário para a segurança nuclear (A6-0236/2009, Gunnar Hökmark)

6.39. Cumprimento das regras da política comum das pescas (A6-0253/2009, Raül Romeva i Rueda)

6.40. Conservação dos recursos haliêuticos através de medidas técnicas (A6-0206/2009, Cornelis Visser)

6.41. Política comum de imigração para a Europa (A6-0251/2009, Simon Busuttil)

6.42. Livro Verde sobre o futuro da política relativa às RTE-T (A6-0224/2009, Eva Lichtenberger)

7. Declarações de voto

Declarações de voto orais

- Calendário dos períodos de sessões do Parlamento Europeu - 2010

David Sumberg (PPE-DE). - (EN) Senhor Presidente, poder-se-á porventura considerar que o facto de ir deixar este Parlamento em Julho me tira o direito a opinar sobre o calendário dos períodos de sessão para 2010. Mas estaria a faltar aos meus deveres para com aqueles que me mandaram para os representar aqui nos últimos dez anos, se não aproveitasse este ensejo para protestar contra a realização de quaisquer sessões deste Parlamento em Estrasburgo. Trata-se de um esbanjamento escandaloso de recursos dos contribuintes. Não tem nenhuma justificação: o Parlamento dispõe de um edifício com as condições necessárias em Bruxelas. Quando falo desta questão no Reino Unido – da despesa e dos incómodos a que toda a gente se sujeita para vir aqui –, as pessoas ficam absolutamente abismadas, sobretudo numa época de constrangimentos económicos, por não pormos termo a esta praxe. É chegada a altura de pôr cobro à farsa de Estrasburgo, de concentrar os trabalhos do Parlamento em Bruxelas, exclusivamente, e dar um contributo efectivo com vista a economizar esses fundos públicos para lhes dar outras aplicações melhores.

PRESIDÊNCIA: COCILOVO

Vice-presidente

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). - (EN) Senhor Presidente, todos os anos a Conferência dos Presidentes apresenta diversas alterações com o objectivo de nos fazer permanecer em Estrasburgo mais tempo do que é devido. Na verdade, passamos mais tempo em Estrasburgo do que se imagina lá fora, porque só para chegar aqui a maioria precisa de quase um dia de viagem. Não devíamos era aceitar reunir em Estrasburgo.

O direito adicional que eu desejava que este Parlamento tivesse era o de escolher o local onde reúne. O meu colega senhor deputado Posselt admite que este lugar tem algumas vantagens para os políticos que vivem perto daqui. Contudo, nem todos temos apenas de nos deslocar do outro lado da fronteira com a Alemanha. Para trazer os nossos eleitores aqui – pessoas que querem visitar o Parlamento e ver como ele trabalha – é preciso mais de um dia. Nós temos instalações perfeitamente satisfatórias em Bruxelas. Não devíamos votar alterações destinadas a prolongar o tempo que passamos em Estrasburgo: devíamos, sim, votar para acabar com ele.

- Relatório Mairead McGuinness (A6-0232/2009)

Daniel Hannan (NI). - (EN) Senhor Presidente, quero levantar uma única questão, que é a da escandalosa saga das leis de expropriação na Espanha, que, de uma forma ou de outra, têm estado permanentemente em foco na Comissão das Petições nos últimos seis anos. Todos nós, nesta Assembleia, independentemente da nossa nacionalidade, havemos de ter eleitores que sofreram abusos ao abrigo da legislação de ordenamento urbano das costas espanholas, como aliás sucede também a milhares de cidadãos espanhóis.

As tentativas de levar esta Assembleia a pronunciar-se sobre essa questão foram vergonhosamente frustradas por acção de um série de deputados espanhóis dos dois partidos, e eu exortaria em particular os meus colegas do Partido Popular a recordarem-se da relevância da inviolabilidade do direito de propriedade. Eles deviam compreender como ninguém – atendendo à sua história e ao que sucedeu na II República, quando a

propriedade foi posta em causa – como é importante as pessoas sentirem que os seus títulos de propriedade não se encontram à mercê de arbitrariedades do Estado.

- Relatório Anna Záborská (A6-0198/2009)

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Senhor Presidente, em primeiro lugar, gostaria de dizer que o relatório da senhora deputada Záborská adopta a abordagem certa. É muito importante que a igualdade possa ser implementada nos vários trabalhos do Parlamento, quer seja no seio das comissões, quer das delegações.

É também extremamente importante que na formação das listas de candidatos para as eleições europeias, se possa reunir o mesmo número de mulheres que homens.

Precisamos uns dos outros, e espero que as coisas evoluam num sentido em que, um dia, a questão do género deixe de desempenhar um papel tão importante como as competências e o conhecimento especializado. No processo decisório do Parlamento, é importante que possamos contar com pessoas competentes e especializadas – homens e mulheres – nas comissões. Dessa maneira, todos terão uma visão clara e comum sobre a construção de um futuro melhor e de uma Europa melhor fazendo uso do conhecimento e das competências.

- Relatório Eluned Morgan (A6-0216/2009)

Daniel Hannan (NI). - (EN) Senhor Presidente, há enormes poupanças a fazer por meio da integração da rede europeia de electricidade. Na Europa, há sempre excedentes de electricidade a serem produzidos algures e a eliminação das barreiras nacionais permitir-nos-á reduzir substancialmente a nossa dependência da energia importada. Infelizmente, porém, não é esse o tipo de modelo de integração – orgânico, assente num mercado livre, e descentralizado – que é previsto na série de relatórios que hoje votámos. Em vez disso, estamos a seguir a via que leva à harmonização, aos preços fixos, à protecção, à negociação comum com a Rússia e outros países terceiros. Trata-se de uma fronteira ideológica fundamental que existe na União Europeia e que separa a visão que propugna um mercado livre assente no reconhecimento mútuo de produtos da que defende um mercado harmonizado assente na redução das opções de escolha dos consumidores, na protecção dos produtores e na regulação pelas autoridades.

Penso que um país como o Reino Unido corre riscos particulares. Até há dois anos, fomos o único produtor líquido de energia da UE. Ainda hoje temos uma balança mais ou menos equilibrada. Uma política de energia comum pode acabar por ser para nós como a política comum de pesca, em que somos o único país que dá um contributo substancial para o bolo comum, que todos os outros partilham equitativamente.

Syed Kamall (PPE-DE). - (EN) Senhor Presidente, antes de mais queria prestar homenagem à relatora, senhora deputada Morgan. Sei que a senhora deputada está prestes a deixar esta Assembleia e, apesar de nem sempre estarmos de acordo um com o outro, penso que todos convirão que ela efectuou um trabalho colossal na elaboração deste relatório.

Todos vemos, olhando a história da liberalização na UE, que a liberalização do sector das telecomunicações foi um grande sucesso, proporcionando aos consumidores possibilidade de escolha, preços mais baixos e melhores serviços em toda a UE. É uma pena que o mercado dos serviços postais e o mercado da energia, em particular, se tenham atrasado nesse capítulo. Estas medidas constituem, sem dúvida, passos na direcção certa, mas temos ainda de resolver o problema da separação da propriedade da infra-estrutura e, também, do acesso a outros mercados.

Não está certo que, enquanto alguns mercados, como o do Reino Unido, estão abertos à concorrência, as mesmas companhias alemãs e francesas que beneficiam desse facto para operar no Reino Unido impeçam as companhias britânicas e de outros países de aceder aos seus próprios mercados. O tempo do protecçãoismo já lá vai. É altura de termos mais fé no mercado.

- Relatório Ivo Belet (A6-0218/2009)

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Senhor Presidente, em primeiro lugar, gostaria de dizer que o relatório do senhor deputado Belet é excelente. É extremamente importante garantir que a nossa actuação se pauta por uma postura amiga do ambiente, pela poupança de energia e pela eficiência em todos os domínios – no dos transportes e outros.

Esse deverá ser também o nosso objectivo no caso dos pneus. Este relatório em concreto versa sobre transportes e pneus, mas cumpre lembrar que a segurança é a questão mais importante e que nunca deve ficar comprometida.

Em relação a este aspecto, precisamos de encontrar o equilíbrio certo. A eficiência energética no fabrico de pneus não pode ser conseguida em detrimento da segurança. Por outras palavras, se queremos garantir a eficiência energética e aumentá-la, temos de garantir, em simultâneo, que a segurança não é minimamente prejudicada, pois, a par do desenvolvimento do sector dos transportes na Europa, a segurança deverá ser a prioridade e o principal objectivo nas auto-estradas, pequenas vias rodoviárias e, aliás, em todo lado.

- Relatório Adina-Ioana Vălean (A6-0138/2009)

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Senhor Presidente, em primeiro lugar, gostaria de agradecer à relatora, a senhora Vălean, pelo seu excelente relatório. É muito importante que, de futuro, em toda a Europa, consigamos que os custos das chamadas dos telemóveis possam ser reduzidos e passem a ser uniformes em todo o mercado interno.

Actualmente, o problema, como é óbvio, existe quando nos deslocamos de um país para outro, pois frequentemente temos de adquirir uma nova assinatura, ou se não o fizermos, temos de pagar custos muito elevados.

É importante que, embora haja livre circulação de pessoas e trabalho e esteja em construção um espaço económico comum – algo que deverá de facto estar em funcionamento ao nível da União – se estabeleça também um sistema coerente ao nível das tarifas dos telemóveis. Isso seria do interesse dos cidadãos.

A União Europeia tem de actuar de molde a dar prioridade aos interesses dos cidadãos e, se quisermos, conseguimos encontrar forma de garantir uma redução dos preços das chamadas de voz.

Syed Kamall (PPE-DE). - (EN) Senhor Presidente, como relator do parecer da Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores, estou muito orgulhoso do nosso trabalho de introdução de uma maior transparência. Durante muitos anos, um dos grandes problemas consistiu na questão do choque que uma quantidade de consumidores sentiria ao chegar a casa e encontrar uma factura de valor superior ao esperado.

Contudo, se olharmos ao resto do relatório e, sobretudo, à questão dos limites de preços, creio que temos de reconhecer de qualquer forma que, sem este regulamento, os preços têm caído. A própria Comissão admite, com os seus números, que a maioria dos consumidores não utiliza os serviços internacionais de itinerância: 70% dos consumidores, pura e simplesmente, passam o ano inteiro sem recorrer a eles. A percentagem dos clientes que os utilizam regularmente é muito menor. Assim, o que nós estamos verdadeiramente a fazer é reduzir os custos das chamadas e da transmissão de dados para uns quantos privilegiados – deputados ao Parlamento Europeu, funcionários da Comissão, jornalistas especializados em assuntos europeus e empresários com actividades de âmbito europeu.

Oxalá as empresas, quando tratarem de compensar a perda de receita noutro lado, não comecem a cobrar mais aos utilizadores domésticos – e particularmente aos pobres – pelas suas chamadas. Oxalá não estejamos a roubar aos pobres para que os ricos paguem menos pelas chamadas que fazem.

Bruno Gollnisch (NI). - (FR) Senhor Presidente, congratulo-me com o relatório da senhora deputada Adina-Ioana Vălean sobre um tema em que, por uma vez, as competências da União Europeia se aplicam em pleno.

Neste domínio das telecomunicações, devo dizer que a situação é, por vezes, absolutamente intolerável. Os consumidores são completamente enganados quando descobrem, estupefactos, a sua factura, depois de terem utilizado um telefone portátil como este, relativamente ao qual lhes foi dito, na assinatura do contrato, que incluía as chamadas internacionais - como, por exemplo, no que me diz respeito, muito recentemente, para um dia em Itália com conexão à Internet em duas ou três ocasiões, uma factura do operador francês Orange, praticamente nacionalizado, de 1 200 euros, e outro dia, nos limites do território francês, entre Évian e Genebra, de 3 000 euros!

Trata-se de práticas absolutamente inqualificáveis, semelhantes a um autêntico assalto à vista de todos de que esses operadores se tornam culpados, sem qualquer transparência para com os consumidores. Assim, há que unificar as regras em matéria de transparência dos contratos no que respeita aos telefones móveis à escala da União Europeia.

Daniel Hannan (NI). - (EN) Senhor Presidente, é claro que somos todos a favor de tarifas mais baixas quando nos deslocamos ao estrangeiro com os nossos telemóveis – só um louco seria contra, mas isso é apenas parte da questão. Quando nós, nesta Câmara, obrigamos as operadoras a baixar as suas tarifas de itinerância, estamos a forçá-las a ir buscar o dinheiro a outro lado qualquer, e isso geralmente significa aumentar as tarifas das pessoas que não viajam.

Isto constitui, por outras palavras, um imposto sobre os não viajantes para benefício dos viajantes. Nos bairros sociais do meu círculo eleitoral há adolescentes que terão de passar a pagar mais para que um punhado de empresários, deputados europeus e comissários possa falar a um preço mais baixo quando se encontra no estrangeiro.

Tenho de admitir que tínhamos um interesse na questão. Todos nós, que participamos nesta votação, podemos colher benefícios muito substanciais do tipo de regulação que temos vindo a promover neste campo ao longo do último ano. Quem queira perceber as mudanças que se deram no plano dos equilíbrios de poder na Europa, tem apenas de ler este relatório. "Quem dispõe de quem?", perguntou Lenine, naquela que é, porventura, a tirada de filosofia política mais suculenta jamais pronunciada. Quem detém o poder, e sobre quem? Pois bem, já não restam grandes dúvidas acerca de quem tem o poder: somos nós – nós, os eurocratas.

Inese Vaidere (UEN). - (LV) Senhor Presidente, muito obrigado por me dar a palavra. Votei a favor deste relatório porque considero que o que foi feito no domínio das comunicações móveis pelo Parlamento Europeu é extremamente importante. Quando me recordo dos meus primeiros dias de trabalho em Bruxelas, um minuto ao telefone custava três euros ou mais; agora, graças a esta regulamentação, pagamos quantias limitadas, e isto beneficiou o público europeu no seu conjunto. Gostaria também de referir que estas tarifas de itinerância têm sido muito pouco claras. Isto aplica-se, em particular, ao texto. Embora tenhamos conseguido grandes poupanças nas chamadas de voz, as empresas têm ocasionalmente lucrado excessivamente com o texto, e isto, mais uma vez, não é do interesse dos cidadãos. Considero que através desta directiva e desta regulamentação demos um passo de gigante na defesa dos interesses dos consumidores e, além disso, hoje em dia, quando a transmissão de dados é tão importante que as pessoas recebem dados nos seus telemóveis, o facto de estas tarifas terem sido reduzidas constitui uma conquista importante do Parlamento Europeu.

- Relatório Peter Skinner (A6-0413/2008)

Eoin Ryan (UEN). - (EN) Senhor Presidente, gostaria de felicitar o senhor deputado Skinner por este relatório. Fez um excelente trabalho. Foi uma empresa gigantesca, mas o senhor deputado conseguiu realmente levar a bom porto esta peça de legislação assaz complexa. Gostaria de felicitar também as instituições europeias e os Estados-Membros, que asseguraram este desfecho bem-sucedido do processo de elaboração da Solvência II.

Trata-se de um bom exemplo de como a Europa deve trabalhar em conjunto em prol da recuperação económica. Partilhando os fardos e as soluções. Esta resposta à escala europeia constitui um bom exemplo de uma relação mais estreita em matéria de cooperação financeira. Temos de trabalhar para assegurar que não volte a haver uma crise bancária como a que ora estamos a atravessar.

Registei com grande interesse a aprovação pela Comissão de um regime de apoio aos titulares de empréstimos hipotecários para aquisição de habitação no Reino Unido. Esse regime permitirá aos proprietários que não tenham possibilidade de efectuar as suas prestações diferir a amortização do capital e até 70% dos pagamentos de juros por um período de dois anos. Devemos acompanhar atentamente a aplicação deste regime, extrair as lições que dela haja a extrair e adoptar quaisquer medidas aptas a aliviar o ónus que impende sobre nós.

Penso que esta é uma medida que todos os Estados-Membros podem ponderar, mas penso também que as próprias instituições financeiras dos Estados-Membros podiam facultar às pessoas que se encontram em dificuldades a possibilidade de passarem a um regime de pagamento apenas dos juros. As instituições financeiras, atendendo ao apoio que recebem dos governos dos Estados-Membros, podiam tomar muitas medidas para auxiliar as pessoas que se debatem com problemas por via da recessão.

- Relatório Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). - (EN) Senhor Presidente, antes de passar à minha declaração de voto, queria felicitar o meu colega senhor deputado Kamall, que acaba de fazer a sua centésima intervenção no plenário. Alguns poderão estranhar ter demorado tanto tempo! Mas é um prazer acolhê-lo no clube dos "centuriões".

Votei a favor do relatório Hökmark por toda a espécie de motivos. Principalmente porque, bom, quem pode ser contra a segurança nuclear? E porque, suponho, já que é para se debater a segurança nuclear e os modos de garantir a disponibilidade de energia no futuro, é desejável que ela seja assegurada, e eliminada, de forma tão segura quanto possível. Mas votei a favor, também, principalmente por desejar que haja uma maior oferta de energia nuclear no futuro – maior no Reino Unido –, porque estou farto de ver brotarem do chão em paisagens bonitas das regiões rurais da Europa moinhos de vento e aerogeradores que não acrescentam nada às nossas redes nacionais – na realidade, trazem malefícios adicionais às redes nacionais – e não geram energia de fonte renovável: limitam-se a gerar energia vagamente alternativa por períodos reduzidos. Sou totalmente a favor da segurança nuclear e da energia nuclear.

- Relatório Raül Romeva i Rueda (A6-0253/2009)

Jim Allister (NI). - (EN) Senhor Presidente, a estúpida ideia da Comissão, constante da sua proposta original, de controlar a pesca recreativa e exigir registos de capturas e licenças e tudo o mais que é próprio desse tipo de burocracias, era das tais que suscitam uma enorme oposição, perfeitamente justificada, não apenas no sector em causa, como entre todos os que se interessam pelas questões da pesca e da burocracia da UE.

Por conseguinte, estou contente pelo facto de a alteração 48 ter sido aprovada hoje. Isso permite, ao menos, restituir em certa medida aos Estados-Membros o poder de decidir se hão-de ou não tomar medidas com vista à sujeição a licenciamento e registo da pesca recreativa, e deixar à sua discrição a avaliação de eventuais impactos que ela possa causar – que são nulos na maioria dos Estados-Membros. Estou, portanto, contente por essa proposta da Comissão ter sido rejeitada e pelo facto de o que nasceu tão torto ter sido um tanto ou quanto endireitado.

Daniel Hannan (NI). - (EN) Senhor Presidente, ao fim de 10 anos de Parlamento estava convencido de que já nada me podia surpreender, mas fiquei chocado com a imbecilidade da proposta de extensão da política comum da pesca à pesca recreativa à linha de mar, que impunha aos praticantes dessa modalidade desportiva a obrigação de registar e imputar todas as capturas às respectivas quotas nacionais.

A proposta não foi suprimida, embora tenha sido substancialmente aperfeiçoada graças a uma longa e esgotante guerra de desgaste travada na comissão por quatro escoceses enérgicos e patriotas, representantes dos principais partidos do seu país: as senhoras Attwooll e Stihler, e os senhores Stevenson e Hudghton. Quero ainda prestar homenagem ao melhor amigo da Irlanda do Norte no Parlamento Europeu, Jim Allister, que é um grande paladino dos interesses das duas comunidades e tradições da sua província.

O problema aqui era de aplicação. O problema residia no facto de a lei em vigor não ser aplicada. Neste Parlamento, temos sempre tendência a legislar, em vez de usarmos o arsenal jurídico que temos já ao nosso dispor. Gostava que seguissemos – e não apenas no domínio das pescas – o princípio de que aprovar uma nova lei nem sempre é a melhor solução, até se terem esgotado todos os poderes legais que já existem.

Catherine Stihler (PSE). - (EN) Senhor Presidente, o resultado da votação hoje do relatório Romeva deve, espero eu, sossegar os praticantes europeus de pesca desportiva à linha a respeito do reconhecimento das suas preocupações. As alterações 7 e 11 foram aprovadas sem oposição; a alteração 48 foi aprovada com 608 votos a favor e 37 contra; a alteração 49 foi aprovada, com 580 votos a favor e 54 contra; a alteração 50 colheu um apoio alargado; a alteração 2 foi aprovada, na medida em que foi votada conjuntamente com as alterações 7 e 11; as alterações 92 e 93 caducaram, que era o que pretendia a comunidade dos praticantes de pesca à linha desportiva.

A próxima prova é o modo como o Conselho vai lidar com a questão da reformulação do artigo 47.º Decidirá ele adoptar a reformulação do Parlamento ou seguirá uma abordagem diferente? É uma pena não haver aqui ninguém do Conselho para responder a esta pergunta. Mas o lançamento, hoje, do livro verde sobre a reforma da política comum da pesca proporciona-nos a todos um ensejo de mudar a política comum da pesca, e espero que os senhores deputados tratem de o fazer circular pelo maior número de eleitores possível para que eles façam ouvir a sua voz.

- Relatório Cornelis Visser (A6-0206/2009)

Syed Kamall (PPE-DE). - (EN) Senhor Presidente, muito obrigado. Tenho a sensação de que alcançámos um marco e tanto – ou será de que alijámos uma carga e tanto?

Este relatório tem um título curioso: "Conservação dos recursos haliêuticos através de medidas técnicas". É que não posso deixar de declarar que, se queremos realmente a melhor medida técnica para conservar as

unidades populacionais de pescado, ela não consta da política comum da pesca. Os resultados estão à vista: a política comum da pesca tem sido um fracasso no que toca à conservação das unidades populacionais. É tempo – já devíamos tê-lo feito há muito – de olharmos as iniciativas que deram frutos pelo mundo fora, neste domínio.

Atentemos no exemplo da Islândia, que concebeu um sistema de soluções assentes num regime de propriedade e de direitos transmissíveis. Atentemos no exemplo da Nova Zelândia, onde os direitos de pesca em áreas determinadas são transmitidos de geração em geração. Ambos demonstram que, confiando no mercado, no primado do direito e no princípio da propriedade privada, as mais das vezes chega-se a uma solução melhor que um regime de planificação central à moda soviética, como a política comum da pesca, que se revelou um desastre. É tempo de confiarmos no mercado.

- Relatório Simon Busuttil (A6-0251/2009)

Simon Busuttil (PPE-DE). - (MT) Um breve apontamento para explicar o voto do nosso grupo, do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) e dos Democratas Europeus, sobre o meu relatório relativo a uma política comum de imigração. Houve duas votações, uma relativa a uma proposta alternativa e outra sobre o próprio relatório. Votámos a favor da primeira, de modo a podermos retirar um parágrafo, proposto pelo bloco socialista nesta Câmara, a atribuir o direito de voto aos imigrantes. Isto é algo com que não concordamos, e também votámos contra na comissão.

No entanto, é de lamentar que esta proposta não tenha avançado, porque, neste caso, o parágrafo teria sido retirado. Em vez disso, votámos a favor do relatório no seu conjunto porque consideramos tratar-se de um bom relatório, que cobre todo o programa do Parlamento Europeu no domínio de uma política comum de imigração.

Bruno Gollnisch (NI). - (FR) Senhor Presidente, os princípios, as acções e os instrumentos de uma política europeia de imigração, eis o vasto domínio do relatório do senhor deputado Simon Busuttil.

Os princípios? A União Europeia terá necessidade de mais 60 milhões de imigrantes extra-europeus até 2050, apesar dos seus milhões de actuais desempregados e pobres, dos seus planos de despedimentos maciços, dos seus encerramentos de empresas.

As acções? Dar cada vez mais direitos aos imigrantes, e, nomeadamente, o direito de voto, e um acesso ilimitado ao território europeu e ao mercado de trabalho.

Os instrumentos? A discriminação dita "positiva" ou o reconhecimento das qualificações informais, sejam elas quais forem, quando se exige aos Europeus diplomas devidamente certificados; o reconhecimento de uma nova categoria de migrantes, os migrantes ambientais; a obrigação de as populações europeias se adaptarem à sua inevitável submersão organizada e planificada pelos eurocratas, com a cumplicidade deste Parlamento.

Pelo contrário, é urgente inverter os fluxos migratórios, restabelecer as fronteiras internas, implementar uma verdadeira política familiar de renovação demográfica europeia, impor a preferência nacional e europeia em todos os domínios. +

Mario Borghezio (UEN). - (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, tenho muitas reservas relativamente a este relatório, a começar, como foi dito há pouco, por uma disposição que parece ser desconcertante num momento em que a Europa enfrenta o problema do fundo de garantia salarial ou, na realidade, os despedimentos de milhões de trabalhadores. Prever a vinda de 60 milhões de novos imigrantes para trabalhar na Europa é, na minha opinião, uma medida fora de contexto.

No entanto, gostaria também de assinalar que enquanto discutimos a regulamentação e organização do futuro da imigração, acontecem tragédias – evitadas, graças a Deus pelo sentido de humanidade de Itália e pela boa governação do Ministro Maroni – como a que podia ter acontecido no caso da embarcação turca *Pinar*.

Que faz a Europa? Em 600 casos – como disse e com razão o Ministro Maroni – Malta, apesar de financiada pela União Europeia, não cumpriu o seu dever de desenvolver uma acção de acolhimento para fazer face aos que desembarcaram nas suas praias vindos do Norte de África. Em todos estes casos, Itália teve de intervir, muito embora o nosso centro de recepção em Lampedusa já tenha esgotado em muito a sua capacidade, como todos nós sabemos.

Portanto, a Europa que intervenha e estabeleça algumas regras definitivas! Pedimos um aumento substancial dos financiamentos destinados aos nossos países para podermos responder devidamente a este desafio. A Europa tem de acordar e fazer face aos fluxos de imigração com seriedade: não podemos perpetuar esta situação!

- Relatório Cornelis Visser (A6-0206/2009)

Inese Vaidere (UEN). - (LV) Muito obrigada, Senhor Presidente. Pretendo expressar a minha opinião sobre o relatório da Comissão das Pescas – o relatório elaborado pelo senhor deputado Visser – sobre questões de conservação das pescas. Senhor Presidente, para o meu país – a Letónia –, as pescas são extremamente importantes porque temos 550 km de costa. Dado que a Letónia se encontra representada na Europa por oito deputados do Parlamento Europeu, não podemos estar presentes em todas as comissões, mas estas questões são muito importantes para a nossa economia e modos de vida tradicionais. A regulamentação actual, que este relatório também regulamenta, não é suficiente para proteger a pesca costeira. Compreendo que a sobrepesca é um problema grave, mas por causa da regulamentação em excesso a nossa pesca costeira está ameaçada e os nossos pescadores estão a ser efectivamente escoraçados da nossa costa báltica. Considero que a próxima tarefa do Parlamento Europeu deverá ser garantir que os Estados com fronteira marítima possam preservar o seu modo de vida tradicional e também, em termos práticos, dedicar-se à pesca, dado que hoje acontece com frequência as nossas aldeias piscatórias serem obrigadas a comprar produtos às grandes empresas que pescam em oceanos distantes. Centenas, milhares de residentes do litoral estão a perder o emprego, quando a pesca é o seu principal ganha-pão há séculos. Muito obrigada.

Declarações de voto escritas

- Relatório Helmuth Markov (A6-0243/2009)

Rovana Plumb (PSE), por escrito. – (RO) Votei a favor desta recomendação, uma vez que a adesão ao Regulamento n.º 61 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, relativo a disposições uniformes respeitantes à homologação de veículos comerciais no que se refere às suas saliências exteriores à frente da parede posterior da cabina (Acordo Revisto) é um objectivo da política comercial comum, em conformidade com o artigo 113.º do Tratado, com vista à eliminação de barreiras técnicas ao comércio de veículos a motor entre as partes contratantes.

O envolvimento da Comunidade irá dar mais peso às actividades de harmonização levadas a cabo nos termos desse Acordo e permitirá, por isso, um acesso mais fácil a mercados de países terceiros. Esse envolvimento deve resultar na criação de coerência entre os instrumentos designados "regulamentos", adoptados nos termos do Acordo Revisto, e a legislação comunitária neste domínio. A adopção de um regulamento deste tipo significa, na verdade, adaptação ao progresso técnico.

- Recomendação para segunda leitura Jan Cremers (A6-0207/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), por escrito. – (IT) O meu voto é a favor.

A Comissão Europeia sempre se empenhou em garantir os direitos individuais dos cidadãos no quadro da mobilidade, sobretudo no que respeita às vantagens relacionadas com o campo da segurança social. A livre circulação de cidadãos no seio da Comunidade constitui uma das suas liberdades fundamentais e favorece o desenvolvimento da economia interna dos Estados-Membros.

Motivo por que a Comissão procura intensificar os seus esforços para que os cidadãos da UE e as suas famílias possam verdadeiramente desfrutar dos direitos garantidos ao abrigo da actual legislação europeia. Embora em determinados sectores, a legislação nacional reserve à população comunitária e às suas famílias um melhor tratamento do que o exigido pela actual legislação europeia, nenhum Estado-Membro, em boa verdade, ratificou correctamente todas as directivas aprovadas sobre esta matéria.

A violação, frequente e contínua, dos direitos fundamentais dos cidadãos da UE à livre circulação em território Europeu parece ser evidente, sobretudo em relação às seguintes situações: o direito de entrada e residência dos familiares que são cidadãos de países terceiros e a falta de assistência na sequência de acidentes de trabalho.

Esperamos que a Comissão continue a sua cooperação técnica com os Estados-Membros, graças à qual foram já identificadas várias questões a debater e a esclarecer ainda, em especial no que respeita a abusos.

- Relatório Caroline Lucas (A6-0115/2009)

Avril Doyle (PPE-DE), *por escrito*. – (EN) Votei a favor deste relatório, por ele representar um sinal dirigido ao próximo Parlamento da necessidade de se dar uma resposta mais eficaz ao problema da extracção ilegal de madeira e da desflorestação.

Esta proposta já deveria ter sido apresentada há muito. Estima-se que, aproximadamente, 20% a 40% da produção industrial global de madeira seja de origem ilegal e que, todos os anos, até 20% dessa madeira seja exportada para a UE. Isto pulveriza os preços da madeira, depaupera os recursos naturais e as receitas fiscais e agrava a pobreza de populações indígenas por todo o mundo. Os efeitos a longo prazo são ainda mais graves, uma vez que a desflorestação, de que o abate ilegal é uma das principais causas, é responsável por quase um quinto das emissões de gases com efeito de estufa.

As alterações ao relatório Lucas determinam que deter ou vender madeira ilegal só constitui delito quando tiver havido negligência ou uma actuação irresponsável ou dolosa – não há penalização para as empresas que cumpram o seu “dever de diligência”. Logo, as companhias não são obrigadas a garantir a legalidade do abate.

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. – Votei favoravelmente a resolução relativa às obrigações dos operadores que colocam no mercado madeira e produtos de madeira, porque a exploração madeireira ilegal é um problema sério, cada vez maior, com implicações ambientais muito graves, como a perda de biodiversidade, desflorestação e degradação da floresta. Mais, podem ser-lhe imputadas quase 20% das emissões de carbono a nível mundial.

A União Europeia, como uma grande consumidora de madeira e produtos de madeira, tem a obrigação de tomar medidas eficazes contra a desflorestação e exploração madeireira ilegal, medidas essas que devem também evitar a comercialização dos produtos de madeira ilegais.

É necessário adoptar legislação contra a extracção ilegal de madeira para mostrar aos consumidores que os produtos provêm de fontes legais, que as empresas que cumprirem estas regras não serão prejudicadas e que as empresas que optam por produtos de madeira ilegal deixam de ter mercado.

Glyn Ford (PSE), *por escrito*. – (EN) Saúdo o relatório de Caroline Lucas, que impõe certas obrigações aos operadores que colocam no mercado madeira e produtos de madeira. Fui o relator do parecer da Comissão do Comércio Internacional, que foi aprovado por unanimidade.

Para nós, a melhor via para pôr fim ao comércio de madeira ilegal é alargar os requisitos e obrigações e reforçar os meios legais para a prossecução da sua posse e venda pelos operadores que coloquem no mercado da UE madeira e produtos de madeira ilegais, como medida de dissuasão.

Precisamos de conjugar esforços com os principais países consumidores, como os EUA, a China, a Rússia e o Japão, no sentido de atacar este problema e criar um sistema global de alerta e de registo das explorações ilegais e dos países que suscitam preocupação, utilizando a Interpol, um órgão adequado da ONU, com o apoio dos mais avançados sistemas de detecção por satélite.

Françoise Grossetête (PPE-DE), *por escrito*. – (FR) Optei por me abster sobre a proposta de regulamento que fixa as obrigações dos operadores que colocam no mercado madeira e produtos de madeira.

Embora me pareça absolutamente primordial reforçar o controlo das importações de madeira nas fronteiras do mercado único, considero que o relatório propõe um dispositivo demasiado pesado e burocrático, que penaliza as nossas próprias fileiras florestais europeias.

Em vez de impor uma rotulagem dos produtos complicada e onerosa, muito prejudicial para a fileira e para o material - a madeira -, há que reforçar os controlos e que concentrar a rede de entrada no mercado europeu, lutando assim contra a exploração ilegal das florestas.

O objectivo principal do regulamento deve consistir em criar uma nova cultura colectiva de controlo e responsabilidade, mais do que impor um processo burocrático e oneroso permitindo verificar cada produto. Relativamente às dificuldades da fileira, não devemos penalizar a madeira relativamente aos outros materiais ou fontes de energia através de regras demasiado limitativas na altura da comercialização. +

Eija-Riitta Korhola (PPE-DE), *por escrito*. – (EN) Friso que este é um regulamento muito aguardado e necessário. A extracção ilegal de madeira é um problema que precisa de ser enfrentado com eficácia, não só por razões climáticas, mas também por motivos ambientais e sociais. No entanto, fui forçada a votar contra

esta proposta hoje. O relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) perdeu a objectividade e alargou o seu âmbito e os deveres que fixa para além do que era o seu propósito original. Precisamos de assegurar condições para que se possa presumir que os produtos de madeira importados, depois de desalfandegados nas fronteiras do mercado único, são legais, e não haja portanto necessidade de impor a todos os operadores no interior da UE encargos burocráticos e financeiros adicionais desproporcionados.

Mas o relatório da ENVI prevê requisitos de rotulagem e requisitos adicionais de sustentabilidade onerosos, alarga excessivamente a definição de legalidade e estende o ónus do dever de diligência a todos os operadores no interior do mercado interno. Este regulamento devia combater o abate ilegal nas fronteiras, conforme era seu intuito inicial. Mas abranger todos os operadores do mercado interno, os que não usam nem distribuem nenhuma madeira extraída ilegalmente, afectando potencialmente a sua competitividade nos mercados globais, não é por certo o propósito deste regulamento e é uma solução que não pode ser apoiada.

David Martin (PSE), *por escrito*. – (EN) Votei a favor deste relatório, que estabelece normas destinadas aos operadores que colocam madeira no mercado da UE pela primeira vez. Os operadores serão obrigados a reger-se por um "sistema de diligência", para que toda a madeira seja extraída de acordo com o que prescrevem as disposições regionais, nacionais ou internacionais aplicáveis. Regozijo-me com o facto de os operadores passarem a estar também eles sujeitos a critérios de sustentabilidade e às leis referentes aos povos indígenas. É essencial que a conformidade seja verificada por uma entidade independente, e regozijo-me com o facto de este relatório salientar esse ponto.

Robert Sturdy (PPE-DE), *por escrito*. – (EN) É necessário fazer esforços com vista a pôr termo ao comércio de madeira e produtos de madeira ilegalmente extraída que são colocados no mercado da UE, a bem de uma concorrência eficiente, do desenvolvimento sustentável e da protecção da biodiversidade global e do ambiente.

O "sistema de diligência" proposto pela Comissão (que é já aplicado com grande rigor no Reino Unido) integra medidas e procedimentos que habilitarão os operadores a rastrear a madeira e os produtos de madeira, a aceder a informação relativa à conformidade com a legislação aplicável e a gerir o risco de colocarem madeira e produtos de madeira ilegais no mercado da UE. Esta medida proporcionará também aos consumidores a certeza de que ao comprarem madeira e produtos de madeira não estão a contribuir para agravar o problema do abate ilegal e do comércio que lhe está associado.

Se bem que apoiemos esta proposta na generalidade, não apoiamos o alargamento das obrigações a todos os operadores que é preconizado pela relatora, o qual impõe, a nosso ver, um ónus burocrático e financeiro a todos os operadores no interior da UE. A proposta da Comissão prevê um regime flexível assente num dever de diligência na avaliação do risco e na análise de indícios e constitui uma abordagem muito mais eficaz e prática.

- Relatório Miloslav Randsdorf (A6-0214/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*. – (LT) O petróleo é a fonte de energia mais importante da União Europeia e a economia está muito dependente de um fornecimento constante, fiável e acessível. Dada a nossa grande e sempre crescente dependência da importação de petróleo, a segurança do fornecimento de petróleo é especialmente importante.

A procura de petróleo na UE continuará a aumentar até 2030, ainda que ao ritmo de apenas 0,25% ao ano. Em 2030, o petróleo ainda será a principal fonte de energia da UE e constituirá aproximadamente 35% de toda a energia consumida. Dado que o fornecimento e as capacidades de processamento de petróleo não conseguem satisfazer o aumento da procura, a situação do mercado permanecerá tensa.

Estes factores devem ser tidos em consideração no desenvolvimento de uma política de energia europeia unida e real. Parte desta política deverá ser a capacidade da UE para reagir a qualquer crise súbita no fornecimento. As reservas são um factor importante ao minimizarem os efeitos de problemas inesperados no fornecimento, pois sem petróleo alguns ou todos os sectores da economia parariam. Neste sentido, a posse de reservas é uma questão básica de segurança nacional.

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), *por escrito*. – Votámos favoravelmente este relatório por considerarmos importante a manutenção de reservas de petróleo bruto e/ou de produtos petrolíferos. A constituição de reservas é uma questão de elevada importância económica e social de cada país, incluindo para a sua segurança, devendo, portanto, ser proibido qualquer tipo de especulação sobre estas reservas, ao contrário do que tem

vindo a acontecer, devendo a sua propriedade e administração serem públicas, para defender o interesse dos países da UE.

No entanto, não concordamos com os poderes que esta proposta de directiva confere à Comissão Europeia, nomeadamente com a possibilidade de os serviços da Comissão realizarem, nos Estados-Membros, *acções de controlo das reservas de segurança e das reservas específicas*. Os países deverão constituir as suas reservas desses produtos, mas é uma questão de soberania a sua administração e a definição dos seus níveis máximos ou mínimos. Também estamos em desacordo com qualquer tentativa de utilizar a constituição das ditas reservas como mais uma justificação, ainda que de forma mitigada, para uma política de ingerência, como se poderia inferir da *criação de um clima favorável ao investimento com vista à exploração e ao aproveitamento das reservas petrolíferas dentro e fora da União Europeia*.

- Relatório Luca Romagnoli (A6-0228/009)

Philip Bradbourn (PPE-DE), *por escrito*. – (EN) Embora sejamos partidários da cooperação entre Estados-Membros nestas questões, pensamos que esta matéria deve manter-se na esfera da subsidiariedade e não deve ser objecto de intervenção por parte da UE.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – Esta iniciativa insere-se no âmbito da estratégia global de protecção das infra-estruturas críticas. A economia da UE e a segurança e o bem-estar dos seus cidadãos dependem da existência e do bom funcionamento de um conjunto de infra-estruturas que asseguram serviços essenciais, como os serviços de saúde, as redes de telecomunicações, de energia e de transportes, os serviços financeiros, o fornecimento de água e alimentos, etc.

Se bem que nalguns Estados-Membros já existam fortes medidas e estruturas de protecção, noutros Estados-Membros a situação ainda é muito precária. É importante, assim, que exista uma melhor e mais eficiente troca de informações e boas práticas, o que só será possível através da criação deste sistema de informação e comunicação.

Por essa via reforça-se o diálogo e a informação disponível em relação a ameaças e vulnerabilidades partilhadas, bem como a cooperação e a coordenação entre Estados-Membros. Ao mesmo tempo, estimula-se o desenvolvimento de medidas e estratégias apropriadas para limitar os riscos e promover uma protecção adequada e reforça-se a segurança dos cidadãos.

Apoio, igualmente, a inclusão de uma cláusula de revisão, de 3 anos, que deverá permitir introduzir as melhorias que se afigurem necessárias, nomeadamente a possibilidade de ser criada uma funcionalidade de sistema de alerta rápido.

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. – Votei favoravelmente a proposta sobre uma rede de alerta para infra-estruturas críticas (RAIC). Algumas infra-estruturas dos Estados-Membros consistem nos recursos materiais, serviços, equipamentos de tecnologia de informação, que caso sejam danificados podem ter consequências muito graves para a saúde, segurança e bem-estar económico ou social.

Os sistemas de transporte, telecomunicações e a energia são sectores cruciais para o desenvolvimento dos Estados-Membros e são também sectores cada vez mais interligados, em que alguns dos Estados-Membros dependem de outros. Por este motivo, a necessidade de um sistema único de ligação e partilha de informações entre diferentes autoridades em matéria de protecção de infra-estruturas críticas, intercâmbio de boas práticas e um sistema de alerta rápido é de extrema importância para o desenvolvimento da União Europeia.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), *por escrito*. – (EL) A proposta da Comissão que esteve na base da elaboração deste relatório cria entre os Estados-Membros uma rede de informação e alerta para as suas infra-estruturas públicas e privadas que são classificadas como "críticas".

Esta rede constitui um primeiro passo no sentido de permitir que entidades privadas, ou seja, as empresas monopolistas, cujas instalações venham a ser classificadas como críticas, sejam dotadas de competências em matéria de segurança que actualmente são da responsabilidade exclusiva do Estado.

Esta rede abre o caminho para que se classifiquem como "actos terroristas" as manifestações das classes trabalhadoras e populares que afectem quaisquer infra-estruturas "críticas", incluindo instalações privadas (por exemplo, greves em sectores críticos, tais como a energia, as telecomunicações, etc., ou a ocupação simbólica de fábricas, empresas, etc., os piquetes que greve, manifestações, etc.).

Esta rede mina a defesa e a soberania dos Estados-Membros, acaba com a divisão entre segurança interna e externa e permite à UE ter um papel e um envolvimento directos neste domínio.

Mais uma vez, a UE serve-se do combate à "ameaça terrorista" como o pretexto necessário para completar o seu quadro institucional reaccionário, que basicamente funciona contra o movimento das massas populares e das classes trabalhadoras e salvaguarda o poder do capital, minando ainda mais os direitos soberanos dos Estados-Membros.

Vladimir Urutchev (PPE-DE), *por escrito*. – (BG) A UE adoptou hoje o relatório do senhor deputado Romagnoli sobre a criação de uma Rede de Alerta para as Infra-estruturas Críticas na UE, relatório esse que não foi objecto de debate na sessão plenária. Considero que a protecção dos cidadãos da UE deve merecer a máxima prioridade nesta instituição e que os cidadãos devem ter noção disso.

A criação desta rede de informação permitirá, baseado na troca de experiências e de boas práticas entre os países da UE, a produção de normas de nível mais elevado e uma melhor compreensão das mesmas, tendo em vista a protecção de locais críticos e de actividades cruciais para os países e para os cidadãos.

Gostaria de referir, enquanto relator-sombra do Grupo do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) e dos Democratas Europeus, que me congratulo com a adopção unânime por todos os grupos políticos do Parlamento dos requisitos estabelecidos para a participação obrigatória dos Estados-Membros no novo sistema, aspecto que garante a relevância desta iniciativa numa perspectiva europeia.

Também quero manifestar a minha confiança no sentido que, mesmo após os primeiros cinco anos de bom funcionamento do sistema, a Comissão Europeia irá adoptar as medidas necessárias para completar o sistema através de funcionalidades adicionais, permitindo uma rápida distribuição de informação urgente acerca de ameaças que possam ter surgido e susceptíveis de poder afectar infra-estruturas críticas em qualquer parte da UE.

Acabaremos, assim, por dispor de um sistema de informação completo que facultará uma maior segurança e protecção aos cidadãos da Europa.

- Relatório Gérard Deprez (A6-0193/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), *por escrito*. – (IT) O meu voto é favorável.

Um dos pontos mais debatidos das políticas discutidas na União Europeia diz respeito à implementação de uma política comum para a Protecção de Personalidades Oficiais. O conceito de "personalidade oficial" é seguramente muito vasto, mas hoje chegámos a uma definição comum, a saber, todo e qualquer indivíduo que tenha uma posição oficial ou não oficial e que possa ser ameaçado devido à sua contribuição para o debate público.

Refiram-se casos como os episódios ligados à antiga deputada do Parlamento dos Países Baixos, Hirshi Ali, que foi ameaçada em Fevereiro de 2008 na sequência do seu precioso discurso sobre a temática extremamente actual da radicalização islâmica na Europa, e o do famoso romancista indo-britânico, Salman Rushdie, perseguido pelas suas opiniões controversas sobre o Islão.

É pois desejável que qualquer pessoa dedicada a alargar o debate público de forma positiva tenha o direito a ser protegido quando visita um Estado em que existe a possibilidade de ser ameaçado ou atacado; sobretudo em casos como Salman Rushdie, em que a sentença de morte já foi pronunciada por um país terceiro.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – A protecção de personalidades oficiais é uma responsabilidade que permanece no âmbito das competências e da legislação em vigor no Estado de acolhimento.

De forma a melhorar a cooperação e a comunicação entre os Estados-Membros nessa área, foi criada em 2002 uma Rede Europeia de Protecção de Personalidades Oficiais.

A presente iniciativa tem como objectivo proceder ao alargamento da definição de *personalidade oficial*, prevista no âmbito do artigo 2.º dessa Decisão, de forma a poder abranger qualquer pessoa que, independentemente de exercer ou não um cargo público, se considere ameaçada devido à sua influência e contribuição para o debate público.

Esta proposta holandesa surgiu na sequência de um incidente que teve lugar em 2008, com uma antiga deputada dos Países Baixos que, na sequência de um discurso que fez num seminário no Parlamento Europeu sobre a radicalização islâmica, foi alvo de ameaças à sua integridade física.

Como Relator sombra do PPE, apoio esta iniciativa que pretende alargar o âmbito de protecção dos direitos humanos, e em particular promover o direito à liberdade de expressão.

Andrzej Jan Szejna (PSE), *por escrito*. – (PL) Os Estados-Membros cooperam no campo da protecção de personalidades oficiais no quadro das disposições legais em vigor no país em causa e, também, do disposto em acordos internacionais. A Decisão do Conselho que está em discussão (2002/956/JAI) prevê a protecção das personalidades oficiais, de acordo com a definição constante na legislação nacional de um Estado-Membro ou na regulamentação de uma organização ou instituição internacional ou supranacional. A protecção das personalidades oficiais é da responsabilidade do Estado de acolhimento.

Atendendo às ameaças que têm sido dirigidas a personalidades oficiais nos últimos anos, apoio plenamente a decisão que foi tomada de alterar a decisão do Conselho relativa a uma Rede Europeia de Protecção de Personalidades Oficiais vigente. O principal objectivo é alargar os termos da definição do conceito de "personalidade oficial" do artigo 2.º, de modo a abarcar toda a pessoa que, independentemente de exercer ou não um cargo público, deva ser considerada ameaçada devido à sua contribuição para o debate público ou à sua influência sobre ele.

Penso que esta decisão reforçará a segurança das personalidades oficiais e terá um efeito benéfico no plano do aprofundamento da democracia.

- Relatório María Isabel Salinas García (A6-0200/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) A existência de produção de algodão na Europa não é um fim em si mesmo. A União tem de ver o mercado mundial do algodão como um todo e de dar aos consumidores da UE a oportunidade de comprarem o algodão mais barato possível, independentemente do local onde tenha sido produzido, desde que tenha sido produzido em determinadas condições éticas e ambientais correctas.

Oponho-me vigorosamente a este relatório. Faria notar, mais uma vez, que é uma sorte o Parlamento Europeu não ter poderes de co-decisão no que se refere à política agrícola comum da UE. Caso contrário, a UE cairia na armadilha do protecção e dos elevados subsídios para todos os diferentes grupos no sector agrícola.

- Relatório Reinhard Rack (A6-0219/2009)

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

A região dos Alpes é um dos territórios mais importantes e ricos no seio da Comunidade Europeia. Estende-se ao longo de oito Estados, que já subscreveram, em 4 de Abril de 1998, acordos comuns relativos à protecção e conservação desta região, bem como uma política comum para a gestão dos transportes. Na verdade, no que respeita aos transportes, o "Protocolo sobre a aplicação da Convenção Alpina no domínio dos transportes" foi aprovado em 24-26 de Maio de 2000, com o objectivo principal de fornecer um quadro jurídico para a mobilidade sustentável nos Alpes.

Muito embora este protocolo não tenha sido ainda aceite pela totalidade dos oito Estados da Convenção Alpina, cumpre-nos fazer o nosso melhor para assegurar que seja ratificado em breve pelos restantes Estados da região de modo a que esta ratificação do "Protocolo Transportes" se torne uma das principais prioridades da Comissão Europeia.

- Relatório Mairead McGuinness (A6-0232/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) O relatório em apreço é, na verdade, um relatório de actividades da Comissão das Petições do Parlamento Europeu. No entanto, uma vez que, em algumas passagens, o Tratado de Lisboa é referido e incensado, manifestando a esperança de que seja ratificado em breve, optei por votar contra o relatório na totalidade.

Penso que o Tratado de Lisboa foi, em princípio, rejeitado, já que os cidadãos de um Estado-Membro votaram contra num referendo. Além disso, há vários outros Estados-Membros nos quais a maioria dos eleitores teria votado contra o Tratado de Lisboa, se tivesse tido tal oportunidade.

Não posso apoiar a ignorância revelada pela Comissão das Petições do Parlamento Europeu nas formulações contidas no relatório.

Francis Wurtz (GUE/NGL), *por escrito*. - (FR) Quero manifestar a minha oposição ao n.º 17 deste relatório, que representa mais uma modalidade da campanha contra Estrasburgo como sede do Parlamento Europeu. A propósito, quero recordar o seguinte:

Em primeiro lugar, a escolha de Estrasburgo constituiu, desde o início, uma decisão altamente simbólica ligada à história da Europa. Tratava-se de valorizar a finalidade de um processo europeu, factor de paz e de aproximação dos povos. Pela minha parte, milito em defesa da salvaguarda do símbolo de Estrasburgo porque acredito que essa finalidade mantém toda a sua actualidade.

Em seguida, reitero o meu desejo de ver afirmar-se uma Europa portadora da diversidade das culturas que caracteriza as nações que a compõem. Porque não uma instituição europeia importante em Varsóvia, outra em Barcelona, outra em Estocolmo, para além da Comissão em Bruxelas e do Parlamento em Estrasburgo?

A menos que apenas tenhamos em vista a Europa dos negócios, nada justifica centralizar tudo num único lugar, necessariamente afastado dos povos europeus.

Eis as razões pelas quais me oponho ao n.º 17 do relatório McGuinness, o qual não levanta quaisquer outros problemas.

- Relatório Anna Záborská (A6-0198/2009)

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. - Votei favoravelmente a proposta sobre a abordagem integrada da igualdade entre os homens e as mulheres no âmbito dos trabalhos das comissões e das delegações. O relatório de iniciativa mostra o progresso feito nas comissões e delegações e reforça a necessidade de adoptar e aplicar estratégias de igualdade de género.

A reivindicação da igualdade de género não é contra os homens. É a favor da sociedade no seu todo, beneficiando, portanto, as mulheres e os homens e as famílias. Uma abordagem integrada de igualdade implica a reorganização, melhoria, desenvolvimentos e evolução das políticas com o objectivo de, a todos os níveis e em todas as fases, os actores associados às principais decisões políticas integrarem a dimensão da igualdade em todas as políticas.

É necessário, por isso, adoptar e aplicar uma estratégia acompanhada de objectivos concretos para uma abordagem integrada da igualdade de géneros nas políticas comunitárias da competência das comissões e delegações parlamentares.

- Recomendação para segunda leitura Eluned Morgan (A6-0216/2009)

Richard Corbett (PSE), *por escrito*. - (EN) Centenas de milhares de eleitores meus por toda a região do Yorkshire e Humberside beneficiarão de poupanças nas suas facturas de gás e de electricidade graças a esta legislação. As medidas combinarão um aumento da eficiência energética com a redução de custos.

Apesar de não termos alcançado ainda a separação total, esta legislação vai no sentido da criação de uma rede em que será vedado às empresas deter simultaneamente estruturas de produção e de distribuição de energia, situação que lhes permite inflacionar as tarifas. Saúdo em especial o facto de ela conferir também aos clientes que queiram mudar de fornecedor de gás e de electricidade o direito a que essa mudança seja efectuada pelos operadores em causa no prazo de três semanas e sem quaisquer encargos, e direito a indemnização em caso de inexactidão ou atraso na facturação. Serão ainda introduzidos sistemas de contadores inteligentes energeticamente eficientes.

Estas novas regras constituem uma autêntica carta dos direitos dos consumidores de gás e de electricidade. As companhias foram livres de forçar os consumidores a pagar mais do que era razoável pelo gás e a electricidade que consumiam durante tempo demais. Os meus eleitores sentirão os benefícios desta legislação na baixa das suas contas.

Teresa Riera Madurell (PSE), *por escrito*. - (ES) Na delegação socialista espanhola defendemos o modelo de desagregação patrimonial das empresas verticalmente integradas tanto no sector do gás como no da electricidade, pois consideramos que separar as empresas de aprovisionamento/geração das empresas de transporte proporciona aos consumidores europeus uma verdadeira possibilidade de escolha e estimula os investimentos que são necessários neste sector, o que significa que a energia poderá chegar sem interrupções a todo o território da UE. No entanto, votei a favor do pacote relativo ao mercado interno do gás e da electricidade porque:

- (1) os interesses dos consumidores foram colocados no centro da revisão do pacote legislativo;
- (2) incluímos o conceito de pobreza energética e solicitámos aos Estados-Membros que tomem medidas tendentes a combater a pobreza energética nos planos de acção nacionais em matéria de energia e que garantam não só o necessário abastecimento energético aos clientes mais vulneráveis, mas proíbam também o corte da ligação desses clientes em momentos críticos; e
- (3) uma vez que, dentro de alguns anos, a desagregação patrimonial se tornará uma realidade através dos procedimentos anticoncorrenciais aplicados pela Direcção-Geral da Concorrência, colocámos a tónica na arquitectura institucional, reforçando as competências da nova agência europeia e a independência das entidades reguladoras nacionais.

Gary Titley (PSE), por escrito. – (EN) O maior fracasso do mercado único é a incapacidade de estabelecer um mercado único da energia. As políticas energéticas nacionais conduziram a Europa a um beco sem saída e a uma situação de dependência extrema da sempre onerosa importação de combustíveis fósseis. Não existe nem uma rede de energia europeia nem uma política de armazenamento estratégico de energia. Precisamos urgentemente de diversificar as nossas fontes de abastecimento de energia, reduzir o consumo, encorajar a adopção de formas de energia com baixa emissão de carbono e estabelecer um mercado interno estável e competitivo.

Por esses motivos, apoio os presentes relatórios, embora receie que a tentativa de alcançar um consenso que seja aceitável para todos possa vir a comprometer a eficácia deste "pacote" de legislação, razão por que é vital assegurar uma fiscalização eficiente da sua aplicação.

Apoio as disposições que reforçam os direitos dos consumidores e saúdo o reconhecimento da gravidade social do problema da penúria energética.

A ausência de poderes vinculativos da Agência de Cooperação dos Reguladores da Energia continua a suscitar-me algum desconforto. Em última análise, só poderemos construir um mercado único da energia se dispusermos de um regulador europeu dotado de poderes efectivos.

Felicitamos o Parlamento por ter logrado obrigar os Estados-Membros a ir mais longe do que desejavam. Estamos perante mais um exemplo de uma situação em que o Parlamento foi capaz de fazer com que os superiores interesses da causa europeia prevalecessem sobre os egoísmos e os proteccionismos nacionais.

- Recomendação para segunda leitura Giles Chichester (A6-0235/2009)

Luís Queiró (PPE-DE), por escrito. – O terceiro pacote energético deverá fazer evoluir progressivamente o mercado energético, que até há bem pouco tempo se baseava num sistema de monopólio. A evolução para a liberalização implica uma autêntica e sustentada concorrência e destaca a importância de uma Agência de cooperação entre os reguladores de energia mais forte e com poderes claramente independentes.

O principal objectivo da Agência será o de ajudar as autoridades de regulação a exercer, a nível comunitário, as tarefas efectuadas pelos Estados-Membros e, se necessário, a coordenar a sua acção. Por outro lado, a Agência assegurará também a supervisão dos mercados internos da electricidade e do gás natural, contribuindo ainda para todos os esforços para a melhoria da segurança energética.

Realço o papel fundamental desta Agência no futuro da política energética na Europa, que desejamos seja caracterizada por condições mais concorrenciais e diversas, longe dos monopólios do passado, a par de condições de segurança acrescida e de maior eficiência, em benefício dos consumidores.

São estas as razões que me levaram a votar favoravelmente este relatório.

- Recomendação para segunda leitura Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009)

Carlos Coelho (PPE-DE), por escrito. – Aplaudimos a aprovação deste Relatório, que é parte integrante do Pacote Energia que foi aprovado hoje, dado que – no meu entender – é mais um passo importante para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos da Europa.

A possibilidade de melhores ligações entre redes eléctricas, a existência de Reguladores fortes e idóneos que garantam a transparência do mercado e a cooperação transnacional são factores importantíssimos para garantir que os consumidores finais podem usufruir de um serviço verdadeiramente justo e competitivo.

A partilha de responsabilidades e a cooperação entre Estados-Membros tanto na electricidade como no gás natural são a pedra de toque para a existência de um verdadeiro mercado europeu de energia, que se deseja justo, dinâmico e sustentável.

- Recomendação para segunda leitura Antonio Mussa (A6-0238/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito* – (SV) Saúdo calorosamente a ideia de abrir à concorrência o mercado interno do gás. Não obstante, é errado prever que os Estados-Membros tomem medidas concretas para ajudar a uma utilização mais alargada do biogás e do gás da biomassa. Trata-se de uma matéria sobre a qual cabe a cada Estado-Membro decidir. Votei, por isso, contra a proposta apresentada pela comissão parlamentar.

Luís Queiró (PPE-DE), *por escrito*. – O Terceiro Pacote Energético vem colmatar as muitas falhas estruturais que vinham do passado. Não podemos deixar de lembrar a discriminação relativamente a novos fornecedores de energia, bem como alguma falta de transparência ao nível dos preços e da escolha do fornecedor. Finalmente, com este Pacote podemos esperar a finalização da liberalização do mercado interno da energia na União.

A aprovação deste Terceiro Pacote e desta proposta, em concreto, permitirá mercados de energia europeus mais concorrenciais, sustentados e seguros.

Espera-se que os direitos dos consumidores estejam no centro do processo de abertura dos mercados face ao acordo alcançado, que inclui a questão da separação da propriedade, da independência das autoridades reguladoras nacionais, bem como condições para uma clarificação das responsabilidades entre as Autoridades Nacionais, a Agência e a Rede Europeia de Operadores do Sistema de Transmissões.

Na expectativa de que o consumidor passe a ter um mercado mais transparente, com acesso a informação detalhada e à possibilidade de alterar o fornecedor de energia sem custos, votei favoravelmente este relatório.

- Relatório Dragoş Florin David (A6-0136/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), *por escrito*. – (IT) Voto a favor do relatório do senhor deputado David sobre soluções de interoperabilidade para as administrações públicas europeias (ISA), cujo objectivo é apoiar a cooperação entre estas.

Este programa facilita a eficaz e eficiente interacção electrónica transfronteiriça e intersectorial entre as administrações europeias, permitindo assim a prestação de serviços públicos electrónicos que possam favorecer a execução das suas actividades, bem como a implementação das políticas comunitárias a favor dos cidadãos e empresas. Isto facilitará a circulação, o estabelecimento e o trabalho em plena liberdade e sem obstáculos para os cidadãos da UE a fim de proporcionar a estes e às administrações públicas, serviços melhores, mais eficientes e de fácil acesso.

Considero que se justifica encorajar a cooperação internacional e, nesse sentido, o programa ISA deve ser aberto também à participação dos países do espaço económico europeu e dos países candidatos. Concorro com a ideia de que a cooperação com outros países terceiros e organizações ou organismos internacionais deverá ser encorajada.

A participação dos países candidatos no programa ISA constitui um passo fundamental em termos da preparação das respectivas administrações públicas para as tarefas e métodos de trabalho decorrentes da adesão à UE. Creio que a possibilidade de utilizar os fundos de pré-adesão para esse efeito deve ser estudada em profundidade.

- Recomendações para segunda leitura Eluned Morgan (A6-0216/2009), Giles Chichester (A6-0235/2009), Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009), Antonio Mussa (A6-0238/2009), Atanas Paparizov (A6-0238/2009)

Mary Lou McDonald (GUE/NGL), *por escrito*. – (EN) Não podia votar a favor dos relatórios de hoje, que, fundamentalmente, apoiam os desígnios de liberalização dos mercados da electricidade e do gás da Comissão Europeia.

A nossa experiência na Irlanda demonstrou a absoluta incapacidade da liberalização e da consequente privatização para resolver os problemas do sector da energia.

Nos últimos anos os preços da energia subiram na Irlanda, afectando sobretudo as famílias e os trabalhadores comuns. Nesta conjuntura de recessão, a intenção da UE de impor a liberalização de sectores essenciais da economia faz menos sentido do que nunca. A Comissão e a UE têm de aprender a pôr de lado as velhas e fracassadas políticas neoliberais de sempre.

Lastimo que o "pacote da energia" tenha logrado obter um apoio tão amplo hoje no Hemiciclo.

- Relatório Leopold Józef Rutowicz (A6-0137/2009)

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

As implicações ambientais e ao nível da saúde do uso de pesticidas foram objecto de debate a nível europeu, sendo que o Parlamento Europeu aprovou directivas relativas à autorização e venda de pesticidas.

Esta medida estabelece os requisitos essenciais para a segurança e a protecção da saúde a que têm de obedecer as máquinas de aplicação de pesticidas colocadas no mercado interno para poderem gozar de livre circulação no seio da Comunidade. Para além de proteger os consumidores, a legislação visa também salvaguardar a saúde e a segurança dos trabalhadores.

Os custos suportados pelos construtores recairão provavelmente sobre os utentes através do aumento dos preços. Contudo, a consequente redução média anual no consumo de pesticidas permitirá aos utentes fazer poupanças que compensarão quaisquer aumentos de preços.

A directiva proposta alcança o objectivo de garantir um nível comum de protecção do ambiente e, simultaneamente, evitar um quadro legislativo fragmentado a nível comunitário, o que poderá gerar custos inflacionados para as empresas que pretendam operar fora das fronteiras nacionais.

Janelly Fourtou e Andreas Schwab (PPE-DE), *por escrito*. – (EN) No contexto da alteração da Directiva 2006/42/CE, de 17 de Maio de 2006, relativa às máquinas, no que toca às máquinas de aplicação de pesticidas, queríamos frisar que vimos insistindo em que a Comissão Europeia deve rever a directiva relativa à recepção dos tractores desde que em 2006 o Parlamento Europeu aprovou a Directiva "Máquinas", para garantir a coerência da abordagem. A nosso ver, os tractores não cabem na definição do conceito de máquinas constante daquela directiva. A actual directiva relativa aos tractores pode e deve, por isso, ser substituída por regulação menos complexa.

Rovana Plumb (PSE), *por escrito*. – (RO) É um facto reconhecido que a utilização de pesticidas representa uma ameaça quer para a saúde humana quer para o ambiente. A finalidade da "Estratégia Temática de Utilização Sustentável de Pesticidas" é a de reduzir os riscos da utilização de pesticidas para a saúde humana e o ambiente.

A harmonização dos requisitos de protecção ambiental e dos procedimentos de avaliação de conformidade das máquinas de aplicação de pesticidas é uma condição prévia para se atingir o mesmo nível de protecção ambiental em toda a UE, mas também para assegurar uma concorrência leal entre fabricantes e para facilitar a livre circulação desses produtos na Comunidade.

A concepção e construção correctas dessas máquinas desempenham um papel significativo na redução do impacto adverso dos pesticidas na saúde humana e no ambiente. Supondo que um pulverizador de pesticida tem uma vida útil de 12 a 15 anos, estima-se que aproximadamente 125 000 a 250 000 novos pulverizadores sejam adquiridos na Comunidade todos os anos. Graças à sua maior eficiência, os pulverizadores que satisfazem os novos requisitos ambientais utilizam menos pesticida, reduzindo, desse modo, o tempo consumido com as actividades de mistura, carregamento, pulverização e limpeza, já para não falar das poupanças geradas para os utilizadores, que irão compensar qualquer aumento do preço de determinados tipos de máquinas de pulverização.

Foi por isto que votei a favor do relatório.

Andrzej Jan Szejna (PSE), *por escrito*. – (PL) A Directiva do Parlamento Europeu relativa às máquinas de aplicação de pesticidas, que altera a Directiva 2006/42/CE, de 17 de Maio de 2006, relativa às máquinas, introduz uma alteração muito importante na legislação vigente.

Visa harmonizar as normas de protecção ambiental e da saúde humana na União Europeia. Simultaneamente, a harmonização da legislação possibilitará a circulação desse tipo de máquinas no interior da UE em condições de igualdade, o que aumentará a competitividade do mercado europeu.

A directiva imporá aos Estados-Membros o dever de efectuarem inspecções periódicas ao equipamento profissional de aplicação de pesticidas, bem como de estabelecerem um sistema de manutenção regular e inspecção periódica do mesmo. Mercê dessas medidas, a directiva reduzirá o consumo de pesticidas (o que reduzirá, por sua vez, os respectivos efeitos nocivos sobre o ambiente) e terá um efeito benéfico sobre a saúde dos consumidores e dos cidadãos que, no exercício da sua actividade profissional, estão em contacto directo com pesticidas.

- Relatório Ivo Belet (A6-0218/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*. (LT) Dado que o transporte rodoviário emite quase 25% de todo o CO₂, a maior tarefa da UE é reduzir a intensidade do consumo de energia pelos meios de transporte e a quantidade de compostos de carbono que emitem para a atmosfera. Os pneus são responsáveis por 20-30% do consumo de combustível dos meios de transporte, pelo que uma maior estabilidade dos pneus deve ser considerada parte de um método integrado, destinado a reduzir o combustível utilizado pelos transportes rodoviários e a quantidade de poluentes que emitem. Na lista das acções a empreender, apresentada no Plano de Acção para a Eficiência Energética, que prevê reduzir o consumo em 20% até 2020, é também sublinhado que um dos meios possíveis para alcançar esta meta é a rotulagem dos pneus.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – Aplaudo este Relatório, na consciência de que será mais um instrumento para a melhoria das informações prestadas aos consumidores, contribuindo para um mercado mais transparente, onde a escolha entre produtos é efectuada de modo consciente e informado, baseada em padrões simples, mas com fundamentação científica e tecnológica.

No meu entender, este Relatório representa mais um passo na direcção de uma Europa sustentável do ponto de vista energético, permitindo aos consumidores a escolha de pneus que levem a menores consumos de combustível nos seus veículos.

Por outro lado, a possibilidade de escolher um pneu de acordo com o seu comportamento específico é mais uma ferramenta para o consumidor poder proteger-se e equipar o seu veículo automóvel de forma adequada ao seu estilo de condução e às condições ambientais onde circula.

Ressalvo também a concorrência salutar e de tendência tecnológica que este sistema irá imprimir ao mercado dos pneus, levando a que os desenvolvimentos tecnológicos das várias marcas possam ser comparados – e apreciados – pelos consumidores – de uma forma clara e objectiva.

Edite Estrela (PSE), *por escrito*. – Votei favoravelmente a resolução sobre a rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética. Uma vez que quase 25% das emissões totais de CO₂ provêm do transporte rodoviário, a redução da intensidade de energia dos veículos é um desafio muito importante para a União Europeia.

A criação de um sistema de rotulagem que assegura a informação adequada sobre a eficiência em termos de combustível e aderência, entre outras características, permitirá aos consumidores fazer escolhas informadas aquando da aquisição de pneus.

Uma vez que os pneus representam 20 a 30% do consumo total de combustível, um reforço da sustentabilidade deveria ser parte integrante de uma abordagem que vise a redução do consumo de combustível e consequentemente das emissões de dióxido de carbono para a atmosfera.

Astrid Lulling (PPE-DE), *por escrito*. – (FR) O presente relatório constitui um compromisso razoável, que deverá permitir aos utilizadores finais comprarem os seus pneus com conhecimento de causa, nomeadamente no que respeita à eficácia em combustível, à aderência ao solo molhado e ao barulho de rolamento externo.

Congratulo-me com a maior flexibilidade da data de entrada em vigor deste regulamento, que deverá conceder maior margem de manobra aos produtores, evitando assim a destruição dos stocks de pneus. Essa destruição seria contrária aos objectivos ambientais estabelecidos.

Os pontos mais sensíveis eram certamente a moldagem obrigatória, em relevo ou gravado, os desempenhos energéticos, o índice de aderência em pavimentos molhados e as emissões de ruído dos pneumáticos. Esta reivindicação teria obrigado os nossos produtores de pneus a renovarem todas as suas gamas de moldes a um preço exorbitante. Sou de opinião que tal reivindicação poria ainda mais em perigo a nossa indústria de pneumáticos, que sofre já gravemente as consequências da crise económica.

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) Há muito boas razões para lutar por uma maior eficiência energética e por menores emissões dos nossos veículos. Um regime harmonizado de rotulagem dos pneus de veículos na União Europeia é, porém, problemático. Experiências anteriores de rotulagem, em especial, justificam uma consideração atenta desta matéria.

Consideremos, por exemplo, o regime de rotulagem para os produtos domésticos. A indisponibilidade das empresas para elevarem continuamente os requisitos relativos a determinada classe de rotulagem energética, para os frigoríficos, por exemplo, resultou num regime de rotulagem que, actualmente, é irremediavelmente complicado e difícil de compreender. Algo que os políticos esperavam fosse encorajar um desenvolvimento contínuo e dar aos consumidores uma orientação tão necessária contribuiu, em vez disso, para travar o desenvolvimento de produtos melhores e tornou ainda mais difícil os consumidores fazerem as opções certas.

Penso que a UE pode desempenhar um papel importante na redução do impacto dos veículos sobre o ambiente. No entanto, e diferentemente da Comissão Europeia e da comissão parlamentar, defenderia um aumento dos requisitos mínimos para os fabricantes de pneus que pretendem vender os seus produtos no mercado interno, e não uma regulamentação pormenorizada. Os políticos da UE deveriam criar quadros sustentáveis e benéficos para a sociedade e para as empresas, em vez de se envolverem no controlo de todos os pormenores. Uma vez que a Comissão Europeia e a comissão parlamentar competente não parecem partilhar o meu ponto de vista, optei por votar contra o relatório.

Gary Titley (PSE), *por escrito*. – (EN) Saúdo este relatório como um coadjuvante necessário da legislação relativa às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor que foi aprovada no corrente ano, coadjuvante que estabelece principalmente normas ambientais e de segurança aplicáveis aos pneus.

Precisamos de pneus mais seguros, energeticamente eficientes e silenciosos. O ruído do tráfego, de que o produzido pelos pneus é uma importante componente, é um dos grandes agentes responsáveis por problemas de saúde da população. A redução do consumo de combustível trará grandes benefícios ao consumidor num tempo de crescente austeridade, mas diminuirá também as emissões de CO₂ e contribuirá para a consecução dos ambiciosos objectivos da UE em matéria de mitigação das alterações climáticas.

O processo de rotulagem habilitará os consumidores a fazer uma escolha informada não apenas no momento de comprarem pneus, como também no de decidirem o carro que hão-de comprar.

Temos de monitorar, porém, a eficácia da rotulagem. Temos de nos certificar de que os consumidores os compreendem realmente, sob pena de todo este exercício acabar por ser vão.

- Relatório Adina-Ioana Vălean (A6-0138/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*. (LT) Concorde com a continuação da regulamentação das chamadas de voz. Quando foi adoptado o Regulamento (CE) n.º 717/2007, o preço das chamadas entre as redes não baixou significativamente, mantendo-se perto do tecto definido pelo regulamento.

Considero que a esfera de aplicação do regulamento deve estender-se ao SMS. Dados os preços excessivamente elevados que os consumidores são obrigados a pagar, parece que, infelizmente, é necessária a regulamentação dos preços grossistas e retalhistas do SMS, pelo que voto a favor desta regulamentação.

Carlos Coelho (PPE-DE), *por escrito*. – Discordo, em princípio, que seja o legislador a intervir no mercado e a fixar os preços. Considero, com efeito, que cabe ao mercado definir os seus próprios preços no respeito dos princípios essenciais de uma sã concorrência.

Ora, precisamente, é o que faz falta no *Roaming* e que justifica a intervenção do Parlamento Europeu para fixar tarifas máximas abaixo das quais os operadores de telecomunicações são agora obrigados a competir. Votei favoravelmente para que esta regulamentação não se limite apenas às chamadas feitas ou recebidas, mas contemple igualmente SMS e dados em *roaming*.

Uma UE que promove a liberdade de circulação dos seus cidadãos não se coaduna com regras de mercado que findem ou se limitem ao passar de uma fronteira.

Hoje em dia, a esmagadora maioria dos cidadãos continuam a ter alguma relutância em usar os telemóveis quando estão fora do país por receio da factura de *roaming*. Votei a favor deste Regulamento precisamente

por obrigar a tarifas mais baratas para os consumidores de *roaming*, reforçando em simultâneo as regras de transparência a nível dos preços.

Trata-se de um exemplo concreto sobre a forma como a UE está no nosso dia-a-dia. Doravante, ao regressarem das férias ou de uma deslocação profissional ao estrangeiro, os cidadãos europeus lembrar-se-ão de que a redução do montante da factura de telemóvel se deve à UE.

Konstantinos Droutsas (GUE/NGL), *por escrito*. – (EL) A UE está a promover a aceleração das reestruturações capitalistas na área dos serviços das telecomunicações móveis, estendendo a aplicação do regulamento em questão à totalidade dos serviços prestados pelas empresas de telefonia móvel.

A directiva fortalece a posição dos monopólios europeus em relação aos seus concorrentes internacionais. Prorroga a vigência do regulamento por forma a facilitar aquisições e fusões de empresas, que irão garantir maiores lucros para o capital.

A aplicação da directiva reforçou as empresas monopolistas. O alegado limite máximo das tarifas do *roaming* é contornado pela aplicação de períodos de cobrança mínimos, o que aumenta o preço cobrado pelos serviços prestados e os lucros das empresas, como o reconhecem as autoridades de controlo competentes. A planeada divisão das tarifas entre serviços grossistas e outros serviços de telefonia móvel, tais como o SMS e o correio vocal, não irão trazer quaisquer benefícios para os consumidores, mas irão aumentar ainda mais os lucros do capital.

Somos radicalmente contra a liberalização e privatização dos mercados das telecomunicações, que conduzem à diminuição da qualidade dos serviços e à venda ao desbarato de património que é do povo. Exortamos os trabalhadores a expressarem a sua oposição universal à UE e à sua política antipopular e a alterarem o equilíbrio de poderes a nível político, já nas próximas eleições.

Nils Lundgren (IND/DEM), *por escrito*. – (SV) A Comissão quer que a actual regulamentação dos preços da itinerância seja alargada, de modo a abranger não só as chamadas vocais, como também o tráfego de SMS e a itinerância de dados. O Parlamento Europeu recomenda uma forma mais restrita de regulação e faz notar que a regulação de preços deveria ser temporária e que, a longo prazo, o mercado deveria eliminar os encargos elevados da itinerância. Votei a favor da posição do Parlamento Europeu, já que esta é ligeiramente mais liberal em termos de mercado do que a proposta da Comissão. Votei contra a proposta de resolução legislativa, já que a regulação dos preços irá, *de facto*, evoluir, a longo prazo, na direcção errada.

Andreas Mölzer (NI), *por escrito*. – (DE) Os telemóveis fazem hoje parte da vida quotidiana, e uma grande parte da população não vai a lado nenhum sem eles. O facto de serem utilizados para fins comerciais ou privados é uma questão de importância secundária. Em todo o caso, todos os tipos de comunicações, sejam chamadas telefónicas, mensagens de texto ou multimédia, comunicação ou navegação na Internet, incorrem em custos que as operadoras cobram aos clientes.

É compreensível que esses custos sejam mais elevados numa rede estrangeira – não na rede doméstica do operador, portanto – mas, desde o advento da telefonia móvel internacional, temos verificado repetidamente abusos excessivos nos custos da itinerância.

Em alguns casos, os consumidores tiveram de aceitar facturas escandalosas que não eram sustentadas por qualquer cálculo de aplicável universal. Com esta iniciativa, que não só torna mais fácil ao cidadão navegar na selva de tarifas, mas também normaliza os custos, a União Europeia está finalmente a fazer algo em benefício dos cidadãos da Europa. Por essa razão, votei a favor deste relatório.

Rovana Plumb (PSE), *por escrito*. – (RO) Votei a favor deste relatório porque a nova regulamentação introduz mecanismos preventivos e mecanismos de garantia da transparência dos preços dos serviços de itinerância de dados, no sentido de os cidadãos/consumidores terem uma melhor compreensão do método de determinação dos preços, permitindo-lhes controlar os seus custos e evitar más surpresas com as facturas.

O estabelecimento de limites para a itinerância de serviços vocais e de SMS, a adopção de medidas que garantam a transparência e o mecanismo preventivo introduzido para as tarifas grossistas dos serviços de dados continuam a proporcionar aos operadores uma margem de liberdade para concorrerem no mercado e para diferenciarem as suas ofertas dentro dos limites impostos. Em consequência disto, as novas pequenas empresas dispõem da possibilidade de concorrer com as tarifas grossistas excessivas dos maiores operadores.

As actuais práticas de facturação aplicadas à itinerância de chamadas vocais, facturado com base em unidades de 60 segundos, dão origem a um custo oculto para os consumidores, elevando, por comparação com uma

eurotarifa típica para serviços de itinerância, em cerca de 24% a factura das chamadas efectuadas e em 19% a factura das chamadas recebidas.

A regulamentação deve oferecer um nível de protecção suficiente para os consumidores, permitindo-lhes utilizar serviços de itinerância de modo conveniente e sem impor encargos irrazoáveis aos operadores de telecomunicações.

Luís Queiró (PPE-DE), *por escrito*. – A finalização do mercado interno é um objectivo fundamental da União e, por isso, os nossos esforços comuns para atingir as melhores condições possíveis de concorrência nos vários sectores económicos são muito importantes. A isto não é alheia a globalização das trocas, dos negócios, das comunicações. Por isso, o relatório em apreço relativo ao mercado das comunicações móveis é importante.

O resultado do acordo em primeira leitura é uma vitória para o Parlamento para que o regulamento entre em vigor em Julho de 2009. Com este relatório estabelecem-se as condições para uma maior transparência e protecção dos consumidores e, mais ainda, fixam-se condições para uma concorrência mais justa e clara para todos, desde a indústria aos consumidores.

Votei assim favoravelmente este relatório.

Olle Schmidt (ALDE), *por escrito*. – (SV) Optei, hoje, por me abster na votação do Regulamento *Roaming* II, que propõe a regulação dos preços no estrangeiro dos serviços de telefonia móvel. A proposta, que é um compromisso a que chegaram os grandes grupos, inclui muitas ideias boas, entre as quais a de haver mais informação para os clientes, de modo a permitir-lhes evitar contas de telefone enormes depois de uma permanência no estrangeiro.

A razão da minha abstenção não é complicada. Não acho que os políticos da UE devam fixar preços no mercado livre. O cerne de uma economia de mercado está no facto de os preços serem determinados pela oferta e pela procura, e não por aquilo que quaisquer políticos em Bruxelas considerem que é "justo". Já dispomos de regulação dos preços, em consequência do Regulamento *Roaming* I. O resultado foi o de os operadores se fixarem próximo do respectivo limite de preços, o que não beneficia os consumidores.

A nossa tarefa enquanto políticos é a de assegurar que há uma boa concorrência no mercado interno. Concordo que não é o que acontece no caso dos serviços de itinerância, mas, em vez de uma regulação de preços à maneira soviética, teria sido melhor adoptar medidas que promovessem a concorrência, por exemplo, uma proibição de os grandes operadores fazerem discriminação de preços contra os pequenos operadores que pretendem ter acesso a redes estrangeiras.

Andrzej Jan Szejna (PSE), *por escrito*. – (PL) O elevado nível dos preços dos serviços de itinerância na Comunidade Europeia é um problema que, ao mesmo tempo, entrava o processo de integração europeia e restringe a liberdade de circulação dos cidadãos da União Europeia.

Na votação de hoje votei a favor do projecto de resolução legislativa do Parlamento Europeu que altera o Regulamento (CE) n.º 717/2007 e a Directiva 2002/21/CE, que reduz progressivamente, a partir de 1 de Julho de 2009 e até 2011, o custo máximo de utilização dos serviços de itinerância no interior da UE.

O preço máximo das chamadas feitas e recebidas baixará 4 cêntimos em cada ano e será em 2011 de 0,35 euros e 0,11 euros por minuto, respectivamente. Acresce que, a partir de 1 de Julho de 2009, a facturação das chamadas terá de ser feita ao segundo, e o envio de uma mensagem de texto não importará em mais de 0,11 euros. O custo da transmissão de dados será igualmente reduzido, para 0,50 euros por megabyte em 2011.

Sou decididamente a favor do relatório. Ele constitui um passo mais na construção de uma Europa social, que dê a primazia às pessoas, aos seus direitos e liberdades e ao melhoramento do seu padrão de vida.

- Relatório Renate Weber (A6-0247/2009)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), *por escrito*. – (PL) A Terceira e a Sexta Directivas (78/855/CEE e 82/891/CEE) de direito das sociedades, relativas às fusões e cisões nacionais das sociedades anónimas, contêm uma lista pormenorizada de deveres em matéria de prestação de informação que impendem sobre as sociedades em processo de fusão ou cisão. Tais deveres implicam custos significativos. Os meios previstos nas directivas para a comunicação de informação aos accionistas foram estabelecidos há 30 anos, e não têm em conta as possibilidades técnicas que hoje existem. Isto gera custos desnecessários que têm de ser suportados pelas empresas.

Neste contexto é de saudar a proposta da Comissão tendente à redução do ónus administrativo em sede de prestação de informação e documentação em caso de fusão ou de cisão.

Merecem especial apoio os esforços dirigidos a ajustar, na medida do possível, as disposições de ambas as directivas para eliminação da duplicação de requisitos em matéria de relatórios de especialistas, e no que toca à publicação do projecto de fusão, e à adaptação dos preceitos da Terceira e Sexta Directivas aos da Segunda Directiva no tocante à protecção dos credores.

Afigurar-se-ia igualmente justificado impor às sociedades a obrigação de publicarem toda a informação que lhes diz respeito nos respectivos sítios na Internet e inserir uma ligação aos mesmos numa plataforma electrónica central, cuja criação deverá ser em breve objecto de confirmação final pela Comissão. A consagração desse dever contribuirá indubitavelmente para uma maior transparência, sobretudo se contemplar a obrigação suplementar de actualizar regularmente os dados publicados. As soluções acima propostas visam tornar mais fácil o quotidiano das companhias europeias. Contudo, a consecução de uma redução real dos encargos administrativos depende do modo como essas soluções forem aplicadas pelos Estados-Membros, pelas companhias e pelos próprios accionistas.

- Acordo comercial provisório com o Turquemenistão (B6-0150/2009)

Richard James Ashworth (PPE-DE), por escrito. – (EN) Os conservadores britânicos não puderam dar a sua aprovação à quitação pela execução do orçamento comunitário relativo ao exercício de 2007, no que respeita à secção referente ao Conselho Europeu. Pelo 14.º ano consecutivo, o Tribunal de Contas Europeu viu-se forçado a emitir uma declaração de fiabilidade das contas da União Europeia com reservas. Registamos as observações dos auditores de que cerca de 80 por cento das operações da UE são executadas por agências que exercem a sua actividade nos Estados-Membros ao abrigo de acordos de partilha de gestão. Os auditores têm vindo a dar conta sistematicamente da inadequação dos níveis de controlo e de escrutínio da utilização dos fundos comunitários nos Estados-Membros. Para dar resposta a esse problema, o Conselho celebrou em 2006 um acordo interinstitucional, que os obriga a certificar as operações da sua responsabilidade. Verificamos com pesar que, até à data, a maioria dos Estados-Membros não cumpriu satisfatoriamente a sua obrigação e, como tal, não obstante o tradicional "acordo de cavalheiros" que foi firmado entre o Parlamento e o Conselho, não concederemos a quitação enquanto os Estados-Membros não honrarem as obrigações que assumiram no quadro do acordo interinstitucional.

David Martin (PSE), por escrito. – (EN) Votei a favor desta resolução, que versa sobre as relações comerciais entre a UE e o Turquemenistão. Segundo os relatórios muito circunstanciados das organizações Human Rights Watch, Amnistia Internacional e Open Society Institute, o Turquemenistão é um dos países mais mal classificados do mundo no que toca a muitas liberdades fundamentais, incluindo as liberdades de imprensa, de expressão e de associação. Folgo com o facto de a resolução, saudando embora as mudanças menores introduzidas pelo Presidente Berdymukhamedov, salientar que a UE espera que haja lugar a melhorias substanciais em matéria de direitos humanos no Turquemenistão.

- Relatório Daniel Caspary (A6-0085/2009)

Glyn Ford (PSE), por escrito. – (EN) Votei contra o Acordo Provisório com o Turquemenistão, apesar da admiração que me inspira o trabalho do relator, senhor deputado Caspary. Tive ensejo de visitar esse país, integrado numa delegação da Comissão dos Assuntos Externos, há um par de anos, quando Turkmenbashi estava no poder, com o seu livro, o "Ruhnama". Desde aí a situação melhorou ligeiramente, mas a Amnistia Internacional e outras ONG continuam a denunciar os sérios problemas e abusos dos direitos humanos que se dão nesse país. As melhorias registadas não são suficientes para que eu me disponha neste momento a votar a favor do acordo.

David Martin (PSE), por escrito. – (EN) Votei contra este relatório que visava manifestar a aprovação (assentimento) do Parlamento a um Acordo Comercial Provisório entre a UE e o Turquemenistão. O Parlamento Europeu exigiu, no ano passado, que o Turquemenistão cumprisse cinco metas em matéria de direitos humanos antes de poder dar o seu assentimento a esse Acordo. Essas metas são: permitir que a Cruz Vermelha trabalhe livremente no país; realinhar o seu sistema educativo com as normas internacionais; libertar todos os presos políticos e prisioneiros de consciência; abolir os impedimentos do Governo em matéria de viagens para o estrangeiro; e, por fim, permitir o livre acesso de ONG independentes e a avaliação pelos organismos da ONU na área dos direitos humanos dos progressos em todo o país. Estou convencido de que o Turquemenistão não atingiu qualquer dessas metas, pelo que fico desiludido com o assentimento dado à conclusão deste Acordo Comercial Provisório.

Alexandru Nazare (PPE-DE), por escrito. – (EN) Gostaria de agradecer ao senhor deputado Caspary todo o trabalho que desenvolveu na Comissão do Comércio Internacional sobre este texto legislativo destinado a melhorar as relações entre a UE e o Turquemenistão.

Os acordos comerciais da UE com este país, inalterados há já 20 anos, careciam de uma actualização, especialmente nesta altura de grande exposição financeira a nível mundial.

Este Acordo Provisório com o Turquemenistão não só trará benefícios comerciais e económicos, como, esperamos, uma melhoria da segurança regional em todos os seus aspectos: desde uma maior promoção dos direitos humanos e da democracia com vista a melhores resultados na luta contra o tráfico de droga e de seres humanos até a uma participação sustentada do Turquemenistão na reconstrução do Afeganistão, oferecendo apoio às actividades dos Estados-Membros da UE neste país. Não menos importante, a melhoria das relações com o Turquemenistão constituirá mais um passo no reforço da segurança energética na Europa.

Associo-me aos meus colegas no apoio à legislação proposta pelo senhor deputado Caspary. Posteriormente, teremos de tomar todas as medidas que se imponham para que este país desempenhe o seu papel neste esforço conjunto, a fim de facilitar o seu êxito.

Andrzej Jan Szejna (PSE), por escrito. – (PL) As relações entre as Comunidades Europeias e o Turquemenistão regem-se actualmente pelo Acordo de Comércio e de Cooperação Comercial e Económica celebrado pelas Comunidades Europeias e pela URSS em 1989.

É incontestável que o nível de desenvolvimento económico e, sobretudo, de protecção dos direitos humanos no Turquemenistão é insatisfatório. O Turquemenistão não cumpriu uma série de obrigações humanitárias (incluindo o facto de a Cruz Vermelha continuar a não ter autorização para operar no Turquemenistão).

Sou de opinião que rubricar o Acordo Comercial Provisório entre a Comunidade Europeia e o Turquemenistão, estipulando simultaneamente de modo claro um prazo-limite de cinco anos para a adopção dos princípios democráticos e de normas de direitos humanos similares às da UE, é uma medida que proporcionará motivação e constituirá um sinal de boa vontade por parte da Comunidade. A conclusão do acordo pode ajudar a melhorar a vida dos cidadãos do Turquemenistão e conduzir também à introdução de reformas económicas.

A perspectiva da celebração do Acordo de Parceria e Cooperação só poderá ser contemplada caso se verifique uma melhoria visível no domínio do respeito pelos princípios democráticos e pelos direitos humanos.

Charles Tannock (PPE-DE), por escrito. – (EN) Gostaria de aproveitar esta oportunidade para explicar uma das muitas razões por que votei a favor de relações mais estreitas entre a UE e o Turquemenistão. A política externa da UE em matéria de segurança energética, que os Conservadores britânicos apoiam totalmente, reconhece a importância das novas rotas dos gasodutos e oleodutos transcaspianos para o abastecimento de petróleo e gás à Europa. Estas rotas transcaspianas deverão ser totalmente integradas nos gasodutos do "corredor Sul", incluindo os gasodutos Nabucco, Southstream e Whitestream. Reduzir a nossa dependência dos fornecimentos energéticos da Rússia é crucial para a nossa segurança energética colectiva e política externa.

Por essa razão, deveremos ser proactivos e empenhados na construção de uma parceria com o Turquemenistão, apoiando o Acordo Comercial Provisório que ajuda a estimular as reformas internas e a melhoria da situação dos direitos humanos naquele país.

- Relatório Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)

Liam Aylward (UEN), por escrito. – (EN) A energia nuclear é uma realidade na Europa. É uma realidade com a qual nós, na Irlanda, não nos sentimos confortáveis, porém, aceitamos o direito de todos os países a escolherem o seu próprio cabaz energético, e o facto de os nossos vizinhos utilizarem energia nuclear, significa que essa é uma questão que não podemos dar-nos ao luxo de ignorar.

Ainda na semana passada, se verificou uma grave falha de segurança na central nuclear de Sellafield, e a instalação de armazenamento de materiais nucleares em Sellafield – o tanque B30 – é indiscutivelmente um dos problemas mais graves que a indústria nuclear tem na Europa. O tanque B30 encerra enormes quantidades de materiais nucleares que não são tratados convenientemente há décadas.

Por conseguinte, apoio a proposta de um quadro da UE para a segurança nuclear que reforce a independência dos reguladores nacionais e assegure um elevado nível de transparência em matéria de segurança das instalações nucleares.

Apoiei as alterações apresentadas a este relatório que visam tornar as disposições e requisitos de segurança ainda mais estritos. Apesar de não dispormos de instalações nucleares na Irlanda, os nossos cidadãos poderão ser afectados pelas falhas de segurança noutros lugares, sendo necessário que a UE assegure o mais elevado nível de protecção aos nossos cidadãos.

Brian Crowley (UEN), *por escrito* – (GA) Temos que aceitar o facto de que a energia nuclear é e continuará a ser produzida na Europa. Não nos sentimos confortáveis com esse facto na Irlanda, mas respeitamos o direito de cada Estado-Membro escolher as suas fontes de energia. No entanto, enquanto existirem centrais nucleares nos países nossos vizinhos, não poderemos ignorar a questão.

Na semana passada, houve uma falha de segurança em Sellafield; a instalação de armazenagem de resíduos nucleares existente em Sellafield – chamada “reservatório B30” – constitui um dos maiores problemas do sector nuclear da Europa. Estão a ser armazenadas no reservatório B30 quantidades enormes de resíduos nucleares não tratados.

Como tal, apoio inteiramente a proposta relacionada com o Quadro Comunitário para a Segurança Nuclear que garantirá a implementação de um padrão de segurança de nível elevado e transparente para as centrais nucleares.

Votei a favor das emendas destinadas a reforçar esta proposta. Embora não possuamos nenhuma central nuclear na Irlanda, os problemas de segurança nas centrais de energia de outros países europeus podem afectar o povo irlandês. Cabe à União Europeia garantir que os cidadãos dos nossos países estejam plenamente protegidos em relação a esta questão.

Glyn Ford (PSE), *por escrito*. – (EN) Tendo, como tenho, reservas quanto à segurança de longo prazo das centrais nucleares, não estou totalmente satisfeito com este relatório. Concedo que as pessoas que trabalham neste sector são profissionais dedicados. Concedo que os acidentes são muito raros. No entanto, o problema é que a eventual ocorrência de um acidente pode ter consequências extremas. Não podemos esquecer-nos do acidente nuclear nos Urais, revelado por Roy Medvedev; do acidente de Three Mile Island, que envolveu acontecimentos como os do filme *Síndrome da China* que estreou escassos dias antes do acidente; do acidente de Tokaimura no Japão; nem, por fim, de Chernobyl, cujas consequências ainda se fazem sentir entre nós, embora de forma mais trágica entre as pessoas e as crianças que viviam na vizinhança imediata, ou cujos pais estavam presentes nas zonas circundantes aquando do acidente.

Luís Queiró (PPE-DE), *por escrito*. – A energia nuclear terá um papel fundamental no futuro da energia para as nossas sociedades. Por isso, e dadas as previsões de futuras instalações previstas na Europa, é fundamental estabelecer um quadro comum europeu para a segurança nuclear.

O relatório do colega Hökmark vai permitir que se criem as melhores e mais seguras condições nas futuras instalações nucleares na Europa. Um claro enquadramento, com entidades nacionais de regulação independentes e fortes, será criado, bem como um sistema de concessão de autorizações para as instalações nucleares e um sistema de inspecção e de controlo das mesmas instalações.

A importância futura do nuclear exige a excelência nas condições para a sua implementação e as condições para a troca das informações necessárias para que se estabeleçam as mesmas e mais altas condições de segurança.

Por isso, votei favoravelmente este relatório.

Paul Rübig (PPE-DE), *por escrito*. – (DE) A delegação do Partido Popular Austríaco apoia a criação de uma autoridade independente de controlo das centrais nucleares com a capacidade, juridicamente vinculativa, de retirar da rede centrais nucleares perigosas.

- Relatório Raül Romeva i Rueda (A6-0253/2009)

Jan Andersson, Göran Färm, Anna Hedh, Inger Segelström e Åsa Westlund (PSE), *por escrito*. – (SV) Optámos por votar contra este relatório relativo a um sistema de controlo no âmbito da política comum de pescas. É claro que saudamos as propostas de medidas reforçadas destinadas a assegurar o cumprimento das regras, mas somos críticos relativamente à ênfase colocada no controlo da pesca recreativa. Não é razoável regular a pesca recreativa quando, na verdade, é a pesca industrial que é responsável por problemas como o da pesca excessiva nos nossos mares.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), por escrito. – Lamentamos a significativa rejeição, pela maioria do PE, da nossa proposta de alteração que, em consonância e pugnando pelo respeito do consagrado na Constituição da República Portuguesa – isto é, da soberania nacional –, estabelecia que a presente proposta de *regulamento respeita e não coloca em causa a competência e a responsabilidade que incumbe aos Estados-Membros quanto ao controlo do cumprimento das regras da política comum das pescas*.

Lamentamos a significativa rejeição, pela maioria do PE, das nossas propostas de alteração que impediam que a Comissão Europeia possa efectuar inspecções sem aviso prévio e de forma independente nas ZEE e território dos Estados-Membros; e possa, de forma discricionária, proibir as actividades de pesca e suspender ou anular pagamentos da assistência financeira comunitária de um Estado-Membro; ou que um Estado-Membro possa inspecionar os seus navios de pesca na ZEE de qualquer Estado-Membro, sem a sua autorização.

A presente proposta de regulamento, que continuará a ser negociada pelas instituições da UE, se aprovada com o seu actual conteúdo, representará mais um passo no desrespeito da soberania nacional, integrando exigências quanto a equipamentos e procedimentos que têm sido apontados como completamente inadequados às pescas portuguesas.

Daí o nosso voto contra!

Carl Lang e Fernand Le Rachinel (NI), por escrito. – (FR) Em 2008, foram retirados 165 arrastões. Em 2009, já foram anunciados 225.

O sector das pescas em França está a sofrer muito, pois o Governo francês e Bruxelas decidiram sacrificar os pescadores franceses em nome da política económica e comercial europeia.

Assim, a Noruega, país fora da União Europeia, mas que negociou com ela acordos económicos relativamente ao gás, açambarca sozinha 80% da quota de bacalhau, ou seja, 500 mil toneladas por ano. A França, pelo seu lado, apenas dispõe de 9 mil toneladas por ano, das quais só 700 para a Mancha e o Mar do Norte.

Nestas condições, não podemos deixar de assistir, enjoados, à liquidação dos pescadores franceses. Porque é que Bruxelas e o Governo francês se dedicam com tanto afincamento ao desaparecimento programado de todo um sector da nossa economia? Os interesses euromundialistas e o dogma da livre-troca são disso explicação.

Não é o envelope de 4 milhões de euros prometido pelo Ministro da Agricultura e das Pescas, a título de compensações financeiras pela paragem dos barcos que atingiram a sua quota de pesca, que resolverá o problema. É urgente e vital libertar os pescadores franceses das suas quotas europeias discriminatórias e destruidoras.

Nils Lundgren (IND/DEM), por escrito. – (SV) O Parlamento Europeu votou hoje a favor da inclusão da pesca desportiva e recreativa na política comum de pescas. Ao fazê-lo, a UE deu início à regulação de uma das nossas mais populares actividades de lazer.

A proposta é insensata. Em primeiro lugar, as águas onde se pesca pertencem aos países, e não a Bruxelas. Em segundo lugar, as actividades de pesca recreativa não afectam grandemente as populações de peixe. Em terceiro lugar, será impossível respeitar esta legislação. Basta olhar para a Suécia, que tem 11 500 km de costa. Será que os burocratas de Bruxelas e os deputados a esta assembleia acreditam que será mesmo possível supervisionar o que está a acontecer a qualquer momento e em qualquer local? Uma lei que é impossível aplicar é uma lei particularmente má.

Por outro lado, a proposta não me surpreende muito. A União Europeia é como uma máquina a vapor que começou a andar ao longo do caminho que leva ao seu objectivo de se tornar um Estado federal pleno. É grande, pesada e muito difícil de parar uma vez que se pôs em marcha. Quem se puser à sua frente, é esmagado.

Hoje é um dia negro para aqueles de nós que querem uma cooperação europeia robusta e eficaz, mas, acima de tudo, é um dia muito negro para os praticantes de pesca recreativa em todos os Estados-Membros.

Sebastiano (Nello) Musumeci (UEN), por escrito. – (IT) O objectivo desta proposta de regulamento que institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da política comum das pescas através de uma Agência Europeia, é seguramente recomendável e vai ao encontro de vários pedidos formulados ao longo de anos pelo Parlamento e pela Comissão Europeia. O regulamento também sugere – apesar de o fazer com timidez – uma implementação e aplicação uniformes das normas supracitadas nos 27 Estados-Membros.

Embora subscreva o espírito geral do texto (manter a cultura de respeito das normas a fim de garantir uma correcta aplicação da Política Comum de Pescas), entendo que, nesta ocasião, as características específicas da pesca no Mediterrâneo não foram, infelizmente, tomadas em conta.

Só para dar um exemplo: a obrigação de instalar um sistema de localização dos navios por satélite (VMS) com um comprimento a superior a 10 metros. Esta exigência poderá funcionar perfeitamente com os robustos navios de pesca do Mar do Norte, mas não com as embarcações do Mar Mediterrâneo, que são pequenas, frequentemente sem cabine e que são utilizadas para a chamada "pesca em pequena escala". Isto coloca também o problema dos custos substanciais a suportar, que poderá, no entanto, ser superado com um co-financiamento comunitário de 80%, como sugerido, e bem, na alteração 20.

Brian Simpson (PSE), *por escrito*. – (EN) Votarei a favor deste relatório, porque aceitámos as alterações 48 e 49 e rejeitámos a alteração 93 sobre a pesca recreativa.

A meu ver, incluir a pesca recreativa na quota de pesca de um Estado-Membro é inaceitável.

Se se pretende ser sério ao afirmar que a nossa pesca recreativa destrói as nossas unidades populacionais, então para mim fica claro que se está a perder de vista uma questão fundamental no que toca à diminuição dos recursos haliêuticos. Refiro-me à sobrepesca pelas empresas de pesca industrial e os seus navios fábrica.

É a estes que devemos exigir o cumprimento da PCP, e não aos pescadores recreativos que se dedicam a uma actividade de lazer.

- Relatório Cornelis Visser (A6-0206/2009)

Roger Knapman e Thomas Wise (NI), *por escrito*. – (EN) A Política Comum da Pesca está profundamente errada e tem sido extremamente prejudicial para a economia britânica e o ambiente. Embora reconheçamos a necessidade de inovação com vista a melhorar a situação, a maioria dessa inovação e boas práticas teve claramente origem nos Estados-Membros e nos próprios pescadores. Votámos, por conseguinte, contra o relatório, que atribui maiores competências à Comissão.

Thomas Wise (NI), *por escrito*. – (EN) A Política Comum da Pesca está profundamente errada e tem sido extremamente prejudicial para a economia britânica e o ambiente. Embora reconheçamos a necessidade de inovação com vista a melhorar a situação, a maioria dessa inovação e boas práticas teve claramente origem nos Estados-Membros e nos próprios pescadores. Votámos, por conseguinte, contra o relatório, que atribui maiores competências à Comissão.

- Relatório Simon Busuttil (A6-0251/2009)

John Attard-Montalto e Louis Grech (PSE), *por escrito*. – (EN) Gostaria de dizer, em meu nome e no do meu colega Louis Grech que, embora tenhamos votado a favor do relatório, pretendemos salientar os seguintes aspectos:

Apoiamos uma política comum de imigração;

Consideramos que o Pacto Europeu sobre a Imigração e o Asilo não foi satisfatório do ponto de vista do interesse nacional;

Manifestamos alguma desilusão por o relatório não fazer uma referência directa e clara a uma partilha obrigatória/vinculativa dos encargos;

Registamos que qualquer cooperação é louvável; mas, a UE não pode interferir no tipo de acordos bilaterais celebrados entre um país de origem e um país de trânsito;

Não concordamos com os direitos de voto para os imigrantes ilegais, devido à situação demográfica de Malta;

Não concordamos com um sistema uniforme de vistos Schengen em vez de sistemas nacionais, se isso aumentar a burocracia e tornar o sistema menos flexível.

Catherine Boursier (PSE), *por escrito*. – (FR) Congratulo-me com a adopção do relatório Busuttil, embora reconheça não apoiar todos os pontos referidos no relatório, nomeadamente o acolhimento favorável da conclusão do Pacto Europeu sobre Imigração e Asilo: o meu grupo tinha aliás votado a favor da eliminação dessa referência em Comissão das Liberdades Cívicas, da Justiça e dos Assuntos Internos, mas ficámos em

minoría sobre esta cuestión, tendo o mesmo acontecido relativamente ao papel acrescido do FRONTEX nas operações de retorno.

Todavía, tendo em conta o resultado final, dei o meu apoio a este relatório, de forma a manifestar-me alto e bom som em defesa da abertura de vias legais à imigração. Assim, apoio: o reconhecimento da necessidade do trabalho dos migrantes na UE, a necessidade de uma consulta acrescida da sociedade civil, a liberdade de circulação na UE após 5 anos de residência, o respeito da dignidade humana e a aplicação das medidas mais favoráveis no quadro da execução da Directiva "Retorno", e, sobretudo, por fim, o direito de voto nas eleições locais, ponto a que a direita europeia se opunham ferozmente.

Philip Bradbourn (PPE-DE), por escrito. – (EN) Os Conservadores britânicos votaram contra o presente relatório por não aceitarem a necessidade de uma política comum de imigração da UE e pelo facto de o Reino Unido dever manter absoluto controlo sobre as suas fronteiras nacionais.

Philip Claeys (NI), por escrito. – (NL) Votei contra este relatório, uma vez que contém um conjunto de elementos que são inaceitáveis. Parte-se do princípio de que a União Europeia necessitará de 60 milhões de novos trabalhadores migrantes até 2050. Tendo em conta os actuais problemas com a imigração em massa, esta é uma proposta totalmente disparatada. Sugere-se também que o "cartão azul" não deve limitar-se aos trabalhadores altamente qualificados. Nesse caso, podemos também escancarar as comportas.

Carlos Coelho (PPE-DE), por escrito. – É imperativa a existência de uma abordagem comum da imigração na UE. Num espaço sem fronteiras internas não pode existir uma abordagem fragmentada e incoerente, porque qualquer acção ou política migratória levada a cabo por um Estado-Membro traz necessariamente consequências para todos os demais.

Apoio, assim, a criação de uma política europeia comum de imigração assente numa repartição de responsabilidades, num elevado nível de solidariedade política e operacional e numa confiança recíproca.

A aprovação do Pacto de Imigração e Asilo foi um grande passo nessa direcção, dando início a uma política de imigração mais coerente, controlada e vinculada às necessidades do mercado de trabalho dos países europeus, assim como aos recursos disponíveis em alojamento, saúde e educação. Aliada a um combate firme contra a imigração ilegal.

O excelente Relatório apresentado pelo colega Busuttil respeita essa linha, o único problema reside numa alteração apresentada pelo Grupo Socialista que põe em causa a firmeza da nossa luta contra a imigração ilegal, pois não restam dúvidas de que qualquer imigrante que resida legalmente no território de um Estado-Membro terá direito de voto, de acordo com as condições previstas. Por essa razão apoio a Resolução alternativa proposta pelo Relator que, mais uma vez, tentou alcançar um compromisso que possa ser aceitável para todos.

Edite Estrela (PSE), por escrito. – Votei favoravelmente a resolução sobre uma política comum de imigração para a Europa, uma vez que a imigração é um dos principais desafios que a Europa enfrenta actualmente. Ao tentar superar o problema da imigração é possível adoptar políticas que possam transformá-lo numa oportunidade.

A imigração é uma preocupação comum nos países da União Europeia e por isso estes devem agir em conjunto para encontrar uma resposta adequada a este problema. Este relatório tenta abranger todas as dimensões da imigração, apoiando a criação de uma política europeia comum que tem por base um elevado nível de solidariedade política e operacional.

Para além disso, inclui também medidas que possibilitam a participação dos imigrantes na vida cívica e política da sociedade em que se encontram inseridos, designadamente nos partidos políticos e sindicatos, e a oportunidade de estes votarem nas eleições locais.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), por escrito. – Um relatório com 91 artigos, obviamente, integra alguns aspectos com que concordamos; no entanto, o presente relatório, apesar de tentar *dourar a pílula*, é profundamente negativo, pelo que, claramente, o rejeitámos.

Este apoia firmemente a criação de uma política europeia comum de imigração, saudando as implicações institucionais do Tratado de Lisboa, em particular a extensão da co-decisão e da votação por maioria qualificada a todas as políticas de imigração e congratulando-se com a aprovação do Pacto Europeu sobre a Imigração – isto é, uma desumana política de imigração de cariz securitário, criminalizadora, exploradora e selectiva dos imigrantes.

Se dúvidas existissem quanto aos propósitos da UE, o relatório esclarece-as: a migração *continua a ser necessária para responder a necessidades a nível do mercado de trabalho* da UE (cerca de 60 milhões de trabalhadores migrantes até 2050), pelo que se deve estabelecer *perfis migratórios* – sendo as *necessidades do mercado de trabalho um dos aspectos centrais destes perfis* – e *aumentar a atractividade da UE para trabalhadores altamente qualificados*, nomeadamente através do *cartão azul* – isto é, uma visão desumana dos imigrantes, que apenas os encara como mão-de-obra a ser explorada.

Mais que uma política comum, o que é necessário é outra política que defenda os direitos dos imigrantes e combata as causas profundas da imigração.

Filip Kaczmarek (PPE-DE), *por escrito*. – (PL) Votei a favor do relatório Busuttil. Trata-se de um relatório importante, porque a migração é um dos desafios de maior vulto que a União Europeia enfrenta. Devemos admitir sem rodeios a nossa incapacidade de explorar cabalmente os aspectos positivos do fenómeno da migração e de prevenir aquelas situações que não são passíveis de serem qualificadas como benéficas em sentido algum do termo.

Uma dificuldade adicional consiste no facto de a migração se manifestar de modos diversos nos diferentes Estados-Membros, e as diferenças neste capítulo são de monta. Para alguns países a migração é um enorme problema social, financeiro e político. Para outros é um fenómeno menor, que não é objecto de grande interesse. É por isso, entre outras razões, que é tão difícil estabelecer e introduzir uma política de migração uniforme. Devemos, ainda, ter consciência de que, para muitos, conseguir ficar na Europa é uma questão de vida ou de morte — literalmente. Recambiá-los para o seu país de origem pode ser, na realidade, condená-los à morte. Por conseguinte, os instrumentos da política de imigração devem ser flexíveis, para se poderem adaptar às especificidades dos casos individuais de cada um. Muito obrigado.

Carl Lang e Fernand Le Rachinel (NI), *por escrito*. – (FR) Nenhuma política comum de imigração baseada na facilitação da abertura das fileiras de imigração legal pode ter a nossa aprovação. Deve ser exactamente o contrário.

Este relatório baseia-se, mais uma vez, nas perigosas recomendações da Comissão que figuram no seu Livro Verde de 11 de Janeiro de 2005, dedicado às migrações económicas; este relatório calcula em 60 milhões o número de trabalhadores migrantes de que a UE precisaria até 2050, e apela, assim, à necessidade de abrir fileiras de imigração legal.

Não podemos deixar de considerar indecente, em plena crise económica, financeira e social, defender uma abertura suplementar dos nossos mercados a trabalhadores estrangeiros, neste preciso momento em que os nossos empregos nacionais se encontram ameaçados e que o desemprego faz razias.

Em plena crise, pelo contrário, há que aplicar medidas de protecção económica e social e que reservar os empregos, e também as ajudas sociais, aos nacionais.

Por fim, este relatório baseia-se no postulado falso de que, ao abrir as comportas de uma imigração legal, a imigração clandestina irá diminuir significativamente ou mesmo desaparecer. Sabemos que não é assim e que, pelo contrário, a imigração legal constitui um apelo à imigração total.

Andreas Mölzer (NI), *por escrito*. – (DE) O direito de asilo está em vias de se tornar um veículo para a imigração em massa numa escala sem precedentes. As portas da Europa abrir-se-iam de par em par ao mundo em desenvolvimento. Se os visionários multiculturais levarem avante os seus propósitos, o conceito de família ampliar-se-á de modo a que todas as tribos possam imigrar sem qualquer dificuldade.

Além disso, prevê-se que a possibilidade de detenção prévia à expulsão seja limitada, que os requerentes de asilo tenham acesso ao mercado de trabalho e que as disposições básicas que lhes são aplicáveis sejam prorrogadas. Isto colocaria o mercado de trabalho interno – precisamente em tempos de crise económica – sob uma pressão ainda maior e os contribuintes seriam obrigados a ir mais ao fundo dos seus bolsos. Por estas razões, não posso senão rejeitar este relatório.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), *por escrito*. – (EL) O relatório sobre a política comum de imigração faz uma avaliação positiva da política de imigração da UE que é favorável aos monopólios, e da contribuição do Parlamento Europeu para essa política. Simultaneamente, propõe para a próxima fase a adopção de medidas que são desfavoráveis para os imigrantes e apontam numa direcção ainda mais reaccionária.

O relatório adopta o princípio básico da política de imigração da UE como uma ferramenta ao serviço das necessidades do mercado de trabalho, ou seja, da rentabilidade dos monopólios europeus. Para esse efeito,

preconiza a aplicação de uma política "do pau e da cenoura" face aos imigrantes. Assim, por um lado, congratula-se com o inaceitável Pacto Europeu para a Imigração e o Asilo e pede o reforço da FRONTEX e das medidas de repressão e de recolha de informação contra os imigrantes que não têm serventia para o capital europeu. Por outro lado, aplaude a atracção e legalização de imigrantes "altamente qualificados" e a imigração cíclica e temporária de que o capital necessita, e propõe medidas de integração dos imigrantes legais, de modo a que eles fiquem directamente à disposição dos seus empregadores.

A única resposta a esta política reaccionária é a integração dos imigrantes no movimento das classes trabalhadoras e a luta conjunta dos imigrantes e dos trabalhadores locais contra a política antipopular e anti-imigração da UE e do capital, para reivindicarem os seus direitos e a riqueza que produzem.

- Relatório Eva Lichtenberger (A6-0224/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), *por escrito*. – (LT) Agora é a altura certa para a política da RTE-T, com base em quinze anos de experiência, reflectir adequadamente nos seus objectivos e medidas. Devemos reconsiderar projectos e medidas, colocar mais ênfase na coordenação da UE e procurar um maior compromisso dos Estados-Membros aquando da implementação de projectos prioritários com os quais concordaram.

Os mapas e projectos prioritários das RTE-T compõem-se maioritariamente de projectos de infra-estruturas nacionais de transporte grandes e dispendiosos, e alguns dos primeiros 30 projectos da RTE-T eram fisicamente impossíveis de implementar, enquanto outros projectos, especialmente depois do alargamento da UE, se tornaram particularmente importantes mas não foram integrados na lista.

A crise económica actual pode encorajar-nos a seguir de novo esta lógica ao investirmos nas infra-estruturas de transportes. Contudo, necessitamos de projectos e investimentos ponderados na infra-estrutura de transportes da UE, de modo a desenvolvê-la ainda mais durante os próximos 10-20 anos. As decisões sobre projectos da infra-estrutura de transportes devem ser baseadas na avaliação correcta dos custos e benefícios, da estabilidade e do valor acrescentado transfronteiriço europeu.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), *por escrito*. – O relatório traça as linhas orientadoras para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), actualmente 30 projectos prioritários, *inspirada principalmente por interesses nacionais* – que outros interesses haveria que ter em conta, os das multinacionais? –, que terá cerca de 5,3 mil milhões de euros de co-financiamento comunitário.

Este inscreve-se numa visão das *redes transeuropeias de transporte* em função do incremento do mercado interno e da concorrência e concentração capitalistas, por isso *insiste na necessidade de integrar... os objectivos da Estratégia de Lisboa* e defende que a RTE-T deverá ser adaptada à *evolução das condições do mercado, atender aos seguintes critérios: viabilidade económica, melhoria da competitividade, promoção do mercado único...* e desenvolvida a partir de *parcerias público-privadas* (por exemplo, afectando uma percentagem das receitas de portagem de infra-estruturas rodoviárias ao financiamento dos projectos de RTE-T).

A maioria do PE não resiste, a um mês do fim da actual legislatura, a solicitar à Comissão Europeia *que proponha – até ao fim do seu mandato – uma iniciativa legislativa relativa à abertura dos mercados nacionais de transporte ferroviário de passageiros a partir de 1 de Janeiro de 2012*.

Por fim, indo ao encontro dos interesses da expansão do domínio dos grandes grupos económico-financeiros para o Leste da Europa, sublinha como prioridade as ligações entre a Europa Ocidental e Oriental.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), *por escrito*. – (RO) O desenvolvimento e a expansão da Rede de Transportes Transeuropeia são um imperativo absoluto para a consolidação do mercado interno e para a promoção da coesão da União Europeia. Foi por esta razão que votei a favor da opção "C" proposta pela relatora, deputada Eva Lichtenberger. Esta abordagem permitirá que todos os tipos de recursos financeiros disponíveis no futuro sejam utilizados em transportes e infra-estruturas, ainda que não proporcione totalmente os meios para garantir uma implementação eficaz, tendo em conta os inúmeros interesses nacionais divergentes.

Qualquer outra alternativa, incluindo a opção proposta pela resolução alternativa do Grupo PPE-DE, poderia ter impossibilitado a utilização pelos Estados-Membros dos Fundos de Coesão, enquanto parte da Política de Coesão, para projectos de infra-estruturas de transportes que não fossem os projectos prioritários TEN-T, o que, logicamente, poderia privar a Roménia da oportunidade de utilizar os Fundos de Coesão para o sector dos transportes, fundos de que a Roménia tanto precisa.

Luís Queiró (PPE-DE), *por escrito*. – Este relatório avalia a execução dos 30 projectos prioritários TEN-T cujos atrasos têm consequências importantes para o futuro da política de transportes europeia sustentável.

Apesar das dificuldades, é fundamental continuar a apostar nas mudanças necessárias para estabelecer as conexões intermodais, pensando nos cidadãos e no transporte de mercadorias. Há que ter em conta os vários desafios actuais, que vão desde a segurança às questões regionais, aos hábitos sociais, económicos e financeiros e ao ambiente. Por isso, importaria sublinhar a necessidade de uma abordagem integrada e mais coerente da rede de transportes.

A importância das ligações transfronteiriças é clara para o avanço da rede de transportes europeus – daí apoiar a melhor interligação entre todos os modos de transporte e, designadamente, os que têm tido mais dificuldades na sua transformação e desenvolvimento, como o ferroviário ou o transporte marítimo. Estes têm que estabelecer melhores ligações com os portos, com os aeroportos, e uma boa execução dos projectos das redes transeuropeias certamente contribuirá para esse objectivo.

O relatório reflecte algumas destas preocupações, mas nem todo o texto reflecte a ordem de prioridades que considero adequada. Por isso votei contra.

8. Correções e intenções de voto: ver Acta

(A sessão, suspensa às 13H05, é reiniciada às 15H00)

PRESIDÊNCIA: COCILOVO

Vice-presidente

9. Aprovação da acta da sessão anterior: ver Acta

10. Tremor de terra na região dos Abruzzis, em Itália (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia a declaração da Comissão sobre o tremor de terra na região dos Abruzzis, em Itália.

Siim Kallas, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, a Comissão envia as suas condolências a todas as famílias que perderam os seus entes queridos no recente terramoto em Itália.

A Comissão tem-se mantido em contacto estreito com as autoridades de protecção civil italianas desde os primeiros momentos após o tremor de terra. Os Estados-Membros começaram a prestar a sua ajuda através do Mecanismo Comunitário no domínio da Protecção Civil numa fase muito inicial da catástrofe.

Embora este terramoto tenha sido de grandes proporções, provocando enorme destruição, os recursos nacionais foram suficientes para a resposta imediata.

No entanto, em 10 de Abril, Itália apresentou um pedido de envio de especialistas técnicos que pudessem apoiar o país na análise da estabilidade dos edifícios danificados pelo sismo. Foi seleccionada uma equipa de oito especialistas nacionais e da Comissão. Esta equipa foi destacada para o local do terramoto em 18 de Abril. Para além da avaliação da estabilidade dos edifícios, esta proporá soluções para os edifícios danificados.

A Comissão está actualmente a cooperar com as autoridades italianas a fim de identificar opções para outro tipo de apoio da UE. Entre as possibilidades, poderá incluir-se o Fundo de Solidariedade da UE e a reprogramação dos Fundos Estruturais e do Fundo de Desenvolvimento Rural.

Este tremor de terra recorda-nos de forma trágica que as catástrofes naturais são uma ameaça contínua para todos os Estados-Membros. Ao longo da última década, os terremotos, as ondas de calor, os incêndios florestais, as inundações e tempestades mataram um grande número de pessoas na Europa e destruíram infra-estruturas de grande valor e valiosos espaços naturais.

É preciso que os Estados-Membros e a Comunidade combinem os seus esforços para prevenir os desastres e respectivo impacto e para assegurar uma resposta europeia rápida e eficaz às grandes catástrofes. A experiência mostra que deverá ser adoptada uma abordagem integrada e multirrisco no desenvolvimento de medidas eficazes, quer a nível da prevenção, quer da resposta directa às catástrofes, tal como salientado na Comunicação da Comissão de Março de 2008 sobre o reforço da capacidade de resposta da União às catástrofes.

Para além disso, em Fevereiro de 2009, a Comissão aprovou uma abordagem comunitária relativa à prevenção de catástrofes de origem natural e humana, que representa o que há de mais avançado nesta área e abre caminho para futuras iniciativas da Comissão. Aconselha a melhoria da consistência dos instrumentos de prevenção existentes e a sua complementaridade, reforçando assim o valor acrescentado da acção da UE.

A Comissão gostaria conhecer a posição do Parlamento Europeu sobre a abordagem proposta nesta importante Comunicação. Para além disso, graças à acção preparatória sobre uma capacidade de resposta rápida da UE, introduzida pelo Parlamento Europeu nos orçamentos para 2008 e 2009, a Comissão está actualmente a testar, com os Estados-Membros, formas de melhorar a capacidade geral de resposta imediata da UE. No seu conjunto, estas iniciativas contribuem para a concepção de uma verdadeira política europeia de gestão de todo o tipo de catástrofes.

Presidente. – Muito obrigado Senhor Comissário Kallas. Aproveito a oportunidade para saudar o Vice-Presidente da Comissão, Antonio Tajani, e já agora, para evitar ser censurado por distração e insensibilidade, gostaria de lembrar que ontem observámos um minuto de silêncio em memória das vítimas desta tragédia.

Gabriele Albertini, em nome do Grupo PPE-DE. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, entre 2002 e 2007 os tremores de terra foram a quarta catástrofe natural mais frequente na União Europeia. Depois desta última, e infelizmente, gravíssima tragédia na região de Abruzzo, impõe-se que nos unamos para fazer face a estes terríveis acontecimentos, comuns a muitos Estados da União.

Até à data, temos o Fundo de Solidariedade Europeia e o Mecanismo Comunitário no domínio da Protecção Civil: dois instrumentos extremamente importantes, porém insuficientes ainda para uma área, como a Europa, sujeita a riscos sísmicos. No caso dos terramotos em Abruzzo, está em curso um pedido de intervenção do Fundo de Solidariedade para a reconstrução das áreas destruídas. O valor poderá ascender a 500 milhões de euros, como declarou à imprensa o Vice-Presidente da Comissão Antonio Tajani. Ainda não foi possível quantificar a extensão deste terramoto e os danos causados: a região de Abruzzo precisa de uma intervenção urgente e substancial, que, poucos minutos após o sismo, o Governo italiano assumiu com prontidão e de forma cabal.

Contudo, esta acção carece de coordenação europeia, ainda que respeitando as competências nacionais e locais. Em 14 de Novembro de 2007, o próprio Parlamento aprovou por unanimidade uma resolução sobre o impacto dos sismos a nível regional, no que respeita à prevenção e gestão dos danos causados por acidentes trágicos como este. Este documento deverá servir de ponto de partida para uma política europeia coordenada nesta matéria, como foi dito na pergunta escrita da autoria do senhor deputado Vakalis, co-assinada por 50 ou mais deputados desta Assembleia. Esperamos pois que a Comissão Europeia aceite as ideias expressas nesta resolução e as leva à prática a fim de criar uma agenda europeia para a prevenção e gestão dos tremores de terra.

Gianni Pittella, em nome do Grupo PSE. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de apresentar as minhas condolências mais uma vez, em nome dos deputados do Parlamento Italiano e de todos os deputados do Grupo Socialista no Parlamento Europeu, às famílias das vítimas, à região de Abruzzo e aos seus cidadãos, bem como a Itália. Gostaria de dizer que o nosso Grupo, que desde o início esteve perto das pessoas tão tragicamente atingidas, enviará uma delegação liderada pelo Presidente Schulz para a região de Abruzzo. Os números são assustadores: é verdade, como disse o senhor deputado Albertini, não há ainda uma contagem definitiva até agora, mas podemos falar que ocorreram cerca de 300 mortes. Trata-se de uma tragédia: 50 000 evacuados, milhares de casas destruídas, centenas de edifícios públicos devastados, incluindo escolas, e um património cultural, arquitectónico e artístico de grande prestígio em ruínas.

Como disse o Presidente da República Italiana, Giorgio Napolitano, a resposta aos acontecimentos foi imediata e eficaz. Esta resposta partiu do Estado, mas também de actores não estatais; do mundo, de associações de voluntariado, de comunidades italianas e não só, das províncias, das regiões, da Cruz Vermelha e do serviço de bombeiros: uma verdadeira demonstração de solidariedade. Talvez o Governo italiano – de facto não interessa o “talvez” – fizesse bem em aceitar a proposta de juntar o referendo com as eleições europeias e administrativas, de maneira a poupar algumas centenas de milhões de euros que poderiam ser despendidos na ajuda a todos os afectados pelo sismo.

Há certas respostas que a Europa tem de dar: em primeiro lugar, tem de activar o Fundo de Solidariedade; falámos com o Vice-Presidente Antonio Tajani poucas horas depois da tragédia ter ocorrido. Em segundo lugar, tem de voltar a programar os Fundos Estruturais e, em terceiro lugar, Senhores Comissários, utilizar os fundos não aplicados dos períodos de programação anteriores e novos. Em quarto lugar, modificar as

normas relativas à Política de Coesão e aos Fundos Estruturais no que respeita à possibilidade de voltar a abranger ao abrigo do Objectivo I, isto é, as regiões desfavorecidas e subdesenvolvidas, aquelas regiões que, devido a acontecimentos naturais excepcionalmente graves, viram o seu PIB, ou riqueza, cair abaixo dos 75% da média europeia. Portanto, não queremos uma lei *ad hoc* para a região de Abruzzo, mas uma legislação aplicável a qualquer região que se possa encontrar nesta situação. Em quinto lugar, cumpre-nos verificar com a Comissão a possibilidade de reduções fiscais para as actividades económicas e de construção que deverão, assim o esperamos, retomar na região de Abruzzo. Por último, exorto à implementação da directiva relativa a materiais de construção, que foi recentemente actualizada e melhorada pelo Parlamento.

A terminar, uma tragédia desta dimensão, não requer retórica, requer, sim, respostas efectivas e concretas, assim como um olhar atento para assegurar que as ruínas do terramoto não passem a ser um terreno fértil para outras práticas ilícitas e lucrativas que encham os bolsos dos grandes grupos criminosos. Cumpre-nos estar vigilantes e envidar todos os nossos esforços: temos todos de trabalhar para que, com a nossa ajuda, os nossos amigos na região de Abruzzo possam voltar a sorrir.

Patrizia Toia, em nome do Grupo ALDE. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, a terrível tragédia que se abateu sobre o meu país atingiu a importante região central de Abruzzo e a cidade de Aquila. Foi uma catástrofe que atingiu vidas humanas, incluindo jovens; arruinou casas, as nossas casas; igrejas, os nossos lugares de culto; monumentos, a nossa cultura; empresas, os nossos locais de trabalho; universidades, os nossos centros de aprendizagem; e deixou um rasto de devastação.

Todos nós nos unimos a estas pessoas e podemos agora dizer o seguinte: em primeiro lugar, que responderam com grande dignidade, apesar de terem sido afectados de forma tão íntima e concreta, perdendo as suas posses mais valiosas como as suas casas – e, como bem sabemos, a casa é fundamental para a cultura italiana –, no entanto, estas pessoas reagiram com dignidade, dispostas recomeçar a vida, reconstruindo o que tinham, as suas próprias comunidades, nos mesmos locais e no respeito pelas tradições e pela continuidade. Penso na importância da universidade e das pequenas e médias empresas para a região, que actualmente padece de uma enorme carência económica e ausência de retoma.

Devo também dizer que se verificou uma mobilização extraordinária da parte das instituições: Governo; Parlamento, todas as forças da oposição, em conjunto com a maioria, que com grande sabedoria e sentido de responsabilidade encaram, sem excepção, o trabalho que têm a fazer; instituições locais; voluntários; protecção civil; milhares e milhares de jovens e adultos que se deslocaram até Abruzzo e que representam grupos e associações sociais; comunidade católica; e todos os que deram uma contribuição. Mesmo aqueles que não viajaram até lá fizeram qualquer coisa: tanto do ponto de vista económico como cultural, isto é, todas os sectores culturais, sociais e económicos do nosso país estão a mobilizar-se o que é extremamente importante.

No entanto, será importante lembrar, como disse o senhor deputado Pitella, que em relação à reconstrução, a par destes aspectos positivos da tragédia, ficou visível a debilidade estrutural dos nossos métodos de construção, e que paralelamente aos nossos pedidos de justiça, deverá haver um empenho na identificação de responsabilidades e na reconstrução.

Uma palavra só sobre a Europa, Senhor Presidente: quando a catástrofe se abateu, a Europa estava lá, como estará no futuro através de fundos e outras acções que já foram aqui mencionadas. Em verdade, gostaria que fosse também uma presença visível, reconhecida não apenas pelo dinheiro que chega, mas também nos rostos e nas instituições. Proponho que uma delegação conjunta deste Parlamento visite a região, sem pompas, sem publicidade, mas para dizer que a Europa é feita de Instituições e pessoas e que estas instituições e estas pessoas querem apoiar e continuar a apoiar Aquila, a região de Abruzzo e também o meu país, que foi tão severamente atingido.

Roberta Angelilli, em nome do Grupo UEN. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, também eu gostaria de agradecer às Instituições comunitárias a solidariedade que demonstraram para com Itália e as populações atingidas pelo terramoto. Estes têm sido dias difíceis, mais problemáticos ainda nas condições meteorológicas das últimas 48 horas.

Porém, depois da dor e destruição vem o tempo das propostas práticas e da reconstrução, o tempo de restaurar um futuro para a região de Abruzzo. Às instituições europeias solicitamos que façam a sua parte, como de resto a Comissão garantiu através do compromisso assumido pelo seu Vice-Presidente Antonio Tajani, com grande prontidão imediatamente a seguir à catástrofe.

Como a própria Comissão hoje confirmou, em primeiro lugar temos de verificar todos os recursos financeiros disponíveis, garantir uma rápida activação do Fundo Europeu de Solidariedade para catástrofes naturais e, em seguida, analisar a possibilidade de utilizar plenamente e reprogramar o Fundo Social Europeu e outros programas comunitários com vista a apoiar o emprego e as empresas. Todavia, solicitamos, em especial, a possibilidade de introduzir medidas legislativas extraordinárias, reduções fiscais, incentivos e ajudas eventualmente em derrogação às actuais disposições *de minimis*. Estas seriam medidas autorizadas pela União Europeia e válidas por dois ou três anos, ou seja, pelo tempo necessário até ao final da situação de emergência e da reconstrução.

Relativamente a estas matérias e a estes objectivos, como o debate de hoje também mostrou, estamos todos de acordo, não existem divisões. Também eu gostaria de concluir com a expressão do mais sincero pesar pelas vítimas, suas famílias e pessoas afectadas, mas devo dizer que tenho um orgulho especial, como italiana daquela região, em manifestar os maiores agradecimentos, uma vez mais, pelos esforços envidados pelas Instituições, todos os partidos políticos e, sobretudo, pelas equipas de salvamento, protecção civil e Cruz Vermelha. Agradeço também às organizações de voluntariado e aos cidadãos individuais que fizeram o que puderam e deram um contributo pessoal ou económico para expressar a sua solidariedade e ajuda palpável; um exemplo deveras excepcional de eficiência e humanidade.

Monica Frassoni, em nome do Grupo Verts/ALE. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, o Grupo dos Verdes/Aliança Livre Europeia associa-se a todos os colegas que me antecederam para expressar as nossas condolências, o nosso forte sentido de solidariedade e o nosso apoio a todos aqueles que sofrerem esta grande tragédia, esta catástrofe, esta manifestação da natureza, causada no entanto, por todo um conjunto de razões. Espero sinceramente que a União Europeia, de uma forma visível, possa dar um contributo positivo a esta situação.

Uma coisa não podemos negar: o impacto deste tremor de terra podia ter sido muito menos grave, a tragédia não deveria ter sido tão grande, pois é visível que toda uma série de edifícios e casas ruíram, o que não devia ter acontecido. Houve negligência, houve dolo e houve fraude, e as responsabilidades têm de ser apuradas, pois isso também é uma parte essencial da reconstrução, da reconstrução moral de Abruzzo, da sua população e do nosso país no seu conjunto. A reconstrução deverá constituir uma oportunidade de grande inovação no domínio do desenvolvimento sustentável para esta população que nos provou ter grande dignidade, como também muita coragem e extraordinária vontade de começar de novo.

Neste momento, a abordagem menos demagógica e mais prática que permitirá à Europa desenvolver uma acção rápida para apoiar os esforços de emergência e de reconstrução em Abruzzo passa por rever o programa operacional 2007-2013 para a região, por outras palavras, os Fundos Estruturais. O programa operacional da região de Abruzzo prevê actualmente um co-financiamento europeu de 140 milhões de euros, face a um custo total do programa de 345 milhões de euros, sendo a diferença coberta pelo co-financiamento nacional.

Sabemos muito bem que um dos problemas a enfrentar é o da organização, por parte de Itália, do co-financiamento dos fundos que a União Europeia seguramente dará, pelo que nos cabe a nós deputados ser extremamente vigilantes relativamente a esta questão.

Como dizia, em primeiro lugar e antes de mais, há que solicitar que os outros Fundos europeus já previstos para a região de Abruzzo, como por exemplo o Fundo Social, sejam revistos e reorientados para medidas e prioridades que sirvam a reconstrução. Neste contexto, o programa operacional de Abruzzo poderá implicar uma redistribuição dos recursos dos Fundos Estruturais já afectados a outras regiões italianas, que neste momento são mais competitivas. Sabemos que a Comissão Europeia está disposta a avaliar as subvenções, e este mesmo mecanismo pode ser utilizado para outros Estados-Membros.

Na sequência disto, as autoridades italianas, em primeiro lugar o governo, com a cooperação de todos os organismos locais, deverão proceder com celeridade para calcular o custo dos danos directos sofridos, com vista a cumprir o prazo de 15 de Junho de 2009 estipulado para apresentar um pedido de intervenção no quadro do Fundo Europeu de Solidariedade. O montante do apoio concedido dependerá dos danos sofridos, mas, de toda a forma, não será mais de alguns milhões de euros. Este fundo existe precisamente para providenciar uma ajuda económica, rápida, eficaz e flexível, pelo que é importante que as autoridades italianas quantifiquem o prejuízo, pois de outra maneira será difícil obter o financiamento.

As autoridades nacionais precisam também de meter mãos à obra no que respeita a pedidos de empréstimos ao Banco Europeu de Investimento, de modo a que possam ser concedidas somas adequadas para uma reconstrução célere e sustentável nesta região.

Roberto Musacchio, *em nome do Grupo GUE/NGL*. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, primeiro vem a dor por tantas vítimas inocentes, depois o empenho nas operações de salvamento, a seguir haverá que ultrapassar o estado de emergência e, finalmente, a reconstrução à qual Itália dá o seu melhor.

A ajuda europeia nesta situação é importante, mas também é necessário um quadro europeu que contribua para prevenir estas catástrofes, cujas causas, muitas vezes, não são exclusivamente naturais; por conseguinte, precisamos de um quadro de prevenção, de um sistema de alerta para catástrofes naturais que crie uma rede de protecção e prevenção civil. Para além disso, impõe-se uma política de utilização do solo que preveja normas de garantia nessa matéria, respeitadoras do seu equilíbrio, bem como normas de segurança na construção.

O tremor de terra de Abruzzo também envolve estas questões, e, sem querer ser controverso, há que lembrar a necessidade de apurar todas as responsabilidades, de modo a podermos evitar a repetição destes graves acontecimentos; sobretudo, impõe-se que nos concentremos na recuperação territorial e não em novos trabalhos de demolição. Por esta razão, reveste-se de uma importância vital a adopção da Directiva que estabelece um quadro para a protecção do solo, na medida em que oferece um apoio estrutural a uma boa gestão do território europeu, devendo os fundos europeus ser remodelados de acordo com uma política de ordenamento territorial prudente, dando assim lugar a uma recuperação do ambiente e a bons empregos.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Senhor Presidente, Senhor Vice-Presidente da Comissão, os nossos colegas italianos viram muito justamente este debate como um debate muito importante para o seu país e pediram para usar da palavra, mas este é também um debate para todos os Europeus. Somos, afinal, uma comunidade europeia. Regozijamo-nos por dispormos das possibilidades oferecidas pelo Fundo de Solidariedade e gostaríamos que a sua utilização fosse tão focalizada quanto possível – inclusive por parte do Governo italiano e dos organismos regionais. Queremos expressar uma vez mais as nossas condolências às numerosas vítimas e esperamos que a Europa possa ajudar a proporcionar alívio quanto antes.

Armando Veneto (PPE-DE). – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria somente de chamar atenção para a resposta solidária de toda a Itália, e também da Europa, a este acontecimento dramático. Quando tragédias destas acontecem, é possível observar a coesão do país e da Comunidade, o que não pode deixar de alimentar a nossa esperança de solidariedade em geral e de paz, incluindo interna, que se respira no seio da Europa.

Gostaria também de dizer que temos, necessariamente, sem contemplações e com urgência, de encontrar os responsáveis pelas más construções que levaram a que edifícios vizinhos reagissem de maneira diferente. Por último, à margem de tudo isto, houve uma polémica sobre a previsibilidade dos sismos; não vou entrar em pormenores nesta questão, mas gostaria de dizer simplesmente que estudos sobre o rádon indicam que os tremores de terra são precedidos por um aumento desse gás. Considero portanto, como é natural em relação a qualquer investigação científica, que a Europa possa e deva utilizar todas as suas estruturas para encorajar o desenvolvimento destes estudos, pois, como é próprio da ciência, poderá ainda contribuir para a possibilidade, para já puramente hipotética, de prever acontecimentos tão devastadores.

Siim Kallas, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, não há dúvida de que existe um forte sentimento de solidariedade em todos os Estados-Membros, bem como na Comissão, face a este terrível terramoto. Dispomos de mecanismos de prestação de ajuda, tendo os serviços da Comissão actuado de imediato. Tudo deverá ser feito em estreita colaboração com as autoridades italianas. No ano passado, assistimos à grande catástrofe dos incêndios florestais na Grécia e, antes disso, aos fogos florestais em Portugal e às inundações na Alemanha e na República Checa. Em todos estes casos, a União Europeia manifestou a sua solidariedade, fornecendo ajuda na medida das suas possibilidades. Fará o mesmo neste caso.

Antes de mais, aguardamos as estimativas relativas à dimensão dos danos e, posteriormente, decidiremos como dar melhor uso ao Fundo de Solidariedade. A Comissão não pode, ela própria, tomar a iniciativa de recorrer ao Fundo de Solidariedade; só é possível fazê-lo depois da recepção de um pedido do Estado-Membro e da estimativa da dimensão dos danos.

Muitos dos senhores deputados levantaram a questão da reprogramação dos Fundos Estruturais, problema que a DG REGIO está a debater. A minha colega Danuta Hübner visitará em breve a região e debaterá possibilidades concretas. Mantemos um contacto permanente com o departamento de protecção civil em Roma a fim de prestar a nossa ajuda, inclusivamente na preparação da candidatura ao Fundo de Solidariedade, pelo que não há dúvidas de que a Comissão tudo fará para auxiliar as vítimas desta catástrofe.

No que respeita às normas de segurança na construção, estas existem, porém, a questão é saber até que ponto são respeitadas nos Estados-Membros. Mas, as normas existem efectivamente, em directivas e também na legislação nacional.

O nosso mecanismo de protecção civil, no cerne do qual está um centro de monitorização e de informação que trabalha 24 horas por dia, colaborará com os Estados-Membros na prevenção de catástrofes e, igualmente, na resposta às suas consequências.

Uma vez mais, manifesto, em nome da Comissão, as nossas condolências. Faremos o possível para ajudar as populações desta região afectada pela catástrofe.

Presidente. – A concluir este debate, a título pessoal e também em nome da Mesa do Parlamento Europeu, aproveito a oportunidade para novamente expressar os meus sentimentos e solidariedade para com as vítimas e famílias atingidas pela tragédia e, claro, afiançar todo o apoio possível às populações pessoas da região tão duramente afectadas.

Está encerrado debate.

11. Quitação 2007: Conselho (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A6-0150/2009) do deputado Søren Bo Søndergaard, em nome da Comissão do Controlo Orçamental, sobre a quitação relativa à execução do Orçamento Geral da União Europeia para o exercício de 2007, Secção II, Conselho (C6-0417/2008 – 2008/2277(DEC)).

Søren Bo Søndergaard, relator. – (EN) Senhor Presidente, antes de mais, um ponto de ordem, pois gostaria apenas de ter absoluta certeza de que o Conselho foi convidado para este debate. Uma vez que nos preparamos para debater o problema do Conselho, seria muito negativo que essa Instituição não tivesse sido convidada para estar presente neste debate. Gostaria tão somente que o Senhor Presidente garantisse que o Conselho foi convidado.

Presidente. – Senhor Deputado Søndergaard, posso confirmar em nome da Presidência do Parlamento que o Conselho foi efectivamente convidado a estar presente neste debate. Apesar disso, é com sincero pesar da Presidência, e em nome do Parlamento no seu conjunto, que constato a ausência do Conselho; creio que foi também o que aconteceu esta manhã, quando o Presidente do Parlamento saudou a presença do Conselho, mas não recebeu qualquer tipo de resposta. Muito embora lamente estes factos, não posso fazer nada para remediar a situação e só nos resta realizar o debate tal como estava previsto. Restituo-lhe pois a palavra na qualidade de relator para introduzir o debate sobre o relatório em apreço.

Søren Bo Søndergaard, relator. – (DA) Senhor Presidente, em primeiro lugar, gostaria de referir que lamento muito o facto de este debate estar a decorrer sem a presença do Conselho – o mesmo Conselho cujo orçamento estamos prestes a debater. É obviamente absurdo que o Conselho opte simplesmente por ignorar o debate desta forma, visto a Comissão do Controlo Orçamental ter votado, por larga maioria, recomendar ao Parlamento que adie a decisão sobre a quitação pelo orçamento do Conselho para o exercício de 2007.

E qual foi o motivo? Foi por suspeitarmos de alguma fraude ou irregularidade? A resposta é "não", pois não temos qualquer indicação ou informação que aponte nesse sentido. Então qual foi o motivo que nos levou a tomar essa decisão? Propusemos o adiamento da quitação ao Conselho porque a comissão competente quanto à matéria de fundo ainda não recebeu qualquer resposta oficial do Conselho relativamente a um conjunto de ambiguidades contidas no orçamento. Estas ambiguidades poderão, inclusivamente, ser o resultado de mal-entendidos, porém o Conselho declinou a possibilidade de os esclarecer. Poderia, naturalmente, tê-lo feito, se tivesse respondido às questões que colocámos.

De acordo com o disposto no artigo 42.º do Acordo Interinstitucional, o orçamento do Conselho não poderá conter qualquer dotação operacional para a Política Externa e de Segurança Comum. Enquanto representantes dos contribuintes europeus, compete-nos assegurar o cumprimento desse acordo. No entanto, para que o possamos fazer devemos poder não apenas colocar perguntas relativas ao orçamento do Conselho, mas também obter respostas a essas mesmas perguntas.

No anexo ao relatório enumerámos um conjunto de questões, algumas das quais são bastante claras e não deveria ser muito difícil responder às mesmas. Por exemplo: quantas contas fora do orçamento possuía o Conselho em 2007? A que fundos diziam respeito e onde foram os mesmos aplicados? Outra questão é a seguinte: pode o Conselho dar alguma explicação para as falhas constatadas pelos próprios auditores internos

ao nível do controlo e verificação das facturas? Ainda outra questão: existe alguma explicação para a necessidade de transferir, ano após ano, dotações substanciais da rubrica relativa à interpretação para a rubrica relativa às despesas de viagem? Apesar de repetidos apelos da minha parte, enquanto relator, e da parte da comissão competente quanto à matéria de fundo, na globalidade, o Conselho não logrou, até à data, fornecer uma resposta oficial a estas questões.

Obviamente que este aspecto causa grandes dificuldades, não apenas para a comissão competente quanto à matéria de fundo, mas para o Parlamento na globalidade, pois como podemos dar quitação a um orçamento, por outras palavras, afirmar, de modo responsável, perante o eleitorado, que o orçamento está correcto, sem sabermos o que está por trás dos números? Seria absurdo!

Os membros da Comissão de Controlo Orçamental são boas pessoas. Por esse motivo iremos conceder ao Conselho mais uma oportunidade para responder às nossas perguntas. Recomendamos, consequentemente, ao Parlamento que adie a quitação relativa ao orçamento do Conselho. Essa decisão permitirá que a questão seja novamente levantada em Novembro e dará ao Conselho mais alguns meses para pensar sobre se a transparência é ou não melhor do que o secretismo.

Espero que, através do debate hoje e da votação amanhã possamos enviar uma mensagem clara de que não queremos ser um carimbo ao serviço de forças obscuras. Queremos abertura, transparência e queremos ter uma percepção clara do modo como é gasto o dinheiro dos contribuintes. É o que queremos hoje e é o que iremos querer depois das eleições em Junho.

José Javier Pomés Ruiz, *em nome do Grupo PPE-DE*. – (ES) Senhor Presidente, no Regulamento Financeiro aplicável leio que o Secretário-Geral do Conselho e Alto Representante para a Política Externa e de Segurança Comum, assistido pelo Secretário-Geral Adjunto, será integralmente responsável pela administração das afectações no âmbito da Secção II – Conselho – do orçamento geral e tomará todas as medidas necessárias à boa gestão das mesmas.

Onde está Javier Solana? Onde está o Secretário-Geral Adjunto, visto que não está neste debate, não obstante o facto de a única informação de que dispomos, nomeadamente o relatório do auditor interno, dizer que existe uma conta B, uma conta fora do orçamento no Conselho? Nos termos do Regulamento Financeiro, não é a Presidência checa ou a Presidência francesa, mas sim Javier Solana que é responsável pelo Conselho, conjuntamente com o seu adjunto.

O que é esta conta fora do orçamento?

O auditor diz que esta parte deve ser eliminada. Gostaríamos de saber para que efeito foi utilizada, e porquê.

Gostaríamos de saber também por que razão é que, dos 650 milhões de euros que são administrados pelo Sr. Javier Solana, e pelos quais ele é responsável, 13 milhões de euros foram transferidos da rubrica relativa à interpretação para a relativa às despesas de viagem em 2006, mas em 2007 as dotações para as despesas de viagem não foram aumentadas. Está a acontecer de novo a mesma coisa, e não sabemos o que significam tantas viagens e onde é que esses fundos vão parar.

Estamos indignados, pois só há uma excepção ao controlo democrático exercido por este Parlamento sobre todas as contas financiadas pelos contribuintes na União Europeia: as contas do Conselho. Essas não são auditadas. Nós, enquanto membros do Parlamento, nem uma única reunião com o Conselho conseguimos obter para discutir as contas.

Negaram-nos papéis. Negaram-nos documentos. Entendem que não temos poderes para controlar o Conselho; tudo isso estava muito certo quando o Conselho só exercia cargos administrativos, mas agora a Política Externa e de Segurança Comum representa despesas operacionais, e não percebemos por que é que estas devem ser isentadas do controlo democrático.

Por conseguinte, quero dizer aqui que a atitude do Secretário-Geral, o Sr. Solana, é inaceitável e que, por isso mesmo, nesta ocasião, este Parlamento vai propor que as contas do Conselho não sejam aprovadas, tal como aconteceu há 10 anos quando o senhor deputado Elles disse não aprovava as contas da Comissão Europeia, dando azo à demissão da Comissão Santer.

Costas Botopoulos, *em nome do Grupo PSE*. – (EN) Senhor Presidente, a decisão que estamos prestes a tomar é de extrema importância. O Grupo Socialista no Parlamento Europeu é favorável ao adiamento por quatro razões de princípio.

Em primeiro lugar, a credibilidade e o papel do nosso Parlamento. É absolutamente essencial que se esclareça, desde o início, o que pode ou não pode o Parlamento fazer. O que pode e deve fazer também é controlar de forma democrática as contas do Conselho, independentemente do acordo de cavalheiros em vigor.

A segunda razão prende-se com o equilíbrio interinstitucional. É fundamental que não extravasemos as nossas competências enquanto Parlamento, mas é igualmente importante afirmar que nos assiste um direito a ter conhecimento e opinião sobre as contas do Conselho, sempre que se trate de contas de funcionamento e esteja em causa a responsabilização pelas mesmas. É esse o princípio democrático, e é precisamente esse o exercício que estamos prestes a levar a cabo. Por isso, não estamos a reclamar fazer qualquer outra coisa, mas sim a afirmar que queremos cumprir o nosso dever.

A terceira razão prende-se com o respeito institucional e a preparação para o Tratado de Lisboa. Os senhores deputados estão perfeitamente cientes de que, com o Tratado de Lisboa, a política externa comum adquire maior profundidade e muito maior dinâmica. Trata-se de uma política comum que adquire uma importância muito maior, não se podendo afirmar, à partida, que o Parlamento não terá qualquer palavra a dizer nessa matéria. É preciso que disponhamos de uma oportunidade para afirmar qual deverá ser o papel do Parlamento.

A última razão – e provavelmente a mais importante – prende-se com a transparência perante os cidadãos. O nosso papel, como Parlamento, é a responsabilização face aos cidadãos. Não podemos, nem devemos, dizer aos cidadãos que as grandes políticas comuns, como a política externa e de defesa, permanecerão à margem do controlo democrático do nosso Parlamento.

São, assim, estas as quatro importantes razões de princípio por que entendemos dever votar a favor de um adiamento.

Kyösti Virrankoski, em nome do Grupo ALDE. – (FI) Senhor Presidente, em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao senhor deputado Sørengaard o seu excelente relatório.

O relatório sobre a quitação pela execução do orçamento do Conselho é muito extenso e completo. Baseia-se também em referências a documentos e ao Tratado da UE.

A questão mais problemática prende-se com a transparência. O orçamento do Conselho diz respeito apenas parcialmente à administração, uma vez que grande parte dos fundos se destina a operações, como a Política Externa e de Segurança Comum. Em boa verdade, o Conselho não está disposto a debater a execução do orçamento com a Comissão do Controlo Orçamental, e também não faz grande questão em entregar os documentos requeridos.

O Parlamento Europeu, em conjunto com o Conselho, é a autoridade responsável pelo orçamento da UE. A sua função é também supervisionar a utilização dos fundos e a execução geral do orçamento.

Tanto quanto posso entender, é precisamente esta falta de cooperação que obrigou a Comissão do Controlo Orçamental a propor que a concessão da quitação fosse adiada, e não tanto a forma como, supostamente, os fundos foram utilizados. A situação é desagradável pois uma boa cooperação entre o Parlamento e o Conselho são o elemento vital de uma política europeia profícua. Razão por que o meu Grupo só tomará a sua decisão definitiva esta noite.

Bart Staes, em nome do Grupo Verts/ALE. – (NL) Obrigado, Senhor Deputado Sørengaard, o seu relatório é magnífico, abrangendo, como abrange, todos os pontos pertinentes. Gostaria, contudo, de pedir ao Presidente e à Mesa deste Parlamento para tomarem nota da ausência do Conselho e para não deixarem as coisas por aí. Exortaria a Mesa a enviar ao Conselho uma carta de protesto muito firme com a mensagem de que esta ausência é inaceitável.

Com efeito, tendo em conta as circunstâncias neste momento, recusamo-nos a conceder prorrogação. Isso está agora fora de questão. Não podemos dar quitação ao Conselho. Não se trata aqui de fraude, mas de uma questão de princípio, nomeadamente de transparência. O senhor Javier Solana gere 650 milhões de euros do orçamento comunitário na área da defesa, da segurança e da política externa, mas fá-lo sem qualquer espécie de controlo. Esta situação não é aceitável numa democracia. Isto tem de acabar. Daí as justificadas exigências de um relatório de actividades, de transparência e de clareza.

Mas não é tudo. Enquanto relator sobre a fraude em matéria de IVA, no meu relatório que foi aprovado em 4 de Dezembro solicitei explicitamente ao Conselho que respondesse a um conjunto de perguntas. Entretanto já passaram quatro ou cinco meses e este período foi marcado por um silêncio ensurdecedor por parte do Conselho, não obstante o facto de se tratar de uma fraude estimada entre os 60 e os 100 mil milhões de euros

por ano. O Conselho tem de agir. É necessário que haja coordenação na luta contra a fraude em matéria de IVA, e enquanto o Conselho não mostrar vontade de agir, não darei quitação ao Conselho.

Jens Holm, em nome do Grupo GUE/NGL. – (SV) Senhor Presidente, também eu gostaria de fazer a mesma pergunta, ou seja, onde é que está o Conselho neste debate? Evidentemente, é o Conselho e a sua gestão orçamental que temos de fiscalizar. Acho extraordinário que ninguém do Conselho esteja aqui, neste momento, para responder às nossas perguntas. Nós, membros da Comissão do Controlo Orçamental, em especial, o nosso relator, deputado Søndergaard, colocámos várias interrogações à gestão financeira do Conselho. Assinalámo-lo em diversas ocasiões, mas não recebemos quaisquer respostas satisfatórias.

Permitam-me que apresente dois exemplos. Em 2006, o Conselho gastou 12,6 milhões de euros em viagens. Esse dinheiro destinava-se a ser utilizado na interpretação. Gostaria de fazer uma pergunta ao Conselho, mas, se o Conselho não é capaz de responder, talvez a Comissão consiga: para onde é que o Conselho viajou em 2006? O que é que representam esses 12 milhões de euros?

O Conselho tem também contas confidenciais, as chamadas *comptes hors budget*. O auditor interno instou o Conselho a abolir tais contas, mas sem sucesso. Gostaria de perguntar por que razão tal não aconteceu. Quantas contas dessas existem a par do orçamento? O que é que essas contas incluem?

A nossa função enquanto deputados ao Parlamento Europeu é a de fiscalizar a utilização pelo Conselho dos recursos orçamentais. Fazemo-lo porque representamos os contribuintes. A função do Conselho é a de responder às nossas perguntas. Queremos respostas a essas perguntas, já! O que é que aconteceu a esses 12 milhões de euros? O que é que as contas confidenciais incluem? Quantas contas confidenciais existem?

Se não recebermos uma resposta satisfatória – o que ainda não aconteceu – não damos quitação ao Conselho, amanhã.

Nils Lundgren, em nome do Grupo IND/DEM. – (SV) Senhor Presidente, estamos perante uma das questões verdadeiramente importantes e fundamentais. Poder-se-ia pensar que, enquanto representante de um partido eurocéptico, acho que deve ser sempre o Conselho a dominar a cooperação europeia e que o Parlamento deve concentrar-se no mercado interno e nas questões ambientais transfronteiriças. No entanto, há uma terceira questão que agora ganhou proeminência. O Conselho e o Parlamento são, em princípio, igualmente responsáveis pelo orçamento e pela utilização dada ao dinheiro dos contribuintes. Ora, aconteceu algo que, em meu entender, é um facto sem precedente, isto é, o facto de o Conselho manter em segredo a utilização dada ao dinheiro. Portanto, não temos transparência. Os cidadãos não estão em condições de dizer "aceito porque sei qual foi o destino dado ao dinheiro". Assim, diria – e, tanto quanto me é dado compreender, todos os oradores no Parlamento estão de acordo, por uma vez – que não há qualquer possibilidade de conceder quitação ao Conselho até sabermos qual foi o destino dado ao dinheiro.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Senhor Presidente, tomo a palavra para falar aqui como pró-europeu apaixonado e estou convicto de que estamos actualmente a receber uma lição sobre o que a democracia na UE não deve ser. O facto de o Conselho não julgar de todo necessário responder, numa qualquer forma aceitável, às críticas muito claras do Parlamento mostra, infelizmente, que todos os críticos da UE e também aqueles que agora rejeitam a instituição têm razão, já que se está a desrespeitar de forma flagrante, precisamente, os princípios fundamentais em que a democracia deve basear-se.

Tratado após Tratado, temos vindo a permitir que o centro de poder se mantenha, na realidade, absolutamente sem controlo e que o Conselho – e isso pode ser provado – seja preguiçoso e incompetente e trabalhe essencialmente em segredo. Digo "preguiçoso" porque pode ser provado que, na sua maioria, os ministros – ou seja, aqueles que tomam à porta fechada as decisões que são realmente importantes para a Europa – muita vezes nem sequer estão presentes, sendo funcionários públicos que tomam decisões sobre questões absolutamente fundamentais. Isto costumava suceder na Áustria até 1848, após o que a situação melhorou um pouco. Isto não é democracia.

O Conselho nem sequer está disposto a dar acesso aos pontos da ordem do dia que são discutidos. Os deputados podem trabalhar nisto minuciosamente, ponto por ponto, através de perguntas parlamentares – como eu fiz – e os resultados são terríveis. Estas pessoas andam simplesmente a preguiçar. Aqueles que realmente são mais importante no plano legislativo do que nós, os deputados europeus, não aparecem e deixam que venham outros em seu lugar.

Alega-se que há agora mais transparência no Conselho, quando, na realidade, tem havido menos transparência nessa instituição desde a decisão do Conselho de 2006. Apenas um ponto entre os 130 que figuravam na

ordem do dia do Conselho mais importante – o Conselho “Relações Externas” – foi tratado em público em 2008. Tudo o resto foi discutido à porta fechada. Tudo o resto é menos transparente do que a Máfia.

Depois, há a utilização dos fundos. Para onde vão os muitos milhões de euros? Por que razão se recusa o Conselho a cooperar nesta matéria? Qual é a posição do Parlamento em relação a um serviço secreto que está a ampliar-se cada vez mais sob a liderança de Javier Solana? Javier Solana tem a sua actividade sedeadada em Espanha e admite, naturalmente, que existe um serviço secreto da UE. Para onde vai o dinheiro? Quão corruptas são estas pessoas e quão pouco transparentes?

Herbert Bösch (PSE). – (DE) Senhor Presidente, queria dizer duas coisas em nome desta comissão. Felicitações ao relator, que fez perguntas muito directas e não obteve respostas. Felicitações a esta comissão, que aprovou o relatório do deputado Sørengaard por uma esmagadora maioria de 27 votos a favor e 2 votos contra. Os Estados-Membros fazem-se notar pela sua ausência hoje, apesar de – como gostaria de lhe recordar, Senhor Presidente – termos inscrito este ponto na ordem do dia desta tarde especialmente para ter em conta os problemas de calendário do Conselho. Os Estados-Membros têm aqui atitudes que não ousariam ter em casa.

Vamos agora entrar numa campanha eleitoral em que as coisas serão de novo deslocadas para Bruxelas. Mas os problemas residem nas capitais, não em Bruxelas. Gostaria que, de vez em quando, a Comissão nos oferecesse um pouco mais de apoio a este respeito. Em minha opinião, o seu comportamento é, por vezes, demasiado cobarde. Quando, como diz o relator, temos *comptes hors budget* – a que no meu país chamamos “contas negras” –, vem-nos à memória o Eurostat e histórias semelhantes. Isto não funcionará por muito tempo. Foi missão desta comissão alertar para esta evolução, e sinto-me orgulhoso pelo facto de o ter feito por tão grande maioria. Creio – e esta é uma mensagem positiva que levarei comigo se o Parlamento seguir o nosso exemplo por aquilo que espero seja também uma grande maioria amanhã – que garantimos que o controlo funcione de facto. Há alguém que se preocupa com isso. Depois, veremos quais são as consequências.

Paulo Casaca (PSE). - Senhor Presidente, também eu quero associar-me às felicitações que já foram endereçadas ao nosso relator pelo seu trabalho, aos vários grupos políticos, à Comissão, à nossa comissão na pessoa do seu Presidente, e dizer que não só a existência de sacos azuis é absolutamente inaceitável para nós, mas também que esse suposto acordo de cavalheiros, que terá 39 anos, não tem, na minha opinião, hoje, qualquer razão para existir.

Nós não somos hoje um clube de aficionados. Não. Somos uma Europa dos cidadãos. Temos que prestar contas a todos.

Nós, aqui no Parlamento Europeu, com as reformas que acabámos agora de pôr em prática, estamos plenamente disponíveis a partir deste próximo mandato para responder integralmente pela gestão de tudo aquilo que são as nossas contas.

O Conselho não pode fazer outra coisa. É absolutamente lamentável que o Conselho não tenha aproveitado a oportunidade que lhe foi dada para estar aqui presente. Foi exactamente por essa razão que nós escolhemos esta hora. E nós gostaríamos de dizer que isto não vai ficar certamente assim e que tudo iremos fazer para que o Conselho seja forçado a prestar contas pela forma como executa o seu orçamento.

Karl von Wogau (PPE-DE). – (DE) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, do ponto de vista da Comissão dos Orçamentos, da Comissão dos Assuntos Externos e da Subcomissão da Segurança e da Defesa, gostaria de introduzir uma outra ênfase neste debate, um pouco diferente. Ao ouvir algumas das intervenções aqui efectuadas, poder-se-ia ficar com a impressão de que não existe um controlo parlamentar da política externa e de segurança comum, mas isso está longe de ser verdadeiro. Desenvolveu-se uma excelente cooperação entre o Conselho e a Subcomissão da Segurança e da Defesa, e somos informados de todos os detalhes – incluindo os aspectos orçamentais. A Comissão do Controlo Orçamental não está envolvida nesta questão – é uma questão interna do Parlamento Europeu –, mas os presidentes da Comissão dos Orçamentos, da Comissão dos Assuntos Externos e da Subcomissão da Segurança e da Defesa são periodicamente informados sobre os aspectos orçamentais. O que aqui é feito é controlo parlamentar.

Depois, há os aspectos confidenciais, para os quais existe uma comissão especial que também é informada, a intervalos regulares, sobre todos os detalhes da política europeia de segurança e de defesa pelo próprio Javier Solana, pessoalmente.

É possível que, neste aspecto, as coisas não tenham decorrido de forma muito satisfatória do ponto de vista da Comissão do Controlo Orçamental. Concorro que a ausência do Conselho neste debate também não é satisfatória. No entanto, observações absurdas como as que o senhor deputado Martin fez dão a impressão

de que não existe qualquer tipo de controlo democrático na importante questão que é a política externa e de segurança na União Europeia. Há coisas mais importantes, nomeadamente a questão do financiamento das despesas das viagens do Sr. Javier Solana. Há a questão das operações no Chade, no Congo, na Geórgia e em muitos outros países. O diálogo e o controlo democrático efectivo são uma realidade nesta matéria.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Senhor Presidente, desejo fazer uma declaração pessoal nos termos do artigo 149.º – artigo 145.º na versão anterior. Fui mencionado pessoalmente e fui acusado de fazer observações absurdas. Rejeito firmemente esta acusação. Todos os dados podem ser documentados. É verdade que, em muitos casos, são funcionários públicos que tomam decisões nas importantes comissões de ministros dos Negócios Estrangeiros e outras – os Conselhos especializados – porque, seja por que razão for, os ministros não fizeram a viagem. Por vezes, pode ser provado que preferem assistir a reuniões partidárias.

Também é verdade – e isso talvez deva ser salientado – que um presidente, cujos negócios privados deveriam ser finalmente investigados, disse aqui coisas que não podem deixar de ser refutadas. Este controlo parlamentar não existe, não há quaisquer mecanismos de controlo para os diversos sistemas de segurança que têm sido desenvolvidos em conformidade – ou seja, nos domínios das informações de segurança. Darei o seguinte exemplo a este propósito: a Divisão de Informações (INT), com 30 colaboradores...

(O Presidente retira a palavra ao orador)

Presidente. – Peço desculpa, mas o senhor deputado tem a palavra para responder a uma questão de natureza pessoal, não para fazer um discurso sobre o assunto, e o senhor deputado já respondeu à questão de natureza pessoal.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Então, queria apenas convidar pessoalmente o senhor deputado Wogau, uma vez mais, a divulgar com quem o seu escritório de advocacia faz negócios e de onde obtém os seus lucros. Então poderemos continuar a falar.

Presidente. – Creio que as palavras que acabou de proferir são mais graves do que as do senhor deputado von Wogau. O deputado pede agora para usar da palavra por uma questão de natureza pessoal e, assim sendo, vou conceder-lha.

Karl von Wogau (PPE-DE). – (DE) Senhor Presidente, o senhor deputado Martin acaba de se dirigir à minha pessoa de forma absolutamente escandalosa. Embora não vá certamente dar ao senhor deputado Martin qualquer informação sobre a minha situação pessoal, estou preparado para prestar informações em qualquer momento e de uma forma apropriada, pois as insinuações que aqui foram feitas são totalmente infundadas.

Paul Rübig (PPE-DE). – (DE) Senhor Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, queria começar por dizer que teria sido bom se, quando o Senhor Presidente Václav Klaus esteve aqui no plenário, tivesse expresso a sua opinião sobre as acusações que já são bem conhecidas. Isto teria, sem dúvida, contribuído para mostrar sob a luz correcta a separação de poderes, que funciona muito bem a nível europeu.

Em segundo lugar, quero levantar uma objecção à comparação do Conselho à Máfia. Isto é algo que simplesmente não pode ser dito numa democracia.

Além disso, creio que os tribunais de contas nacionais tiveram efectivamente a oportunidade de trabalhar mais intensivamente com o Tribunal de Justiça Europeu. Sobretudo no que diz respeito ao Conselho, o controlo a nível nacional por parte dos parlamentos nacionais é também, naturalmente, um exercício muito importante, que deverá ser realizado regularmente. Em segundo lugar, é também indispensável, evidentemente, que o Tribunal de Contas Europeu analise em pormenor estes exercícios e forneça a documentação necessária.

Creio que a própria transparência que aqui exigimos também é justificada pelo Tratado de Lisboa, pelo que devemos exercer bastante pressão para que este Tratado tenha uma conclusão favorável tão rapidamente quanto possível.

PRESIDÊNCIA: McMILLAN-SCOTT

Vice-presidente

Herbert Bösch, presidente da Comissão do Controlo Orçamental. – (DE) Senhor Presidente, gostaria de voltar brevemente ao que disse o senhor deputado von Wogau. Senhor Deputado von Wogau, o senhor poderá ter uma entidade que realiza debates muito interessantes sobre projectos futuros. No entanto, a quitação não é da responsabilidade dos três presidentes ou de outra entidade qualquer, mas sim da Comissão do

Controlo Orçamental e, em seguida, do plenário. Se puder dizer-nos o que se passa com a contabilidade extra-orçamental do Conselho, faça o favor de o fazer. Estou convencido que o senhor deputado não sabe, e nós também não sabemos. No entanto, ao concedermos quitação, assumimos total responsabilidade por aquilo que o Conselho fez ou não fez.

Isto não é um jardim infantil; se não soubermos o que o Conselho fez, não podemos assumir a responsabilidade, pois de contrário seremos alvo de chacota de todo o mundo. Quem quiser fazê-lo amanhã tem toda a liberdade de o fazer, mas a minha recomendação é de não conceder quitação e de optar pelo adiamento.

Ingeborg Gräßle (PPE-DE). – (DE) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, é do nosso interesse encontrarmos uma solução para esta disputa, mas isto só será possível se o Conselho tomar alguma medida.

Cumprimos os procedimentos, enviámos relatores, e os quatro coordenadores escreveram cartas e fizeram perguntas. Não chegaram quaisquer respostas, tendo apenas sido feita uma referência a um acordo de cavalheiros – que certamente nunca se aplicou à quitação, mas tão-somente à reunião sobre o orçamento. E, mesmo assim, apenas se aplicou à parte administrativa. Este acordo de cavalheiros nunca se aplicou à parte operacional; na verdade, à data em que foi celebrado o acordo, nem existia uma parte operacional.

O Conselho tem de nos propor uma solução para isto; tem tempo para no-la apresentar, e instamo-lo a que o faça. Sinto alguma vergonha pelo Conselho devido aos membros do público que ali estão, pois este é o lado negativo, o lado arrogante da Europa. Já não vivemos numa monarquia, e chegou a hora de, relativamente a esta questão, o Conselho se juntar a nós no caminho para a democracia – para uma maior democracia – que, diga-se de passagem, o Conselho ajuda sempre a fazer passar nos Tratados também.

Gostaríamos de apelar ao Conselho para que deixe de fazer desta Câmara um motivo de troca, e o Conselho deveria também parar de fazer de si próprio motivo de troca.

Pierre Pribetich (PSE). – (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, simbolicamente neste triângulo institucional, assistimos, apesar de tudo, hoje, com espanto, a um acto essencial do Parlamento Europeu, este da quitação, mas há um ausente de vulto. Com efeito, caros colegas, estou a pensar nos visitantes que assistem a este espectáculo em que há quem afirme que existem contas extra-orçamentais que não podem ser difundidas publicamente, isto é, sem transparência, e em que o Conselho não está presente para comprovar, eventualmente, dificuldades ou qualquer outra situação.

Penso que, enquanto deputados, não podemos aceitar esta situação de facto, esta lamentável ausência do Conselho, e não podemos deixar de protestar e de validar, nomeadamente, o que referiu o senhor presidente da Comissão do Controlo Orçamental, a saber, adiar esta quitação pois, caso contrário, o Parlamento seria ridículo se validasse contas que não conhece e que não pôde inspeccionar.

Francamente, Senhor Presidente, o Conselho deveria recuperar e fornecer as informações necessárias no quadro da transparência, evitando assim que os eurocépticos se apoderem desta matéria para mostrar que não somos transparentes e que cometemos erros, nomeadamente, face à democracia. +

Søren Bo Søndergaard, relator. – (DA) Senhor Presidente, em primeiro lugar gostaria de manifestar a minha satisfação relativamente à unanimidade de pontos de vista que se observou hoje, aqui, e que espero venha a ter algum impacto no Conselho. Subscrevo integralmente aquilo que o Presidente da Comissão de Controlo Orçamental, senhor deputado Bösch, afirmou ao senhor deputado von Wogau e gostaria ainda de colocar mais uma pergunta ao senhor von Wogau: Que justificação teria o Parlamento para dar quitação quando lhe está a ser sonegada informação?

Certamente que, se se tratasse de um outro organismo, não haveria motivo para o envolvimento do Parlamento. Gostaria, todavia, de assinalar que se efectivamente concedermos quitação, estaremos a assumir uma parte da responsabilidade. Dar quitação significa assumir uma quota-parte da responsabilidade, a qual apenas podemos assumir se nos for facultada a informação. É possível que a informação em causa tenha sido disponibilizada a outras áreas do Parlamento, mas qual o motivo de recusar o acesso à mesma à Comissão do Controlo Orçamental a quem compete tratar esta matéria?

Considero igualmente que o senhor deputado Staes fez uma observação pertinente ao propor que se solicite à Mesa que apresente um protesto junto do Conselho, especialmente visto estarem a circular documentos não assinados que aparentemente têm origem no Conselho, com respostas parciais às questões que levantámos. É totalmente inaceitável, obviamente, que se verifique uma situação em que documentos não assinados, que afirmam responder às nossas perguntas, estejam a ser distribuídos à imprensa, quando o Conselho nem

sequer participa no debate, o que lhe teria permitido apresentar os seus pontos de vista. Consequentemente considero positivo avançar com a proposta no sentido de a Mesa apresentar um protesto junto do Conselho.

Por último, gostaria de agradecer à Comissão do Controlo Orçamental pelo excelente trabalho que realizou. Foi dispensada ampla atenção...

(EN) Ah, o Conselho chegou! Muito bem.

(Aplausos)

Talvez possamos reiniciar esta discussão! Darei ao senhor Presidente a oportunidade de iniciar o debate, para que possamos dirigir as perguntas ao Conselho. É essa a minha proposta, Senhor Presidente.

Presidente. – O Conselho é, evidentemente, bem-vindo, mas a verdade é que aqui se deslocou para o debate seguinte.

(Protestos)

No entanto, assegurar-me-ei de que a Presidência em exercício compreenda as preocupações do Parlamento, tal como expressas no debate anterior sobre a quitação do orçamento. Estou certo de que o Senhor Ministro levará essa mensagem para Praga.

Está encerrado o debate.

A votação terá lugar amanhã.

12. Acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro (reformulação) - Condições a cumprir para exercer a actividade de transportador rodoviário - Acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação) (debate)

Presidente. – Segue-se na ordem do dia a discussão conjunta sobre:

– a recomendação para segunda leitura (A6-0215/2009) da Comissão dos Transportes e do Turismo sobre a posição comum do Conselho referente à posição comum aprovada pelo Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro (reformulação) (11786/1/2008 - C6-0016/2009 - 2007/0097(COD)) (Relator: Mathieu Grosch),

– a recomendação para segunda leitura (A6-0210/2009) da Comissão dos Transportes e do Turismo referente à posição comum aprovada pelo Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário e que revoga a Directiva 96/26/CE do Conselho (11783/1/2008 - C6-0015/2009 - 2007/0098(COD)) (Relatora: Silvia-Adriana Tîcău), e

– a recomendação para segunda leitura (A6-0211/2009) da Comissão dos Transportes e do Turismo referente à posição comum aprovada pelo Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação) (11788/1/2008 - C6-0014/2009 - 2007/0099(COD)) (Relator: Mathieu Grosch).

Mathieu Grosch, relator. – (DE) Senhor Presidente, parto do princípio que este é um debate conjunto sobre os três relatórios que fazem parte do pacote rodoviário.

Gostaria de agradecer ao Conselho, e também aos funcionários da Comissão. O trabalho que desenvolvemos ao longo dos últimos dois anos produziu bons resultados.

O transporte rodoviário e de carga no espaço europeu representa aproximadamente 75% dos transportes e emprega dois milhões de pessoas. Eram necessárias determinadas regras novas tendo em vista a abertura do mercado para 25 países que está prevista para Maio de 2009. As propostas da Comissão foram nesse mesmo sentido.

No que diz respeito ao relatório apresentado pela minha colega, a senhora deputada Țicău – a quem, juntamente com todos os relatores do pacote rodoviário, gostaria de agradecer pela sua colaboração construtiva – é importante que sejam definidas linhas de orientação claras nesta matéria para os operadores de transportes. Têm de provar que são fiáveis em toda a Europa e têm igualmente de dispor de uma estrutura financeira sólida. Os gestores de transportes deverão poder demonstrar uma experiência de muitos anos, ou um elevado nível de formação. Há transgressões graves que podem prejudicar esta fiabilidade, o que também significa que os Estados-Membros serão solicitados a continuar a fazer inspecções e a punir infracções mesmo após a entrada em vigor deste regulamento. Este é um aspecto frequentemente em falta no sector dos transportes em geral.

Mais de metade das alterações do Parlamento foram aceites. Não vou hoje abordá-las na sua totalidade, mas gostaria de destacar um resultado do tríplice não oficial que é muito importante para mim, nomeadamente o combate às “sociedades de fachada”. Elas provocam distorções da concorrência e enfraquecem as empresas nacionais. Evitar esta forma de estabelecimento significa evitar o dumping social e fiscal, assunto que também foi incluído no pacote rodoviário.

Relativamente ao assunto do acesso ao mercado para autocarros e pesados de carga – sobretudo para autocarros – este regulamento abordou sobretudo a questão da “regra dos 12 dias”, uma vez que se chegou muito rapidamente a acordo relativamente aos outros pontos. A reintrodução da possibilidade de gozar um período semanal de descanso após 12 dias não compromete a segurança. Os períodos diários de condução e de descanso têm de ser observados e, em viagens desse tipo, os condutores nunca excederão o tempo de condução diário permitido. Além disso, estas viagens de 12 dias ajudam à integração europeia e, para muitas pessoas, são uma forma muito económica de gozar férias.

A discussão sobre o acesso ao mercado foi uma das mais acesas em matéria de transporte de carga, e neste aspecto o Parlamento não conseguiu tudo o que pretendia. Contudo chegámos a um compromisso, e foi um bom compromisso. Parece-me que, nomeadamente no que diz respeito à cabotagem – três operações em sete dias – este compromisso constitui um bom ponto de partida. O objectivo final é regulamentar os serviços em países terceiros e, a médio prazo, o mercado da cabotagem deverá ser aberto. Estamos a aguardar propostas da Comissão relativamente a esta questão, uma vez que a cabotagem também deverá servir para evitar viagens sem carga. Contudo, também não queremos interpretar a imposição de restrições temporárias a esta questão como se tratando de protecção. Neste momento específico, em que a harmonização social e fiscal no sector dos transportes simplesmente não consegue produzir efeitos, foi muito boa ideia limitar a mesma de modo a evitar a concorrência desleal. Contudo, não devemos esperar dois anos até aplicarmos este regulamento. Seis meses para a cabotagem e a regra dos 12 dias deverão ser suficientes.

Gostaria igualmente de obter uma resposta clara por parte da Comissão sobre se os países que já abriram os seus mercados de cabotagem ao abrigo do artigo 306.º do Tratado vão ser impedidos de continuar a fazê-lo por força deste regulamento. Espero que a Comissão faça hoje uma declaração clara sobre a continuação da abertura dos mercados de cabotagem e o artigo 306.º.

Silvia-Adriana Țicău, *relatora*. – (RO) Senhor Presidente, Senhor Comissário, preferiria utilizar cinco minutos para começar e deixar um minuto para as minhas conclusões.

O projecto de regulamento estabelece as condições em termos de localização, situação financeira e competência profissional que uma pessoa tem de satisfazer para poder trabalhar como operador de transportes rodoviários. O regulamento que estamos a discutir estabeleceu também as condições em que uma empresa pode empregar um gestor de transportes, reforçou os procedimentos de autorização e de monitorização, previu regras para os registos electrónicos e para a protecção de dados electrónicos, tratou a questão das penalizações por incumprimento da regulamentação e criou um regime de reconhecimento mútuo de diplomas e direitos anteriores.

Na primeira leitura, que terminou com uma votação em sessão plenária em Maio do ano passado, o Parlamento insistiu em que o gestor de transportes deveria ter um vínculo contratual correcto com a empresa e impôs um limite máximo ao número de veículos que cada gestor pode gerir.

Foram ainda introduzidas alterações com vista a reforçar os requisitos no sentido de a empresa ter de ter uma localização fixa. A boa reputação da empresa pode perder-se em consequência do seu envolvimento em tráfico de seres humanos ou tráfico de droga.

O Parlamento elaborou uma lista de infracções graves que levam à exclusão da profissão, ao mesmo tempo que suprimiu disposições relativas a infracções menores. O seguro foi aceite como prova de capacidade financeira e o rácio activos-dívida foi eliminado.

Manteve-se um exame escrito obrigatório no país de residência como requisito para o exercício da profissão, com possibilidade de isenção para quem disponha de 10 anos de experiência prática ininterrupta.

Finalmente, os direitos anteriores foram suprimidos e foi solicitado à Comissão um relatório sobre o provável impacto que surtiria o facto de o regulamento ser tornado extensível ao transporte comercial com veículos que, pela sua concepção e equipamento, sejam adequados e se destinem a transportar nove pessoas no máximo, incluindo o condutor.

A Posição Comum adoptou, na íntegra ou na substância, 70 das 113 alterações do Parlamento. Entre essas, incluem-se alterações sobre pequenas infracções, definição da relação entre empresas e gestores de transportes, direito de recurso por parte de quem está sujeito a decisões sobre o exercício da actividade de gestor de transportes, reconhecimento mútuo de certificados, direitos anteriores, intercâmbio de informação entre as autoridades competentes e consideração do tráfico de droga e de seres humanos como fundamento para a exclusão da profissão.

No que diz respeito aos registos, quer o Parlamento, quer o Conselho estão de acordo quanto a uma abordagem progressiva. Com efeito, a Comissão irá definir a estrutura de dados dos registos electrónicos nacionais até ao final de 2009, mas as duas instituições propuseram calendários de implementação diferentes, tendo o Conselho exigido um período de tempo mais extenso.

Houve ainda outras questões em que a posição inicial do Conselho era diferente da do Parlamento, mas em que, após longas e frutíferas negociações, se alcançou um compromisso aceitável para ambas as instituições.

Em consequência, o Parlamento aceitou um calendário mais flexível para a implementação e a interligação dos registos electrónicos nacionais (31 de Dezembro de 2012). Acordou-se que as infracções graves só serão incorporadas nos registos electrónicos nacionais após 2015, que o limite do período de validade da autorização para exercer a actividade de operador de transportes rodoviários será suprimido, que o exame escrito se manterá no Estado-Membro de residência, que a estrutura dos registos electrónicos incluirá uma secção pública e uma secção confidencial e que as referências do regulamento à restrição das licenças para o acesso ao mercado dos transportes rodoviários serão eliminadas, sendo de transportes rodoviários constam unicamente dos dois regulamentos do senhor deputado Grosch.

Fico a aguardar com interesse os comentários das senhoras e dos senhores deputados. Muito obrigada.

Pavel Svoboda, *Presidente em exercício do Conselho*. – (CS) Senhoras e Senhores Deputados, no debate de hoje, estou a substituir o meu colega do governo, o Ministro dos Transportes, que, inesperadamente, teve de ficar em Praga.

Gostaria de vos agradecer por me darem a oportunidade de vos falar antes da votação de amanhã sobre o chamado "pacote relativo ao transporte rodoviário". A Presidência checa considera a conclusão deste conjunto de disposições legais muitíssimo importante. O pacote é importante dada a necessidade de uma abordagem clara e harmonizada do sistema actual de cabotagem, em vez de abordagens diferentes nos vários Estados-Membros e tendo ainda em conta o acesso ao mercado dos operadores de transporte.

Com a ajuda e o apoio dos relatores, a Presidência conseguiu bom resultado no que diz respeito a este conjunto importante de disposições legais. Sei que todos trabalharam arduamente para atingir este resultado e que todos tiveram de fazer alguns compromissos. Todos demonstraram uma abordagem construtiva nas negociações com o objectivo de alcançar a aprovação em segunda leitura.

Podemos resumir da seguinte forma os principais itens resultantes dos nossos debates: uma especificação mais pormenorizada das normas relativas à cabotagem, a possibilidade de os condutores que exerçam uma actividade de serviço ocasional único de transporte internacional de passageiros trabalharem 12 dias consecutivos e controlos mais rigorosos das empresas de transporte. Agora, o sector dos transportes disporá de um conjunto de normas simplificadas e de mecanismos de controlo para cabotagem, assim como de disposições unificadas e com força executória relativas ao acesso ao mercado de transporte. Existirão ainda normas claras que impedirão o abuso e ajudarão a assegurar uma concorrência leal, mais eficiência e melhores controlos neste sector.

O compromisso relativo à cabotagem contribuirá significativamente para um mercado do transporte rodoviário de mercadorias mais transparente, mais eficaz e mais seguro. Contribuirá para outras melhorias no mercado do transporte rodoviário de mercadorias, criando, simultaneamente, um quadro mais justo e mais transparente para todo o sector do transporte rodoviário de mercadorias. Reduzirá o número de viagens de veículos sem carga nas estradas da UE, contribuindo para baixar as emissões de CO₂. O compromisso pressupõe igualmente que os Estados-Membros utilizarão mecanismos de segurança apropriados para prevenir infracções causadas pela cabotagem no mercado do transporte rodoviário de mercadorias. As novas normas relativas à cabotagem entrarão em vigor seis meses após a publicação do regulamento no Jornal Oficial. Em 2013, a Comissão Europeia também ponderará a opção de outros passos relacionados com a abertura do mercado do transporte rodoviário de mercadorias e a liberalização da cabotagem.

Estou convencido de que o novo quadro legal relativo ao transporte de mercadorias e passageiros na UE contribuirá significativamente para uma recuperação rápida e sustentável da economia. Gostaria de agradecer ao Parlamento o seu trabalho para garantir um acordo nas negociações sobre este pacote e gostaria de agradecer especialmente à relatora, senhora deputada Silvia-Adriana Ţicău e ao relator, senhor deputado Mathieu Grosch, cujo trabalho árduo e determinação ajudaram a garantir um bom resultado.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. – (IT) Senhor Presidente, Senhor Ministro Svoboda, Senhoras e Senhores Deputados, a Comissão não pode deixar de receber com grande satisfação o compromisso alcançado sobre o pacote rodoviário, pois desta forma poderemos concluir o processo legislativo, num momento em que o sector dos transportes precisa de dispor de regras simples e eficazes e, simultaneamente, ser dispensado de uma burocracia inútil.

Devo dizer que a decisão que temos em mãos também contribuirá para tornar as nossas estradas mais seguras, pois entendo que, sempre que tomamos medidas relativas ao sector dos transportes e, em particular, ao transporte rodoviário, não podemos perder de vista o nosso objectivo de reduzir para metade o número de vítimas nas estradas da UE. As regras que o Parlamento está neste momento a adoptar contribuem decididamente, creio eu, para alcançar esse objectivo.

Também nos regozijamos por este ser um outro sinal que as Instituições Europeias enviam aos cidadãos em vésperas de eleições e também porque o processo legislativo pode ser concluído em segunda leitura, apenas dois anos após a apresentação de três grandes e complexas propostas legislativas. Estas talvez tenham gerado um debate difícil, mas, bem vistas as coisas, o bom senso e o sentido institucional prevaleceram, tal como a vontade política de dar resposta às exigências dos cidadãos e do sector dos transportes em geral.

Gostaria de me debruçar rapidamente sobre os relatórios que são objecto de debate, a fim de dar algumas respostas a questões colocadas pelos relatores. Começo então com o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro: é verdade que a cabotagem representa um aspecto muito limitado da actividade global dos transportes, mas, politicamente, é uma questão altamente sensível. Se for utilizada de uma maneira que complemente o transporte internacional, a cabotagem também contribui para um melhor uso da capacidade e para uma redução das viagens sem carga, traduzindo-se numa redução no número de veículos pesados na estrada – e sabem bem o número de acidentes rodoviários que envolvem veículos pesados. Este regulamento clarificará as regras sobre cabotagem, que serão aplicáveis – e refiro-me aqui em especial ao comentário do senhor deputado Grosch – de modo uniforme e não burocrático em toda a UE, sem afectar a actual cooperação entre Estados-Membros ao abrigo do artigo 306º do Tratado. Além do mais, os pesados procedimentos nacionais ainda em vigor serão abolidos, a fim de permitir às empresas de transporte desfrutarem ao máximo das possibilidades da cabotagem. A Comissão manter-se-á atenta à evolução do mercado de transporte rodoviário e publicará um relatório em 2013.

Se se considerar adequado nesse relatório e se houver uma maior harmonização das condições para uma concorrência leal, a Comissão proporá uma maior abertura do mercado da cabotagem. A Comissão fez uma declaração nesse sentido, que será enviada ao Secretariado do Parlamento para incluir nos relatórios objecto deste debate. Esta declaração também será publicada no Jornal Oficial, a par da proposta legislativa.

Passo agora ao trabalho da senhora deputada Ţicău sobre as regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário. A Comissão saúda a introdução de uma nova regra dos 12 dias. Trata-se de uma regra feita por medida que tem em conta as condições muito particulares de certos tipos de transportes de passageiros que prevêem um período superior aos seis dias, mas que não exigem normalmente um maior número de horas de condução, por exemplo, viagens escolares, férias de ski e certas excursões. A nova legislação também estipula medidas extremamente rigorosas de modo que a segurança rodoviária não seja ameaçada, posso garanti-lo. Existem actualmente 100 tipos diferentes de

licenças comunitárias em vigor na UE, o que frequentemente torna difíceis e morosos os controlos. Ao abrigo da nova legislação, haverá apenas um tipo e um formato padrão de licença comunitária utilizada em toda a União.

Em seguida, o terceiro texto em discussão: o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias. Num mercado cada vez mais aberto, precisamos de harmonizar as condições impostas às empresas que estão em concorrência neste mercado. Esse é o objectivo da nova regulamentação, que substitui uma directiva e, simultaneamente, torna mais rigorosas as condições que as empresas devem preencher. Cada empresa terá de nomear um gestor de transportes, responsável pelo bom funcionamento de toda a empresa.

Para além disso, a fim de evitar as empresas *dummy* (sociedades de "conveniência"), novas garantias têm de ser dadas no que respeita ao registo das sociedades. Mais ainda, será criado um novo registo electrónico a fim de intensificar o intercâmbio de informação entre as autoridades nacionais e tornar os controlos mais inteligentes e eficazes. Também esta nova possibilidade contribui para garantir a segurança rodoviária.

Por último, as empresas de transportes recebem hoje uma mensagem muito clara da parte dos legisladores sobre as infracções mais graves que implicam a retirada de licenças, por exemplo, os casos repetidos de manipulação dos tacógrafos. Esta é, infelizmente, uma prática que acontece em todos os países da UE, porém a manipulação não constitui só uma violação das regras, mas também uma ameaça à segurança daqueles que viajam nas estradas da Europa, dado que é evidente que condutores cansados não são capazes de ter reflexos rápidos numa situação de eventual dificuldade.

Este o motivo por que disse no início da minha intervenção que a legislação que este Parlamento está prestes a aprovar representa uma importante e séria contribuição para a nossa batalha comum, Comissão e Parlamento, no sentido de reduzir drasticamente o número de vítimas de acidentes rodoviários. Gostaria pois de vos agradecer a disponibilidade para adoptar com tanta celeridade a presente legislação.

Permitam-me que repita que este é um forte sinal que damos aos cidadãos europeus, demonstrando mais uma vez que o Parlamento – e digo isto porque servi este Parlamento durante 15 anos – trabalha com grande eficiência e seriedade, pelo que quero manifestar os meus agradecimentos.

Georg Jarzembowski, em nome do Grupo PPE-DE. – (DE) Senhor Presidente, gostaria de agradecer ao Conselho e à Comissão pela sua colaboração construtiva com o nosso relator. Conforme afirmou o próprio Vice-Presidente Antonio Tajani, este é um excelente exemplo da forma como se podem obter bons resultados num curto espaço de tempo, mesmo em dossiês difíceis.

Contudo, não posso esconder que não estamos excessivamente contentes com o regime de cabotagem. Conforme referiu o Presidente em exercício do Conselho – e Vossa Excelência também, Senhor Vice-Presidente – é manifestamente preferível, por motivos ambientais e económicos, evitar deslocações sem carga na Europa. Assim, seria melhor se a restrição relativa à cabotagem fosse simplesmente suspensa e, quanto mais cedo, melhor.

Como medida provisória, aceitamos três operações de cabotagem em sete dias, mas aguardamos com enorme interesse o vosso relatório, esperando que o mesmo estabeleça que 2014 marcará o fim desta restrição. Afinal, trata-se de uma área insignificante para o sector dos transportes, embora seja uma área onde se desperdiça dinheiro e que tem efeitos adversos no ambiente. Logo, espero que apresentem uma proposta adequada em 2013, pois uma restrição à cabotagem é absurda num mercado interno europeu constituído por 27 países.

Gostaria igualmente de agradecer ao Conselho e à Comissão por finalmente nos apoiarem quanto à reintrodução da regra dos 12 dias para os autocarros. Esta medida é muito importante para a indústria dos autocarros que, em muitos países, é constituída por pequenas e médias empresas, uma vez que a introdução de dois motoristas nessas viagens – que, na sua maioria, se destinam a cidadãos idosos – tem causado problemas às PME. Regozijamo-nos pelo facto de este requisito expirar dentro de seis meses. Há que compreender que muitas pessoas, sobretudo idosas, que não gostam de andar de avião, gostariam ainda assim de fazer turismo na Europa e talvez desfrutar do sol em locais como Itália ou Espanha, o que justifica a importância de se reintroduzir a regra dos 12 dias para os autocarros e se tornar mais acessível e, consequentemente, possível, as deslocações dos cidadãos idosos. Isto constitui um enorme êxito para nós, para as empresas de autocarros e para os passageiros, pelo que estou imensamente grato ao Conselho e à Comissão.

Brian Simpson, *em nome do Grupo PSE*. – (EN) Senhor Presidente, antes de mais gostaria de agradecer a ambos os relatores o seu trabalho a respeito deste dossiê delicado. É evidente que este pacote e, em particular, a questão do levantamento das restrições à cabotagem, dividiu as opiniões com base nos sentimentos nacionais, contudo, penso que o que temos diante de nós é um acordo que poderemos apoiar.

Mantive sérias reservas quanto à cabotagem total, efectuada de uma assentada, sem qualquer compensação em matéria de custos sociais ou, na verdade, de custos de circulação para as várias transportadoras de mercadorias. Essa medida, creio, teria um impacto nefasto para as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, não só no meu país, como também noutros Estados-Membros. Por conseguinte, o compromisso que possibilita a introdução da cabotagem a título temporário não só é sensato, como é uma solução viável, permitindo três operações de cabotagem nacionais após uma internacional. A cabotagem temporária permite-nos igualmente, e sem distorcer os mercados internos, pôr fim a uma situação que não faz qualquer sentido do ponto de vista ambiental, a saber, o trânsito de veículos pesados de mercadorias vazios ao longo de centenas de quilómetros.

Por último, é igualmente com satisfação que apoio a aplicação das novas medidas de execução introduzidas por via do relatório Ticaú. Estas terão de ser introduzidas a par de uma maior abertura do mercado, e permitirão aos Estados-Membros aplicar medidas executórias firmes e eficazes.

Jeanine Hennis-Plasschaert, *em nome do Grupo ALDE*. – (NL) Já há anos que os ânimos se exaltam quando se fala do fenómeno da cabotagem. Como já foi aqui referido, afirma-se que a actual legislação é demasiado vaga devido à utilização do termo "temporário". Para diversos Estados-Membros, isto representa uma desculpa perfeita para continuarem a proteger os seus próprios mercados, que é justamente o que temos vindo a observar.

A fim de criar clareza de uma vez por todas, a Comissão declarou que iria apresentar uma proposta para resolver todas estas questões, o que me suscita grandes expectativas. Espantosamente, porém, a Comissão propôs impor fortes restrições às possibilidades de cabotagem. Isto é de facto espantoso, já que, durante todo este tempo, as regras vigentes foram encaradas como um passo intermédio para a liberdade total. Segundo a Comissão e o Conselho, em 2009 iríamos avançar para a liberdade total.

Considero que o acordo que temos agora em cima da mesa e que iremos votar amanhã é uma enorme desilusão. Em vez de mais liberdade, as transportadoras deparam-se com mais restrições. Não há dúvida de que precisamos realmente de uma abordagem europeia; também eu não poderia estar mais de acordo. O sector não devia ser obrigado a suportar nem mais um dia todo o tipo de efusões nacionais.

No entanto, Senhor Presidente, este acordo é diametralmente contrário aos princípios e aos objectivos do mercado interno. Os argumentos a favor que foram invocados, como a segurança rodoviária, o ambiente e a redução dos encargos administrativos, não têm qualquer consistência. Não haverá um verdadeiro mercado livre, Senhor Comissário Tajani, sendo que qualquer restrição conduz também a um aumento do fluxo de transporte. Isto é tudo menos praticável, Senhor Deputado Simpson. Trabalhar com base no pressuposto de que "é melhor ter um pássaro na mão do que dois a voar" não é uma opção para o Grupo ALDE. Isso não funciona no caso vertente.

Roberts Zile, *em nome do Grupo UEN*. – (LV) Obrigado, Senhor Presidente. Senhor Comissário, eu gostaria de agradecer sinceramente aos relatores e a todos quantos estiveram envolvidos na obtenção de um compromisso, no entanto, devo dizer que existem aspectos positivos e negativos no que conseguimos. Por exemplo, foi bom termos conseguido, relativamente ao transporte de passageiros, reduzir os obstáculos ao transporte nos distritos próximos das fronteiras, onde existe um fluxo intensivo de transporte transfronteiriço. Contudo, numa altura em que, dadas as difíceis circunstâncias económicas, se impõe a solidariedade, assiste-se a tendências proteccionistas relativamente aos mercados nacionais, e graças ao conceito de utilização "temporária", as restrições servem ainda de desculpa para muitos Estados-Membros continuarem a proteger o seu mercado interno. Infelizmente, os Estados-Membros poderão fazer uso de uma cláusula de salvaguarda que lhes oferece a possibilidade de se servirem das sérias dificuldades observadas nos mercados nacionais de transporte como justificação para se dirigirem à Comissão e aprovarem medidas proteccionistas. Além disso, deve referir-se, com tristeza, que poderão continuar a fazê-lo depois de 2014, o que estava previsto na posição original do Parlamento Europeu. Gostaria também de dizer algo de semelhante em relação ao transporte internacional de autocarro. A disposição que declara que, caso o transporte internacional constitua uma ameaça para a viabilidade da prestação de serviços similares, um Estado-Membro pode suspender ou cancelar a licença do operador de transportes, é, na minha opinião, inaceitável no funcionamento do mercado único. Obrigado.

Georgios Toussas, *em nome do Grupo GUE/NGL*. – (EL) Senhor Presidente, a posição comum do Conselho da União Europeia, tal como a proposta de regulamento apresentada inicialmente pela Comissão, liberaliza os mercados nacionais de transporte rodoviário de passageiros e mercadorias e concede às empresas de transportes comunitárias internacionais o acesso aos mercados internos dos Estados-Membros. Na prática, entrega de bandeja os transportes rodoviários nacionais e internacionais aos grandes monopólios internacionais.

As propostas contidas nos relatórios do Parlamento Europeu apontam numa direcção ainda mais reaccionária. Pedem a liberalização imediata e total dos mercados e a eliminação de todas as barreiras, restrições e controlos. Os trabalhadores apercebem-se já, pela amarga experiência que possuem, das consequências penosas que a investida dos grupos monopolistas nos transportes rodoviários vai ter nas suas vidas.

A liberalização dos mercados internos de transporte rodoviário de mercadorias e passageiros intensifica a exploração dos condutores profissionais, que serão obrigados a conduzir sem intervalos e sem quaisquer medidas que garantam o seu repouso e a sua segurança, acaba com os seus direitos salariais, laborais e sociais, aumenta os riscos para a segurança rodoviária e impõe a concentração dos transportes em monopólios internacionais, que arrecadam lucros enormes, com consequências desastrosas para os trabalhadores independentes e para as pequenas empresas que operam no sector. O resultado é um aumento das despesas de transporte, a degradação da qualidade dos serviços e um aumento dos riscos para a segurança dos passageiros.

Pelos motivos expostos, votámos contra as posições comuns e as recomendações do Parlamento Europeu. O movimento da classe trabalhadora opõe-se às reestruturações capitalistas e exige a criação de um mercado único de transportes no sector público que tenha como critério a satisfação das necessidades actuais das massas populares.

Johannes Blokland, *em nome do Grupo IND/DEM*. – (NL) Se, por volta de 1980, eu tivesse previsto que o fim das restrições ainda não estaria à vista em 2009, quem me ouvisse ter-se-ia certamente rido de mim. Afinal, as restrições à cabotagem constituem, por definição, violações flagrantes das regras do mercado interno europeu.

Agora, em 2009, somos mais uma vez confrontados com a possibilidade de voltarmos para casa de mãos a abanar em segunda leitura. Escusado será dizer que apoiarei as alterações apresentadas pelo Grupo da Aliança dos Liberais e Democratas pela Europa, mas o Grupo do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) e dos Democratas Europeus vira deliberadamente as costas a estas propostas, desferindo assim um golpe fatal no sector do transporte rodoviário. Apraz-me ver que a regra dos 12 dias foi mantida nas propostas, mas não me agrada que isso tenha sido feito à custa da abolição das restrições à cabotagem.

Se as alterações 17 e 18 não forem aprovadas, votarei contra o resultado final. Recuso-me a subscrever uma proposta que é má para o ambiente, lesa o sector dos transportes e compromete seriamente o funcionamento do mercado interno.

Corien Wortmann-Kool (PPE-DE). – (NL) Gostaria de começar por dizer que a boa notícia da proposta que estamos a debater reside no facto de a regra dos 12 dias para o transporte de autocarro ter sido abolida.

Porém, a proposta é francamente decepcionante no que respeita à cabotagem. Afinal, no início da década de 1990, e até mesmo na de 1980, foi acordado que esta restrição do livre transporte de mercadorias seria de carácter temporário. Foi por isso que nós, enquanto membros Grupo do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) e dos Democratas Europeus, mas também membros de outros grupos, apresentámos propostas que preconizavam o levantamento das restrições até 2014. Contudo, nos últimos meses tornou-se claro que os Estados-Membros estiveram a bloquear esta proposta, apesar dos esforços que o senhor deputado Grosch envidou no sentido de propor ainda uma data. Esse bloqueio foi forte, o que é uma péssima notícia.

O proteccionismo em tempos de crise é o pior que há para Europa, pois, como o Senhor Comissário Tajani assinalou, e muito bem, é um desperdício de dinheiro e é mau para o ambiente. Essa a razão pela qual nós, os membros do Apelo Democrata-Cristão (CDA) dos Países Baixos votaremos contra esta proposta, apesar de estarmos cientes de que são os Estados-Membros que estão a bloquear esta medida e de que, infelizmente, nada podemos fazer para o impedir. O conteúdo desta proposta é errado e indefensável. Por conseguinte, a legislação não é apenas má em tempos de crise, é também simbólica.

Gostaria, pois, de encorajar o Comissário a não deixar ficar as coisas por aqui e a tomar de novo a iniciativa, a exercer o direito de iniciativa que lhe assiste nos próximos anos a fim de abolir ainda esta restrição à cabotagem. Se assim fizer, poderá contar com o apoio dos democratas-cristãos.

Gilles Savary (PSE). - (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, antes de mais gostaria de prestar homenagem ao sentido de compromisso dos nossos dois relatores, o senhor deputado Mathieu Grosch e a senhora deputada Silvia-Adriana Țicău, já que se trata de um tema difícil porque, sim, queremos o mercado interno, mas a opinião pública e os empresários não compreendem que o mercado interno representa, por vezes, a obrigação de suicídio para alguns deles, da regressão económica e do desemprego.

O mercado interno, para as nossas opiniões públicas, só é bom se for vencedor. Ora, sabemos perfeitamente, hoje em dia, que, relativamente a questões como a cabotagem, as condições sociais são tais nos diferentes países, que, se se procedesse a uma sistematização, poderíamos verificar, no estado actual das coisas, um certo número de trabalhadores dos países com os salários mais elevados excluídos do mercado por países com salários mais baixos.

Assim, penso que a posição adoptada acaba por ser a melhor. Temos de liberalizar a cabotagem, mas ainda é muito cedo para o fazer brutalmente e sem discernimento. Então, a noção de cabotagem consecutiva, com uma organização que nos remete para uma cláusula de consulta prévia relativa a um relatório da Comissão sobre as consequências sociais, e, sobretudo, a ausência de uma data automática e cega de liberalização, convêm-nos perfeitamente.

Eis a razão pela qual votaremos a favor deste relatório, solicitando à Comissão que esteja atenta e manifestando o desejo de que ocorra uma liberalização a prazo, mas que seja feita sem falsas concorrências e *dumpings* sociais, que tanto mal fazem à imagem da Europa e que deram origem, num país como o meu e, sem dúvida também, no país da senhora deputada Corien Wortmann-Kool, ao "não" brutal ao Tratado constitucional europeu por medo de desclassificação social. Assim, agradeço aos dois relatores.

Dirk Sterckx (ALDE). - (NL) Gostaria de agradecer ao senhor deputado Grosch e à senhora deputada Țicău pelo trabalho que realizaram, e penso que a senhora deputada Țicău tem razão em ser rigorosa quanto ao acesso ao mercado interno no seu relatório. Quando se gere uma empresa de transportes, há que observar um conjunto de regras e, como o senhor deputado Grosch já teve ocasião de dizer, as empresas de "caixa postal" terão de desaparecer, pois são elas a causa de muitos dos abusos que se verificam. Isto no que respeita ao relatório da senhora deputada Țicău, portanto.

Por que não proporcionar então às empresas que estão sujeitas a regras estritas um mercado europeu para elas trabalharem? Passando ao relatório Grosch, gostaria de ter visto um esclarecimento, não uma restrição. Como tal, a maioria do nosso grupo não pode subscrever o compromisso alcançado pelo senhor deputado Grosch.

Na verdade, nós estamos a recuar um passo, na medida em que estamos mais uma vez a restringir a acção das transportadoras dentro do mercado europeu. Não há perspectiva de uma abertura em 2014, conforme o Parlamento tinha pedido. O Conselho discorda, mas eu penso que esta é uma concessão a mais. No fundo, estamos a organizar viagens sem carga para os camiões, o que é algo que nesta época não deveríamos fazer de modo algum. Pergunto-me se, nos termos deste regulamento, os Estados-Membros que abriram agora uns aos outros os seus mercados de cabotagem terão ainda essa possibilidade no caso de quererem fazê-lo a nível bilateral. Pergunto-me também como é que os Estados-Membros que afirmam que o controlo é difícil irão resolver esta questão, visto que as coisas não se tornaram, afinal, muito mais simples. A situação é idêntica em todos os países, mas o controlo é difícil e gostaria de ver se as autoridades policiais estão à altura de o fazer.

Se a razão residir nos custos salariais e no *dumping* social, por que motivo não me são mostrados documentos onde as autoridades francesas chamam os clientes franceses a capítulo por utilizarem demasiados camionistas belgas? Estes são mais caros do que os franceses. Por que motivo ouço então histórias de camionistas belgas que são mantidos sob prisão no Reino Unido por infracções relativamente pouco graves? É que também aí os motoristas são mais baratos do que na Bélgica. Por conseguinte, se os abusos sociais devem ser considerados uma razão, não é certamente isso que acontece neste caso.

O resultado final, do meu ponto de vista, é que vamos recuar um passo na construção do mercado interno. Amanhã vamos aprovar sistemas de transporte inteligentes, o que significa que estamos a dizer que as TIC proporcionam uma maior eficácia dos transportes de mercadorias. Porém, a seguir dizemos que vamos

introduzir restrições por razões políticas. Isto é particularmente lamentável, e por isso opor-me-ei ao acordo que, lamentavelmente, o Parlamento irá aprovar por larga maioria.

Michael Henry Nattrass (IND/DEM). - (EN) Senhor Presidente, eis mais um pacote de relatórios para manter ocupadas as comissões da UE, mais poluição para um mar de regulamentação desnecessária. Winston Churchill afirmou que, se tivermos 10 000 regulamentos destruiremos todo e qualquer respeito pela lei. O respeito britânico está destruído. Uma sondagem da BBC mostra que 55% dos cidadãos pretendem sair UE e que 84% querem que o Reino Unido mantenha os seus poderes.

O Presidente Pöttering confirma que a UE produz 75% da legislação. Num espaço de 35 anos, isso representa mais do que a legislação que a Inglaterra aprovou desde Ricardo III, em 1485. Assim, cá estamos nós a elaborar legislação para corrigir legislação. Onde nos conduzirá tudo isto?

O Reino Unido deixará a UE, será um bom vizinho e olhará para vós e o vosso oceano de regulamentação a partir do outro lado do Canal da Mancha, assistindo à morte da UE, causada por um milhar de directivas auto-impostas em matéria de transporte rodoviário de mercadorias.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). - (DE) Senhor Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, o pacote relativo ao transporte rodoviário contém três questões que se complementam entre si e que têm um impacto importante nos mercados do transporte de carga e passageiros. Vai beneficiar as empresas de transporte, os motoristas e os utentes, particularmente tendo em conta a conjuntura económica actual. Simultaneamente, vai melhorar a segurança nas nossas estradas, aumentar a eficiência dos transportes e beneficiar a sustentabilidade ambiental.

Saúdo a ideia de optar por um regulamento para alcançarmos os nossos objectivos ambiciosos. As proibições às operações de cabotagem resultam em deslocações sem carga, algo que não queremos nem podemos suportar, quer financeiramente, quer do ponto de vista da energia ou ambiental. Por outro lado, a abertura sem restrições do mercado do transporte de mercadorias conduziria a distorções em resultado da concorrência desleal – motivo pelo qual este assunto está a ser resolvido gradualmente. A cabotagem é permitida na condição de não se tornar uma actividade permanente ou contínua num Estado-Membro em que o operador do transporte não seja residente.

Infelizmente, esta medida inicial não representa ainda a abertura total dos mercados de transportes rodoviários nacionais, mas deixa efectivamente esta possibilidade em aberto. Verifica-se já uma redução das deslocações sem carga e uma protecção do ambiente.

No que diz respeito ao mercado do transporte de passageiros transfronteiriços, o objectivo principal é a diminuição da burocracia, tendo em vista procedimentos simples e céleres para a autorização de serviços transfronteiriços regulares. Os documentos serão harmonizados e as inspecções simplificadas. Saúdo vivamente a introdução da regra dos 12 dias revista para as viagens de autocarro organizadas transfronteiriças. Isto irá beneficiar os viajantes e também as empresas de autocarros, sem comprometer a segurança. Trata-se de uma política centrada nos cidadãos.

De futuro, a autorização para o exercício da profissão de operador de transporte rodoviário ficará sujeita a condições específicas e transparentes, o que irá valorizar o estatuto da profissão, assegurar o reconhecimento das qualificações profissionais e ajudar a combater as práticas de *dumping*. O aumento da segurança e da fiabilidade será palpável.

Saïd El Khadraoui (PSE). - (NL) Antes de mais, gostaria obviamente de agradecer aos relatores, senhor deputado Grosch e senhora deputada Țicău, pelo trabalho que realizaram e pelo facto de terem acabado por chegar a um compromisso sobre o pacote, um compromisso que deverá vigorar no máximo durante alguns anos, visto que a meu ver se trata de uma medida temporária. Relativamente ao transporte rodoviário, há dois pontos importantes que gostaria de focar. O primeiro prende-se efectivamente com o acesso à profissão. Em minha opinião, isto foi estruturado de molde a zelar por que existam garantias por parte de quem deseja desenvolver actividades neste sector.

A cabotagem é claramente um assunto que suscita alguma controvérsia. Esta é uma boa medida transitória que era necessária no sentido de definir com maior clareza o que é possível. No passado declarou-se em termos bastante vagos que a cabotagem era possível numa base temporária. Isto foi agora clarificado: três vezes num período de sete dias. É de facto lógico que tudo deva ser aberto, mas, do meu ponto de vista, esta não é ainda a altura certa para o fazer.

O compromisso que temos diante de nós – nomeadamente o de que analisaremos a situação social na União Europeia dentro de alguns anos e, se necessário, avançaremos com outras medidas –, parece-me ser uma proposta muito razoável. Esta abertura do mercado deve ser aliada a um nivelamento da fásquia social. Entretanto deverá ser possível que alguns países, ou grupos de países – por exemplo, os países do Benelux –, concordem entre si em que as coisas fiquem como estão para que a cabotagem continue a ser possível. Desde que as condições salariais e laborais sejam mais ou menos idênticas, eu, pessoalmente, não tenho qualquer problema com isso, mas claro está que essa situação não se verifica ainda em todo o lado, e daí a necessidade deste passo intermédio.

Ari Vatanen (PPE-DE). - (EN) Senhor Presidente, ao deixar logo à noite este Hemiciclo, a maioria de nós recorrerá a um daqueles automóveis pretos. Trata-se de carros de qualidade com motoristas de qualidade, e sabemos que esses motoristas são extremamente profissionais. É uma qualidade reconhecida. Cumprem os critérios.

Embora tenha concordado em parte com o colega britânico quando há pouco se queixava do excesso de regulamentação – é por vezes verdade que produzimos demasiada legislação –, continuo a lamentar que o acesso da UE a regras profissionais não tenha sido alargado aos táxis, porque todos utilizamos táxis em diversos Estados-Membros e a sua qualidade difere substancialmente. Quando optamos por um táxi, a fiabilidade é extremamente importante, tal como o é a qualidade: saber o que esperar. Está igualmente em causa uma questão de segurança, pois encontramos-nos frequentemente sozinhos num automóvel em bairros estranhos. O táxi é também, para muitos de nós, o primeiro contacto com um novo país, por isso, faria sentido que os condutores cumprissem determinados critérios europeus. Isso significaria também que, se fossem profissionais, bem-educados e conhecessem bem os caminhos, não teríamos de nos preocupar com as cobranças excessivas.

Alguns países, como a Alemanha, a Suécia, a Eslovénia e a Finlândia, dispõem de regras extremamente rigorosas nesta área, e a profissão de taxista funciona bem. Os táxis de Londres são também conhecidos pela sua qualidade. Deveríamos partilhar estas boas práticas. Porém, entretanto, enquanto aguardamos nova legislação em matéria de critérios para a profissão de taxista, talvez devêssemos legislar sobre boas gorjetas a dar aos motoristas que nos levam a casa todas as noites.

Pavel Svoboda, Presidente em exercício do Conselho. - (CS) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de vos agradecer pelos diversos contributos apresentados durante este debate. Gostaria de vos assegurar que o Conselho está completamente determinado a reforçar e a concluir o mercado interno. A Presidência pensa que, precisamente por esta razão, é necessária uma adaptação das disposições legais comunitárias em vigor. A Presidência também partilha plenamente o objectivo de aumentar a competitividade do sector do transporte rodoviário de mercadorias através da racionalização e simplificação do quadro legal existente, ajudando, assim, a obviar as perturbações do mercado. No entanto, a abertura completa dos mercados domésticos de transporte exporia os nossos operadores de transporte a uma concorrência desleal e comprometeria o funcionamento do mercado, porque continuam a existir diferenças fiscais e sociais significativas entre os Estados-Membros. É necessário evitar esta situação, em particular, num tempo de crise económica, quando a economia no seu todo necessita de uma avaliação cuidadosa e ponderada dos melhores métodos para o seu estímulo e recuperação. É claro que, até 2013, o mais tardar, a Comissão voltará a avaliar a situação no mercado com vista a uma maior liberalização. Esta versão de compromisso representa uma forma justa e equilibrada de conjugar os diferentes interesses.

O nosso objectivo comum consiste em tornar o transporte rodoviário mais eficaz e sustentável. Estas disposições legais contribuirão significativamente para reduzir as infracções das regras da concorrência económica e para melhorar o cumprimento das disposições legais no domínio social, assim como das normas de segurança do transporte rodoviário por parte dos operadores deste sector. Elas vão trazer igualmente uma redução significativa da carga administrativa, tanto para os operadores do transporte rodoviário, como para os órgãos de supervisão. Além disso, dotarão o sector de um quadro legal e administrativo que visa tirar mais benefícios do mercado comum. Estou convencido que este conjunto importante de disposições legais apoiará e facilitará o transporte rodoviário e ajudará a estimular a recuperação económica. Gostaria de voltar a agradecer-vos pela excelente cooperação que nos permitiu alcançar um compromisso comum relativo à forma de atingir estes objectivos.

PRESIDÊNCIA: MARTÍNEZ MARTÍNEZ*Vice-presidente*

Antonio Tajani, *Vice-Presidente da Comissão*. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, creio que a legislação que o Parlamento está prestes a aprovar é um bom compromisso, conciliando as exigências do Conselho, as exigências da maioria dos deputados ao Parlamento Europeu e as propostas da Comissão Europeia.

É óbvio que quando é preciso chegar a um compromisso, cada uma das partes tem de ceder para que os outros possam fazer o mesmo, e daí entender que as palavras do senhor deputado El Khadraoui foram sábias: nós fizemos o melhor possível dentro das circunstâncias. Como disse na minha intervenção introdutória, no que respeita à cabotagem, a Comissão tenciona avaliar a situação, se for possível, verificar se se chega a um acordo – depende de como as coisas acontecerem –, se se pode eventualmente proceder a uma maior abertura do sector e, assim, caminhar na direcção solicitada por muitos deputados, mas, como é evidente, teremos de avaliar qual será a situação na altura.

Considero, repito, que se trata de um bom compromisso, e gostaria de me dirigir ao senhor deputado Sterckx, que teve a cortesia e a boa vontade de não se limitar a criticar mas também a ouvir a resposta, ao contrário de muitos deputados, que fizeram críticas e depois, infelizmente, não foram capazes de ouvir os comentários da Comissão em resposta às suas afirmações. Gostaria de assegurar ao senhor deputado Sterckx, que está preocupado, e bem, com a existência de acordos prévios no que respeita ao seu país de origem e aos outros países do Benelux.

No entanto, estou convicto de que esta legislação, tal como será aprovada, não terá – como referi antes – quaisquer repercussões negativas para os actuais acordos. Eles continuarão em vigor, na medida em que a nova legislação alarga o campo de aplicação, mas não afectará, e como tal não prejudicará, acordos bilaterais ou trilaterais que já existam. Assim creio que posso tranquilizar o senhor deputado Sterckx de que, segundo a minha interpretação que considero certa e eficaz, não haverá consequências negativas para os acordos que dizem respeito principalmente – volto a dizer – ao Benelux.

Gostaria também de tranquilizar o senhor Blokland e a senhora deputada Wortmann-Kool relativamente às preocupações que transmitiram: não tencionamos parar aqui, estamos a procurar – volto a dizer – ver a evolução da situação. Em 2013 elaboraremos um relatório para avaliar o estado das coisas, a sua evolução e, se possível, se considerarmos necessário, proporemos ao Parlamento e ao Conselho uma eventual extensão da situação e uma nova liberalização do sistema de cabotagem. Contudo, estamos absolutamente cientes de que muitos países da UE têm pontos de vista diferentes e, por isso, para obter a aprovação do Conselho foi necessário recuar noutros assuntos.

Não obstante, gostaria de dizer novamente que continuo a entender que demos um bom passo, que alcançámos um acordo com relativa rapidez, um acordo que – gostaria também de garantir ao senhor deputado Jarzembowski – poderá sempre ser melhorado; qualquer legislação pode ser melhorada, mas demasiadas vezes, o óptimo é inimigo do bom. Na minha opinião estamos a fazer a coisa certa e não creio que seja necessário sair da União Europeia quando estão em causa estes assuntos, como sugere o senhor deputado Natrass, porque penso que as boas regras são úteis à União Europeia.

Até um famoso jornal britânico, o *Financial Times*, escreveu que talvez o Reino Unido pondere sobre a necessidade de regras mais rigorosas; seguramente, durante a crise, a Europa resistiu melhor à crise financeira e económica do que outras regiões, precisamente porque baseava o seu sistema económico em regras claras.

Creio, talvez por ter nascido em Roma, que a história do Direito Romano e do Código Napoleónico demonstrou a importância de definir regras que garantam o desenvolvimento da sociedade. Não sei de que lado do Muro de Adriano o senhor deputado Natrass nasceu, mas a julgar pelo seu discurso nasceu do lado de lá do muro, e os seus antepassados não tinham como conhecer o Direito Romano.

Senhoras e Senhores Deputados, permitam-me que vos agradeça mais uma vez a vossa cooperação, bem como ao Conselho pelo seu trabalho, e manifeste novamente os meus agradecimentos nesta Assembleia ao pessoal da Comissão da Direcção-Geral a que tenho a honra de presidir, pois sem a sua valiosa contribuição não teria sido possível alcançar um compromisso que julgo ser positivo para todos os cidadãos da UE.

Presidente. – Senhor Deputado Sterckx, V. Exa. deseja intervir sobre um ponto de ordem?

Dirk Sterckx (ALDE). – (NL) Senhor Presidente, queria apenas comunicar ao Senhor Comissário que a minha colega HennisPlasschaert já não se encontra no Hemiciclo porque teve de ausentar para participar noutra reunião. Sou eu o "ouvido" de todos os membros do nosso grupo que estão envolvidos neste assunto. Queria apenas dizer que a minha colega HennisPlasschaert não desapareceu simplesmente.

Presidente. - Obrigado, Senhor Deputado Sterckx.

Julgo que não se tratou propriamente de um ponto de ordem, mas de uma questão de cortesia.

Mathieu Grosch, relator. – (DE) Senhor Presidente, gostaria de começar por agradecer à Comissão pela grande clareza das suas respostas. Gostaria ainda de sublinhar que a restrição à actividade da cabotagem é uma disposição transitória, que o estudo está em curso e que, consoante o resultado, a abertura do mercado será também perspectivada.

Outro aspecto muito importante é a aplicação, neste caso, do artigo 306.º – incluindo, de forma bem clara, aos países do Benelux, Senhor Deputado Sterckx, o que significa que o seu pedido é supérfluo e já não precisamos de o apoiar.

Outro aspecto que quero ainda salientar prende-se com a cabotagem propriamente dita. No seguimento dos comentários que aqui ouvi, penso que este compromisso é, na verdade, ainda melhor do que eu pensara, pela simples razão – e aqui dirijo-me em especial aos meus colegas Deputados do Grupo da Aliança dos Liberais e Democratas pela Europa e ao meu colega Deputado do Dutch Christian Democratic Appeal (CDA) – de que a criação de uma disposição transitória não significa que queiramos estrangular o mercado interno – se me é permitido utilizar essa expressão – ou as empresas. Se tivermos hoje em conta que certas empresas utilizam veículos que integram tecnologia de ponta mas pagam aos seus motoristas 400 euros por mês, enquanto outras empresas pagam 1 500 euros por mês, parece-me mais do que razoável dizer que é preciso elevar um pouco a fasquia social. Se há dinheiro disponível para cumprir os requisitos relativamente aos veículos, também há dinheiro para satisfazer os requisitos em matéria de salários. Há que elevar esta fasquia, e só então se pode abrir o mercado. Em minha opinião, é errado entender que abertura de mercado se resume a abri-lo de qualquer maneira.

Como último comentário, gostaria de dizer que é curioso que sejam exactamente os países – por exemplo, o Reino Unido – que bloqueiam qualquer tipo de harmonização, designadamente no domínio fiscal, que hoje referem a falta de harmonização e que, por esse motivo, nos deveríamos limitar a deixar o mercado seguir o seu curso. Alguns dizem que querem ver restrições, enquanto outros dizem que temos restrições a mais.

Se queremos convencer o público europeu, não podemos dizer que o mercado deveria ser aberto e que tudo o resto se resolverá por si. Em vez disso, a legislação ambiental, social e fiscal tem de ser decidida nesta Assembleia juntamente com o Conselho e a Comissão. Só então seremos credíveis.

Presidente. – Muito obrigado, Senhor Deputado Grosch, por uma intervenção que recebeu o apoio ora evidenciado pela ovação dos seus colegas.

Silvia-Adriana Țicău, relatora. – (RO) Senhor Presidente, Senhor Comissário, gostaria de começar por agradecer ao senhor deputado Grosch, relator-sombra, com quem trabalhei, ao pessoal técnico da Comissão dos Transportes e do Turismo e ao Grupo dos Socialistas Europeus, bem como aos meus colegas e ao pessoal da Comissão, já para não falar em si, Senhor Comissário, e à Presidência do Conselho, com a qual tive o prazer de ter uma cooperação muito chegada.

Gostaria de recordar que em Junho de 2007 a Comissão Europeia propôs uma modificação da regulamentação relativa ao acesso à actividade de transporte rodoviário. As propostas de alteração surgiram a partir da experiência adquirida na sequência da aplicação da Directiva 96/26 do Conselho. Daqui resultou que algumas disposições foram reformuladas, com o objectivo de assegurar uma aplicação mais coerente, recorrendo a um acto jurídico na forma de um regulamento. Eis-nos agora, cerca de dois anos depois, perante uma votação final deste documento que tem um impacto directo em aproximadamente 800 000 empresas europeias e em cerca de 4,5 milhões de empregos.

Os nossos objectivos comuns são os seguintes: melhorar a segurança rodoviária, reduzir a burocracia, simplificar procedimentos e proporcionar previsibilidade e certeza aos operadores de transportes rodoviários. Espero que o compromisso que alcançámos desenvolva o mercado dos transportes rodoviários. Agradeço, uma vez mais, aos senhores deputados pela sua cooperação.

Presidente. - Está encerrada a discussão conjunta.

A votação terá lugar amanhã às 12H00.

13. Direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores - Direitos dos passageiros no transporte de autocarro (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia a discussão conjunta dos seguintes relatórios:

- (A6-0209/2009) do deputado Michel Teychenné, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho respeitante aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor (COM(2008)0816 - C6-0476/2008 - 2008/0246(COD)), e

- (A6-0250/2009) do deputado Gabriele Albertini, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor (COM(2008)0817 - C6-0469/2008 - 2008/0237(COD)).

Michel Teychenné, relator. - (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário Tajani, caros colegas, os dois princípios que conduziram a minha actuação desde o início do processo foram: colocar em pé de igualdade os direitos dos passageiros em todos os modos de transporte, um objectivo estabelecido pela Comissão e pelo Parlamento Europeu; e a inscrição muito clara no texto desses direitos, com uma atenção muito especial para as pessoas com mobilidade reduzida, pois, efectivamente, existia um certo atraso no domínio dos transportes marítimos relativamente a estas pessoas.

O espírito geral do texto é o de que possamos viajar na Europa sem estarmos sujeitos aos caprichos das companhias, que possamos exigir um mínimo de serviços, um mínimo de informações, e, por fim, que os passageiros portadores de deficiência, as pessoas com mobilidade reduzida, possam beneficiar da mesma qualidade de direitos que os outros cidadãos europeus e não sejam duplamente penalizadas.

O conteúdo da versão adoptada em comissão em 31 de Março parece agradar a todos. Em primeiro lugar, porque estamos a aumentar os direitos das pessoas com mobilidade reduzida. Nunca mais poderemos recusar alguém, se este texto for aprovado, pela razão de possuir deficiência, à excepção, evidentemente, das condições de embarque, do respeito da sua dignidade e dos elementos técnicos do navio. Depois, também a assistência deve ser assegurada para essas pessoas, logo desde a reserva; nomeadamente, hoje em dia, graças às redes informáticas e à Internet, é necessária interactividade e uma informação formal. Assim, o texto abrangeu estes aspectos.

Por fim, a informação sobre o direito dos passageiros, como já existe actualmente nos transportes ferroviários e aéreos, tem de ser normalizada em formatos acessíveis.

A nível dos direitos do conjunto dos passageiros, pareceu-nos importante que as compensações em caso de problemas sejam, também elas, harmonizadas pelo alto, inspiradas no que acontece no transporte aéreo. Para isso, os atrasos e os cancelamentos poderão permitir reembolsos até 100%, com uma tabela em função dos problemas.

A informação deve ser clara e disponível, coisa muitas vezes problemática nos transportes. Podemos observar regularmente que as pessoas não dispõem de informações, não sabem por que é que o barco, neste caso - mas também o comboio ou o avião -, não parte, porque é que há atrasos, e nós quisemos melhorar esses modos de informação.

Por fim, a gestão das queixas deve ser mais bem organizada. Efectivamente, apresentar uma queixa quando temos problemas é complexo, e este texto visa simplificar o processo, tanto a nível dos Estados como para os cidadãos.

O papel dos organismos nacionais que irão gerir as queixas foi, também ele, abordado e mais bem definido.

Por fim, os transportes urbanos e suburbanos - e estou a pensar no *vaporetto*, tão caro ao senhor deputado Albertini em Veneza - serão excluídos deste texto, na medida em que não estamos perante grandes espaços de transporte.

Relativamente aos cruzeiros: recorde que, actualmente, o cruzeiro constitui uma forma de férias extremamente importante, cuja clientela alvo compreende tanto a terceira idade como as pessoas com deficiência, razão pela qual o cruzeiro foi integrado neste texto, evidentemente, fazendo referência à directiva relativa às viagens organizadas de que depende e que é uma directiva de 1991, mas também com a garantia do mesmo nível de tratamento dos consumidores.

É avançada uma definição de força maior, motivo possível da recusa, e neste caso trabalhamos com base numa alteração de consenso que apresentámos conjuntamente, mas recorde que, nos transportes aéreos, actualmente, o Tribunal de Justiça foi muitas vezes obrigado a ser ele a decidir porque os casos de força maior não tinham sido suficientemente especificados. Assim, tentámos, neste texto, abordar problemáticas ligadas aos transportes marítimos. Estou a pensar nos problemas das marés, dos ventos, das tempestades, outras tantas realidades do transporte marítimo e que temos de ter em conta.

Por fim, foi debatida a responsabilidade dos portos no fornecimento da assistência. Trata-se de um texto sobre o direito dos passageiros. Não se trata de um texto...

(O Presidente interrompe o orador)

... .. e, por conseguinte, tendo sido feita a arbitragem entre os portos e as companhias, eis o conjunto do texto. Sei que o senhor deputado Georg Jarzembowski vai apresentar as suas alterações e, assim, vou responder nos dois minutos que me restam.

Gabriele Albertini, relator. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, com a aprovação da legislação sobre o transporte aéreo e ferroviário, o relatório do senhor deputado Tychenné sobre transporte marítimo e fluvial e esta proposta sobre os direitos dos passageiros no transporte de autocarro, a União Europeia completa assim o quadro legislativo para todos os modos de transporte.

Na elaboração deste regulamento, deparámo-nos com a necessidade de encontrar um equilíbrio entre as duas abordagens: a primeira considera uma "situação de igualdade" para todos os modos de transporte, mediante a qual diferentes modos de transporte podem competir nas mesmas condições e com igualdade de oportunidades, enquanto, simultaneamente, os passageiros gozam de um elevado nível de protecção, independentemente do meio de transporte que escolherem.

A segunda abordagem reflecte as diferentes características de cada modo de transporte e analisa as suas especificidades, por exemplo, no caso do transporte de autocarro analisaríamos a gestão da responsabilidade pelos atrasos e, no caso do transporte rodoviário, ponderaríamos sobre os acidentes, congestão de tráfego, etc, o que não se aplicaria ao transporte ferroviário uma vez que utiliza uma via específica.

Gostaria também de falar sobre o contraste que se desenha entre dois pontos que tentámos, creio que com êxito, equilibrar. O verdadeiro objectivo desta regulamentação é reforçar os direitos dos passageiros, mas no transporte rodoviário o sector é largamente constituído por pequenas e médias empresas, que precisarão de tempo e recursos para se adaptarem aos novos requisitos e, tal como muitos outros sectores industriais, experimentam neste momento dificuldades devido à crise económica.

Passamos agora às alterações apresentadas ao Parlamento. Quero agradecer aos meus colegas os importantes contributos que deram ao texto do regulamento, bem como a sua excelente cooperação. O grosso do trabalho para esta primeira leitura do Parlamento já foi feito pela Comissão dos Transportes e do Turismo, deixando ao Parlamento apenas algumas clarificações de carácter linguístico-jurídico.

Em nome do meu Grupo, apresentei apenas três alterações complementares para a votação de amanhã. Permitam-me que faça uma breve referência às mesmas: a alteração 73 incide simplesmente numa clarificação linguística, e a Alteração 82 estabelece um tecto para a responsabilidade estrita estabelecida no nº 3 do Artigo 6º da proposta de regulamento. No que respeita ao âmbito do texto de alteração aprovado pela Comissão dos Transportes, todos os grupos políticos concordaram com a inclusão do transporte regional. Quanto ao transporte urbano e suburbano, dois textos fundamentais serão submetidos a votação amanhã

Como relator, subscrevo a alteração 80 sobre a exclusão *tout court* do transporte local, apresentada pelo meu Grupo, mas também dei indicação de que apoiava a alteração 81, que dá aos Estados-Membros o poder de

isentar o transporte local, na condição de este garantir aos passageiros um nível semelhante de direitos ao previsto no regulamento.

Creio que elaborámos um texto que nos coloca numa boa posição para dar início a futuras discussões tripartidas com o Conselho e a Comissão. Assim sendo, desejo à Presidência checa e à Suécia, o país que deterá a Presidência da União Europeia a seguir, sucesso no seu trabalho sobre os direitos dos passageiros e, obviamente, espero poder contribuir para as fases subsequentes da aprovação deste regulamento durante a próxima legislatura.

Pavel Svoboda, *Presidente em exercício do Conselho*. – (CS) Senhoras e Senhores Deputados, irão votar amanhã as propostas de alteração às duas propostas da Comissão relativas à protecção dos direitos dos passageiros no transporte de autocarro, bem como dos passageiros do transporte marítimo e fluvial.

Trata-se de disposições legais importantes, de grande interesse, tanto dos consumidores, como do sector dos transportes. A UE adoptou recentemente disposições do mesmo tipo para o transporte aéreo e o ferroviário. As propostas da Comissão apresentadas recentemente completarão este quadro legal. Na prática, isto significa maior protecção para os passageiros, em especial, para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, independentemente do meio de transporte. Além disso, criará condições iguais para todas as áreas do transporte. A Presidência checa congratula-se com estas propostas, como é óbvio, e atribui-lhes uma grande importância. Acredito que partilhamos todos o objectivo, adoptado pela UE nos últimos anos, de reforçar os direitos dos passageiros.

Em relação às propostas de alteração que votaram na Comissão dos Transportes e do Turismo, gostaria de referir dois aspectos em particular. O primeiro é que os senhores deputados atribuem grande importância aos direitos das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida. Partilhamos a vossa opinião neste domínio, como é óbvio, o que é muitíssimo importante, se queremos conseguir a aprovação destas duas disposições legais importantes em segunda leitura.

O segundo aspecto prende-se com o facto de os senhores deputados terem procurado uma harmonização precisa das propostas de regulamento com as versões dos regulamentos relativos aos direitos dos passageiros noutros meios de transporte existentes e foram muito cuidadosos na adaptação das propostas aos requisitos específicos relativos ao transporte de autocarro ou ao transporte marítimo e fluvial, sem abandonar o objectivo de reforçar os direitos dos passageiros. Estamos plenamente de acordo no que diz respeito à necessidade de adaptar as disposições legais às características específicas das diferentes formas de transporte. Como todos nós sabemos, não é possível aplicar exactamente a mesma abordagem aos diferentes tipos de transporte. Os transportes ferroviário e aéreo possuem características próprias, tal como o transporte de autocarro e o transporte marítimo e fluvial. Existem diferenças enormes mesmo dentro destes sectores específicos. Há grandes e pequenas empresas neste domínio e as viagens podem durar vários dias ou apenas poucos minutos. Por isso, é necessário encontrar uma solução aceitável para todos que garanta a protecção dos consumidores sem impor uma carga administrativa desnecessária ao sector e, em particular, às pequenas empresas no mercado. Esta questão reveste-se de uma importância particular na actual situação económica, como é óbvio.

Por isso, apreciamos o vosso trabalho nesta matéria. Ele oferece um excelente ponto de partida. Ao mesmo tempo, ele também está, em grande parte, em consonância com a nossa opinião acerca das propostas. Estou convencido que seremos capazes de cooperar de forma construtiva em disposições legais que protejam os interesses de todas as partes envolvidas e tenham, simultaneamente, em conta o objectivo da UE de melhorar o processo de legislação. Para terminar, gostaria de agradecer particularmente aos relatores, o senhor deputado Albertini e o senhor deputado Teychenné, pelo seu excelente trabalho e pelos relatórios elaborados minuciosamente.

Antonio Tajani, *Vice-Presidente da Comissão*. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, é sempre um prazer lembrar os muitos anos que trabalhei como deputado nesta Assembleia, o que me dá a possibilidade de apreciar ainda mais o trabalho que o Parlamento Europeu desenvolveu relativamente a este debate.

Razão por que gostaria de agradecer aos senhores deputados Teychenné e Albertini o seu importante contributo para proteger os direitos dos cidadãos como passageiros em todos os sectores do transporte, pois de facto a necessidade imperiosa de intervir no sector do transporte de autocarro e transporte marítimo e fluvial representa uma tentativa de preencher uma lacuna que existe, como todos disseram, na legislação europeia.

Temos muitos passageiros portadores de deficiência e muitos outros cuja mobilidade é reduzida por outras razões, o que nos impõe o dever de garantir a livre circulação, pois o que está em causa é sobretudo uma questão de liberdade no seio da União Europeia. Claro que legislar bem, não é fácil, mas hoje estamos a dar um bom passo em frente.

Foi também com prazer que ouvi as palavras da Presidência do Conselho. Subsistem seguramente ainda algumas dúvidas sobre os textos que a Comissão e o Parlamento concordam em aprovar, mas também constatei uma abertura política, em geral, da parte do Conselho, o que me dá esperança relativamente ao futuro.

Tenho a certeza de que, à semelhança do que aconteceu com o transporte rodoviário, chegaremos a um compromisso satisfatório que garanta aos cidadãos da UE a possibilidade de viajar livremente e de estarem devidamente protegidos no seio da União Europeia.

Logo, creio que hoje debatemos temas que afectam a vida de todos os cidadãos, razão por que estou convencido de que, no que respeita à proposta sobre o transporte de autocarro, se deverá dar apoio – e a reunião de 30 de Março último da Comissão dos Transportes e do Turismo deu a esse respeito sinais encorajadores – à abordagem da Comissão no sentido de definir um campo de aplicação o mais amplo possível, que cubra todos os serviços regulares de transporte de passageiros, seja a nível internacional, nacional, regional, urbano ou suburbano. Isto responde à necessidade de simplificar a legislação, mas também de garantir direitos iguais para todos os passageiros sem excepções de princípio.

Todavia, Senhor Deputado Albertini, tendo em conta a natureza específica deste sector, a proposta deixa aos Estados-Membros a opção de excluir do campo de aplicação os serviços de transporte urbano, suburbano e regional cobertos por contratos de serviço público no caso de esses contractos oferecerem aos passageiros um elevado nível de protecção comparável ao previsto no regulamento. Parece-me uma solução razoável que oferece o nível de flexibilidade requerido, salvaguardando simultaneamente os direitos fundamentais dos passageiros.

A responsabilidade das empresas de autocarros face aos passageiros em caso de morte ou ferimentos representa um outro elemento essencial da proposta. Existem demasiadas diferenças no seio da Comunidade relativamente a este aspecto, o que cria graves incertezas para os passageiros. Gostaria de analisar mais em pormenor alguns aspectos desta matéria: em primeiro lugar, este capítulo não trata a questão dos seguros, prende-se, sim, exclusivamente com a responsabilidade das transportadoras para com os passageiros. Em segundo lugar, a empresa de autocarros não é considerada a única responsável pelo ressarcimento dos danos, e o seu direito de exigir indemnizações a terceiros não está em questão. Em terceiro lugar, este capítulo não incide, nem sobre importações, nem sobre procedimentos estabelecidos na Directiva de 2005 relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis; e, em quarto lugar, a Comissão não criou de facto um novo modelo de responsabilidade. O que está a ser proposto hoje é um regime de responsabilidade que se inspira noutros modos de transporte, embora tendo em conta características específicas deste sector.

No que se refere ao transporte marítimo, creio que é necessário um instrumento legislativo único, ainda que haja divergências de opinião relativamente ao assunto, tanto no Parlamento como no Conselho. Permitam-me referir uma questão-chave relativamente ao campo de aplicação: em comparação com o transporte rodoviário, ferroviário e aéreo, há muito menos passageiros que viajam por mar ou por via fluvial. Entre estes, os que utilizam a via fluvial representam apenas uma pequena minoria. Na minha opinião, não me parece nem lógico nem realista ter regulamentos separados para passageiros marítimos e para os que utilizam a via fluvial, tanto mais que frequentemente utilizam o mesmo tipo de embarcação. A meu ver, a solução deverá ser encontrada num único instrumento legislativo.

Em 30 de Março de 2009, a par do debate sobre o relatório do deputado Teychenné na Comissão dos Transportes e do Turismo, realizou-se um debate público entre ministros no quadro do Conselho "Transportes" da UE. Regozijo-me por ter tido oportunidade de observar neste debate uma certa sintonia entre a Comissão, Estados-Membros e Parlamento no que respeita ao objectivo de dar aos passageiros da União Europeia uma regulamentação nova e ambiciosa, tão depressa quanto possível.

Neste contexto, a Comissão está naturalmente disposta a introduzir quaisquer esclarecimentos e melhorias ao texto que possam ser necessárias para ter em conta as características específicas de cada tipo de serviço e, assim, dotar a indústria dos instrumentos que viabilizem uma aplicação da regulamentação com a flexibilidade necessária. Permitam-me ainda que saliente a necessidade de fornecer os recursos passíveis de implementar a futura regulamentação de forma eficaz. Nesse sentido, é importante que as autoridades

nacionais responsáveis pela sua aplicação apresentem periodicamente relatórios sobre as suas actividades. Cada Estado-Membro poderá organizar o seu próprio sistema nacional como preferir, escolhendo, por exemplo, se tem uma ou mais autoridades competentes.

Georgios Papastamkos, *relator de parecer da Comissão dos Assuntos Jurídicos*. – (EL) Senhor Presidente, a proposta de regulamento, na versão alterada com o contributo do Parlamento Europeu, reforça de forma satisfatória os direitos dos passageiros dos transportes marítimos.

Considero, no entanto, que, numa próxima iniciativa legislativa sobre esta matéria, seria mais correcto adoptar uma abordagem horizontal, um instrumento jurídico único para todos os meios de transporte, que tenha em conta a necessidade actual de utilizar meios de transporte combinados.

Seria também preferível no futuro apresentar de forma sistemática propostas distintas sobre os direitos dos passageiros, por um lado, e sobre as pessoas com mobilidade reduzida, por outro. A razão desta sugestão é que as disposições individuais têm finalidades diferentes e diferentes destinatários.

Por último, gostaria de destacar a abordagem reiteradamente estreita adoptada pela Comissão, mas não pelo Vice-Presidente Tajani, face a questões que requerem um estudo mais alargado e multilateral, como é o caso dos transportes marítimos.

Note-se que o transporte marítimo no Mar Mediterrânico se realiza em condições diferentes das do transporte em estreitos.

Georg Jarzembowski, *em nome do Grupo PPE-DE*. – (DE) Senhor Presidente, Senhor Vice-Presidente da Comissão, Senhor Presidente em exercício do Conselho, gostaria de dizer ao orador que me antecedeu que temos sempre em mente as ilhas gregas e as companhias gregas de *ferries*: não precisa de se preocupar com isso.

Posso afirmar que o meu grupo e eu estamos satisfeitos com o facto de termos, pela primeira vez, previsto na lei direitos dos passageiros centrados nos cidadãos, em caso de atrasos e cancelamentos de viagens, tanto no transporte marítimo e fluvial, como em transportes em autocarros regionais. Gostaríamos de agradecer aos dois relatores, o senhor deputado Albertini e o senhor deputado Teychenné. Usufruímos de uma cooperação construtiva nas comissões, o que produziu bons resultados.

Há apenas alguns pontos sobre os quais gostaria de me alongar mais. Penso que a indemnização de 25% para passageiros dos transportes marítimos por um atraso de duas a três horas é perfeitamente adequada, tal como o é a indemnização de 50% por atrasos superiores a três horas – mas gostaria de dizer ao senhor deputado Teychenné que a indemnização de 100% para atrasos superiores a estes, pura e simplesmente, excessiva. A nossa abordagem às indemnizações tem de ser sensata, tendo em conta que os serviços marítimos não são prestados apenas por empresas enormes mas também, em particular no caso de operadores de *ferries*, por pequenas e médias empresas.

Tal com já debatemos, também temos de ter o cuidado de não atribuir a responsabilidade no transporte marítimo a pessoas ou instituições erradas. Todos nós nesta Câmara estamos empenhados em assegurar que os dois dossiês proporcionem assistência para passageiros com mobilidade reduzida, em particular, mas os proprietários de navios não podem resolver as dificuldades de acesso nos portos; têm de ser os próprios portos a fazê-lo. Por outras palavras, é preciso termos muito cuidado.

Quanto aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro, gostaria de chamar a atenção para a necessidade de termos em conta o facto de existirem diferenças reais entre os autocarros interurbanos e os urbanos. Por isso, o meu grupo considera que temos razão em exigir direitos dos passageiros razoáveis no transporte interurbano em autocarros, mas que os autocarros urbanos e suburbanos funcionam em condições completamente diferentes. Estas regras não são adequadas neste caso, o que deveria ser reconhecido claramente.

Robert Evans, *em nome do Grupo PSE*. – (EN) Senhor Presidente, gostaria de felicitar ambos os relatores. Há um par de anos, fui relator sobre o acesso de pessoas portadoras de deficiência aos aviões. Este acto legislativo é mais uma peça no *puzzle* que permitirá tornar os transportes tão inclusivos quanto possível ou, como o nosso colega Albertini referiu, consolidar os direitos dos passageiros.

Numa altura em que encorajamos as pessoas a utilizarem os transportes públicos, é de extrema importância que, a este campo, acrescentemos os autocarros, como fez o senhor deputado Albertini. Alguns eurodeputados, não necessariamente os que hoje aqui estão presentes, procuraram obter isenções a fim de excluir algumas

secções, mas tomei sempre como ponto de partida o desejo de ser o mais abrangente possível a fim de que possamos transformar a Europa num mercado comum para os cidadãos. Razão pela qual a alteração 81 é tão importante.

O Senhor Comissário afirmou, na sua intervenção, que precisamos dos mesmos direitos para todos os passageiros, sem excepção – e depois falou de excepções, por exemplo, para os transportes regionais. Penso que não devemos isentar os transportes regionais, e fiz alguma pesquisa. Nalguns dos nossos Estados-Membros uma viagem regional de autocarro pode chegar a durar seis horas, o que é um percurso mais longo do que uma viagem internacional de autocarro de, por exemplo, Londres para Bruxelas, ou Paris. Por isso, penso que o sector deverá ser incluído. Considero correcto que, sempre que os transportes locais – como o referiu o senhor deputado Jarzembowski – não estejam incluídos, existam serviços ao abrigo de contratos públicos que impliquem que as empresas cumpram os mesmos tipos de normas.

Penso também que precisamos de persuadir a indústria a construir autocarros mais modernos tendo em atenção as necessidades das pessoas portadoras de deficiência. É, talvez, necessário, à semelhança das campanhas que fizemos a favor de uma maior acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência aos transportes aéreos, que disponhamos de autocarros com acessos mais amplos ou de casas de banho mais acessíveis e que as operadoras concebam os seus terminais de autocarro com maior acessibilidade e formem o seu pessoal, sensibilizando-o para as questões da deficiência.

Este é um bom relatório. Trata-se de um bom conjunto de relatórios, que nos levam a dar vários passos em frente, e aqui deixo as minhas felicitações a todos os que deram o seu contributo.

Dirk Sterckx, em nome do Grupo ALDE. – (NL) Gostaria de agradecer aos relatores em nome do meu grupo. Penso que adicionámos mais alguns elementos aos direitos dos passageiros. Trabalhámos arduamente no sentido de organizar bem as coisas para o transporte aéreo e ferroviário. Aliás, sou de opinião de que acumulámos muita experiência quando compilámos estes relatórios, e apraz-me o facto de o senhor deputado Albertini ter alinhado os diferentes elementos por forma a não haver quase ou mesmo nenhuma necessidade de fazer uma distinção entre os diferentes modos de transporte, mas apenas se e quando for necessário.

Julgo que agora estamos também a melhorar a qualidade dos serviços, um objectivo que deveríamos ter sempre em mente. Aprendemos com os erros que cometemos no passado, e neste contexto referiria como exemplo o reforço da definição de "força maior". Temos de voltar a debruçar-nos sobre este aspecto no que toca à aviação, por exemplo, e alegra-me que o tenhamos feito aqui para a navegação.

Quanto ao relatório do senhor deputado Albertini, uma questão importante – que o senhor deputado Evans e o senhor deputado Jarzembowski já referiram também – consiste em saber qual é agora o âmbito de aplicação do Regulamento. Enquanto grupo, retirámos o nosso apoio à alteração que apresentámos inicialmente em conjunto consigo, não por considerarmos que ela é má, mas porque os socialistas encontram uma formulação melhor, como senhor deputado Evans já teve ocasião de explicar. Para todos os efeitos, deixamos o transporte regional fora do Regulamento, mas deixamos aberta a possibilidade de incluir aí o transporte urbano e suburbano se os Estados-Membros assim o desejarem. Entendo que esta abordagem corresponde melhor ao objectivo que perseguimos, pelo que apoiaremos esta proposta que foi apresentada pelo Grupo Socialista no Parlamento Europeu.

Eva Lichtenberger, em nome do Grupo Verts/ALE. – (DE) Senhor Presidente, os direitos dos passageiros têm de ser colocados no centro de toda a política de transportes – em particular aqui, na União Europeia. Já o conseguimos para o transporte ferroviário e o transporte aéreo, embora exista uma margem considerável para melhorar no que diz respeito à recusa de embarque. Os problemas são demasiado grandes, como eu costumo dizer.

Há um grupo particularmente dependente da existência de normas claras. No caso do transporte aéreo, ficou demonstrado que as normas não são suficientemente claras. Entretanto, as pessoas com necessidades especiais poderiam escrever livros sobre todas as coisas que lhes aconteceram em viagens. Eu própria recebi alguns dos seus relatos. É uma catástrofe. Por isso, para a União Europeia, colocar estas pessoas em pé de igualdade, não é apenas uma exigência da lei, mas também um imperativo moral.

É possível que na área do transporte de autocarro e do transporte marítimo, para os quais estamos agora a definir regras, nos deparemos com problemas na atribuição das responsabilidades quando se trata do transporte marítimo e dos portos – mas, no futuro, será necessário oferecer uma solução baseada na prática. Em segundo lugar, as normas relativas ao transporte de autocarro deveriam ser o mais inclusivas possível. Se fizermos demasiadas excepções, oferecemos aos operadores a oportunidade de contornar as normas. Não

podemos continuar a colocar em desvantagem as pessoas com necessidades especiais, permitindo que os problemas persistam. É nosso dever zelar pelo seu direito à mobilidade e, em última análise, também fazê-lo valer.

Erik Meijer, em nome do Grupo GUE/NGL. – (NL) Senhor Presidente, durante este período de sessões foram levantadas duas questões relacionadas com os transportes colectivos de passageiros.

A primeira consistia em saber o que cabe às autoridades públicas e o que devemos entregar ao mercado por via de concursos. Sob proposta minha, acabámos por optar pela liberdade de escolha no que se refere aos transportes urbanos e suburbanos. As novas regras aplicáveis aos serviços de transporte de passageiros em autocarro não deveriam comprometer a liberdade de as autoridades públicas regionais e locais organizarem, elas próprias, os seus transportes públicos.

No que respeita aos direitos dos passageiros, a escolha cingiu-se sempre a duas alternativas. Na primeira alternativa, a tónica reside no máximo de informação sobre a continuação da viagem noutros Estados-Membros, na disponibilidade de bilhetes para viagens transfronteiriças e em boas ligações de longo curso, a fim de evitar surpresas desagradáveis durante a viagem.

Na segunda alternativa, a tónica reside na compensação financeira paga retroactivamente por atrasos e/ou cancelamentos de serviços. Embora eu defenda sempre a primeira, a maioria do Parlamento opta pela segunda, sobretudo porque esta foi também a opção adoptada para o transporte aéreo.

Uma atenção acrescida às pessoas portadores de deficiência constitui uma razão de peso para apoiar as propostas, ainda que estas deixem um pouco a desejar.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). – (EL) Senhor Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de começar por felicitar os relatores pela apresentação substancial e pelo trabalho excepcionalmente coerente que efectuaram com o número excepcional de alterações apresentadas na Comissão dos Transportes e do Turismo.

Nestes últimos anos, a União Europeia tem procurado melhorar, com a contribuição decisiva do Parlamento Europeu, os direitos dos passageiros em todos os sectores dos transportes. Como se devem lembrar, as nossas instituições aprovaram recentemente disposições sobre os direitos dos passageiros nos transportes aéreos e ferroviários. Hoje estamos a dar um grande passo para o reforço da igualdade de direitos dos passageiros de todos os meios de transporte, sem exclusões nem excepções, como afirmou o Senhor Comissário.

Gostaria de lhes lembrar que, após uma conciliação difícil com o Conselho, aprovámos recentemente um terceiro pacote com sete propostas legislativas sobre segurança marítima, incluindo a indemnização dos passageiros em caso de acidente.

Gostaria de salientar a respeito do relatório Teychenné, que é proposto um quadro coerente para a protecção dos consumidores/passageiros que também abrange as pequenas empresas de transporte e protege os seus negócios e a sua competitividade em caso de acidente causado por circunstâncias que escapem ao seu controlo ou nos casos em que o transporte marítimo seja afectado por condições meteorológicas adversas.

É igualmente significativo que sejam abrangidas áreas importantes, tais como os direitos das pessoas com deficiência, das pessoas com mobilidade reduzida, e isso no intuito de salvaguardar o princípio da não discriminação que preside a todas as nossas políticas. De modo semelhante, estabelece claramente as obrigações das transportadoras em caso de atraso ou cancelamento da viagem, os limites de tempo para os atrasos e o montante das indemnizações.

No fim desta legislatura e antes das eleições europeias, o nosso trabalho a favor dos direitos dos passageiros constitui uma das nossas realizações mais importantes em benefício dos cidadãos da Europa.

Brian Simpson (PSE). – (EN) Senhor Presidente, gostaria de agradecer a ambos os relatores o seu trabalho nesta importante área e também o apoio do Senhor Comissário. Os direitos dos passageiros sempre foram uma prioridade para o Grupo Socialista no Parlamento Europeu, e esta proposta completa o pacote, na sequência do nosso trabalho na área dos direitos dos passageiros nos transportes aéreos e ferroviários.

É vital que todos nos recordemos de que os utentes dos transportes são a mais importante parte interessada – um facto frequentemente esquecido por algumas empresas de transportes. Agora, pela primeira vez, dispostemos de um conjunto de direitos fundamentais para os utentes de autocarros e *ferries* que assegurarão

a responsabilização pelo cancelamento, os atrasos, a perda ou os danos da bagagem, bem como pela morte em caso de acidente.

Talvez mais importante ainda, conseguimos consagrar uma série de direitos fundamentais para pessoas com mobilidade reduzida e necessidades especiais, que porão fim à negligência a que ficaram sujeitas estas pessoas nas mãos das empresas de transportes ao longo de muitos anos. As operadoras de transportes deixarão de poder excluir pessoas com mobilidade reduzida dos seus veículos; as pessoas com mobilidade reduzida deixarão de ter menos direitos do que as demais; as pessoas com mobilidade reduzida deixarão de ser excluídas da rede de transportes públicos.

Quem conseguiu este avanço? Não foi um parlamento nacional, nem regional, foi sim o Parlamento Europeu. Foi o Parlamento Europeu que pôs os utentes dos transportes no topo das nossas prioridades em matéria de transportes. O Parlamento Europeu põe as pessoas em primeiro lugar, e isso é algo a que, na qualidade de Socialistas, podemos dar o nosso firme apoio.

Francesco Ferrari (ALDE). – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de agradecer ao relator e ao Senhor Comissário o trabalho que desenvolveram. O relatório clarifica de forma muito equilibrada os direitos dos passageiros e de todos os modos de transporte, incluindo o de autocarro, e aborda claramente todas as questões relevantes. Foi dada atenção às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Como mostra o relatório do senhor deputado Albertini, temos de ser capazes de prestar serviços que tenham em conta as várias necessidades dessas pessoas.

Para além disso, todos os problemas relacionados com este modo de transporte – reembolsos, indemnizações, informação aos passageiros, responsabilidade estrita e reclamações – foram tratados de forma clara. Tanto eu como o Grupo ALDE trabalhamos empenhadamente em colaboração com o relator para redigir um texto o mais claro possível, tendo em conta, por um lado, os interesses dos passageiros e, por outro, os requisitos das empresas que gerem e prestam estes serviços e que precisam de tempo suficiente para poder cumprir as regras. Espero pois que este texto seja aprovado na votação de amanhã.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Senhor Presidente, as empresas prestadoras de serviços existem para os utilizadores destes serviços e não, em primeiro lugar, para os próprios prestadores de serviços. A este título, é importante que estabeleçamos as regras apropriadas para os utilizadores de todos os meios de transporte e asseguremos que os serviços que estão a utilizar também tenham a qualidade adequada. Neste contexto – e aqui limito-me a retomar algo que é referido repetidamente –, é muito importante que nos preocupemos particularmente com os direitos das pessoas com mobilidade reduzida. Na minha opinião, existe uma questão nesta matéria que se tornou quase uma espécie de *perpetuum mobile*. Permitam-me que vos diga que não são só aqueles que possuem um cartão de identificação de pessoa portadora de deficiência que são incapacitados. Os pais – adultos com crianças pequenas – também necessitam, certamente, do apoio das nossas normas relativas a todos os modos de transporte. Espero que isto também colha de uma forma ou outra.

Em segundo lugar, mesmo as melhores regras e garantias são inúteis se as informações relativas às mesmas estiverem guardadas, ou melhor, escondidas, pelo operador de transporte. A localização correcta para a informação sobre os direitos dos passageiros é nos próprios balcões de venda de bilhetes ou a bordo dos autocarros, aviões e modos de transporte similares.

Em terceiro e último lugar, começámos a definir as regras relativas aos direitos dos passageiros no transporte aéreo no interesse dos passageiros, mas fomos demasiado brandos. Aquilo que as companhias aéreas se permitem em relação aos atrasos, anunciando que a última aeronave chegou tarde e, portanto, a próxima está atrasada, deixou de ser aceitável. Deveríamos ter resolvido a questão com indemnizações mais elevadas naquela altura, o que teria dado efeito semelhante àquele que foi conseguido para a recusa de embarque. Agora, infelizmente, este efeito não está a ser conseguido. O cancelamento de um voo porque o avião está meio vazio não constitui um motivo de "força maior". A próxima Comissão terá muitas tarefas nesta matéria. Senhor Vice-Presidente, se voltar a assumir esta pasta na próxima Comissão, pedirei uma revisão dos direitos dos passageiros no transporte aéreo. Esta revisão é urgentemente necessária.

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). - Senhor Presidente, Senhor Comissário Tajani, começo por felicitar o Colega Teychenné pela qualidade do seu relatório. Relativamente ao pacote marítimo a assinar amanhã num domínio em que fui relator pelo Partido Socialista para as obrigações do Estado de bandeira e também sobre as responsabilidades dos transportadores de passageiros, disse que na União Europeia as pessoas deveriam estar em primeiro lugar e, nesta União, também é necessário que os passageiros estejam em primeiro lugar.

O relatório Teychenné merece todo o meu inteiro apoio porque reforça o quadro regulamentar dos passageiros quer de autocarro, quer numa área que me é cara, a dos passageiros de transportes marítimos e fluviais, designadamente de 25% do preço do bilhete no caso de atrasos de uma hora a duas horas, de 50% no preço do bilhete em caso de atrasos iguais ou superiores a duas horas ou de 100% se o transportador não prestar os serviços alternativos de transporte ou informações.

Relembro que estas indemnizações deverão ser pagas em caso de cancelamento ou sérios atrasos nas viagens até um mês após o pedido do passageiro. No caso de transporte de autocarro, este relatório reconhece a necessidade de medidas adicionais para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Para todos os passageiros, o direito a reembolso do preço actual em caso de cancelamento, sobrelotação ou atraso sério de, pelo menos, duas horas da viagem passa a ser realidade.

Senhor Presidente, apresentei uma alteração relativa à forçosa aplicabilidade deste quadro regulamentar também nas regiões ultraperiféricas. Tenho a certeza que a legislação desta qualidade é a mesma que não será posta em causa por ninguém e apreciada por todos os cidadãos europeus, incluindo das regiões mais remotas como os Açores, a Madeira, as Canárias e os departamentos ultramarinos franceses.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE). – (RO) Os transportes marítimos regem-se por diversas convenções internacionais que têm de ser rigorosamente respeitadas. No entanto, é de importância vital estabelecer um conjunto de regras mínimas a nível comunitário nesses domínios sensíveis, em especial no que se refere à monitorização da aplicação da legislação. Por esta razão, a introdução de um mecanismo independente de recepção de reclamações e a criação de uma autoridade de monitorização representa um benefício claro para os passageiros em relação aos operadores de transportes.

Penso que há que encontrar um equilíbrio entre os direitos dos passageiros e as obrigações dos operadores de transportes, já que nenhum destes dois grupos deveria travar o desenvolvimento a longo prazo do sector dos transportes marítimos e por vias navegáveis interiores. Temos também de ter em conta as condições típicas em que os transportes operam em diferentes regiões marítimas da Europa, já que pode haver características específicas susceptíveis de restringir a possibilidade de se estabelecerem regras comuns.

No âmbito mais vasto da segurança dos transportes marítimos, tenho de referir alguns actos de pirataria recentes no Golfo de Aden. O ressurgimento de tais actos é preocupante, em especial quando houve cidadãos europeus que se tornaram vítimas nos últimos anos, incluindo cinco romenos.

Gostaria de aproveitar esta oportunidade para instar a Comissão e o Conselho a desenvolverem todos os esforços no sentido de a UE reforçar a sua cooperação com os outros Estados do Corno de África, a fim de evitar casos de pirataria.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). – (EL) Senhor Presidente, Senhor Vice-Presidente da Comissão, é com muito agrado que hoje podemos afirmar que, com a decisão do Parlamento Europeu, os direitos dos passageiros passam a estar protegidos em sectores que até este momento não estavam contemplados.

Sentimo-nos orgulhosos quando nos aeroportos e estações de caminhos-de-ferro pegamos num folheto que menciona as decisões aprovadas pela União Europeia com vista a proteger os direitos dos passageiros. Se acontecer o mesmo nos outros dois sectores, os cidadãos europeus aperceber-se-ão de que a União Europeia serve efectivamente para lhes assegurar um melhor nível de vida e garantir a sua segurança quando viajam.

Não podemos, contudo, esquecer que a protecção alcançada pela legislação não é a mesma de que os cidadãos gozam efectivamente, como o demonstra a sua aplicação até à data nos dois sectores das viagens aéreas e ferroviárias. Aqueles que utilizam estes meios de transporte - nós, deputados, e eu, pessoalmente, que viajamos entre diferentes fronteiras - podem dizer que a legislação não é aplicada de forma eficaz. Por isso, a Comissão teve razão quando falou de um primeiro passo que tem de ser melhorado, sobretudo no que se refere à eficácia da contribuição das empresas que são as principais responsáveis pela concessão dos direitos aos passageiros.

Não devemos condenar as pequenas empresas que se debatem com o problema de prestar serviços de transportes; refiro-me especificamente à cabotagem, um problema sobre o qual já questionei o Senhor Comissário noutras ocasiões. Se essas empresas não decidem assumir a linha de cabotagem, como poderão assumir esse serviço quando também tiverem de zelar pelos direitos dos passageiros? Precisamos, portanto, de oferecer aos cidadãos a possibilidade de usufruírem do principal direito de transporte e depois proporcionar-lhes as vantagens adicionais da indemnização em caso de atraso. Portanto, primeiro o serviço, depois a indemnização pelo atraso.

Tenho a certeza de que a Europa está a caminhar para um futuro melhor. Esta é a conclusão.

Christian Røvsing (PPE-DE). - (DA) Senhor Presidente, se procurássemos saber como os cidadãos encaram a deficiência física, veríamos, no que diz respeito a férias, que as pessoas portadoras de deficiência preferem ir para os EUA. A legislação e as regras são significativamente mais favoráveis nos EUA, onde as pessoas portadoras de deficiência gozam de um tratamento muito melhor. A Europa não é o destino de preferência dos nossos cidadãos. Os nossos próprios compatriotas europeus não querem passar férias na Europa, se forem portadores de deficiência. Viajam para os EUA. Penso que é um sinal claro da importância imensa do dossiê sobre o qual estamos a trabalhar para um conjunto de aspectos, incluindo para o turismo.

Pavel Svoboda, Presidente em exercício do Conselho. - (CS) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, o curso seguido pelo debate até agora significa que não vou necessitar dos cinco minutos que me foram atribuídos, o que é, estou certo, uma boa notícia. Registo com prazer que os nossos interesses coincidem no que diz respeito à questão da protecção dos direitos dos passageiros e do futuro deste sector. Aguardamos com ansiedade uma cooperação estreita com o Parlamento Europeu que nos permita alcançar uma solução final que volte a mostrar aos cidadãos os benefícios que a UE traz no domínio dos direitos dos passageiros.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. - (IT) Senhor Presidente, Senhor Ministro Svoboda, Senhoras e Senhores Deputados, creio que os cidadãos que acompanham este debate sobre os direitos dos passageiros e a nova legislação, que esperamos aprovar para reforçar um sistema de liberdade que caracteriza a União Europeia, compreenderão hoje que a Comissão, Conselho e Parlamento, bem como o seu respectivo pessoal, não são torres de marfim onde se debatem questões que nada têm a ver com os cidadãos, ou que invadem as suas vidas negativamente, mas, sim, instituições dedicadas aos interesses dos cidadãos, procurando defender os seus direitos e, diria, proteger as suas liberdades fundamentais: ninguém é livre enquanto não circular livremente de um lado para o outro da União.

Razão por que, quando pedi a vossa confiança na altura em que a minha nomeação tinha de ser confirmada pelo Parlamento, frisei que uma das minhas prioridades durante o meu mandato como Comissário para os Transportes seria proteger os direitos dos passageiros. Creio que hoje, em conjunto, enviamos um sinal positivo, demonstrámos com factos que é possível fazer progressos e que as Instituições Europeias estão perto dos cidadãos e estão do seu lado.

Como sobressaiu ao longo deste debate, não há diferenças substanciais entre os deputados dos vários grupos políticos; todos mostraram, de acordo com a Comissão e também o Conselho, um desejo de construir verdadeiramente, como disse a Vice-Presidente Kratsa-Tsagaropoulou, uma Europa dos cidadãos.

Razão por que atribuo tanta importância ao passo fundamental que hoje damos e que daremos com a votação de amanhã; obviamente que matérias desta complexidade, com sistemas de transporte complexos e regulamentação diferente de país para país, requerem uma abordagem aprofundada, bem como situações de compromisso. Todas as regras aprovadas são produto de um compromisso, produto da protecção de interesses diferentes.

Considero no entanto que também desta vez o interesse geral deverá prevalecer, ou seja, a protecção da liberdade dos cidadãos e a liberdade dos passageiros em todos os sistemas de transporte existentes, pois seria incoerente proteger exclusivamente aqueles que viajam de avião ou de comboio e não os que viajam de barco ou de autocarro. No entanto, volto a dizer, podem existir diferenças de opinião, e há diferenças entre a Comissão e o Conselho e também entre alguns deputados deste Parlamento no que respeita à regulamentação do transporte marítimo e fluvial; há quem prefira uma legislação separada para o transporte fluvial e marítimo.

A Comissão confirmou a sua posição, e creio que o correcto será optar por uma única regulamentação, mas agora isso não importa, o que importa hoje é aproveitar os aspectos positivos, a saber, a forte vontade política do Parlamento, Comissão e Conselho de garantir os direitos dos passageiros, especialmente os direitos dos passageiros com mobilidade reduzida. Não é simplesmente, e foi um prazer ouvi-lo, uma questão de direitos e sobretudo de liberdades para as pessoas portadoras de deficiência; dar a milhões de passageiros com mobilidade reduzida a oportunidade de circularem livremente dentro da União Europeia significa também dar a possibilidade a estas pessoas de contribuírem para o crescimento da UE, uma vez que a circulação destes milhões de pessoas traz riqueza, desenvolve as empresas de transporte e cria oportunidades de turismo em qualquer lugar.

Regozijo-me pois com esta possibilidade e gostaria de agradecer aos dois relatores, ao Conselho e, naturalmente, aos serviços da Comissão, como sempre faço, pois permitiram que eu apresentasse as propostas ao Parlamento e Conselho.

Estes agradecimentos são particularmente calorosos, pois a meu ver, as Instituições europeias, no seu conjunto, mostram hoje que têm bem presente os 500 milhões de cidadãos europeus, ainda que por vezes estes possam duvidar disso; mas creio que aqueles que acompanharam este debate mudarão de ideias e terão confiança nas Instituições europeias, que procuram estar sempre mais perto dos cidadãos.

PRESIDÊNCIA: Manuel António DOS SANTOS

Vice-Presidente

Michel Teychenné, relator. - (FR) Senhor Presidente, antes de mais, gostaria de retomar as alterações propostas por Georg Jarzembowski, que nos dizia há pouco que tínhamos de ser razoáveis, e creio que o interesse deste texto é efectivamente o de ser um texto razoável.

Será razoável pretender suprimir a obrigação de as transportadoras formarem o pessoal que está em contacto com as pessoas com mobilidade reduzida?

Será razoável suprimir a indemnização do material perdido, nomeadamente das cadeiras de rodas para as pessoas com mobilidade reduzida?

Será razoável - e o senhor deputado Reinhard Rack, que estava presente há pouco, abordou a questão, e agradeço-lhe a sua intervenção - impedir o reembolso, como acontece de uma forma geral, nomeadamente nos Estados Unidos, em particular quando não há partida e quando não há informação, nem alternativa?

Assim, estes elementos nas suas alterações não me parecem razoáveis, e queria afirmá-lo.

Quanto ao resto, creio existir um consenso. Pudemos detectá-lo no conjunto dos debates. Gostaria de agradecer à Comissão, gostaria de agradecer ao Conselho, gostaria de agradecer a todos os colegas que trabalharam sobre estes dossiês com um excelente estado de espírito, pois compreendemos que se tratava de um desafio extremamente importante para os cidadãos europeus.

E, portanto, penso que, amanhã - e lanço aqui um apelo ao Grupo PPE-DE: as vossas alterações não são razoáveis -, há que aprovar este texto, há que emitir um sinal forte neste momento em que, por vezes, os Europeus duvidam da Europa. Como disse o Senhor Comissário Tajani, há que enviar a esses 500 milhões de pessoas uma mensagem muito forte referindo que estamos a ter em conta as necessidades dos cidadãos, as necessidades dos Europeus. Eis o que eu queria dizer.

Gabriele Albertini, relator. - (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, depois de ouvir atentamente o debate, de escutar o senhor Ministro Swoboda e o Senhor Comissário Tajani, bem como os meus colegas deputados, creio que tenho todas as razões para manifestar os meus agradecimentos pelos contributos e preciosos conselhos que recebi neste hemiciclo.

Não tenho tempo para analisar e comentar as várias sugestões e aspectos de um debate tão alargado, mas, como devo sintetizar nos poucos segundos que tenho de uso de palavra, recorro a dois adjectivos para abarcar e reunir as vossas reflexões e sugestões. Tanto quanto se pode esperar relativamente a uma regulamentação desta complexidade, os senhores consideraram o trabalho efectuado razoável.

O presente regulamento tem em conta os objectivos de alargar os direitos dos passageiros e de conceder a todas as modalidades de transporte as mesmas condições de protecção, embora considerando, simultaneamente, a natureza específica de várias transportadoras mais pequenas que experimentam dificuldades em adaptar-se a requisitos mais rigorosos em tempo de crise económica, daí que o meu primeiro adjectivo seja "razoável".

Depois temos uma ideia de perfeccionismo, ou de espaço para introduzir melhorias, que foi mencionada por colegas que, embora sensíveis às circunstâncias a que nos adaptámos, querem ver o âmbito dos direitos previstos mais alargado, a fim de cobrir o transporte urbano e de proteger passageiros com mobilidade reduzida. Estamos pois a caminho da perfeição; os assuntos de natureza humana têm ainda de ser aperfeiçoados, e este regulamento, que é "razoável" e, creio, bem elaborado, é também "aperfeiçoável".

O relator não nega aos Estados-Membros a opção de alargar ou completar o sistema de forma a incluir o transporte urbano, o que já é obrigatório para o transporte regional, com um nível de cobertura já definido e que, frequentemente, se aproxima do das viagens transnacionais ou nacionais; e o mesmo vale, claro, para as tecnologias utilizadas e para a aplicação dos sistemas às pessoas portadoras de deficiência.

A terminar, gostaria de vos agradecer mais uma vez, e espero que o trabalho de hoje não marque o fim da história, mas que sejamos capazes de alcançar objectivos ainda mais ambiciosos.

Presidente. – A discussão conjunta dos relatórios está encerrada.

A votação terá lugar amanhã, 23 de Abril.

Declarações escritas (Artigo 142.º)

Daniel Stroj (GUE/NGL), por escrito. – (CS) Em relação ao relatório sobre os direitos dos passageiros, gostaria de chamar a atenção para algo que não diz respeito à protecção dos interesses dos consumidores, mas antes a uma violação do princípio da livre circulação de pessoas no espaço Schengen. Trata-se, especificamente, da circulação de pessoas através da fronteira entre a República Checa e a Alemanha. Os cidadãos checos queixam-se cada vez com maior frequência – tanto a mim, pessoalmente, como aos representantes das autoridades regionais e locais na região da fronteira entre a República Checa e a Alemanha – de hostilização por parte da polícia alemã, quando atravessam a referida fronteira, tanto em grupos, como em veículos privados. Os cidadãos queixam-se de que polícias à paisana os mandam parar sem qualquer razão, controlando-os e interrogando-os sobre o objectivo e o propósito da sua viagem à Alemanha. O comportamento da polícia alemã não passa de hostilização e está em conflito directo com o princípio da livre circulação de pessoas dentro da UE. Gostaria de enfatizar que estes casos estão a tornar-se mais frequentes e apelo veementemente às autoridades da UE para que corrijam esta situação inaceitável.

(A sessão, suspensa às 18H15 enquanto se aguarda o período de perguntas, é reiniciada às 18H30.)

PRESIDÊNCIA: Manuel António DOS SANTOS

Vice-Presidente

14. Período de perguntas (perguntas à Comissão)

Presidente. – Segue-se o período de perguntas (B6-0227/2009).

Foram apresentadas as seguintes perguntas à Comissão.

Primeira parte

Presidente. – Pergunta n.º 28 da Deputada **Sarah Ludford** (H-0142/09)

Assunto: Comércio electrónico

Que outras medidas adoptará a Comissão para garantir a supressão total das barreiras impostas aos consumidores em virtude do seu país de residência ou do local de registo do seu cartão de pagamento, que os impedem de aceder aos preços mais competitivos e a um leque de bens e serviços, como o descarregamento de música, bilhetes de comboio e avião, DVD, jogos de computador - em particular os vendidos em linha – , à venda em qualquer parte da UE?

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. – (EN) A Comissão está plenamente ciente das dificuldades que enfrentam os consumidores a quem é negado o acesso a sítios *web*, ou que são discriminados por motivos geográficos ao tentarem fazer compras em linha. Permita-me que garanta que o combate à segmentação geográfica do mercado, quer devida a medidas estatais, quer devida ao comportamento de entidades privadas, é uma prioridade de topo da nossa política relativa ao mercado interno. As práticas como as referidas pela senhora deputada na sua pergunta privam os cidadãos europeus dos direitos e oportunidades que lhes são oferecidos pelo mercado interno. Estes têm enormes dificuldades em usufruir da liberdade de acesso a serviços transfronteiriços, o que é uma contrapartida fundamental da liberdade de prestação de serviços consagrada no Tratado CEE. Com a Directiva "Serviços" dispomos agora de um instrumento poderoso para minorar os problemas que os consumidores, alvo de discriminação, enfrentam ao adquirirem bens e serviços através das fronteiras, inclusive através da Internet.

Pela primeira vez na legislação relativa ao mercado interno, a Directiva "Serviços" exige explicitamente que os Estados-Membros ponham cobro às práticas discriminatórias levadas a cabo pelas empresas com base na nacionalidade ou no local de residência dos consumidores. Como sabem, a Directiva "Serviços" terá de ser implementada até ao final de Dezembro do corrente ano e, assim que a cláusula da não discriminação, estabelecida no artigo 20º for transposta para a legislação nacional, práticas como as descritas pela senhora

deputada na sua pergunta passarão a ser ilegais. A única excepção a esta regra será a dos casos em que as empresas possam demonstrar que o tratamento diferente aplicado a diversas categorias de consumidores é directamente justificado por razões objectivas e, por conseguinte, não constitui discriminação. A Comissão está actualmente a trabalhar com os Estados-Membros no sentido de assegurar que o artigo 20º da Directiva "Serviços" entre em vigor dentro do prazo previsto e seja aplicado de forma eficaz pelas autoridades e tribunais nacionais.

Para além disso, a Comissão publicou um relatório sobre os aspectos transfronteiriços do comércio electrónico em 5 de Março. Este documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre o comércio electrónico transfronteiriço é uma iniciativa da minha colega, a Senhora Comissária Meglena Kuneva. O relatório mostra que, em geral, o comércio electrónico está a desenvolver-se bastante bem na União Europeia, enquanto o comércio electrónico transfronteiriço progride mais lentamente. Existe um enorme potencial para o comércio transfronteiriço no quadro do comércio em linha. No entanto, esse potencial de comércio transfronteiriço não está a materializar-se diante dos obstáculos concretos e regulamentares que afectam, quer os consumidores, quer as empresas. Consequentemente, existe uma fragmentação do mercado interno em linha. Esta situação é conhecida e está já a ser analisada no âmbito do exercício de monitorização do mercado, lançado pela Comissão, com vista a aferir o número de cadeias de abastecimento para mercados retalhistas específicos. Este trabalho deverá permitir à Comissão aprofundar a sua análise do sector retalhista, a fim de identificar práticas que distorçam as relações entre os fornecedores e os retalhistas e entre os retalhistas e os consumidores, e avaliar a necessidade de novas reformas da regulamentação pertinente, nacional ou da UE. Este exercício abrange cinco sectores específicos, incluindo o dos bens recreativos, como a música e os livros vendidos em linha ou não, e conduzirá a uma Comunicação da Comissão prevista para o Outono de 2009. A aplicação efectiva e vinculativa do artigo 20º da Directiva "Serviços", juntamente com a análise de questões pendentes no contexto do exercício de monitorização do mercado, deverão proporcionar-nos uma resposta abrangente aos problemas ou aos entraves que surgem no contexto do comércio electrónico em detrimento dos destinatários dos serviços, em geral, e dos consumidores, em particular.

Sarah Ludford (ALDE). - (EN) Esta é uma questão importante da Europa dos Cidadãos, especialmente em tempos de recessão. Todos querem e merecem o melhor acordo possível, quer vivam em Lisboa, quer em Londres. Não será uma desgraça o facto de, 50 anos após a criação do mercado comum, continuar a ser possível - como referido pela revista *Which* da British Consumers' Association (Associação de Consumidores Britânica) - alguém aceder à página da Internet da Renfe, o operador ferroviário espanhol, e pagar 60% mais na versão inglesa do que na versão de língua espanhola? Seguramente, nada disso tem a ver com as diferenças regulamentares. Será que a Comissão vai actuar também contra a exploração total e absoluta?

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. - (EN) Tendo a concordar com a senhora baronesa Ludford que, 50 anos após a fundação da CE e conhecendo os princípios de base de toda a operação, esta discriminação pode ainda ocorrer. Porém, a principal razão para a apresentação da Directiva "Serviços" foi o reconhecimento de que não tínhamos conseguido, no sector dos serviços, o mesmo que conseguimos no dos bens. Por conseguinte, sendo que a Directiva "Serviços" tem de entrar em vigor até ao final do corrente ano, o artigo 20º especifica que qualquer diferença de tratamento, como a referida pela Baronesa Ludford, tem de ser directamente justificada por razões objectivas.

Sem entrar em pormenores do caso específico que a senhora deputada referiu, visto que se trata de uma questão de transportes, que seria mais apropriada para o meu colega, o Senhor Comissário Tajani, a única razão objectiva que, possivelmente, poderia justificar a discriminação é o facto de existirem claramente custos adicionais. Essa seria uma forma objectiva de analisar a questão. Por exemplo, se fizermos uma encomenda em linha para ser entregue em Dublin vinda de Estrasburgo, haverá certamente custos adicionais de correio, embalagem, etc. Esta poderá ser uma razão objectiva para afirmar que o diferencial de preço é este ou aquele. Mas não podemos proceder de forma discriminatória por qualquer outro motivo. Por isso, espera-se, quando a Directiva "Serviços" for implementada, que haja menos casos como o descrito.

Quanto ao sector dos transportes, cabe recordar que, de momento, os transportes estão isentos da Directiva "Serviços". Mas o meu colega Antonio Tajani e os seus serviços estão a ponderar algumas iniciativas também neste domínio específico.

Presidente. - Pergunta n.º 29 do Deputado **Claude Moraes** (H-0149/09)

Assunto: Estratégia da UE de combate ao Alzheimer

Em Fevereiro, o Reino Unido anunciou a sua estratégia nacional de combate à demência que irá assegurar o investimento numa rede de clínicas da memória, melhorar o apoio às pessoas afectadas por esta doença e

lançar vastas campanhas de sensibilização do público. Além disso, em 5 de Fevereiro o Parlamento aprovou em Estrasburgo a declaração escrita 0080/2008 - P6_TA (2009) 0081 que incentiva ao reconhecimento da doença de Alzheimer como uma prioridade europeia em matéria de saúde pública.

Quais as iniciativas da Comissão neste domínio, em termos de investigação, prevenção e sensibilização do público?

Encara a Comissão Europeia a possibilidade de criar uma estratégia europeia de combate à doença de Alzheimer semelhante à do Reino Unido, tendo em conta, em particular, as recomendações do Projecto Europeu de Colaboração no domínio da Demência já apresentadas à Comissão?

Androulla Vassiliou, Membro da Comissão. – (EN) A doença de Alzheimer foi identificada como uma iniciativa prioritária no programa legislativo e de trabalho da Comissão para 2009, na sequência das Conclusões do Conselho sobre a doença de Alzheimer, aprovadas sob Presidência francesa, estando a Comissão a prever uma Comunicação sobre esta e outras demências, que deverá ser aprovada no final do corrente ano.

Para além disso, para estimular uma investigação coordenada e eficiente neste domínio, prevê-se que a Comunicação seja aprovada juntamente com uma proposta de recomendação do Conselho sobre uma programação conjunta em investigação sobre doenças neurodegenerativas, incluindo a doença de Alzheimer. Tudo isso vem na sequência da Comunicação sobre uma programação conjunta em investigação, aprovada em 15 de Julho de 2008.

No campo da doença de Alzheimer, há necessidade de dados correctos, que apenas poderão ser recolhidos a nível da UE, para permitir o planeamento e a adaptação dos serviços de saúde ao nível dos Estados-Membros. Até à data, o Projecto Europeu de Colaboração no domínio da Demência proporcionou dados e análises fidedignos, qualitativos e quantitativos sobre o peso da doença de Alzheimer na União Europeia, publicados pela Alzheimer Europe no *Dementia in Europa Yearbook* (Anuário da Demência na Europa). No entanto, o projecto terminou no final de 2008, existindo hoje a necessidade de avaliar as opções para dar sequência a este trabalho.

O método aberto de coordenação (MAC) na esfera social proporciona um quadro para que os Estados-Membros da UE reformem os respectivos sistemas de protecção social com base no intercâmbio político e na aprendizagem mútua. No seio do MAC, os Estados-Membros identificam desafios comuns e acordam objectivos comuns para o acesso universal aos cuidados de saúde e aos cuidados de longa duração e para qualidade e sustentabilidade dos mesmos.

Nos relatórios estratégicos nacionais, os Estados-Membros definem a forma como pretendem desenvolver as suas políticas para cumprir os objectivos comuns. A UE apoia as acções dos Estados-Membros que visam fazer face aos desafios e objectivos comuns através do MAC, facilitando o diálogo sobre as experiências e o intercâmbio de boas práticas relacionadas com os cuidados de saúde e os cuidados de longa duração.

Apoia igualmente o desenvolvimento de boas práticas inovadoras através dos seus programas de financiamento. O intercâmbio pode ter lugar no âmbito de revisões pelos pares com um número limitado de participantes, centradas num tema específico, ou em conferências com debates mais alargados.

Na sequência de indicações contidas nos relatórios estratégicos nacionais de 2008 e na síntese constante do relatório conjunto de 2009, será realizada uma revisão pelos pares no próximo mês, em França, sobre a "doença de Alzheimer e outras doenças afins: como lidar com as situações de crises ou prestar cuidados a um doente no domicílio". Será seguida de uma conferência em Setembro, sob Presidência sueca sobre "um envelhecimento saudável e condigno", incluindo um *workshop* sobre a coordenação dos cuidados às pessoas que sofrem de doença de Alzheimer e outras demências.

Os serviços da Comissão estão igualmente a ponderar a hipótese de realização de uma conferência suplementar em meados de 2010, cujo conteúdo específico dependerá dos resultados dos eventos de 2009 e de outras fontes. Além disso, o Plano de Acção da Comissão para a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência: 2003-2010 contém acções que são igualmente relevantes para as pessoas com a doença de Alzheimer, tais como a promoção de uma vida independente, serviços de cuidados de saúde e apoio de qualidade, acessibilidade a bens e serviços de base e soluções de assistência.

Uma vez que é de esperar que o envelhecimento da população na Europa possa conduzir a um aumento do número de pessoas idosas com incapacidades graves e à necessidade de cuidados de longa duração, esta questão está entre as prioridades no que respeita ao seguimento do actual Plano de Acção para a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência.

A Comissão está também a trabalhar com os Estados-Membros, através do Grupo de Alto Nível para a Deficiência, com vista a monitorizar a aplicação da Convenção relativa aos Direitos das Pessoas Deficientes da ONU, assinada pela Comissão Europeia e por todos os seus Estados-Membros. A Convenção abrange um amplo leque de objectivos políticos relevantes para as pessoas com a doença de Alzheimer, incluindo a acessibilidade, uma vida independente, reabilitação, participação social e protecção social, e é aplicada a nível nacional e comunitário.

Claude Moraes (PSE). - (EN) Senhora Comissária, com mais de seis milhões de cidadãos europeus afectados por demência, com muitos milhões de outros cidadãos europeus com necessidade de cuidarem dos primeiros ou afectados por esta demência grave, congratulo-me sinceramente com a decisão da Comissão de adoptar esta questão como uma prioridade de saúde pública. A resposta que nos deu foi muito completa.

Mas, será que me é permitido solicitar-lhe, a si, e à Comissão que, aquando da discussão sobre o Plano de Acção para a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência, tenham presente que o efeito da doença de Alzheimer é transversal à deficiência, ao campo do envelhecimento e ao da saúde pública e que mantenham uma estratégia abrangente, não apenas no que respeita à identificação da doença de Alzheimer, mas também à inclusão de todos os seus aspectos, continuando a atribuir prioridade a esta doença? Trata-se de uma emergência de saúde pública para a população em envelhecimento. Obrigado pela sua resposta tão completa.

Androulla Vassiliou, Membro da Comissão. - (EN) Vejo que o senhor deputado ficou satisfeito com a resposta abrangente que dei. No que se refere ao Plano de Acção para a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência, essa é, evidentemente uma questão muito mais ampla, mas que contém certos aspectos relacionados especificamente com a doença de Alzheimer, que incluiremos nas nossas acções neste domínio.

Presidente. - Pergunta n.º 30 da Deputada **Rodi Kratsa-Tsagaropoulou** (H-0163/09)

Assunto: Ameaça de recessão no Sudeste da Europa e consequências para a economia europeia

Análises recentes de instituições financeiras internacionais e agências de notação de crédito prevêm um importante abrandamento da economia no Sudeste da Europa, assinalando em particular o risco de incapacidade de pagamento dos empréstimos contraídos pelos consumidores e pelas empresas. Uma tal recessão pode ter gravíssimas consequências para a economia dos Estados-Membros da União, dados os importantes investimentos de empresas e bancos da Europa Ocidental na região.

Considera a Comissão adequada a adopção de medidas de apoio aos bancos dos países do Sudeste da Europa, no quadro dos planos nacionais de acção da política europeia de boa vizinhança, em colaboração com esses países e, eventualmente, com o Banco Europeu de Investimento? Como tenciona a Comissão utilizar as possibilidades dos meios de financiamento disponíveis, tais como o mecanismo de pré-adesão e o instrumento europeu de vizinhança e parceria, a fim de estimular as economias locais e de dissipar a possibilidade de recessão?

Janez Potočnik, Membro da Comissão. - (EN) Com a pergunta pretende saber-se qual a opinião da Comissão quanto ao possível apoio económico e financeiro a dar aos países da Europa Central e Oriental fortemente atingidos pela crise económica mundial. Respondo em nome do meu colega, o Senhor Comissário Almunia.

O forte abrandamento económico numa série de países da região pode, efectivamente, ter um impacto negativo nas economias dos próprios Estados-Membros da União Europeia, em particular, daqueles cujos bancos comerciais tenham concedido, frequentemente através de subsidiárias locais, créditos significativos a empresas e famílias nos países da região.

Cumpre, em primeiro lugar, registar que as condições económicas e financeiras diferem consideravelmente entre estes países. A resposta da Comissão à crise não deverá, por conseguinte, ser formulada em termos globais, mas deverá, sim, ter em conta a situação específica de cada país.

No que se refere aos países candidatos ou potenciais candidatos do Sudeste da Europa, foram programados elevados montantes de assistência técnica de apoio às reformas estruturais e ao reforço das instituições para o período de 2007-2013 – 9,1 mil milhões de euros, como sabem, ao abrigo do Instrumento de Assistência de Pré-Adesão. A Comissão está igualmente a pôr em prática um pacote de resposta à crise no valor de 150 milhões de euros, financiado ao abrigo daquele instrumento, que visa alavancar a curto prazo um montante de 500 milhões de euros em empréstimos junto de instituições financeiras internacionais. Este pacote inclui medidas que vão deste a disponibilização de microcrédito e de financiamento às PME até à eficiência energética e à assistência técnica específica à supervisão do sector financeiro e à regulação financeira.

De molde a reforçar o apoio à economia real, a Comissão, o BEI, o BERD e o Banco de Desenvolvimento do Conselho da Europa desenvolveram em conjunto uma iniciativa na área das infra-estruturas que concede assistência técnica e co-financiamento a investimentos prioritários em infra-estruturas de transportes, energia, ambiente e sectores sociais. A iniciativa foi acelerada, estando já em curso a sua implementação. Trata-se de um primeiro passo rumo a um Quadro de Investimento nos Balcãs Ocidentais que incluirá igualmente investimentos destinados a outros sectores socioeconómicos, como as PME ou a eficiência energética.

Nos países da Europa Oriental abrangidos pela Política Europeia de Vizinhança – Ucrânia, Bielorrússia, Moldávia e os três países do Cáucaso –, os instrumentos da União Europeia disponíveis para fazer face às necessidades do sector financeiro são mais limitados. No entanto, também neste caso, a UE proporciona uma assistência técnica substancial através de programas nacionais e regionais no quadro do Instrumento Europeu de Vizinhança e Parceria para apoiar os planos de acção conjunta ao abrigo da Política Europeia de Vizinhança. De forma a reforçar a ajuda à economia real, o Fundo de Investimento da Política de Vizinhança foi concebido para reunir as subvenções dos programas IEPV e dos Estados-Membros da União Europeia com os empréstimos das instituições financeiras públicas europeias. Este instrumento disponibilizou 71 milhões de euros em subvenções, em 2008, que apoiaram projectos de infra-estruturas no valor que ronda os 2,74 mil milhões de euros.

Permitam-me que diga agora algumas palavras sobre a concessão de apoio aos bancos comerciais na região através de instituições financeiras especializadas. Neste caso, o BERD é a instituição mais activa, estando neste momento a mobilizar a sua panóplia completa de instrumentos, incluindo capital (*equity*) e dívidas a curto prazo. O BEI não dispõe de mandato com vista a uma capitalização bancária directa nesta região e a sua actividade está limitada aos sectores das infra-estruturas de transportes, telecomunicações, energia e ambiente. O mandato não abrange as PME. Grande parte do apoio financeiro às economias da região é prestada pelas Instituições de Bretton Woods, sobretudo pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). O FMI está a disponibilizar grandes montantes de financiamento para apoiar programas de estabilização abrangentes. A Comissão entende que o papel do FMI na luta contra as consequências da crise é de extrema importância.

Por último, uma série de países em fase de pré-adesão ou de países abrangidos pela política de vizinhança solicitaram assistência macroeconómica à União Europeia. A Comissão está actualmente a estudar a melhor forma de apoiar esses países, que acordaram também um programa de estabilização com o Fundo Monetário Internacional.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). - (EL) Senhor Presidente, Senhor Comissário, muito obrigada pelas informações que me facultou.

Gostaria de lhe perguntar se considera que essas subvenções no valor de 71 milhões de euros para os nossos parceiros da Europa Oriental são suficientes. Penso que a comunicação da Comissão sobre a crise e o seu impacto na Europa Oriental não presta atenção suficiente a esta questão. Pergunto-lhe também se pensa que vamos rever os objectivos, os meios e as prioridades da ajuda de pré-adesão, porque a Sérvia já pediu ajuda para satisfazer necessidades urgentes no próprio orçamento.

Janez Potočnik, Membro da Comissão. - (EN) Como disse, quando falamos de economia real e dos países da Europa Oriental, as possibilidades financeiras de que dispomos são verdadeiramente limitadas. Razão pela qual tentamos reunir tanto dinheiro quanto possível de outras instituições financeiras. Por isso, referi que as verbas, que na verdade ascendem a 71 milhões de euros, deram origem igualmente ao financiamento de grandes projectos de infra-estruturas, no valor de mais de 2,5 mil milhões de euros.

Por isso, a resposta honesta seria, penso, que todos nós estamos em muito maus lençóis, e que, certamente, será preciso manter sob estreita vigilância tudo o que se passa nesta região, porque estamos altamente interligados com a mesma, sendo que muitos dos países europeus mantêm, com a região, relações comerciais profundas.

No que se refere à possibilidade de assistência macrofinanceira, são muitos os países, entre os que têm potencial para se tornarem Estados-Membros, que são candidatos ou potenciais candidatos, que solicitaram essa assistência. É verdade que foi esse o caso da Sérvia. É altamente provável que o Montenegro a solicite igualmente. Dos países da região Sul, praticamente todos, à excepção da Rússia e do Azerbaijão, a solicitaram. O potencial para a assistência macrofinanceira, para ser honesto, é bastante limitado, e a lista de países que a solicitou é bastante longa.

Penso que o principal instrumento – razão por que o tema deste debate foi na verdade um *dos* discutidos na Cimeira do G20 – deverá ser canalizado através do apoio do FMI. Somos favoráveis a este tipo de actividade e, nesse sentido, ao reforço do papel ou à capitalização do FMI, pois este é certamente um problema mundial.

Poderia igualmente referir que esta assistência macrofinanceira, caso venha a ser concedida a um destes Estados, deverá passar pelo processo de consulta no Parlamento Europeu.

Segunda parte

Presidente. – Pergunta n.º 31 do Deputado **Gay Mitchell** (H-01 31/09)

Assunto: Ajudas estatais a países europeus não comunitários

Neste período de tumulto económico é imperioso que todas as nações da Europa estejam em pé de igualdade e não tenham que estar preocupadas com a saída de postos de trabalho para países europeus não comunitários que concedem ajudas estatais a empresas em dificuldades. Se países membros da CEE ou da EFTA, tais como a Suíça, vão colher benefícios da intensificação do comércio com o bloco da UE, então é imperativo que respondam agindo segundo as mesmas regras em matéria de ajudas estatais. Os actuais procedimentos para solucionar esta situação são lentos e pesados e não dão protecção aos que actualmente estão a perder os seus postos de trabalho. Como pensa a Comissão reforçar estes aspectos da legislação sobre concorrência e assegurar um procedimento rápido e eficiente para tratar as queixas?

Neelie Kroes, Membro da Comissão. – (EN) Em primeiro lugar, gostaria de referir que é importante esclarecer que os Estados da EFTA que são partes do Acordo do EEE – ou seja, a Noruega, a Islândia e o Liechtenstein – estão sujeitos a uma rígida disciplina em matéria de auxílios estatais com base no modelo da UE.

O artigo 61º do Acordo EEE segue de perto a redacção do artigo 87º do Tratado CE. O Órgão de Fiscalização da EFTA está encarregue da sua implementação. Nos termos do Protocolo 26 do Acordo EEE, cabem-lhe poderes equivalentes aos da Comissão Europeia em matéria de auxílios estatais. Estes Estados têm que notificar qualquer nova medida de auxílio estatal ao Órgão de Fiscalização da EFTA e obter a sua aprovação antes de a colocar em vigor. O Órgão de Fiscalização da EFTA poderá investigar igualmente auxílios alegadamente incompatíveis concedidos por estes países da EFTA.

O caso da Suíça é diferente, porque este país não ratificou o Acordo do EEE. No que se refere à Suíça, as regras dos auxílios estatais são as estipuladas no Acordo de 1972 entre a Comunidade Económica Europeia e a Confederação Suíça. Nos termos do artigo 23º deste Acordo, os auxílios estatais que afectam o comércio entre a Comunidade e a Suíça e distorcem ou ameaçam distorcer a concorrência são incompatíveis com o Acordo. Em termos processuais, no caso da incompatibilidade do auxílio, a parte afectada pode remeter o assunto para o comité misto criado pelo Acordo e tomar medidas de salvaguarda, caso a parte que concede o auxílio não ponha cobro à prática em questão.

Embora seja mais difícil obter ressarcimento por auxílios estatais incompatíveis nos casos que envolvem a Suíça, a Comissão continua a esforçar-se por aplicar as disposições do Acordo de comércio livre de 1972 sempre que possível e necessário. Por exemplo, em 13 de Fevereiro de 2007, tomou a decisão de considerar os regimes fiscais de três cantões da Suíça incompatíveis com o Acordo de 1972, estando actualmente a negociar com as autoridades suíças no sentido de encontrar uma solução satisfatória para esta questão.

A Comissão está ciente de que é necessário que as disposições relativas aos auxílios estatais consagradas nos acordos comerciais existentes, como o Acordo de 1972 com a Suíça, sejam melhoradas, e essa é a razão por que, em conformidade com as conclusões da sua Comunicação de 2006 "Europa Global: Competir a nível mundial", o objectivo da Comissão é tentar negociar regras mais rigorosas sobre auxílios estatais e melhores compensações, tais como a aplicação de um mecanismo de resolução de litígios em futuros acordos de comércio livre.

Gay Mitchell (PPE-DE). – (EN) Agradeço à Senhora Comissária a sua resposta esclarecedora.

A Senhora Comissária estará certamente ciente de que estou a referir-me a uma empresa chamada SR Technics, localizada no aeroporto de Dublin, onde, até recentemente, estavam empregadas um pouco mais de 1 100 pessoas; 600 ficaram agora sem emprego.

Trata-se de uma empresa com excelentes relações industriais, excelentes competências, um bom livro de encomendas e um grande futuro pela frente. Existem sérias dúvidas quanto às razões que levaram à deslocalização desta empresa, e a suspeição é a de que, ou o Governo suíço, ou um dos seus amigos árabes

ofereceu incentivos que estão a levar a que estes trabalhadores percam o emprego na Irlanda e na União Europeia.

Investigará a Senhora Comissária este assunto e utilizará todas as suas competências para ajudar nesta matéria? Estão em causa pessoas muito razoáveis com grande apoio na comunidade, que percebem bem as dificuldades que se fazem sentir, quer da comunidade empresarial, quer da opinião pública em geral.

Neelie Kroes, Membro da Comissão. – (EN) Agradeço muito a sua pergunta, pois pode ser-nos de grande utilidade, já que precisamos de mais informação. Até à data, não dispomos, a respeito deste caso, de uma informação a 100%, o que nos faz muita falta. Mesmo que a tivéssemos, não é garantido que pudéssemos ter êxito, mas vale a pena tentar.

Para formar uma ideia quanto à existência de auxílios estatais, para não referir a sua incompatibilidade nos termos do Acordo de 1972 com a Suíça, não só deverão estar envolvidos os serviços como também a produção ou a comercialização de bens. Por isso, por favor, exerça pressão sobre as pessoas que lhe estão próximas para que nos forneçam a informação necessária. Para além disso, gostaria de convidar as pessoas e as empresas em causa na Irlanda a fornecerem qualquer outra informação de que disponham sobre este caso aos serviços da Comissão, para nos permitir tomar posição.

Devo acrescentar, e é dar mostras de abertura e de honestidade fazê-lo, que nos termos do Acordo de 1972, a parte afectada apenas pode solicitar à parte que concede o auxílio que ponha cobro a essa medida, tendo a Comissão concluído, numa decisão aprovada em 2007, que essas medidas constituem auxílios estatais incompatíveis com o Acordo de 1972 com a Suíça. Na sequência dessa decisão, as autoridades suíças entabularam um diálogo com a Comissão com vista a encontrar uma solução adequada. A última reunião técnica teve lugar em 13 de Fevereiro de 2009.

Assim, as autoridades suíças apresentaram algumas propostas construtivas, como a abolição da isenção fiscal para as sociedades de gestão. No entanto, o tratamento preferencial das sociedades de participação financeira (*holdings*) e das sociedades mistas permanece em grande medida inalterado. Razão por que são imperiosas novas discussões.

Presidente. – Pergunta n.º 32 do Deputado **Zbigniew Krzysztof Kuzmiuk** (H-0165/09)

Assunto: Discriminação dos estaleiros navais polacos tendo em conta o aval da Comissão à atribuição de auxílios estatais ao sector automóvel

Depois de terem atribuído várias dezenas de milhar de euros aos seus bancos, os governos de diversos Estados-Membros da União Europeia decidiram agora apoiar o sector automóvel. O Reino Unido, a Alemanha, a França e Itália querem contribuir para este sector económico com auxílios cifrados em algumas dezenas de milhar de euros, uma proposta, em princípio, aceite pela Comissão sem restrições, embora este método constitua, sem dúvida, uma distorção da concorrência neste mercado.

Sem questionar este apoio, gostaria de perguntar por que razão a Comissão Europeia pôs anteriormente em causa os auxílios estatais concedidos pelo Governo polaco aos nossos estaleiros navais.

A posição tomada pela Comissão deu origem ao encerramento de dois estaleiros navais polacos e ao despedimento de várias dezenas de milhar de trabalhadores empregados e subcontratados por estes estaleiros. Comparativamente ao aval recentemente dado pela Comissão à concessão de apoio à indústria automóvel, não revestirá esta decisão um carácter discriminatório?

Neelie Kroes, Membro da Comissão. – (EN) A Comissão gostaria de salientar que, no caso dos estaleiros polacos, aplicou exactamente as mesmas regras que nos outros casos de auxílios de estado à reestruturação, e trata a Polónia como qualquer outro Estado-Membro.

As dificuldades que os estaleiros enfrentam começaram na década de 1990, para ser precisa em 1990, bastante antes da adesão da Polónia à UE, e, aliás, não foram causadas pela actual crise financeira e económica. Em 2004, a Comissão começou a investigar os auxílios à reestruturação dos estaleiros polacos. A situação nos estaleiros polacos não pode, por isso, ser comparada à de outras empresas que têm problemas específicos relacionados com a actual crise financeira.

Os estaleiros de Gdynia e Szczecin beneficiaram de auxílios estatais durante muitos anos em detrimento de outros estaleiros na Europa. Infelizmente, os auxílios concedidos aos estaleiros polacos não foram utilizados em investimentos, nem na sua necessária reestruturação. Mais, os estaleiros continuaram a ter prejuízos, não cumpriram as suas obrigações fiscais e para com a segurança social e acumularam dívidas significativas.

Por estas razões, a Comissão não teve outra opção que não adoptar decisões finais negativas relativamente aos estaleiros de Gdynia e Szczecin, ordenando a recuperação dos auxílios ilegais e incompatíveis concedidos aos estaleiros.

No entanto, a fim de limitar as consequências económicas e sociais adversas destas decisões, a Comissão autorizou a Polónia a proceder à recuperação dos auxílios estatais através de uma venda controlada dos activos dos estaleiros e a subsequente liquidação das empresas. Isso deverá maximizar as oportunidades de prossecução, nessas instalações, de actividades económicas viáveis.

Cumprir notar, em particular que, se o processo de vendas tiver êxito e for devidamente implementado, as empresas que adquirirem os activos dos estaleiros não terão de devolver as subvenções ilegais, mesmo que decidam continuar com a actividade de construção naval.

A Comissão gostaria igualmente de salientar que os Fundos Estruturais e, em particular, o Fundo Social Europeu e o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, poderão ser utilizados para aliviar as consequências sociais das perdas de postos de trabalho. Para além disso, a utilização do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização pode ser ponderada em determinadas circunstâncias e condições.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – (PL) Senhora Comissária, eu compreendo que V. Ex.^a tem o dever de controlar o volume das ajudas de Estado concedidas às empresas, mas na sociedade polaca existe a convicção de que, infelizmente, os estaleiros navais polacos estão a receber um tratamento diferente do que é dado a empresas dos Estados-Membros mais antigos — de que aqui se dá autorização para se salvarem empregos, mas no caso dos estaleiros navais polacos, essa autorização não surge, e uma tal discriminação incomoda-nos muito. Fazemos questão de que as empresas sejam tratadas de forma igual nos Estados-Membros mais antigos e mais recentes. Queria também aproveitar a ocasião para perguntar que dúvidas suscita à Comissão o programa de reestruturação do Estaleiro Naval de Gdańsk.

Neelie Kroes, Membro da Comissão. – (EN) Aqueles que, na Polónia, fazem afirmações como as que o senhor deputado relata estão tolamente enganados. Não é correcto, e posso provar o que digo com factos e números. E antes de responder à sua referência aos estaleiros alemães (apenas referiu os antigos), gostaria de salientar que os estaleiros de construção naval noutros países — não só na Alemanha, mas também, por exemplo, na Dinamarca, no Reino Unido, nos Países Baixos ou em Espanha, onde os cofres públicos não foram tão generosos — sofreram uma considerável redução ou foram mesmo encerrados. Conhecemos um par de exemplos de encerramento de estaleiros. E se falamos de igualdade de tratamento, então é preciso que tenhamos também presente essa situação, não nos deixando levar apenas pelo calor da emoção — não que culpe alguém por ter emoções; imagino que a situação seja extremamente difícil, porém, continua a passar-se uma impressão errada quando se afirma que não existiu igualdade de tratamento.

Seja como for, posso garantir, Senhor Presidente, que a Comissão aplicou as suas regras da mesma forma aos estaleiros da Alemanha e da Polónia e a todos os outros que poderiam ser aqui citados. São aplicados os mesmos critérios aquando da avaliação dos auxílios de estado, sendo que o da viabilidade é o mais proeminente, e os estaleiros alemães — permitam-me que refira este exemplo — foram reestruturados com êxito e transformados em empresas viáveis. Porém, a Comissão considera que os planos de reestruturação apresentados pelas autoridades polacas não assegurarão a viabilidade das empresas a longo prazo.

Por último, Senhor Presidente, deverá estabelecer-se igualmente um paralelo com os casos em que a Comissão não autorizou auxílios estatais, tendo inclusivamente ordenado a recuperação dos auxílios estatais ilegais concedidos por outros Estados-Membros.

Presidente. – Pergunta n.º 33 da Deputada **Giovanna Corda** (H-0171/09)

Assunto: Venda em linha de perfumes, artigos de vestuário e produtos de marca

O Regulamento (CE) n.º 2790/1999⁽²⁾ da Comissão (bem como as orientações relativas às restrições verticais) estabelece o regime relativo aos acordos de distribuição, abrangendo, nomeadamente, produtos como os perfumes, os artigos de vestuário e outros "produtos de marca". Nos termos do referido regime, é proibido vender, nomeadamente em linha, numerosos produtos quando a quota do mercado representada pelo fornecedor é inferior a 30%.

(2) JO L 336 de 29.12.1999, p. 21.

Considera a Comissão que se deverá manter este regime arcaico em detrimento de uma concorrência sã dos preços e da liberdade de escolha dos consumidores e no exclusivo benefício dos interesses económicos de alguns grandes grupos cujas receitas provêm na sua maior parte destes confortáveis, e legais, direitos de exclusividade?

Neelie Kroes, Membro da Comissão. – (EN) A actual política de concorrência da UE em prol de acordos verticais é bastante favorável às vendas pela Internet, e estou certa de que está ciente disso, Senhor Presidente. Por conseguinte, as orientações respeitantes às limitações verticais que oferecem uma interpretação do Regulamento (CE) n° 2790/1999 deixam claro que “qualquer distribuidor deverá ser livre de utilizar a Internet para publicitar ou vender os seus produtos”. É, por isso, claro que os fornecedores não podem impor restrições à utilização que o distribuidor faz da Internet – não podem impedir um distribuidor de dispor de um sítio na Internet, utilizando as línguas que entenda, ou de enviar mensagens de correio electrónico para clientes individuais, a menos que essas proibições sejam objectivamente justificadas.

Mesmo no âmbito de redes de distribuição selectiva, utilizadas nomeadamente pelo sector de luxo, e da distribuição de produtos complexos, como os electrónicos – independentemente da quota de mercado do fornecedor – quaisquer restrições às vendas em linha impostas pelo fabricante aos seus agentes autorizados constitui uma clara infracção às regras da concorrência.

No entanto, isso não significa que qualquer retalhista possa vender – em linha ou de outra forma – os produtos do fabricante a consumidores finais. Um fabricante é livre de impor critérios aos distribuidores para a venda dos seus bens em linha, tal como é livre de o fazer para as vendas em lojas de “tijolo e alvenaria”.

Estes critérios poderão ajudar a construir uma certa imagem ou a proporcionar um certo nível de serviço. Ao abrigo das actuais regras, a distribuição selectiva é considerada legal até 30% da quota de mercado do fornecedor, uma vez que se entende que, na ausência de poder de mercado, traz mais vantagens do que possíveis inconvenientes para o consumidor.

A Comissão está actualmente a analisar a forma como o Regulamento (CE) n° 2790/1999 foi aplicado até à data e se haverá necessidade de introduzir novas alterações, inclusivamente na área da distribuição selectiva.

O que a Comissão pretende é o equilíbrio correcto entre, por um lado, a garantia de que os consumidores podem tirar proveito do mercado em linha e, por outro, a garantia de que os fabricantes possam organizar como pretendam os respectivos sistemas de distribuição.

Giovanna Corda (PSE). – (FR) Senhor Presidente, Senhora Comissária, agradeço-lhe, mas, de uma maneira geral, espero que a Comissão concorde que este é o momento oportuno para reapreciar as linhas directrizes sobre as restrições verticais de que a Senhora falou agora, pois, de facto, é um tema já com uma dezena de anos.

Como é evidente, há que ter em conta as evoluções mais recentes: as vendas em linha e os leilões electrónicos alteraram profundamente os nossos modos de distribuição e as condições da concorrência. Temos de estar conscientes disso.

Paul Rübzig (PPE-DE). – (DE) Senhora Comissária, estaria interessado em ouvir a sua opinião sobre a situação relativa ao poder de mercado relevante, exercido sobre tais modos de distribuição. Até que ponto considera que tal poder de mercado está presente e que medida tomaria contra ele?

Neelie Kroes, Membro da Comissão. – (EN) Gostaria apenas de reiterar o que já aqui afirmei, que a Comissão está actualmente a analisar a forma como o Regulamento (CE) n° 2790/1999 – que, como o senhor deputado afirmou com pertinência, já tem 10 anos – foi aplicado até à data. Temos de decidir se haverá necessidade de novas alterações, inclusivamente na área da distribuição selectiva.

É importante para a Comissão, nessa revisão, encontrar o equilíbrio correcto, que permita aos consumidores europeus tirar totalmente proveito da Internet para ultrapassar as barreiras geográficas e, simultaneamente, aos fabricantes organizar como entendam os seus sistemas de distribuição. Nesse contexto, os benefícios que a distribuição selectiva traz aos consumidores, quer em linha, quer não, serão certamente reanalisados.

O senhor deputado Rübzig perguntou o que poderemos fazer na actual situação. Depois desta revisão, teremos de ter em conta as necessidades, depois regressaremos aqui com as nossas conclusões finais e retomaremos a questão que o senhor deputado abordou.

Presidente. – Pergunta n.º 34 do Deputado **Georgios Papastamkos** (H-0172/09)

Assunto: Ajudas estatais às pequenas e médias empresas

Pode a Comissão informar sobre as medidas suplementares, compatíveis com as regras comunitárias em matéria de ajudas estatais, de que dispõem os Estados-Membros neste período de crise para ajudar as pequenas e médias empresas, e em particular para apoiar o seu acesso ao financiamento?

Neelie Kroes, *Membro da Comissão.* – (EN) Farei o meu melhor. Em 19 de Janeiro de 2009, a Comissão adoptou um novo quadro temporário relativo aos auxílios estatais que proporciona uma maior abertura aos Estados-Membros para que concedam auxílios estatais até ao final de 2010. Esta iniciativa foi prevista no Plano de Relançamento da Comissão no mês anterior.

O principal objectivo desse novo quadro é limitar os efeitos negativos da crise, facilitando o acesso das empresas ao financiamento. Essas medidas aplicam-se a todas as empresas – porém, as pequenas e médias empresas (PME) podem ter acesso a intensidades de auxílio maiores, pois claramente são estas as mais vulneráveis quando o acesso ao crédito se torna mais rígido. Por outras palavras, esta medida beneficia particularmente as PME. O mais importante, para as PME, é a nova possibilidade de concessão de 500 000 euros por empresa, para cobrir os investimentos e/ou capital de exploração ao longo de um período de dois anos.

Trata-se de um novo auxílio temporário e compatível – na verdade, não um novo *de minimis* de 500 000 euros – e, desde que cumpra as condições específicas previstas, é considerado compatível pela Comissão ao abrigo da alínea b) do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado, por outras palavras, ao abrigo de uma base jurídica claramente muito excepcional que está directamente ligada à actual crise financeira. Este novo auxílio pode ser acumulado com o *de minimis*, mas dentro do limite dos 500 000 euros para o período de 2008–2010.

Para além disso, nos termos do quadro temporário, os Estados-Membros poderão conceder igualmente garantias de auxílios sob a forma de garantias estatais para empréstimos a prémio reduzido, ajudas sob a forma de taxas de juro bonificadas aplicáveis a todos os tipos de empréstimos, e empréstimos bonificados para a produção de bens ecológicos envolvendo a adaptação precoce às futuras normas comunitárias sobre produtos, ou indo inclusivamente mais longe do que estas.

A Comissão aumentou ainda o capital de risco autorizado – uma injeção nas PME – de 1,5 milhões de euros para 2,5 milhões de euros por ano, e decidiu uma redução do nível exigido de participação privada de 50% para 30%.

Por último, embora todas as medidas adoptadas ao abrigo neste quadro temporário continuem a carecer de notificação à Comissão, foram criados mecanismos específicos para assegurar uma adopção célere de decisões por parte da Comissão. Assim, estas serão rápidas, efectivas e eficazes.

Georgios Papastamkos (PPE-DE). – (EL) Senhor Presidente, agradeço à Senhora Comissária a resposta verdadeiramente pormenorizada que me deu. A Comissão Europeia, na sua qualidade de guardiã da política de concorrência, faz muito bem em permitir esta ajuda temporária às pequenas e médias empresas, porque, como todos sabemos aqui nesta Assembleia, as pequenas e médias empresas são a espinha dorsal da economia europeia.

Tenho outra pergunta que extravasa a minha primeira pergunta: a União Europeia não está sozinha no mundo; há outros actores comerciais importantes, outras potências económicas fora da Europa, países terceiros nossos parceiros, que neste momento estão a distorcer a concorrência até ao ponto de saturação por causa da crise económica. A Comissão desenvolveu alguma cooperação para resolver o problema da violação das regras de concorrência em relação aos países terceiros?

Paul Rübig (PPE-DE). – (DE) Gostaria de saber que regra se aplica realmente a empréstimos para substituir capitais próprios neste contexto.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). – (EL) Senhor Presidente, gostaria de perguntar à Senhora Comissária se estas ajudas extraordinárias também incluem medidas sociais a favor das pequenas e médias empresas. Será que estas medidas relacionadas com os trabalhadores podem ser subsidiadas ao mesmo tempo que a empresa?

Neelie Kroes, Membro da Comissão. – (EN) Essa é uma pergunta intrigante. Somos grandes actores, olhando para o mercado no seu conjunto, mas estamos cientes de que existem uns quantos outros actores, que nem sempre se comportam como gostaríamos que o fizessem.

Posto isto, Senhor Presidente, há pelo menos um par de entidades junto das quais nos temos empenhado ao máximo para inscrever nas respectivas agendas precisamente o aspecto que o senhor deputado levanta: durante a reunião do G20 em Londres, por exemplo, onde esse foi um dos importantes tópicos de discussão, mas também durante a nossa participação na Ronda da OMC; e penso que faz sentido manter essa pressão e tentar que esse aspecto seja aceite pela totalidade dos actores.

É com orgulho que afirmo que mais de uma centena de países está envolvida no mesmo tipo de política de concorrência que nós próprios favorecemos, pelo que não somos os únicos. Mantemos um contacto estreito entre nós, por vezes através de acordos oficiais, por vezes, através de acordos bilaterais, para tentar conseguir um fio condutor para todo o planeta.

Certamente que, com a nova Administração dos EUA, estamos ainda a reiniciar os trabalhos, e dispomos efectivamente de excelentes linhas de cooperação com aos nossos homólogos em Washington, como a Comissão Federal do Comércio (FTC) e o Ministério da Justiça (DOJ).

Por conseguinte, esta é a principal questão, mas se permitirem que me desvie um ponto do âmago da pergunta, está também aqui em causa o protecçãoismo: isso equivaleria a termos entre nós o diabo, e deveríamos lutar para evitar que isso se torne realidade, porque o protecçãoismo está obsoleto, é incompatível com o mercado interno e, na verdade, é um péssimo instrumento se quisermos que os nossos cidadãos, consumidores e empresas tenham êxito nessa situação de equidade.

Evidentemente, são os Estados-Membros os responsáveis pelos esforços nos domínios social e do emprego, e terão de ser eles a tomar as decisões sobre a forma de incluir esta opção de ligeira abertura das regras relativas aos auxílios estatais.

A Comissão gostaria ainda de salientar que os Fundos Estruturais – e era a isso que me referia há pouco quando abordámos a questão dos estaleiros navais polacos – e, em particular, o Fundo Social Europeu e o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, podem ser utilizados pelos Estados-Membros para atenuar as consequências sociais das perdas de postos de trabalho, sendo que, para além disso, poderá ser ponderado em determinadas condições o recurso ao Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização.

Presidente. – Pergunta n.º 36 da Deputada **Marie Panayotopoulos-Cassiotou** (H-01 54/09)

Assunto: Investigação e profissões relacionadas com o mar

As ciências do mar, a tecnologia e a investigação são de importância fundamental para o desenvolvimento sustentável das actividades ligadas ao mar e contribui para o alargamento do campo de aplicação dos estudos marítimos e aprofundar as qualificações e competências relacionadas com as profissões do mar.

Neste contexto, pergunta-se à Comissão que acções tenciona desenvolver para promover a investigação neste sector e dar aos cidadãos europeus mais e maiores perspectivas de carreira em actividades relacionadas com o mar? A crise económica irá afectar negativamente este objectivo?

Janez Potočnik, Membro da Comissão. – (EN) Ao longo do ano passado, a Comissão reconheceu que as ciências do mar e as tecnologias constituem uma área prioritária transversal. Essa constatação culminou na adopção pela Comissão, em Setembro de 2008, de uma Comunicação sobre Estratégia Europeia de Investigação Marinha e Marítima.

A Estratégia visa, em particular, promover a integração entre as prioridades temáticas a fim de abordar questões complexas relacionadas com o mar, fomentar as sinergias entre os esforços de investigação dos Estados-Membros, promover o financiamento das infra-estruturas de investigação marinha e gerar uma nova governação com as comunidades científicas marinhas e marítimas, particularmente através de uma cooperação acrescida entre os sectores das ciências do mar e indústrias marítimas.

Já foram implementadas as acções no quadro da Estratégia que passo a enumerar. Em primeiro lugar, estão a ser elaborados convites à apresentação de propostas conjuntas, que deverão ser lançadas no final deste ano, a fim de abranger importantes questões marinhas ou marítimas intertemáticas. Em segundo lugar, foram dados passos com vista a transformar o Programa BONUS numa grande iniciativa comunitária de investigação ao abrigo do artigo 169º do Tratado – uma das perguntas que trataremos mais tarde está relacionada com esta questão. Em terceiro lugar, foram dados passos para substituir progressivamente todos os regimes

ERA-NET existentes no campo marítimo por um só ERA-NET marítimo integrado. Em quarto lugar, foram igualmente tomadas novas medidas com vista a explorar novas fontes de financiamento de importantes infra-estruturas de investigação marinha, sobretudo através dos Fundos Estruturais. Por último, serão financiados dois projectos destinados a promover a cooperação entre os sectores das ciências do mar e das indústrias marítimas, bem como uma maior integração entre os diferentes actores no seio da comunidade científica marinha.

A implementação da Estratégia Europeia para a Investigação Marítima e Marinha no âmbito das actuais Perspectivas Financeiras assegurará a promoção nos próximos anos da investigação marinha e marítima ao nível comunitário, através de instrumentos do programa-quadro.

O alargamento das perspectivas de carreira relacionadas com o *cluster* do mar, que faz também parte da sua pergunta, não é, directamente, um objectivo da política de investigação. No entanto, ao estimular a cooperação entre os cientistas marinhos e as indústrias marítimas, bem como uma investigação marinha e marítima mais integrada, a Estratégia Europeia para a Investigação Marinha e Marítima pode alargar, indirectamente, o âmbito das competências marítimas e promover os *clusters* marítimos. Desta forma poderá, indirectamente, contribuir para a actualização das qualificações e das competências associadas às profissões marítimas.

Por último, no âmbito mais alargado da sua pergunta e da minha resposta, no Plano de Relançamento Económico lançado no Outono passado, a Comissão propôs aos Estados-Membros e ao sector privado aumentar os investimentos previstos em I&D. Na sequência destas medidas, seguiram-se as conclusões do Conselho Europeu, que enviaram uma firme mensagem quanto à necessidade de acelerar e melhorar a qualidade do investimento no conhecimento e na investigação com vista ao relançamento da economia. Evidentemente, isso é válido também para a investigação marinha e marítima.

Proceder a qualquer avaliação sobre a aplicação, ou não, das recomendações pelos Estados-Membros e sobre a forma como estes as aplicam ainda é prematuro. No entanto, uma coisa é certa: mesmo nas actuais circunstâncias económicas e financeiras difíceis, não deveremos perder de vista os objectivos de longo prazo, como o desenvolvimento sustentável e a economia de baixo carbono. É, por isso, importante que nos centremos nos chamados "investimentos inteligentes", que visam ultrapassar a crise a curto prazo e aproveitar as possibilidades que se nos oferecem a longo prazo e, simultaneamente, perceber a robustez com que conseguiremos sair da crise.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Senhor Presidente, agradeço ao Senhor Comissário a resposta completa que me deu, e gostaria de lhe perguntar se o programa de investigação também pode incluir países vizinhos, especialmente países da região do Mediterrâneo, no âmbito da cooperação euromediterrânica.

Janez Potočnik, Membro da Comissão. - (EN) Obviamente que os países vizinhos podem ser incluídos. É inquestionável que o programa-quadro é aberto, desde que exista cooperação com os Estados-Membros da União Europeia.

Mas gostaria de ser ainda mais preciso. Existem alguns – mais de 10 – chamados "membros associados" do Programa-quadro. Estes membros associados, que pagam uma contribuição, têm praticamente os mesmos direitos e responsabilidades que os Estados-Membros. Por exemplo, os Balcãs Ocidentais, a Suíça, a Noruega, a Islândia, Israel e alguns outros são países associados. Por isso, todos estes países possuem os mesmos direitos e obrigações.

Quanto aos restantes, estamos a tentar desenvolver, no quadro da nossa Estratégia, uma política que já propusemos. Tentámos fazer tudo o que estava ao nosso alcance para que, o mais rapidamente possível, todos os países vizinhos – dependendo da sua capacidade e dos interesses comuns – se tornem países associados. Isso significa, na realidade, que, quando falamos de investigação na União Europeia, estamos a referir-nos a um conjunto que é maior do que a União a 27.

Presidente. - Pergunta n.º 37 do Deputado **Emmanouil Angelakas** (H-0158/09)

Assunto: Avaliação da criatividade, inovação e desenvolvimento tecnológico nos Estados-Membros

Dado que 2009 é o Ano Europeu da Criatividade e da Inovação e dados os programas de que a UE dispõe, nomeadamente, o 7º Programa-quadro para a investigação e desenvolvimento tecnológico (2007-2013) e o Programa-quadro para a competitividade e a inovação (CIP), dispõe a Comissão de dados estatísticos sobre as verbas absorvidas até ao momento, em cada Estado-Membro, pelos sectores abrangidos pelos dois

programas? Quais os sectores mais populares em termos percentuais por Estado-Membro? Foi feita uma avaliação a resposta das PME a estes programas (em percentagem)?

Janez Potočnik, *Membro da Comissão*. – (EN) Podemos assegurar ao senhor deputado que, no que se refere ao Sétimo Programa Quadro em matéria de Investigação (7ºPQ), a Comissão recolhe e publica sistematicamente, para que todos possam conhecer, dados estatísticos claros e pormenorizados que dão a conhecer o estado de implementação deste programa.

É importante recordar que o financiamento da Comunidade para a investigação é concedido a beneficiários com base no critério único da excelência científica das suas propostas. Mas, embora a nacionalidade não seja tida em conta na adjudicação dos contratos, recolhemos e acompanhamos de perto os dados quanto à distribuição geográfica dos beneficiários do 7ºPQ e respectivas relações de colaboração. Esta informação dá-nos um importante conhecimento quanto ao nível e dimensão das sinergias desenvolvidas entre os países como resultado da sua participação em actividades no âmbito do 7ºPQ.

Poderão aceder a todos estes dados e muitas outras estatísticas pormenorizadas acerca da implementação do 7ºPQ no anexo estatístico do relatório anual da Comissão sobre as actividades ligadas à investigação e desenvolvimento tecnológico, que apresentamos todos os anos ao Conselho e ao Parlamento. Mais importante ainda, todos estes relatórios, desde 1998, estão disponíveis ao público em linha no sítio "Europa" da Comissão na Internet.

Então, que nos dizem esses dados? Não posso aqui enumerar a longa lista de estatísticas, pois não temos tempo para isso, mas permitam-me que, ainda assim, forneça alguns elementos pertinentes para o principal tema da sua pergunta: a popularidade relativa das diferentes áreas de investigação no âmbito do 7º PQ entre os Estados-Membros.

As tecnologias da informação e da comunicação (TIC), a saúde e as acções Marie Curie foram, em geral, as áreas mais populares entre os Estados-Membros no que se refere ao número de participações em convenções de subvenção assinadas. No entanto, cumpre registar que a sua popularidade é também determinada pela dimensão do orçamento disponível para cada uma destas áreas de investigação ao abrigo do 7º PQ e, ainda, pelo número e tipo de convenções de subvenção assinadas presentes nas bases de dados aquando da avaliação. Em geral, pode verificar-se que a participação dos novos Estados-Membros é mais forte nas áreas da investigação em matéria de segurança, socioeconómica e espacial e mais fraca, por exemplo, em TIC e saúde. No país de onde o senhor deputado é originário existe uma participação marcadamente acentuada no que se refere às TIC, mas relativamente fraca, por exemplo, nas áreas da saúde, socioeconómica e espacial.

Quanto à resposta das PME ao 7º PQ, a Comissão publica, todos os anos, uma avaliação criteriosa da participação das PME por país de origem como parte do nosso relatório anual, que já aqui referi. Os dados mais recentes sobre a participação das PME no 7º PQ indicam que um total de 2 431 PME participa agora em convenções de subvenção assinadas no quadro do 7º PQ. Para informações mais pormenorizadas, remeto o senhor deputado para o próprio relatório. Mas, se o senhor deputado assim o desejar, posso fornecer aqui, hoje, alguns quadros com a informação pertinente relativa ao 7º PQ, uma vez que os tenho comigo.

As acções no âmbito do Programa-Quadro Competitividade e Inovação são mais orientadas para a política do que orientadas para a concessão de subvenções. Em particular, o Programa Empreendedorismo e Inovação (EIP) serve sobretudo como programa de apoio político. Se analisarmos os seus principais instrumentos, a rede europeia de apoio às empresas (*Enterprise Europe Network*) beneficia exclusivamente as PME, fornecendo informação sobre o acesso por parte de diferentes tipos de PME ao financiamento, identificando oportunidades de financiamento de projectos e ajudando a encontrar parceiros nos campos tecnológico e empresarial. O Instrumento Financeiro EIP, que é responsável por cerca de metade dos orçamentos dos programas, está também reservado exclusivamente às PME. Até ao final de Setembro de 2008, cerca de 12 000 PME receberam financiamento através do Mecanismo de Garantia às PME, tendo sido recebidas candidaturas de 17 Estados-Membros.

Para além disso, o primeiro convite à apresentação de propostas para projectos-piloto na área da eco-inovação e projectos de replicação do mercado foi publicado em 2008 com vista a acções a levar a cabo nos sectores da reciclagem, alimentação e bebidas, edifícios e negócios ecológicos. O convite para a apresentação de propostas de 2008 teve êxito, designadamente, no que respeita à cobertura da prioridade atribuída às pequenas e médias empresas. No total, 74% dos participantes foram PME.

E, por fim, ao abrigo do Programa de Apoio à Política de Tecnologias da Informação e da Comunicação do CIP, foram lançados convites à apresentação de propostas para 2007 e 2008 com incidência em

projectos-piloto de teste de inovações baseadas nas TIC, no quadro do qual as PME recebem mais de 30% do orçamento total. Mais importante ainda, este programa visa a abertura dos mercados em toda a UE a essas inovações fornecidas pelas PME de toda a União Europeia.

À semelhança do que acontece com os relatórios sobre o 7º PQ, os relatórios relativos ao Programa-Quadro Competitividade e Inovação estão disponíveis ao público no *website* Europa.

Emmanouíl Angelakas (PPE-DE). - (EL) Senhor Presidente, agradeço ao Senhor Comissário a resposta que me deu; de facto, há informação no *website*. Obrigado também, Senhor Comissário, pelos quadros que me facultou.

Gostaria de fazer uma pergunta complementar: será que nos pode dizer quantos empregos foram criados nos Estados-Membros da União Europeia no âmbito dos projectos levados a cabo ao abrigo de programas implementados através de pequenas e médias empresas? Mais ainda, calculou o aumento do produto interno bruto gerado por esses projectos?

Justas Vincas Paleckis (PSE). - (EN) Referiu várias áreas em que os novos Estados-Membros estão a desenvolver as suas actividades ao abrigo dos diferentes programas. Gostaria de saber o que dirá em termos gerais: estão os novos Estados-Membros menos activos em comparação com os antigos Estados-Membros, e, em caso afirmativo, o que poderá a Comissão fazer para os ajudar?

Janez Potočnik, Membro da Comissão. - (EN) A primeira pergunta era bastante específica. Evidentemente que não sabemos quantos postos de trabalho são criados: as economias são, pura e simplesmente, muito mais complexas do que uma relação causal entre as verbas que afectamos a um programa e o montante do apoio concedido. Estamos absolutamente seguros - eu também estou, ao ouvir as reacções e as emoções que os investigadores e as PME me transmitem quando nos reunimos e ao verificar que utilizam de forma positiva o programa, fico satisfeito, o que não acontece quando oiço que somos demasiado burocratas, etc. Mas vejamos o que se passa. Tentamos ter em conta as diferentes necessidades das PME: umas, que competem, possuem capacidade própria para serem competitivas e têm capacidade de investigação; e outras, que também procuramos ter em conta, que têm necessidades na área da investigação, mas que não dispõem dessa capacidade. Razão por que pagamos, por exemplo, a investigação através das universidades, dos institutos, etc.

Quanto ao aumento do PIB, estatisticamente, é óbvio que não é possível estabelecer uma ligação directa, mas é possível efectuar análises de correlação com base nas quais podemos inferir que existe uma correlação a longo prazo. Por isso, os países que investem mais em I&D são, evidentemente, mais desenvolvidos, e *vice-versa*. Esta é, pois, a realidade: os mais ricos investem mais em I&D. Por isso, na essência, mesmo que não possa responder com todo o rigor a essa pergunta, posso dar uma resposta bastante segura com base nos dados estatísticos, a saber, que essa é a forma de reforçar a competitividade e que os resultados se reflectem no PIB, nos empregos e noutros indicadores de quem opta por essa via.

Quanto à questão dos novos Estados-Membros - e essa é efectivamente uma questão interessante, porque estamos, com certeza, a acompanhar de bastante perto esse assunto -, posso dizer que têm estado muito activos e apresentado bastantes candidaturas; em média, as suas taxas de êxito são ligeiramente superiores às taxas de êxito dos Estados-Membros mais desenvolvidos, o que, penso, é normal, já que, de alguma forma, a robustez das instituições está nos países que possuem uma tradição mais longa e mais firme em matéria de I&D e que, como é óbvio, são também, normalmente, mais eficazes. Porém, se atendermos a um elemento muito simples, se atendermos à correlação - o volume de investimento que o país faz em I&D a nível interno e o montante que recebe ao abrigo do Programa-Quadro em regime de concorrência pura - verifica-se que de facto existe uma forte correlação. Por isso, o país que efectivamente investe mais em termos internos, e que, por conseguinte, possui também um maior potencial de investigação, obtém uma dupla vantagem - em termos internos e, igualmente, através da concorrência ao abrigo do Programa-Quadro europeu, que visa a excelência.

Mas há também um outro aspecto importante. Se analisarmos os montantes que os Estados-Membros - os novos Estados-Membros - investem nas suas I&D em investimento europeu global e o volume que obtêm do 7º PQ, a proporção deste último é superior ao que efectivamente estão a investir a nível interno. Por isso, estas correlações são muito claras, e o meu conselho será: utilizem todos os instrumentos possíveis para reforçar a capacidade interna; usem - de forma inteligente - os Fundos Estruturais e de Coesão, sempre que tenham autorizado o montante do Programa-Quadro efectivamente previsto para o efeito - 50 mil milhões de euros foram autorizados -; e usem esse montante para que, de futuro, possam ajudar-se, quer a nível interno, quer externo, na eventualidade de competirem a nível global, pois o mundo é global.

Presidente. – Pergunta n.º 38 do Deputado **Justas Vincas Paleckis** (H-0174/09)

Assunto: BONUS - Iniciativa 169

O projecto BONUS (rede de organismos de financiamento das ciências marinhas no Mar Báltico) reveste-se de grande importância para congregar os programas nacionais e regionais de investigação em matéria de desenvolvimento sustentável na região do Mar Báltico, e para os coordenar, desenvolver e aplicar, mediante actividades conjuntas de cooperação. Por esse motivo, a Lituânia e os demais Estados do Mar Báltico apoiam energicamente a transição do projecto ERA-NET + para a iniciativa 169.

Poderá a Comissão indicar as novas medidas previstas para BONUS - Iniciativa 169? A proposta irá ser apresentada durante o mandato da actual Comissão? Quais as eventuais interferências que entravam a transição de BONUS para a Iniciativa 169?

Janez Potočnik, *Membro da Comissão.* – (EN) Senhor deputado Paleckis, estou convencido de que se espera que a iniciativa BONUS ao abrigo do artigo 169º melhore substancialmente a eficácia das políticas ambientais e de desenvolvimento sustentável para toda a região do Báltico. Em particular, contribuirá fortemente, sobretudo, para a implementação da vertente ambiental da Estratégia da União Europeia para a Região do Mar Báltico que a Comissão tenciona apresentar ao Conselho Europeu em Junho de 2009.

Estamos agora a avançar a bom ritmo na preparação desta proposta legislativa sobre o artigo 169º e incluímos a BONUS – Iniciativa 169 no nosso programa legislativo para 2009. Estamos a envidar todos os esforços para apresentar uma proposta legislativa o mais rapidamente possível em 2009. No entanto, o calendário da proposta legislativa não está totalmente nas nossas mãos: depende também da resposta atempada e positiva do consórcio BONUS na revisão do Plano de Acção proposto. Se esta chegar à Comissão até ao início de Junho – isso foi acordado pelo consórcio BONUS – então, estou bastante confiante de que a proposta legislativa poderá ser apresentada ainda durante o mandato da actual Comissão.

Justas Vincas Paleckis (PSE). – (LT) Muito obrigado, Senhor Comissário, pela sua resposta precisa e clara: espera-se obviamente que esta matéria comece a ser tratada em breve. Gostaria de lhe perguntar: o facto de se tornar ainda mais rígida a protecção ambiental no Mar Báltico significa que este projecto terá algo a ver com o impacto do projecto *North Stream* em termos de protecção ambiental no Mar Báltico? É esta a situação, ou não?

Janez Potočnik, *Membro da Comissão.* – (EN) As minhas expectativas relativamente ao próprio programa BONUS são também elevadas. Razão por que estou a trabalhar afincadamente para apresentar a proposta ainda durante o meu mandato.

Deverão estar cientes de que as nossas experiências com as iniciativas ao abrigo do artigo 169.º, a começar com a parceria entre a Europa e os Países em Desenvolvimento para a Realização de Ensaios Clínicos (EDCTP) no Programa-Quadro anterior, nem sempre se revelaram muito positivas. Razão por que solicitámos ao senhor deputado van Velzen que preparasse um relatório sobre o assunto. A propósito, hoje a EDCTP é perfeita e está a correr muito bem, mas tínhamos solicitado ao senhor deputado van Velzen que apresentasse propostas para futuras iniciativas "169", e estamos agora a seguir essas recomendações.

Temos igualmente de ter em conta que se trata de uma primeira iniciativa com uma natureza original e que o verdadeiro valor acrescentado europeu deverá estar representado através deste tipo de programa. Estou certo de que será um exemplo a seguir mais tarde por outras regiões. Em suma, sou extremamente favorável à proposta, mas penso que quanto mais sólida a concebermos melhor será para a BONUS e para a região.

Presidente. – Pergunta n.º 41 da Deputada **Marian Harkin** (H-0137/09)

Assunto: Comunicar com os cidadãos

Dada a importância atribuída pela Comissão à efectiva comunicação com os cidadãos, principalmente numa altura de crise económica, quando muitos cidadãos temem pelo futuro, e como o processo de consulta é uma ferramenta eficaz para dar aos cidadãos a possibilidade de influenciarem directamente o processo político ao nível da União Europeia, não considera a Comissão que é necessário tomar mais medidas para esclarecer os cidadãos sobre as consultas da União Europeia através dos meios de comunicação social e outros fóruns a nível nacional, regional e local a fim de conseguir a participação de mais pessoas e organizações de base?

Margot Wallström, *Vice-Presidente da Comissão.* – (EN) Antes de mais, gostaria de dizer que a sociedade civil é um dos actores centrais da democracia. Desempenha um papel extremamente activo na integração europeia

e uma função importante na comunicação entre os cidadãos europeus e as instituições. A sociedade civil ajuda os cidadãos a exercerem o seu direito a participar na vida democrática da UE.

A Comissão reconhece a necessidade de criar um melhor acesso da sociedade civil organizada e dos cidadãos individualmente à UE, e temos uma longa e saudável tradição de interacção com as organizações da sociedade civil, que teve início há mais de 30 anos.

Ao longo dos anos, um grande número dos nossos serviços tem vindo a desenvolver um diálogo regular com as partes interessadas. Este diálogo tem em conta a política de abertura e de inclusão que seguimos de há longa data e reflecte também as consideráveis diferenças nos campos políticos e a diversidade das partes interessadas.

A Comissão consulta a sociedade civil de uma série de formas, inclusivamente através de documentos de consulta, comunicações, comissões consultivas, grupos de peritos, *workshops* e fóruns. A consulta em linha é a mais comumente utilizada. Para além disso, organizamos também reuniões *ad hoc* e audições abertas. Em muitos casos, uma consulta é uma combinação de diferentes instrumentos e tem lugar em várias fases da elaboração de uma proposta política.

É necessário um quadro operacional comum, a fim de assegurar que estas consultas sejam levadas a cabo de forma transparente e coerente. Por conseguinte, em 2002, a Comissão estabeleceu princípios e normas mínimas para as consultas externas.

De acordo com essas normas, é preciso ter o cuidado de apresentar documentos de consulta claros, consultar todos os grupos-alvo relevantes, prever tempo suficiente para a participação, publicar os resultados e proporcionar *feedback*, etc.

Com a Iniciativa Europeia em matéria de Transparência assumiu-se igualmente o compromisso de reforçar mais a aplicação das actuais normas mínimas nos processos de consulta.

Foi elaborado um formulário-modelo para consultas abertas e públicas, incluindo um convite às organizações interessadas para que subscrevam o Registo dos Representantes de Interesses.

Nessa qualidade, serão alertados para consultas publicadas no ponto de acesso único da Comissão para as consultas abertas, a Sua Voz na Europa (*Your Voice in Europe*). A utilização deste formulário melhorará a transparência e a coerência da apresentação das consultas às partes interessadas.

Evidentemente, temos de reflectir constantemente sobre divulgação do lançamento de uma consulta específica, para que um número maior de pessoas esteja ciente do facto de que está para ter início um processo de consulta. Podemos provavelmente utilizar os nossos gabinetes de representação de forma mais activa.

Permitam-me que acrescente, por fim, que as iniciativas do Plano D, incluindo consultas aos cidadãos, proporcionam igualmente novas ideias sobre a forma de interagir com os cidadãos e de incluir também aqueles que ainda não pertencem a partidos políticos ou a organizações da sociedade civil, garantindo assim que dispomos, com efeito, de consultas abertas. Estamos a tentar diferentes métodos de interacção com os cidadãos.

Marian Harkin (ALDE). - (EN) Agradeço à Senhora Comissária a sua resposta, com a qual concordo: a Comissão está certamente a envidar alguns esforços. Porém, 53% dos cidadãos europeus afirmam não estar interessados nas eleições europeias, e penso que uma das razões que o pode explicar é o facto de muitos cidadãos europeus desconhecerem que podem influenciar a mudança e ter impacto através do processo de consulta: a minha experiência dos contactos com as partes interessadas da sociedade civil revela que muitas delas, pura e simplesmente, não conhecem esse processo.

Eu própria faço um esforço, de mês a mês, para alertar as partes interessadas para os vários processos de consulta em curso e acredito verdadeiramente, e pergunto-lhe Senhora Comissária, se não concorda que seria muito útil que os serviços da Comissão em cada país elaborassem uma lista, uma lista muito ampla, de todas as partes interessadas e assegurar que são alertadas para o processo de consulta, para que tenham conhecimento dele e possam participar.

Margot Wallström, Vice-Presidente da Comissão. - (EN) Concordo em absoluto – a 100%. Foi precisamente isso que discutimos esta tarde no Grupo Interinstitucional para a informação e a comunicação: encorajar os nossos gabinetes de representação e das Casas da Europa – pois nalgumas capitais partilham as mesmas instalações.

Deveríamos utilizá-las como Casas da Europa, dando a conhecer aos cidadãos quando há uma consulta para que possam dar a sua opinião sobre a política agrícola comum ou a política ambiental.

Partilho, por isso, totalmente da sua opinião quanto à necessidade de fazer mais para mobilizar os cidadãos. Penso também que estas experiências com as consultas aos cidadãos conduzem a um maior interesse dos mesmos pela UE. Como o referiu um dos participantes: "Interessei-me pela UE quando a UE mostrou interesse por mim, solicitando a minha opinião". Penso que, no fim de contas, conseguiremos também melhores políticas se perguntarmos aos cidadãos o que pensam e se os consultarmos.

Presidente. – Pergunta n.º 42 do Deputado **David Martin** (H-0155/09)

Assunto: O papel e a participação da Comissão nas próximas eleições europeias

Pode a Comissão explicar que papel imparcial irá desempenhar a fim de aumentar os níveis de participação nas eleições europeias?

Margot Wallström, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) A Comissão apoia e reforça os esforços de comunicação do Parlamento Europeu, das autoridades nacionais e dos partidos políticos, levando a cabo actividades temáticas de sensibilização, quer a nível europeu, quer local. O nosso objectivo é sobretudo informar os eleitores sobre a data e a relevância das eleições e, assim, encorajá-los a votar.

Será prestada especial atenção às mulheres e aos jovens, com produtos e actividades dedicados aos mesmos. Entre outras iniciativas, transmitiremos *clips* de TV e rádio produzidos pelo Parlamento para ilustrar os tópicos prioritários das eleições europeias na *Europe by satellite* e no *EU Tube*. Ajudaremos igualmente à sua divulgação através dos radiodifusores nacionais, regionais e locais nos Estados-Membros. Para além disso, a Comissão está a desenvolver uma campanha multimédia para os jovens em todos os Estados-Membros, que envolve multiplicadores através das redes sociais, blogues, e publicações em linha. Todas as principais páginas *web*, por exemplo a página Europa, dispõem de um logótipo das eleições europeias e de uma ligação (*link*) para o sítio na Internet das Eleições para o Parlamento Europeu. Mas, estão igualmente a ser preparadas publicações tradicionais, incluindo cartazes, postais e *outdoors*.

Nos Estados-Membros, todos os nossos representantes foram mobilizados para organizarem actividades relacionadas com as eleições e para mobilizar todos os nossos multiplicadores, e praticamente 500 centros de divulgação de informação Europe Direct estão a organizar eventos com vista a divulgar material promocional e proporcionar plataformas de debate para os candidatos.

Por último, os Centros de Contacto Europe Direct proporcionam informação factual gratuita em resposta a perguntas relacionadas com a UE, formuladas por cidadãos e empresas, nas 23 línguas oficiais, por telefone, correio electrónico e assistência via Internet.

David Martin (PSE). – (EN) Senhora Comissária, agradeço a sua informação sobre as actividades da Comissão. Permite-me apenas mais uma pergunta?

Durante a campanha eleitoral, serão divulgadas muitas mentiras acerca da União Europeia. Algumas resultarão de questões de opinião, e não espero que a Comissão interfira nessas situações. Porém, nos casos em que sejam transmitidas mentiras descaradas sobre a Comunidade, criará a Comissão uma unidade de contraprova rápida, nos próximos dois a três meses, que permita que a Senhora Comissária responda directamente às mentiras e distorções sobre a União Europeia, ou que os candidatos abordem a Senhora Comissária para obterem informação factual com vista a refutar afirmações falsas acerca das actividades da Comunidade?

Margot Wallström, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) Agradeço a sua pergunta complementar. A contraprova faz amiúde parte das nossas actividades regulares, fazendo igualmente parte das tarefas dos nossos gabinetes de representação. Evidentemente, os candidatos ou as diferentes partes interessadas podem sempre recorrer à Comissão para obter informação factual e dar resposta aos tipos de afirmação que se fazem.

Porém, estou convicta que a Comissão desempenhará provavelmente um papel na prestação de informação factual, em vez de se envolver no debate como parte interessada, que é uma função, penso, que incumbe aos partidos políticos e aos candidatos. Mas, tentaremos apresentar sempre informação factual, algo que fazemos com regularidade.

Marian Harkin (ALDE). – (EN) A minha pergunta complementar é muito semelhante à do senhor deputado Martin, porque um dos escolhos com que me deparei durante o referendo sobre o Tratado de Lisboa foi a

dificuldade em obter informação factual com rapidez suficiente para fazer face a algumas mentiras e desinformação que estavam a ser disseminadas.

Pergunto-me se a Comissão pondera a hipótese – tendo em conta o facto de estarmos já muito próximos das eleições – de garantir a existência de um grupo de pessoas especificamente dedicado a esta função em cada um dos Estados-Membros com um número de telefone, etc., através do qual os candidatos possam ter acesso imediato à Comissão para a obtenção de informação sobre questões específicas.

Estou ciente de que as eleições já estão próximas, mas peço-lhe, Senhora Comissária, que pondere seriamente recorrer a este tipo de solução.

Margot Wallström, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) Nesta fase tardia e antes das eleições, duvido de que tenhamos tempo de criar um serviço específico. No entanto, já dispomos de um serviço que oferece a possibilidade de fazer telefonemas e apresentar pedidos com vista a receber toda a informação disponível.

O que vamos fazer é, por exemplo, começar a preparar uma síntese do Tratado de Lisboa destinada aos cidadãos. Esse é um exercício que faremos em cooperação com as outras Instituições, e é claro que procuraremos fazê-lo o mais rapidamente possível, à margem da campanha. Asseguraremos a disponibilidade do documento em todas as línguas oficiais e em todos os Estados-Membros.

Creio também que existe a oportunidade de esclarecer muitas questões neste contexto, visto que já as conhecemos. Também estamos habituados a responder a perguntas através do serviço Europe Direct, por exemplo, e através das nossas representações, por isso, procuramos facultar a máxima ajuda. Também dispomos de material, sob a forma de perguntas e respostas coligido, por nós. Creio que também isto pode representar uma ajuda, tanto para os candidatos como para outros grupos de interessados.

Presidente. – As perguntas que, por falta de tempo, não obtiveram resposta obtê-la-ão ulteriormente por escrito (ver Anexo).

O período de perguntas reservado à Comissão é dado por encerrado.

(A sessão, suspensa às 20H00, é reiniciada às 21H05.)

PRESIDÊNCIA: VIDAL-QUADRAS

Vice-presidente

15. Composição do Parlamento: ver Acta

16. Verificação de poderes: ver Acta

17. Prazo de protecção do direito de autor e de certos direitos conexos (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A6-0070/2009) do deputado Brian Crowley, em nome da Comissão dos Assuntos Jurídicos, sobre uma proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2006/116/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao prazo de protecção do direito de autor e de certos direitos conexos (COM(2008)0464 - C6-0281/2008 - 2008/0157(COD)).

Brian Crowley, relator. – (EN) Senhor Presidente, gostaria de começar por dar as boas vindas ao Senhor Comissário McCreevy e agradecer a todos os colegas aqui presentes esta noite.

O alargamento do direito de autor e a extensão do prazo de protecção representou para todos nós uma longa e árdua tarefa, sobretudo porque um enorme número de pessoas não tem pleno conhecimento de todos os factos associados à temática dos direitos de autor.

Antes de mais, permitam-me que manifeste oficialmente nesta Câmara a minha gratidão a todos os meus colegas, tanto os que apoiam, como aqueles que são contrários à proposta que aqui apresento, pelas suas contribuições, a sua colaboração e, especialmente, pelo aconselhamento e orientação que prestaram ao longo do trabalho. Gostaria de agradecer igualmente ao secretariado da Comissão dos Assuntos Jurídicos e em particular a Giorgio Napolitano, defensor convicto e firme conselheiro em relação a todas estas matérias, e, por fim, ao Senhor Comissário McCreevy e a todos os seus colaboradores. Não vou nomeá-los um por um,

mas o homem que está sentado ao seu lado levou a cabo uma tarefa hercúlea no contexto deste relatório e desta directiva.

Têm sido feitas muitas afirmações falsas, e uso a palavra "falsas" de forma reflectida, em relação ao que estamos a procurar fazer neste âmbito. Em termos muito simples, o assunto resume-se a quatro áreas muito concretas. Em primeiro lugar, a prorrogação do presente período de protecção de 50 anos por mais alguns anos. Neste momento, aquilo que propomos é um período de 70 anos, nos termos de um compromisso. Esta proposta de compromisso baseia-se, em parte, na relutância do Conselho de Ministros, e sinto-me desapontado pelo facto de a Presidência do Conselho não estar aqui representada esta noite. Considero, com efeito, que ao longo de todo este processo, a Presidência do Conselho pouco contribuiu para fazer avançar esta questão. Desde o início da Presidência checa que adverti o Primeiro-Ministro, bem como o Ministro responsável e os funcionários da Presidência checa, que este tema poderia vir a representar um grande triunfo para a Presidência, assim como um êxito para este Parlamento. Porém, foram exercidas outras pressões, que conduziram a uma atitude de desinteresse e de algum distanciamento em matéria de procura de soluções.

Ao mesmo tempo, outros Estados-Membros procuraram deliberadamente, no Conselho de Ministros, bloquear e travar progressos nesta área, com exigências e alterações espúrias e sem terem estudado verdadeiramente e em pormenor o conteúdo das propostas, nem terem dialogado sequer com o Parlamento, no sentido de auscultar até que ponto poderia ir a sua flexibilidade em relação ao que deve ser feito nesta matéria.

Contudo, no que toca aos objectivos desta Directiva, o segundo aspecto – e porventura o mais importante de todos – é que pela primeira vez reconhece o contributo dos músicos contratados, ao estabelecer um fundo que permite garantir-lhes um retorno e uma remuneração pelo seu trabalho – que foi explorado por outros ao longo de muito tempo – e pelo qual apenas terão recebido, na melhor das hipóteses, um único pagamento. Trata-se de uma protecção complementar para todos aqueles que se aproximam do fim da sua carreira musical ou que enfrentam outros problemas económicos a ela ligadas.

Terceiro, em termos de equilíbrio entre os direitos e os poderes dos intermediários que negociam entre as empresas discográficas e os músicos, são atribuídos aos músicos e aos outros intervenientes direitos suplementares.

Em quarto lugar, e acima de tudo, a directiva impõe a transparência em termos de aplicação da lei no seio da União Europeia. Muitos dos meus colegas, em particular de Espanha e de outros países mediterrânicos, têm apresentado ideias em relação ao sector audiovisual, e procurámos integrá-las, ao incluir no projecto de relatório a ideia de uma directiva separada destinada ao sector audiovisual, porque este envolve questões distintas e exige outras soluções. Da mesma forma, como se concluiu dos nossos debates e discussões, há um grande conjunto de questões que se prendem com o funcionamento das sociedades de gestão colectiva e à melhor forma de as mesmas representarem os direitos e gerirem os montantes devidos aos artistas, para que estes possam aceder ao dinheiro.

Por fim, direi simplesmente que importa reconhecer que estamos a falar de um direito de criação; de algo que foi criado e nos foi oferecido por um indivíduo; algo que temos a obrigação de pagar, não com uma soma exorbitante, mas com uma pequena soma. O conceito do direito de autor, hoje em dia, é encarado como algo que podemos deitar fora, como se pudéssemos obter tudo de graça. Enveredar por esse caminho pode parecer excelente no curto prazo, mas a longo prazo acabará por destruir a criatividade e as oportunidades de novos músicos, novas bandas e novas experiências artísticas.

Esta noite, contamos entre o nosso público com a presença de alguns músicos, produtores e, na verdade, de muitos grupos de interessados. Gostaria de dizer-lhes que estamos a dar o primeiro passo no sentido de garantir aos artistas e aos músicos um maior controlo sobre os seus direitos. Se conseguirmos dar este primeiro passo, poderemos continuar a escalar a montanha.

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, a Comissão apoia inteiramente o texto de compromisso do Parlamento, cuja votação está agendada para o presente período de sessões. Esperamos que este texto de compromisso, muito equilibrado, venha a facilitar a adopção da proposta em primeira leitura, o que representará um resultado muito positivo para os artistas intérpretes ou executantes da UE e constituirá um testemunho do nosso apreço pela contribuição criativa dos músicos para as nossas vidas e a nossa cultura.

O texto de compromisso do Parlamento tem quatro vertentes essenciais, as quais merecem todo o nosso apoio: primeiro, um prolongamento do prazo de protecção do direito de autor, de 50 para 70 anos, para os

artistas intérpretes ou executantes e produtores discográficos; segundo, um novo direito para os músicos contratados, representando 20% das receitas de venda das empresas discográficas em lojas e na Internet; terceiro, uma cláusula de "perda de direitos em caso de não utilização" que permite que os artistas intérpretes ou executantes recuperem os direitos ao fim de 50 anos, no caso de o produtor deixar de explorar comercialmente os fonogramas; e em quarto lugar, a chamada "tábula rasa", que impede os produtores discográficos de fazerem deduções dos direitos de utilização pagos aos executantes de música.

Apraz-me sublinhar, em particular, que o fundo para os músicos contratados, que funciona com base em 20% da receita de vendas bruta, se manteve até agora intacto ao longo do processo legislativo. No essencial, este fundo justifica-se pelo facto de, ao contrário de todas as críticas feitas no decurso do último ano, a extensão do período de protecção dever facultar, por um lado, um rendimento aos artistas intérpretes ou executantes ao longo dos últimos anos da sua vida e, por outro, promover a emergência de novas criações artísticas.

Permitam-me realçar que esta proposta representa muito mais do que uma mera extensão de prazo. Pela primeira vez na história dos direitos de autor na Europa, existirá um regime no qual os artistas terão uma participação nas receitas de vendas das editoras: um total de 20% da receita bruta será posto de lado para os músicos contratados, o que constitui uma verdadeira inovação. Acima de tudo, estes 20% não serão um montante reservado a um mero punhado de grandes vedetas mas um montante a ser distribuído pelos músicos contratados. Ao contrário de uma ideia muito divulgada, personalidades como Sir Cliff Richard não receberão um único cêntimo deste fundo para os músicos contratados, e editoras discográficas como a EMI ou a Universal, que contribuem para este fundo para os músicos contratados, deverão passar a contabilizar os seus lucros sobre somente 80% do seu volume de negócios bruto.

Existe ainda a tábula rasa, uma disposição que põe termo à prática negativa das deduções de adiantamentos pagos pelos direitos de utilização dos artistas identificados. Mais uma vez, esta cláusula destina-se aos artistas intérpretes ou executantes menos conhecidos, pois são os fonogramas destes últimos que frequentemente não cobrem tais pagamentos antecipados.

Também existe uma cláusula que permite aos artistas intérpretes ou executantes rescindir contratos de transferência ou cessão no momento em que os seus produtores deixem de explorar comercialmente fonogramas das suas execuções. Tudo isto é altamente inovador e nunca uma proposta da UE levou tão longe a protecção dos executantes. Não se trata de uma proposta para beneficiar as editoras discográficas, mas sim de uma abordagem cuidadosamente equilibrada, destinada a premiar os criadores europeus.

Haverá quem argumente que os criadores europeus se encontram demasiado protegidos, mas essa afirmação é desmentida por todos aqueles que dependem dos direitos de autor como fonte de rendimento. Os consumidores desfrutariam de uma maior diversidade artística se os artistas permanecessem na indústria discográfica por considerarem que vale a pena.

Congratulamo-nos igualmente com o convite endereçado à Comissão para que leve a cabo, em separado, uma avaliação de impacto na esfera dos artistas intérpretes ou executantes no sector audiovisual, e para que apresente propostas neste domínio no ano de 2010. Estamos confiantes na possibilidade de apresentar a avaliação de impacto dentro do prazo previsto pelo Parlamento.

A Comissão também é de opinião que merece toda a atenção o tema da gestão dos direitos de Internet para a retransmissão de programas televisivos e radiofónicos. Em paralelo com a proposta relativa ao prazo, tivemos em linha de conta as legítimas preocupações dos emissores quanto aos direitos de venda através da Internet. A Comissão propõe, deste modo, apresentar a seguinte declaração após a adopção da proposta no Conselho.

A declaração diria: "A Comissão reconhece a necessidade premente de uma gestão colectiva dos direitos dos artistas intérpretes ou executantes de fonogramas e dos produtores de fonogramas sempre que produções de rádio ou televisão incorporando emissões de fonogramas comerciais como sua parte integrante são tornadas acessíveis a membros do público a partir do local e no momento por eles escolhido individualmente. A Comissão tomará as medidas necessárias para facilitar a implementação dessa gestão colectiva e, como primeiro passo, a Comissão estabelecerá um diálogo estruturado entre os interessados, com o objectivo de criar um regime de licenciamento funcional. Esta declaração é limitada à disponibilização de produções de rádio ou televisão a pedido, e não abrange a disponibilização do próprio fonograma." Fim da declaração prevista.

A Comissão apresentou esta proposta em Julho de 2008. Neste momento atravessamos a mais grave crise económica a que o mundo assistiu desde que nasci. Esta crise afecta directamente o dia-a-dia de muitos cidadãos da União Europeia. Os artistas intérpretes ou executantes europeus vivem com frequência uma existência precária, mesmo em épocas de abundância. Esta proposta fará com que os artistas intérpretes ou executantes desfrutem na sua velhice de uma parcela dos rendimentos que produzem.

O Parlamento tem mostrado compreender esta situação e o processo revelou que continua a existir vontade de agir em prol dos nossos criadores. Estou convicto de que se mostrarão infundados todos os receios manifestados por aqueles que são contra ao alargamento do período de protecção.

Para concluir, desejo agradecer calorosamente ao relator, Brian Crowley, e manifestar o meu apreço e admiração pela gestão eficiente deste dossiê por parte do Parlamento Europeu.

Erna Hennicot-Schoepges, *relatora de parecer da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia*. – (FR) Senhor Presidente, gostaria de felicitar o nosso relator e todos os colegas que trabalharam sobre este dossiê. Gostaria de agradecer também ao Comissário pelo dossiê que nos submeteu.

Os artistas intérpretes ou executantes, com efeito, foram demasiadas vezes esquecidos nas regulamentações anteriores e têm direito, como todos os outros que participam na criação de obras intelectuais, a uma remuneração correcta. Essa modificação alargou esse princípio, por conseguinte, aos artistas intérpretes ou executantes, o que constitui já um progresso considerável.

No entanto, muito falta ainda fazer, pois este compromisso não passa de um primeiro passo. Restam as situações, muito diversas, das sociedades de distribuição de direitos de autor nos diferentes países, que possuem estatutos muito díspares, e, relativamente a este aspecto, a harmonização não está pronta para ser executada na prática.

O relatório do Parlamento pede à Comissão estudos de impacto, bem como o seguimento desta medida. A próxima Comissão será, portanto, chamada a continuar este trabalho. No que respeita à concessão de licenças, gostaria de chamar a atenção para o facto de o meio dos artistas ser um dos mais inseguros nessa matéria, temendo nós que os grandes produtores levem a melhor sobre a criação dos pequenos produtores. Assim, falta encontrar um equilíbrio nesse sentido.

Emmanouil Angelakas, *relator de parecer da Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores*. – (EL) Senhor Presidente, também eu gostaria de me juntar às felicitações dirigidas ao relator e à Comissão pelo compromisso alcançado.

As propostas principais contidas na directiva incluem a extensão de 50 para 70 anos do período de protecção de executantes e produtores, a constituição de um fundo para os músicos e a inclusão, nos contratos, de cláusulas relativas à "perda de direitos em caso de não utilização" ("use it or lose it"). Todas estas medidas são importantes e foram por nós discutidas na nossa comissão, assim como o foram a ideia da cláusula relativa à "perda de direitos em caso de não utilização", a simplificação dos procedimentos administrativos e a harmonização das regras em todos os Estados-Membros.

Estas questões importantes foram contempladas no compromisso, com o qual estamos satisfeitos. Ao mesmo tempo, estamos satisfeitos porque o período de 70 anos oferece protecção em sintonia com o prazo de protecção da propriedade intelectual, que também é de 70 anos. A extensão desse período contribuirá para os esforços tendentes a promover os jovens produtores musicais, permitindo assim que a Europa se torne uma fonte global de talentos musicais que contribuem activamente para a criação artística e a segurança do emprego. Simultaneamente, os Estados-Membros terão receitas fiscais e a Europa tornar-se-á uma fonte de exportação de propriedade intelectual.

Considero que o compromisso é completamente satisfatório e congratulo-me com o êxito alcançado.

Christopher Heaton-Harris, *relator de parecer da Comissão da Cultura e da Educação*. – (EN) Senhor Presidente, também eu gostaria de felicitar o relator e, pela primeira vez nos meus 10 anos nesta casa, desejo felicitar a Comissão, tanto pela sua proposta como pelos compromissos entretanto introduzidos.

Sou a favor dos direitos de autor. Considero que o direito de autor e as patentes protegem as pessoas, as empresas e a propriedade intelectual (PI), e a propriedade intelectual é a pedra basilar das economias de modelo empresarial que caracterizam o mercado livre. As pessoas e as empresas investem alegremente o seu tempo e dinheiro na esperança de encontrarem um produto – neste caso, a música – de que o público

goste e sinta o desejo de comprar. Em todo o mundo, vemos progredir as sociedades que protegem com firmeza a PI, enquanto as sociedades com menor número de empresários e de patentes entram em estagnação.

No Reino Unido, uma petição de apoio às propostas em apreço recolheu já as assinaturas de 38 mil músicos contratados. Estes músicos merecem a ajuda que irão obter com esta proposta. No meu círculo eleitoral, um desses músicos, que se chama Ted Carroll – um entre muitas centenas de músicos contratados – escreveu-me a pedir que adoptássemos estes compromissos. Sou convictamente a favor deste relatório.

Jacques Toubon, *em nome do grupo PPE-DE*. - (FR) Senhor Presidente, caros colegas, esta proposta submetida à vossa apreciação constitui uma medida positiva para os artistas, para a arte e para a cultura, e o nosso Grupo PPE-DE irá apoiá-la.

Com efeito, trata-se agora, perante vós, de um compromisso que se esforça por tomar em linha de conta os diferentes pontos de vista e os diferentes interesses e que - é isso que é interessante - é susceptível de ser adoptado pelo Conselho, que, até agora, tem contrariado uma pequena minoria de bloqueio.

Este compromisso melhora a proposta da Comissão. Torna as relações entre os produtores e os artistas intérpretes ou executantes mais justas, graças a uma cláusula que permite aos artistas intérpretes ou executantes exercerem os seus direitos se os produtores não o fizerem. Garante mais justiça para os músicos contratados relativamente aos músicos solistas. Irão beneficiar de um direito permanente de 20%.

Ponderaremos a possibilidade, durante a Presidência espanhola, da extensão ao audiovisual, isto é, aos produtores e aos actores; quanto aos radiodifusores, quero agradecer-lhe, Senhor Comissário, a declaração que acaba de fazer; penso que deve ser anexada, à posição comum do Conselho, uma declaração muito concreta destinada a evitar que a situação em matéria de difusão de música na rádio não fique comprometida.

Trata-se de rendimentos importantes; os músicos de estúdio verão o seu rendimento triplicar, até um máximo de 2000 euros. Não há qualquer prejuízo para os consumidores, pois o alongamento da protecção não aumenta os preços. Não há prejuízo para as bibliotecas, pois as bibliotecas não pagam direitos aos intérpretes e aos produtores de discos. Apenas pagam aos autores, e com muitas excepções.

Eis a razão por que agradeço vivamente a Brian Crowley, Neena Gill, ao Comissário McCreevy e à Comissão por todo este trabalho, que corresponde ao estado actual do mundo, ao prolongamento da vida, às novas explorações das obras; eis a razão por que é necessário adoptar este texto, tentando que seja definitivo logo em primeira leitura. +

Neena Gill, *em nome do Grupo PSE*. - (EN) Senhor Presidente, este relatório tem percorrido neste Parlamento um caminho longo, e por vezes complexo, marcado por pressões oriundas dos mais diversos quadrantes e por constantes acusações e desmentidos. Em virtude da urgência e da importância de que se reveste a adopção deste relatório na presente legislatura, o relator e o nosso relator sombra têm trabalhado arduamente para chegar a um acordo sobre os pontos essenciais da posição do Conselho. Felicito, por isso, todos aqueles que têm estado envolvidos na busca de um consenso razoável, justo e sustentável. Sinto-me, no entanto, desencorajada pelo facto de o Conselho já ter falhado repetidas vezes a obtenção de qualquer acordo nesta área.

Congratulo-me, em contrapartida, pelo facto de o relatório satisfazer os meus principais objectivos, assim como os do Grupo PSE, e com o facto de garantir que, no caso ser prolongado o período de protecção dos direitos, as receitas adicionais beneficiarão, em primeiro lugar, os executantes. Este é motivo pelo qual posso aceitar as alterações de compromisso apresentadas pelo relator, já que elas incluem medidas adicionais para os executantes.

Gostaria de salientar algumas alterações essenciais: a alteração 58, que é uma cláusula permanente de "perda de direitos em caso de não utilização"; as alterações 59 a 61 sobre um direito permanente para artistas intérpretes ou executantes, ao abrigo do qual as editoras devem reservar-lhes 20% da totalidade das suas receitas; a alteração 62 sobre uma tábua rasa para os artistas identificados; a alteração 71 sobre a possibilidade de o artista intérprete ou executante renegociar contratos mais favoráveis; e, por fim, a alteração 75 sobre uma avaliação de impacto para os executantes no sector audiovisual.

Gostaria, deste modo, de exortar todos os colegas que têm reservas a reconsiderarem e a votarem a favor deste relatório. Reconheço que não é perfeito, e que algumas preocupações persistem. Em circunstâncias diferentes, gostaria que tivesse sido considerado, especialmente para os artistas identificados, o período de que as editoras discográficas dispõem ao abrigo da cláusula de "perda de direitos em caso de não utilização", a qual é aplicada ao fim de um ano, em vez de apenas alguns meses, o que teria sido preferível.

Para concluir, instaria o Conselho a chegar urgentemente a um acordo sobre esta matéria. Todos os outros intervenientes já chegaram a acordo, e os executantes precisam de clareza, o mais rapidamente possível.

Sharon Bowles, *em nome do Grupo ALDE*. – (EN) Senhor Presidente, apesar da ofensiva de charme do Senhor Comissário e dos seus serviços, continuo a não poder apoiar esta proposta de extensão do prazo do direito de autor.

Reconheço tratar-se de uma proposta bem-intencionada, mas, na era digital, em que os meios de distribuição de fonogramas estão em plena mutação, não vejo por que motivo devemos impor uma mudança irreversível, ao prolongar um regime que, na sua essência, ainda funciona com base em contratos e numa estrutura que é mais relevante para a venda e a distribuição físicas. A única forma de corrigir a situação consiste em abordar a questão dos contratos que se tornaram injustos com a passagem do tempo, e tal não aconteceu. Importaria sublinhar que a cessão vitalícia sem cláusulas de renovação deixou de ser aceitável, e que existe um preço a pagar pelas empresas discográficas por todo o prolongamento.

Foi investido um esforço muito apreciável para impor boas condições em troca do prolongamento, mas receio que as soluções encontradas não constituam, num futuro a longo prazo, uma resposta inteiramente adequada aos objectivos, além de conterem incoerências e injustiças, por não ter sido resolvida a questão dos contratos.

Procurei um compromisso que pudesse aceitar, e propus que o prolongamento do período fosse limitado a fonogramas publicados antes de 1975, como consta das alterações ALDE 80 e 81, que são compatíveis com o pacote essencial. Admito que se trate de uma reparação para a era do *"rock and roll"*, que domina actualmente o nosso pensamento, e que foi marcada por uma explosão da música popular, ao mesmo tempo que caracterizada por contratos bastante deficientes. Uma alteração neste sentido teria a vantagem de não nos colocar numa posição irreversível relativamente aos fonogramas mais recentes. Levar-nos-ia até ao fim do presente modelo das empresas discográficas, que, bem vistas as coisas, são as grandes beneficiárias, e promotoras, deste prolongamento. Também nos daria tempo para reflectir e desenvolver novas propostas centradas no artistas intérprete ou executante, orientadas para o futuro e verdadeiramente adaptadas a uma era digital.

Caso decidam recuar e dar resposta aos pontos que evoquei, o pacote poderá contar com um voto favorável da nossa parte. De outra forma, não poderei dar-lhe o meu apoio.

Roberta Angelilli, *em nome do Grupo UEN*. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, em primeiro lugar, gostaria de felicitar o relator pelo seu excelente trabalho. Actualmente, a protecção do direito de autor tem uma duração máxima de 50 anos e, na minha opinião, este período não é suficiente para dar uma remuneração justa aos artistas pela sua criatividade e pelas suas obras. Na verdade, é importante melhorar a situação social dos artistas através de uma maior protecção por parte das instituições.

É por este motivo que somos a favor de um alargamento do período de protecção do direito de autor para 95 anos, e solicitamos que os ganhos adicionais gerados por este alargamento sejam concedidos exclusivamente aos artistas e, em particular, que em relação aos 45 anos adicionais, estes últimos sejam libertados da obrigação contratual de transferir para terceiros parte das receitas. De facto, esta medida deve ter como único objectivo proporcionar aos autores e artistas um verdadeiro benefício. Por outro lado, seria também desejável que a Comissão avaliasse o impacto, bem como a necessidade de alargar o âmbito desta extensão por forma a incluir o sector audiovisual.

Eva Lichtenberger, *em nome do Grupo Verts/ALE*. – (DE) Senhor Presidente, os direitos de autor e a remuneração dos artistas levantam um problema. Sendo assim, devemos e temos de nos tornar pró-activos e fazer alguma coisa neste domínio. No entanto, se nos tornarmos pró-activos, será importante reagirmos aos desafios da era digital em vez de continuarmos a bater na mesma tecla.

Permitam-me que explique como cheguei a esta imagem. A proposta em discussão, de facto, só honra uma única promessa, a saber, a de promover a indústria da música. Se nos debruçássemos sobre aquilo que está de facto a acontecer com os artistas e o seu rendimento e fizéssemos o respectivo cálculo, chegaríamos a valores médios que, objectivamente, são demasiado baixos para que os artistas consigam sustentar-se e tirar algum proveito para si.

Além disso, este dinheiro não vai directamente para artistas. O fundo é demasiado reduzido para que se consiga seja o que for. Ao discutir esta questão com um artista, este disse-me que o que está verificar-se é

uma redistribuição dos vivos para os mortos. Tive de o contradizer: trata-se de uma redistribuição dos artistas para os produtores, a indústria da música, e, nesta, apenas para os grandes nomes.

Em resumo, Senhor Comissário, esta proposta não é adequada. Precisamos de encontrar algo melhor. Precisamos, por exemplo, de criar um género de taxa única. Mesmo as próprias propostas que avançam em relação à cláusula sobre a "perda de direitos em caso de não utilização" continuam a ser um direito teórico. Por favor, façamos algo inteligente e bem fundamentado, como os artistas recomendaram e exigiram na nossa audição na Comissão dos Assuntos Jurídicos.

Mary Lou McDonald, em nome do Grupo GUE/NGL. – (EN) Senhor Presidente, acredito que a genuína intenção desta iniciativa tivesse sido a de melhorar a situação social dos intérpretes ou executantes, como afirmaram o Senhor Comissário McCreevy e o nosso colega Brian Crowley, mas na realidade não alcança o objectivo. Infelizmente, as mudanças introduzidas na comissão não foram suficientes para melhorar esta proposta que, estou convencida, iria beneficiar em última análise os artistas que já são bem-sucedidos, e premiar, na realidade, a indústria.

A ideia de prolongar o prazo do direito de autor, quer seja para 70 anos ou 95 anos, deixa-me perplexa, e não apenas por se tratar de uma medida duvidosa e desajustada à era digital, mas também porque, de maneira muito evidente, uma medida desta natureza serviria sobretudo os interesses da indústria e não os dos artistas que enfrentam dificuldades.

Independentemente de toda a boa vontade e do esforço despendido, sou da opinião que os deputados devem rejeitar esta proposta. Penso que a Comissão deve voltar a analisar a questão e apresentar a proposta necessária, ou seja uma proposta que não se limite a apoiar executantes e artistas, mas que em termos concretos alcance precisamente esse resultado.

Manuel Medina Ortega (PSE). – (ES) Senhor Presidente, contrariamente às duas oradoras precedentes, estou de acordo com a maioria dos colegas que intervieram sobre este assunto.

Trata-se de uma boa directiva, de uma excelente directiva, aliás, que se destina a proteger os artistas intérpretes ou executantes.

Quando de fala da necessidade de procurar uma forma mais inteligente de fazer negócios, aquilo de que realmente se está a falar é da necessidade de acabar com o conceito de propriedade intelectual. Só é possível fazer negócios se existir um direito consagrado.

Já temos um direito estabelecido ao nível nacional. A Comissão, sob a direcção do Comissário McCreevy, adoptou uma iniciativa meritória, uma iniciativa positiva, e julgo que esta Câmara deve aprovar o acordo que alcançámos na Comissão dos Assuntos Jurídicos graças ao trabalho desenvolvido pelo relator, o senhor deputado Crowley, e pelos diferentes relatores-sombra, como a senhora deputada Gill e o senhor deputado Tourbon.

Penso que esta é uma directiva magnífica, uma directiva que fomentará a criação de propriedade intelectual. Além disso, a directiva inclui diversas recomendações relacionadas com o trabalho que ainda terá de ser feito.

Creio que a aprovação do relatório por parte desta Assembleia – e espero que o Conselho se junte à Comissão e ao Parlamento – servirá para garantir que na próxima legislatura a Comissão continuará por este caminho, apresentará propostas ao Parlamento e zelará por que façamos progressos no quadro da protecção da propriedade intelectual, que é vital para o desenvolvimento da nossa União Europeia como grande instituição alicerçada numa cultura comum.

Olle Schmidt (ALDE). – (SV) Senhor Presidente, Senhor Comissário, o senhor deputado Crowley é um deputado capaz que, muitas vezes, aparece com propostas interessantes. Desta vez, porém, tenho dificuldade em seguir as suas intenções. A Comissão propõe que o prazo de protecção dos fonogramas seja aumentado dos actuais 50 anos para 95 anos, o que quase duplicaria o prazo actual. A maior parte das pessoas concordaria que esse prazo é excessivo. O compromisso que agora está a ser discutido é de 70 anos e vai na direcção correcta.

Subsistem, porém, várias questões. Será que uma extensão irá aumentar a diversidade cultural e facilitar a autoria de novas composições? Qual foi o efeito da extensão do direito de autor nos Estados Unidos na evolução registada nesse país? Reforçou a situação dos artistas, ou os principais beneficiários são as editoras musicais? Teremos justificação para uma extensão que aumenta de forma tão drástica o prazo de protecção?

Não será simplista argumentar que a criatividade e o desejo criativo estão directamente relacionados com a duração da protecção? Em meu entender, estas questões ainda não foram respondidas.

Enquanto Liberal, acredito no direito de autor e na finalidade que está por detrás deste, pelo que posso concordar com muitos dos meus colegas deputados nesta assembleia. É claro que é importante salvaguardar a produção de novas composições e que é importante os compositores terem controlo sobre as suas próprias obras, inclusivamente do ponto de vista financeiro. No entanto, as nossas intervenções jurídicas nesta assembleia devem, evidentemente, ser proporcionadas, e não acho que seja o caso aqui.

No meu país, a questão do acesso a composições na Internet está a ser debatida, em especial após o famoso processo que resultou no acórdão *Pirate Bay*. Neste momento, em que o direito de autor é objecto de um debate intenso, julgo, por isso, que estaríamos a cometer um erro se aprovássemos a proposta da Comissão no sentido da extensão do prazo de protecção das composições musicais de 50 anos para 95 anos. Assim, e tal como a senhora deputada Bowles, vou rejeitar a proposta na íntegra. Penso que a Comissão deveria tentar de novo. Senhor Comissário, repense o assunto, reformule a proposta e volte ao Parlamento!

Roberto Musacchio (GUE/NGL). – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, parece-me a mim que, diante dos grandes desafios que afectam o sector da música e da cultura em geral, a Europa corre o risco de responder com soluções proteccionistas e esquemas desactualizados, prometendo migalhas aos artistas intérpretes e a pequenas empresas discográficas, e, em última análise, promovendo antes os interesses das grandes estrelas que terão uma oportunidade consideravelmente maior de aumentar os seus lucros.

Registe-se, no rescaldo do acórdão sueco contra os gestores do website *The Pirate Bay*, que foram condenados por terem encorajado a troca *peer-to-peer* de material musical, a aprovação do Parlamento de uma medida deste tipo consolidaria uma abordagem negativa e também inadequada às novas dinâmicas da actual era tecnológica e às necessidades de gerações inteiras de cultura, comunicação e liberdade.

A protecção da liberdade de expressão dos artistas reside de facto na sua relação com a sociedade; a liberdade de produzir arte e a liberdade de desfrutar dela andam de mãos dadas e têm um adversário comum na subserviência mercantil da cultura que saíria reforçada com esta legislação.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL). – (EL) Senhor Presidente, a proposta da Comissão e o relatório pretendem transformar a criação de arte e a cultura humana em mercadorias perenes. O seu objectivo não é a protecção dos músicos.

Esta extensão irá apenas beneficiar os gigantes monopolistas, as multinacionais da indústria musical, do espectáculo e do entretenimento, que continuarão a enriquecer à custa da criação dos outros. Quem fica a perder são os trabalhadores, os artistas e a própria evolução da humanidade, porque, a esmagadora maioria dos actores e executantes é obrigada a transferir os seus direitos para os monopólios em troca de uma ninharia.

Esta extensão irá gerar lucros de centenas de milhões de euros para as multinacionais, mas apenas algumas dezenas de euros por ano para os músicos. Ao mesmo, as grandes empresas também controlarão a produção intelectual com base na lei do lucro.

A proposta da Comissão, que tem o apoio dos grandes grupos políticos do Parlamento Europeu, é a prova reveladora da natureza, do carácter e dos interesses que a União Europeia defende e salvaguarda. No intuito de salvaguardar os lucros do capital, está a converter tudo numa mercadoria, desde a água até à arte, à cultura e às criações do Homem.

Jens Holm (GUE/NGL). – (SV) Senhor Presidente, a proposta de alargamento do prazo de direito de autor para 95 anos é um exemplo lamentável do modo como as grandes empresas discográficas foram bem-sucedidas no seu *lobbying* em favor de uma proposta que vai inteiramente ao encontro dos seus interesses. Uma extensão tão grande do prazo de protecção do direito de autor irá apenas afectar os consumidores individuais e inibir a produção de música nova. Foi por isso que nós, Grupo Confederal da Esquerda Unitária Europeia/Esquerda Verde Nórdica apresentámos uma alteração na qual pedimos que o prazo de 95 anos seja suprimido. Também pedimos a rejeição da totalidade da directiva.

Os direitos da canção *Happy Birthday* ("Parabéns a Você") pertencem, ao que se supõe, à empresa norte-americana Warner. As pessoas que festejam o seu aniversário em público mal se atrevem a cantar essa canção em determinados locais dos Estados Unidos, com medo de retaliações e multas. É um exemplo absurdo de como as coisas podem evoluir mal quando permitimos que os interesses individuais e a indústria governem a política. Este exemplo vem dos Estados Unidos, onde o prazo de protecção já é de 95 anos. Não deixemos que isto aconteça na Europa. Rejeitemos o prazo de 95 anos e rejeitemos toda a directiva!

Pergunto-me também se a Comissão levou a cabo um estudo de impacto sobre a parte das receitas futuras que caberá aos artistas, individualmente, e sobre a parte que, na verdade, ficará nas mãos das grandes empresas.

Manolis Mavrommatis (PPE-DE). - (EL) Senhor Comissário, como ouvimos dizer durante o debate, existem várias opiniões sobre o regulamento que estende o período de protecção dos direitos de propriedade intelectual.

Gostaria de salientar uma vez mais que a adopção desta directiva específica não irá afectar os consumidores, nem provocar o aumento do preço dos fonogramas. Todos nós estamos a tentar alargar o período de protecção dos direitos conexos por forma a ter em conta o aumento da esperança de vida. A propriedade intelectual é protegida durante um período de 70 anos após a morte do autor, proporcionando desse modo um determinado rendimento para a sua família. A actual protecção dos direitos conexos dos executantes, que abrange 50 anos a contar da data do registo, é portanto muito curto. Por isso é que o compromisso que estabelece um período de 70 anos seria positivo.

Quero também chamar a vossa atenção para o estudo em preparação sobre os actores e a eventual proposta de directiva que será apresentada em 2010. Também considero que as interpretações dos actores devem ser protegidas, especialmente num período em que a criação artística é importante e em que a evolução tecnológica pode ajudar a salvaguardar o rendimento dos artistas.

Para finalizar, aguardo a cooperação da Comissão Europeia sobre a proposta de nova directiva.

Glyn Ford (PSE). - (EN) Senhor Presidente, vou ser muito claro: apoio a extensão do prazo de protecção do direito de autor de 50 para 70 anos. A minha dúvida está em saber quem vai beneficiar da medida.

Congratulo-me com o facto de os músicos contratados obterem 20% dos lucros da distribuição, de acordo com o que defende o Sindicato dos Músicos. O problema reside no equilíbrio entre as editoras discográficas multinacionais e os artistas identificados. Muitos destes artistas assinaram, há 30 ou 40 anos, contratos que lhes garantiam 8% do preço de venda, tendo as empresas ficado responsáveis pela produção, distribuição e recolha das receitas. Agora, estas companhias discográficas multinacionais receberão de mão beijada muitos mais milhões de euros para não fazerem absolutamente nada, porque, nesta nova era digital, nada há para fazer. No contexto de uma estrutura industrial que a mudança tecnológica tornou obsoleta há muito tempo, quem sairá beneficiado é o Xerife de Nottingham, e não o Robin dos Bosques. Estes artistas deviam ter sido capazes de defender aquilo que é seu e que foram só eles a criar.

Christofer Fjellner (PPE-DE). - (SV) Senhor Presidente, que uma coisa seja clara: uma extensão do prazo de protecção do direito de autor não resultaria em mais música nem em melhor música. Um músico de 25 anos de idade poderia convictamente afirmar "não, não vou fazer este disco, pois só beneficiarei dos rendimentos que me proporciona até ter aos meus 75 anos, e não até aos 120"? Esta medida não vai sequer encorajar os músicos "pobres", porque não são os discos destes que se vendem durante mais de 50 anos após a sua produção. Em vez disso, encoraja ou as grandes empresas discográficas, ou aqueles que já ganharam muito com os seus discos. Acho que se perdeu completamente o sentido das proporções.

Alguém que hoje invente uma cura para o cancro terá – para além de receber o Prémio Nobel da Medicina – a sua invenção protegida durante não mais de 20 anos, quando alguém que consegue gravar um disco teria essa invenção, ou melhor, o seu disco, protegido durante 95 anos. É completamente desproporcionado. Concorro, no entanto, que 70 anos é melhor do que 95, não obstante achar que o melhor a fazer seria rejeitar a totalidade da proposta.

Charlie McCreevy, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, gosto de pensar que aprendi muito no tempo que aqui passei como Comissário europeu. Haverá quem não concorde, mas disso continuo convencido.

Uma das lições que aprendi é que o tema da propriedade intelectual é um terreno minado de armadilhas de todo o tipo. São de natureza muito diversa as questões que têm sido levantadas no domínio da propriedade intelectual, tanto no Parlamento como no Conselho de Ministros, quer ao longo do meu mandato de Comissário, quer anteriormente, enquanto fui Ministro do Governo irlandês, e algumas dessas questões vêm sendo debatidas há 20 ou 30 anos. Deste modo, tive ampla oportunidade de verificar que qualquer aspecto desta questão se torna de imediato objecto de uma cobertura mediática tremenda, origina sempre grandes discussões e exerce um efeito polarizador entre deputados do Parlamento, Estados-Membros e partes interessadas.

Apreendi, portanto, que se torna excepcionalmente difícil abordar qualquer aspecto deste domínio e tentar chegar a uma solução consensual. Ao longo do tempo que aqui passei como Comissário, muitas foram as ocasiões, em determinadas áreas, em que não lográmos chegar a qualquer acordo.

Assim sendo, não fiquei nada surpreendido com a convicção e a sinceridade dos argumentos esgrimidos neste debate, porque toda e qualquer questão relacionada com o domínio da propriedade intelectual gera sempre este tipo de discussão, e aqueles que hoje se opõem à proposta de compromisso apresentada pelo senhor deputado Crowley poderão, noutras esferas da propriedade intelectual, vir a situar-se do outro lado da barreira.

Com efeito, considero muito interessante, neste tipo de debate, ver pessoas que, em áreas distintas da propriedade intelectual tomariam uma posição, assumirem neste caso a posição contrária, precisamente porque se trata de um domínio muito complexo. Não duvido, por este motivo, da sinceridade de todos aqueles que deram um contributo para o debate.

De pouco valeria recapitular todas as questões aqui levantadas e tentar responder a cada uma, pois elas já foram discutidas até à saciedade no seio da comissão. Se há coisa que o senhor deputado Crowley e os relatores de outras comissões fizeram foi dedicar muito tempo ao assunto. O Parlamento consagrou a este tema um tempo e um esforço verdadeiramente excepcionais, e muitos dos assistentes e funcionários da minha própria DG trabalharam com grande afinho no sentido de chegar ao que considerámos ser um compromisso aceitável.

Abordarei agora algumas dessas áreas. Permitam-me apenas que elimine à partida alguns pontos não tão directamente relacionados com este debate mas antes com o que rodeou o debate anterior, através do qual chegámos a esta proposta.

Posso garantir-vos que quem me pediu que avançasse com uma proposta neste domínio foram os artistas intérpretes ou executantes – foi esse o principal grupo de pressão envolvido.

Se há desacordos nesta Câmara e nos Estados-Membros, eles também existiram na minha DG relativamente a esta questão, quando procurei sondar, pela primeira vez, a forma como deveríamos proceder, e muitas das divergências aqui registadas também ali se verificaram. Julgo que é natural: se a questão divide tanto as opiniões, aqui como entre os Estados-Membros, é de esperar que o mesmo aconteça no seio da DG.

Mas fui intensamente pressionado pelos artistas intérpretes ou executantes comuns. É verdade que alguns artistas intérpretes conhecidos se lhes juntaram e que deram o seu apoio a esta causa, porque os executantes desconhecidos consideraram que seria mais aconselhável envolver também os grandes nomes nesta área específica, porém, neste caso, os intérpretes comuns, ou seja os músicos contratados, de quem a maioria das pessoas nunca ouviu falar, foram os que mais se empenharam. Julgo que é significativo o facto de esta proposta específica ser apoiada por 38 mil executantes, como referiu o senhor deputado Heaton-Harris.

Por isso, devemos avaliar qual a forma mais correcta de proceder. Eu diria que a maior parte das pessoas conhece os cantores das quatro canções ou discos de que mais gosta, mas duvido que muitas delas saibam quem foi o compositor ou letrista. O autor da canção possui no entanto direitos vitalícios, mais 70 anos.

Se eu citasse aqui seis das canções mais populares de sempre, duvido que alguém nesta Câmara soubesse o nome do autor, mas quem conhece uma determinada canção consegue quase sempre identificar o cantor. O autor tem direitos vitalícios mais 70 anos, ao passo que o intérprete apenas tem direitos durante 50 anos, a partir da data da execução.

É uma situação injusta de todos os pontos de vista. Há músicos que tiveram um grande êxito quando tinham 21 ou 22 anos, e nunca mais ninguém ouviu falar neles, e não ganharam assim tanto dinheiro como isso. No final da sua vida, ao entrarem na velhice, penso que seria mais do que razoável poderem aceder a um pequeno rendimento complementar. É sempre possível invocar argumentos de todo o tipo, técnicos ou intelectuais ou outros, mas numa base de justiça julgo que esta proposta vence.

Como o senhor deputado Crowley e outros sublinharam, foi feito um esforço genuíno para dar resposta a diversas dessas questões – algumas delas muito controversas. Esforçámo-nos ao máximo para conseguir uma proposta. O senhor deputado Crowley dedicou um trabalho imenso a este processo, na busca de acordos e compromissos. Foi uma tarefa longa e árdua.

Comentarei em seguida brevemente algumas das questões levantadas.

A senhora deputada Gill, que é muito favorável à proposta, e agradeço profundamente o seu apoio, referiu a cláusula de "perda de direitos em caso de não utilização", que entra em vigor ao fim de um ano; mas em

termos de cumprimento nos Estados-Membros, estes podem decidir, se assim o desejarem, a aplicação da cláusula ao fim de três ou de seis meses.

A senhora deputada Bowles – e não duvido de maneira nenhuma da sua sinceridade – sente não estar em posição de votar a favor desta proposta específica nem da proposta de compromisso apresentada por Brian Crowley. Referiu a questão dos contratos. Bem, não creio que a questão dos contratos deva matar a proposta. Mas é, sem dúvida, mais uma questão, que poderia ser objecto doutra iniciativa, se – mas apenas se – esta proposta vingar.

A senhora deputada Lichtenberger fez uma bela alocução. Devo dizer-lhe que, para um músico contratado, um montante de dois mil euros não é certamente uma pequena quantia. O fundo, como já referi, é apoiado por 38 mil executantes e entendo que estes saberão por que motivo o apoiam.

O senhor deputado Medina Ortega, que tem uma grande experiência como político, sublinhou um aspecto muito importante, e concordo que devemos propor aqui algo que tenha uma hipótese razoável de sobreviver no Conselho de Ministros. Como o senhor deputado afirmou, importa que sejamos realistas, pois, perante a divergência de opiniões que também se verifica naquela Instituição, devemos avançar com uma proposta – como fizeram o senhor deputado Crowley e outros – que tenha reais possibilidades de passar no Conselho de Ministros. O senhor deputado Medina Ortega sublinhou este aspecto com muita clareza.

Os senhores deputados Schmidt e Musacchio aludiram ao modelo actual das editoras discográficas, porém, não estamos aqui a defender modelos empresariais. Um prazo de 70 anos não compromete quaisquer modelos empresariais novos e inovadores.

O senhor deputado Holm referiu a possibilidade de se ser multado por cantar o *Parabéns a Você*, por exemplo, mas creio existir aqui alguma confusão. Não está em causa a canção, mas apenas a gravação da canção por um artista intérprete ou executante. Por isso, o senhor deputado Holm pode cantar o *Parabéns a Você* sempre que quiser sem correr o mais pequeno risco de ser penalizado por isso. Tudo o que estamos a tratar diz respeito à gravação da execução de um intérprete, e não ao autor da canção.

O senhor deputado Mavrommatis referiu uma série de aspectos dos quais tomei boa nota, mas insisto que os 70 anos são o prazo mais adequado.

A concluir, gostaria de expressar o meu apreço e admiração pela gestão eficiente deste processo por parte de todos os que, no Parlamento Europeu, contribuíram para este *dossiê*. O resultado é a proposta de compromisso apresentada por Brian Crowley, que, julgo, demonstra a nossa vontade de melhorar o enquadramento jurídico da nossa comunidade artística. Penso que o futuro confirmará que a protecção dos agentes criativos representa a escolha certa, e que a eficiência crescente das infra-estruturas de gestão de direitos acabará por desmentir aqueles que dizem que mais protecção irá criar entraves ao desenvolvimento da cultura digital.

Desejo agradecer a todos os participantes no debate, em particular ao relator Brian Crowley, não por se tratar de um irlandês, além de um velho amigo, mas pelo extraordinário trabalho que desenvolveu para tornar este compromisso aceitável de todos os pontos de vista neste Parlamento, e por facilitar um compromisso que, como disse o senhor deputado Medina Ortega, tenha uma hipótese razoável de ser igualmente aceite pelo Conselho de Ministros.

Brian Crowley, relator. – (EN) Senhor Presidente, gostaria de agradecer mais uma vez aos colegas as suas contribuições para este debate. Infelizmente, apesar de todas as nossas discussões, propostas, alterações e novas alterações das alterações, e das mudanças que entretanto tiveram lugar, alguns colegas ainda não perceberam o modo como esta situação entretanto evoluiu. Devo dizer, muito sinceramente, que respeito todos os pontos de vista e compreendo todos os argumentos.

No entanto, sinto dificuldade de aceitar, por exemplo, que recebamos de colegas alterações que vêm acompanhadas de um artigo do *Financial Times*, proclamando que devemos votar contra o direito de autor, quando no rodapé do mesmo artigo descobrimos a menção "todos os direitos reservados". Até o *Financial Times*, que é contra a protecção do direito de autor e o prolongamento do prazo, utiliza a sigla do direito de autor!

Do mesmo modo, ouvimos dizer às organizações de consumidores que prolongar o direito de autor é um erro, porque interfere com os direitos dos consumidores e as escolhas dos consumidores, sem compreenderem, uma vez mais, ou não reconhecerem, que o direito de autor já existe, tal como a protecção do mesmo.

Oiço colegas dizerem que se trata de uma limitação imposta à inovação e à criatividade, contudo, quem é que se lançará a criar alguma coisa se não puder proteger os seus direitos? E se não puderem proteger as suas criações, que poderão então fazer?

E aqueles que falam no "merchandising" – ou "mercantiling", como também já ouvi dizer – na indústria discográfica, devem abrir os olhos para a realidade. Isto existe desde sempre. Já antes de existir música gravada se compravam pautas, e uma parte do dinheiro ia para o compositor. Sempre que a peça era tocada o intérprete também recebia um quinhão.

O que importa, deste modo, é introduzir algum equilíbrio e justiça na discussão e defender os direitos dos mais vulneráveis, em termos contratuais, e em termos de cumprimento dos contratos, ou seja os direitos daqueles que estão a chegar ao fim sua carreira musical, no sentido de os proteger e de lhes assegurar direitos de utilização.

É importante que as pessoas reconheçam que o advento das novas tecnologias, que nos entusiasma a todos, não significa que tenhamos o direito de nos servir de tudo gratuitamente. Antigamente, quando alguém entrava numa loja de discos e saía com um CD ou disco de vinil sem pagar, podia ser acusado de roubo; fazer "downloads" de música sem pagar nada a ninguém é a mesma coisa.

Do que se trata é de permitir o estabelecimento de mecanismos adequados.

Desejo agradecer a Jacques Toubon, Neena Gill e a todos os meus colegas a sua ajuda e assistência, e fico especialmente grato ao senhor deputado Medina Ortega pelo seu útil aconselhamento e a ajuda que me deu a solucionar um problema relativo à perspectiva da Espanha nesta matéria.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar amanhã às 12H00.

Declarações escritas (Artigo 142.º)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), por escrito. – (PL) O objectivo deste relatório é apoiar os artistas europeus mediante o alargamento do prazo de protecção do direito de autor, no que se refere a fonogramas, de 50 anos para 70 anos.

O documento prevê também a constituição de um fundo para os músicos contratados, alimentado por uma contribuição dos produtores no valor de 20%, no mínimo, das receitas líquidas anuais auferidas por via do alargamento do prazo de protecção do direito de reprodução. Decorridos cinquenta anos sobre a publicação de um fonograma, o executante poderá resolver o contrato caso o produtor não o esteja a comercializar.

Trata-se de mudanças, meramente cosméticas, num instituto, o do direito de autor, que está urgentemente carecido de uma revisão integral. A figura do direito de autor é anterior à Internet, e é uma realidade de outra era. Actualmente, há necessidade de uma nova abordagem desta matéria.

A legislação vigente, incluindo a Directiva 2006/116/CE, de 12 de Dezembro de 2006, não supre uma lacuna legal que é imputável ao desenvolvimento de uma nova tecnologia. A aprovação do relatório Crowley pelo Parlamento Europeu propiciará uma certa protecção multicultural, que fomentará a concorrência na indústria da "World Music". O Parlamento pediu ainda à Comissão que procedesse a uma avaliação da necessidade de um alargamento similar do prazo de protecção do direito de autor para os intérpretes ou executantes e produtores do sector audiovisual. Até 1 de Janeiro de 2010, o mais tardar, a Comissão deve apresentar um relatório sobre os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social Europeu. Teremos de aguardar ainda por uma revisão integral do regime do direito de autor.

18. Plano de acção sobre a mobilidade urbana (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A6-0199/2009) do deputado Gilles Savary, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre um plano de acção sobre a mobilidade urbana (2008/2217(INI)).

Gilles Savary, relator. - (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, obrigado. O Parlamento Europeu está aqui a realizar um exercício de estilo algo inédito no que respeita a este relatório pois, recorde, a questão da mobilidade urbana foi pela primeira vez levantada pelo Comissário dos Transportes, Jacques Barrot, faz agora mais de dois anos, e traduziu-se num Livro Verde da Comissão Europeia publicado na Primavera de

2007, com um relatório do nosso Parlamento - um relatório de iniciativa - da responsabilidade do meu colega Reinhard Rack, aqui presente.

A mecânica institucional europeia defende que, no seguimento de um Livro Verde, venha um Livro Branco e, neste caso, tratava-se de propostas de Planos de Acção da Comissão Europeia dedicados à mobilidade urbana.

Devo agradecer ao Comissário Tajani, aqui presente, por me ter avisado, em Dezembro, que a Comissão Europeia não poderia, politicamente, apresentar uma proposta rápida. Podemos compreender isso, pois um certo número de Estados estava reticente por razões que só a eles dizem respeito, neste período em que se aproximam as eleições europeias. Mas o Parlamento quis aceitar o combate.

E quero prestar homenagem ao conjunto dos meus colegas aqui presentes, de todos os grupos políticos - em particular os coordenadores -, assim como à Comissão do Desenvolvimento Regional, por terem aceitado a minha proposta, que era a de ir mais longe e dizer "já que a Comissão não pode acompanhar a iniciativa, pois bem, tenhamos nós a iniciativa".

E aquilo que vamos propor é um pouco inédito. Não sei se haverá algum precedente nesta Assembleia. Vamos propor à Comissão o Plano de Acção que ela deveria ter-nos proposto.

Evidentemente que não sairão quaisquer disposições jurídicas desse relatório de iniciativa. O Parlamento, ao propor um Plano de Acção muito concreto, com propostas extremamente específicas, quando não é poder executivo, quando não é governo da União - a Comissão é que é -, não pode esperar mais do que ser ouvido.

Devo dizer que, aliás, durante estes últimos meses, tivemos o apoio maciço do conjunto das organizações que se interessam por estas questões: em particular - quero salientar aqui, dirigindo-me aos colegas que ainda possuem algumas resistências a este relatório de iniciativa - dos poderes locais, do conjunto das organizações representativas dos poderes locais, incluindo países que, neste momento, estão a abrir a excepção da subsidiariedade para nos explicar que este Plano de Acção é impensável.

Assim, penso que os poderes locais compreenderam que a mobilidade urbana constituiria um dos grandes desafios do século XXI. Porquê? Pois bem, porque, actualmente, 60% dos Europeus vivem em meios urbanos. Em 2020, haverá 80%, e nós possuímos uma base jurídica - nós, União Europeia - que nos atribui, como competência partilhada com os Estados-Membros e os poderes locais, a política dos transportes.

Será que renunciáramos, nós, Europeus, a desenvolver qualquer ideia ou qualquer iniciativa, nesta matéria em que os transportes apresentam as problemáticas mais complicadas e, sem dúvida, mais decisivas para os próximos anos? Pensamos que não, razão pela qual o Parlamento Europeu defendeu que não devíamos calar-nos, que não devíamos ficar calados sobre esta questão da mobilidade urbana e que, de certa forma, devíamos pedir à Comissão, com esta iniciativa, que retome esta problemática como uma prioridade do próximo mandato.

Gostaria de agradecer ao conjunto dos coordenadores, pois trabalhamos de uma forma inédita, trabalhamos muito a montante, e o relatório apresentado pôde recolher uma maioria muito vasta no seio da Comissão dos Transportes e do Turismo.

Gostaria de dizer que este relatório se baseia no princípio da subsidiariedade. Está fora de questão - sim, estou a demorar muito tempo, mas o senhor irá agradecer ao relator, estou certo, Senhor Presidente - a Europa pensar em decidir o que quer que seja em matéria de transportes urbanos no lugar dos poderes locais.

Eu próprio sou eleito local e defendo absolutamente - por ter conduzido aqui grandes combates, nomeadamente com Willi Piecyk, o meu colega da Comissão dos Transportes e do Turismo - a livre administração das colectividades locais. Mas creio que a Europa pode ser incentivadora, pode melhorar o intercâmbio de informações e de boas práticas, e é esse o sentido das nossas propostas, que pormenorizaremos mais tarde.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. - (FR) Senhor Presidente, antes de mais quero agradecer ao senhor deputado Savary pelo seu trabalho, quero agradecer-lhe pelo empenho de que deu provas na defesa de uma política europeia relativa aos transportes nas grandes cidades, nas cidades. Não se trata de uma questão secundária: se queremos enfrentar realmente o desafio dos transportes na Europa, temos de trabalhar no domínio dos transportes urbanos.

E é por isso que quero agradecer, antes de mais, ao senhor deputado Savary. Repito: graças a ele, realizámos progressos em matéria de transportes urbanos, e o relatório de hoje, que será votado amanhã, constitui um sinal extremamente importante; trata-se de um sinal que devo ouvir e, espero, durante a próxima legislatura, poder dar ao senhor deputado Savary uma resposta positiva relativamente ao seu empenho. Agradeço-lhe mais uma vez o trabalho desenvolvido relativamente à questão dos transportes nas grandes cidades.

Passo agora para a minha língua materna.

(IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, o transporte urbano faz seguramente parte do sistema de transportes da União Europeia uma vez que, frequentemente, todo o sistema começa e acaba nos grandes centros urbanos, e atravessa uma série deles ao longo do trajecto. Por esse motivo, é importante não só considerar a mobilidade urbana do ponto de vista da vida na cidade, mas também da perspectiva de todos os tipos de transporte, incluindo o transporte de longa distância.

Combater as alterações climáticas, facilitar o comércio, garantir o fornecimento de energia, responder às necessidades de mobilidade dos cidadãos, reduzir os problemas associados ao congestionamento e fazer face à evolução demográfica são tudo questões de importância fundamental para a política europeia, sendo que a mobilidade nas zonas urbanas está intimamente ligada a todos estes desafios.

Precisamente por este motivo, a Comissão apresentou o seu Livro Verde intitulado "Por uma nova cultura de mobilidade urbana" em Setembro de 2007, e a consulta que se seguiu à sua adopção demonstrou que existe um amplo consenso quanto ao papel que a União Europeia tem a desenvolver neste sector. A vossa resolução sobre o referido Livro, elaborada sob a direcção do senhor deputado Rack e adoptada em 9 de Julho de 2008, sustenta esta conclusão.

O objectivo do Livro é abrir caminho a um Plano de Acção para a Mobilidade Urbana; a decisão do Parlamento de avançar com o seu próprio plano de acção antes de ter sido apresentada qualquer proposta da Comissão envia um forte sinal político; por isso, sublinho a pertinência do trabalho do senhor deputado Savary como relator, uma vez que demonstra a importância que o Parlamento atribui a um trabalho que não podemos de modo algum descurar.

Como todos sabem, estou empenhado na questão da mobilidade urbana e na rápida adopção de um plano de acção bem elaborado. Gostaria de reiterar que o mesmo está previsto no programa de trabalho da Comissão para 2009 e espero que seja aprovado tão cedo quanto possível. O senhor deputado Savary apresentou a questão muito bem no seu discurso; verifica-se alguma resistência no seio das Instituições europeias atendendo a que algumas pessoas consideram que um plano de acção deste tipo violaria o princípio de subsidiariedade. Não creio que a questão seja essa, especialmente se atentarmos na raiz da palavra subsidiariedade, que é *subsídium*, que significa "ajuda": cabe às Instituições europeias ajudar as instituições locais a trabalhar melhor. Ajudar alguém, não significa substituir, significa contribuir para uma melhor solução para os problemas!

Sem querer entrar nos pormenores da proposta, posso confirmar que o nosso plano de acção se baseará em actividades que temos vindo a dinamizar já há algum tempo, e integrá-las-á num contexto coerente, procurando colmatar a ausência de visão política que ainda subsiste na acção europeia em matéria de mobilidade urbana. Desta forma, o quadro político deverá ser delineado para futuras intervenções em domínios em que a acção a nível comunitário é considerada útil ou mesmo essencial.

O vosso relatório será seguramente um importante contributo para as nossas discussões internas, e posso garantir que poderemos ter em conta muitas das alterações que propõe. Naturalmente que há aspectos e pormenores que requerem ainda alguma clarificação ou debate. Garanto que analisaremos com toda a atenção as vossas sugestões, em conjunto com a recomendação do Comité das Regiões por vós consultado.

A votação de hoje não será o fim do nosso diálogo sobre esta matéria. À medida que os trabalhos da Comissão prosseguem, manter-me-ei seguramente em contacto com o senhor deputado Savary e os outros deputados que acompanharam de perto o sector dos transportes, de modo a que o plano adoptado pela Comissão esteja em sintonia com o que o Parlamento se propõe aprovar e seja efectivamente um trabalho de qualidade. Por último – permitam-me que o repita – o plano da Comissão não tenciona substituir as entidades locais, pretende simplesmente ajudar as autoridades locais a melhorar o seu trabalho partilhando informação e melhores práticas que permitam aos cidadãos viver melhor e circular com maior facilidade dentro das cidades, fora das cidades e atravessando as cidades. Por conseguinte, agradeço ao Parlamento Europeu o trabalho que desenvolveu, bem como o voto que dará a este plano.

Jean Marie Beaupuy, relator de parecer da Comissão do Desenvolvimento Regional, - (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, Caros Colegas, Caro Colega Savary, estamos aqui nesta Assembleia parlamentar feita

para votar textos, Senhor Comissário, e estamos sobretudo nesta Assembleia parlamentar para que os textos sejam aplicados.

Constatamos hoje que, após o excelente trabalho desenvolvido pelo seu antecessor a nível do Livro Verde e das cerca de 400 contribuições que lhe sucederam, o trabalho praticamente não avançou, pelo que, como o senhor acaba de repetir, seria interessante o Parlamento Europeu pronunciar-se.

Efectivamente, a natureza tem horror do vazio. Assim, quando a Comissão Europeia não faz o seu trabalho, cabe ao Parlamento colmatar esse vazio, e, neste caso, devo dizer que o trabalho desenvolvido - como o senhor afirmou também, Senhor Comissário - pelo nosso colega Savary é muito interessante pois, de facto, forneceu tudo o que era necessário para constituir o Plano de Acção.

Não posso dizer que estejamos perante uma inversão de papéis entre a Comissão e o Parlamento, mas somos forçados a constatar que, embora o Tratado de Lisboa não tenha ainda sido adoptado, na prática, o Parlamento está a assumir um pouco mais de poder.

O trabalho do colega Savary é excelente pois retoma, efectivamente, um certo número de propostas da Comissão do Desenvolvimento Regional.

Estamos à espera - no respeito do princípio da subsidiariedade, evidentemente - que nos apresente um guia. Seria muito útil. Esse guia não funcionará para travar as colectividades, mas sim para as ajudar. Estamos à espera que nos apresente indicadores, mais uma vez para apoiar e não para limitar. Estamos sobretudo à espera que nos apresente também os elementos dos planos de deslocações. Em alguns países já existem, em alguns países é mesmo obrigatório, é absolutamente necessário.

Gostaria de dar um exemplo. A nível do Intergrupo Alojamento Urbano a que tenho a honra de presidir, pusemos em evidência o crescimento urbano durante estes últimos anos: em dez anos, o crescimento urbano cobre três vezes a superfície do Luxemburgo. Então, qual a relação com o nosso debate desta noite? A relação é muito directa, pois os utilizadores das cidades fazem exactamente 20% de deslocações a mais por dia devido ao crescimento urbano, e mais de 70% utilizam o seu veículo pessoal.

Isto para dizer que, quando a Comissão do Desenvolvimento Regional lhe pede que cumpra simultaneamente a condição da abordagem integrada, mas também dos planos de deslocações, estamos perante uma lógica global que esperamos que o senhor leve em consideração no seu Plano de Acção.

A nível do nosso Intergrupo Alojamento Urbano, este assunto já foi, como é evidente, abordado, e estamos reconhecidos antecipadamente pelo facto de ter em conta, precisamente, também aqui, a abordagem integrada.

Hoje, Senhor Comissário, o senhor não respondeu às nossas perguntas. Empenhou-se com a ponta dos dedos, de certa maneira, muito firmemente quanto ao princípio, mas não nos dando qualquer garantia.

De facto, a situação é grave. Porquê? Há 400 milhões de Europeus a viverem nas cidades, e esses 400 milhões de Europeus estão preocupados com as suas condições de vida que fazem com que, todos os dias, percam muito tempo nos engarrafamentos. Todos sabemos que os engarrafamentos custam 1% do PIB. Enquanto falamos de plano de relançamento, de relançamento económico, deixamos que se esbanjem milhares de milhões de euros.

Temos de andar mais depressa, Senhor Comissário, pois estes Planos de Acção em defesa da mobilidade urbana constituem um elemento essencial do plano de relançamento, mas também da resposta ao desafio climático, pois, como o senhor recordou, 40% da poluição está nas cidades. Também não quero ignorar o aspecto da segurança, pois dois acidentes rodoviários em cada três ocorrem nas cidades. Quando sabemos que um morto custa perto de 1 milhão de euros, e um ferido grave mais do que isso, é evidente o custo económico e o custo humano que representa, todos os anos, este desafio da mobilidade urbana.

Então, por todas estas razões práticas, em vésperas das eleições europeias, pedimos-lhe, Senhor Comissário, se possível na conclusão do debate desta noite, que avance mais nas suas propostas e nas suas promessas, não com promessas gerais, mas com um Plano de Acção, o seu Plano de Acção para que os nossos concidadãos se interessem mais por ir às urnas no próximo dia 7 de Junho.

Reinhard Rack, em nome do Grupo PPE-DE. – (DE) Senhor Presidente, tal como o relator, o senhor deputado Gilles Savary, também eu lamento o facto de a Comissão não ter prosseguido o seu plano original para um plano de acção integrado.

Existem muito boas razões para que todos os interessados, desde as autoridades locais à União Europeia, tentem melhorar as condições do transporte urbano. Sabemos que a maioria das pessoas na Europa vive nas cidades e que as condições de transporte são tudo menos as desejáveis. Por isso, existe um acordo de princípio quanto à apresentação, por iniciativa do Parlamento, de propostas integradas relativas ao plano e ao relatório do senhor deputado Savary. Agradeço-lhe o seu empenho e as suas propostas específicas.

No entanto, gostaria, simultaneamente, de tornar muitíssimo claro que aquilo que muitos receiam ou pensam dever reocar não acontecerá. Ninguém quer retirar aos municípios ou às autoridades locais ou regionais o direito de configurar as condições de tráfego. Só queremos ajudar, da parte da Europa, a garantir que se tomem medidas com base em regras comuns razoáveis, sempre que um município, uma cidade ou uma entidade regional o entendam sensato. O princípio da subsidiariedade não está em risco. O que queremos fazer nesta matéria ajudará a proteger esse princípio.

Por isso, continuaremos, no interesse dos cidadãos, a esforçar-nos por garantir que, quando um cidadão conduza mais dez ou vinte quilómetros na Europa, não se depare com uma zona de trânsito condicionado, que pensa ser semelhante à do seu bairro, para acabar por perceber que se aplicam ali regras totalmente diferentes.

Ninguém pretende impor às comunidades locais uma espécie de taxa de congestionamento ou quaisquer outras regras, mas se estas são utilizadas, então deverão sê-lo num quadro que os cidadãos reconheçam. Há mais de 100 anos que concordámos que seria sensato ter uma abordagem comum aos sinais de trânsito. O mesmo se deveria aplicar, de futuro, a esta questão.

Saïd El Khadraoui, em nome do Grupo PSE. — (NL) Gostaria de começar por agradecer ao relator Gilles Savary e a todos aqueles que contribuíram para o resultado final o trabalho que realizaram, e ao relator, em particular, por ter perseverado, apesar de a Comissão ter indicado a sua intenção de abandonar, pelo menos por agora, o plano de acção que já vimos solicitando há tanto tempo.

Gostaria de exortar a Comissão a adoptar as recomendações que iremos votar amanhã e a meter mãos à obra com a maior brevidade possível. Embora haja uma pequena maioria do Parlamento, e também, naturalmente, alguns elementos da Comissão e nos Estados-Membros que entendem que não devemos envolver-nos em questões que tenham a ver com as cidades, é por demais evidente que a Europa oferece uma mais-valia quando se trata de resolver problemas que são consideráveis e largamente partilhados.

O relatório contém algumas propostas interessantes. Uma delas é obviamente a recolha de informação, a recolha de dados comparáveis que ajudarão a elaborar um mapa dos problemas. Outras prendem-se com o intercâmbio e a promoção de boas ideias, como a de direccionar a inovação tecnológica, garantir a interoperabilidade dos sistemas, encorajar as cidades a elaborarem planos de mobilidade e a tomarem medidas conducentes a uma mobilidade sustentável. Este e outros exemplos envolvem claramente questões que deviam ser pensadas a nível europeu para tornar as nossas cidades mais habitáveis, mais acessíveis e mais sustentáveis. Por conseguinte, confio em que a Comissão adopte estas recomendações e aborde esta questão no interesse dos nossos habitantes.

Michael Cramer, em nome do Grupo Verts/ALE. — (DE) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, também eu agradeço ao relator.

O transporte urbano desempenha um papel central no contexto das alterações climáticas, pois é responsável por 70% de todas as emissões prejudiciais. Só mudando a nossa política de transportes na UE seremos capazes de atingir os nossos próprios objectivos em matéria de protecção do clima. O maior potencial situa-se nas cidades, onde 90% de todas as viagens de automóvel são inferiores a 6 km, o que constitui a oportunidade ideal para apanhar um autocarro ou comboio ou deslocar-se de bicicleta ou a pé.

Apraz-nos que a maioria seja a favor de a UE só disponibilizar dinheiro a cidades com mais de 100 000 habitantes que estejam, também, em condições de apresentar um plano de mobilidade sustentável. Lamentamos que a nossa proposta de introdução de um limite de velocidade generalizado de 30km/h, com a possibilidade de as cidades estabelecerem velocidades superiores em certas estradas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, não tenha obtido a maioria. Essa medida não só seria positiva para o clima, como também reduziria o número de acidentes rodoviários. Todos os anos morrem 40 000 pessoas nas estradas europeias; são 40 000 a mais.

Johannes Blokland, em nome do Grupo IND/DEM. – (NL) Gostaria de começar por agradecer ao senhor deputado Savary pela boa cooperação. Elaborou um bom relatório em estreita colaboração com os relatores-sombra.

Reconhece-se claramente no relatório que a mobilidade urbana é uma parte do sector dos transportes onde existem numerosos desafios e oportunidades. Desafios no âmbito dos objectivos climáticos europeus, do controlo do congestionamento, da segurança rodoviária e da fácil utilização, e oportunidades no âmbito do desenvolvimento económico sustentável e – estreitamente relacionado com isto – do crescimento da navegação interior.

Uma vez que o relatório é excelente e presta, com razão, a merecida atenção ao princípio da subsidiariedade, gostaria de focar, de forma sucinta, a ligação que existe entre a mobilidade urbana e a navegação interior. O desenvolvimento económico sustentável na Europa, em particular na área dos transportes e nas zonas urbanas, dependerá em larga medida do recurso à navegação interior. Muitas cidades europeias possuem vias navegáveis interiores e, consequentemente, a capacidade inata de responder de forma sustentável à procura crescente de transporte. Afinal, o aumento do transporte por via navegável não implica grandes investimentos de natureza infra-estrutural, não contribui para o congestionamento e não agrava os problemas ambientais e climáticos nas cidades europeias, desde que se utilizem motores e combustíveis limpos. Nos casos em que a capacidade de navegação interior já existe nas cidades, esta deve ser utilizada e promovida.

O futuro da mobilidade urbana está, portanto, estreitamente associado ao futuro da navegação interior. Por conseguinte, pediria à Comissão Europeia para ter em devida conta os interesses da navegação interior quando elaborar nova legislação em matéria de mobilidade urbana.

Renate Sommer (PPE-DE). – (DE) Senhor Presidente, há muito que debatemos o transporte urbano na UE. Por que razão, exactamente? Nem sequer possuímos competências nesta matéria. A competência foi originalmente inventada por cerca de 80% da população viver em cidades, e agora, por causa das alterações climáticas, queremos agora deter-nos nesta questão.

Felizmente, graças aos nossos protestos, conseguimos reduzir estas ambições da Comissão Europeia a um plano de acção para o transporte urbano. Agradeço ao Senhor Comissário Tajani a sua compreensão. A palavra *subsidiere* significa apoiar, mais do que prescrever, mas um italiano sabe isto melhor do que uma alemã que estudou latim no liceu, como é óbvio.

O que é importante para mim, antes de mais, é que o nosso relatório, o relatório do Parlamento sublinhe o rigoroso cumprimento dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. As medidas legislativas a nível europeu são inadmissíveis para o tráfego urbano. A nossa tarefa consiste em medidas de apoio. Faz sentido proceder a uma recolha de ideias, bem como à promoção do intercâmbio das melhores práticas. Não precisamos de reinventar a roda. As nossas cidades precisam de soluções adaptadas às suas necessidades, mas estas só podem ser elaboradas por agentes locais, porque só eles conhecem as necessidades.

Os municípios precisam de atender a situações muito diversificadas e, por isso, necessitam de espaço de manobra suficiente, em especial, se quiserem manter vivas as suas ruas de comércio. Elas são importantes para a atractividade de uma cidade. Por isso, é importante não excluir os veículos privados e concentrar-se mais na logística na cidade. Por conseguinte, gostaria que houvesse mais apoio à investigação na logística de distribuição dentro das cidades. Isso aliviaria um pouco as cidades.

É igualmente importante ter em conta a mudança demográfica. A nossa sociedade está a envelhecer constantemente. As necessidades relativas à mobilidade e à habitação estão a mudar. Se queremos reduzir o trânsito, é necessário que as pessoas possam satisfazer as suas necessidades diárias perto de casa e este também é um desafio ao comércio retalhista. Tudo o resto promoveria, pura e simplesmente as zonas rurais.

Não precisamos um observatório para a mobilidade urbana. Ele custaria muito dinheiro e produziria muito papel, que seria, simplesmente, arquivado em Bruxelas.

Maria Eleni Koppa (PSE). – (EL) Senhor Presidente, este relatório sobre a mobilidade urbana constitui uma parte importante da mobilidade viável na Europa e é parte integrante da estratégia para alcançar um crescimento sustentável e os objectivos de Lisboa.

O desafio consiste na adopção de acções inovadoras e de medidas legislativas capazes de melhorar consideravelmente a qualidade de vida dos cidadãos que vivem nas grandes cidades. É um facto que os cidadãos europeus encontram cada vez mais dificuldades no seu dia-a-dia devido ao *stress* causado por viagens, congestionamentos, poluição, ruído e deterioração ambiental. Torna-se, por isso, necessário

estabelecer um equilíbrio entre a ambição de desenvolver, por um lado, a política comum de transportes como um direito à mobilidade e uma parte importante do crescimento económico, e, por outro lado, uma abordagem integrada capaz de melhorar o congestionamento do tráfego e contribuir drasticamente para o combate às alterações climáticas.

Resumindo, estas medidas irão promover uma vida mais humana. Precisamos de desenvolver rapidamente modos de transporte combinados e fornecer aos cidadãos informação sobre todas as redes de transportes urbanos, de modo a que possam fazer a sua escolha.

Também eu gostaria de felicitar o relator pelo seu relatório muito bom e abrangente e de pedir à Comissão Europeia que não se poupe a esforços e que acelere a preparação do plano de acção.

Mieczysław Edmund Janowski (UEN). – (PL) Senhor Presidente; felicito o senhor deputado Savary pelo tratamento que deu ao tema. Os transportes são um problema primordial nas zonas urbanas. Estas questões, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, são regidas por legislação doméstica e, especialmente, local. Todavia, deveria reconhecer-se a importância deste problema e estabelecer-se mecanismos específicos de assistência e coordenação a nível europeu. Isto tanto na área da promoção das boas experiências como na da difusão de soluções técnicas e de organização inovadoras.

É necessário apoio especial para os sistemas inteligentes de transporte nas zonas urbanas, que, a par da segurança, garantem uma gestão de tráfego eficaz. Combinar o potencial dos transportes e das tecnologias de informação e de telecomunicações é uma via proveitosa neste domínio. Igualmente necessárias são as soluções intermodais, que articulam diversos meios de transporte de massas e reduzem o congestionamento no centro das cidades. Considero essencial mudar os modelos de planeamento urbano, para que os transportes urbanos possam passar a respeitar as pessoas e o ambiente. Apoio também a ideia de criar um instrumento financeiro especial para a mobilidade urbana nas próximas perspectivas financeiras.

Tenhamos presente um dado que o relator destacou: quase 80% dos habitantes da UE vivem em zonas urbanas. Eles perdem muito tempo por causa da má organização dos transportes. Tratemos de pôr fim a esse desperdício de tempo.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, em resposta ao que foi dito, resta-me salientar mais uma vez o meu empenho em apresentar o plano de acção em 2009.

Tenho presente a urgência sentida pela maioria dos deputados, mas – como o senhor deputado El Khadraoui indicou – há objecções de natureza jurídica em várias Instituições Europeias, não apenas na Comissão, pelo que as teremos de superar, demonstrando, a todos aqueles que duvidam, que um plano de acção nestes moldes, repito, não violará o princípio da subsidiariedade. Digo-o novamente, com tantos anos de estudo do latim, conheço bem o significado da palavra, que é positivo; significa "ajudar".

Depois do debate que tivemos hoje e de ter lido o texto do senhor deputado Savary, a nossa vontade é continuar no caminho traçado. Pela minha parte, não tenho hesitações, mas para chegar ao nosso objectivo precisaremos de persuadir muitos interlocutores, e creio que a maneira certa de o fazer é recorrer a fortes argumentos de ordem política, técnica e também jurídica. O texto elaborado pelo Parlamento é com certeza um importante contributo para superar as objecções, que, estou convencido, serão dissipadas nos próximos meses. A Comissão apresentará assim aos cidadãos um plano de acção que terá certamente em conta o trabalho que os Senhores desenvolveram nas últimas semanas e meses.

Motivo por que quero manifestar os meus agradecimentos, reiterando o meu compromisso e o meu desejo de seguir na direcção traçada pelo meu antecessor e também escolhida pelo Parlamento Europeu, embora querendo assegurar que a decisão seja apoiada pelo maior número de pessoas a fim de dotar o plano de maior eficácia. Optar por adoptar o plano, talvez umas semanas mais cedo, mas sem o pleno apoio da parte de todos, poderá não ser da maior utilidade face aos objectivos que todos nós subscrevemos.

Não obstante, creio que depois deste debate e da decisão do Parlamento, teremos realizado progressos significativos, pelo que as exigências da maioria dos deputados – porque mesmo ao longo deste debate desenharam-se algumas divergências sobre o plano de acção – podem, creio eu, vir a ter uma conclusão satisfatória nos próximos meses.

PRESIDÊNCIA: WALLIS*Vice-presidente*

Gilles Savary, relator. - (FR) Senhora Presidente, Caros Colegas, nesta discussão, gostaria, evidentemente e antes de mais nada, de tranquilizar a senhora deputada Sommer. Já passaram por aqui muitas legislações, que abrangiam as colectividades locais, sobre a abertura à concorrência dos *Stadtwerke*, por exemplo, sobre as obrigações de serviço público nos transportes e sobre as directivas relativas aos contratos de direito público.

Pois bem, não é isso que está em causa. É muito mais subsidiário. Não está em causa decidir aqui que uma comuna, que um município ou que uma zona urbana sejam "zona 30" ou privilegiem os caminhos-de-ferro. Preparei as coisas de forma a não entrarmos nesse tipo de debate.

A questão que me coloquei foi a seguinte: "Qual pode ser o valor acrescentado da União Europeia?". Em primeiro lugar, o seu interesse em agir. A União Europeia não pode deixar a questão urbana de lado exactamente no mesmo mês - Dezembro de 2008 - em que começa a preparar, graças à Senhora Chanceler Merkel e ao Senhor Presidente Sarkozy, um plano clima particularmente ambicioso.

Como podemos nós lançar-nos num plano "20-20-20" de combate às alterações climáticas e, simultaneamente, dizer "não me interessa pelas zonas urbanas", que são as que mais influenciam a questão climática?

É uma questão de coerência política - coerência política europeia -, pois todos estivemos de acordo, e os governos também, no lançamento desse plano em matéria de clima. No que respeita tanto aos transportes como a outros domínios, é perfeitamente legítimo que nos interessemos pela questão urbana, à qual não escaparemos.

Sim, têm de ser as autarquias a decidir soberanamente, pois estão mais próximas de nós. O que podemos fazer é assegurar-nos de que estas se encontrem, de que exista um intercâmbio de melhores práticas, um intercâmbio de informações.

Podemos incentivá-las a pôr em prática planos de desenvolvimento urbano, o que nem todas souberam fazer.

Podemos incentivá-las a integrarem a totalidade das dimensões das deslocações: as pequenas deslocações, as deslocações colectivas, as deslocações por vias navegáveis - o senhor deputado Johannes Blokland tem toda a razão - e as deslocações por caminho-de-ferro.

Podemos incentivá-las a tornar os transportes urbanos mais atraentes para o utilizador.

Eis o que procuramos, e eis a razão pela qual pedimos um instrumento financeiro. O programa Marco Polo incentiva o transporte combinado. Dispomos dos programas URBAN. Dispomos de diferentes programas europeus que concedem incentivos. Não estamos a inventá-los agora, há anos que eles existem.

Pois bem, deveríamos fomentar, nas próximas Perspectivas Financeiras, sem as aumentar, uma reorientação em direcção aos transportes urbanos. Eis a nossa proposta.

Para terminar - Senhora Presidente, desculpe, mas sou o relator -, devo dizer ao Senhor Comissário Tajani que, se amanhã dispusermos de uma larga maioria, deverá dirigir-se de novo à Comissão dizendo: "Estamos em posição, penso, de tomar medidas, pois temos legitimidade para isso e o Parlamento não actuou sozinho".

(Aplausos)

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar amanhã.

Declarações escritas (Artigo 142.º)

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), por escrito. - (RO) A qualidade de vida dos cidadãos europeus depende directamente do facto de se tornarem os transportes urbanos mais convenientes e mais verdes. Por esta razão, tornar os transportes acessíveis e apoiar a interoperabilidade são acções vitais. Ao mesmo tempo, os investimentos canalizados para estes tipos de obras públicas constituem uma maneira eficaz de investir fundos providenciados nos planos de recuperação económica europeus e nacionais. Com esta abordagem pretende-se que nos centremos nos cidadãos, tendo em conta o seu duplo papel de trabalhadores - através

da criação de novos empregos – e de beneficiários de serviços de transportes e da melhoria da qualidade do ambiente.

No entanto, inúmeras iniciativas e recomendações europeias sobre o melhoria da mobilidade urbana necessitam de uma abordagem integrada. A observância do princípio da subsidiariedade não exclui a necessidade de implementar um quadro jurídico consistente e de criar um quadro comum de referência que inclua, além de recomendações integradas, um conjunto abrangente de boas práticas.

Em consequência disto, as autoridades locais directamente responsáveis por este assunto terão, quer a oportunidade de reforçar a sua cooperação com todos os interessados no desenvolvimento sustentável dos transportes a nível local e regional, quer interesse em fazê-lo.

Também eu exorto a Comissão Europeia a elaborar urgentemente o plano de acção para a mobilidade urbana, a fim de acelerar a integração coerente deste sector, como parte da rede europeia de transportes em geral.

Dushana Zdravkova (PPE-DE), por escrito. – (BG) As tecnologias e os meios de transporte de passageiros e de mercadorias existentes em zonas urbanas o atingiram o seu limite absoluto. Na realidade, as cidades europeias mais pequenas já atingiram o nível de saturação no que diz respeito ao tráfego de veículos. Para que possamos melhorar a qualidade de vida dos nossos cidadãos teremos de acelerar o desenvolvimento e a implementação da investigação científica e da inovação na área da mobilidade urbana. É inquestionável que a canalização de recursos para a simples expansão de infra-estruturas não ajuda a resolver a crise crescente. Torna-se necessário encontrar novas soluções "inteligentes" para lidar não apenas com os problemas actuais, mas também com os futuros problemas associados ao transporte urbano. Por esse motivo congratulo-me com a sugestão de desenvolver uma nova geração do programa CIVITAS, por considerar que a tónica deve ser colocada no desenvolvimento da próxima geração de tecnologia da informação para a gestão dos fluxos de tráfego.

A abordagem de planeamento integrado adoptada nos últimos anos está a ser largamente utilizada, em termos relativos, na elaboração de planos urbanos para as principais cidades da Europa.

A criação e o financiamento de uma estrutura europeia permanente destinada a recolher e a divulgar boas práticas nesta área e a promover o diálogo entre as partes interessadas em todas as regiões da União Europeia marcará um novo e importante passo para o encorajamento da mobilidade sustentável nas áreas urbanas.

19. Plano de acção relativo aos sistemas de transportes inteligentes - Sistemas inteligentes de transportes no domínio do transporte rodoviário e interfaces com outros modos de transporte (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia a discussão conjunta dos seguintes relatórios:

- (A6-0227/2009) da deputada Anne E. Jensen, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre um plano de acção relativo aos sistemas de transportes inteligentes (2008/2216(INI)), e

- (A6-0226/2009) da deputada Anne E. Jensen, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre uma proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (COM(2008)0887 - C6-0512/2008 - 2008/0263(COD)).

Anne E. Jensen, relatora. – (DA) Senhora Presidente, não sei se serei capaz de me expressar com o mesmo grau de entusiasmo com o fez o que o senhor deputado Savary, todavia os sistemas de transporte inteligentes constituem uma matéria muito empolgante. Ora bem, e o que são sistemas de transporte inteligentes? Bom, a resposta a esta pergunta não é assim tão simples, na medida em que estamos a falar de um vasto leque de diferentes sistemas: sistemas que permitem um transporte mais seguro, mais eficaz e mais respeitador do ambiente, ao tirar partido das modernas tecnologias da informação e da comunicação. A sigla STI, por que também são conhecidos estes sistemas, designa, portanto, um conceito genérico que abrange numerosos aspectos diferentes. Sob a cúpula dos STI encontramos aspectos tão diversos como as chamadas de emergência automática (*eCall*) que geram uma chamada automática para um centro de atendimento de chamadas de emergência em caso de acidente, sistemas de portagem, que são sistemas concebidos para a cobrança de portagens e os amplamente conhecidos sistemas GPS, que muitos de nós utilizamos nos nossos veículos para nos ajudar a circular em terreno desconhecido.

Contudo, os STI têm muitas outras potencialidades desaproveitadas: comunicação entre veículos, entre o veículo e a estrada e entre o veículo e um centro de informação. Então, se essa tecnologia é assim tão positiva, por que não a utilizamos numa escala mais alargada? Bem, estamos aqui diante da questão de saber o que vem primeiro, a galinha ou o ovo. Será que devemos instalar, em primeiro lugar, no veículo a tecnologia com capacidade para comunicar com um transmissor situado na berma? Os fabricantes de automóveis têm consciência das possibilidades, porém não conseguem atrair investimento para essas tecnologias se não forem primeiro implementados os transmissores de berma. Por outro lado, as autoridades não querem investir nesses transmissores enquanto os veículos não estiverem equipados para receber os respectivos sinais. É necessário que começar por algum lado, e nós teremos de pôr o processo em marcha.

Neste contexto, a Comissão produziu o Plano de Acção para os Sistemas de Transporte Inteligentes e apresentou uma proposta de directiva destinada a promover os STI ao lançar a respectiva normalização. Devemos felicitar a Comissão pela medida que tomou. Esta iniciativa é necessária. Os dois relatórios relativos aos sistemas de transporte inteligentes que debateremos hoje, o plano de acção e a directiva estão intrinsecamente interligados. É assim que deve ser, pois um plano de acção sem a directiva não nos traria nada de novo. Muitos destes aspectos incluídos no plano de acção são projectos que já estão em curso. O aspecto crucial, contudo, é a directiva, na medida em que impulsionará o desenvolvimento de normas importantes na UE. O plano de acção, por outro lado, destina-se a delimitar o âmbito da directiva e assegurar que aproveitemos a experiência recolhida através de projectos comuns tendo em vista a normalização.

A adopção de normas comuns através de um Comité Europeu de STI aplica-se a quatro áreas específicas: em primeiro lugar, uma utilização optimizada das estradas com dados relativos ao tráfego e aos percursos, em segundo lugar, a continuidade dos serviços dos STI nos corredores de transporte e nas conurbações, em terceiro lugar, a protecção e a segurança rodoviária e, em quarto lugar, a integração dos veículos na infra-estrutura dos transportes. Além disso, estamos a lidar com a importantíssima questão da segurança dos dados. Não pretendemos uma sociedade do tipo *"big-brother"*, pelo que a segurança dos dados e os direitos dos indivíduos devem ser incorporados nas normas, logo desde o início. Uma outra questão da maior importância é da responsabilidade e da partilha de responsabilidade. Se algo correr mal, devemos poder identificar a origem do problema, se é o motorista, o sistema de navegação por satélite ou a tecnologia do veículo. Caso contrário, não conseguiremos fazer qualquer progresso. E, assim sendo, não conseguiremos garantir o investimento necessário.

Gostaria de agradecer aos relatores-sombra dos restantes grupos pela estreita colaboração que prestaram. É um facto que se registaram algumas diferenças de opinião sobre se deveríamos centrar-nos em alternativas modais ao transporte rodoviário, mas penso que alcançámos um equilíbrio entre garantir a utilização de tecnologias STI no transporte rodoviário e a interface de ligação a outros modos de transporte. Existe a possibilidade de utilizar a tecnologia da informação para facilitar a comparação entre as diferentes formas de chegar do ponto A ao ponto B e para obter uma perspectiva das alternativas mais rápidas, mais económicas e ambientalmente mais positivas. Gostaria que tivéssemos chegado a um acordo rápido sobre este aspecto com o Conselho, porém não foi possível. A Presidência checa fez um excelente trabalho, mas espero que o modo como reforçámos a proposta da Comissão torne a directiva mais atraente para o Conselho, pois precisamos de uma directiva.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de agradecer ao Parlamento, em especial à relatora, a senhora deputada Jensen, e a todos os relatores-sombra, pelo seu excelente trabalho e pela forma como receberam as propostas da Comissão.

Obviamente que me regozijo com as escolhas feitas e registo as alterações sugeridas à proposta de directiva. Sobretudo, fico satisfeito por ver que o Parlamento confirmou a importância dos programas EGNOS e Galileo do sistema global de navegação por satélite para a utilização de tecnologias STI. Gostaria, no entanto, de fazer ao Parlamento algumas perguntas e tentar dar algumas respostas para dar a conhecer os motivos que levaram a Comissão a apresentar uma directiva com vista a promover a implantação dos STI e, em segundo lugar, para se apurar se as iniciativas locais e nacionais são insuficientes neste domínio.

A Comissão financia programas de investigação e desenvolvimento sobre sistemas de transportes inteligentes desde 1988, o que deu origem a resultados indiscutivelmente positivos e inspirou várias recomendações. Estes projectos de investigação e desenvolvimento constituíram uma base importante para realizar progressos tecnológicos, coordenar acções e favorecer as actividades de implantação preliminares, em geral de forma fragmentada.

É pois tempo de passar das recomendações à acção concreta a fim de colher os benefícios da aplicação de sistemas de transporte inteligentes: benefícios que se poderão traduzir na segurança rodoviária, redução do

congestionamento de tráfego e melhoria do impacto ambiental do sistema rodoviário. Este é o objectivo subjacente a este projecto de directiva indispensável para promover medidas destinadas a eliminar barreiras a uma implantação mais ampla e mais bem coordenada dos STI.

Gostaria de dar alguns exemplos que ajudam a explicar por que razão as estratégias voluntárias ou locais nem sempre são suficientes: hoje um transportador rodoviário de mercadorias que viaje entre Barcelona e Francoforte está equipado não só com um telemóvel como com um sistema de navegação a bordo, e ainda pelo menos três terminais diferentes de sistemas electrónicos de portagem para os países que deverá atravessar, ou para evitar o trânsito nas zonas residenciais. Em 2001, a Comissão recomendara aos Estados-Membros que publicassem informação circunstanciada sobre as categorias das estradas da rede e sobre zonas de tráfego limitado. Infelizmente, pudemos constatar que só algumas autoridades locais ou nacionais seguiram esta recomendação. O que em última análise acontece é que os condutores com sistemas de navegação utilizam toda a rede rodoviária e, demasiadas vezes, os veículos pesados de mercadorias são orientados para estradas absolutamente inadequadas ou itinerários perigosos, por exemplo, perto de escolas ou estradas com fortes declives.

A nova directiva fará o possível para adoptar as medidas necessárias que permitam evitar tais situações, reduzindo assim os vários problemas que se nos deparam. A Comissão aguarda um acordo entre o Parlamento e o Conselho sobre a proposta de directiva, que representa um instrumento fundamental para a implementação do plano de acção.

Trabalharemos em estreita colaboração convosco e com o Conselho para chegar a um acordo tão breve quanto possível, e espero que a reunião informal do Conselho a realizar na próxima semana em Litoměřice, na República Checa, que incluiu na ordem de trabalhos a questão dos transportes inteligentes, seja determinante. A senhora deputada Jensen foi convidada e estará portanto presente, creio, embora com um estatuto informal, mas a questão é podermos comparar as posições da Comissão, Parlamento e Conselho a fim de tentar acelerar o que, espero eu, virá a ser um acordo fácil, dando assim uma resposta prática aos cidadãos, e aprovar um texto comum no mais curto espaço de tempo possível.

Giovanni Robusti, relator da parecer da Comissão do Desenvolvimento Regional. – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, tenho acompanhado o plano sobre os STI como relator de parecer da Comissão do Desenvolvimento Regional. O parecer da nossa comissão, aprovado por unanimidade, foi largamente retomado pela Comissão dos Transportes e do Turismo, num espírito de cooperação, que os projectos de grande exigência permitem criar. Gostaria de agradecer a todos aqueles que contribuíram com o seu trabalho e as suas ideias.

Todos tentámos evitar as grandes palavras que muitas vezes caracterizam as declarações de princípio. Tentámos fazer ver que não está em causa discutir quantas ou que estradas programar, mas simplesmente determinar como podemos circular de forma mais coordenada, segura, amiga das pessoas e do ambiente e, por conseguinte, de forma inteligente, o que não é pouco. Tentámos demonstrar o papel da tecnologia, da segurança, das zonas periféricas, dos cursos de água e, sobretudo, da coordenação com os Fundos Estruturais, de modo a que os objectivos e calendários programados sejam coerentes e coordenados. Tentámos destacar o papel cada vez mais importante da segurança e da gestão integrada, não apenas dos transportes, mas sobretudo das pessoas transportadas. Considero que conseguimos avançar com uma abordagem coerente e convincente.

Espero agora duas coisas: que a Comissão não se limite simplesmente a "tomar nota" e depois seguir na direcção que entender quando chegar à altura de tomar decisões operacionais; e que as estratégias operacionais definidas no plano constituam a base das escolhas de todos os outros programadores de actividades conexas. Muitas vezes visualizámos planos maravilhosos, fechados numa bola de cristal, uma perto da outra, mas impenetráveis entre si.

Seria decepcionante continuar a financiar estradas quando decidimos reduzir o tráfego rodoviário; seria decepcionante continuar a financiar a concepção de veículos sem ter em conta a interconexão, a segurança passiva, o consumo de combustível e a degradação do ambiente; seria decepcionante que, em conjunto, prévissemos enveredar por um determinado caminho, e as verbas e os recursos por que somos responsáveis fossem depois encaminhados noutro sentido, sendo despendidos sem coordenação em termos de tempo.

Etelka Barsi-Pataky, em nome do Grupo PPE-DE. – (HU) Senhora Presidente, o Grupo do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) e dos Democratas Europeus considera que um dos pilares mais importantes da política europeia de transportes é a tecnologia de transportes inteligente. Há dois anos, quando discutimos esta matéria no Parlamento, durante a revisão intercalar do Livro Branco sobre a política de transportes, do

qual fui relatora, definimos como um dos objectivos principais a implantação de tecnologias inteligentes como instrumentos para melhorar a eficiência nas nossas estradas e aumentar o nível dos serviços. Mas estes desenvolvimentos inteligentes que tornarão as nossas estradas mais seguras e o transporte rodoviário mais amigo do ambiente já existem.

Todavia, de modo a garantirmos a implantação dos nossos desenvolvimentos tecnológicos, necessitamos deste plano de acção e desta directiva. Sugerir, na regulamentação, que estabelecêssemos um nível mínimo de aplicações inteligentes de forma a podermos dotar a nossa RTE-T, pelo menos, deste nível mínimo. Estas aplicações promoverão a eficiência e a segurança. Obviamente, esperamos da Comissão propostas de financiamento para as soluções inteligentes que não sejam implementadas com financiamento privado. Da mesma forma, esperamos também da Comissão propostas sobre a correcta adequação do tráfego transfronteiriço à infra-estrutura inteligente que contamos ter na Europa. No contexto da directiva, a Comissão Europeia recebeu um grau de confiança invulgarmente elevado, considerando que se trata de uma directiva-quadro. Por isso, é importante a participação do Parlamento, no quadro dos procedimentos de comitologia, na elaboração dos regulamentos de execução.

Senhora Presidente, votámos hoje a revisão do Livro Verde sobre o futuro da política de RTE-T. Podemos estar certos de que o futuro da RTE-T da Europa reside no transporte inteligente. Muito obrigada.

Silvia-Adriana Țicău, *em nome do Grupo PSE*. – (RO) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de começar por felicitar a senhora deputada Jensen pela qualidade do trabalho que realizou e pelos seus dois relatórios.

Os sistemas de transporte inteligentes são aplicações avançadas que visam oferecer serviços inovadores em termos de modos de transporte e gestão de tráfego, bem como permitir a vários utentes estarem mais bem informados e fazerem um uso mais seguro, mais bem coordenado e mais inteligente das redes de transporte. Penso, no entanto, ser importante que os sistemas de transporte inteligentes digam respeito a todos os tipos de transporte e não apenas aos transportes urbanos, razão pela qual formulei alterações tendo presente este aspecto. Além disso, o transporte urbano e a mobilidade urbana são uma componente importante do desenvolvimento urbano. Congratulo-me, por isso, com o facto de termos aqui connosco o nosso colega da Comissão do Desenvolvimento Regional. Penso ser importante que a utilização de sistemas de transporte inteligentes possa dar um contributo eficaz para a redução do consumo de combustíveis e, por conseguinte, para o melhoramento da qualidade do ar nas cidades e para o fluxo de tráfego.

Penso ser importante que se proporcione informação aos passageiros, que se protejam os dados de natureza pessoal e, evidentemente, que se assegure que os mesmos são anónimos, de modo a poder proteger os utilizadores. Por último, mas não menos importante, acho que estamos perante um progresso, mas é necessário um investimento muito grande neste sector.

Sepp Kustatscher, *em nome do Grupo Verts/ALE*. – (DE) Senhora Presidente, em princípio, temos de estar de acordo com o objectivo geral da directiva. Melhores sistemas de informação para viajantes e operadores de estruturas rodoviárias, por exemplo, com o objectivo de reduzir acidentes rodoviários e de tornar o transporte mais barato e mais eficaz constituem, obviamente, boas ideias, assim como o é a possibilidade de recolher dados ambientais. No entanto, nutro três preocupações fundamentais.

Primeiro, a confiança nas chamadas tecnologias inteligentes leva facilmente as pessoas a entregar as suas responsabilidades a máquinas e instrumentos.

Segundo, existe um perigo cada vez maior de haver uma utilização abusiva de todos os dados recolhidos. A privacidade das pessoas está cada vez mais ameaçada.

Terceiro, esta directiva está demasiadamente orientada para os automóveis. A interoperabilidade com outros sistemas de transporte, como os transportes públicos, seria muito mais importante do que os elaborados jogos do gato e do rato que a indústria está a tentar a jogar connosco.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). – (DE) Senhora Presidente, apoio incondicionalmente o objectivo da Comissão de criar um quadro jurídico para a introdução e a utilização coordenadas de sistemas de transporte inteligentes na área do transporte rodoviário. A minha luta pessoal, de longa data, pela introdução em massa do sistema "eCall", o sistema electrónico de chamadas de emergência, torna-me a sua urgência presente quase diariamente, e os sistemas de transporte inteligente podem fazer muito mais. Contribuem para a sustentabilidade ambiental, o aumento de eficácia e da segurança e a competitividade não discriminatória do transporte rodoviário de passageiros e mercadorias. Também apoiam a co-modalidade, inclusivamente

através do desenvolvimento de interfaces com outros modos de transporte, como o transporte ferroviário, a navegação interior e o transporte aéreo, que começaram a integrar sistemas de transporte inteligentes há muito tempo.

Estas metas não podem ser todas alcançadas apenas pelos próprios Estados-Membros; só será possível como uma tarefa comunitária. Os sistemas de transporte inteligentes, baseados em normas mínimas e especificações vinculativas a nível da UE favorecem a inovação e criam segurança de planeamento, em especial, para as pequenas e médias empresas. Congratulo-me em particular com a planeada plataforma aberta, integrada no veículo, para serviços de sistemas de transporte inteligentes.

O plano de acção inclui, finalmente, um calendário para a introdução de sistemas específicos: a) para a segurança no transporte rodoviário, tais como o ESP e o "eCall"; b) para a continuidade na gestão do tráfego, por exemplo, informações sobre taxa de congestionamento ou gestão de estacionamento reduzem o número de veículos que circulam à procura de um lugar de estacionamento; c) para a utilização de dados relativos às vias rodoviárias, ao tráfego e às viagens em tempo real, o que representará um benefício, tanto para condutores profissionais de camiões, como para todos os outros utentes das estradas.

A directiva estabelece requisitos pormenorizados para a introdução obrigatória e coordenada de sistemas de transporte inteligentes estandardizados em toda a UE e a sua aplicação nos Estados-Membros. Também salvaguarda a utilização de dados pessoais. Mas atenção: a introdução de sistemas de transporte inteligentes custará muito dinheiro, porque infra-estruturas e veículos terão de ser equipados com a necessária tecnologia de informação e comunicação. Continuamos a saber pouquíssimo sobre a disponibilidade e a capacidade ou não dos potenciais utilizadores para pagar.

Gilles Savary (PSE). - (FR) Senhora Presidente, antes de mais gostaria de agradecer à senhora deputada Anne Jensen o seu trabalho sempre notável, porque muito aberto e atento ao conjunto das opiniões.

Em primeiro lugar, gostaria de dizer que, por detrás dos sistemas de transporte inteligentes, muitos fundos são europeus, e fiquei um pouco estupefacto ao constatar que eram praticamente todos destinados ao sector automóvel.

Evidentemente que o automóvel tem os seus aspectos positivos; trata-se de um sector económico extremamente poderoso na Europa. Mas penso ser necessário que todos os modos de transporte sejam inteligentes.

Não negligencio o facto de existir o ERTMS para os caminhos-de-ferro, o SESAR, o GALILEO, mas, quanto a mim, falta uma abordagem na perspectiva do utilizador, no que respeita à sua informação; à acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida e à forma como podemos, hoje, adaptar os veículos urbanos; à criação de um veículo urbano económico em matéria energética; à segurança nos transportes, nomeadamente nos transportes colectivos, que é um tema extremamente importante; à informação do utilizador; à bilhética. Estas são áreas que, frequentemente, mereceriam progressos consideráveis.

Assim, penso que devíamos diversificar os meios nos próximos anos. Nomeadamente, gostaria que prestássemos atenção ao respeito dos dados pessoais; devemos evitar resvalar para o 1984 de George Orwell, para a miragem da substituição integral do Homem pela máquina. Vimos o que se passou no Hudson este Inverno: se não houvesse piloto, a mecânica não teria conseguido, certamente, aguentar o avião. Por fim, penso que devemos privilegiar também outros modos para além dos automóveis.

Com estas reservas, estou de acordo com o relatório apresentado.

Zita Gurmai (PSE). - (HU) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, a introdução de sistemas de transporte inteligentes oferece numerosos benefícios óbvios. Tornará o transporte na Europa mais seguro e mais eficiente, promovendo igualmente a protecção ambiental e a eficiência energética. Devemos também registar o plano de acção da Comissão e o prazo claramente estabelecido. Considero ainda importante que, uma vez implantados os sistemas, sejam também tidos em conta os aspectos relacionados com a compatibilidade, a coerência e a regulamentação. No que diz respeito aos consumidores, além de beneficiarem de preços acessíveis, estes deverão também ter a possibilidade escolher livremente, devendo ser introduzida legislação adequada para garantir que não exista qualquer possibilidade de utilização indevida dos dados pessoais dos cidadãos. Deverá ser implementado um sistema inteligente, lógico e de nível elevado passível de novos desenvolvimentos e capaz de integrar eficazmente novos avanços tecnológicos. É do interesse de todos tornar isto uma realidade. Ao mesmo tempo, é também de extrema importância para a indústria automóvel europeia que continuemos a avançar. Agradeço à relatora o seu trabalho.

Den Dover (PPE-DE). - (EN) Senhora Presidente, exprimo-me na qualidade de engenheiro civil, e tenho um filho que possui uma empresa de inquéritos sobre transportes com presença em todo o Reino Unido.

Esta questão é extremamente importante porque, a partir da Europa, podemos fazer com que a tecnologia mais recente melhore a utilidade e a eficiência do transporte rodoviário em todas as suas vertentes. Esta é uma área que tem vindo a crescer de ano para ano. Mesmo em período de recessão prevemos, entre o momento actual e o ano de 2020, um aumento da ordem dos 55% no transporte de mercadorias e de 35% nos veículos de passageiros; com isso, evidentemente, o consumo de energia aumenta.

É frequente acontecer-nos, como deputados, em visitas aos nossos círculos, ficar presos em engarrafamentos e sermos obrigados a fazer telefonemas para averiguar da situação mais à frente. Precisamos de mais informação nos veículos para organizarmos os nossos trajectos de uma forma mais eficiente.

Desejo à senhora deputada Jensen e ao Senhor Comissário os maiores êxitos.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. - (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, creio que devemos olhar para o futuro com optimismo, porque no que diz respeito à directiva, considero que, para além de uma forte cooperação da parte da Presidência Checa, há disponibilidade também da Presidência Sueca para levar a bom porto um acordo entre a Comissão, o Parlamento e o Conselho. Por conseguinte, tenho razões para esperar um bom desfecho, e creio que também poderá ser motivo de inspiração para o Parlamento votar a favor dos textos que estamos a debater.

Gostaria de responder a algumas observações e tranquilizar a senhora deputada Țicău quanto aos nossos objectivos: começar por um plano de acção e por uma directiva relativa ao sistema de transportes em geral e depois, nessa perspectiva, ter em atenção a dimensão urbana e centrar-se nesse aspecto, mas primeiro é preciso passar pelo geral para chegar ao específico.

Gostaria também de responder ao senhor deputado Kusstatscher sobre a questão do sector rodoviário e outros sistemas de transportes. Actualmente, não existe qualquer quadro europeu coerente para a implantação e utilização dos sistemas de transportes inteligentes (STI) no sector rodoviário, enquanto para outros modos de transporte, como referiu o senhor deputado Savary, foram criados planos específicos: SESAR, o novo sistema de Gestão e Investigação do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu, SIF (Serviços de Informação Fluvial) para o transporte fluvial e VTMS (Sistema de Informação e de Gestão do Tráfego Marítimo) para o transporte marítimo, não esquecendo o sistema ERTMS (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário) para o transporte ferroviário. O plano de acção STI diz respeito, em primeiro lugar, ao sector rodoviário, mas também inclui acções e iniciativas específicas que visam assegurar e melhorar a interconectividade do transporte rodoviário com outros modos de transporte, através de interfaces adequadas.

Fazia questão de referir, sobretudo ao senhor deputado Savary, que, obviamente, o plano de acção STI não inclui apenas medidas para os condutores mais idosos, mas também para os utentes da estrada definidos como "vulneráveis", nomeadamente ciclistas e peões. Estas, entre outras, figuram na lista de medidas que poderão ser aprovadas pela comissão para o sistema de transportes inteligentes previsto na directiva. Concretamente, trata-se de utilizar o sistema de transportes inteligentes para a segurança dos utentes, como por exemplo, no caso da sinalética inteligente para as pessoas com problemas de visão.

À luz disto, com uma directiva podemos introduzir certas regras, mas o problema está também em ter condutores inteligentes; não basta ter sistemas inteligentes, cumpre-nos também assegurar que quem quer que se sente atrás de um volante de um automóvel ou de um camião, ou conduza uma mota ou uma bicicleta, use a sua inteligência. Infelizmente, nada disso pode ser regulado com uma directiva, regulamentação ou plano de acção; temos simplesmente de fazer uso de regras sólidas para persuadir os cidadãos europeus a usar a sua inteligência e não consumir álcool ou drogas quando vão para a estrada.

Anne E. Jensen, relatora. - (DA) Senhora Presidente, penso que o Senhor Comissário Tajani acaba de colocar o dedo na ferida, pois é justamente disso que se trata. Temos de fazer com que os motoristas ajam de forma mais inteligente. Foi um aspecto que foi longamente discutido, e o senhor deputado Kusstatscher também referiu que, em muitas ocasiões, importa assegurar que estes sistemas nos ajudem efectivamente a ficar mais bem informados e a agir de modo mais sensato, e não a agir de uma forma estúpida. É muito importante. Do mesmo modo, penso ser importante ter em conta o exemplo de um condutor de pesados que percorre a Europa de lés-a-lés, pois há casos de condutores de camiões que se queixam de quase não conseguir ver através do pára-brisas devido à panóplia de dispositivos de que têm de dispor para poder comunicar com os sistemas de portagem e de tarifas rodoviárias e com outros sistemas de informação. Precisamos de uma plataforma comum para que quaisquer dados introduzidos no computador possam ser enviados de volta

ao condutor do veículo na sua língua. As possibilidades existem. Na realidade, existe um número incrível de possibilidades extremamente positivas.

Também despendemos um certo tempo a discutir os montantes a afectar para este fim. Pelo que entendemos, serão na ordem de 300 milhões de euros, devendo uma parte significativa ser canalizada para o EasyWay – principalmente pela Comissão. Posso referir que no meu país, a Dinamarca, acabámos de adoptar um plano que visa afectar uma verba de 40 milhões de euros para os STI para os próximos cinco anos. Um montante de 40 milhões de euros é muito dinheiro para um país tão pequeno que tem apenas 5 milhões de habitantes, todavia irá de facto permitir-nos alcançar grandes progressos. Por esse motivo, penso que se começarmos a analisar os diferentes Estados-Membros conseguiremos formar uma perspectiva geral. É exactamente disto que necessitamos para arrancar com o processo, e espero que justamente este tópico faça parte da agenda dos ministros de Transportes, na reunião do dia 29.

Para concluir, gostaria de tecer alguns comentários acerca das alterações: a proposta relativa à directiva conta, aparentemente, com amplo apoio, restando apenas quatro alterações para amanhã. Pessoalmente sou favorável à alteração 57 proposta pelo Grupo Socialista e à alteração 59 proposta pelos Verdes, mas sou contra as alterações 58 e 60. Penso que o facto de termos tão poucas alterações testemunha o nível do apoio dado pelo Parlamento. Portanto, Senhor Comissário Tajani, conseguiu um bom começo, com um sólido mandato para negociar.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar amanhã.

Declarações escritas (Artigo 142.º)

Mieczysław Edmund Janowski (UEN), por escrito. – (PL) Os dias de hoje reclamam dos transportes uma adaptação rápida ao crescimento exponencial da sua utilização e das expectativas da sociedade. Considero, por isso, muitíssimo útil a introdução dos Sistemas de Transportes Inteligentes (STI). Devemos ter consciência de que o actual estado de coisas no domínio dos transportes rodoviários é altamente preocupante. Isto é ilustrado por estatísticas tais como:

- o número de mortes nas estradas da UE em 2006 rondou as 43 000, incluindo cerca de 5 500 na Polónia;
- o custo anual do congestionamento do tráfego nas estradas da UE é da ordem de 1% do PIB;
- as emissões de CO₂ geradas pelos transportes rodoviários representam, aproximadamente, 70% do total das emissões de CO₂ ligadas aos transportes.

Assim, impõe-se assegurar o seguinte:

- uma utilização óptima da estrada e dos dados do tráfego rodoviário;
- a continuidade e a fiabilidade dos serviços de STI nos corredores de transporte europeus e nos grandes aglomerados urbanos;
- o recurso intensivo nas grandes áreas urbanas a aplicações telemáticas, que põem a tecnologia de informação e as telecomunicações ao serviço dos transportes;
- a introdução rápida e harmonizada de dispositivos de segurança destinados à circulação rodoviária, como o "eCall", ADAS (Sistemas Avançados de Assistência ao Condutor) e outros;
- uma melhor integração dos veículos na infra-estrutura de transportes, e entre veículos;
- coordenação à escala europeia, explorando a experiência e as boas práticas dos países mais avançados.

Tentemos, portanto, implementar STI por toda a UE, em todos os meios de transporte, públicos e privados, e para usufruto de todos os passageiros.

20. Programa Marco Polo II (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A6-0217/2009) do deputado Ulrich Stockmann, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1692/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho,

que institui o segundo programa "Marco Polo" relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias ("Marco Polo II") (COM(2008)0847 - C6-0482/2008 - 2008/0239(COD)).

Ulrich Stockmann, relator. – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, a transferência da circulação das mercadorias dos transportes rodoviários para os ferroviários, a navegação interior ou o transporte marítimo de curta distância constitui um tema permanente nos nossos debates sobre o transporte, e isto há décadas. Agora, no contexto do debate sobre o clima, o tema assumiu, naturalmente, uma nova importância.

Entretanto, chegámos a esta transferência através de diversas abordagens políticas e instrumentos. Contudo, se analisarmos a questão cuidadosamente, verificaremos que, na prática, é muito difícil transferir o tráfego, que só se consegue em casos muito raros.

Primeiro, porque as ligações entre os modos de transporte continuam a não estar suficientemente harmonizadas; segundo, porque os operadores de transporte ferroviário e navegação interior continuam a não estar suficientemente estabelecidos como prestadores de serviços europeus, e, terceiro, porque as formas de transporte respeitadoras do ambiente, dada a sua própria natureza, não permitem prestar um serviço porta a porta, como é óbvio.

Estas dificuldades estão todas a ser ainda mais exacerbadas, na actual recessão, pela queda de preços no transporte rodoviário de mercadorias. O Programa Marco Polo II também sofreu o impacto de todos estes problemas. Por isso é que nós, que trabalhamos na política de transportes, estamos interessados numa solução urgente, porque o nosso objectivo estratégico, nomeadamente que o Marco Polo ajude a transferir 60% do crescimento do transporte rodoviário de mercadorias, está agora ainda mais distante. Portanto, precisamos de mudar de direcção antes do fim desta legislatura, pelo que chegámos a um compromisso bastante razoável.

O que acontecerá? Primeiro, a Comissão encarregou uma agência de assumir a administração do programa e simplificar o procedimento administrativo ainda antes de este regulamento ser proposto, o que faz sentido. Encontrámos e negociámos em conjunto uma série de pontos no compromisso, a fim de tornar o programa mais atractivo. Primeiro, os limiares para as auto-estradas do mar foram reduzidos de 250 milhões para 200 milhões de toneladas-quilómetro por ano; segundo, os limiares para os projectos de transferência modal foram reduzidos de 80 para 60 milhões de toneladas-quilómetro, tal como o limiar para projectos de navegação interior, onde o Parlamento conseguiu uma redução de 17 para 13 milhões de toneladas-quilómetro. Também aumentámos de 10% para 20% o nível de financiamento permitido para infra-estruturas adicionais, o que faz sentido. Por fim, conseguimos ainda demonstrar que crises económicas como aquela que estamos a viver actualmente também podem ser referidas como razões para o prolongamento dos contratos.

Tornamos, assim, o programa consideravelmente mais atractivo. O compromisso alcançado foi possível também graças a um maior nível de consenso entre todos os deputados, que, nesta fase, deixaram de lado considerações pertinentes e um debate de fundo, a fim de permitir reiniciar rapidamente o programa. Por isso, necessitamos realmente de um debate geral, antes de a Comissão apresentar uma proposta relativa ao Marco Polo III, de modo a podermos reintroduzir todos aqueles aspectos, necessários para a nossa orientação futura. Além disso, queremos, naturalmente, saber como vai funcionar a adaptação que agora introduzimos. É isso que está em causa na votação, e espero que venhamos a obter o vosso apoio amanhã.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de agradecer ao senhor deputado Stockmann o trabalho que realizou. Desde 2003, o programa Marco Polo tem por objectivo criar um sistema de transporte mais sustentável na Europa transferindo uma boa parte do aumento anual do transporte rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte mais amigos do ambiente, tais como as vias navegáveis, transporte ferroviário e o transporte marítimo de curta distância. O primeiro programa Marco Polo, que tinha como objectivo transferir 48 mil milhões de toneladas-quilómetro das estradas em quatro anos, terminou em 2006, contudo a avaliação externa mostrou que apenas 64% deste valor foi alcançado.

A experiência adquirida com o segundo programa Marco Polo mostra que, infelizmente, a sua eficácia não regista melhorias e que a Europa não faz pleno uso deste importante instrumento para concretizar um sistema de transporte mais adequado à evolução do mercado. No ano passado, enviei uma série de cartas a todos os ministros dos transportes europeus, instando-os a utilizar programa Marco Polo.

Por conseguinte – e ao que parece o Parlamento partilha do meu ponto de vista – penso que chegou o tempo de alterar o regulamento, mudar as regras sobre o acesso a este projecto, ou programa, que inclusivamente

estará a conceder fundos que nem sempre são utilizados. Estamos seguramente a caminhar na direcção certa, pois a ideia é ajudar as pequenas e médias empresas a beneficiar do projecto comunitário. As PME têm, até à data, experimentado grandes dificuldades em aceder aos fundos europeus concedidos através do programa Marco Polo.

A mensagem que enviamos hoje não se dirige exclusivamente aos que utilizam o programa Marco Polo. Constitui, creio, um apelo para alterar muitos regulamentos europeus, pois o mesmo acontece noutros sectores e regulamentos nacionais que envolvem fundos europeus, regulamentos esses que nem sempre são redigidos de maneira a facilitar o acesso aos mesmos. Este é um problema real em todos os Estados-Membros, e volto a frisar que não diz respeito só à nossa regulamentação, tem a ver com regulamentação nacional que envolve fundos europeus.

Por isso o nosso trabalho aqui hoje não se resume ao Programa Marco Polo, envia também uma mensagem sobre legislação de qualidade, em benefício dos cidadãos, e simplificação do acesso a projectos comunitários. Por conseguinte, creio que é óbvio que o trabalho do senhor deputado Stockmann é digno de apoio e que o texto proposto deverá ser aprovado para que o Parlamento, repito, possa enviar amanhã uma mensagem positiva a toda a União Europeia.

Permitam-me que diga novamente: o que está em questão não se resume ao Programa Marco Polo; trata-se de uma questão muito mais ampla. Começando pelo Marco Polo, creio que fazemos um bom serviço em prol de outros sectores que estão particularmente atentos à utilização dos fundos comunitários e dos vários programas que a Comissão proporciona aos 27 Estados da UE e suas empresas.

Anne E. Jensen, *relatora de parecer da Comissão dos Orçamentos*. – (DA) Senhora Presidente, quando a Comissão dos Orçamentos decidiu emitir um parecer sobre o programa Marco Polo, foi por considerar que seria difícil assegurar a utilização dos fundos para os fins designados. Por esse motivo, congratulamo-nos, obviamente, com as medidas agora tomadas. A Comissão está de parabéns. Estamos a tentar simplificar a administração e a tornar as regras mais rigorosas, com vista a facilitar a utilização dos fundos para os fins previstos. Em resposta, a Comissão dos Orçamentos também concorda que, se não conseguirmos melhorar a implementação do programa, se não conseguirmos garantir que os fundos sejam aplicados para os fins previstos, teremos de ponderar se deverá ser afectada uma verba tão significativa ao Programa Marco Polo e se alguns dos fundos não deveriam ser encaminhados para outros programas, onde a sua aplicação possa ser mais eficaz. Naturalmente, vamos ter de efectuar uma revisão intercalar do orçamento, depois das eleições de 2010, e um dos aspectos que obviamente vamos ter de resolver, nessa altura, prende-se com uma avaliação dos programas que estão a funcionar e dos que não estão a funcionar. Reencaminharemos, obviamente, para projectos em que a falta de fundos se faça sentir com maior intensidade os fundos de projectos não susceptíveis de serem aplicados, evitando assim que sejam desperdiçados como meras subvenções.

Dieter-Lebrecht Koch, *em nome do Grupo PPE-DE*. – (DE) Senhora Presidente, o plenário vai votar amanhã sobre o programa Marco Polo II para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias. O Marco Polo II oferece maior segurança de planeamento, porque está previsto decorrer até ao dia 31 de Dezembro de 2013. Tem um orçamento de 450 milhões de euros. Os limiares de elegibilidade para os projectos propostos terão de baixar em comparação com o Marco Polo I, o que permitirá a utilização por pequenas e médias empresas. Estou particularmente grato ao relator por isso. Trata-se de uma política muito favorável para os cidadãos, à qual posso dar o meu apoio incondicional, tendo em conta a actual situação financeira de muitas pequenas e médias empresas.

O programa baseia-se na transferência do tráfego e na redução do congestionamento do tráfego rodoviário. Ele também reforçará a co-modalidade, contribuindo, assim, para um sistema de transporte eficaz e sustentável. Se a votação for positiva, o que recomendo para amanhã, o processo legislativo será concluído na primeira leitura.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk, *em nome do Grupo UEN*. – (PL) Senhora Presidente, Senhor Comissário; falando em nome do Grupo União para a Europa das Nações, queria chamar a atenção para as seguintes questões.

A despeito dos objectivos louváveis que o animam, como os de reduzir a sobrecarga do transporte rodoviário e o respectivo impacto ambiental, e a preferência pelo transporte marítimo de curta distância, por ferrovia, ou pelas vias de navegação interior ou, ainda, por uma combinação de modos de transporte para o transporte de mercadorias, a taxa de utilização anual dos meios financeiros disponíveis para a execução do programa Marco Polo mal ultrapassa os 50%, e apenas 60% das actividades previstas são executadas.

As propostas da Comissão Europeia tendentes a simplificar o programa devem, portanto, ser apoiadas, designadamente: a possibilidade de participação no programa de pequenas empresas e empresários em nome individual, sem necessidade de formação de consórcios; uma redução clara dos limiares de elegibilidade dos projectos expressos em toneladas-quilómetro; a elevação da intensidade do financiamento mediante o aumento da subvenção, de 1 euro para 2 euros por cada 500 toneladas-quilómetro desviadas para outro meio de transporte; e a simplificação dos procedimentos de concessão de ajuda financeira. Gostaria de manifestar a minha esperança de que todas estas medidas contribuam para assegurar que se tire o máximo partido dos meios financeiros disponíveis no âmbito do programa.

Johannes Blokland, em nome do Grupo IND/DEM. – (NL) Analisamos esta noite as alterações ao programa Marco Polo II. Estou grato à Comissão Europeia por ter apresentado propostas para reduzir os limiares de elegibilidade para este fundo, e apraz-me que o senhor deputado Stockmann tenha adoptado estas propostas com o necessário dinamismo. A redução adicional do limiar para a navegação interior, em particular, pode contar com o meu apoio.

Porém, existe um problema. Esta redução não é suficiente. Na Comissão dos Transportes e do Turismo, a senhora deputada Wortmann-Kool e eu reparámos com êxito este erro. Lamento, contudo, que o senhor deputado Stockmann considere que a nossa alteração 24 é indesejável. Afinal, conheço-o como sendo um grande defensor da navegação interior e esperava que saudasse este tipo de alterações. Finalmente, o limiar proposto pela Comissão Europeia é ainda demasiado elevado para os pequenos empresários, que são por definição os que operam nesse sector. Não consigo perceber por que razão as demais instituições vêm dificuldades na alteração 24.

Dispomos de um fundo bem recheado para o transporte sustentável. A navegação interior é de longe o modo de transporte mais limpo. Por que motivo não haveríamos de reduzir mais o limiar para este sector? Julgo que a Comissão Europeia teme que este tipo de propostas induzam alguns Estados-Membros e o Conselho a exigir reduções noutros domínios. Gostaria de pedir à Comissão Europeia para se manter firme e para reconhecer inequivocamente nesta Câmara a importância da navegação interior como o modo de transporte mais limpo.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). – (EL) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, até 2013, vamos investir 400 milhões de euros no programa Marco Polo II, juntamente com uma grande dose de esperanças e perspectivas num sistema de transportes mais eficiente e viável capaz de garantir valor ambiental acrescentado na União Europeia, combinando em simultâneo a coesão económica, social e territorial.

Os resultados do convite à apresentação de propostas de 2008 para o programa Marco Polo II e as conclusões da avaliação do Marco Polo I demonstraram que este programa pode induzir uma mudança visível no sector dos transportes. No entanto, é muito provável que não se venha a concretizar o objectivo definido na sua base jurídica, nomeadamente a prevenção do congestionamento ou a deslocação de uma parte substancial do crescimento global previsto para o transporte rodoviário internacional de mercadorias na Europa.

Para que o programa alcance os seus objectivos, o Marco Polo II terá de se tornar mais atractivo. É preciso alterar a base jurídica e simplificar e clarificar os procedimentos de verificação. Além disso, as condições e requisitos para efeitos de financiamento terão de ser ajustados ao objectivo real, e as alterações têm de ser feitas o mais depressa possível para assegurar o máximo impacto possível.

Nós, no Parlamento Europeu, apoiamos e preconizamos um acesso mais fácil das pequenas empresas a este programa, a redução e simplificação dos limites máximos para a elegibilidade dos projectos e o aumento das subvenções; por outras palavras, um programa mais funcional e directamente eficaz.

Estas alterações e ajustamentos podem tornar-se um paradigma de uma Europa viva, dinâmica e eficaz, que é algo que devemos dar aos cidadãos para que compreendam e vivenciem, na véspera das eleições europeias.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, ao fechar o debate gostaria de responder a algumas das questões que os Senhores Deputados colocaram, e também agradecer o apoio que deram a este acordo em primeira leitura, que, definitivamente ajuda a melhorar a eficácia do segundo programa Marco Polo.

Gostaria de dizer que nos últimos anos, os meus serviços – a quem a agradeço o trabalho – já começaram a reflectir sobre o programa Marco Polo para o período pós 2013, e que esta avaliação se centrará, entre outras questões, nos temas definidos no acordo de compromisso. Em especial, gostaria de salientar a necessidade

de distinguir entre condições de financiamento dos diversos modos de transporte, com base na segurança, na eficiência ambiental e energética, bem como na necessidade de instituir uma assistência orientada para a procura na fase de apresentação do pedido, tendo em conta as necessidades das pequenas e médias empresas de transporte, o reconhecimento da recessão económica como motivo excepcional para prorrogar a duração dos projectos e a redução dos limiares de elegibilidade específica por produto.

A propósito da redução dos limiares, gostaria de tranquilizar o senhor deputado Blokland, lembrando que o texto a aprovar já prevê uma redução dos limiares para a navegação interna. Não creio que pudéssemos fazer muito mais do que fizemos, na medida em que os custos administrativos irão aumentar, embora pense que, com certeza, já teremos enviado o sinal que pediu.

Voltando às nossas reflexões sobre o Programa Marco Polo pós 2013: como dizia, os temas também incluirão a possibilidade de indicar os valores de referência dos limiares mínimos de financiamento para os projectos propostos em termos de eficiência energética e benefícios ambientais, para além das toneladas-quilómetro transferidas; a possibilidade de garantir a coerência entre o Programa de Marco Polo, o Plano de Acção sobre Logística e o programa RTE -T adoptando medidas necessárias a fim de coordenar a afectação dos fundos comunitários, em especial para as auto-estradas marítimas; e a necessidade de ter em conta as características específicas do sector da navegação interna e das suas pequenas e médias empresas, por exemplo, mediante um programa específico para este sector da navegação.

De qualquer forma, a Comissão tenciona apresentar a sua comunicação sobre o futuro do programa, possivelmente em conjunto com a proposta de um terceiro Marco Polo, ao longo de 2011.

Ulrich Stockmann, relator. – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, concordo consigo. Podemos enviar uma mensagem positiva, amanhã, a saber, que, quando é necessário, somos capazes de fazer alterações à nossa legislação que sejam favoráveis aos cidadãos e sensatas. Não deveríamos limitar-nos a enviar esta mensagem; também deveríamos iniciar uma campanha de informação nos países europeus, de modo a podermos capitalizar a atractividade deste programa, porque fizemos, de facto, todos os ajustes necessários. Agora, existem, efectivamente, negócios a preços de pechincha. Se não conseguirmos transferir nada agora, temos, realmente, de questionar todo o programa.

Espero, Senhora Deputada Jensen, que não precisemos de canalizar o dinheiro para outros programas, porque se trata de um assunto importante. Devemos e vamos transferir o tráfego onde for possível, mas é difícil. Senhor Deputado Blokland, o senhor deputado já tem uma resposta. Renegociámos a navegação interior e conseguimos forçámos um compromisso adicional no Conselho, por assim dizer. A nossa preocupação era encerrar o dossiê na primeira leitura. Por isso, não pudemos adoptar uma abordagem demasiado radical e tivemos de negociar sem perder de vista o compromisso e o consenso. Graças a essa atitude, conseguimos muito.

Aguardo com ansiedade o debate de fundo, que teremos em breve, sobre o terceiro programa, com base numa comunicação que a Comissão prometeu, para podermos debater todas as questões fundamentais, tudo o que enumerámos numa proposta conjunta de compromisso, como, por exemplo, se deveríamos dividir o programa para modos de transporte específicos, etc. Nessa altura, a situação voltará a ser interessante. Agora, é apenas necessário que o programa funcione, para evitar a estagnação e para que os projectos já em curso não acabem por ficar pelo caminho com a actual crise. Seria, realmente, lamentável; daí este compromisso. Volto a agradecer a todos pelo vosso esforço.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar amanhã.

21. Rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A6-0220/2009) do deputado Petr Duchoň, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (COM(2008)0852 - C6-0509/2008 - 2008/0247(COD)).

Petr Duchoň, relator. – (CS) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, o objectivo da proposta da Comissão consiste em criar corredores europeus para o transporte ferroviário de

mercadorias e estabelecer regras para gerir e administrar estes corredores. Com esta proposta, a Comissão está a tentar aumentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias, e eu gostaria de aproveitar a oportunidade para aplaudir este esforço. A Comissão dos Transportes e do Turismo debateu a proposta da Comissão, que deu origem à apresentação de um total de 250 propostas de alteração. Nas negociações sobre as propostas de alteração, alcançou-se um compromisso que recebeu apoio transversal a todo o espectro político. O compromisso resulta principalmente de uma tentativa de otimizar o transporte rodoviário no seu todo, mantendo, simultaneamente, flexibilidade suficiente para resolver situações de crise. O texto proposto pela Comissão também foi aperfeiçoado e simplificado, tendo-se colocado ênfase na criação de espaço para os interesses legítimos de cada país, tanto em termos da criação dos corredores, como da sua gestão e administração. A posição das empresas ferroviárias no órgão de administração foi reforçada quanto comparada com a que lhe estava atribuída na proposta da Comissão. Foi igualmente atribuído um papel mais forte às organizações envolvidas nos corredores europeus para o transporte ferroviário de mercadorias. Os comentários relativos à cooperação com países terceiros afectados pelo corredor foram aceites. Há uma série de alterações que dizem respeito a um melhor equilíbrio entre os interesses do transporte ferroviário de passageiros e o transporte ferroviário de mercadorias. Também foi aceite uma exigência de transparência na tomada de decisões relacionadas com a atribuição de categorias de vias e o estabelecimento de regras de prioridade para comboios de mercadorias de alta velocidade. Para terminar, gostaria de agradecer aos relatores-sombra e aos funcionários do Parlamento Europeu pela sua cooperação, bem como aos senhores deputados desta Câmara pela sua paciência.

Antonio Tajani, Vice-Presidente da Comissão. – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, senhor deputado Duchoñ, pela minha parte gostaria de agradecer ao Parlamento por ter concordado em analisar esta proposta tão prontamente; creio que será extremamente importante para o desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias. Os meus agradecimentos em especial ao relator, o senhor deputado Duchoñ, e à Comissão dos Transportes e do Turismo pela sua disponibilidade e pela qualidade do trabalho levado a cabo, que contribuiu para melhorar a proposta legislativa que visa em primeiro lugar integrar melhor, a nível europeu, o transporte ferroviário graças a uma cooperação mais estreita entre os gestores de infra-estrutura.

O transporte ferroviário é o último – friso isto, o último – modo de transporte que conservou uma dimensão fortemente nacional. Muitas vezes, ainda é difícil atravessar as fronteiras de comboio. Os gestores de infra-estrutura são em grande medida responsáveis por esta dificuldade, pelo que é necessário encorajar a sua colaboração, quer em matéria de gestão de infra-estruturas, quer de programação e realização dos investimentos.

As infra-estruturas para as mercadorias precisam de ser contempladas pela política europeia uma vez que já apresentam uma dimensão internacional importante. Gostaria de lembrar que 50% dos serviços de transporte de mercadorias já são actualmente internacionais e isto tende a aumentar no futuro.

Em segundo lugar, a proposta visa permitir a expansão dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. Este sector não pode desenvolver-se e competir com e/ou complementar o sector rodoviário sem a introdução de melhorias consideráveis nas infra-estruturas disponibilizadas aos comboios de mercadorias. Hoje em dia, na grande maioria dos Estados-Membros, pretende-se que o transporte ferroviário de mercadorias se adapte às necessidades do transporte de passageiros. Infelizmente, isto também se aplica à gestão das infra-estruturas e ao investimento.

Em terceiro lugar, graças a esta proposta, será possível integrar melhor o transporte de mercadorias no sistema de transporte ferroviário, e desenvolver a co-modalidade na Europa. De facto, para que o transporte ferroviário possa dar um contributo substancial aos objectivos comunitários em matéria de transportes, a infra-estrutura ferroviária deve ser mais bem articulada com outros modos de transporte, especialmente o rodoviário e o marítimo.

Porém, para além dos principais objectivos da proposta, gostaria de mencionar quatro princípios essenciais que servem de base ao texto que debatemos. O primeiro princípio prende-se com a identificação dos corredores e, portanto, da rede. Esta identificação baseia-se em factores de ordem económica e não política. O segundo princípio é o da cooperação reforçada entre os gestores de infra-estrutura. O terceiro princípio, que gostaria de analisar mais em pormenor, diz respeito ao estabelecimento de melhores garantias em termos de qualidade e fiabilidade dos serviços prestados pelas infra-estruturas, graças às disposições concebidas para encontrar um melhor equilíbrio entre o tráfego de passageiros e de mercadorias na gestão da infra-estrutura.

Não quer isto dizer que se deva dar sistematicamente prioridade aos comboios de mercadorias em detrimento dos comboios de passageiros em toda a rede; pelo contrário – permitam-me que esclareça – isto diz respeito

aos corredores orientados para as mercadorias, portanto, linhas específicas e claramente identificadas. Por conseguinte, os comboios de mercadorias não serão sistematicamente penalizados, em especial quando há maior necessidade de velocidade e/ou pontualidade. Esta é, em nossa opinião, o que significa em termos mais concretos a definição de corredores orientados para as mercadorias ou um transporte de mercadorias competitivo.

Por último, o quarto pilar é o da definição e criação de uma verdadeira rede de terminais estratégicos. Neste caso, a palavra "terminal" é utilizada no sentido mais lato do termo, de modo a incluir estações ferroviárias, terminais portuários, plataformas logísticas, vias rodoviárias, vias-férreas, e etc., que são indispensáveis para o bom funcionamento de corredores de mercadorias e sistema de transportes no seu todo.

Era isto que queria dizer, e gostaria mais uma vez de agradecer a prontidão e eficiência do Parlamento, pois sempre me lembro, facto de que muito orgulho, que eu próprio fui deputado a este Parlamento durante muitos anos. O relator e a Comissão dos Transportes merecem ser felicitadas pelo seu trabalho. Muito obrigado.

Georg Jarzembowski, em nome do Grupo PPE-DE. – (DE) Senhora Presidente, Senhor Vice-Presidente da Comissão, Senhoras e Senhores Deputados, público nas galerias, em especial, senhor Lübbering. O meu grupo apoia o objectivo fundamental da Comissão de aumentar o tráfego ferroviário de mercadorias através da criação de corredores de tráfego transfronteiriços e de regulamentos especiais com este propósito. Senhor Vice-Presidente, agradecemos-lhe não só pela proposta, mas também pelo facto por ter aguentado até quase à meia-noite de hoje; é que nós gostamos de trabalhar. Obrigado.

Aliás, e pode ter havido um lapso no anúncio da proposta da Comissão, o nosso Grupo, juntamente com o nosso relator, está firmemente convencido de que não deveria existir uma prioridade absoluta dos comboios de transporte de mercadorias em relação à totalidade dos comboios, mas apenas um acesso mais fácil para o tráfego de mercadorias, porque as redes ferroviárias são utilizadas, em quase todos os Estados-Membros, tanto por comboios de transporte de mercadorias, como por comboios internacionais, nacionais, regionais e locais.

Nos casos de perturbações operacionais, em especial, não podemos ter um gabinete distante encarregue das decisões; as competências têm de se manter nas mãos dos operadores das infra-estruturas e das companhias ferroviárias, para que o tráfego normal de comboios possa ser retomado de forma tão rápida e eficaz quanto possível. Mesmo no quadro da regulamentação especial para a rede europeia do transporte ferroviário de mercadorias, os Estados-Membros têm de continuar a ser responsáveis pela criação e a alteração dos corredores de transporte de mercadorias. Não seria útil proceder a qualquer transferência de competências para a Comissão Europeia – deveríamos estar de acordo quanto a esta questão. Por fim, as companhias ferroviárias, os carregadores e os transitários deveriam ser consultados sobre os regulamentos aplicáveis aos corredores, porque possuem conhecimentos práticos e experiência sobre a forma de tornar mais eficaz a utilização da rede ferroviária para um transporte de mercadorias competitivo.

Felicitos, mais uma vez, o relator. Elaborou um excelente relatório, que foi adoptado na comissão, com grande satisfação para a maioria. Os meus agradecimentos ao relator.

Lily Jacobs, em nome do Grupo PSE. – (NL) Os comboios de mercadorias transfronteiriços arrastam-se pela União Europeia a uma velocidade média de 18 km por hora. Em 2007, só 60% da totalidade dos comboios de mercadorias chegaram ao seu destino dentro do horário previsto. Porquê? Porque o transporte ferroviário de mercadorias continua a ser organizado de forma totalmente ineficaz. Deste modo, é evidente que o transporte ferroviário de mercadorias jamais poderá competir com o transporte rodoviário, o que significa que não atingiremos os objectivos ambientais europeus, nem concretizaremos a nossa ambição de emitir menos 20% de CO₂ até 2020.

O objectivo desta proposta da Comissão Europeia consiste em criar uma rede ferroviária competitiva para o transporte de mercadorias na União Europeia. Isto pode ser realizado mediante a criação de corredores ferroviários transnacionais, de uma maior cooperação entre os gestores das infra-estruturas, de uma melhor coordenação mútua dos investimentos entre os Estados-Membros e da conclusão de melhores acordos prioritários em caso de atrasos. Desse modo, a capacidade e a competitividade da rede ferroviária pode ser consideravelmente melhorada.

A proposta original da Comissão de dar prioridade aos comboios de mercadorias em caso de atrasos ia longe de mais, mas graças à boa cooperação com o relator consegui encontrar um excelente compromisso que garante flexibilidade e uma abordagem pragmática. Infelizmente, a proposta Albertini acabou por esvaziar

de sentido esta importante vertente, pelo que o Grupo Socialista no Parlamento Europeu votará contra a alteração 71.

Ainda assim, a proposta, na versão que temos em mãos, consegue encorajar as pessoas a trabalharem em conjunto, e os utentes e os operadores são tomados em devida consideração no planeamento e na implementação. Já é finalmente chegada a hora de trabalharmos em conjunto num verdadeiro mercado interno do transporte ferroviário e de investirmos, assim, num futuro verde e sustentável.

Michael Cramer, em nome do Grupo Verts/ALE. – (DE) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, também eu agradeço ao relator e aos relatores-sombra pela sua excelente cooperação. Nós, no Grupo dos Verdes/Aliança Livre Europeia, também queremos um aumento do transporte ferroviário de mercadorias, mas não à custa do tráfego de passageiros. A mobilidade de passageiros constitui um serviço público na Europa. A Comissão está a ignorar as realidades das redes ferroviárias europeias, nas quais as mercadorias e os passageiros são transportados nos mesmos carris. Não deveria existir qualquer prioridade dogmática para um ou outro tipo de comboios.

Nós, os Verdes, queremos utilizar o balcão único para que haja uma única pessoa de contacto para quem pretenda dedicar-se ao transporte ferroviário de mercadorias através das fronteiras na Europa. Além disso, queremos mais transparência na atribuição de traçados e durante as perturbações operacionais, a fim de, entre outras coisas, evitar distorções de concorrência. A Comissão e o Senhor Comissário, enquanto guardiães dos Tratados, têm de eliminar a prática que permite às companhias estatais reservar gratuitamente os traçados apenas para que os concorrentes fiquem de fora.

As nossas propostas relativas à redução do ruído, em especial do tráfego de mercadorias, foram rejeitadas pela grande coligação, aqui na Câmara. No entanto, nós, os Verdes, continuaremos a empenhar-nos para que os caminhos-de-ferro continuem a ser favoráveis ao ambiente, em especial, através da readaptação dos vagões existentes para o transporte de mercadorias.

Ulrich Stockmann (PSE). – (DE) Senhora Presidente, o transporte ferroviário de mercadorias só tem hipótese de concorrer com o transporte rodoviário de mercadorias se funcionar realmente em toda a Europa, pelo que me congratulo com a introdução deste corredores transfronteiriços de tráfego de mercadorias, nos quais o tráfego de mercadorias será optimizado. É isto que está em causa.

Graças a este relatório, dissipámos as preocupações justificadas que nutríamos no que diz respeito a uma redução da qualidade do transporte de passageiros, devido à rigidez das regras relativas à prioridade para o tráfego de mercadorias. No entanto, teremos de trabalhar mais no relatório, porque o nosso trabalho é um processo e ainda estamos na primeira leitura. No futuro, também teremos de ter em conta a forma como os Estados-Membros reagem.

Precisamos de uma base diferente para o cálculo do número de corredores. O Parlamento propôs um por país. Penso que nós, na Alemanha, necessitamos de um corredor Norte/Sul e um Este/Oeste. Em segundo lugar, temos de pensar se são possíveis corredores alternativos em áreas que têm, possivelmente, menos tráfego misto. Em terceiro lugar, tem de ser claro que a capacidade global do transporte rodoviário não pode ser reduzida.

Por último, mas não menos importante, há muitos cidadãos que temem que um maior tráfego ferroviário de mercadorias implique mais ruído. É por isso que temos de começar com uma legislação sensata sobre a redução do ruído no tráfego ferroviário de mercadorias, na próxima legislatura.

Aguardo com ansiedade o trabalho que se segue. Ainda temos muito que fazer. Agradeço ao relator, porque este foi realmente um bom compromisso sobre uma questão muito polémica.

Gabriele Albertini (PPE-DE). – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de felicitar o senhor deputado Duchoň pelo seu brilhante relatório. Apresentei uma alteração em nome do Grupo do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) e dos Democratas Europeus sobre o nº 2 do artigo 14º. De acordo com este artigo, em caso de dificuldades adicionais no fluxo de tráfego, os comboios de mercadorias têm prioridade sobre outros comboios nos corredores de mercadorias europeus

Em Itália, e em grande parte da Europa, o transporte de mercadorias e de passageiros partilha as mesmas linhas; actualmente, existem algumas secções destinadas às mercadorias. Este tipo de prioridade penalizaria o transporte regional de passageiros nos principais centros de Itália, por exemplo, na cidade de Milão, onde se localizam três corredores RTE.

A fim de evitar uma situação em que o transporte de passageiros é afectado negativamente e de forma desproporcionada a expensas do transporte de mercadorias, sugiro a inclusão da alteração supracitada que proíbe a aplicação destas regras prioritárias durante as horas de ponta dos comboios suburbanos, em que a maioria das pessoas se desloca para trabalhar. As horas de ponta seriam limitadas a um período máximo de tempo, nos dias úteis apenas, de três horas de manhã e três horas ao final do dia.

Utilizando a informação prestada pelos gestores de infra-estrutura, cada Estado-Membro definirá o período a que corresponde a hora de ponta para o seu próprio país, tendo presente o tráfego de mercadorias regional e de longa distância.

Antonio Tajani, *Vice-Presidente da Comissão*. – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, as conclusões de hoje sobre esta matéria são extremamente positivas, na minha opinião, e contribuem para enviar uma mensagem muito clara aos Estados-Membros, concretamente, que o sistema ferroviário europeu precisa de corredores que de alguma forma se destinem especificamente ao transporte de mercadorias. A criação destes corredores tem de ser coordenada e coerente a nível comunitário, e todas as partes interessantes no sector ferroviário têm de participar neste esforço.

No que respeita às alterações de compromisso propostas pelo relator, devo dizer que prevêm uma melhoria do processo de repartição e reserva da capacidade em termos de linhas ferroviárias de qualidade para os comboios de mercadorias internacionais, bem como a constituição de uma reserva de capacidade para pedidos a curto prazo. A Comissão pode aceitar esta abordagem, assim como também pode aceitar a alteração de compromisso sobre a gestão de comboios internacionais de mercadorias no caso de perturbações na rede. Quanto ao resto, o Parlamento é soberano. Muito obrigado.

Petr Duchaň, *relator*. – (CS) O debate demonstrou um consenso relativamente vasto e transversal a todo o espectro político. Queria agradecer este facto tanto aos relatores-sombra, como a todos os que participaram no debate. Penso que os maiores receios resultam da possibilidade de colisão entre comboios de mercadorias e comboios de passageiros. O texto apresentado tem em conta este perigo e deixa flexibilidade suficiente para que a resolução de situações de crise fique nas mãos dos operadores. É óbvio que este tipo de conflitos não deverão existir no que diz respeito ao funcionamento apropriado e regular das operações ferroviárias, e não faz sentido debater as prioridades de um ou outro tipo de transporte ferroviário. Por isso, esse conflito, a existir, só aconteceria durante situações de crise, mas, como eu já referi, a questão decisiva aqui é deixar competências suficientes nas mãos dos operadores ferroviários; ora é precisamente isso que o documento visa.

Presidente. – Está encerrado o debate.

A votação terá lugar amanhã.

22. Ordem do dia da próxima sessão: ver Acta

23. Encerramento da sessão

(A sessão é suspensa às 23H50)