

PONEDELJEK, 19. APRIL 2010

PRESEDSTVO: GOSPOD BUZEK

predsednik

(Seja se je začela ob 17.35)

1. Nadaljevanje zasedanja

Predsednik. – Razglašam, da se zasedanje Evropskega parlamenta, ki je bilo prekinjeno v sredo, 7. aprila 2009, nadaljuje.

2. Sprejetje zapisnika predhodne seje: gl. zapisnik

3. Vprašanja za ustni odgovor in pisne izjave (predložitev): gl. zapisnik

4. Predložitev dokumentov: gl. zapisnik

5. Brezpredmetne pisne izjave: gl. zapisnik

6. Peticije: gl. zapisnik

7. Nadaljnje obravnavanje stališč in resolucij Parlamenta: gl. zapisnik

8. Boj proti raku dojk v Evropski uniji (pisna izjava): gl. zapisnik

Predsednik. – Pisno izjavo številka 0071/2009, ki so jo predložili poslanci Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka in Lidia Joanna Geringer de Oedenberg o boju proti raku dojk v Evropski uniji, je podpisala več kot polovica poslancev Parlamenta. Zato bo v skladu s členom 123 Poslovnika posredovanja njenim naslovnikom in objavljena skupaj z drugimi besedili, ki so bila sprejeta na plenarnem zasedanju 24. februarja 2010. Imena podpisnikov bodo objavljena v zapisniku seje.

Elizabeth Lynne (ALDE). – Gospod predsednik, želela bi se samo zahvaliti vsem za podpis pisne izjave 71 o boju proti raku dojk.

Večina izmed vas ve, da je to po vsej EU glavni razlog za smrt žensk, starih od 35 do 59 let, zato si želimo, da bi države članice med drugim vzpostavile vsenacionalne presejalne programe in specialistične enote za rak dojk.

Upam, da bo podpis te pisne izjave še en korak naprej pri zagotavljanju vseevropskega ukrepanja za zaustavitev hudih posledic raka dojk.

Predsednik. – Zahvaljujem se naši kolegici poslanki in tudi vsem vam, ki ste podpisali to izjavo.

9. Poslanska imuniteta: gl. zapisnik

10. Sestava odborov in delegacij: gl. zapisnik

11. Preverjanje veljavnosti mandatov poslancev: gl. zapisnik

12. Stališča Sveta v prvi obravnavi: gl. zapisnik

13. Izjave predsedstva

Predsednik. – Preden začnemo s sejo, bi želel povedati, da so naše misli in molitve danes z družinami in prijatelji žrtev in poškodovancev železniške nesreče, ki se je zgodila prejšnji teden v severni Italiji. Kot se vsi spomnimo, je to bila zelo huda železniška nesreča.

Želel bi se tudi zahvaliti vsem vam, poslancem in osebju Parlamenta – številnim ljudem iz Parlamenta – za udeležbo in organizacijo slovesnosti, ki je potekala v sredo, prejšnji teden, ob 12.00 v zvezi s poljsko letalsko nesrečo. Pogreb predsednika Poljske je bil včeraj, pogreb predsednika Poljske v izgnanstvu pa danes. V sredo prejšnji teden smo posvetili minuto tišine v spomin na žrtve nesreče.

Še enkrat se vam želim zahvaliti za to dejanje solidarnosti.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Gospod predsednik, gospe in gospodje, najiskreneeje se vam želim zahvaliti, gospod predsednik, za sožalje, ki ste ga izrekli žrtvam nesreče, ki se je prejšnji teden zgodila v moji regiji in moji državi, avtonomni provinci Bozen – Južna Tirolska. Ta nesreča, ki je vzela življenje devetim, v glavnem mladim ljudem, in v kateri je bilo veliko ljudi poškodovanih, je izredno pretresla prebivalce moje regije. Pretresla pa jih je še toliko bolj, ker ta vlak ni bil star, temveč je veljal za dragulj naše regije, proga pa je bila nova in odprta komaj pred nekaj leti. Za nesrečo tudi ni bila kriva tehnična okvara. Šlo je zgolj in samo za plaz, torej nekaj, kar se lahko zgodi v gorskem področju, kot so Alpe.

Najlepša hvala, gospod predsednik. Vaše besede sožalja bom prenesel žrtvam in prebivalcem moje države.

(Aplavz)

Predsednik. – Želel bi se zahvaliti vsem, ki ste danes prisotni v Parlamentu, saj smo premagali velike prometne težave pri prihodu v Strasbourg. Vsem ni uspelo priti. Pred nekaj minutami se je končala izredna seja konference predsednikov. Predsedniki političnih skupin so vam predstavili predloge, ki jih sprejeli in podprli predsedniki vseh političnih skupin. Ti predlogi v bistvu pomenijo, da v četrtek ne bomo imeli plenarnega zasedanja, zato za četrtek tudi ne bo nobenega razporeda dela. Kljub temu se bodo v četrtek in petek poslanci lahko podpisali na seznam navzočih in delali kot običajno. Čeprav ne bo plenarnega zasedanja in razporeda dela, je seveda naša dolžnost, da opravljamo svoje delo, zato bo za vse, ki se bodo v četrtek in petek podpisali na seznam navzočih, veljal običajen red, kot velja vedno ob četrtkih in petkih.

Želel bi tudi poudariti, da ta teden na plenarnem zasedanju ali morebitnih sejah odbora ne bo nobenih glasovanj. Seja odbora lahko poteka, tudi v četrtek, vendar brez glasovanja. Tako smo se odločili. Razlog za to je ta, da nekaj naših kolegov poslancev ni moglo priti sem osebno, zato jim ne moremo odvzeti pravice do udeležbe na tem delnem zasedanju. To torej nima nobenega opravljanja s sklepčnostjo, kajti sklepčnost bomo verjetno imeli, temveč gre samo za dejstvo, da se tega delnega zasedanja niso mogli udeležiti vsi. Prelaganje glasovanj ni resno s pravnega vidika naših obveznosti do Sveta. Glasovanja so pomembna, zato jih predstavljamo za dva tedna, torej na delno zasedanje, ki bo potekalo maja v Bruslju. Z vidika našega sodelovanja s Svetom ministrov in z vidika sporazumov in drugih obravnav je to nekaj, kar lahko storimo.

Želel bi tudi reči, da obstaja pomemben razlog, zakaj se moramo mi, ki smo tukaj, sestati in razpravljati, kajti jutri imamo izredno točko dnevnega reda, ki je nismo predvideli. Ta točka, o kateri bomo razpravljali jutri, je povezana s trenutnimi prometnimi razmerami v Evropi in njihovimi posledicami za državljane Evrope. Na jutrišnji dvourni razpravi, ki se je bo udeležil tudi predsednik Komisije gospod Barroso, želimo govoriti o razmerah v Evropi, kajti mobilnost se je zmanjšala, letalske družbe so v nevarnosti in soočeni smo z izgubo delovnih mest povsod tam, kjer so velika letališča in kjer bi lahko evropske letalske družbe propadle, če več dni ne bodo mogle poskrbeti za svoje potnike. To je torej resna grožnja za vse državljane Evrope in zato je razprava, ki bo potekala jutri dopoldne, ključnega pomena. Ta točka dnevnega reda ni bila sprejeta prej; gre za popolnoma novo točko, ki je bila dodana zaradi težkih razmer v Evropski uniji in o njej moramo resno premisliti. Razpravljali bomo tudi o preostalih točkah, razen o nekaterih, ki so načrtovane za četrtek.

Želel bi vas tudi obvestiti, da sem 7. aprila letos prejel pismo poslanca gospoda Faraga. V svojem pismu se sopredsednik skupine Evropa svobode in demokracije sklicuje na člen 6(3) Poslovnika in vloga uradno pritožbo zaradi kršitve protokola o privilegijih in imunitetah v Evropski uniji. Prošnjo, vsebovano v pismu gospoda Faraga, sem posredoval pristojnemu odboru v preučitev.

14. Razpored dela

Predsednik. – Končni osnutek dnevnega reda, ki je bil sestavljen na konferenci predsednikov v ponedeljek, 19. aprila 2010, v skladu s členom 137 Poslovnika, je razdeljen. Predlagane so naslednje spremembe:

(Prvi del sprememb: glej prejšnjo točko)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Gospod predsednik, želim opozoriti na pravilnost postopka vam v vednost. Lepo je, da nam čestitate, ker smo danes tukaj. Čeprav je težko, je to naše delo. Ni nič posebnega. Za naslednjič bi želel samo priporočiti, da nam to delo še malce olajšate s hitrejšim posredovanjem informacij in odgovarjanjem na našo elektronsko pošto, tako da bomo vedeli, kaj se lahko zgodi. V tem primeru bodo mogoče lahko prišli tudi tisti, ki danes niso tukaj.

(Aplavz)

Predsednik. – Moram priznati, da ne razumem popolnoma vaše pripombe, gospod Leichtfried, saj so se poslanci zelo dobro odzvali. Vendar pustimo zdaj to razpravo.

John Bufton (EFD). – Gospod predsednik, želel bi pritrditi tistemu gospodu. Problema z letalskim prevozom se zavedamo – seveda se, saj nismo neumni –, vendar ne morem razumeti, zakaj smo do tega zaključka prišli šele nocoj. Vsi mi smo danes tukaj, veliko ljudi je v dvorani in veliko je osebja. To, da smo vsi tu, stane davkoplačevalce na milijone funtov, vi pa se v zadnjem trenutku odločite in vse skupaj odpoveste. To se mi zdi popolnoma nepojmljivo.

Mislim, da je danes tukaj dovolj ljudi, da lahko glasujemo. Zavedamo se težkih razmer, vendar to naj bi bil parlament. Zdaj ste zadevo obrnili in pravite, da ne bomo glasovali; lahko pridete in razpravljate o stvareh, govorite o stvareh, kar dokaj pogosto nima prav nobenega pomena, ko pa je treba glasovati, pa nam pravite, da tega ne moremo.

Mislim, da bodo davkoplačevalci v Združenem kraljestvu nad tem popolnoma zgroženi. V Združenem kraljestvu imamo težave s financami, zmanjšujemo storitve, imamo splošne volitve, govorimo o zmanjševanju porabe, tukaj pa denar naravnost razsipavamo. Nedvomno je prišel čas, da se to mesto zapre.

Predsednik. – Hvala za vašo pripombo. Vse vaše besede jemljem zelo resno, vendar vam želim povedati, da so se s spremembami, ki jih nameravam predlagati, strinjale vse politične skupine in njihovi predstavniki.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Gospod predsednik, mislim, da je preložitev glasovanja bila modra odločitev, kajti čeprav imamo zadostno število poslancev za sklepčnost, nimamo ustrezne geografske porazdelitve. Kljub temu bi želela predlagati, da se točke dnevnega reda, ki jih nismo obdelali, strnejo, da bi lahko zaključili z dnevom prej kot običajno, tj. konec srede popoldne, namesto v sredo opolnoči, kot to ponavadi naredimo ob četrkih. Tako bi vsaj ljudem, ki so tukaj, omogočili, da odpotujejo domov in da jim ne bi bilo treba ostati tukaj v četrtek.

Predsednik. – Gospe in gospodje, besedo vam bom dal takoj, ko določimo razpored dela.

Charles Tannock (ECR). – Gospod predsednik, zahvaljujoč pravilu o nepredvidenih posledicah, preložitev glasovanj tega tedna na 6. maj – to je dan splošnih volitev v Združenem kraljestvu – pomeni, da mnogi, če ne celo vsi, britanski poslanci Evropskega parlamenta iz vseh strank in delegacij ta dan ne bodo tukaj, kar bo prav tako popačilo končni rezultat. Bi lahko, prosim, zadevo prestavili na sredo, 5. maja, namesto na četrtek, 6. maja?

Predsednik. – Gospe in gospodje, to je moj predlog. Začeli bomo z dnevnim redom, po tem pa se bomo ponovno lotili vseh vaših vprašanj o delnem zasedanju 5. in 6. maja. Odložili se bomo kasneje; ni treba, da se o tem odločimo zdaj. Edina stvar je, da bodo glasovanja potekala 5. in 6. maja. Vse odločitve bodo sprejete kasneje.

Začeli bomo z dnevnim redom. Zdaj ne bom več sprejemal nobenih pripomb glede pravilnosti postopka.

Predsednik. – Razdeljen je bil končni osnutek dnevnega reda za aprilsko delno zasedanje, v katerem so predlagane naslednje spremembe (člen 140 Poslovnika):

Ponedeljek:

ni sprememb.

Torek:

seja se bo začela ob 9.00 z izjavami Sveta in Komisije o motnjah letalskega prometa v Evropi.

Razprava bo potekala do 11.00.

Od 11.00 do 13.00 bo potekala razprava o naslednjih točkah: izjavi gospoda Barrosa o zakonodajnem in delovnem programu Komisije za leto 2010 in izjavi Komisije o usklajevanju humanitarne pomoči in obnove na Haitiju.

V torek ne bo glasovanj.

Sreda:

ni sprememb.

V sredo ne bo glasovanj.

Četrtek:

v četrtek ne bo seje.

(S tem je bil določen razpored dela)

15. Enominutni govori o zadevah političnega pomena

Predsednik. – Naslednja točka so enominutni govori o zadevah političnega pomena.

John Bufton (EFD). – Gospod predsednik, hvala, da ste mi ponovno dali besedo. Glede na to, kar je bilo zdaj tukaj povedano tik pred zdajci, bi vas prosil, da še enkrat premislite o glasovanju na naslednjem zasedanju 5. in 6. maja.

Dokaj verjetno je, da večina poslancev Evropskega parlamenta iz Združenega kraljestva, ne bo prisotna. 6. maja imamo splošne volitve. Cele države ne bo tu. Razpravljali boste o stvareh, kar pa ne bo predstavljalo stališč Združenega kraljestva. Pozivam vas, da premislite mogoče o 4. maju – premaknite datum za nekaj dni nazaj –, kajti če nam boste odrekli to glasovanje, boste Združenemu kraljestvu odrekli priložnost, da zavrne ali podpre ukrepe...

(Predsednik je prekinil govornika)

Predsednik. - Dovolite, da vam odgovorim: kar ste rekli, bom resno preučil. Imamo dva dneva: 5. in 6. maj. Odločili se bomo, kako bomo izvedli glasovanja, ki so napovedana za 5. in 6. maj, in kako jih bomo porazdelili.

Predsednik. – Preden začnemo, bi želel nekaj napovedati. Kot veste, člen 150 Poslovnika omogoča enominutne govore. Izkušnje kažejo, da prejmemo več kot dvakrat toliko priglasitev, kolikor jih lahko sprejmemo glede na čas, ki ga imamo na voljo. Razočaranje poslancev, ki čakajo na priložnost, da pridejo do besede, potem pa te priložnosti ne dobijo, je neizogibno. Da bi se izognili nadaljnji negotovosti in razočaranju, bom v prihodnje za enominutne govore uporabil naslednji postopek. V skladu s členom 150 Poslovnika se bo sestavil seznam 30 govornikov, ki bodo izbrani selektivno, da bi ohranili reprezentativno politično in geografsko ravnovesje. Prednost bodo imeli poslanci, ki na prejšnjih dveh delnih zasedanjih niso dobili priložnosti za enominutni govor. Vsi poslanci, ki so se priglasili k besedi, bodo izvedeli vnaprej, ali so bili izbrani ali ne. Od izbranih poslancev se bo pričakovalo, da v dvorani spregovorijo takrat, ko bodo prišli na vrsto.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – *(PL)* Gospod predsednik, želela bi opozoriti na vprašanje o gensko spremenjenih živilih. Evropska komisija dela na predlogu spremembe zakonodaje EU, da bi državam članicam omogočila več svobode pri odločanju o tem, ali želijo dovoliti gensko spremenjene organizme, kajti v skladu z veljavno zakonodajo EU prepoved GSO v državah članicah ni mogoča.

Evropska komisija bo kmalu predlagala, da naj se državam članicam da možnost, da se vsaka zase odloča o gojenju gensko spremenjenih rastlin. Vendar pa se bodo odločitve o uvozu in predelavi semen GSO še naprej sprejemale na ravni EU. Zato bi morali premisliti o uvedbi posebne oznake za proizvode, ki ne vsebujejo

GSO. Takšne oznake bi morale biti jasne in splošno prepoznavne, da bodo evropski potrošniki vedeli, da proizvod, ki ga želijo kupiti, ni proizveden iz živali, ki je bila hranjena z gensko spremenjeno krmo. Morali bi torej premisliti o posebni obliki oznake.

Traian Ungureanu (PPE). – Gospod predsednik, dovolite mi, da spomnim ta Parlament, da so komunistične zlorabe pred enim letom v Republiki Moldaviji naletale na splošen upor. S temi protesti je na oblast prišla proevropska koalicija, nova vlada pa je eno leto pozneje dokazala svojo evropsko držo. Moldavska vlada potrebuje takojšnjo podporo EU in obstajajo trije načini, kako lahko evropska podpora pomaga Moldaviji: hitra finančna pomoč, odprava vizumov in sklenitev pridružitvenega sporazuma.

Pri tem moram omeniti tudi primer Ernesta Vardaniana, aretiranega novinarja, ki nima nobenih stikov z zunanjim svetom in ki so ga tako imenovane oblasti v Pridnestrski republiki obtožile veleizdaje. Gre za resno kršenje človekovih pravic. Visoko predstavnico za zunanje zadeve in vodjo delegacije EU v Moldaviji prosim, da hitro ukrepata in zahtevata takojšnjo izpustitev pridruženega novinarja.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Gospod predsednik, gospod generalni sekretar, gospod komisar, morala bi govoriti o tem, kar sem pripravila, vendar je prišlo do nekaterih izjemnih okoliščin. Vsi vemo, da nam vremenske razmere niso naklonjene, da bi se v Strasbourgu brez težav sestali vsi. To je mojim kolegom poslancem in uradnikom povzročilo veliko nevšečnosti in skrbi.

Zato bi želela izkoristiti to priložnost, da se tako vam, gospod predsednik, kot tudi generalnemu sekretariatu pod vodstvom Klause Wella, zahvalim, ker niste ničesar prepustili naključju in ker ste nam omogočili najboljše pogoje za delo.

Parlament si vse od prvih dni, odkar so se pojavile težave v letalskem prometu, prizadeva za preureditev prevoza do Strasbourga, zato bi se želela iskreno zahvaliti tudi v imenu vseh tistih, ki danes ne morejo biti tukaj. Najlepša hvala.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Gospod predsednik, prej, ko ste govorili o novih pravilih za enominutne govore, sem poskušal pritegniti vašo pozornost. Prihajate s Poljske, zato boste vedeli, kaj pomeni, če imate različne razrede ljudi in parlamentarcev. Prosil pa bi vas, da v zvezi s pripombami glede pravilnosti postopka upoštevate tudi ljudi v zadnjih vrstah.

Imam nekaj posebnih vprašanj. Prvič, ali mi lahko, prosim, pojasnite, kaj ste dejali prej, torej ali z naslednjima dvema delnima zasedanjema mislite na naslednji dve delni zasedanja v Strasbourgu ali ste s tem mislili tudi na Bruselj?

Drugič, kaj boste storili, če – kot se je pravkar zgodilo – poslancev zaradi kakršnega koli razloga ne bo tukaj, četudi so zaprosili za besedo? Ali bomo imeli na voljo še nekaj minut za postopek „catch-the-eye“?

Tretjič, ali lahko v skladu s to novo učinkovitostjo – ki jo je treba pozdraviti – začnete že danes in preberete imena 30 govornikov, ki jim nameravate danes dati besedo?

Predsednik. – Hvala za vašo pripombo. Novo pravilo se bo začelo uporabljati na srečanju v Bruslju. Delno zasedanje v Bruslju bo prvo, ki bo potekalo pod novimi pravili.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Gospod predsednik, problem potepuških psov v Romuniji je ponovno aktualen zaradi načrtovane odprave prepovedi ubijanja teh psov, ki je bila uvedena 15. januarja 2008. Vesel sem, da se je Romunija ponovno vzdržala izvršitve teh načrtov. A tudi druga rešitev, ki je bila izbrana zdaj, tj. da bi se pse nastanilo v velika zavetišča za živali, ni prava. Edini smiselni bi bil program kastracije. Toda Romunija je to odklonila. Ko pride do takšnih vprašanj – kot so kakršna koli vprašanja v zvezi z zaščito živali – mora Evropska unija res nekaj storiti – torej ko je res potrebno.

Gospod predsednik, to je bil moj enominutni govor. Hotel sem izkoristiti preostali čas, da še enkrat pojasnim, kaj sem hotel reči prej.

George Sabin Cutaș (S&D). – (RO) Gospod predsednik, ko je Simon Kuznets, človek, ki je skoval pojem „bruto nacionalni proizvod“, spoznal, kako težko je meriti blaginjo države zgolj na podlagi višine nacionalnega prihodka, si najbrž ni predstavljal, da bo minilo tri četrt stoletja, preden bodo dobitniki Nobelove nagrade oblikovali niz predlogov za zagotovitev natančnejše ocene gospodarske uspešnosti in socialnega proizvoda kot je tisti, ki ga ponuja BDP. Ta makroekonomski kazalnik ne upošteva kakovosti proizvodov, ne uspe izmeriti trajnostne gospodarske rasti in izključuje druge dejavnike, kot so samooskrbno in primestno gospodarstvo, gospodinjsko delo in prostovoljno delo.

Na podlagi rezultatov dela, ki ga je opravil ta odbor in ki ga povzema poročilo gospoda Stiglitz, je bil sestavljen predlog za izboljšanje nacionalnega statističnega sistema, ki natančneje opredeljuje kakovost življenja in v izračun indeksa gospodarskega in socialnega napredka vključuje trajnostni razvoj.

V tem okviru mislim, da bi morali v vsej Evropski uniji imeti usklajen sistem za merjenje kakovosti življenja, obsega, znotraj katerega je mogoče ohraniti gospodarsko rast, in nenazadnje socialnih razlik. Ta korak bi pokazal, da smo se iz recesije, ki tako močno vpliva na nas, nekaj naučili.

PRESEDSTVO: GOSPA KOCH-MEHRIN

podpredsednica

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Gospa predsednica, prejšnji teden je sodišče odločilo, da je bila ukinitve časopisa v baskovščini *Egunkaria*, o čemer sem tukaj govorila pred nekaj tedni, nepravilno, nezakonito in pristransko dejanje.

Odločitev pravi, da niti španska ustava niti kazenski zakonik ne dovoljujeta ukinitve časopisa in da je celotna obtožba bila zgrajena na predpostavki, da braniti baskovsko kulturo pomeni sodelovati z ETO, kar je nesmisel. Pravi tudi, da so obtoženci popolnoma nedolžni, da niso člani skupine ETA in da ETA ni ne ustanovila ne financirala časopisa. V odločitvi je tudi zapisano, da so bili priporniki odrezani od sveta brez zadostnega sodnega nadzora, kar daje verodostojnost trditvam pripornikov o slabem ravnanju in mučenju.

Zato bi rada izrazila dve prošnji: Želela bi, da pomislimo na posledice, ki jo demagogija in manipulacija s čustvi ter sprejemanje zakonodaje po hitrem postopku puščajo na demokraciji, kakor tudi na dejstvo, da so glavni elementi medijev in glavne stranke v Španiji vse nas, ki smo nasprotovali tej krivici, obtožili sodelovanja z ETO. Želim tudi, da bi vsi sodelovali in tako zagotovili, da bodo te žrtve deležne pravice in da se bo primer pravično končal.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Gospa predsednica, februarja lani je bilo v Evropskem parlamentu predstavljeno poročilo Evropske komisije o svetovnih trgih s prepovedanimi drogami od leta 1998 naprej, ki sta ga uredila gospod Reuter in gospa Trautmann. To poročilo je dragocena podatkovna baza, njegovi zaključki pa potrjujejo nekatere dosedanje ocene o neučinkovitosti politik na področju drog v Evropski uniji in na svetovni ravni.

Temeljni zaključek je, da trenutne politike niso uspele izpolniti svojega glavnega cilja, to pa je zmanjšati povpraševanje po prepovedanih snoveh in njihovo dobavo, zato so ključni dejavnik pri stopnjevanju škode, ki jih te snovi povzročajo posameznim uporabnikom, njihovem okolju, gospodarstvu in družbi.

Leta 2004 je Evropski parlament odobril paket priporočil, kot je poročilo gospoda Catanie. Zato pozivamo k ponovni obravnavi tega vprašanja, in sicer v širšem okviru, da bi zaščitili uporabnike.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Gospa predsednica, moja država je prizadela velika tragedija. Umrli so predsednik, vodja centralne banke in vojaški voditelji. Včeraj je bil pogreb predsednika in njegove žene. Želel bi se zahvaliti za izraze solidarnosti, ki so bili prejeti od velikega števila držav članic Evropske unije. Pojem evropske solidarnosti se je dokazal, za nas Poljake pa je to nekaj zelo pomembnega. Pogreba so se udeležili predsedniki Češke republike, Slovaške, Madžarske, Nemčije, Litve, Latvije, Romunije in Slovenije ter predsednik vlade Estonije. Obžalujem, da tam nista bila predsednik Sveta in predsednik Evropske komisije. Slednja nista mogla priti, prišli pa so na primer predsedniki vlade Azerbajdžana, Armenije in Gruzije in njihova pot je bila daljša. Vsem, ki so bili tam, bi se želel zahvaliti za te izraze solidarnosti.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Gospod predsednik, prosim, dovolite mi, da v eni minuti izrečem nekaj pripomb v zvezi s Srbijo. Zdi se, da ambicija Srbije, da bi se pridružila EU, daje veter v jadra države. Kakor koli, država se je pred kratkim uradno opravičila za genocid v Srebrenici – to pa je nekaj, česar zagotovo ne moremo reči za sporno državo kandidatko Turčijo, v kateri se grozi s kaznimi, če država o genocidu nad Armenci zgolj razpravlja.

Tolmačenje kopenhavskih meril je po mojem mnenju pristransko, če se Beogradu očita pomanjkanje sodelovanja z Mednarodnim kazenskim sodiščem za vojne zločine v Haagu, medtem ko kršitve človekovih pravic s strani Ankare veljajo za nepomembne.

A za Evropsko unijo ni nič novega, da uporablja dvojna merila. V Bosni se več etničnih skupin potiska v eno večkulturno državo, medtem ko je na Kosovu nenadoma legitimno, da se ena etnična skupina odcepi od obstoječe države.

Srbija je, nasprotno od Turčije, duhovno in kulturno del Evrope in ključna država za varnost Balkana. Seveda ne smemo ponoviti napak, storjenih v zvezi s prehitrim pristopom Bolgarije in Romunije. Izpolnjena morajo biti vsa pristopna merila, toda Srbija je evropska država in mora postati del Unije.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Gospa predsednica, nedavno razbitje pomembne teroristične celice v Grčiji nas spominja, da nasilje in grožnje demokratičnim institucijam nimajo meja in ne izbirajo ciljev.

Ne smemo pozabiti, da trenutna gospodarska kriza in pesimizem, ki se zaradi tega poraja v državljanih, podžiga agresijo in ustvarja nasilje. Vsi se strinjamo, da je nasilje nedopustno ne glede na to, v kakšni obliki se pojavlja in od kod izvira. Vendar pa je tisto, o čemer se bomo morali dogovoriti in čemur bomo morali dati večji poudarek, pomen preprečevanja in ne zdravljenja. Zato moramo vprašanja, povezana s sistemom SWIFT, Evidenco imen letalskih potnikov in krepitvijo Europolu in Eurojusta, postaviti visoko na dnevni red.

Pri tem naj povem, da je ključnega pomena, da popravimo kronične družbene patogene dejavnike, iz katerih se poraja nasilje. Udariti moramo na revščino in brezposelnost. Nobenega prostora ni več za pasivnost. Ko so se voditelji Evrope nazadnje distancirali od socialnih izzivov težkih gospodarskih časov, se je ta celina potopila v sovraštvo in totalitarizem.

Jens Geier (S&D). – (DE) Gospa predsednica, gospe in gospodje, Evropsko komisijo in ta parlament bi želel opozoriti na zaskrbljujoč razvoj cen surovin. Duisburg, kjer je doma največja jeklarska industrija v Evropi, je v mojem volilnem okrožju. Tukaj in tudi v drugih krajih EU, kjer se proizvaja jeklo, so zaposleni zelo zaskrbljeni za svoje službe, saj trije veliki dobavitelji železove rude pritiskajo na jeklarsko industrijo, da povečajo ceno za 100 %. V prihodnosti bo železo kotiralo na Londonski borzi kovin, namesto da bi se stabilnost cen tako kot prej zagotavljala z dolgoročnimi dobavnimi pogodbami. Delavci in njihovi sindikati se bojijo, da bo zaradi tega prišlo do skrajnega povečanja cen osnovnega materiala, jekla. To se dogaja v času, ko so možnosti za prihranke s pomočjo programov za zmanjševanje stroškov in zmanjševanje delovne sile, predvsem po zadnjem prestrukturiranju jeklarske industrije, bile že v celoti izčrpane. Da bi opozorili na to stanje, so sveti delavcev in nemški industrijski sindikat kovinarjev v imenu Duisburga poslali poziv kanclerki Merkel in predsedniku Barroso. Komisijo bi prosil, naj na ta poziv odgovori.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – Gospa predsednica, potniki, ki jim je vulkanski pepel pokvaril načrte za počitnice, so soočeni z zmedo na področju zavarovanja.

Čprav jim bodo letalske družbe v skladu z Direktivo o pravicah letalskih potnikov povrnil denar ali ponovno rezervirale lete, so številni potniki soočeni s stroški hotelskih sob in najema avtomobilov mogoče tudi drugačno organizacijo leta, vendar se pričakuje, da se bodo na podlagi nekaterih zavarovalnih polic za potovanje izgube povrnil.

Drugi spet trdijo, da gre pri tem za višjo silo, vendar bi želel pozvati za podjetja, da bodo pragmatična, da bodo razumna in da ponovno premislijo o tej odločitvi ob upoštevanju, da imam jaz, tako kot mnogi drugi, številne volivce, ki so obtičali na letališčih v raznih delih sveta, kar morajo plačati z denarjem, ki ga nimajo.

Slišim, da je direktiva o paketnih potovanjih v postopku spremembe in to je treba nujno opraviti.

Za konec naj povem, da mora ta direktiva o potovanjih obvezno zagotoviti, da bomo imeli standardna pravila, ki se bodo uporabljala v takšnih okoliščinah. Komisijo bi prosil, naj to preuči tudi na tej ravni.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Gospa predsednica, gospe in gospodje, v tem demokratičnem središču evropskih institucij bi želel predlagati kratek pregled končnih vplivov evropskih posredovanj na skupnosti, regije in posameznike.

Mislim, da se moramo odločiti, ali bomo predstavljali vizijo univerzalizma in globalizma, ali pa bomo raje ohranili prispevek in identiteto vsakega posameznika. Mislim, da je druga možnost boljša; gre za široko vizijo, v kateri imajo svoje mesto in svoje dostojanstvo bolj edinstvene razsežnosti, ki izhajajo iz posebnih poklicev in tradicij.

Poglejmo si na primer učinke Direktive o storitvah iz leta 2006, tako imenovane Bolkensteinove direktive, na italijanska kopališča. Mislim, da zaradi domnevno učinkovitejšega globalnega sistema ne bi smeli žrtvovati kulture in tradicije gostoljubja, ki sta bili vedno značilni za lokalne skupnosti.

Mislim, da so v gospodarskem smislu mala podjetja najpristnejši izraz kulturne identitete lokalnih skupnosti in da bi jih zato bilo treba vedno ščititi.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Gospa predsednica, v teh časih ni lahko biti goreč zagovornik Evrope. Danes bi želel omeniti problem Eurostata. Izkazalo se je, da se je Eurostat veliko bolj zavedal dejanskega stanja v Grčiji, kot se je to na splošno zdelo. Obstajajo poročila, ki so bila objavljena samo po delih in ki so razkrila primere goljufije že leta 2002, nato pa je seveda prišlo veliko poročilo za leto 2008. Vendar pa je popolnoma nejasno, kam ta poročila gredo, kakšni so učinki teh poročil in kdo je zanje odgovoren – v tem primeru, kdo je odgovoren, da se v skladu z njimi ne ukrepa.

Zato bi želel na tem mestu predlagati, da se Eurostata lotimo konstruktivno in ne samo takrat, ko gre za škandalozne prakse, ki so v preteklosti seveda tudi obstajale. Moj predlog se torej glasi, da naj tukaj ukrepa Komisija, da bi zagotovila neodvisnost Eurostata in državljanom zagotovila informacije, ki jih tako močno potrebujemo, da bi korenito spremenili našo demokracijo.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Danes smo soočeni z naravno katastrofo nepredvidljivih posledic. Znanost nam omogoča, da s primerno natančnostjo izračunamo vpliv delcev v ozračju na letalske motorje in sisteme. Znanost nam omogoča tudi, da s primerno ravno natančnostjo izračunamo gibanje navedenih delcev v ozračju. Danes se bodo sestali prometni ministri EU, da bi se odločili, kako rešiti razmere na področju letalskega prometa. Zaključki tega srečanja morajo temeljiti na znanstvenih dognanjih in načelu previdnosti. Gospodarstvo ne more prevzeti prednosti pred varnostjo ljudi. Evropa mora še naprej igrati vlogo branika varnosti in kakovosti življenja. Vendar pa pričakujemo hitre, praktične rešitve v zvezi z drugimi možnimi kopenskimi in morskimi prometnimi sistemi.

V zadnjem letu smo doživeli številne krize, naravne katastrofe in epidemijo; glede na vse to...

(Predsednica je prekinila govornico)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Gospa predsednica, konec tega leta bo začela veljati tretja direktiva o poštnih storitvah, ki bo popolnoma deregulirala ta trg. Posledice gospodarske in finančne krize so dobro znane in jih je mogoče čutiti tudi na trgu poštnih storitev.

Učinki krize so se pomnožili, ko so direktivo začele izvajati države članice, kjer je bil trg poštnih storitev popolnoma dereguliran. Raven odpuščanja presežnih delavcev in zmanjšanja prihodkov preostalega osebja je v tem sektorju višja od povprečja. Prišlo je tudi do povečanja v številu transakcij in zvišanja poštnih tarif, da ne omenjam tega, da so državljani, ki živijo v težko dostopnih krajih in območjih, prikrajšani za dostop do sredstev komuniciranja in univerzalno storitev.

Mislim, da je treba oceniti socialne posledice izvajanja te direktive. Naša dolžnost je, da preprečimo pojav socialnega dampinga. Ustrezne evropske institucije pozivam, naj preučijo možnost uporabe najmanj dveletnega moratorija na roke, predvidene za izvajanje te direktive, z nekaj prilagoditvami za vsako od preostalih držav članic.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Danes želim govoriti o izredno občutljivih okoliščinah, v katerih se je znašel novinar Ernest Vardanian. Aretiran je bil pod režimom Igorja Smirnova v samooklicani Pridnestrski republiki.

Ernest Vardanian je obtožen veleizdaje in vohunjenja, kar ni samo nesmiselno, temveč je tudi popolnoma smešno. Novinarju so dejansko zavrnilo zahtevo za izpustitev proti varščini, tako da je zaprt v naravnost strahotnih razmerah. Želel bi povedati, da oblasti v Tiraspolu izkoriščajo ta ukrep, da bi Kišinjov ustrahovali v času, ko se nova vlada, ki je prevzela mandat po lanskoletnih volitvah, želi približati Evropski uniji in obenem razrešiti pridnestrski spor.

Pozivam k takojšnjem, brezpogojnem izpustu novinarja Ernesta Vardaniana, oblasti v samooklicani Pridnestrski republiki pa prosim, da naredijo korak proti Kišinjovu in rešijo spor tam.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Finančna in gospodarska kriza je najhuje prizadela najrevnejše ljudi. Da bi izpolnila njihove potrebe, je Evropska unija leto 2010 razglasila za evropsko leto boja proti revščini in socialni izključenosti. Ocene kažejo, da v revščini živi več kot 40 milijonov ljudi v Evropi, skoraj 40 milijonov več ljudi pa živi na njenem pragu. Posebej obžalovanja vredno je dejstvo, da eno četrtno tega – 20 milijonov – predstavljajo otroci. Problemi, s katerimi se morajo soočiti, niso povezani samo s pomanjkanjem hrane, zdravstvene oskrbe in oblačil, temveč so predvsem povezani z dejstvom, da si ne morejo obetati izboljšanja razmer niti uiti revščini. Najpomembnejši korak, ki bi lahko pomagal spremeniti te tragične razmere, je zagotovitev visoke ravni izobraževanja. Ta potreba je najočitnejša v majhnih mestih in na podeželju, ki so zelo daleč od akademskih središč. Zato mislim, da je ključna rešitev za spremembe povečanje finančnih sredstev za programe štipendiranja, namenjene mladim ljudem iz revnih okolij.

Derek Vaughan (S&D). – Gospa predsednica, pozdravljam jutrišnjo razpravo o krizi letalskega prometa, kajti ne smemo pozabiti, da to ne vpliva samo na ta parlament, temveč tudi na posameznike in podjetja po vsej Evropi. In to se dogaja v času, ko se Evropa, ali večina Evrope, po globoki recesiji ponovno postavlja na noge. Na noge se po recesiji postavlja tudi Združeno kraljestvo, tako kot mnoge druge države – ne vse –, in sicer zahvaljujoč vladi, ki je v času zloma trga posredovala in ni stala ob strani, kar bi nekateri zahtevali od nas.

V naslednjih nekaj tednih bo prišlo v Združenem kraljestvu na dan veliko ekonomskih števil in prepričan sem, da bodo mnoge izmed njih pozitivne. To je zato, ker je vlada posredovala. Mislim, da je pomembno, da v težkih gospodarskih časih posredujejo tudi institucije EU. V prihodnosti bi morale vse institucije EU poskrbeti za to, da bodo naši proračuni usmerjeni v pomoč posameznikom in podjetjem, ki se prebijajo skozi težke gospodarske čase in načrtujejo okrevanje.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Zadeva, o kateri bom govoril na današnjem plenarnem zasedanju, je proračunsko stanje različnih držav članic. To počnem zdaj, ko se je iztekel rok za predložitev programov stabilnosti in rasti. Ti programi napovedujejo srednjeročna in dolgoročna stališča različnih držav članic. V primeru moje države Portugalske je Komisija pripomnila, da je predložen program tvegan. To je zaskrbljujoč znak za trge, vendar je šlo v bistvu za znak, da je bil program usmerjen v stabilnost in trdnost javnih financ, ko pa je pomembno, da se usmeri tudi v rast. Tudi tukaj torej številke, ki jih je predložila moja država, niso zadovoljive, obenem pa žal tudi ni premisleka o vprašanjih, kot sta poenostavitev za podjetja in stanje davčne konkurenčnosti.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – Gospa predsednica, sicer gre za predzadnji govor, vendar bi gospoda, ki je zagovarjal posredovanje EU, želel vprašati, kako bi po njegovem mnenju EU morala posredovati v primeru vulkanskega pepela.

Predsednica. – Dodatna vprašanja na podlagi modrega kartončka v času enominutnih govorov niso dovoljena. Torej ni šlo za pravilnost postopka. Vaš kolega poslanec bi vam mogoče lahko odgovoril osebno, v nobenem primeru pa ne na plenarnem zasedanju.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Gospa predsednica, prosila bi vas, da upoštevate tudi ravnovesje med moškimi in ženskami, ko dajete besedo. Petkrat zapored ste namreč dali besedo moškemu.

Predsednica. – Najlepša hvala. Kot seveda veste, mi je kot predsednici skupine na visoki ravni za enakost med spoloma in raznolikost enakost zelo pomembna. Imamo seznam govornikov in poskušali smo ga uravnovesiti. To, kdo dobi besedo v teku razprave, je seveda odvisno tudi od tega, kdo je dejansko prisoten.

S tem se ta točka zaključuje.

16. Pristojnost zakonodajnega pooblastila (razprava)

Predsednica. – Naslednja točka je poročilo o pristojnosti zakonodajnega pooblastila, ki ga je v imenu Odbora za pravne zadeve predložil gospod Szájer (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, poročevalec. – (HU) Gospa predsednica, gospod Šefčovič, mnogi govorniki svoje govore v Parlamentu začinjajo z besedami, da je njihova tema pomembna, zelo pomembna ali celo ena izmed najpomembnejših. Tudi jaz bi želel to reči, vendar s precej več razuma kot mnogi drugi, saj je tema, o kateri razpravljamo zdaj, torej pristojnost Parlamenta za podelitev zakonodajnega pooblastila komisiji, mogoče najpomembnejša, a kljub temu pogosto spregledana novost Lizbonske pogodbe.

Tisti, ki so kritizirali Lizbonsko pogodbo, so govorili o demokratičnem primanjkljaju. Gospe in gospodje, želel bi povedati, da je ta sprememba, torej zagotovilo pristojnosti Parlamenta za podelitev zakonodajnega pooblastila, ena najpomembnejših širitvev pristojnosti Parlamenta. To pomeni, da bodo predstavniki, ki jih neposredno izvolijo državljani, od zdaj naprej lahko v Parlamentu in na podlagi svojih zakonodajnih pristojnosti nadzirali in vložili veto na izvajanje resolucij in odločitev, ki jih sprejema Evropska komisija. Z drugimi besedami, ta element Lizbonske pogodbe – ki se pogosto omenja v povezavi s širitvijo pristojnosti Parlamenta, torej v zvezi s tem, da se je število postopkov soodločanja precej povečalo in da so se področja, na katerih lahko Parlament sodeluje, razširila – skupaj z vprašanjem pristojnosti Parlamenta za podelitev zakonodajnih pooblastil ne predstavlja samo kvantitativne, temveč tudi bistveno kvalitativno razširitev. Z drugimi besedami, po dolgem naporu in bitki, ki smo jo tukaj veliko let bojevali in ki jo še naprej bojujejo poslanci Evropskega parlamenta, smo dobili zagotovilo, da bo odločitve, ki jih sprejema Evropska komisija

in ki ne sodijo v njeno pristojnost, temveč se sprejemajo prek prenesenih zakonodajnih pooblastil, nadzoroval Parlament. Mnogi bi seveda lahko rekli, da je ta nadzor v formalnem smislu že obstajal. Na nek način je to res, vendar s takšnimi roki in v takšnih okoliščinah ter na podlagi takšnega zakonodajnega in medinstitucionalnega sodelovanja, ki niso omogočali učinkovitega nadzora. Opozoriti bi želel tudi na dejstvo, da bo ta nova možnost, torej člen 290 Lizbonske pogodbe, preoblikoval tudi delo Parlamenta v prihodnjih letih, predvsem če bomo poslanci Parlamenta te pristojnosti vzeli resno in če bomo zares zmogli sprejemati odločitve o teh zadevah.

Če želimo, da bi tudi zunanji svet in ljudje, ki niso strokovnjaki na tem področju, razumeli, za kaj gre, kajti to je strokovno zelo zapleteno vprašanje, ki pa kljub temu zadeva demokratično institucijo in katere namen je odpraviti tako imenovan demokratični primanjkljaj v Evropi, potem moramo poudariti naslednje: to pomeni, da Parlament in Svet, dve zakonodajni telesi Evropske unije, ne moreta sami reševati vseh podrobnosti. Parlament zaseda vsak mesec in včasih pride do okoliščin, kakršne so zdaj, ko zasedamo, vendar ne moremo glasovati, kljub temu da Parlament navsezadnje mora nadzirati navedena vprašanja, ki jih Svet ali Komisija na podlagi prenesenih pooblastil obravnava. Od zdaj naprej bo to mogoče.

V mojem poročilu sem si prizadeval jasno povedati, da Parlament vztraja pri teh pravicah. Ne bomo sprejeli nikakršnih dodatnih obveznosti, ki bi presegale to, kar je določeno v pogodbi. Tega ne bomo sprejeli, ker želimo v celoti izvrševati naše pravice, in mislim, da se bo evropska demokracija zaradi tega povečala. Če hočemo to storiti, je seveda potrebno sodelovanje s Komisijo in Svetom, vendar ne smemo pozabiti, da so pristojnosti zdaj na strani zakonodajnih teles, torej na strani Parlamenta in Sveta. Vsem kolegom poslancem se želim zahvaliti za sodelovanje pri tej zapleteni temi, obenem pa si želim, da bi Parlament v prihodnosti v celoti izkoristil svoje nove pristojnosti.

Maroš Šefčovič, podpredsednik Komisije. – Gospa predsednica, na začetku bi se želel zahvaliti gospodu Szájeru za zelo kakovostno poročilo, kajti v Komisiji močno cenimo podporo, ki jo je Parlament pokazal horizontalnemu pristopu k delegiranim aktom.

Zakonodajno telo ima seveda vso svobodo, da ureja vsa vprašanja, povezana z delegiranimi akti v vsakem temeljnem aktu, vendar so potrebne nekatere smernice, da bi se izognili nesistematičnemu pristopu.

To je bil namen sporočila, ki ga je Komisija sestavila že decembra, da bi zakonodajnemu telesu pokazala, kako bi bilo mogoče bolje ravnati, da bi dobili dober in praktičen pristop k prihodnji zakonodaji.

Želel bi poudariti, da Komisija močno podpira zamisel o skupnem dogovoru ali celo medinstitucionalnem sporazumu med tremi institucijami o delegiranih aktih, saj bo s tem v pripravo zakonodaje prišel potreben red.

V zvezi z vsebino lahko samo ponovim, da Komisija zelo pozdravlja poročilo. Mogoče se o nekaterih določenih vprašanjih ne strinjamo, a naši cilji so isti. Želimo si natančnosti, učinkovitosti, preglednosti ter jasnega in poštenega ravnovesja moči.

Če mi dovolite, da bom samo nekoliko bolj natančen, bom podal nekaj telegrafskih pripomb v zvezi z določenimi deli poročila.

Kar zadeva omejevalen značaj člena 290, predvsem njegovega drugega odstavka, se naša mnenja tukaj nekoliko razlikujejo v zvezi s sredstvi nadzora, ki ga zakonodajno telo izvaja nad delegiranimi akti, vendar ne želimo zahajati v pravne spore, saj menimo, da je zelo pomembno, da v zvezi z določeno zakonodajo poiščemo praktične rešitve.

Kar zadeva trajanje prenosa pristojnosti, zelo pozdravljamo in podpiramo zamisel avtomatskega podaljšanja, kot je navedeno v poročilu, kajti menimo, da je to zelo konstruktivno, in lahko rečemo, da so se nekatere takšne rešitve že pojavile v več zakonodajnih dokumentih.

Imam še eno posebno pripombo glede trajanja pravice do ugovora. Tudi tukaj želim povedati, da trobimo v isti rog, kajti tudi mi smo v veliki meri istega mnenja kot poročevalec, da potrebujemo standardno opredelitev roka dveh mesecev z možnostjo podaljšanja za nadaljnja dva meseca, kar lahko naše tri institucije določijo s skupnim dogovorom, ki ga bomo, upam, v prihodnosti tudi imeli. Mislim, da smo že videli približno 10 pozitivnih primerov, kako se je to uporabljalo pri sedanjem zakonodajnem delu.

Kar zadeva nujni postopek, smo tukaj v preteklosti že imeli nekaj jasnih primerov, ki so pokazali, da obstajajo na primer problemi v zvezi z varnostjo hrane ali varnostjo igrač, ki včasih zahtevajo zelo nujen postopek,

in zato menimo, da moramo najti nekaj še nujnejšega, kot je predlog o zgodnji odobritvi, ki ga je podal poročevalec.

Če mi dovolite, da zaključim s prilagoditvijo, kajti to je zelo pomembno za Parlament, bi tudi tu želeli zagovarjati pragmatičen pristop, saj je ta parlament skupaj s Komisijo opravil že precej dela pri prilagoditvi več kot 250 temeljnih zakonodajnih aktov, ki so bili prilagojeni na podlagi pragmatičnega pristopa.

Mislino, da bi bilo treba dati prednost tistim področjem, na katerih se pred začetkom veljavnosti Lizbonske pogodbe nismo prilagodili regulativnemu postopku s pregledom, temveč smo to storili zdaj. Mislim, da se moramo osredotočiti nanje. To bi seveda spet pomenilo ogromno dela, vendar pa že preučujemo, kako bi temu lahko pristopili na najbolj pragmatičen in prilagodljiv način.

Jo Leinen, pripravljačev mnenja Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane. – (DE) Gospa predsednica, gospod komisar, Evropski parlament je dolgo čakal na ta trenutek, da bo pri nadzoru zakonodajnega pooblastila enakopraven s Svetom. Naj ilustriram: leta 2006 smo imeli 6 tisoč delegiranih aktov ali, z drugimi besedami, ogromno količino standardov, ki sta jih Komisija in nekdanji komitološki postopek spremenila v sekundarno zakonodajo. Parlament je v tem procesu imel zelo malo pravic. Bili smo obveščeni, vendar nismo bili sozakonodajalci. Lizbonska pogodba je zdaj to spremenila.

Kar zadeva nadzor delegiranih aktov, smo enakopravni s Svetom in to enakopravnost bi radi tudi v celoti izkoristili. To, gospod komisar, pomeni, da bomo, ko trdite, da je nujen postopek možen, morali biti tudi obveščeni na najbolj zgodnji možni ravni, Obveščeni želimo biti takoj, ko je obveščen Svet.

Carlos Coelho, v imenu skupine PPE. – (PT) Mislim, da je edino prav, da na začetku čestitamo gospodu Szájeru za odlično poročilo, ki nam ga je predstavil. Kot je bilo pravilno povedano, Lizbonska pogodba krepi pristojnosti Evropskega parlamenta in uvaja pravila za povečanje demokratičnega nadzora. Zato mislim, da si Parlament zasluži, da mu dvakrat čestitamo: ne samo zaradi odličnega poročila gospoda Szájera, kar sem pravkar omenil, temveč tudi zato, ker nova pravila odpravljajo nekdanji komitološki sistem, ki smo ga v tem parlamentu tako pogosto kritizirali.

Zdaj imamo člen 290 Lizbonske pogodbe in opažam, da poročilo gospoda Szájera predlaga številne načine za zaščito pristojnosti Parlamenta. S to novo določbo se Parlament lahko osredotoči na temeljne zakonodajne akte in omogoči Komisiji nekaj prostora za prilagodljivost, da dokonča netemeljne zakonodajne akte v okvirih, ki jih določa zakonodajno telo. Kot je pravilno povedal gospod Leinen, smo zdaj enakopravni s Svetom, zato Parlament ni v podrejenem položaju.

Gospa predsednica, želel bi poudariti nekaj vidikov poročila gospoda Szájera, ki so po mojem mnenju posebej pomembni. Prvi je zamisel, da naj zavrremo vse določbe, ki zakonodajnemu telesu nalagajo dodatne obveznosti poleg vseh tistih, ki so vključene v člen 290. Drugič, Komisija mora zagotoviti zgođen in neprekinjen prenos informacij in ustreznih dokumentov. Tretjič, roki morajo začeti teči šele, ko so prejete različice v vseh jezikih – ponavljam, v vseh jezikih. Zadnja točka je, da je treba upoštevati parlamentarne počitnice.

Eva Lichtenberger, v imenu skupine Verts/ALE. – (DE) Gospod predsednik, ti, pogosto podcenjeni strukturni problemi v zvezi z odnosi znotraj institucionalnega trikotnika, so v poročilu gospoda Szájera zares zelo dobro povzeti. Sodelovanje je bilo izredno konstruktivno, zato bi se tudi jaz želela za to iskreno zahvaliti.

Z Lizbonsko pogodbo smo ustvarili nove odnose, teh novih odnosov pa ne smemo zahrbtno spodkopavati. To je v tem smislu pravzaprav ključna točka. Skriti namen tega je bil postaviti Evropski parlament v enakopraven položaj s Svetom, vključno v zvezi z delegiranimi akti, ter zagotoviti, prvič, da bo to izvedljivo, in drugič, da je to mogoče zagotoviti med postopkom.

Izredno pomembno za nas torej je, da se ustvarijo ustrezni pogoji na primer tako, da lahko pravočasno neovirano dostopamo do dokumentov, da bi sprejeli potrebne odločitve, in drugič, da nobeni postopki ne potekajo na podlagi „skupnega dogovora“, temveč da imamo sporazume, ki so trdni in na katere ne more vplivati politična samopašnost ali trenuten političen program.

Za to potrebujemo trdna, razumna pravila, s katerimi bomo lahko zaščitili pravice Parlamenta tudi v praksi, namesto da jih zgolj upoštevamo v teoriji. Hvala, gospod Szájer. To je bilo odlično sodelovanje in upam, da ga lahko izkoristimo tudi za to, da bi dosegli tisto, kar moramo doseči za naše kolege poslane.

William (The Earl of) Dartmouth, v imenu skupine EFD. – Gospod predsednik, poročevalec upravičeno govori o demokratičnem primanjkljaju. Govori o elitističnem konstrukt, da ima EU demokratičen

primanjkljaj, ki je rasel, še vedno narašča, po Lizbonski pogodbi pa bo rasel še bolj. Moram reči, da me bega, ker poročevalec kljub svoji prepričljivosti rešitev vidi v členu 290.

Naša razlaga člena 290 je, da Komisiji daje priložnost, da zakonodajo dopolnjuje ali spreminja. Takšna priložnost je daljnosežna in vseobsegajoča in jo je mogoče razlagati na skoraj neomejeno število načinov. Trdimo, da so zaščitni ukrepi pred neprimerno uporabo pristojnosti, ki se s tem prenašajo na Komisijo, očitno nezadostni. Mogoče bo poročevalec v svojem odgovoru pojasnil, zakaj naj bi bili zadostni. To torej pomeni še večji prenos pristojnosti z izvoljenega Parlamenta na neizvoljeno Komisijo ne glede na to, kaj nam zatrjuje Lizbonska pogodba.

Vedno smo trdili in trdimo še naprej, da Lizbonski pogodbi primanjkuje demokratične legitimnosti, saj so referendum v Združenem kraljestvu obljubile vse tri uveljavljene politične stranke, ki so potem spektakularno prelomile obljubo. Člen 290 je torej produkt nelegitimne Lizbonske pogodbe. Povečuje demokratični primanjkljaj – in zanima me, kako poročevalec pojasnjuje, da to ni res –, zato bi mu bilo treba nasprotovati.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Gospa predsednica, kot goreč zagovornih Evrope sem nasprotoval Lizbonski pogodbi ravno zaradi tega, ker daje možnost takšnim sporazumom, o katerih se je pravkar govorilo, in ravno zaradi tega, ker ni ustvarila jasnosti in neposrednosti, ki si ju predvsem želim za prihodnje generacije. A ker sem realist, bom rekel, da moramo zdaj s tem živeti. Zelo pomembno je, da še enkrat povsem jasno povemo, da ta člen, člen 290, lahko tolmačimo tako, da lahko enostransko in na dokaj enostaven način določen prenos prekliče tako Svet kot tudi Parlament. Na to se bomo morali vedno znova spomniti.

Seveda je res, kar je rekel gospod Leinen, in sicer da imamo že zdaj na tisoče zakonodajnih aktov, ki se nahajajo na sivem območju, kar zadeva razumljivost, v tem smislu pa je EU, ki bi morala delovati na tistih področjih, kjer jo nujno potrebujemo, voda na mlin nasprotnikov Evrope, nasprotnikov evropskega projekta. Naj ponovim, to ima veliko opraviti s preglednostjo. Zato se mi zdi zelo pomembno, da se v odstavku 10 predlaga, da je treba med drugim izrecno pojasniti postopke za posredovanje dokumentov.

Kar nekaj nas pozna Zakon o prostem dostopu do informacij in kar nekaj nas ima izkušnje s tem, kako se stvari rešujejo v ZDA. Zakaj potem tega enostavno ne „kopiramo in prilepimo“ ter omogočimo državljanom, in tudi vsem nam v Parlamentu, dostop do ustreznih dokumentov, ki bi bil neodvisen in ne dejanje milosti ali rezultat številnih posredovanj političnih skupin? Zakaj si tega ne vzamemo kot pravico, ko vendar že tako ali tako močno tvegamo, da bomo dobili na tisoče delegiranih zakonodajnih aktov? V tej zvezi bi rekel: še naprej delajte tako dobro, kot ste do zdaj. Mi bomo konstruktivni partnerji na poti proti demokraciji korenitih sprememb.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Gospa predsednica, gospod komisar, v zvezi s procesom dele prenosa izvršilnih pristojnosti na Komisijo lahko Lizbonska pogodba pove nekaj novega. Na to vprašanje se dejansko nanaša prav člen 290. Delegirani akti so dejansko splošni akti, ki lahko spremenijo nepotrebne vidike temeljnega zakonodajnega akta z zagotavljanjem pooblastil za prenos izvršilne pristojnosti na Komisijo.

V praksi to omogoča, da se pooblastila opredelijo skupaj s trajanjem prenosa, časovnim okvirom, v katerem lahko Parlament in Svet vlagata ugovore, ter pogoji za preklic pooblastil. Parlament in Svet izvajata nadzor, ampak šele po sprejetju delegiranih aktov. Delegirani akti se lahko objavijo tudi v časovnem okviru, v katerem lahko Evropski parlament in Svet vlagata ugovore. Vendar pa vas prosim, gospod komisar, da v teku sestave delegiranih aktov zagotovite tudi večjo preglednost.

Maroš Šefčovič, podpredsednik Komisije. – Gospa predsednica, dovolite mi, da odgovorim na pripombe spoštovanih poslancev. Popolnoma se strinjam z gospodom Leinenom, da je Lizbonska pogodba prinesla ogromne spremembe. To je poudaril tudi poročevalec, gospod Szájer. Želim vam zagotoviti, da se tega popolnoma zavedamo in da bomo uporabili postopek ob skrajnem spoštovanju zakonodajnega telesa, saj je to zelo pomembno za naš vzajemni odnos in naše dobro sodelovanje pri delu.

Kar zadeva nujnost in nujne postopke, bi vam vsem želel zagotoviti, da bomo slednje uporabljali samo v skrajnih, izjemnih primerih. Zavedamo se, da bi naš odnos bil zelo zapleten, če bi zlorabljali ta instrument, to pa zagotovo ni naš namen.

V zvezi s pripombami gospoda Coelho in gospoda Lichtenbergerja vam prav tako zagotavljam, da bomo storili vse, kar je v naši moči, da bi zagotovili zgođen prenos vseh dokumentov, ki bi potekal istočasno kot prenos na Svet, in sicer z vsemi potrebnimi prevodi. Vemo, da je Lizbonska pogodba uvedla to zelo pomembno spremembo, in sicer da je pri zakonodajnih ali finančnih zadevah Evropski parlament enakopraven s Svetom.

Poleg tega nameravamo vzpostaviti novo obliko sodelovanja, v okviru katerega bi bil Evropski parlament vključen v dela, povezana s pripravo delegiranih aktov, in to želimo storiti na zelo trdnih temeljih. Zato boste navedbo o tem novem odnosu našli tudi v okvirnem sporazumu, ki je trenutno predmet pogajanj med Komisijo in Evropskim parlamentom.

Kar zadeva pripombe, ki sta jih Earl of Dartmouth in gospod Martin podala v zvezi z neomejenimi pristojnostmi, ki jih člen 290 zagotavlja Komisiji, mislim, da to nekako ne drži, saj ste vi, zakonodajno telo, tisti, ki se boste odločili, ali boste prenesli pristojnosti na Komisijo ali ne. Vi, zakonodajno telo, ste tisti, ki boste imeli priložnost preklicati predloge Komisije ali jim ugovarjati. Zato se nikakor ne strinjam, da stopamo na sivo območje, saj menim, da so pristojnosti zakonodajnega telesa v pogodbi zelo jasno opredeljene, Komisija pa bo to seveda spoštovala.

József Szájer, poročevalec. – (HU) Želel bi se zahvaliti mojim kolegom poslancem za to razpravo, saj je pripravo tega poročila omogočilo prav tesno sodelovanje med odbori – pri tem bi posebej želel omeniti Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane, ki bo v prihajajočem obdobju imelo še veliko takšnih nalog – in političnimi strankami. Kolegi poslanci, dodal bi tudi, da je to boj. Boj s Komisijo, boj s Svetom, saj gre za boj za naše pravice. Bistvo tega poročila je jasna potrditev, da so to naše pravice in da pri njih vztrajamo. To je veliko lažje storiti takrat, kadar za mano stojijo tako odbori kot kolegi poslanci iz drugih strank, da bi našima partnerskima institucijama jasno povedali, da Parlament pri tem najodločneje vztraja. Da bi lahko to pravico uveljavili kar najučinkoviteje, pa obenem jemljem beseda gospoda Šefčoviča za spodbudo, da se splošna prilagoditev lahko pospeši v prihodnjih mesecih in da bomo lahko kar najbolj razširili te pravice. To se nam zdi pomembno predvsem za tista področja, na katerih soodločanja prej ni bilo.

Drug, zelo pomemben vidik, ki so ga kolegi poslanci prav tako tukaj omenili, je pomembnost dostopa do informacij. Ta dostop mora biti opredeljen v medinstitucionalnem sporazumu, v zvezi s tem pa pravkar potekajo razprave s Komisijo in Svetom. Seveda pa bi radi vedeli, kaj počne Svet; kakšna posvetovanja izvaja v zvezi s temi zadevami. Kar zadeva vprašanje, ali so naše pravice večje ali manjše, vas prosim, gospe in gospodje, da si preberete poročilo in si ogledate zakonodajo. Slednjo ne morem tolmačiti nikakor drugače kot tako, da so naše pravice večje. Do zdaj nisem imeli nobene besede pri tem, kaj se bo zgodilo s pristojnostmi, ki so bile pred tem prenesene. V praksi Parlament ni imel v tem procesu nobene vloge. Poslušali so nas iz vljudnosti, toda roki so bili tako kratki, da Parlament v tem času ni niti zasedal. Zdaj pa lahko vložimo veto ali umaknemo te odločitve in tega ne rabimo niti pojasnjevati – z drugimi besedami, to je kar najbolj zagotovo razširitev pravic. Mi smo tisti, ki imamo zakonodajno pristojnost in mi prenašamo te pristojnosti na Komisijo. Zato tega ne morem razumeti drugače kot razširitev naših pravic. Kolegi poslanci, od nas je zdaj odvisno, da se odločimo, ali bomo te pravice v prihodnje tudi uveljavljali.

Predsednica. – Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo na naslednjem plenarnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), v pisni obliki. – Najprej bi se želel zahvaliti gospodu Szájeru za izjemno delo, ki ga je opravil v tako kratkem času. Delegirani akti bodo izjemnega pomena za pravo Unije in medinstitucionalno ravnovesje v EU. Zato je ključno, da se jih oblikuje in o njih odloča na popolnoma pregleden način, kar Parlamentu in Svetu učinkovito omogoča demokratičen nadzor nad izvrševanjem pristojnosti, prenesenih na Komisijo. V tem okviru, kot zatrjuje poročilo gospoda Szájera, bodo nekatera vprašanja izredno pomembna in bodo zahtevala našo močnejšo zavezo. Ta med drugim vključujejo možnost Evropskega parlamenta, da kadar koli prekliče prenos in da poskrbi, da bosta Parlament in Svet imela enake pravice v zvezi z vključenostjo v proces prenosa. Na koncu bi želel poudariti, da bi Komisija morala dati prednost predstavitvi vseh zakonodajnih predlogov, ki so potrebni, da bi se pravni red prilagodil določbam iz členov 290 in 291, vključno s pravnim redom na področjih politike, za katerega zdaj na podlagi Lizbonske pogodbe velja postopek soodločanja.

Zita Gurmai (S&D), v pisni obliki. – Iskreno pozdravljam rezultat poročila gospoda Szájera. Opredelitev novega zakonodajnega sistema je težko in zapleteno vprašanje. Prepričana sem, da Pogodba o delovanju Evropske unije (PDEU) in predvsem člena 290 in 291 pogodbe, krepijo demokratičen značaj Unije in pojasnjujejo njen pravni red. Uvedba novega pojma zakonodajnih aktov ima daljnosežne posledice. Poročilo poudarja manjše razlike med ključnimi sozakonodajalci, pristojnosti in podroben načrt njihovega sodelovanja. Pravo vprašanje pa je: če bo Evropska komisija dobila več zakonodajnih pristojnosti in širša zakonodajna pooblastila, kar pomeni takojšen porast interesov Skupnosti, kakšne metode nadzora bi bilo treba uvesti v imenu Sveta in Evropskega parlamenta? Nov zakonodajni okvir PDEU opredeljuje orodja, vendar ni še

nobenih praktičnih izkušenj glede njihovega prilagajanja na ravni Skupnosti. Na koncu bi pozvala sozakonodajalce, da čim prej pripravijo medinstitucionalni sporazum med Parlamentom, Svetom in Komisijo o izvajanju člena 290, saj obstaja nujna potreba po večji preglednosti.

Rafał Trzaskowski (PPE), v pisni obliki. – (PL) Postopek prenosa, čeprav je v ozadju, je zelo pomemben prehod v kakovosti, ki ga prinaša Lizbonska pogodba. Treba ga je razumeti kot izpolnitev pogodbe, brez katerega položaj Parlamenta glede na druge institucije v procesu sprejemanja odločitev ne bo imel popolnoma utrjenega položaja. Prav s tem postopkom bo namreč dobil polno zakonodajno pristojnost in vlogo pri izvajanju katerega koli dela zakonodaje. Dobro znano nam je nezadovoljstvo, povezano z napornim procesom pogajanj s Svetom v postopku soodločanja in v primeru odločitev, katerih izvajanje krši medinstitucionalni sporazum. Do zdaj je bila „komitologija“ izraz za pomanjkanje zaupanja držav članic v Komisijo, medtem ko vloga Parlamenta pri izvajanju pravnih aktov danes temu procesu daje večjo legitimnost. Parlament in s tem posredno tudi državljani EU bodo bližje procesu izvrševanja prava EU, postopek prenosa pa moramo razumeti prav na ta način. A da bi to dobilo smisel, mora Parlament dobiti poln dostop do informacij, pri tem pa se v celoti strinjam z drugimi udeleženci v tej razpravi.

Zbigniew Ziobro (ECR), v pisni obliki. – (PL) Namen uvedbe možnosti zakonodajnega pooblastila je zagotoviti, da bo zakonodaja, predvsem pa zakonodaja tehnične narave, dokončana in dopolnjena učinkoviteje, ne da bi pri tem vsakič bilo treba uvajati celoten zakonodajni postopek. Prenos je zato treba razumeti kot orodje za izboljšanje procesa priprave zakonodaje na ravni EU.

Obenem je pomembno, da se zagotovi ustrezen nadzor nad uporabo regulativnih pooblastil, prenesenih na Komisijo. Parlament in Svet morata med drugim imeti na voljo dovolj časa za izvrševanje pravice do ugovora zoper načrtovane predpise. Vendar pa morata predvsem imeti ustrezen dostop do dokumentov, analiz in prispevkov, pripravljenih v teku priprave osnutkov delegiranih aktov. Samo tako bodo pristojnosti Komisije za objavo delegiranih aktov imele pravo vlogo pri izboljšanju zakonodajnega procesa v Uniji, obenem pa se bo ohranil potreben nadzor nad dejavnostmi Komisije ter njihova preglednost. Pomembno je tudi, da se razvijejo ustrezni mehanizmi sodelovanja med Parlamentom in Komisijo, da bi bil Parlament ves čas obveščen od pripravljalnem delu, ki poteka, in da bi bil lahko seznanjen z naravo vprašanj, ki se preučujejo.

Resolucija o pristojnosti zakonodajnega pooblastila, ki je rezultat kompromisa, sklenjenega med vsemi političnimi skupinami, zgoraj navedene zadeve predstavlja na ustrezen način in si zasluži podporo Parlamenta.

17. Varnost v letalstvu: črna lista Skupnosti o letalskih prevoznikih (razprava)

Predsednica. - Naslednja točka je razprava o vprašanju Komisiji za ustni odgovor, ki ga je postavil Brian Simpson v imenu Odbora za promet in turizem o varnosti v letalstvu: črni listi Skupnosti o letalskih prevoznikih (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, namestnica vlagatelja. – Gospa predsednica, gospod Brian Simpson je vprašanje predložil v imenu Odbora Parlamenta za promet in turizem po poročilu Komisije o učinkovitosti črne liste EU. Črna lista EU je bila sestavljena leta 2006, da bi razkrinkala in prepovedala tiste letalske prevoznike, ki ne upoštevajo mednarodnih varnostnih predpisov. Nastala je kot odziv na zaskrbljenost nad ravno izvrševanja mednarodnih varnostnih standardov in kot rezultat več smrtnih letalskih nesreč v zelo kratkem času leta 2004 in leta 2005.

Štiri leta pozneje vemo, da se je črna lista pokazala kot učinkovito in dragoceno orodje pri spodbujanju izvrševanja varnostnih standardov ICAO in zaščiti državljanov EU. Zdaj je pred nami vprašanje, kako lahko to nadgradimo. Z drugimi besedami, kako lahko razširimo zaščito zunaj naših meja in si še bolj prizadevamo za izpolnitev cilja izboljšanja svetovne varnosti v letalstvu? Dolžnost črne liste ni samo ugotoviti, kje so varnostna tveganja, temveč tudi zagotoviti, da bodo te informacije uspešno prišle tudi do državljanov EU. Kako lahko torej v skladu s tem zagotovimo, da bodo državljani EU, ki letijo zunaj Evrope, seznanjeni s prepovedanimi letalskimi prevozniki, ki v drugih regijah sveta še naprej vozijo?

V primerih, ko se letalskemu prevozniku razveljavi licenca in se ta zato na črni listi ne pojavlja, kako smo lahko prepričani, da se tega zavedajo tudi potniki? Videli smo že, kako učinkovito je bilo združevanje različnih nacionalnih črnih list v eno celovito vseevropsko listo. Vendar pa je črna lista dobra samo v tolikšni meri, kolikšen je dostop, ki ga imamo do informacij o varnosti letalskih prevoznikov. Kako bi lahko nadgradili informacije, na katerih temelji črna lista, z izboljšanjem dostopa do preverljivih in zanesljivih informacij? To ne pomeni samo, da si je treba prizadevati za okrepitev preverjanj v državah članicah EU, temveč tudi da je treba potrditi podatke, ki jih pošiljajo države, ki niso članice EU.

Ali bo Komisija preučila, ali je treba vpeljati usklajene in standardizirane postopke preverjanja na ploščadi in poročanja? V zvezi z izboljšanjem podatkov iz tretjih držav, ali bo Komisija preučila, ali je treba vzpostaviti učinkovit sistem za mednarodno izmenjavo zanesljivih podatkov, s čimer bi se približali svetovni črni listi, o kateri se je v preteklosti govorilo? Poleg tega velja poudariti, da se je črna lista pokazala kot učinkovito orodje pri spodbujanju letalskih prevoznikov k izpolnitvi mednarodnih varnostnih standardov. Vendar kako si lahko še bolj aktivno prizadevamo za izpolnitev cilja izboljšanja svetovne varnosti v letalstvu? S tem mislim, kako namerava Komisija podpreti nacionalne organe civilnega letalstva pri reševanju pomanjkljivosti glede varnosti na osnovi revizij ICAO in izboljšanju njihove zmogljivosti za nadzor?

Ključnega pomena je, da zagotovimo učinkovite komunikacijske kanale z javnostjo, vendar je temeljnega pomena tudi, da si dolgoročno še naprej prizadevamo za spodbujanje izvrševanja mednarodnih standardov na področju varnosti v letalstvu po vsem svetu. To bo nazadnje najučinkovitejši način za izboljšanje varnosti za vse potnike. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem se veseli sodelovanja s Komisijo, s katero želi poskusiti nadgraditi dosežke črne liste EU.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospa predsednica, zahvaljujem se gospe Ţic u za njeno zelo pozitivno oceno pristopa k  rni listi. Komisija je prepričana, da obstoječi ukrepi javnosti  e zagotavljajo zelo visoko raven informacij in pravic pri letih znotraj in zunaj Evropske unije.

Seznam letalskih prevoznikov, prepovedanih v Evropski uniji, je javnosti široko dostopen na internetu in prek ciljnih ukrepov obve anja. Komisija se pri vsaki dopolnitvi liste tesno povezuje z evropskimi in mednarodnimi združenji potovalnih agentov. Slednjim to omogoča, da so v najboljšem mo nem položaju, s katerega lahko pomagajo potnikom.

Nacionalni organi civilnega letalstva in letali a na ozemlju držav članic so dolžni seznaniti potnike z listo EU, tako prek svojih spletišč kot tudi v svojih prostorih, kjer je to potrebno.

Lista vsebuje koristne informacije za ljudi, ki želijo potovati zunaj Evropske unije, in jim tako omogoča, da se izognejo potovanju s temi letalskimi prevozniki. Lista nima nikakršnega učinka zunaj svojega ozemlja – zunaj Evropske unije se ne uporablja. Uredba zato vzpostavlja pravice potnikov, da so seznanjeni z identiteto vseh letalskih prevoznikov, s katerimi letijo na svojem potovanju. Pogodbenik za zračni prevoz – ali potovalni agent ali organizatorji potovanj – mora ob rezervaciji potnike obvestiti o identiteti letalskega prevoznika ali prevoznikov, ki bodo opravili let. Potnik mora biti tudi obve en o vsaki spremembi prevoznika, bodisi pri prijavi ali najpozneje ob vkrcanju na zrakoplov. Uredba zagotavlja potnikom tudi pravico do povračila stroškov ali spremembe poti,  e je prevoznik, pri katerem je bila opravljena rezervacija, naknadno uvr en na listo, kar je povzročilo preklic zadevnega leta.

Za spremljanje in ocenjevanje skladnosti prevoznikov z mednarodnimi varnostnimi standardu se uporabljajo različni viri informacij; to so varnostni pregledi, ki jih opravlja Mednarodna organizacija za civilni letalski promet, informacije, ki jih posredujejo pristojni organi tretjih držav, informacije, ki jih posreduje Evropska agencija za varnost v letalstvu v okviru svojih pregledov in preiskav znotraj Evropske unije ali tehničnih nalog zunaj Evropske unije, rezultati preverjanj zrakoplovov in letalskih prevoznikov na ploščadi na letališčih EU v okviru programa presoje varnosti tujih zrakoplovov v skladu z zahtevami ustreznih predpisov EU, in nazadnje tudi utemeljene informacije, povezane z nesrečami, ki izvirajo iz poročil o preiskavi nesreče ali resnega incidenta.

Omeniti moram tudi, da Evropska komisija na tej ravni nima celovitega seznama držav s podobno zakonodajo, vendar pa nekaj držav – Republika Koreja, Bahrajn in Kraljevina Savdska Arabija – uporablja enake omejitve, kot so opredeljene na evropski listi.

Lahko potrdim, da je Komisija pripravljena sodelovati s Parlamentom, da bi se ta zakonodaja o  rni listi zares izbol  ala in da bi zagotovila zelo potrebno varnost v zraku.

Christine De Veyrac, v imenu skupine PPE. – (FR) Gospa predsednica, ker sem bila pred skoraj petimi leti poročevalka za to uredbo, sem zelo vesela, ko vidim, da smo vzpostavili mehanizem, ki deluje, in da to traja  e več let. Poročilo Komisije o uporabi Uredbe o „ rni listi“ se zdi celovite in nudi zanimivo snov za razmišljanje. Predvsem podpiram zamisel o mednarodni  rni listi, edinemu zagotovilu svetovne usklajene ravni varnosti v letalstvu.

Kljub temu imam za Komisijo nekaj vprašanj. Najprej me zanima, kako se izvršuje pravica do zagovora, ko vendar v eni državi ni prepovedan samo en letalski prevoznik, temveč so prepovedani vsi. Ali svoj primer

predstavijo vsi navedeni letalski prevozniki ali pa samo organ civilnega letalstva zadevne države, in kako se lahko v tem smislu določeni varni letalski prevozniki izognejo uvrstitvi na črno listo?

Druga zelo pomembna točka po mojem mnenju je spremljanje zrakoplova. Ali Komisija posebej spremlja vse zrakoplove letalskega prevoznika, ki je bil uvrščen na listo oziroma kateremu je bila preklicana licenca, da bi se zagotovilo, da ti zrakoplovi ne bi poleteli v nebo pod drugim imenom? Ali je torej Komisija identificirala države, ki naj bi se izkoriščale kot zastave ugodnosti - ki torej sprejemajo prepovedane letalske prevoznike, ki nato spremenijo svoje ime in državo registracije? Poleg tega ali ima Komisija v primeru, da je letalski prevoznik uvrščen na črno listo, kakršne koli informacije o tem, kako so potovalne agencije in prodajalci vozovnic o tem obvestile potnike in jim povrnila stroške oziroma ali so jim ponudili kakšne druge rešitve?

Preden končam, bi želela postaviti še vprašanje v zvezi s posebno zadevo: veliko poslancev Evropskega parlamenta je prejelo sporočila, ki bi jih lahko opisali kot vztrajna, o Indoneziji, katere letalski prevozniki so v celoti vsi prepovedani, in sicer s prošnjo, da Komisijo prosimo, naj Indonezijo umakne s črne liste. Ta pritisk se mi zdi neprimeren, saj komercialni razlogi ne upravičujejo ogrožanja življenj potnikov. Zanima me, kakšno je trenutno stanje v tej državi in ali je potem, ko je že nekaj let na črni listi, Indonezija kako ukrepala, da bi odpravila pomanjkljivosti glede varnosti, katerih je bila obtožena.

Saïd El Khadraoui, v imenu skupine S&D. – (NL) Gospa predsednica, gospod komisar, gospe in gospodje, najbrž je nekoliko čudno, da razprava o črni listi poteka v času, ko je celoten letalski promet v Evropi v kaosu, vendar bomo jutri baje imeli priložnost za tematsko in nujno razpravo in to je natanko tisto, kar bomo imeli.

Sama črna lista je pomembna tema in lahko rečemo, da je uspešna zahvaljujoč med drugim tudi spodbudi gospe de Veyrac, ki si je pred nekaj leti zares močno prizadevala, da bi jo uresničila. Graditi moramo na pridobljenih izkušnjah in se iz njih učiti. Obstajajo pa še neka področja, kjer so potrebni nadaljnji ukrepi.

Najprej na področju komunikacije s potniki. Prav je, da je treba potnike obvestiti, če nekje, na primer v potovalni agenciji, rezervirajo let pri prevozniku s črne liste, vendar pa se pogosto zgodi, da se potniki za domače lete odločajo samo takrat, ko so že v določenem kraju. Zato predlagam, da preučimo, ali obstaja možnost, da bi potovalne agencije in letalski prevozniki, ki rezervirajo lete v državah z nevarnimi prevozniki ali nevarnimi letali, o tem avtomatično obvestili potnike, tudi če sami seveda niso na črni listi. To moramo dobro premisliti.

Drugi vidik tukaj je, da potnikom pomagamo, da se izognejo zrakoplovom, letalskim prevoznikom in državam, ki so uvrščeni na črno listo. Ko gre za pomoč pri krepitvi zmogljivosti, namenjeno tretjim državam in zagotovo tudi najrevnejšim državam, bi lahko Evropska unija zagotovila veliko več pomoči ter strokovnega znanja in izkušenj in obenem poskrbela, da bodo tudi organi letalskega prometa imeli vso potrebno zmogljivost za reševanje svojih problemov. Ena zadeva, ki jo je omenila gospa de Veyrac, je seveda ta, da se ljudi zavaja. Ali zares imamo brezhiben sistem? Smo prepričani, da ni nikjer nobenih lukenj, ki bi jih letalski prevozniki iz države, ki je uvrščena na črni listi, dejansko izrabili za vožnjo prek drugih držav ali otokov? Nekaj takšnih primerov smo že videli.

Na koncu naj povem, da mislim tudi, da bi si morali prizadevati za svetovno črno listo. Zanima me, kaj ste skupaj z vašimi kolegi iz drugih držav, na primer na ravni ICAO, storili, da bi takšna lista postala resničnost.

Gesine Meissner, v imenu skupine ALDE. – (DE) Gospa predsednica, naš zračni prostor je trenutno v zastoju – to vemo; to je bilo že omenjeno. Kmalu bomo govorili o tem, kako lahko to stanje popravimo. Predvsem v zvezi z gospodarskimi vprašanji nas dejansko lahko skrbi, da se bodo letalski prevozniki kmalu soočili s še večjimi problemi. Seveda ni potrebno, da bi to vplivalo na varnost.

Tu gre za varnost v letalstvu za evropske potnike. Za nas v Evropi je velik dosežek, da se ljudje lahko svobodno gibajo in da se lahko potrošniki prosto odločajo, kako želijo potovati, pri katerih letalskih prevoznikih želijo rezervirati lete in pri katerih ne. Da bi se lahko svobodno odločali, je seveda potrebno, da prejmejo tudi vse ustrezne informacije.

Pravkar smo slišali, da imamo to črno listo že od leta 2006 in da bi načeloma ljudje morali biti obveščeni, ali lahko potujejo varno ali ne. Zame se v vprašanje v resnici glasi – natanko tako, kot sta že povedala gospa de Veyrac in gospod El Khadraoui – ali so v sistemu zares luknje in ali ljudje zares vedno dobijo vse informacije o varnosti, ki jih potrebujejo. Želimo si samo, da bi vsak, ki leti tukaj v Evropi, potoval varno in tudi varno prispel.

Še ena stvar, ki igra vlogo v varnosti, je, da moramo vedeti, ali je letalski prevoznik finančno stabilen. Letalski prevozniki morajo redno vlagati prošnjo pri svojih nacionalnih organih, da bi zagotovili, da jim je dejansko dovoljeno leteti v evropskem zračnem prostoru, ta proces pa ne vključuje samo preverjanja, ali dejansko lahko ravnajo v skladu s svojimi obveznostmi glede varnosti, ali lahko izvajajo vsa zahtevana preverjanja in ali lahko varno prevažajo ljudi, temveč vključuje tudi preverjanje, ali so dovolj finančno stabilni, da lahko dolgoročno ostanejo v prevoznem sektorju. Kolikor vem, do danes na črni listi ni bilo nobenega evropskega letalskega prevoznika. Kljub temu pa smo lansko leto imeli incident s prevoznikom SkyEurope. Kar se je zgodilo v tem primeru, je bilo, da so evropski državljani rezervirali let pri evropskem letalskem prevozniku, vendar niso bili seznanjeni z dejstvom, da je to podjetje na robu bankrota. Poleteli so z njim in nasedli in tako niso imeli nobenih informacij, ki bi jih zaščitila.

Pri tem se dejansko sprašujem – četudi je Komisija povedala, da ima informacije in da jih objavlja, da jih je obvezna objavljati –, zakaj potem na primer to ni bilo znano. Ali imamo kakšno zagotovilo, da so potniki obveščeni o vsem, kar morajo vedeti, o vsem, kar se zahteva? Rada bi splošen odgovor na to v teku razprave.

Eva Lichtenberger, v imenu skupine Verts/ALE. – (DE) Gospa predsednica, gospod komisar, Parlament je pokazal veliko pobudo pri sestavi te črne liste. To je bilo opravljeno tudi na odgovoren način, kar pomeni, da lista zagotavlja najvišjo možno raven varnosti za potrošnike. Vendar pa – in to je zdaj tudi vprašanje – moramo preveriti, ali je v teh razmerah zares dosegla dovolj velik učinek.

Prvo vprašanje, ki ga želim zastaviti, je naslednje. Dostop do informacij na internetu je mogoč, vendar ni vedno zelo lahek, ko gre za različne letalske prevoznike. To sem preizkusila tudi sama. Na primer, ne morete vedno takoj najti informacije o povezovanju letov, ki so potrebni, da bi prispeli v tretjo državo. Torej imamo tukaj problem.

Drugo odprto vprašanje, ki me zanima, je: kakšne izkušnje imajo ljudje pri najemu letala s posadko? Pri tem je bilo nekaj resnih pomislekov, da bi to lahko bila luknja za podjetja, ki niso ravno na dobrem glasu. Ali so bili v zvezi s tem doseženi kakršni koli pozitivni ali negativni rezultati?

Tretjič, in to je zelo pomembno: ali je tak način reguliranja podjetij prek črne liste imel preventiven učinek na letalske prevoznike, da so ti – predvsem neevropski – začeli bolj upoštevati varnostne predpise? Kako deluje selektivna izdaja dovoljenj nekaterim zrakoplovom, ki pripadajo nekaterim letalskim prevoznikom, ko jim dovolimo, da pri prihodu v Evropo uporabljajo samo določene zrakoplove.

Ryszard Czarnecki, v imenu skupine ECR. – (PL) Gospa predsednica, gospod Piebalgs, upam, vendar nikakor nisem prepričan, da se učinki izbruha vulkana na Islandiji ne bodo nikakor zvalili na evropske potnike, če govorimo o cenah vozovnic. Kajti dejansko imate prav, da se bodo izgube zaradi teh prekinitev v letalskem prometu verjetno povrnila z višjimi cenami vozovnic. To je treba reči v bran interesom evropskega potrošnika. Evropski parlament ponovno govori o tej zadevi. To kaže, kakšen pomen ji pripisujemo. O tem sem govoril pred nekaj meseci. O tem ste govorili tudi mnogi izmed vas in spominjam se prejšnjega parlamentarnega mandata, ko smo o tem prav tako zelo odkrito govorili. Po vsem, kar je bilo rečeno, bi rad povedal osebno misel. Novinar najvplivnejšega časopisa na Poljskem me je vprašal: „Kaj počnete v Evropskem parlamentu? Konec koncev je to tako nepomembno vprašanje.“ Mediji so se začeli šele zdaj zavedati, kako pomembno je to vprašanje, vprašanje varnosti in nedvomno temeljno vprašanje z vidika interesov evropskih državljanov, davkoplačevalcev, volivcev in potrošnikov.

Ni normalno, da vemo, kakšna je črna lista v Evropski uniji, in da hkrati ne vemo, kakšna je zunaj Evropske unije. To je popolnoma shizofreno.

In za konec zelo pomembna zadeva: evropski potniki ne smejo plačevati več za varnost – za to morajo poskrbeti države in vlade.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Gospa predsednica, gospod komisar, gledano na tak način je črna lista bila zanimiv dosežek tega parlamenta pod vodstvom gospe de Veyrac in njenih kolegov iz prejšnjega parlamentarnega obdobja.

Črna lista lahko vpliva na družbe, države ali letalske prevoznike in menim, da bi v tej zvezi Komisija morala zagotoviti nekoliko natančnejše odgovore na vprašanja, ki so bila postavljena, predvsem v zvezi z obsegom, v okviru katerega lahko podjetja sodelujejo pri sprejemanju odločitev v različnih državah, ter o tem, zakaj se ta postopek izvaja v zvezi s posameznimi zrakoplovi.

Nadaljnji razvoj nam je prav tako pomemben. Pred nekaj leti smo v razpravi že pojasnili, da nam je še vedno pomembno, da Komisija izboljša nadaljnje spremljanje teh dejanj in ukrepov na področju komunikacije,

vsaj s Parlamentom. Razlog za to so še nekatera odprta vprašanja, ki so nam ostala, nenazadnje v zvezi s spremljanjem letalskih prevoznikov, kakor tudi vprašanje v zvezi z zrakoplovi, ki lahko nenadoma poletijo pod drugim imenom, in v zvezi z dejstvom, da se danes pri teh odločitvah, predvsem pa tistih, ki se lahko sprejmejo v zadnjem hipu, zahteva določena raven preglednosti.

S tem prihajam do točke, ki je meni najbolj pomembna: informacije. Gledano v celoti, menimo – in mislim, da to velja za vse skupine –, da imajo državljani in potniki pravico, v skladu s tem pa bi morali obstajati tudi obveznost, da jih podjetja sistematično obveščajo, da je informacije o črni listi mogoče brez vsakih težav pridobiti na letališčih, kakor tudi v potovalnih agencijah, in da jim predvsem pri letih v „nekatero državo“, ki so danes že znane po svojih težavah, potovalne agencije pred ponovno rezervacijo pojasnijo, katere družbe so problematične.

Cilj, kot ga vidimo mi, je, da ta ukrep, ki je do zdaj v veliki meri že izboljšal varnost, ne bo veljal samo za Evropo in evropske potnike, temveč da ga bodo sprejeli po vsem svetu.

Fiona Hall (ALDE). – Gospa predsednica, želela bi postaviti vprašanje, ki je tesno povezano z varnostjo v letalstvu in ki poudarja potrebo po čim večji učinkovitosti črne liste EU.

Decembra 2008 je Svet končno sprejel Kodeks ravnanja EU glede izvoza orožja. Ta kodeks nadzoruje izvoz vojaške tehnologije in opreme iz EU. Vendar pa ostaja skrb, da nekatere države EU, ki so izvoznice orožja, kodeksa ne spoštujejo in da se evropsko orožje še vedno dobavlja v konfliktna območja.

Toda en ukrep se je izkazal kot zelo učinkovit pri zmanjševanju nezakonite dobave orožja, in to je črna lista EU na področju letalstva. Švedska študija iz leta 2008 je pokazala, da so letalski prevozniki tovora, ki so vključeni v prevoz orožja na konfliktna območja, isti prevozniki, ki nenehno kršijo standarde varnosti v letalskem prometu.

Mogoče ni presenetljivo, da je treba sumljive prevoznike s površnim pristopom do varnosti označiti tudi kot sumljive prevoznike, kar zadeva tovar, ki ga prevažajo. A pozitivna posledica te povezave je, da ukrepi za zagotovitev strogega nadzora letalskih prevoznikov, ukrepi, ki so oblikovani zato, da bi zaščitili evropske državljane, pomagajo tudi zaščititi državljane z drugih celin, predvsem Afrike, pred uničenjem, ki se dogaja, ko se konflikte oskrbuje z malim in lahkim orožjem, ki je na voljo v velikih količinah.

Zato bi gospoda komisarja Piebalgsa kot komisarja za razvoj vprašal, ali lahko k prizadevanjem Komisije za čim učinkovitejšo in čim bolj sistematično izvajanje črne liste, nekoliko pripomore tudi sam.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Črna lista nevarnih letalskih prevoznikov je ukrep za zaščito evropskih potnikov, ki ga zelo toplo pozdravljam. To listo morajo tako Evropska komisija kot države članice, posebej pa turistične agencije, dobro oglaševati. Dejansko gre na koncu samo še za dobro vero in dobro voljo organizatorjev potovanj in potovalnih agentov.

Na drugi strani pa je treba najti rešitev za scenarij, v katerem na določenih destinacijah letijo samo nevarni letalski prevozniki. Veliko število letalskih prevoznikov s črne liste leti na destinacijah v državah v razvoju ali manj razvitih državah v Afriki, jugovzhodni Aziji in Srednji Aziji. To kliče po odgovoru na naslednje utemeljeno vprašanje: v kolikšni meri je še mogoče zagotoviti pošteno konkurenco med velikimi letalskimi prevozniki iz Evrope, ZDA in Daljnega vzhoda ter malimi prevoznimi družbami, ki so ustanovljene v teh državah v razvoju?

V tem smislu menim, da moramo premisliti o tem, kako bi lahko Evropska unija podprla njihov razvoj prek izboljšanja varnosti njihovih letov, namesto da jih izključuje iz trga s prepovedjo. To bi Evropski uniji omogočilo, da izpolni častno dolžnost in podpre trajnostni razvoj sektorja letalskega prometa tudi v teh manj razvitih državah.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Gospa predsednica, želel bi podati splošno pripombo in nato postaviti dve ali tri vprašanja, odvisno od tega, koliko časa mi boste omogočili. Splošna pripomba je naslednja. Skoraj absurdno se mi zdi, da smo v teh okoliščinah v Skupini naprednega zavezništva socialistov in demokratov v Evropskem parlamentu pri treh poročilih o varnosti v letalstvu dobili skupaj devet minut za govor. Res je, da bo jutri posebno zasedanje, vendar menim, da je skrajni čas, da začne ta parlament bolj upoštevati stvari, ki zares vplivajo na ljudi, in da se mogoče nekoliko distancira od razprav, ki so umetno prenapihnjene.

Kar zadeva sama vprašanja, gospod komisar, je zame najpomembnejše naslednje: kakšno je stanje v zvezi z leti s skupno rabo oznak – torej s tistimi zrakoplovi, ki naj bi leteli pod evropskim letalskim prevoznikom, ki pa lahko letijo tudi pod katerim drugim prevoznikom, tudi tistim, ki je na črni listi? Kaj se dogaja na tem

področju, da bi se obvestilo ljudi, ki morajo leteti? To se mi zdi pravo pereče vprašanje in pričakujem, da boste nanj odgovorili. Naj ostane pri tem enem vprašanju.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Gospa predsednica, zdaj, ko govorimo o varnosti v letalstvu – in pojutrišnjem bomo tudi govorili in glasovali o Evropski agenciji za varnost v letalstvu –, bi želel izkoristiti priložnost, da spregovorim o še enem problematičnem področju.

Ljudje, ki se ukvarjajo z letalskimi športi v Avstriji in drugih državah članicah, so soočeni z dejstvom, da so pravila za takšne športe, ki so ključnega pomena, na voljo samo v angleščini. Ti športniki pogosto odlično govorijo angleško; vendar pa velikokrat ni preprosto razumeti teme, ki je že sama po sebi zapletena in je zapisana v njej značilnem žargonu v drugem jeziku. Zaradi tega države članice poskušajo pridobiti strokovna mnenja iz EU. Tej porabi časa in prizadevanj bi se po mojem mnenju lahko izognili, če bi ta pravila bila na voljo v ustreznih jezikih. Sam poskušam pridobiti te pomembne predpise za tiste, ki se ukvarjajo z letalskimi športi, v nemščini in tudi v francoščini – torej v dveh bolj razširjenih delovnih jezikih.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Na črni listi, ki je bila dopolnjena 30. marca letos, se pojavlja 278 družb in 17 držav. EU mora razviti svoje tehnične in upravne zmogljivosti, da bi zagotovila skladnost s potrebnimi standardi civilnega letalstva, na podlagi česar bi v Evropski uniji lahko leteli samo tisti letalski prevozniki, ki upoštevajo mednarodne varnostne predpise. Obenem pa moramo pomagati tudi tretjim državam, da izboljšajo svoje varnostne standarde na področju civilnega letalstva.

Pristojni organi iz tretjih držav morajo izboljšati svojo zmogljivost spremljanja letalskih prevoznikov, ki jim izdajajo licence. Analiza varnosti letov, ki je bila v Evropski uniji opravljena v zvezi s prevozniki iz tretjih držav, bo vključevala tudi preverjanja, ki so bila opravljena na zrakoplovih teh družb, ob upoštevanju dokazov, ki pričajo o resnih incidentih in nesrečah, ki so jih prevozniki utrpeli lani. Vendar pa je treba informacije posredovati potnikom ves čas njihove poti, vključevati pa morajo tudi informacije o vseh družbah, s katerimi potujejo. Te informacije je treba zagotoviti najpozneje ob nakupu vozovnice.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospa predsednica, želel bi se zahvaliti za vprašanja. Nedvomno se je pokazalo, da ta parlament zelo močno podpira pristop s črno listo. V imenu podpredsednika Kallasa vam lahko obljubim, da bomo izboljšali komunikacijo s Parlamentom o teh vprašanjih.

Lahko vam tudi obljubim, da bodo vsa zastavljena vprašanja posredovana za pisni odgovor, kajti če bom nadaljeval z odgovori na vprašanja, v naslednji minuti in pol ne bom mogle odgovoriti na vse. Zato bom zajel samo nekatera, ker ne bom mogel odgovoriti na vsa.

Prvič, mednarodni vidiki: Komisija si med drugim močno prizadeva, da bi okrepila mednarodno sodelovanje s tretjimi državami, tako da spodbuja države, da se vključijo v program presoje varnosti tujih zrakoplovov, ki združuje vseh 40 držav Evrope, pa tudi prek projektov tehnične pomoči, da bi se dosegli svetovni standardi.

Zelo veliko sodelujemo tudi z ICAO. Konec maja smo se v Montrealu udeležili konference na visoki ravni o letalski varnosti ICAO, trenutno pa se pogajamo o memorandumu o sodelovanju, ki bi omogočil nadaljnje sodelovanje z ICAO. Imate prav; potrebujemo svetoven pristop k temu vprašanju, vendar ne smemo podcenjevati rezultatov, ki jih pristop s črno listo dosega v drugih državah.

Omenil bom samo primer Indonezije, o kateri ste me spraševali. Indonezija je vložila veliko truda v posodobitev svojega letalskega sistema, vključno z zakonodajo, organizacijo oblasti in s tem postopkov certificiranja in nadzora letalskih prevoznikov, ustanovljenih v tej državi. Do zdaj je pokazala, da je dosegla velike izboljšave pri štirih letalskih prevoznikih: Garuda, Airfastu, Mandali in Premieru. To je bilo doseženo s pomočjo Komisije, pa tudi držav članic in sektorja. Gre za proces, ki zahteva ustrezna sredstva, vendar Komisija zelo tesno sodeluje s temi organi in prevozniki v tej državi, da bi omogočila nadaljnje pozitivne rezultate. Naš pristop nedvomno spodbuja države, da spremenijo svoj pristop k varnosti v letalstvu, in to je samo en primer.

Končal bom s posebej pomembnim zastavljenim vprašanjem, ki se nanaša na obveščanje potrošnikov. Od potovalnih agentov zahtevamo, da ustno in/ali v pisni obliki obvestijo potnike v času rezervacije. Poleg tega potovalni agenti pogosto od potnikov zahtevajo, da se v primeru, če se odločijo za potovanje s prepovedanim prevoznikom, odrečejo vseh pravic do kasnejšega zahtevanja nadomestil, vendar bom z veseljem na vsa vprašanja odgovoril pisno, ker že izkoriščam vašo ljubeznivost, gospa predsednica.

Predsednica. – Razprava je zaključena.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Gospa predsednica, želel bi spregovoriti v skladu s členom 173 Poslovnika zaradi incidenta, ki se je tukaj zgodil pred nekaj minutami in dejansko v teku točke dnevnega reda, namenjene enominutnim govorom. Ko ste poklicali gospoda Hans-Petra Martina, ki je bil dejansko tu, je odtaval mimo nas. V odgovor na naše šaljivo vprašanje, če je mogoče prespal svoj lastni govor, se je gospod Martin postavil v posebno držo: potolkel je s petami in pozdravil na Hitlerjev način.

Gospa predsednica, to je nesprejemljivo; to je resna kršitev običajev Parlamenta v skladu s členom 9, zato vas prosim, da izdate ustrezen opomin zaradi tega neprimerne in nesprejemljivega vedenja. Prosil bi vas tudi, da preverite, ali je v zvezi s tem to vedenje mogoče zabeležiti. To je nesprejemljivo. Tudi če je šlo za domnevno šaljivo provokacijo, tovrstnim šalam ni prostora v tem parlamentu.

Predsednica. - Najlepša hvala, da ste nas opozorili na to. To bomo ustrezno preučili in videli, kaj se je zgodilo.

Pisne izjave (člen 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), v pisni obliki. – (PL) Gospa predsednica, v zvezi z vprašanji, ki jih je postavil gospod Simpson, bi želel prositi Komisijo za pojasnilo, kakšna nova načela in načrte ima v zvezi z zagotavljanjem varnosti potnikov iz držav članic, ki letijo z letalskimi prevozniki, ki svoje notranje lete opravljajo v zračnem prostoru, ki ni pod pristojnostjo Evropske unije, in pogosto kršijo predpise ter s tem ogrožajo potnike. Komisiji predlagam, da s pomočjo visoke predstavnice sestavi mednarodni sporazum o tej zadevi, ki bi zagotavljal našo skupno varnost. Poleg tega bi želel, da bi črna lista nudila natančne informacije o letalskih prevoznikih, ki bi vsebovale celovite podatke in statistiko in bi pokazale tveganja, tako v smislu varnosti in udobja, ki so jim potniki izpostavljeni.

Artur Zasada (PPE), v pisni obliki. – (PL) Današnja razprava je nedvomno ključnega pomena za varnost potnikov, ki potujejo z letali v Evropski uniji. Vesel sem zaradi dejstva, da države članice EU spoštujejo standarde ICAO na področju načel in postopkov mednarodnega letalskega prometa. Vendar pa je očitno, da letalski promet ni omejen izključno na zračni prostor Evropske unije. Zato se pojavlja vprašanje: kako lahko zagotovimo varnost državljanov EU zunaj ozemlja EU? Po mojem mnenju bi Evropska komisija morala spodbujati države, ki niso del Skupnosti, da sodelujejo pri oblikovanju črne liste na podlagi standardov EU, oziroma morala bi igrati tudi glavno vlogo pri oblikovanju svetovne črne liste. Poleg tega bi želel opozoriti na možen problem: ko Komisija spremlja letalske prevoznike, ki so uvrščeni na črno listo, ali podrobno spremlja tudi celotno floto, ki je last teh prevoznikov? Lahko se namreč zgodi, da letalski prevoznik, ki je uvrščen na črno listo, določenega zrakoplova ne bo uporabljal, zato pa ga bo na primer uporabljala druga družba pod drugačno barvo, ki najema posamezne zrakoplove.

18. Pristojbine za varovanje v letalstvu (razprava)

Predsednica. – Naslednja točka je poročilo o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta pristojbinah za varovanje v letalstvu, ki ga je v imenu Odbora za promet in turizem predložil gospod Leichtfried (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, poročevalec. – (DE) Gospa predsednica, razmere na področju varovanja v evropskem letalstvu in pristojbinah za varovanje v letalstvu so trenutno takšne, da vsak počne, kar hoče. Nihče pa tega ne počne prav. Kljub temu bomo morali za to plačati. To je nekaj, česar res ne bi smeli mirno prenašati, in namen tega poročila je, da spremeni stvari. Kaj natančno bo spremenilo in kaj želi spremeniti?

Želel bi samo povedati vnaprej, da imamo pri skoraj vseh točkah – in želel bi se zahvaliti svojim kolegom poslancem – soglasno mnenje, da bi poročilo lahko prineslo več preglednosti. Preglednost pomeni, da bodo na eni strani letalski prevozniki v prihodnje lahko pridobili informacije, na podlagi katerih bodo seznanjeni, kakšne pristojbine za varovanje se bodo uporabljale v njihovem primeru na letališčih, čemu so namenjene in ali so previsoke – kar se trenutno včasih še vedno dogaja –, poleg tega pa, kot naslednji korak, preglednost pomeni tudi to, da bodo tudi potniki seveda seznanjeni s tem, kaj letalski prevozniki zahtevajo od njih. Tudi tukaj sem mi zdi, da je preglednost letalskih prevoznikov včasih namenoma omejena, tudi ko si, kot pravijo sami, močno prizadevajo, da bi bili pregledni.

Ena točka, ki sem mi v tem smislu zdi zelo pomembna, je dejstvo, da po Evropi obstajajo različni sistemi za financiranje sredstev za varovanje. Obstajajo države, ki so jih financirale v celoti iz davkov. Obstajajo države, v katerih plača le končni uporabnik, in obstajajo tiste, ki imajo mešan sistem.

Naš namen je bil zagotoviti, da se te sisteme lahko ohrani. Nobeni državi članici ne želimo predpisati, kako je treba financirati pristojbine za varovanje; zagotoviti želimo samo, da tisti, ki to plača, ve, kaj je plačal.

Obstajajo, ali so obstajale, različne zamisli o tem, katera letališča bi bilo treba vključiti, in odločili smo se, da je to vprašanje varnosti. Ne gre za zaslužke niti za dobiček; gre za varnost. Zato smo se odločili, da je treba vključiti vsa letališča komercialne narave, in mislim, da je to bila tudi pravilna odločitev.

Na koncu smo dosegli točko, pri kateri smo na tem plenarnem zasedanju močno soglasni, in sicer gre za to, da moramo začeti razlikovati med pristojbinami za varovanje, varnostnimi ukrepi, ki so del predpisov EU, in pristojbinami za varnostne ukrepe, ki to presegajo – in ki se imenujejo „strožji ukrepi“.

Pravimo, da bo vse, kar sodi v okvir EU, ostalo takšno, kot je; vsaka država članica lahko stori, kar se ji zdi prav. Če pa se sprejemajo ukrepi, ki to presegajo, potem morajo države članice to tudi same financirati. Na drugi strani bi to moralo zagotoviti večjo previdnost, tj. da se varnostni ukrepi ne bodo sprejemali kar takoj brez premisleka o tem, ali so zares potrebni, in da se bo tudi upoštevalo, kaj to pomeni za potnike in kaj to pomeni za letalske prevoznike in letališča.

Na drugi strani pa je treba tudi zagotoviti, da bomo v tej zvezi uporabljali tudi načelo, v skladu s katerim je varnost tudi javna dolžnost. Napadi na letalske prevoznike praviloma niso usmerjeni nanje, temveč na države, iz katerih ti prevozniki prihajajo, zato mislimo tudi, da je varnost načeloma še vedno javna dolžnost in da morajo zanj biti priskrbljena javna sredstva.

Na kratko bi želel reči še nekaj o spremembah, ki so dosegle neverjetno visoko število – vsega skupaj tri. Mislim, da so vse zelo upravičene in utemeljene. Predvsem v zvezi s spremembama, ki ju je predlagala Skupina Zelenih (Evropske svobodne zveze, želim povedati, da sta zagotovo vredni vsake podpore, pa ne zato, ker poleg mene sedi gospa Lichtenberger, temveč zato, ker vsebujejo socialne zahteve za delodajalce na letališčih. Mislim, da je to zelo pomembno, predvsem v časih, ko so letalski prevozniki in letališča pod pritiskom.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospa predsednica, predlog direktive o pristojbinah za varovanje v letalstvu je rezultat razprave o financiranju varovanja v letalstvu, ki je pripravljen že od leta 2001. Izhaja iz višanja stroškov za varovanje, do katerega je prišlo po terorističnih napadih 11. septembra 2001, in iz vzpostavitve regulativnega okvira EU za varovanje v letalstvu.

S svojim zakonodajnim predlogom Komisija namerava vzpostaviti pregleden in nediskriminatoreni okvir za obračunavanje pristojbin za varovanje v letalstvu v Evropi. Poleg tega Komisija meni, da je treba pristojbine za varovanje v letalstvu določiti v posvetovanju z uporabniki letališč in da morajo biti povezane s stroški. Želel bi čestitati gospodu Leichtfriedu za njegovo izjemno delo na tem poročilu in tudi članom Odbora TRAN, ki so k tem poročilu prav tako prispevali.

Mislim, da gre poročilo prav v smeri načrtovanih ciljev Komisije, zato pozdravljam podporo, ki jo v tem smislu daje predlogu Komisije.

Želel bi samo poudariti dve posebni vprašanji, ki ju to poročilo obravnava. Prvič, poročilo uvaja nekaj, kar je dejansko nov element, in sicer pomembno in včasih zelo sporno vprašanje, kdo plačuje za varovanje v letalstvu. Predlog Komisije tega vprašanja sicer ne obravnava, razlog za to pa je, da skoraj vse države članice trdijo, da niso v položaju, da bi prevzele obveznosti v tem smislu, kljub temu da priznavajo, da bi bilo treba javno financiranje varovanja v letalstvu dovoliti.

Izbiri je treba po našem mnenju potemtakem prepustiti posameznim državam članicam in jo obravnavati na podlagi subsidiarnosti.

Na tej podlagi in ob upoštevanju stališča, opisanega v poročilu, ki je pripravljen za sprejetje, bi Komisija želela opozoriti, da bo sprememba 32, ki k financiranju strožjih ukrepov obvezuje države članice, sprožila intenzivne razprave s Svetom o tem predlogu direktive. Vendar pa sem prepričan, da je poročevalec vse to vedel in da je pričakoval to bitko s Svetom.

Drugo vprašanje je bolj za pojasnilo in se nanaša na oceno vpliva, ki jo je treba opraviti pred vsakimi nadaljnjimi ukrepi na področju varovanja v letalstvu, ki se bodo sprejemali na podlagi okvirne uredbe. To je nedvomno zelo upravičen ukrep, vendar želim, da veste, da smo nekatere mehanizme že vzpostavili in da se ne bi smeli preobremeniti.

Prvič, tu je svetovalna interesna skupina za varovanje v letalstvu, ki jo med drugim sestavljajo predstavniki sektorja letalskega prometa in ki je v celoti vključena v oblikovanje vseh predlaganih ukrepov v zvezi z varovanjem v letalstvu.

Drugič, regulativni postopek s pregledom Parlamentu zagotavlja, da lahko uveljavlja pravico veta, če meni, da je to primerno.

Najlepša hvala za to odlično poročilo. Zelo se veselimo sodelovanja s poročevalcem in Parlamentom ter nadaljnjega napredka pri tem vprašanju.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Gospa predsednica, žal mi je, da moram s tem obremenjevati plenarno zasedanje, a v skladu s členom 151 sem prisiljen podati osebno pripombo. Pred nekaj trenutki sem bil napaden. To je tipično, če živite v Avstriji. Tam obstaja skupina, ki je po mednarodnih standardih opredeljena kot skrajno desničarska. Imajo strankarske voditelje, ki delajo določene kretnje v zrak in se jim to ne zdi nič posebnega. Tam so tudi ljudje, ki ne morejo prenesti poraza na demokratičnih volitvah, zato odklanjajo vsako obliko stiska rok ali stika. Če jim pomahaš, vidijo samo eno: to, s čimer imajo prave izkušnje, Hitlerjev pozdrav.

Seveda so to problemi, ki preprosto kažejo, da se moja država na žalost ni uspela spraviti s preteklostjo, da kmalu tukaj ne bomo imeli opravka samo z eno skrajno desničarsko stranko, ki ima tu svoje predstavnike, temveč z dvema. Še enkrat bi želel samo pojasniti: smo demokrati. Skrajni desničarji sedijo tam. Ponosen sem, da pripadam politični skupini, ki je uspela odločilno prispevati k dejstvu, da v tem parlamentu nimamo več skrajne desničarske skupine in da jo, upam, nikoli več ne bomo imeli. Odgovor se torej glasi, da moramo imeti več demokracije in ne več skrajno desničarske politike, sovražnosti do ljudi in ciničnega zaničevanja ljudi. To so gospodje, ki so že povedali, da bi moral poiskati psihiatrično pomoč, ker ne morejo prenesti, da bi na demokratičen način izgubili volitev.

Predsednica. – Vprašanja na podlagi modrega kartončka v zvezi z osebno pripombo v skladu s členom 151 niso dovoljena. Vaše priglasitve pri tej točki torej ni mogoče sprejeti.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) To je vprašanje na podlagi modrega kartončka, namenjeno prejšnjemu govorniku. Prosil bi za pol minute, da postavim vprašanje.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Gospa predsednica, ta poseg – ki je povsem sprejemljiv – prekinja razpravo o temi, o kateri govorimo. Predlagam, da to umestite med poročila.

Predsednica. – Hvala lepa. Zdaj bomo nadaljevali z razpravo. Osebno pojasnilo sem dovolila, ker se je prejšnja pripomba glede pravilnosti postopka nanašala neposredno na gospoda Martina. Zdaj bomo z razpravo nadaljevali in ji tudi posvetili vso našo pozornost.

Artur Zasada, v imenu skupine PPE. – (PL) Gospa predsednica, na začetku bi se želel zahvaliti poročevalcu, gospod Leichterju za izjemno poročilo in odlično sodelovanje v teku našega delu na tem dokumentu.

Odgovoriti smo morali na štiri vprašanja, a najprej smo morali opredeliti nalogo, to pa je zaščita interesov letalskih potnikov, kar je bil najpomembnejši del našega dela. Pri štirih vprašanjih, ki smo si jih zastavili, pa je šlo za odgovor na vprašanje o preglednosti oziroma katerim skupinam bi se lahko dovolilo, da se udeležijo postopka. Tu je bilo vprašanje o področju uporabe direktive oziroma o tem, na katerih letališčih se direktiva lahko uporablja. Imeli smo tudi zelo pomembno vprašanje v zvezi s financiranjem, na katerega Komisija ni mogla odgovoriti. Kljub temu pa smo skupaj z gospodom Leichterjem uspeli najti rešitev, zato se mu za to še posebej zahvaljujem. Govorim o strožjih ukrepih, ki bi jih morale financirati države članice.

Naslednja zadeva se je nanašala na pristojnost neodvisnega nadzornega organa pri določanju pristojbin, povezanih z varovanjem v letalskem prometu. V teku našega dela smo oblikovali skupno stališče, ki je po mojem mnenju zelo velikopotezno. To je danes izziv za Svet in Komisijo. Mislim, da mi, kot letalski potniki in za razliko od potnikov na ladjah, v avtomobilih in na železnicah, ne bi smeli plačevati za takšno varovanje. To je znak za Svet, to je kompromisno stališče in pričakujem, da bomo danes prejeli enako velikopotezno stališče od Sveta.

Saïd El Khadraoui, v imenu skupine S&D. – (NL) Gospa predsednica, gospe in gospodje, gospod komisar, na začetku bi se želel zahvaliti poročevalcu za odlično, nekateri bi rekli tudi izvrstno, delo. Torej, hvala, in hvala tudi vsem tistim, ki ste k temu prispevali.

Dovolite mi samo, da vas spomnim, da vprašanje financiranja ni novo. Ta dokumentacija se dejansko pripravlja že od časa, ko smo sprejeli evropsko uredbo o uporabi varnostni ukrepov na evropski ravni, takoj po napadih 11. septembra 2001. Evropski parlament je že od samega začetka ves čas poudarjal, da je vprašanje financiranja resno in da moramo zanj najti evropsko rešitev. Vendar pa je Svet to vedno oviral. Po tej razpravi bi morali Svet ponovno pozvati, da spoštuje sporazume, ki jih je sklenil z nami v preteklosti, predvsem pa

tistega, ki bi nam omogočil, da pripravimo poseben predlog o tem vprašanju, in da se zaveže, da bo sodeloval z nami pri iskanju rešitve.

Očitno ne smemo pozabiti na nekaj zadev. Prva in najbolj bistvena je preglednost. Trenutno ne raziskujemo tega, kdo natančno bi moral v vsaki državi članici poravnati račun. Toda ena stvar, ki jo zagotovo želimo storiti, je organizirati posvetovanje o tem vprašanju, da bi sklenili sporazume in se slednjih nato tudi držali. Z drugimi besedami, kar si želimo, je, da bi se prihodek, ki bi se zbral s pristojbinami za varovanje, dejansko vložil nazaj v financiranje varnostnih ukrepov in ne v na primer nekakšno parkirišče. To je temeljnega pomeni in mora biti jasno, da od tega ne smemo odstopati.

Druga pomembna zadeva je, da moramo razlikovati med varnostnimi ukrepi, o katerih smo se skupaj dogovorili na evropski ravni, ter drugimi dodatnimi ukrepi, ki jih sprejemajo države članice posamezno. V zvezi s prvo zadevo so pravila glede preglednosti jasna in jih je treba uporabiti. V zvezi z drugo zadevo moramo jasno povedati, da so za financiranje odgovorne države članice in da so one tiste, ki morajo poravnati račun za dodatne varnostne ukrepe. Usklajevanje varnostnih ukrepov na evropski ravni bi prav tako bil bonus, in če se bodo države članice same odločile za uvedbo naprav za skeniranje telesa, potem bodo same morale tudi nositi finančne posledice te odločitve.

Gesine Meissner, v imenu skupine ALDE. – (DE) Gospa predsednica, najprej bi se želela zahvaliti poročevalcu, gospodu Leichtfriedu, in sicer tudi v imenu gospe Hennis-Plasschaert. Gospa Hennis-Plasschaert danes ne more biti tukaj. Z vami je uredila vse in je bil prav tako popolnoma zadovoljna.

Lahko rečemo tudi, da je še ena stvar, ki kaže, kako dobro je to poročilo, ta, da je rezultat glasovanja v odboru pokazal precejšnje soglasje. To je tudi – prav tako kot vprašanje za ustni odgovor, ki je bilo pravkar postavljeno – vprašanje o varstvu potrošnikov, kot tudi za vprašanje o varovanju v letalstvu. Vsi si želimo, da bi bilo varovanje vzpostavljeno; želimo pa si tudi, da bi potrošniki vedeli, koliko plačujejo in za kaj. Bilo je že poudarjeno, da se sistemi v različnih državah članicah precej razlikujejo, in tudi tega na splošno ne želimo spremeniti. Ničesar nečemo vsiljevati. Vendar pa si želimo preglednosti pri opredelitvi stroškov in pri deležu, ki ga mora plačati potrošnik. To trenutno ni vedno zagotovljeno. Želimo torej vedeti, kolikšen delež cene vozovnice – trenutno se za varovanje plačuje samo iz deleža cene vozovnice – se dejansko nanaša na varovanje. Radi bi tudi zagotovili, da se to, kar se plača za varovanje, za varovanje tudi porabi, in da nihče iz tega nima dobička. Mislim, da je pristop, ki smo ga pri tem razvili, tudi popolnoma samoumeven.

Med tem, kar želi Parlament in za kar države članice menijo, da je dobro, se nahaja kočljivo vprašanje, kdo bo kril dodatne sprejete varnostne ukrepe, ki presegajo tisto, kar bi v Evropi radi zagotovili potnikom. Pri tem smo rekli, da bi to morale storiti prav države članice. Gre za vprašanje nacionalne varnosti, za katero se morajo močno zavzemati tudi države. Seveda države tega ne želijo plačati. Kot smo opozorili že pri vprašanju, povezanem s tem, ali želimo imeti naprave za skeniranje telesa ali ne, bomo nedvomno morali premisliti tudi o tem, ali jih želimo imeti po vsej Evropi ali ne in kdo bo na koncu te naprave plačal. Seveda se bomo morali tudi vprašati, ali zares zagotavljajo večjo varnost.

Tovrstne pristojbine za varovanje v letalstvu je torej treba izvrševati pregledno.

(Predsednica je prekinila govornico)

Anna Rosbach, v imenu skupine EFD. – (DA) Gospa predsednica, nekoč v davnih časih je bilo letališče kraj, kjer si kupil vozovnico za let, prijavil svojo prtljago, pokazal potni list ter odletel ali pristal. Danes so letališča bolj podobna majhnim mestom, ki nudijo vseh vrst storitev – vendar z varnostnimi ukrepi, zaradi katerih so nekako bolj podobni Fort Knoxu, stvari pa se premikajo samo v eno smer: proti čedalje večjemu številu teh ukrepov.

Seveda, zrakoplovi so strmoglavljali v starih časih in na žalost strmoglavljajo še danes. Zato je pomembno, da se enaki predpisi uporabljajo tako znotraj kot zunaj EU. V tem smislu je EU premajhna, da bi bila osamljen otok. To je področje, kjer lahko vidimo, da nam ista pravila, ista pravila glede preglednosti, pravila za zrakoplove iz vsake države, prinašajo koristi. To velja tudi za pristojbine. Vsi – tako potniki kot letalski prevozniki – morajo biti jasno seznanjeni s tem, kaj krije pristojbina za varovanje v letalstvu. Nihče se ne sme izgubiti v labirintu nejasnih pristojbin in dajatev. Potniki morajo natanko vedeti, kaj pristojbine krijejo, in tudi ne bi smeli plačevati posebnih nacionalnih pristojbin ali dodatnega denarja za letalske prevoznike. V celoti podpiram poročilo Odbora za promet in turizem ...

(Predsednica je prekinila govornico)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Gospa predsednica, gospod komisar, najprej bi se želel zahvaliti poročevalcu, pa tudi drugim skupinam, za njihovo delo. V Odboru za promet in turizem smo imeli zanimivo razpravo. Kljub temu menim, da smo sklenili že veliko kompromisov s Svetom, ki je pokazal veliko nepripravljenost za kompromis na tem področju prav tako, kot je to storil v preteklosti. Kajti ko začnemo govoriti o izvajanju, se sproži razprava. Tukaj bi mi, kot Parlament, morali pričakovati tudi, da bo Komisija podprla zamisel o pristojbinah za varovanje, ki naj bi veljale za vsa letališča. Ne bi smeli ponoviti tega, kar smo že storili na drugih področjih – bodisi pri storitvah zemeljske oskrbe ali letaliških pristojbinah – to pa je, da bi dovolili, da izjeme vplivajo na dva ali pet milijonov potnikov.

Druga stvar, ki je po mojem mnenju še pomembnejša, je seveda zagotovitev preglednosti za potnike – kdo plača koliko in za kaj – to pa je nedvomno dolžnost letališč in letalskih prevoznikov. To je po mojem mnenju precej pomembna zadeva.

S tem prihajam do tretje točke, plačevanja – področja, na imamo seveda vedno nerazrešena vprašanja. Kar zadeva financiranje, je moje osebno mnenje to, da je treba javno varnost plačati z javnimi sredstvi. Kompromise sprejemamo že s tem, ko nekaj reči prepuščamo tako imenovani subsidiarnosti. To je vedno bila učinkovita zvižaka tukaj v Parlamentu in tudi skupaj s Komisijo: če ne morete priti do rešitve s Svetom, potem to preprosto poimenujete vprašanje subsidiarnosti. Osebno mi to ni preveč všeč, ampak tako je. Zato mislim, da bi se morali vsaj držati tistega, kar smo rekli tukaj, in sicer, da je treba posebne ukrepe, strožje ukrepe, nedvomno plačati iz javne blagajne. Pristojbine za varovanje in varstvo na splošno so se v preteklih letih precej povečali. Zato ima ta dokument tudi gospodarski vidik. Zdaj govorimo o približno 30 % stroškov. Če govorimo o varovanju in o tem, kdo zanj plačuje, bo to tudi jutri imelo gospodarski vidik. Zato so te tri točke zame temeljnega pomena. Upam, da bomo vsaj pri sedanjih prošnjah s Svetom in Komisijo dosegli pozitiven rezultat.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Predložena zakonodaja nudi okvir za določanje pristojbin za varovanje v letalstvu, ki je pregleden, nediskriminatoren in ki dopušča pravico do pritožbe. Varnost letališč je odgovornost držav članic.

Vendar pa so potniki tisti, ki na koncu plačajo za varnostne ukrepe prek cen njihovih vozovnic, Zato imajo potniki pravico, da se jim posebej pove, kolikšen delež končne cene vozovnice gre za varovanje.

Direktivo o pristojbinah za varovanje v letalstvu in direktivo o letaliških pristojbinah je treba uskladiti. Parlament je večkrat izrazil zahtevo, da naj družbe in upravljavci letališč uporabljajo pristojbine za varovanje v letalstvu, ki so določene v tej direktivi, samo za izvajanje varnostnih ukrepov na področju letalstva. Parlament je zahteval tudi preglednost in medsebojno povezavo med davki in pristojbinami za varovanje ter zastavljenimi cilji.

Države članice lahko izvajajo tudi strožje varnostne ukrepe, vendar pa bodo stroške zanje morale v celoti kriti same. Ti varnostni ukrepi pa vseeno ne bi smeli ovirati enakomernega toka potniškega prometa na letališčih. Na žalost se predvsem tukaj v Bruslju soočamo z neskončnimi vrstami, v katerih stojijo potniki, da bi lahko odpotovali.

Omeniti bi želela tudi prepoved vnašanja tekočin na zrakoplov. To pomeni, da je mogoče zaseči različne predmete. Na žalost je na primer na bruseljskem letališču zelo dolg postopek, ki vključuje tako dodatne pristojbine kot zaseg predmeta. Ta postopek žal ne vključuje možnosti, da bi zasežen predmet kasneje dobili nazaj na svojem naslovu.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Uvedba pristojbin za varovanje je prinesla nov finančni strošek na trg letalskega prometa, ki ga bodo upravljavci letališč in letalski prevozniki nemudoma in premeteno prenesli na potnike.

Zato je prav, da se poiščejo mehanizmi za zaščito potnikov, da bi se preprečilo prikrivanje izmišljenih zneskov v obliki pristojbin za varovanje, ki se prištevajo na nepregleden način kot dobro skrite postavke za namen ustvarjanja neupravičenih dobičkov za premetene podjetnike v letalskem sektorju. Višina teh pristojbin mora ustrezati samo stroškom, ki so jasno nastali pri zagotavljanju varnosti potnikov.

Naša naloga, gospod komisar, torej je, da opredelimo jasna in pregledna pravila – pravila, ki bodo odpravila trenutno brezvladje v tem sektorju in v prihodnje preprečevala upravljavcem, da bi obvezne ukrepe za zaščito potnikov v prihodnje izrabljali za ustvarjanje neupravičenega dobička.

Opredeliti je treba pravila in ne vzpostavljati še več institucij in organov, ki bodo potnike, letalske prevoznike in tudi davkoplačevalce obremenili s še dodatnimi stroški.

Gospod komisar, če želimo Evropi pomagati, da postane konkurenčna, moramo pozabiti na vzpostavljanje novih organov. Organi ne ustvarjajo dodane vrednosti, ki lahko dvigne življenjski standard naših državljanov. Zahvaljujem se vam za pozornost.

Predsednica. – Imeli smo tehnično težavo, zato je to trajalo malo več od ene minute. Ura zdaj spet dela in upam, da bo zdaj vse potekalo v skladu z opredeljenim časovnim načrtom.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Gospa predsednica, gospod komisar, vpliv vulkanskega pepela na zračni prostor Evrope, zaradi katerega je bilo, kot je dobro znano, odpovedanih več tisoč letov, je dober primer za to, zakaj je varovanje v letalstvu pomembno. O tem, kdo bi moral kriti stroške, ki izhajajo iz tega – kdo bi, tako rekoč, moral plačati za naravno katastrofo – in v kolikšni meri so omejitve upravičene, obstaja že velik spor. Medtem ko se s tem mučijo prometni ministri, se moramo mi odločiti, kateri stroški, ki se nanašajo na protiteroristične varnostne predpise, ki postajajo čedalje bolj omejevalni, se lahko prenesejo na potnike. Na koncu stroškov naloge, ki naj bi jo izvajala država, in sicer ohranjanje javne varnosti, ni mogoče kar tako preprosto prenesti na državljane. Samo če bodo države same prevzele finančno odgovornost za stroge varnostne ukrepe, ki smo jih predpisali, lahko preprečimo možen divji porast v številu naprav za skeniranje telesa in drugih precej absurdnih varnostnih ukrepov.

Medtem ko se še vedno borimo s sporazumom SWIFT, ZDA sklepajo sporazume v imenu boja proti terorizmu, da bi izmenjale podatke o potnikih z Evropsko komisijo in različnimi letalskimi organizacijami. Poleg tega je bilo dejstvo, da bi pomanjkanje kontrolorjev zračnega prometa in njihov naraščajoč obseg dela lahko pogubno vplivala na varovanje v letalstvu, med razpravo potisnjeno v ozadje. Vse od liberalizacije v 90. letih prejšnjega stoletja in vizije o enotnem evropskem zračnem prostoru se zdi, da so v ospredju v glavnem stroški in ne toliko varnost. Kar pa je jasno, je to, da je oblak pepela odložil samo stavko pilotov, ki je bila napovedana. Zato lahko človek na to pogleda z nekoliko ironije: v upanju, da ne bomo šli od enega kaotičnega stanja v letalstvu do drugega.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Gospa predsednica, tudi jaz bi želela čestitati našemu poročevalcu, gospodu Leichtfriedu, za njegovo besedilo in njegov sodelovalni duh pri tej zadevi, predvsem pa podpiram njegove predloge o financiranju varovanja v letalstvu, saj tukaj govorimo o varovanju v letalstvu in ne o varnosti v zračnem prometu.

Naš odbor se že mnoga leta bori za sprejetje načela, da bi stroške varnostne ukrepe morale financirati države članice, zato poročevalca pri tem v celoti podpiram. Varnost dejansko ni samo stvar potnikov, temveč vseh državljanov, in odgovornost države je, da sprejme protiteroristične ukrepe.

Zato ni upravičeno, da bi morali samo letalski potniki kriti stroške varnostnih ukrepov na letališčih in v zrakoplovih, kar drži še toliko bolj, ker varnostne ukrepe na prevoznih sredstvih, kot so vlaki in ladje, financira država, bodisi deloma bodisi v celoti, kakor je primerno. Zato mislim, da se moramo upreti Svetu in do konca braniti spremembo 32 poročila, ki ga je sprejel Odbor za promet in turizem.

Na hitro bi želela omeniti še nekaj. Medtem ko podpiram napredek, ki ga bo besedilo prineslo na področje nediskriminacije in preglednosti, mislim, da cilj te direktive ni vzpostaviti enoten in identičen sistem za pristojbine za varovanje v Evropi.

Državam članicam, ki morajo spoštovati skupna pravila, je treba omogočiti, da ohranijo svoje sedanje sisteme zaračunavanja pristojbin. V državah, kot so Španija, Italija in Francije, pristojbine potrjuje njihov parlament in v teh primerih je organ, ki je zadolžen za preučitev pritožb nad zakoni tisti, ki mora delovati kot neodvisen nadzorni organ. O tem govori sprememba 40, ki jo bo, upam, velika večina izmed vas podprla na glasovanju.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Gospa predsednica, kljub težavam, ki so ta teden postale tako kruto očitne v zvezi s trenutnim pomanjkanjem enotnega evropskega neba in, kar je še pomembneje, enega samega pravega organa, ki bi nadzoroval in upravljal to enotno nebo, se korak za korakom približujemo cilju, ki smo si ga zastavili, in to besedilo bi moralo biti še eno orodje več, ki nam bo na tej poti pomagalo.

Poznam vztrajnost poročevalca, gospoda Leichtfrieda, ki mu čestitam za njegovo delo in tudi za posebno tankočutnost pri vprašanjih zračnega prometa in socialnih vprašanjih. Vendar v tem primeru mislim, da bi lahko postali žrtev določene mere lahkovernosti in maksimalizma in da z iskanjem popolnosti tvegamo, da ne bomo dosegli najboljšega rezultata.

Medtem ko se v celoti strinjam z oblikovanjem skupnega sistema, vključno z neodvisnim nadzornim organom, ki bo lahko v zvezi s pristojbinami določal poštene in pregledne pristojnosti, ter ob upoštevanju okoljskih in družbenih meril ter zaščite potnikov itd., še vedno mislim, da manjkajo nekateri vidiki, za katere si želim,

da bi jih Komisija pojasnila. Na primer, ozrla se bom na to, kar je pravkar rekla gospa de Veyrac: ne vidim namreč jasnega priznanja sistema, v skladu s katerim nacionalni parlament glasuje o pristojbinah s parlamentarnim sporazumom, saj je to organ, ki jih mora uveljaviti. Prav tako težko razumem – in prosila bi Komisijo, da to pojasni –, kako obstojno je lahko to besedilo glede na nasprotujoča si mnenja s Svetom in, kar je še pomembneje, glede na skladnost, ali po mojem mnenju njeno pomanjkanje, med tem besedilom in splošno direktivo o letaliških pristojbinah.

Glede na veliko negotovost in nestrinjanje okrog tega, kdo bo plačal za to varovanje – kar je, priznam, javna varnost – mislim, da moramo jasno povedati, da je tista, ki bo to plačala, ko govorimo o plačevanju držav članic, javnost na splošno. Ko govorimo o državah članicah, to zveni, kot bi govorili o abstraktni osebi, vendar ni tako: gre tudi za vsakega izmed nas državljanov, ki potujemo. Zato se bojim, da bomo na koncu videli zelo malo napredka.

Zato bi želela, da Komisija pove, kakšna bo po njenem mnenju prihodnost tega besedila.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Res je, da je letalski prevoz najvarnejši od vseh oblik prevoza. Vendar pa nas incidenti v letalstvu s svetovnimi posledicami, kot je bil tisti, ki se je zgodil pred 10 dnevi, ali zmeda, ki jo je ustvaril izbruh vulkana, prisilijo, da se soočimo z vprašanjem celotne verige varnosti in varovanja v letalskem sektorju: ta zajema letališča, letalske prevoznike, kontrolne stolpe, zrakoplove, posadko in potnike. Med vsemi temi členi mora biti posebej tesna povezava, kakor tudi odprta komunikacija.

Potniki, ki jih skrbi za njihovo potovanje in udobje, ne morejo razumeti potrebe po varnostnih ukrepih, ne glede na to, koliko ohlapni ali strogi so, niti ne morejo razumeti stroškov teh ukrepov, če se ne zavedajo pomena dramatičnih ali tragičnih dogodkov, kakršen je bil 11. september 2001. Teroristična grožnja, napaka pilota, tehnične okvare, nesporazum med pilotom in kontrolnim stolpom ter nepredvidene razmere ozračja so dejavniki, ki jih je treba predvideti, poleg tega pa je treba sprejeti stroge ukrepe, da bi se predpisi uporabljali tako v duhu kot v črki.

Strinjam se, da je v že omenjenih primerih treba sprejeti izredne ukrepe. Vendar morajo biti ti ukrepi pregledni. Potniki imajo pravico do varnega potovanja, ki jim ga je treba zagotoviti, prav tako imajo pa tudi pravico, da so seznanjeni z resnico. Žal pa sta tisti lastnosti sektorja varovanja v letalstvu, ki ju je treba nujno izboljšati, prav komunikacija in preglednost. To je naloga letališč in letalskih prevoznikov, ki morajo postati bolj odprta in preglednejša. Na drugi strani pa se morajo potniki zavedati, da varnostni ukrepi na letališčih in na krovu zrakoplova, ne glede na to kako strogi so, koristijo zgolj in samo njim.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Gospa predsednica, gospod komisar, gospe in gospodje, najprej bi se želel zahvaliti gospodu Leichtfriedu za odlično poročilo, ki vsebuje dobre, trajne predloge.

Za kaj torej tu gre? Gre za okrepitev preglednosti, varstvo potrošnikov, varovanje in usklajevanje, kakor tudi za nadzor kakovosti. Vendar pa vzpostavitev novega organa, ki bi reševal ta vprašanja, odsvetujem. Moje stališče do subsidiarnosti v poročilu je pozitivno in nedvomno jo je treba ohraniti. Prav tako se mi zdi zelo pomembno, da se vzpostavi jasna ločnica med davki in pristojbinami, vse vladne naloge – bodisi jemanje prstnih odtisov in fotografiranje, naloge policije, boj proti terorizmu ali kar koli podobnega – pa se morajo jasno financirati iz davkov in ne iz pristojbin, ki jih plačajo potrošniki. Če se potem posameznim državam varnostni ukrepi, ki to presegajo, zdijo nujno potrebni, potem mislim, da je njihova naloga pri tem tudi, da krijejo s tem povezane stroške. Tisti, ki naroči varnostne ukrepe, povezane z vlado, zanje tudi plača. Mislim, da je to drugače v primeru tehnične ali osebne varnosti, kjer se to zagotovo lahko prenese na potnike, vse dokler je njen namen jasno opredeljen.

Vendar pa velja omeniti, da v oceni vpliva, ki nam jo je Komisija predstavila, govorimo o vsoti, ki za te ukrepe znaša približno 0,1 % skupne cene vozovnice. Ne smemo torej začeti previsoko.

Mislim, da bomo dosegli trajen kompromis, tudi z Zvezno republiko Nemčijo, ki ima na tem področju subsidiarnosti precej pomislekov. Upam, da bo končni rezultat zelo blizu našemu predlogu.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Čeprav v celoti podpiram ta predlog, ker v veliki meri povečuje preglednost cen in izračun pristojbin za varovanje, ki jih plačujejo vsi evropski potrošniki, ki koristijo zračni prevoz, sem zelo presenečena, da na tem pomembnem področju ni večje usklajenosti. Skrbi me, da bodo potniki zaradi prevladujočega položaja nekaterih letališč plačevali prekomerno visoke pristojbine za varovanje, ki ne bodo imele neposrednega vpliva na raven, hitrost ali kakovost varnostnih ukrepov pri prijavi.

Komisija bi morala v svojem poročilu o oceni za dve leti po začetku veljavnosti te direktive biti precej bolj drzna in bi morala predlagati enotno in zavezujočo metodo za izračun pristojbin za varovanje po vsej EU.

V celoti se strinjam z zahtevo, da morajo strožje ukrepe, kot so naprave za skeniranje telesa, financirati države in ne potniki, predvsem zato, ker se še vedno razpravlja o potrebi po teh ukrepih in z njimi povezanimi tveganji za zdravje. Nenazadnje pa sem tudi zaskrbljena zaradi tolmačenja določb o zaračunavanju stroškov varnostnih ukrepov, ki jih ne izvajajo letališča, temveč neposredno letalske družbe, saj bi ti stroški bili lahko, ravno nasprotno, zaračunani potnikom, to pa po mojem mnenju pomeni, da bi lahko prišlo do potencialnega tveganja zlorabe v obliki prekomernega zaračunavanja.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Gospa predsednica, gospod Leichtfried ima prav. Stroške dodatnega varovanja bi na koncu morale kriti države članice. Potniki in vsi državljani namreč na splošno državam članicam že plačujejo za svoje varovanje.

Država ne more državljanom reči samo „dobili ste prav to, kar ste plačali“. Njene obveznosti sežejo dlje, kajti država ni samo še en ponudnik storitev, ki jo goni izključno želja po dobičku. Na to preprosto resnico vas opozarjam zato, ker so kljub temu načelu potniki in ne države tisti, ki na koncu plačajo račun za dodatno varnost v letalskem prometu, kot poročevalec upravičeno ugotavlja.

Poleg tega se pogosto zgodi, da dodatne varnosti, ki jo potniki dobijo, ko plačajo dodatne pristojbine, država sploh ne zagotavlja, temveč jo zagotavljajo zasebni podizvajalci, ki se pogosto ne menijo za potnike in njihove pravice pod splošno pretvezo skrivnosti, povezano z varnostnimi vprašanji na splošno. Temu je preprosto treba narediti konec.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Gospa predsednica, ker so bile pristojbine za varovanje v letalstvu znotraj EU obravnavane na zelo različne načine, mislim, da je pomembno, da tukaj uporabimo objektivni ukrep. Zelo smiselno bi bilo, da bi za podlago pri oceni uporabili kombinacijo števila potnikov in tudi najvišjo vzletno težo. Vendar pa je pomembno, da med zaračunano pristojbino za varovanje in storitvami, ki se dejansko zagotavljajo, obstaja jasna povezava. Pomembno je, da se opredeli sam pojem varovanja v letalstvu, prav tako pa moramo natančno vedeti, kaj plačujemo. Pravi način za izračun pristojbin za varovanje mora biti razumljiv. Informacije o višini pristojbin in o tem, kako so sestavljene, morajo biti odkrito podane. Tu je obvezna preglednost. Vendar pa za to potrebujemo neodvisne regulativne organe, da bi hitro in učinkovito preprečili vsako izkrivljanje konkurence.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospa predsednica, ta razprava o varovanju v letalstvu je bila izredno zanimiva in kaže, da imamo vsi svoje lastne izkušnje na tem področju.

Sam nisem zajel vsega, kar sem hotel. Mislim, da je to preveč, kljub temu pa verjamem, da smo v celotnem sistemu zagotovili izboljšave. Predlog Komisije gre korak naprej, kajti kjer je varnost, tam so tudi pristojbine, prvo pravilo pa je preglednost. Poročilo in predlog Komisije drug drugega krepi.

Kar zadeva vprašanje, kdo bi moral zaračunavati pristojbine, menim, da je subsidiarnost še vedno najboljši način, saj so navsezadnje državljani tisti, ki plačujejo, in ne države članice. Edino vprašanje je, ali bi to morali plačevati vsi davkoplačevalci ali samo tisti, ki so potniki.

Na to vprašanje ni mogoče preprosto odgovoriti, vendar menim, da je vidik subsidiarnosti pri našem predlogu usklajen z današnjimi dogovori glede varovanja v letalstvu.

Parlament z obravnavo celotnega sektorja varovanja v letalstvu gre še korak naprej. Videli bomo, kam nas bo ta razprava odpeljala. Prepričan sem, da je Komisija pripravila zelo spodoben predlog, in zelo sem vesel, da ga je Parlament v veliki meri sprejel in da gre kot ponavadi nekoliko dlje od predloga Komisije. Mislim, da sta čas in obseg predloga ustrezna.

Jörg Leichtfried, poročevalec. – (DE) Gospa predsednica, po tolikšnih pohvalah sem nekoliko v zadregi, zato bom kratek. Kljub temu pa bi želel izkoristiti to priložnost in se zahvaliti poročevalcema in poročevalcema v senci, ki so skupaj trdo delali: gospodu Zasadi, gospe Hennis-Plasschaert, gospe Lichtenberger in gospodu Kohlčku. Na tej zadevi smo trdo delali skoraj eno leto. Tako sam razumem evropsko politiko: ne kot forum za pričkanje zaradi spektakla, kar mogoče počnejo drugi kolegi poslanci.

Drugič, želel bi se obrniti na Svet in nanj nasloviti prošnjo. Odbor za promet in turizem je v resnici zelo dobronameren odbor, ki dela in razpravlja na posloven način, v tem duhu pa smo pri tem zakonu prišli Svetu naproti. Že od samega začetka smo zelo pripravljeni na kompromis. Vendar pa bi želel posvariti Svet, naj ne dreza v osir. Če ste pripravljeni na kompromis, potem morate biti pripravljeni na kompromise vaših nasprotnikov ali partnerjev.

Če Svet nikakor ni pripravljen priti naproti Evropskemu parlamentu, potem se bo spremenila tudi drža tega odbora. To ni samo moje mnenje. Od nekaterih kolegov sem že slišal, da bomo, če nam Svet ne bo prišel naproti, tudi o napravah za skeniranje telesa razpravljali v popolnoma drugačni luči in mogoče tudi ne bomo pripravljeni priti naproti Svetu. To je nekaj, kar ni v interesu tega celotnega vprašanja in kar se nikakor ne sme zgoditi. Zato pozivam Svet in države članice, naj se premaknejo naprej. Zdaj imamo Lizbonsko pogodbo. Tako Svet kot države članice se morajo pri tem pomikati naprej, sicer bi lahko ponovno slišali: *pridite in spet zaSWIFTajte!*

Predsednica. – Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo na naslednjem plenarnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Nessa Childers (S&D), v pisni obliki. – Gospoda Leichtfrieda je treba pohvaliti za temeljito in celovito poročilo, ki je uspešno obravnavalo mnoga vprašanja, ki so v dokumentu Komisije ostala odprta. Vendar pa je ostalo še nekaj nerešenih vprašanj in ta si je treba ogledati v novem okviru daljšega zaprtja evropskega zračnega prostora. Ker letalskemu sektorju grozi, da bo zaradi oblaka vulkanskega pepela izgubil več kot 1 milijardo EUR, mora EU ukrepati hitro in odločno, da bi zmanjšala finančni udarec v tem sektorju. Čeprav je treba pozdraviti spodbudne pripombe komisarja Almunie o današnji krizi, imamo poslanci Evropskega parlamenta s tem poročilom tudi priložnost, da pomagamo industriji, ki je že tretjič v zadnjih desetih letih na kolenih. Ta parlament in naši kolegi iz Evropskega sveta in Komisije bi morali začeti razmišljati o državnem financiranju, iz katerega bi se krili predlagani stroški varovanja, predvsem v primeru, ko se nizek prag števila potnikov ne preseže. Medtem ko ti ukrepi pred izbruhom, ki se je zgodil prejšnji teden, niso bili priljubljeni, smo zdaj na točki, na kateri bi se lahko vsaka izgubljena priložnost za zagotavljanje pomoči letalskemu sektorju izkazala za pogubno.

Debora Serracchiani (S&D), v pisni obliki. – (IT) Gospa predsednica, gospe in gospodje, želela bi se zahvaliti gospodu Leichtfriedu za odlično opravljeno delo na poročilu o pristojbinah za varovanje v letalstvu, ki med različnimi vidiki upošteva eno pomembno točko: varstvo potrošnikov in pravice potnikov.

Določiti je treba jasno in pregledno pravilo, kajti če bodo letalski prevozniki potnikom dodatno zaračunali za varnostne ukrepe, bi ta informacija morala po mojem mnenju biti na voljo, da bi se potnikom zagotovilo, da ne bodo v minusu.

Mislim, da je edino prav, da se organizacije za varstvo potrošnikov udeležijo posvetovanj in s tem pridobijo vpogled v oblikovanje cen za varnostne ukrepe, ki jih potem lahko primerjajo s ceno vozovnice. Samo na tak način bo mogoče zagotoviti večjo preglednost in informacije za potnike.

19. Smernice Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (prenovitev) (razprava)

Predsednica. – Naslednja točka je poročilo o predlogu odločbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (prenovitev), ki ga je v imenu Odbora za promet in turizem predložil gospod Simpson (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Ker gospod Simpson ne more biti tukaj, bo v njegovem imenu govoril gospod El Khadraoui.

Saïd El Khadraoui, namestnik poročevalca. – Gospa predsednica, predsednik Odbora za promet in turizem, gospod Simpson, se nam danes ni mogel pridružiti, zato me je prosil, naj preberem njegovo izjavo.

Namen prenovitve razvoja smernic omrežja TEN-T je združiti različne spremembe, ki so bile sprejete v teku več let, v smernice in vključiti tiste spremembe, ki upoštevajo širitev EU na 27 držav članic.

Da bi nekoliko pojasnili ozadje poročila, je treba reči, da smernice kažejo smer razvoju vseevropskega prometnega omrežja. Cilj je postopna vzpostavitev omrežja do leta 2020 s povezovanjem infrastrukturnih omrežij za kopenski, pomorski in zračni promet v celotni Uniji.

Če si spet ogledamo to poročilo, gre za, strogo rečeno, kodifikacijo zakonodajnega besedila, a ker je Komisija prilogo nekoliko spremenila, so bili prisiljeni, da to opravijo s postopkom prenovitve. Namen sprememb priloge je popraviti prvotne napake, do katerih je prišlo v času pristopa 10 novih držav članic, ki so se

pridružile leta 2004. Pri teh spremembah ne gre za dopolnitev zemljevidov ali kakršne koli vsebinske spremembe.

Spremembi, ki ju je poročevalec vključil v poročilo, se nanašata na manjša preoblikovanja uvodnih izjav in na nekaj tehničnih popravkov na zemljevidih. Ti so v skladu s spremembami, ki jih je opravil Svet, in v skladu s popravki smernic.

Na podlagi nasveta Komisije sta tako Svet kot gospod Simpson kot poročevalec ob podpori Odbora za promet sprejela odločitev, da se v smernicah ne opravijo nobene vsebinske spremembe. Poročevalec se sicer zaveda, da so Zeleni ponovno predstavili svoje spremembe, s katerimi želijo posodobiti povezavo med mestom München in münchenkim letališčem, vendar želi ponovno povedati, da gre pri spremembah v tem poročilu za popravke na samem besedilu in ne njegovo posodobitev.

Cilj te prenovitve je vse skupaj urediti še pred pravo spremembo smernic v začetku leta 2011. Treba je torej zagotoviti jasnost smernic v pripravi na bolj vsebinske spremembe, ki se bodo zgodile naslednje leto. Vsi skupaj nestrpno pričakujemo pravo spremembo smernic in priložnost, da nadaljujemo z razvojem omrežja TEN-T, a da bi prišli do tja, moramo urediti našo trenutno zakonodajo, in to je tisto, kar smo storili tukaj.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospa predsednica, govorniku in poročevalcu sem zelo hvaležen. Iskali smo namreč prav to, zato pri tej točki nimam več česa dodati, saj meni, da zelo dobro opisuje, za kaj gre.

Osredotočil se bom samo na spremembo tega ukrepa, na naše stališče o tem, saj je pomembno, da to razumemo kot proces. Komisija je na podlagi zelene knjige, ki je bila objavljena aprila 2009, sprožila javno posvetovanje z več kot 300 odgovori in vzpostavila skupino šestih strokovnjakov, ki pomagajo pri delu na rezultatih tega posvetovanja v predlogu nove politike.

V zelo kratkem času bo na kolegij naslovljen predlog, dokument, ki bo opisoval metodologijo za vzpostavitev novega vseevropskega prometnega omrežja. Pričakujemo torej, da bo to kolegiju predloženo 5. maja.

Nato bo ta metodologija nedvomno predstavljena temu parlamentu in Svetu. Komisija se bo potem lotila priprave predlogov za novo omrežje TEN-T in njegovo financiranje.

Zato pričakujemo, da bomo lahko na kolegiju to sprejeli v prvi polovici leta 2011. Zelo sem hvaležen Parlamentu za razumevanje potrebe po manjših spremembah in veselim se naše široke in intenzivne razprave o novih obrisih vseevropskega prometnega omrežja, ki bo potekala v prihodnjih mesecih.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, v imenu skupine PPE. – (IT) Gospa predsednica, gospod komisar, gospe in gospodje, želim bi se zahvaliti tistim poslancem, ki so po informacijah, ki so jih posredovali poročevalec in tudi poročevalci v senci, omogočili hiter zaključek parlamentarnega procesa v zvezi s to zadevo. Odstopili so od predlaganja sprememb, ki bi kljub temu, da so vsebinsko sprejemljive, predstavljale oviro pri sprejemanju tega besedila za kodifikacijo.

Zdaj smo v položaju, da damo Komisiji podlago za načrtovanje omrežja TEN-T naslednjega desetletja. Poročevalci so s posebnim prizadevanjem, da bi bili časovni okviri krajši, že v trenutku, ko so se lotili te zadeve, sklenili, da ne bodo predlagali sprememb, o katerih se niso dogovorili s Svetom. Odbor za promet in turizem je odobril tehnična preoblikovanja, ki so jih preučile pravne službe Parlamenta in Sveta, Svet pa je izjavil, da lahko zaključijo že na prvi obravnavi, če bomo glasovali v skladu s tem, kar je popolnoma sprejemljivo.

Nekaj sprememb, ki jih je opravil Odbor za promet in turizem, je skladnih s tem ciljem, zato menim, da so ustrezne in uporabne za predstavitev jasnega in verodostojnega končnega besedila. Zato podpiram predložene spremembe, vendar pa se mi v tem trenutku ne zdi primerna sprememba, ki jo je predložila Skupina Zelenih/Evropske svobodne zveze in ki je bila na glasovanju v Odboru za promet in turizem že zavržena.

Čeprav je vsebina spremembe – tj. preoblikovanje zemljevida münchenkega letališča – sprejemljiva, bo za njeno predložitev priložnost med spremembo omrežja TEN-T, do katere bi lahko prišlo do poletja, saj delo v Evropski komisiji hitro napreduje.

Silvia-Adriana Țicău, v imenu skupine S&D. – (RO) Ta tehnični dokument omogoča dopolnitev Priloge I z vključitvijo zemljevidov vseh držav članic ter spremembo roka na leto 2020. Poglobljena razprava o dopolnitvi seznama projektov TEN-T je v načrtu konec leta. Ta seznam bi moral vključevati razvoj morskih koridorjev na Črnem morju, cestne povezave z Republiko Moldavijo in Ukrajino, kakor tudi razširitev trenutnih prednostnih projektov 6 in 17, da bi železniške proge za visoke hitrosti lahko dosegle Bukarešto in Constanza.

Izbruh vulkana v Islandiji nam je pokazal šibkost evropskega prometnega sistema. Evropska unija bi morala imeti učinkovit sistem za preusmerjanje potnikov k drugim oblikam prevoza. Izredno pomemben postaja razvoj vseevropskega prometnega omrežja, da železniške proge za visoke hitrosti ne bodo na voljo samo vsem glavnim mestom držav članic, ampak tudi drugim velikim evropskim mestom. Drugi čedalje pomembnejši vidik je razvoj prevoza po celinskih plovnih poteh in evropskih morskih koridorjih.

Eva Lichtenberger, v imenu skupine Verts/ALE. – (DE) Gospa predsednica, vseevropsko omrežje je tema, ki nas zaposluje na tem plenarnem zasedanju in ki bi nas morala zaposlovati še bolj. Zdaj je pred nami prenovitev in nekateri – na primer gospod Silvestris – so bili presenečeni, da so Zeleni predložili spremembe, v katerih priporočajo spremembe seznama vseevropskih omrežij ali tistega, kar šteje za njihov del.

Ne smejo pozabiti, da se to, kar smo predlagali, nanaša na poseben primer: tj. primer, v katerem je država članica sama rekla, da je ta del vseevropskih omrežij samo dovozna proga in zato za nas ne bo več pomembna; ta slavna pot pobega – zdaj govorim kot gospod Stoiber; mislim, da je to nalezljivo in precej nevarno – je nekaj, česar ne želimo več graditi; človek bi tako rekoč zgradil dovozno progo do Münchenskega letališča. To je torej razlog za našo spremembo.

Sicer pa tudi menim, da bi se morali spremembi vseevropskih omrežij posvetiti s posebno pozornostjo in da bi morali premisliti o točki, ki se mi zdi še posebej pomembna. Obstaja študija nekega Nizozemca – z veseljem jo bom posredovala Komisiji, ko bo tu – ki je po mojem mnenju zelo primerna za prihodnjo razpravo in ki kaže, da so stroški velikega projekta – in zelo pogosto tudi gre za velike projekte – praviloma podcenjeni za povprečnih 45 %, medtem ko so njegove koristi vedno precenjene, kajti to je potrebno, da bi se projekt izvajal. To pomeni, da moramo v celoti ponovno premisliti o oceni stroškov za vseevropske projekte, in pozvala bi vas, da to storite. Naša odgovornost je, da damo državljanom dobre in jasne informacije.

Jaroslav Paška, v imenu skupine EFD. – (SK) Opredelitev vseevropskih prometnih omrežij je temeljni korak proti izboljšanju prometnih povezav za naseljena in industrijska območja po Evropi.

Medtem ko se v severni, zahodni in južni Evropi železnice in ceste končajo v morskih pristaniščih, imajo ceste in železnice na vzhodu ogromen potencial, da se nadaljujejo proti vzhodu prek cele Azije do obal Pacifika.

Azijske države, kot so Kitajska, Japonska in Indija, doživljajo pomembno gospodarsko rast in postajajo glavne trgovske partnerke evropskih družb. Zato je treba skupaj z izgradnjo notranjega evropskega prometnega ustroja odpreti tudi prometne poti proti vzhodu.

Širokotirna železnica od Vladivostoka sega do meje EU pri kraju Čierna nad Tisou. Pripravljen je projekt, da bi se ta proga nadaljevala do Dunaja, da bi ga povezala z Donavo, do pristanišč in seveda do evropskega omrežja.

Menim, da bi tovrstni projekti morali v prihodnosti dobiti tudi zelo veliko podporo. Hvala.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Gospa predsednica, da, bolj všeč mi je izraz „samostojen“. Čeprav na tej točki govorimo samo o prenovitvi smernic, bi kljub temu želel izkoristiti to priložnost, da spregovorim o projektu, ki je posebej problematičen za Avstrijo. Brennerski bazni predor je del železniške osi za visoke hitrosti od Berlina do Palerma ter programa vseevropskega prometnega omrežja, ki naj bi peljal pod osjo od Innsbrucka do Bozena.

Trenutno stanje je takšno, da je EU pustil Avstrijo, Tirolsko, severno Italijo in tudi južno Nemčijo v negotovosti in da obstaja nevarnost, da bo predor postal črna luknja, ki bo posrkala milijarde evrov. Prvotna ocena stroškov iz leta 2002 v višini 4,5 milijarde EUR je bil že davno presežena in strokovnjaki pričakujejo, da bodo stroški gradnje v regiji še višji in dosegli kar 16 milijard EUR. Poleg tega financiranje še ni bilo pojasnjeno. Projekt naj bi načeloma deloma financirale zadevne države članice in deloma EU. Vendar pa EU ne želi dati pravno zavezujoče obljube za obdobje po letu 2013 in zato zgoraj navedene države pušča v negotovosti.

A to še ni vse. Seveda, da bi bil predor izkoriščen v celoti, je treba vzpostaviti tudi ustrezne dovozne proge. Zadevno območje, ki sodi sem, sega od Münchna na severu do Verone na jugu in v tem smislu je financiranje povsem nejasno, vključno s financiranjem na italijanski strani. Moja prošnja se zato glasi, da ko se začnejo izvajati projekti TEN, vse strani poskrbijo za primerne načrte, sicer bodo račun morale plačati zadevne države članice. EU mora prevzeti najmanj 50 % stroškov, načrti in obljube pa se morajo ustrezno hitro uresničiti.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Gospa predsednica, gospod komisar, gospe in gospodje, te smernice za razvoj vseevropskih prometnih omrežij v osnovi zvenijo zelo tehnično. Vendar pa je poročevalec gospod Simpson že poudaril, da so seveda ključne z vidika prihodnjega gospodarskega razvoj v Evropi.

Ceste so arterije našega gospodarstva. O tem se vsi strinjamo. Nikoli pa ne smemo pozabiti, da je Evropa, kot gospodarsko in trgovinsko središče, konkurentka velikim gospodarskim in trgovinskim središčem Amerike in jugovzhodne Azije. Zato moramo razviti naše celinske prometne sisteme za domač trg, seveda pa obenem tudi povezati izvozno zmogljivost Evrope z razvojem vseevropskih omrežij ter nadaljevati z njihovo krepitvijo.

Namen prometnih arterij je vzeti odhodni promet in ga spremeniti v dohodnega ter ga na koncu odpeljati tja, kjer so potrošniki. Kar je v tem smislu zelo pomembno, je to, da je namen razvoja glavnih prometnih osi tudi ta, da zagotovi dostop do območij, zaradi česar igra vlogo pri gospodarskem razvoju – tega zares ne smemo pozabiti. Evropa je celina z zelo veliko obale in zelo velikimi pristanišči, ta pristanišča pa je treba povezati – zato je mobilnost temeljnega pomena. Vendar pa tega ne smemo reševati s pristopom „ravno v pravem času“. Delati moramo tudi na stroškovno učinkovit ter okolju varen in okolju prijazen način. To bo posebej pomembno v prihodnosti.

Najbolj ključno vprašanje bo: ali lahko povezave sever-jug in vzhod-zahod, ki jih trenutno imamo železniških, cestnih in celinskih plovnihih sistemih, spremenimo v pravo omrežje, kajti priznati moramo, da na tem področju obstajajo ozka grla, ki jih moramo premagati. V tem smislu seveda obstaja nekaj stvari, ki jih je treba upoštevati. Ko govorimo o najdaljši vseevropski osi – od Palerma do Berlina –, je to treba podaljšati še naprej prek Rostocka v smeri proti Skandinaviji. To je tisto, kar bo treba upoštevati v prihodnosti.

(Predsednica je prekinila govornika)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Gospa predsednica, besedilo, ki ga obravnavamo danes, dopolnjuje in utrjuje postopek vzpostavitve vseevropskih omrežij, da bi se lahko pripravili na dokončen začetek izvajanja predzadnje in zadnje faze pregleda v današnji Evropi 27 držav, ju je bogatejša in bolj prostorsko kompleksna in ki ima nove, inovativne potrebe na področju mobilnosti.

Izvajalska agencija za vseevropsko prometno omrežje zdaj še skoraj v celoti deluje, imamo vse koordinatorje za koridorje in upamo, da bomo kmalu imeli še vse ostale, ki bodo lahko podprli koridorje, ki jih potrebujemo.

Tudi naši sosedje, predvsem v Sredozemlju, imajo velika pričakovanja v zvezi s temi omrežji in njihovimi lastnimi omrežji, in veselimo se že obljubljenega sporočila Komisije o metodologiji, ki bo dopolnjevalo posvetovanja in razprave, preden začnemo delati na eni izmed najzanimivejših nalogah našega Odbora za promet in turizem.

Omrežje mobilnosti in kohezije postaja resničnost in prvič bo na celovit in dinamičen način povežalo skupno območje EU-27. Opredelilo bo glavna središča – pristanišča, letališča in logistična središča –, ki premagujejo ovire, ki jih predstavljajo meje. Med drugim bo vključevalo – če mi dovolite, da to omenim – preboj skozi središče zgodovinske meje Pirenejev, in sicer s pomočjo nizkega predora. S tem bo uresničilo načrt za prihodnost Evrope 21. stoletja, ki ima takšno moč prepričevanja, da bo zagotovila potrebna finančna sredstva.

To je naš izziv, a zaenkrat bomo bolj skromni in se bomo omejili na odobritev te prve naloge urejanja zakonodaje, za katero bi želel našemu predsedniku, gospodu Simpsonu, tudi čestitati.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Gospa predsednica, gospe in gospodje, sistem Transrapid v tem smernice ne bi smel biti vključen. Ne ustreza namreč evropski krajini. Razlik med sistemi, ki jih trenutno imamo, ne zmanjšuje, temveč jih povečuje. Za oblikovanje enotnega sistema smo plačali milijarde, zdaj pa se plačujejo milijarde na nacionalni ravni, da bi se to preprečilo. Tega ne smemo dopustiti!

Čeprav je Evropski parlament nekoč nastopil proti sistemu Transrapid, se je ta nenadoma ponovno pojavil leta 1996 kot projekt med Berlinom in Hamburgom. Potem je nenadoma spet izginili – in nihče ne ve, zakaj. Leta 2004 se je spet nenadoma pojavila povezava Transrapid med Münchenskim letališčem in glavno postajo v Münchnu. To je potem ustavila Nemčija z dodatno podporo deželne vlade Bavarske. Obstajal je dogovor, da se ta projekt opusti – nihče ga ni več hotel. Zato se v te smernice ne sme več vključevati.

Ko se je iztekel mandat Edmundu Stoibru, nekdanjemu ministrskemu predsedniku Bavarske, je bil imenovan v kampanjo za zmanjšanje birokracije tukaj v Evropi. To je njegova dolžnost. Je tudi tisti, ki mora zdaj sprejeti odločitev, da ta sistem Transrapid ne sodi v te smernice. To je nekaj, kar moramo vsi upoštevati. Tega sistema

Transrapid se moramo znebiti. Z znanstvenega vidika je to bil dober model, vendar zanj v Evropi ni prostora. Sem ne sodi in kot tak ne sodi v te smernice.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Gospa predsednica, želel bi izkoristiti to priložnost in čestitati poročevalcu, gospodu Simpsonu, ter obenem izraziti obžalovanje, da danes ne more biti z nami. Vendar bomo kljub temu zmogli. Posebej bi želel čestitati za pristop, s katerim so se stvari v teh smernicah pustile takšne, kot so, kajti v njih je eno načelo, ki je zelo pomembno, tj. zanesljivost evropskega zakonodajnega telesa in možnost, da lahko nanj računamo. To je s tem poročilom zagotovo doseženo.

Drugič, želel bi omeniti, da potrebujemo tudi predlog za prihodnost, ko se bomo lahko ponovno odločali, kaj je zares del sistema TEN in kaj ne. Razprava bi lahko potekala tako, kot do neke mere že poteka. Nekateri vneto zagovarjajo povezovanje škornja z otokom, drugi pa spet pravijo, da se to nikakor ne sme vključiti. Vendar pa je to napačen način reševanja tega problema. Moramo pogledati, kaj je tisto, kar prinaša dodano vrednost za Evropsko unijo in evropske davkoplačevalce. Poleg tega je seveda treba zagotoviti podporo tam, kjer države članice že nekaj počnejo, kjer se nekaj dogaja, kajti le tako se bo potem tudi nekaj zgodilo in ne bo več prišlo do tega, da bi se načrti TEN pripravili, nato pa se ne bi nikoli izvedli. To bo prineslo koristi evropskim državljanom in potnikom, pa tudi vsem tistim državam članicam, ki se zavzemajo za preusmeritev prometa s cest na železnice.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Gospa predsednica, zaradi padca železne zavese in srednjeevropskega povezovanja baltsko-jadranski koridor, kot vemo, trenutno ponovno pridobiva na pomenu, ki ga je imel red propadom donavske monarhije. EU je seveda že potrdila pomen baltsko-jadranskega koridorja tako, da mu je dala prednostni status na severnem delu od Gdanska do Češke republike. Vendar pa bi bilo še pomembneje, če bi se enaka raven prednosti namenila tudi razvoju južnega dela prek avstrijske južne železnice do Italije.

Zlasti na tem omrežju, prek katerega se prepelje približno polovica vsega tovora in potnikov, je treba nevtralizirati nevarno stanje ozkega grla. K trajni odpravi ovire, ki jo predstavlja to ozko grlo, lahko pripomore samo predor Koralm.

Kot vsi vemo, ljudje, ki živijo ob teh tranzitnih poteh, plačujejo visoko in čedalje višjo ceno za naraščajočo količino prometa. Samo dokončen razvoj tega južnega koridorja lahko pripelje do nekakšnega prehoda s cestnega na železniški sistem, česar od drugih infrastrukturnih ukrepov v Avstriji ni mogoče pričakovati.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) V tem trenutku, ko je celoten letalski promet v Evropi soočen z resno prekinitvijo zaradi izbruha vulkana na Islandiji, se potreba po razvoju vseevropskih prometnih omrežij kaže bolj očitno kot kdaj koli prej.

Evropska unija bi morala dati posebno podporo razvoju prometne infrastrukture in njene medsebojne povezave z glavnimi evropskimi prometnimi potmi v državah, ki so se v zadnjih letih pridružile EU. Romunija ima tri vseevropske koridorje, ki prečkajo njeno ozemlje, in sicer 4, 7 in 9, ki so vsi tesno povezani s pristaniškim mestom Constanza na Črnem morju. Mislim, da je treba posebno pozornost nameniti koridorju 7.

Donava je del glavne vseevropske prometne vodne poti Ren-Main-Donava, ki povezuje Severno morje s Črnim morjem od pristanišča v Rotterdamu do Constanze. Ta pot bi lahko v Evropi ustvarila ustrezen prometni steber. Vendar pa je treba vzpostaviti sodelovanje, da bi se pomen teh prometnih koridorjev čim prej povečal.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Gospa predsednica, vseevropska omrežja se dejansko uporabljajo za redni promet v Evropi. Lahko bi celo rekli, da je promet resnični steber celotnega evropskega notranjega trga, kar je seveda eden naših glavnih ciljev v Evropi. Zato moramo v celoti poskrbeti, da se bodo vsi koridorji zares razvili, in ugotoviti, kje je potreba po financiranju in kam bi EU morala posebej usmeriti svoja prizadevanja.

Seveda je jasno, da so tu vedno tudi nacionalni interesi. O tem smo se prepričali že danes: nekateri so govorili o Donavi, drugi so govorili predvsem o južni Evropi in tretji o brennerskem baznem predoru. Ti prometni koridorji se nahajajo po vsej Evropi. Cilj je, da iz teh koridorjev naredimo na splošno neprekinjene koridorje po vsej Evropi, da se od kraja A do kraja B ne bo prevažalo samo blago, temveč tudi ljudje. To je naloga, ki je pred nami. Kot sem že rekla, normalno je, da vsak izmed nas pripisuje pomen zahtevam lastne regije. Poskrbeti moramo, da se bomo izognili ozkim grlom in da bomo predvsem dobili pravo delujoče omrežje za vsa prevozna sredstva. To je bistvo in to je tudi nekaj, o čemer bomo ustrezno razpravljali.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Gospa predsednica, v teku te razprave sta bila že omenjena brennerski bazni predor in nova železniška povezava med Münchnom in Verono. Trenutno se po cestah na tej povezavi

prevaža približno 50 milijonov ton blaga, zato je ta predor nujno potreben. Vendar pa je bilo danes v tej dvorani tudi omenjeno, da je na obeh straneh Brennerja – tako v Avstriji kot v Italiji – ta projekt težko financirati. Financiranje na italijanski strani bi bilo možno preprosto s preusmeritvijo prihodka iz cestnin, z brennerske avtoceste, v sredstva za železniško povezavo. Da pa bi se to zgodilo, koncesija za brennersko avtocesto ne bi smela postati predmet javnih razpisov – kar je trenutno v načrtu zaradi pritiskov iz Evrope –, temveč bi bilo treba italijanski državi dati priložnost, da podaljša to koncesijo za najmanj nadaljnjih 50 let, namesto da bi jo podelila zasebnim ponudnikom. V tem primeru ne bi bilo nobenega navzkrižnega financiranja, kar bi pomenilo, da se povezava TEN na italijanski strani zelo verjetno ne bi razvila.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Gospa predsednica, Parlament namerava sprejeti to prenovitev na področju vseevropskih omrežij, zato želim, da mi Komisija čim bolj natančno pove, kdaj bomo lahko dobili dostop do sporočila o metodologiji.

Kot veste, gospod komisar, to je ena izmed prednostnih nalog španskega predsedstva, in prehodili smo že pol poti. Zato bi želela čim natančnejši odgovor na vprašanje, kdaj bomo lahko dobili to besedilo, kajti Parlament bo zdaj sprejel prenovitev in bo zato imel čas za preučitev tega novega besedila.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospa predsednica, ponovno bi se želel zahvaliti Odboru za promet in turizem za njegovo podporo tej tehnični prenovitvi in upam, da bo glasovanje na plenarnem zasedanju to prenovitev potrdilo.

Današnja razprava je bila dokaj široka in bo pomagala pri predlogu metodologije. Podpredsednik Komisije, gospod Kallas, bo kolegiju poslal predlog 5. maja. Potrebovali smo nekaj časa, ker nova Komisija še ne dela dolgo, zato je trajalo nekoliko dlje, da je nov kolegij pripravil predloge.

Iz te razprave lahko povzamem, da ta parlament zelo močno podpira politiko vseevropskega omrežja. Mislim, da je brez dobro medsebojno povezane infrastrukture, tako v prometu kot pri energetiki ali telekomunikacijah, zelo težko govoriti o Evropi. Mislim, da nam bo ta razprava pomagala, da oblikujemo predloge za metodologijo, kar v bistvu pomeni, da bo Odbor za promet, če bo vse potekalo po načrtih, imel priložnost o tem govoriti maja.

Saïd El Khadraoui, namestnik poročevalca. – Gospa predsednica, želel bi se samo zahvaliti kolegom, ki so prispevali k današnji razpravi in ponovili to, kar sem poudaril že sam, in sicer da si želimo popraviti napake, storjene v preteklosti, in ne delati vsebinskih sprememb.

To bo na vrsti kasneje v teku prave spremembe smernic in seveda se te razprave veselimo. Zato bova tako poročevalec, gospod Simpson, kot jaz, kot koordinator moje skupine, svetovala moji politični skupini, da ne podpre spremembe, ki so jo predložili Zeleni. Upamo, da nas bodo lahko druge politične skupine pri tem podprle.

Predsednica. – Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo na naslednjem plenarnem zasedanju v Bruslju.

20. Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018 (razprava)

Predsednica. – Naslednja točka je poročilo o strateških ciljih in priporočilih za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018, ki ga je v imenu Odbora za promet in zveze predložil gospod van Dalen (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, poročevalec. – (NL) Gospa predsednica, o evropski pomorski prometni politiki bi lahko dolgo govorili. Vendar tega ne bom storil in se bom raje osredotočil na nekaj ključnih točk in osrednjih tem.

Prva ključna točka je pomembnost sektorja. Osemdeset odstotkov svetovne trgovine se odvija po morju, evropska flota pa predstavlja 41 % tega svetovnega trga. 40 % vsega blaga se znotraj evropskega trga prevaža s pomorskimi ladjami. Zaradi tega je pomorski promet ključni gospodarski sektor in sektor, ki mora konkurirati na svetovnem trgu. Ko to spoznate, takoj sledi druga ključna točka, to pa je konkurenčnost.

Vemo, da številne države na svetu podpirajo svoje pomorske flote na zelo različne načine. Če bi to dopustili v Evropi, potem bi v nekaj letih vse naše ladje zamenjale zastavo za zastavo držav, kot sta Hong Kong ali Singapur. To ne bi škodovalo samo floti, temveč bi zadalo še hujši udarec celotnemu pomorskemu grozdu.

Če bi nas naše flote zapustile, bi to zadalo nepremagljiv udarec zaposlovanju na obali, v bankah, ladjedelnicah, zavarovalnicah, logističnih podjetjih, ustanovah za izobraževanje in usposabljanje ter v podjetjih, ki delajo na inovacijah in izboljšavah okoljske uspešnosti flote.

Zaradi teh dveh ključnih točk v svojem poročilu pozivam države članice, da še naprej podpirajo svoje zastave. Tu govorimo o davčnih olajšavah, kot so davek na tonažo in davčne olajšave za pomorščake in ladjarje. Samo tako bomo lahko zagotovili, da bodo tako sektor kot pomorski grozdi še naprej dolgoročno pomembni v Evropi.

V tej zvezi imam vprašanje za gospoda komisarja: kdaj bo Evropska komisija oblikovala predpise glede državne pomoči za morska pristanišča? Ta predlog naj bi prišel jeseni, vendar ne vem, katerega leta. Kar se mi zdi pomembno, je, da se državna pomoč dodeli pregledno in da se to opravi s primerno odgovornostjo. Tega se ne bi smeli lotiti tako, da bi stacionarne terminale podpirali bolj kot pristanišča, ki so geografsko zelo blizu tretjim državam. V obeh primerih bi to bilo čisto zapravljanje časa.

V tej zvezi imam pripombo glede odstavka 5 osnutka resolucije, katerega angleška različica govori o „zastavah ugodnosti“. To se mi zdi napačen izraz in bolj bi mi bilo všeč nekaj kot „podstandardne“ ladje. Navsezadnje so tisto, česar si ne želimo, prav zastave in ladje, ki se izogibajo najmanjšim varnostnim zahtevam in družbenim standardom. Govorimo o kakovosti zastave in to, čemur v nizozemščini pravimo „goedkope vlag“, zagotovo ni samodejen sinonim za „zastavo ugodnosti“.

Na koncu bi želel omeniti še eno ključno točko, to pa je kako narediti sektor pomorskega prometa privlačnega za mlade ljudi. Prebivalstvo v Evropi je čedalje bolj starajoče, zato moramo za našo mladino storiti veliko več. Nikoli ni prezgodaj, da bi jih začeli seznanjati o pomorskem sektorju in pomorskem prometu, in zelo sem vesel, da slišim, da celo ladjarji obiskujejo osnovne šole in mlade ljudi seznanjajo z delom na morju.

To so nekatere ključne točke, ki sem jih hotel omeniti, in ob zaključku razprave bom z veseljem odgovoril na vse pripombe poslancev in gospoda komisarja.

PRESEDSTVO: GOSPOD ROUČEK

podpredsednik

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospod predsednik, najprej bi se želel zahvaliti poročevalcu za njegovo odlično delo na tem politično zelo pomembnem vprašanju.

Strategija za pomorski promet do leta 2018 se je v veliki meri uporabljala pri pripravi strategije Komisije Evropa 2020, v teku pa je postopek priprave nove bele knjige o prometu. Lahko vidimo, da ta prometna strategija igra vodilno vlogo pri večjih strateških dosežkih v Evropi.

Pomorski promet je ena izmed močnih točk Evrope in edino razumljivo je, da bi morali unovčiti, kar smo zgradili v preteklosti, vendar pa je tudi pomembno, da gledamo v prihodnost. Naš glavni cilj je zagotoviti in še povečati dolgoročno trajnost ter zmogljivost evropskega pomorskega prometa. To pomeni učinkovite, varne, zagotovljene in okolju prijazne pomorske prometne storitve. Pomorski promet zagotavlja visokokakovostna delovna mesta v Evropi in spodbuja raziskave ter inovacije v evropski industriji.

Pred nami je tudi velikopotezen okoljski cilj, Komisija pa je vedno poudarjala potrebo po svetovnih rešitvah, zlasti pri zmanjševanju toplogrednih plinov.

Glavno delo na strategiji je bilo opravljeno pred gospodarsko krizo. Zaradi gospodarskega nazadovanja je strategija še vedno veljavna. V tem okviru je treba poudarek nameniti vzdrževanju in izboljšanju mednarodnega reda. Soočeni smo z nevarnostmi, kot so protekcionizem, nepoštena konkurenca, podstandarden pomorski promet ali piratstvo. Najti moramo boljše odgovore na ta vprašanja, in sicer v okviru dialoga z glavnimi trgovskimi partnerji.

Pozdravljam sklepe Odbora za promet in turizem ter predstavljeno poročilo in lahko vam zagotovim, da Komisija že obravnava mnoga vprašanja v okviru različnih dejavnosti za namen izvajanja strategije, kot je predlog o formalnostih poročanja za ladje, ki je pomemben element skupnega pomorskega prometnega prostora brez meja.

Službe Komisije so začele pripravljati tudi socialno agendo za pomorski promet, kakor tudi pomorsko pobudo EU, in Komisija namerava obe predstaviti leta 2011.

Želel bi odgovoriti tudi na točko o smernicah državne pomoči za pomorski promet v letu 2010. Na eni strani se smernice iz leta 2004 v letu 2011 ne bodo „iztekle“, kljub temu da je Komisija dejala, da „bodo prenovljene v sedmih letih“. Na drugi strani pa trenutna kriza s svojimi hudimi posledicami za pomorski promet zahteva zelo previden pristop.

Kar zadeva posebne ukrepe, trenutno pripravljamo podroben načrt za izvajanje te strategije, ki ga nameravamo objaviti letos poleti.

Georgios Papastamkos, v imenu skupine PPE. – (EL) Gospod predsednik, na izjavo gospoda komisarja se lahko odzovem zelo pozitivno in prisluhnil sem ji z velikim zanimanjem, saj je pomorski promet zares zelo pomemben – rekel bi, ključen – sektor za evropsko gospodarstvo.

Evropska unija ima vse razloge, da ohrani vodilno vlogo, ki jo igra v tem gospodarskem sektorju, ter visok standard pomorskega prometa. Izziv je sledeč: ohraniti našo vodilno vlogo na svetovnem trgu pomorskega prometa, zaradi česar potrebujemo učinkovito in usklajeno strategijo pomorskega prometa.

Poročilo, o katerem razpravljamo danes in ki je bilo sprejeto z veliko večino v pristojnem odboru, je podrobno poročilo, ki stopa v pravo smer, zato meni, da besedilo že takšno, kot je, torej brez sprememb, v celoti odgovarja na potrebo po ubiranju določene poti v smeri, ki sem jo omenil.

Seveda je evropski pomorski promet trenutno soočen z ogromnimi izzivi, kakor tudi z izzivi od zunaj. Prvi je potreba po povečanju konkurence. Dejstvo je, da je svobodna konkurenca za pomorski promet življenjskega pomena. Obenem pa je pogosto potrebna tudi državna pomoč, saj se moramo pogosto spopadati z nepošteno konkurenco iz tretjih držav.

Torej lahko sklenemo naslednje: državno pomoč je treba obdržati, saj je pomagala ohraniti konkurenčnost evropskega pomorskega prometa in gospodarstva držav članic. Drugi izziv, s katerim smo soočeni, je potreba po okrepitvi in izboljšanju poklicnega usposabljanja človeških virov v sektorju pomorskega prometa, saj je prišlo do izrednega upada v številu mladih ljudi, ki začenejo svojo poklicno pot, in do pomanjkanja usposobljenih pomorščakov.

Zato potrebujemo dinamično politiko. V vsakem primeru moramo spregovoriti o teh dveh sektorjih in menim, da gre poročilo pri tem v pravo smer.

Knut Fleckenstein, v imenu skupine S&D. – (DE) Gospod predsednik, gospod komisar, gospe in gospodje, najprej naj povem, da zelo pozdravljamo dejstvo, da bomo v prihodnosti v EU imeli pomorsko strategijo, tudi če bomo morali še nekoliko počakati na glasovanje. Predvidevamo, da bo to poročilo vključeno v poročilo o prihodnosti prometa in potem še v belo knjigo.

Z evropsko strategijo za pomorski promet do leta 2018 oblikujemo okvir, da bi evropsko pomorsko gospodarstvo postalo bolj konkurenčno na mednarodni ravni, v tej strategiji pa smo opredelili, prvič, da si želimo, da se ta okvir vzpostavi na podlagi ekoloških standardov, in, drugič, da si želimo razumnih svetovnih družbenih standardov za visoko kakovosten pomorski promet.

Dovolite mi, da na kratko omenim tri točke. Prvič, pomorski promet je okolju prijazen prometni sektor in zato je eden izmed naših ciljev ta, da bi ta veja gospodarstva v prihodnosti odigrala svojo vlogo tudi v boju proti podnebnim spremembam. Zelo podpiram željo, da bi oblikovali spodbude, kot so zelena pristanišča, tudi če danes ne bomo sprejeli nobenih odločitev, ampak raje Komisiji in Svetu prepustili nalogo, da ugotovita, kaj je najboljše v tem smislu.

Mislim, da je prav tako pomembno, da ohranimo mednarodno konkurenčnost – vključno s spoštovanjem drugih oblik prevoza. Zato je tudi prav, da Komisija na podlagi našega predloga ponovno opravi oceno vpliva v zvezi z območji nadzora nad emisijami žvepla v Severnem in Baltskem morju, kajti če želimo tukaj imeti višje zahteve, kot jih imamo drugod, potem moramo upoštevati mednarodno konkurenco in po možnosti zagotoviti, da ne pride do tega, da se bo prevoz zabojnikov spet vrnil na ceste, kar bi bilo kontraproduktivno.

Dovolite mi, da omenim samo še zadnjo stvar, ki se mi zdi posebej pomembna, in sicer vključitev velikih evropskih pristanišč v načrtovanje omrežij TEN. To je za nas tako velikega pomena zato, ker so pristanišča pomembna križišča v prometnih verigah in lahko svojo vlogo odigrajo uspešno samo, če se bo omogočila in okrepila intermodalnost.

Obstajajo še številne druge točke, ki bi jih lahko tukaj omenil. Gospod van Dalen, čestitam vam za odlično poročilo. Vsak od nas je pri tem dal svoj majhen prispevek, zato vas prosim, da razumete, zakaj ne želimo pokvariti tega odličnega poročila s sprejetjem vaših sprememb.

Jean-Paul Besset, v imenu skupine Verts/ALE. – (FR) Gospod predsednik, Skupina Zelenih/Evropske svobodne zveze v celoti podpira poročilo in priporočila gospoda van Dalena. Ponuja nam uravnoteženo besedilo, ki je rezultat tesnega sodelovanja, ki ga je uspel vzpostaviti z drugimi političnimi skupinami.

To poročilo podpiramo zato, ker jasno opredeljuje izzive, s katerimi je soočena pomorska politika EU, in sicer veliko povečanje pomorskega prometa, tako znotraj kot zunaj Unije, ne da bi pri tem žrtvovalo okoljska ali socialna vprašanja. To besedilo je skladno z logiko, za katero si želimo, da bi se uporabljala na vseh področjih: politiko trajnostnega razvoja. Ta odpira pozitivne poti, ki pomorskemu prometu omogočajo, da se v najboljših mogočih razmerah razvija od tega trenutka do leta 2018.

Predvsem poudarjamo boj proti zlorabam zastav ugodnosti ali podstandardnih plovil. Poudarjamo tudi zaščito pred piratstvom. Poudarjamo potrebo po politiki, oblikovani v okviru enotnega evropskega morja, ter pomen, ki se pripisuje večmodalni povezavi evropskih morskih pristanišč z zaledjem. Poudarjamo potrebi po poenostavitvi upravnih predpisov, ki urejajo vstop in izstop iz evropskih pristanišč. Poudarjamo spodbujanje pomorskih poklicev in nenehno usposabljanje zanje. Nazadnje poudarjamo tudi prednost, ki se daje okoljskim vprašanjem.

Na splošno bomo vedno podpirali vse, kar po našem mnenju pomaga spodbujati sektor pomorskega prometa, ki lahko konkurira cestnemu in letalskemu prometu. Poročilo gospoda van Dalena v celoti povzema svetovne okoljske izzive, za katere pomorski promet predstavlja eno izmed rešitev. Predvsem je to uporabno orodje proti globalnemu segrevanju.

Edino, kar obžalujemo, je to, da ne poročevalec ne Komisija nista sprejela spremembe, ki smo jo predložili, da bi se sektor pomorskega prometa vključil v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov. Naše stališče je, da se noben gospodarski sektor ne bi smel distancirati od splošnega pravila, zato tako kot za sektorje letalskega in cestnega prometa, tudi za sektor pomorskega prometa, čeprav ustvarja samo nizke emisije plinov, velja, da mora opraviti svojo nalogo pri zmanjševanju teh emisij. Zato bomo našo spremembo ponovno predložili na plenarnem zasedanju.

Jacky Hénin, v imenu skupine GUE/NGL. – (FR) Gospod predsednik, gospe in gospodje, reči, da Unija potrebuje pravo strategijo za razvoj pomorskega prometa, je premalo, saj je to glavno vprašanje za prihodnost naše Unije, kar zadeva hrano, gospodarsko in politično neodvisnost, kakor tudi varstvo okolja.

Da bi bila ta strategija učinkovita, mora biti celovita in mora vključevati ladjedelništvo, popravilo ladij, pristanišča, zaposlovanje, usposabljanje delavcev in tudi varnost. Zavrnitev direktive o liberalizaciji pristaniških storitev s strani Parlamenta v letu 2006 po mojem mnenju predstavlja temelj vsakršne evropske strategije za pomorski promet.

Parlament poziva Komisijo, naj nadaljuje svoj boj proti zlorabam zastav ugodnosti. To je pozitivno, vendar se mora ta boj mora šele zares začeti. Na koncu ne gre za zlorabe zastav ugodnosti, proti katerim se moramo boriti, temveč prav za obstoj te prakse. V nasprotnem primeru bodo vse naše dobre namere v zvezi z varnostjo, v zvezi z ustvarjanjem delovnih mest, obsojene na propad.

Pozitivno je, da državna pomoč za ta sektor postane odvisna od izpolnjevanja kakovostnih socialnih in okoljskih meril ter od spodbujanja zaposlovanja in usposabljanja za pomorščake iz držav članic EU, saj edina prava izkrivljanja konkurence niso rezultat državne pomoči, temveč socialnega, plačnega in okoljskega dampinga.

Najboljše zagotovilo za varnost pomorskega prometa so dobro plačane in dobro usposobljene posadke, ki uživajo dobro socialno zaščito in dobre delovne pogoje.

Veseli me, da končno govorimo o vseživljenjskem usposabljanju za pomorščake in povečanju poklicnih kvalifikacij in usposobljenosti. Zdaj moramo zagotoviti, da se bo to priznalo kot pravica za vse pomorščake in da bodo delodajalci to financirali.

Podpiram tudi zahtevo za ladjedelništvo in kakovost jekla. Besedilo, ki nam je bilo predloženo, je seveda naredilo nekaj korakov naprej, vendar je v njem še vedno precej protislovij. Ostaja priklenjeno na dogmo svobodne in neizkrivljene konkurence. Še vedno jo preveč oblikuje pritisk s strani lobija ladjarjev in najhujši ultraliberalni utopični scenariji.

Kako lahko na primer podpira zaposlovanje za pomorščake Evrope in obenem poziva k izdelavi študij, da bi se ugotovilo, v kolikšni meri bi pomorščake lahko nadomestila nova tehnologija?

Kako lahko zagovarja zmanjšanje dampinških praks in obenem zahteva svobodo gibanja za zaposlene, ki celo znotraj Unije ne uživajo enakih pravic? Kako lahko poudarja varnost, ko vendar prevladujejo samoprijave in ko se nekatere strani, ki jih privlači vonj po dobičku, ne obotavljajo pred prevozom blaga, ki bi se lahko izkazalo kot posebej nevarno za ljudi in okolje, ne da bi ga prijavile?

Še vedno je treba opraviti veliko dela, vendar ga bomo opravili skupaj, saj mora trdna pomorska politika na visoki ravni tudi in predvsem upoštevati vse tiste vztrajne moške in ženske, ki pogosto tvegajo svoje življenje, da bi izpolnili potrebe drugih.

Anna Rosbach, v imenu skupine EFD. – (DA) Gospod predsednik, to je velikopotezen strateški dokument. Vendar imam nekaj pripomb.

Več tovara na večjih reках EU – odlično, a kako pri tem upoštevamo dejstvo, da je bila v preteklih letih višina vode pogosto prenizka, da bi po njih lahko plule popolnoma natovorjene tovarne ladje? Če plujejo natovorjene samo do polovice, so stroški prevoza previsoki.

Kontrole, utemeljene z oceno tveganja – kako lahko potem vemo, da tovarna ladja za premog tihotapi ljudi? Samo kontrole, utemeljene z oceno tveganja, niso dovolj. Naivno je pričakovati, da bodo vse pomorske države na svetu izpolnjevale visoke okoljske standarde EU. Ravno nasprotno: mnoge stare ladje iz tretjih držav bodo to finančno izkoristile.

Piratstvo – zakaj se ta problem omenja samo v zvezi z Afriko? To je veliko večji problem v vodah okrog Indonezije. To pa prav tako vpliva na ladijske družbe iz EU.

Obvezen izpust – obvezen izpust bi moral postati zakonska zahteva v vseh plovnih obalnih vodah, da bi se izognili okoljskim katastrofam.

Prav tako se mi zdi obžalovanja vredno, da smo zaprli toliko majhnih pristanišč. Vlagati bi morali v krepitev obalnega pomorskega prometa in ne v njegovo slabitev.

Še zadnja točka – pogosto slišimo, kako pomembno je ladjedelništvo za EU. Kljub temu pa govorimo o odgovornem, okolju varnem razrezu ladij? Ali želimo še naprej pošiljati naše ladje v neodgovoren razrez na indijske obale, ko z njimi opravimo?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Pomorskih vprašanj Evrope ne moremo obravnavati ločeno od mednarodnih pomorskih vprašanj. Evropa je glavna konkurentka na trgu pomorskega prometa, predvsem v smislu prevažanja potnikov in zabožnikov. Položaj Evropske unije na svetovnem trgu v tem sektorju je treba okrepiti.

Izboljšanje kakovosti usposabljanja mornarjev, kakor tudi njihovih delovnih in življenjskih pogojev tako na krovu ladje kot v pristaniščih in sidriščih, lahko seže precej daleč pri izpolnjevanje te zahteve. Celoten evropski pomorski sektor, od ladjedelništva pa vse tja do plovil, namenjenih prostemu času, se sooča s pomanjkanjem visoko kvalificiranih delavcev.

Družbe iz ZDA, Azije in z bližnjega vzhoda nudijo veliko več zmogljivosti kot enake družbe v Evropi. V teh razmerah se evropski strokovnjaki v tem sektorju raje zaposlijo v pomorski družbi ali pri ladjarjih iz Dubaja ali Kitajske, medtem ko posadko evropskih ladij sestavljajo filipinski ali indijski pomorščaki. To se mora končati. Pomorske institucije v državah članicah morajo veliko tesneje sodelovati, da bi uskladile svoje programe usposabljanja in tudi ponudile priložnosti za plačana delovna mesta ter izmenjave izkušenj z evropskimi pomorskimi družbami.

Želel bi poudariti še eno točko, povezano z varnostjo, ki je izredno pomembna in še naprej ovira enakomeren tok svetovnega pomorskega prometa. S tem mislim na razmere v Afriškem rogu. Pozdravljam ukrepe operacije NAVFOR Atalanta, ki v celoti izpolnjuje svojo dolžnost v tej regiji. Vendar pa moramo razumeti, da obrambni sektor potrebuje posebne naložbe, da bi lahko vojsko opremljal z ladjami in drugimi sredstvi posredovanja, ki so veliko učinkovitejši od tistih, s katerimi trenutno razpolaga evropska mornarica.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Gospod predsednik, gospe in gospodje, gospod komisar, v veliki meri se strinjam s pripombami mojega kolega, gospoda Fleckensteina, in bi se predvsem želel zahvaliti poročevalcu, gospodu van Dalenu, za njegovo odlično poročilo. V njem izpopolnjuje številna pomembna vprašanja, pri čemer lahko na začetku navedem pomen pomorskega prometa za naše gospodarstvo. Poudarja tudi dejstvo,

da moramo biti konkurenčni na svetovnem trgu in da moramo zato biti pozorni na konkurenčnost našega pomorskega sektorja ter si hkrati prizadevati za bolj trajnosten promet. Z drugimi besedami, preprečiti moramo odstranjevanje zastav. Obenem moramo ohraniti enake konkurenčne pogoje. Zato je pomembno, da se za naša pristanišča končno začnejo uporabljati predpisi od državni pomoči, ki so že dolgo časa v pripravi. Prepričan sem, da se bomo k temu morali pozneje še vrniti.

Premisliti je treba o treh pomembnih področjih. Prvič, zaposlovanje in delovni pogoji. Poklic pomorščaka mora spet postati privlačen za mlade ljudi, to pa je v teh časih izredno težko doseči. Bolj si moramo prizadevati za širjenje informacij o možnostih za poklic, bodisi na obali ali drugod. To so zadeve, iz katerih moramo izhajati. Delovne pogoje je prav tako treba izboljšati z ratifikacijo zakonodaje Mednarodne organizacije dela in izvajanjem pregledov na svetovni ravni, in seveda ne samo znotraj Evrope.

Druga pomembna točka – ki ste jo mnogi izmed vas že omenili – je vpliv pomorskega prometa na okolje. Pomorski promet je sam po sebi trajnosten način prevoza, vendar obstaja še veliko prostora za napredek. Evropa mora tukaj utirati pot, in sicer tudi na pogajanjih znotraj Mednarodne pomorske organizacije.

In na koncu, samoumevno je, da je varnost temeljnega pomena. Uspešen poklic lahko ustvarite samo, če ga je mogoče varno opravljati. Uresničiti moramo razširitev tretjega svežnja o pomorski varnosti in še naprej nuditi podporo misiji Atalanta ob obalah Somalije.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Gospod predsednik, sem prva govornica iz Skupine zavezništva liberalcev in demokratov za Evropo in bi se želela najprej iskreno zahvaliti gospodu van Dalenu. Vsi smo videli, da je v celoti predan pomorskemu prometu. To se je dovolj jasno pokazalo.

Vsi vemo, kako pomembno je to področje. V zadnjih letih pred krizo je pomorsko gospodarstvo v celoti raslo precej bolj kot druga gospodarska področja. Pomorski promet seveda igra pri tem glavno vlogo in lahko rečemo, da bodo pomorski grozdi nedvomno ključnega pomena za nadaljnji razvoj Evrope. Obstajajo tudi nekatere napovedi, da bo zdaj, ko je najhujša kriza že za nami, prometni sektor začel ponovno rasti in da se bo nato povečal tudi pomen pomorskega prometa. Devetdeset odstotkov našega izvoza in uvoza se prevaža skozi pristanišča. Seveda je v tem smislu pomembno – kot je bilo že povedano –, da se v zvezi s koridorji in vseevropskimi omrežji ustrezno upoštevajo tudi pristanišča in povezave z zaledjem.

Potrebujemo svež zagon. Če bomo imeli več prometa v pomorskem sektorju, bomo seveda potrebovali ljudi, ki želijo delati na tem področju. Za to potrebujemo visoko kakovostno usposabljanje, ki je tudi usklajeno po vsej Evropi, obenem pa moramo to področje tudi oglaševati. Mladi ljudje preprosto morajo spoznati, kakšne obete za prihodnost bi jim lahko prinesel pomorski promet. Želimo zagotoviti dobre delovne pogoje – to je prav tako nekaj, kar lahko uskladimo in hočemo uskladiti po vsej Evropi.

Okoljski vidik je bil že omenjen. Pomorski promet je zelo prijazen do okolja, predvsem kar zadeva emisije CO₂. Še vedno je precej prostora za izboljšave v zvezi z emisijami dušikovega oksida in žvepla. Tu je treba opraviti še nekaj dela, tako v samem sektorju kot v Evropi na splošno, kajti, kot je bilo že povedano, to je zelo pomembno zato, ker je v pomorskem prometu močna mednarodna konkurenca. Evropa igra pri tem dokaj vodilno vlogo, vendar moramo zagotoviti, da bo to vlogo tudi ohranila. V posameznih primerih bi lahko za to potrebovali tudi državno pomoč. Poskrbeti moramo, da bomo pri nadaljnjem razvoju tega sektorja sodelovali.

Naj povzamem: pomorski promet je določilno področje za prihodnost in zato je dobro, da razvijamo dolgoročno strategijo.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Gospod predsednik, gospod komisar, izvajanje politike evropskega pomorskega prometa, ki je velikopotezna in dolgoročno usmerjena, je ključnega pomena. Upoštevati mora dejavnike, ki so značilni za ta sektor, in obravnavati izzive, s katerimi je soočena.

Pomorski promet je v več vidikih strateški sektor za Evropsko unijo, predvsem zaradi svoje vloge pri rasti in zaposlovanju, svoje mednarodne razsežnosti in svojega okoljskega vidika ter vidika trajnostnega razvoja. Slišali smo, da je pomorski promet zadolžen za 80 % svetovne trgovine. Sporočilo Evropske komisije in poročilo gospoda van Dalena nam kažeta pot, po kateri moramo iti, postavljata strateške cilje in opredeljujeta glavna področja ukrepanja za politiko pomorskega prometa Evropske unije.

Osebo bi želel poudariti nekatere točke, ki sva jih kolegica, gospa Vlasto, in jaz, podpirala na Odboru za promet in turizem, in sicer da mora Evropska unija ukrepati, da bi okrepila konkurenčnost sektorja pomorskega prometa, da to predvsem vključuje izboljšanje delovnih pogojev in poklicnih možnosti v tem sektorju, ne da bi se pri tem ločevali cilji konkurenčnosti in cilji trajnostnega razvoja, poštene konkurence

in varnosti. Kar zadeva okoljske vidike, bi morala EU spodbujati internalizacijo zunanjih stroškov ter vzpostavitev pomorskih območij nadzora nad emisijami. Na koncu, v pričakovanju naraščajočih ravni pomorskega prometa, moramo spodbujati naložbe, usmerjene v posodobitev in povečanje zmogljivosti naših pristaniških infrastruktur.

Za Evropski parlament je pomembno, da deli svojo vizijo o politiki pomorskega prometa EU od danes do leta 2018. Odlično poročilo gospoda van Dalena, ki ga je Komisija zelo široko podprla, bo, upam, prejelo enako široko podporo od Parlamenta, kar nam bo zagotovilo trdno podlago za prihodnja pogajanja.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Pomorski promet postaja izredno pomemben za Evropsko unijo. Ob upoštevanju, da je pomorski sektor soočen s konkurenco ne samo na ravni Skupnosti, temveč predvsem na svetovni ravni, moramo poudariti pomen čedalje večjega deleža pomorskega prometa v naši celotni prometni dejavnosti, tako znotraj Skupnosti in predvsem zunaj nje. Vendar pa moramo poudariti tudi to, da še vedno obstajajo države članice Evropske unije, ki so uvrščene na črni ali sivi seznam Pariškega memoranduma o soglasju. Zato pozivamo države članice in ladjarje, da si prizadevajo za uvrstitev na beli seznam tega memoranduma.

Poleg tega menim, da je zaradi pomorskih nesreč v zadnjih letih treba v vsaki državi članici vzpostaviti evropska središča za posredovanje ob pomorskih nesrečah, ki bi imela dostop do morja.

Gospod komisar, želela bi izkoristiti to priložnost in razpravo, da ponovno na Komisijo naslovim prošnjo, naj do konca izkoristi neposreden dostop Evropske unije do Črnega morja, torej regije s posebnim geostrateškim pomenom. Na tej podlagi bi Komisija morala objaviti, kot to počne v zvezi z drugimi evropskimi morji, pozive za zbiranje predlogov za razvoj pomorskih koridorjev na Črnem morju. Povezava med pristaniščema v Rotterdamu in Constanzi prek koridorja Ren-Main-Donava skrajšuje razdaljo med Severnim in Črnim morjem za 4 tisoč kilometrov. Zato menim, da je to ključnega pomena, in Komisijo in države članice pozivam, da pospešijo izvajanje prednostnega projekta 18.

Čeprav ladijski promet povzroča manj onesnaženja, je Evropski parlament prosil, naj se vključi v sistem trgovanja z emisijami, predvsem kadar gre za pomorski promet.

Ladjedelnice so zlasti v trenutni gospodarski in finančni krizi soočene s finančnimi težavami. Predstavniki ladjedelnice trenutno ne morejo najti rešitve za preprečevanje trenutne gospodarske krize.

Evropski pomorski promet je soočen s čedalje večjim pomanjkanjem kvalificiranih pomorščakov. Socialni vidik in delovni pogoji pomorščakov v Evropski uniji so tesno povezano s konkurenčnostjo evropske flote. Mislim, da so potrebni ukrepi za spodbujanje mobilnosti delavcev v tem sektorju, in sicer brez neupravičenih ovir in omejitev.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Gospod predsednik, posebej bi želela čestitati gospodu van Dalenu in tudi mojemu kolegu, gospodi Fleckensteinu, za to izvrstno pobudo, ki izhaja iz ambicije Evropskega parlamenta za pomorsko politiko Evropske unije, želim pa se jima tudi zahvaliti za velikodušno sprejetje velikega dela mojih predlogov.

Končno poročilo vključuje tako pomembne vidike, kot sta podpora prilagajanju pristanišč in ladij potrebam oseb z zmanjšano gibljivostjo in zahteva za ratifikacijo Konvencije o pomorskih delovnih standardih MOD iz leta 2006, poleg tega pa poročilo zahteva tudi vključitev konvencije v prakse sektorja. Drug pomemben vidik je razširitev predlogov za strokovno usposabljanje pomorščakov na vseh ravneh, da bi se premagalo podcenjevanje in izkoriščanje pomorščakov.

Poročilo predlaga tudi, da je treba v Mednarodni pomorski organizaciji prevzeti vodilno vlogo v boju proti onesnaževanju, tako v smislu drugih možnosti za gorivo v tanku in zmanjševanje žvepla v emisijah, to pa naj bi se doseglo z uporabo pametnih prometnih sistemov, kot je satelitski sistem Galileo.

Predlaga tudi potrditev pospešitve evropskega boja proti piratstvu in podpore čedalje večji uspešnosti operacije Atalanta, kakor tudi potrebe po izboljšanju kakovosti konstrukcije ladij, da bi jih bilo možno prilagoditi najvišjim standardom dostopnosti in varnosti.

Na koncu predvsem pozdravljam priznanje vloge pristanišč v novih vseevropskih omrežjih, vključno z glavno povezavo s suhimi pristanišči ali pristanišči na celinskih plovnih poteh ter logističnimi platformami.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Gospod predsednik, strategija, o kateri razpravljamo danes, je izredno velikopotezna, in, kar zadeva temeljno usmeritev, je gospod Koumoutsakos, poročevalec za našo politično skupino, že povedal vse, kar sem hotel reči tudi sam.

Vendar pa mi kot članu Odbora za državljanske svoboščine, pravosodje in notranje zadeve dovolite eno pripombo v zvezi z zelo zanimivo in pionirsko pobudo za oblikovanje e-pomorstva, omrežja za spremljanje pomorstva. Osebnostno se strinjam z besedilo Komisije; slednje zagotavlja oblikovanje celovitega sistema za upravljanje informacij, ki naj bi prepoznal, spremljal, lociral in poročal o vseh ladjah na morju in njihovem tovoru.

Vendar pa podobne – ne vem pa, ali so bolj ali manj razviti – ukrepe elektronskega spremljanja izvajajo tudi sile Frontexa v okviru svojega boja proti nezakonitem priseljevanju. Zato želim vprašati, ali to upoštevamo, ali mora Komisija v svojem sporočilu kar koli pojasniti, ali mora vsaka agencija imeti posebne, drugačne pristojnosti, ali pa je te informacije treba združevati, da bi imeli v obeh smereh boljše rezultate.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Gospod predsednik, želel bi spregovoriti o dveh vprašanjih, ki jih je poročevalec omenil, vendar o njih ni podrobneje govoril.

Prvo je piratstvo, v zvezi s katerim so vsa priporočila dobra, vendar neizogibno splošna. Mogoče bi naše izkušnje na podlagi lekcij, ki smo se jih naučili iz operacije Atalanta, lahko uporabili, da bi prispevali več k predpisom o samozaščiti, ki jih priporoča MOD, glede na to da se bo piratstvo verjetno razširilo in da naša Unija ne more reproducirati to vrsto operacije po vsem pomorskem prostoru, ki ga uporablja trgovska mornarica EU.

Drugo vprašanje je potreba po bolj razviti povezavi med pomorskim sektorjem in sektorjem celinskih plovni poti glede na kompleksnost dejavnosti na teh področjih. To se na primer kaže v medsebojni povezavi med gospodarskimi, družbenimi, okoljskimi in političnimi dejavniki v primeru reke Donave in Črnega morja.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Prvo vprašanje se nanaša na poročilo o učinkovitosti programa Marco Polo, za katerega prosimo Evropsko komisijo. Drugo vprašanje se nanaša na možnost, ali bolje, prihodnje zakonodajne predloge o povečanju vloge morskih pristanišč Evropske unije znotraj svetovne pomorske logistike.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Gospod predsednik, prosil sem za besedo, da bi pojasnil, da sem v svojem prvotnem poročilu spregledal nekaj, česar tukaj niso omenili niti moji kolegi poslanci. Predvsem bi želel spregovoriti o vlogi Evropske agencije za pomorsko varnost ali EMSA. Tako jaz kot številni drugi kolegi smo nedavno imeli priložnost obiskati agencijo EMSA, ki opravlja pomembno delo, ključno za razvoj strategije za pomorski promet Evropske unije. Agencija potrebuje našo podporo in menim, da informacije in tehnične zmogljivosti, ki jih ima, ne pomagajo samo pomorskemu prometu v Uniji, temveč lahko pomagajo tudi v drugih sektorjih, ki so bili omenjeni pred nekaj trenutki, predvsem pa to velja na primer za informacije, ki jih lahko oceni in uporabi tudi Frontex.

Iskreno rečeno, in s tem bom zaključil, agencija EMSA opravlja pomembno delo, ki ga moramo priznati in upoštevati, ko razpravljamo o pomorski strategiji Evropske unije.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospod predsednik, to je bila odlična razprava, ki nedvomno močno prispeva k odličnem poročilu gospoda van Dalena. Mislim, da je bilo dobro sestavljeno, kajti nič ni težjega, kot napisati poročilo o strategiji na splošno, saj je strategija instrument, ki ima prav zares dolgoročno vizijo in ki se obenem mora osredotočiti na glavne točke.

Zdaj v kolegiju delamo na pripravi podrobnega načrta za izvajanje. Ta bi lahko bil predstavljen do poletja. Želel bi spregovoriti o treh posebnih vprašanjih. Prvo zadeva smernice v zvezi z državno pomočjo za pristanišča. O tem pravkar poteka razprava v Generalnem direktoratu Komisije za konkurenco in z nekdanjim komisarjem za konkurenco, ki so od nas kot Komisije resnično želijo, da bi skupaj sodelovali, zato bo za to potrebno nekaj časa. Zdaj ne morem opredeliti natančnega časovnega okvira, vendar delamo na tem.

Kar zadeva vprašanje o Marcu Polu: razpravljali smo o vprašanjih, povezanih z vseevropskim prometnim omrežjem, zato se bo ta razprava nanašala na to.

Kar zadeva morska pristanišča, v tem trenutku ne pripravljamo nobene zakonodaje.

Na koncu, gospod predsednik in spoštovani poslanci, bi se vam še enkrat zahvalil za to razpravo. Komisiji je bila resnično zelo v pomoč.

Peter van Dalen, poročevalec. – (NL) Gospod predsednik, hvala vam in hvala tudi vsem poslancem. Mislim, da je to poročilo dober primer konstruktivnega sodelovanja med različnimi skupinami.

Želel bi spregovoriti o treh glavnih točkah, ki ste jih nekateri izmed vas že omenili. Prvič, okolje, ki je ključnega pomena. Okoljska uspešnost naših ladij se mora precej povečati in v svojem poročilu sem v zvezi s tem opredelil številne možnosti, predvsem zaračunavanje pristojbine za gorivo v tanku, ki ima slabo okoljsko uspešnosti. Zanima me, ali bi Komisija želela to zamisel ponovno preučiti.

Nazadnje, koncept „zelenih pristanišč“, kot so ga poimenovali nekateri poslanci. V zelenem pristanišču bi se z okolju prijaznimi ladjami hitreje opravilo in ladje bi tudi morale plačati nižjo pristaniško pristojbino. Takšen koncept je nagrada dobremu okoljskemu ravnanju. Tako dejansko združite sistem spodbud in ovir. Če imate dober okoljski rezultat, ste nagrajeni, če pa tega ne dosežete, zelo hitro končate s prazno denarnico. Tak sistem močno podpiram.

V zvezi z varnostjo je eden izmed poslancev rekel, da morajo države članice zelo hitro začeti izvajati tretji sveženj o pomorski varnosti. To je potrebno. Gospa Ticaú je omenila Pariški memorandum o soglasju. Imate popolnoma prav; inšpekcijski pregledi gredo zdaj v smeri, da postanejo pregledi, utemeljeni z oceno tveganja, kar je veliko bolje od fiksnega odstotka. To daje inšpekcijskim pregledom ogromno spodbudo, dobro ravnanje pa je nagrajeno. To pomeni, da morajo ladje prav ravnati. Slovaška še vedno ni na belem seznamu in si mora tukaj posebej prizadevati.

Poseben poudarek sem namenil ladjedelništvu in vzdrževanju ladij. Vemo, da v časih gospodarskega nazadovanja vzdrževanje hitro konča na stranskem tiru. Jasno je, da tega ne smemo dovoliti, predvsem klasifikacijski zavodi pa se trenutno soočajo z velikimi zahtevami.

V celoti podpiramo misijo Atalanta, ki se bori proti piratstvu. To je dobra misija, ki je že pokazala uspeh. Komaj prejšnji teden je fregata nizozemske mornarice pomagala osvoboditi nemško trgovsko ladjo. Takšno sodelovanje se mi zdi idealno. V tem posebnem primeru so vsi ladjarji morali sodelovati in pluti v konvoju, saj nihče izmed njih ni mogel pluti sam.

Nazadnje bi se želel zahvaliti gospodu komisarju in Komisiji in veselimo se že, da bo iz tega poročila nastal načrt.

Predsednica. – Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo čez dva tedna na naslednjem delnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Sergio Berlato (PPE), v pisni obliki. – (IT) Gospod predsednik, gospe in gospodje, evropski sektor pomorskega prometa igra ključno vlogo na globaliziranem trgu. Njegov pomen temelji na enem ključnem statističnem podatku: 41 % svetovne flote nadzirajo države Evropske unije.

Vendar pa je po povečanju državne pomoči v sektorjih pomorskega prometa tretjih držav konkurenčni položaj evropske flote pod čedalje večjim pritiskom. Zato pozivam Komisijo, da hitro predstavi nove predpise o državni pomoči, da bi oblikovali poštene pogoje v mednarodni pomorski trgovini.

Nedavne študije kažejo, da se bo pomorski promet državah članicah povečal s 3,08 milijard ton v letu 2006 na 5,3 milijard ton v letu 2018. Zato se strinjam z vsebino zadevnega poročila; z drugimi besedami, strinjam se, da je razvoj evropskih pristaniških infrastrukturnih zmogljivosti, da bi podprli rast sektorja pomorskega prometa, prednostna naloga.

Nazadnje menim, da je treba mladim evropskim državljanom bolj predstavljati poklice v pomorskem sektorju, in sicer s pomočjo pravih informacij, za katere se zdi, da jih je trenutno premalo. Pravzaprav se mi zdi, da bi se lahko naraščajoče pomanjkanje strokovnjakov v evropskem sektorju pomorskega prometa, čez čas začelo ustavljati.

Danuta Jazłowiecka (PPE), v pisni obliki. – (PL) Gospe in gospodje, pogled na razmere v pomorskem prometu Evropske unije lahko pripelje do protislovnih zaključkov. Na eni strani, podatki, ki so bili predstavljeni, pričajo o dejstvu, da imajo zastave Evropske unije ogromen delež v prometu po vsem svetu, kakor tudi znotraj Unije. To poudarja pomen Skupnosti pri uvajanju novih tehnologij in organizacijskih sistemov, zlasti tistih, ki se nanašajo na varstvo okolja in izboljšanje življenjskih standardov posadk. Na drugi strani pa lahko opazimo čedalje močnejšo konkurenco iz tretjih držav, predvsem pri tako imenovanih zastavah ugodnosti. Prav tako opazen je čedalje večji odpor mladih ljudi do dela v tem nedvomno težkem sektorju. Če povzamem,

trenutne razmere na trgu pomorskega prometa v EU niso slabe, vendar pa zaradi obetov ne moremo čutiti optimizma. Kljub temu imajo za mene osebno prednost ukrepi za pomoč celinskemu pomorskemu prometu in zagotovitev optimalnih povezav med pomorskim in celinskim prevozom blaga. Sama predstavljam regijo zgornjega porečja Odra in lahko opazim, kako malo se izkorišča potencial rečnih pristanišč v tej regiji, predvsem v obliki prometne poti, ki celinske regije Češke republike, Poljske in Nemčije povezuje z morskim pristaniščem v Szczecinu. Tudi ta vidik bi bilo treba upoštevati v okviru pomorskega prometa EU, da bodo ukrepi, sprejeti v okviru politike, ki je predmet razprave, prispevali k razvoju celotne Skupnosti in ne samo obalnih območij.

Vilja Savisaar (ALDE), v pisni obliki. – (ET) Gospod predsednik, gospod van Dalen, gospe in gospodje, 41 % flote po vsem svetu pripada Evropi, a na žalost nekatere druge države bolj podpirajo svoje flote in ladjarje, kot to počnejo države članice Evropske unije, ali pa nalagajo manj stroge zahteve v zvezi z varnostjo in okoljsko prijaznostjo ladij.

Evropa mora zagotoviti boljše delovne pogoje za svoje mornarje, varnost svojih ladij in izboljšanje razmer v morskem okolju. Da bi to dosegli, bi morali od držav članic zahtevati, ali jih mogoče spodbuditi, da podprejo pomorski sektor države ali zagotovijo, da bodo ladje, ki se pojavljajo v registru navedene države, upoštevale ratificirano konvencijo, kakor tudi mednarodne zahteve. Čeprav je pomorski promet okolju prijaznejši od cestnega ali letalskega prometa, je onesnaženje v tem sektorju mogoče še bolj zmanjšati.

Moje upanje pri predstavitvi tega predloga spremembe je, da bo v prihodnosti pristajanje učinkovitejše in manj onesnažujoče, torej nekaj, kar bodo zagotovo olajšali postopke, za katere papirji niso potrebni, kakor tudi širšo uporabo pametnih prometnih sistemov. Obenem pa glavni cilj pametnih prometnih sistemov ni zmanjšati onesnaženja, temveč povečati učinkovitost in zagotoviti boljšo konkurenco.

Varnost pomorskega sektorja je zelo pomembna. Storit moramo vse, da bi zagotovili varnost mornarjev, potnikov, ladij in blaga, vendar pa tega problema ne moremo rešiti, če bomo imeli zaprte oči. Te razmere si moramo širše ogledati in poiskati rešitev za obstoječe probleme na tem področju.

Na kratko bi rekla, da je pomorska dejavnost zelo pomemben del gospodarstva in vsakdanjega življenja mnogih Evropejcev. Zato moramo storiti vse, da bi zagotovili konkurenčnost in trajnost tega sektorja, obenem pa ne smemo pozabiti okoljskega in človeškega dejavnika.

21. Europeana - naslednji koraki (kratka predstavitev)

Predsednik. - Naslednja točka je kratka predstavitev poročila gospe Helge Trüpel v imenu Odbora za kulturo in izobraževanje o Europeani – naslednji koraki (KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, poročevalka. – (DE) Gospod predsednik, komisarka Kroes, Europeana bo postala glavni digitalni kulturni projekt Evropske unije. Kaj je Europeana? Je digitalna knjižnica, digitalni muzej in digitalni arhiv za našo evropsko kulturno dediščino. Namen je zagotoviti dostop vsem državljanom do tega digitalnega vira ne samo znotraj Evropske unije, ampak po vsem svetu. Projekt Europeana je bil začel novembra 2008, k njegovi vzpostavitvi pa je prispevalo 1 000 kulturnih ustanov. Ima 150 partnerskih organizacij. Doslej je bilo digitaliziranih okoli 6 milijonov del iz naše evropske kulturne dediščine. Pričakuje se, da bo do junija 2010 digitaliziranih 10 milijonov del in da bo ta številka do leta 2015 dosegla 15 milijonov.

Kot lahko vidite, gre za zelo ambiciozen projekt, ki je zelo pomemben za Evropsko unijo. Doslej so ga financirali program eContentplus in države članice. Vendar pa se je stopnja digitalizacije med državami članicami zelo razlikovala. Francija prednjači z več kot 40 %, v Nemčiji ta stopnja znaša 16 %, toda mnoge države članice močno zaostajajo, in naj vas spomnim, da naj bi bil to pomemben projekt evropske digitalne kulturne politike.

Zlasti pomembno je, da razumemo, da obstaja javna kulturna ustanova, ki naj bi iz razumljivih razlogov bila močna konkurenca poravnani v sodnem sporu Google Book Search, saj nočemo, da se evropsko dediščino enostavno zaupa monopolu. Za svojo evropsko kulturno dediščino hočemo javni vir v najboljšem evropskem smislu. Prav tako hočemo obdržati javni vpliv, saj to pomeni, da imajo lahko evropski državljani tudi resničen politični vpliv.

Ni težav v zvezi z deli, ki niso več predmet avtorskih pravic ali ki so javno dostopna. Precej bolj zapleteno je, ko gre za dela, katerih imetniki avtorskih pravic niso znani, z drugimi besedami dela, za katera avtorske pravice niso bile podeljene in za katera je težko najti zakonitega lastnika. Druga stvar je spet, ko gre za dela, zaščitena z avtorskimi pravicami. Če naj Europeana nekega dne zajema tudi dela, zaščitena z avtorskimi

pravicami, bo treba uvesti plačilo za zasebno nalaganje, saj bomo drugače uničili svojo dodano kulturno vrednost na kulturnih trgih.

Zato hočem s političnega vidika po eni strani doseči hitro in učinkovito digitalizacijo, po drugi strani pa sočasno obdržati avtorske pravice, ker bomo samo tako lahko ohranili kulturno raznolikost v Evropski uniji. Zato potrebujemo sporazumne rešitve za dela, katerih imetniki avtorskih pravic niso znani, in natančno iskanje, da bi našli zakonite imetnike avtorskih pravic. S političnega vidika je zame ključnega pomena, ko zdaj razpravljamo o postlizbonski strategiji, strategiji EU 2020, in ko gre za modernizacijo našega gospodarstva, razvoj digitalne družbe, na znanju temelječo družbo in kulturno raznolikost, da mora biti Europeana delno financirana tudi iz tega programa EU 2020, seveda ob udeležbi držav članic. Biti mora skupni evropski projekt. Zato potrebujemo tudi kampanjo „Pridružite se Europeani“, da bi našli dodatne zasebne sponzorje. Vendar pa moramo jasno povedati, da moramo o obstoju tega vira ozaveščati državljane in zlasti mlade. Mnogi ljudje še vedno ne vedo zanj. To je obsežna naloga, s katero se moramo zdaj soočiti skupaj.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Gospod predsednik, Europeana je projekt ključnega pomena, ki lahko da kulturno dediščino Evrope na razpolago celemu svetu. Kot vsi vemo, ni samo knjižnica, ampak tudi virtualni muzej in arhiv. Želim si, da bi vsi izmed nas v tej dvorani lahko rekli, da so lahko dela velikih nacionalnih ustvarjalcev, kot so v mojem primeru Chopin, Marie Curie, rojena Skłodowska, ali Słowacki, na voljo na internetu. Omenil bi tri ključne dejavnike. Prvič, v primeru Europeane ne moremo dovoliti zmanjšanja kakovosti. To je nekaj, na kar moramo biti pozorni v tem projektu. Drugič, potrebna je rešitev glede avtorskih pravic v primeru del, katerih imetniki avtorskih pravic niso znani, in razprodanih del. Tretjič, imam veliko prošnjo, ki bi jo naslovil na gospo Kroes, in sicer, naj pospeši digitalizacijo v državah članicah, če naj bomo v prihodnosti ponosni na ta pomembni paradni projekt.

Gospe Trüpel bi se zahvalil za odlično poročilo.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Kot pripravljaec mnenja Odbora za industrijo, raziskave in energijo za poročilo „Europeana – naslednji koraki“ pozdravljam dejstvo, da je bilo to poročilo dokončano, in upam, da bo Komisija sprejela njegova priporočila. V razpravah na to temo smo govorili o celi vrsti vprašanj, kot so struktura IT, upravljanje spletišča Europeana, prost dostop do knjižničnih informacij, potreba po standardizaciji postopka digitalizacije in problem medijskega pokritja za spletišče. Nekatera izmed teh vprašanj so predstavljena v poročilu. To me navdaja z upanjem, da nam je uspelo sestaviti izčrpno poročilo.

Vendar pa upam, da se bo razprava v prihodnosti nadaljevala o določenih vidikih, kot so upravljanje spletišča, načini financiranja in predvsem organizacije spletišča v obliki enotne podatkovne baze in ne portala. Upam, da se bo priporočila Evropskega parlamenta skupaj s premisleki Komisije o zgoraj navedenih vprašanjih spremenilo v uspešen projekt. Europeana lahko postane uspešen projekt za Evropsko unijo, dokler bo utemeljena na vrednotah in idealih EU ter bo predstavljala osrednjo točko za evropske informacije o kulturi.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Gospod predsednik za začetek bi se rad gospe Trüpel zahvalil za to odlično poročilo. V odboru sem jo v zadnjih petih letih zelo dobro spoznal in vem, da vse, kar naredi, naredi resnično skrbno in strokovno, poročilo pa je dober dokaz tega.

To je drugačen projekt, ki ga potrebujemo v Evropi, saj se Evropsko unijo smatra za skupnost vrednot, vendar pa je tudi močna kulturna skupnost. Imamo 27 različnih držav članic, ki imajo izredno bogate in različne kulture.

Če lahko v času, ko se povečuje število informacijskih poti, dosežemo lažji dostop ljudi do informacij, potem je to vrsta evropskega bogastva, v katerega se splača vlagati in iskati sredstva zanj. Na ta način bodo tudi vse majhne države imele priložnost razširjati svojo enkratno in posebno kulturo. Ko bo širokopasovna povezava razširjena v celotnem delu Komisije in držav članic, se bo načelo enakosti uresničevalo v izvajanju kulturnih storitev, elektronskih knjižnicah, muzejih in arhivih.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Skupaj z mojo politično skupino nismo za obsežne programe in institucije ali subjekte, ki presegajo tisto, kar je potrebno. Toda Europeana ni takšen subjekt. Dejansko je nekaj zelo pomembnega, zlasti zato, ker živimo v času vizualne in ne pisane kulture. To pomeni, kot je Neil Postman opisal v svoji odlični knjigi *Amusing Ourselves to Death*, da vizualna kultura povzroča razvrednotenje javne razprave in smo zato revnejši državljani. To pomeni, da ima projekt, če lahko izboljša navado branja, možnost izboljšati mišljenje državljanov, na ta način pa bi Evropska unija prispevala h krepitvi kakovosti izobraževanja svojih državljanov in načina njihovega delovanja, to pa bi pomenilo, da bi bili v državah članicah ti državljani dejavnejši in pametnejši ter bi bili boljši državljani.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Gospod predsednik, gospe in gospodje, razpravljamo o pobudi, ki se lahko izkaže za pravi zaklad za Unijo, in tu bi se ponovno zahvalil poročevalki gospe Trüpel za izjemno poročilo, ki ga je predložila.

Govorimo o elektronskem kulturnem skladišču evropskih držav, ki bo omogočil dostop do temeljnih kulturnih informacij, tu pa bi rad poudaril, da je uspeh Europeane odvisen od oblike, ki se ji jo bomo nazadnje odločili dati, s čemer mislim, da nočemo Europeane, ki je kopija že obstoječih elektronskih platform kot sta Google ali Wikipedia.

Hočemo resen in zanesljiv vir, v katerem imajo informacije znanstveni pomen in vrednost, vir, v katerem so zaščitene pravice intelektualne lastnine in katerega resnost vsebine je zaščiten. Menim, da je to zagotovljeno s predlaganimi spremembami in razpravo o tem vprašanju, ki smo jo imeli v Odboru za kulturo in izobraževanje. Tisto, česar ne more zaščititi, je interes držav članic, da uporabijo to orodje za spodbujanje svoje kulture.

Tu moramo vsi razviti svojo vlogo, razložiti, kako pomemben je ta projekt za naše nacionalne vlade in državljane držav članic, tako da bo imel ta projekt vpliv in ga bomo srednjeročno lahko vsi izkoristili na najboljši možen način.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Gospod predsednik, gospe in gospodje, še enkrat bi se rada iskreno zahvalila gospe Trüpel za resnično odlično poročilo, o katerem razpravljamo danes.

Menim, da je to sijajen projekt, ki bo raznoliko evropsko kulturno dediščino v digitalni spletni knjižnici dal na razpolago ljudem v Evropi in vsemu svetu. Da bi bil ta projekt uspešen, pa so še vedno potrebna naša nadaljnja skupna prizadevanja. Pomemben predpogoj za to je po mnenju moje skupine prost – in to pomeni tudi brezplačen, kolikor je mogoče – dostop do naše kulturne dediščine prek Europeane.

V skupnih razpravah smo dosegli dober dogovor, ki po eni strani ščiti interese avtorjev zaščitene del in sočasno zagotavlja potreben prost dostop, in želela bi, da Komisija v prihodnje upošteva in sprejme te predloge.

Še en predpogoj je, da se začnejo države članice bolj zavedati svoje odgovornosti. Za mojo državo to pomeni, da je nesporeljivo, da bi bil Goethe na razpolago v poljščini in francoščini, toda ne v izvornem nemškem jeziku. V zvezi s tem moramo vsi skupaj odločneje pozvati države članice, da ponovno zagotovijo ustrezna finančna sredstva, da bi bila Europeana tudi na tej ravni resnično uspešna.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Ob upoštevanju koristi, ki jih dostop do Europeane zagotavlja državljanom Evropske unije, menim, da je treba obstoječo digitalno vsebino dati na razpolago v vseh uradnih jezikih Evropske unije. Menim tudi, da je nadvse pomembno, da invalidnim osebam zagotovimo dostop do digitalne vsebine Europeane. Ob upoštevanju tega ni potreben samo ustrezen format, ampak tudi dostop, prilagojen njihovim potrebam.

Priporočamo, da Evropska komisija ponudnike digitalnih vsebin spodbudi k certificiranju spletnih strani s povezavami na Europeano. Nenazadnje menim, da je pomembno zagotoviti trajnostni sistem v zvezi s financiranjem in razvojem projekta Europeana. Komisarka, povejte nam tudi nekaj besed o pregledu Direktive o usklajevanju določenih vidikov avtorske in sorodnih pravic v informacijski družbi.

Neelie Kroes, podpredsednica Komisije. – Gospod predsednik, spoštovani poslanci in seveda zlasti gospa Trüpel, navdušeni smo nad vašim poročilom. Pozdravljamo ga. Menim, da je „Europeana – naslednji koraki“ pravzaprav samo začetek zelo zahtevne dogodivščine, in kaže močno politično podporo nadaljnjemu razvoju Europeane kot skupne dostopne točke do bogate in raznolike kulturne dediščine Evrope v digitalni dobi.

Zato bi se rada zahvalila poročevalki gospe Trüpel za delo, ki ga je opravila, in ji tudi čestitala za ime, saj je že samo ime enkratno: „Europeana“ – ni treba razlagati, za kaj gre.

Komisija lahko podpre tudi alternativni predlog resolucije, s katerim se strinjajo glavne politične skupine v Parlamentu, kot sem bila obveščena.

To je ambiciozen projekt in še enkrat ponavljam, da je to začetek. Njegov cilj je na internetu dati na razpolago digitalizirane knjige, časopise, zemljevide, muzejske predmete, avdiovizualni material in zvočne arhive iz celotne Evrope. To je ključnega pomena za zagotovitev dostopa do kulture v digitalni dobi. Ne gre samo za to, kar je dejal gospod Migalski: nekaj, kar nas naredi boljše državljane. Počakajmo in bomo ugotovili, toda vsekakor daje priložnost za večjo srečo, saj je uživanje v kulturi večinoma uživanje v sreči, če tako rečem.

Poročilo parlamenta upravičeno poudarja, da obstaja tudi gospodarski element. Digitalizacija in spletni dostop do naše kulturne dediščine bosta prinesla koristi različnim sektorjem dejavnosti: pomislite na izobraževanje, raziskave, turizem in medije.

Spletišče Europeana je rezultat brezprimerne sodelovanja med evropskimi knjižnicami, arhivi in muzeji. Kot je pravilno omenila gospa Trüpel, trenutno zagotavlja neposredni dostop do 7 milijonov digitaliziranih predmetov. Spet ponavljam, to je samo začetek in lotimo se zadeve. Mogoče je storiti več in treba je storiti več. Poročilo Parlamenta izpostavlja različna področja Europeane in povezanih politik, na katerih je treba v naslednjih letih doseči napredek.

Razvoj spletišča je v prvi vrsti odvisen od pomoči držav članic, ki morajo storiti več, da bi digitalizirale svojo kulturno dediščino in prek Europeane dale na razpolago digitalizirane predmete. Vesela sem, da se je Parlament pridružil Komisiji pri pozivanju držav članic, naj pri tem dosežejo hiter napredek. Čim prej, tem bolje.

Parlament poudarja, da Europeana ne bi smela dati samo dostopa do del, katerih uporaba je prosta, ampak bi morala vključiti tudi gradivo, za katerega še vedno veljajo avtorske pravice. Vsekakor obstaja nujna potreba – in to je moj odgovor gospe Ţicău –, da najdemo izvedljive rešitve, da na splet damo razprodana dela, da obravnavamo vprašanje del, katerih imetniki avtorskih pravic niso znani (dela, za katera je nemogoče najti imetnike pravic). Če nam to ne bo uspelo, obstaja tveganje, da bo Evropa čez nekaj let zaostajala, zlasti v primerjavi z ZDA.

Komisija trenutno pripravlja oceno vpliva o morebitnih pravnih rešitvah za dela, za katera imetniki avtorskih pravic niso znani, na evropski ravni in razpravljamo o tem, kaj je mogoče storiti, toda če nimate nič proti, bi se k temu vrnila, ko bomo razpravljali o digitalni agendi, saj je to eno izmed vprašanj, ki ga moramo obravnavati.

Razširjena različica Europeane se bo začela pozneje v letošnjem letu in pričakuje se, da bo do takrat omogočala dostop do več kot 10 milijonov digitaliziranih predmetov. Stran se bo nadalje razvijala v naslednjih letih. Parlament upravičeno poudarja, da je treba za uspeh Europeane povečati ozaveščenost o spletišču med kulturnimi ustanovami, ki bi lahko prispevale svojo digitalizirano vsebino, in med javnostjo. Posebno pozornost je treba posvetiti mladim, ki ste jih upravičeno omenili, izredno pomembnemu delu našega prebivalstva, ki se jih lahko nagovori v šolah.

Komisija je povsem zavezana delu za razvoj Europeane in povezanih politik, to pa bo ključno področje dela v evropski digitalni agendi. Vsekakor se je vredno boriti z to.

Predsednik. - Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo čez dva tedna na naslednjem delnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), v pisni obliki. – (PL) Europeana, evropska digitalna knjižnica, se danes sooča s številnimi izzivi. Uspeh tega vseevropskega projekta še zdaleč ni zagotovljen. Prvič, ker je Europeana doslej vsebovala predvsem dela iz samo nekaj izmed najdejavnejših držav. Drugič, to niso sodobna dela, ki bi bila izredno zanimiva, ampak starejša dela, ki so javno dostopna. Pozornost bi rada pritegnila predvsem k enem vidiku projekta Europeana, ki je po mojem mnenju ključnega pomena za njegov uspeh – financiranje. Postopek razširitve digitalne zbirke je zelo drag in bo trajal še nekaj let. Medtem ima Europeana zagotovljena finančna sredstva do leta 2013 kot del projekta, ki ga delno financirajo Evropska komisija in države članice in tudi zasebni sponzorji. Menim, da je ključnega pomena zagotoviti stabilne vire financiranja kot del nove finančne perspektive za obdobje 2014–2020. Evropska finančna sredstva v obliki nepovratnih sredstev za posamezne ustanove v državah članicah bi jih morala spodbuditi k večji učinkovitosti pri digitalizaciji zbirk. Sočasno je treba uvesti obvezne cilje digitalizacije, ki bi jih morale države članice doseči v določenem času. Samo dosledno izvajanje dostopa palice in korenčka bo zagotovilo, da bo Europeana postala privlačen portal, za katerega se bodo zelo zanimali bralci in raziskovalci, in ne digitalno podstrešje za sentimentalno hranjenje stare šare.

Iosif Matula (PPE), v pisni obliki. – (RO) Naš namen je, da bi bila Europeana povsem nov projekt, posvečen evropskim kulturnim vrednotam, in ne alternativa Googlevemu projektu digitalizacije knjig. Europeana, ki je knjižnica, muzej in digitalni arhiv v enem, mora spodbujati skupno evropsko dediščino, zagotavljati verodostojen vir informacij in državam članicam omogočati, da na uraden, strukturiran način dodajo vsebino.

Europeana se ne sme spremeniti v portal kot je Wikipedia, kjer lahko vsak dodaja besedilo, ne da bi bilo predhodno preverjeno. Ta praksa očitno povzroča številne napake v tam objavljeni vsebini. V zvezi s tem bi lahko na tem spletišču oblikovali poseben oddelek, kjer lahko uporabniki razpravljajo drug z drugim, ne da bi jim dali možnost, da spremenijo kulturno vsebino, objavljeno na spletišču.

Pomembno je, da se osredotočimo na grafično podobo spletišča Europeana, na povečanje njegove prepoznavnosti in na omogočanje dostopa v času, ko njegova trenutna oblika ni preveč prijazna uporabnikom in lahko prispeva k izgubi javnega interesa. Na podlagi navedenih pomislekov podpiram predlog resolucije, ki ga je kot alternativo trenutni možnosti, podani v poročilu, podala skupina Evropske ljudske stranke (Krščanskih demokratov), tako da bi pripomogli k oblikovanju koristnega portala, ki je pomemben v smislu informacij, ki jih bo na njem našla javnost.

Emil Stojanov (PPE), v pisni obliki. – (BG) Gospe in gospodje, ena izmed naših današnjih osnovnih nalog kot politikov in državljanov je ohranitev naše evropske kulturne dediščine za prihodnje generacije. Europeana je eden izmed vodilnih projektov na tem področju in pomaga pri pospeševanju procesa digitalizacije kulturne dediščine v vsaki posamezni državi članici. Vendar pa je treba kulturne in pravne probleme, povezane z množično digitalizacijo knjig, vključno s tistimi, ki se trenutno nahajajo v evropskih knjižnicah, še premagati. Avtorske pravice in zakonodaja, ki jih ureja v državah članicah, predstavljajo enega izmed največjih izzivov, s katerimi se sooča Europeana. Tekmovanje z Googlom prav tako razkriva številna vprašanja, ki jih bo treba rešiti. Tozadevno je treba najti vsak možni vir za podporo nacionalnim knjižnicam, muzejem in arhivom, da bi lahko projekt Europeana resnično odražal bogastvo in raznolikost kulturne dediščine Evrope. Med razpravami v Odboru za kulturo in izobraževanje sem predlagal, da bi moral Evropski parlament imeti določen nadzor nad projektom, vendar pa sem ugotovil, da to v skladu z veljavnimi pravili ni mogoče. Kljub temu si želim, da bi Evropski parlament kot edina institucija EU, katerega poslanci so neposredno voljeni, nekega dne lahko izvajal nadzor nad evropskimi pobudami. Zahvaljujem se vam za pozornost.

22. Vrednotenje in ocena akcijskega načrta za zaščito in dobro počutje živali 2006–2010 (kratka predstavitev)

Predsednik. - Naslednja točka je poročilo gospe Marit Paulsen v imenu Odbora za kmetijstvo in razvoj podeželja o vrednotenju in oceni akcijskega načrta za zaščito in dobro počutje živali 2006–2010 (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, poročevalka. – (SV) Gospod predsednik, zaščita in dobro počutje živali sta dejansko nekaj, kar zanima večino državljanov Evrope. Pri zaščiti in dobrem počutju živali ne gre samo za živali. Zadevata tudi našo lastno identiteto, tisto, kar menimo, da predstavljamo, in tisto, kar menimo, da predstavlja Evropa, kar imamo za značilnosti civilizacije; gre za spoštovanje in ravnanje z našimi sopotniki na poti skozi življenje.

Po moji oceni, ki jo podpira Odbor za kmetijstvo in razvoj podeželja, je bila velika večina petletnega načrta, ki ga je Parlament sprejel leta 2006 – za katerega je bila poročevalka gospa Jegggle –, izvedena resnično primerno. Manjka zelo pomemben del sestavljanke, in sicer skladnost. Zato sem se, ko sem opredelila prihodnji petletni načrt – za katerega si skupaj z odborom močno želim, da bi bil letos sprejet –, osredotočila na krepitev skladnosti z obstoječo zakonodajo.

Trenutno to pomeni predvsem direktivo o življenju, dobrem počutju in reji prašičev. Zadeva tudi nenehni problem dolgih prevozov živali, včasih v krutih razmerah. Z drugimi besedami, gre za skladnost z, nadzor nad in sankcije, ki jih zajemajo zakoni, direktive in uredbe, ki so že bili sprejeti.

Poleg tega bi si želela nekoliko novejši pristop – in predvsem celovitejši pristop. Želim si splošni akt o zaščiti živali, ki bi določil osnovni standard za Evropo, EU in notranji trg ter opredelil minimalne ravni.

Pomemben je iz dveh razlogov. Prvič, zaradi konkurence znotraj Unije na notranjem trgu; z drugimi besedami, ne sme biti mogoče, da bi katera koli država imela konkurenčno prednost zaradi zanemarjanja živali. Drugi in morda najpomembnejši razlog je, da imamo velike zahteve za evropske kmete in proizvajalce. Zato jih je treba zaščititi pred nepošteno konkurenco iz tretjih držav. Nespametno je od njih zahtevati tako veliko, če nismo pripravljeni zagotoviti poštene trgovine. Poleg tega – in to morda ni tako priljubljeno – moramo tako ali drugače plačati za dobro počutje živali. Ali to storimo na prodajnih mestih ali prek davkov, je razprava za drugo priložnost. Vzpostaviti moramo tudi stalno, dobro organizirano mrežo – in zapomnite si, kar pravim: ne novega organa, ampak usklajevalne funkcije za izjemno dobre znanstvene institucije, ki jih že imamo v Evropi.

In nazadnje, spoprijeti se moramo z uporabo antibiotikov v reji živali. Ne govorim o tveganjih ostankov antibiotikov v živilih, ampak o odpornosti na antibiotike – predvsem med zoonoznimi bakterijami –, kar predstavlja precejšnjo grožnjo za javno zdravje.

Chris Davies (ALDE). – Gospod predsednik, omeniti želim del zakonodaje, s katerim je zagotovo podrobno seznanjen komisar – ki je bil pet let komisar za energijo. To je direktiva o kokoših nesnicah, ki zahteva, da se standarde za dobro počutje živali za kletke, v katerih se gojijo kokoši nesnice, nadgradi do konca naslednjega leta.

Mislil sem, da bo to stalo nekaj tisoč. Dejansko v mnogih komercialnih centrih stane milijone, saj je vključena velika industrijska oprema. Mnoge države so upoštevale direktivo. Mnogi kmetje so vložili denar, da bi zagotovili dvig standardov za dobro počutje živali na zahtevano raven, vendar pa menim, da ni verjetno, da bo do naslednjega leta direktiva upoštevana v celotni Evropski uniji.

Vedeti želim, kakšne ukrepe bo sprejela Komisija in kakšno ukrepanje spodbuja v svojih prizadevanjih za spoštovanje direktive.

Poročevalka je pozvala k prepovedi trgovine z jajci, ki ne spoštujejo zakonodaje. Nisem prepričan, da lahko to storimo. Vendar pa želim vedeti, da je Komisija proaktivna v svojih prizadevanjih za zagotovitev, da bodo države članice in njihovi kmetje vztrajali pri dvigu teh standardov za dobro počutje živali in da za vse veljajo enaki pogoji.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Gospod predsednik, gospa Paulsen, hvala za vaše poročilo. Pohvaliti želim delo, ki so ga opravili različni poročevalci v senci kot del priprav za ta dokument in predvsem poročevalka za mojo skupino gospa Jeggle.

To vprašanje v različnih državah članicah odmeva različno. Vsi proizvajalci ali potrošniki ga ne dojemajo na enak način. Kljub temu evropski zakonodaji uspeva postopno vzpostavljati zelo strogega standarda, ki bi ga morali po mojem mnenju bolje uporabiti v mednarodnih pogajanjih in zlasti pri nadzoru uvoženega blaga.

Vendar pa so, kot je že bilo povedano, ta pravila povezana s stroški, vsak dan pa vidimo, kako se ti stroški za kmete in druge izvajalce povečujejo prav v času, ko je donosnost kmetijstva močno prizadeta. To je torej jasna utemeljitev za skupno kmetijsko politiko. Če porabimo 100 EUR na prebivalca letno za financiranje skupne kmetijske politike, je dobro počutje živali en dober razlog, zakaj je to financiranje potrebno.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Čestitati želim gospe Paulsen za to poročilo, ki zagotavlja rešitve v zvezi z dobrim počutjem živali in problemi, ki jih to vprašanje povzroča v evropskih politikah. Dobro znano je, da zdravje živali zajema njihovo dobrobit in določeno, minimalno biološko udobje, brez česar ne morejo popolnoma izraziti svoje življenjske sile, vključno z naravnim vedenjem, v odvisnosti od sprememb, do katerih pride v njihovem življenjskem okolju.

Zato menim, da je treba na ravni Evropske unije nadaljevati z izboljšanjem in povečanjem konkurenčnosti v kmetijskem sektorju s spodbujanjem in spremljanjem veljavnih predpisov, ki urejajo dobro počutje živali in ki morajo prav tako spoštovati zahteve za njihovo zaščito. To vključuje premislek držav članic o tem, da pregledajo svoje tehnologije reje živine in stare tehnologije zamenjajo z drugimi, najsodobnejšimi in visoko učinkovitimi tehnologijami, ki upoštevajo fiziološke potrebe živali in omogočajo, da se njihov proizvodni biološki potencial izkoristi v idealnih razmerah, zaradi česar je boljša tudi varnost hrane. Seveda to predvideva tudi dodelitev ustreznih sredstev temu področju in učinkovito uporabo priložnosti podpore, ki jih ponujajo, da bi lahko države članice vlagale v moderne, inovativne rešitve, namenjene izboljšanju dobrega počutja živali.

Menim, da bi lahko pri iskanju najboljših rešitev pomembno vlogo dali vlogi navadnih državljanov in civilne družbe pri oblikovanju in izvajanju programov na tem področju, prilagojenih dejanskim razmeram v vsaki državi članici.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Gospod predsednik, dobro počutje živali je tudi merilo tega, kako civilizirani smo Evropejci. Evropska unija mora zagotoviti, da je zakonodaja posodobljena in nadzor deluje. Trenutno so na obeh področjih pomanjkljivosti.

Tu je bilo načeto vprašanje prevoza živali. Na televiziji smo videli nekaj krutih in brezsrčnih filmov in bi v tem primeru kot tudi v vseh primerih, povezanih z dobrim počutjem živali, pričakovali hitro ukrepanje Komisije, da bi lahko bili prepričani, da se z živalmi ravna dostojno.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospod predsednik, zahvalil bi se Parlamentu in zlasti gospe Paulsen za samoiniciativno poročilo o akcijskem načrtu EU za zaščito in dobro počutje živali. Poročilo ni samo presoja tega, kar je za nami, ampak vsebuje tudi pomembne in koristne zamisli za prihodnjo strategijo o dobrem počutju živali.

Akcijski načrt, sprejet leta 2006, je bil uspešen. V enotno različico je združil ločene pobude EU o dobrem počutju živali, njegovo izvajanje pa je bilo na splošno zadovoljivo. Glede na povedano se Komisija strinja s stališčem, izraženim na tem zasedanju po postopku „catch-the-eye“, da ostaja izvajanje resno vprašanje in si je treba še naprej prizadevati ter ta prizadevanja okrepiti, da bi zagotovili ustrezno izvajanje.

Glede vprašanja Chrisa Daviesa bomo podali pisni odgovor nanj, vendar pa se Komisija v glavnem osredotoča na izvajanje. Sprejeta pravila je treba izvajati. Ne gre samo za pravno državo, ampak tudi za pošteno konkurenco.

Prav tako se strinjamo tudi glede potrebe po spodbujanju poštene konkurence med proizvajalci v EU in izven nje. Dobro počutje živali je tudi „netrgovinska skrb“, ki jo je treba zagovarjati in razložiti med pogajanji STO. Naša prihodnja strategija bo morala to pojasniti.

Omenil bi tudi poziv k novemu akcijskemu načrtu za obdobje 2011–2015 in z veseljem vas obveščam, da je Komisija že začela z delom v tej smeri. Naša ambicija je vzpostaviti novo strategijo za dobro počutje živali, ki bo ob upoštevanju celotnih stroškov za proizvajalce EU in učinkov ukrepov za dobro počutje živali na njihovo konkurenčnost sprejela celovit pristop.

Kot je omenjeno v poročilu, člen 13 Pogodbe o delovanju Evropske unije poudarja potrebo po upoštevanju vseh živali. Tudi zamisel o splošni evropski zakonodaji za dobro počutje živali, ki zajema vse živali, je zelo zanimiva. Takšna splošna zakonodaja bi lahko bila podlaga za prihodnje pobude, vključno z zakonodajo, toda tudi informacije za potrošnike, izobraževanje, raziskave in spodbujanje višjih standardov.

Prav tako opažam in cenim podporo vzpostavitvi evropske mreže referenčnih centrov za dobro počutje živali. Ta bi pomagala institucijam EU, državam članicam in zainteresiranim stranem pri njihovem ukrepanju za spodbujanje pobud.

Strinjam se z vašim mnenjem, da mora prihodnja strategija pozorno preučiti stroške in konkurenčnost. Zagotoviti moramo skladnost med našimi politikami, pri čemer ne smemo pozabiti na splošno trajnost naših predlogov s svetovne perspektive.

Poročilo je poudarilo tudi, da mora proračun EU ustrezati našim ambicijam – predvsem z zagotavljanjem zadostnih sredstev za raziskave, nove tehnologije in tehnike na področju dobrega počutja živali. Prav tako je poudarilo potrebo po zadostnih sredstvih za ustrezen nadzor in podporo proizvajalcem EU.

Kot sem dejal, Komisija pozdravlja vse te zamisli – ki skupaj kažejo, da je dobro počutje živali visoko na dnevnem redu EU. Komisija namerava leta 2011 predstaviti novo strategijo EU za dobro počutje živali.

Predsednik. - Razprava je zaključena. Glasovanje bo potekalo čez dva tedna na naslednjem delnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Véronique Mathieu (PPE), v pisni obliki. – (FR) Dobro počutje živali je pomembna tema. Evropsko zakonodajo o tem je treba dosledno uporabljati, kot priporoča poročilo gospe Paulsen. Prav tako moramo zagotoviti, da se bo standarde za dobro počutje živali, uvedene v EU, recipročno uporabljalo za blago, ki vstopa na evropsko ozemlje. Naših kmetov in evropske kmetijsko-živilske industrije se ne sme kaznovati v času, ko imajo dodatne stroške, da bi izpolnili zahteve EU. Standardi za dobro počutje živali morajo biti neločljivo povezani z evropsko trgovinsko politiko, zaščito naših delovnih mest in lovskimi praksami za upravljanje živalskih vrst, ki so ključne za uravnoteženo biotsko raznovrstnost. Poleg tega bi izrazila svoje pomisleke glede vzpostavitve evropske mreže referenčnih centrov za zaščito in dobro počutje živali. Kot poročevalka za razrešnico za leto 2008, ki se jo podeli decentraliziranim agencijam EU, se dobro zavedam problema ustanovitve agencij, ki žal niso splošno skladne. To vprašanje, ki ga preučuje medinstitucionalna skupina za agencije, je treba rešiti preden začnemo razmišljati o ustanovitvi katere koli nove agencije.

23. Kmetijstvo EU in podnebne spremembe (kratka predstavitev)

Predsednik. - Naslednja točka je poročilo Stéphaneya Le Folla v imenu Odbora za kmetijstvo in razvoj podeželja o kmetijstvu EU in podnebnih spremembah (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphanie Le Foll, poročevalca. – (FR) Gospod predsednik, komisar, namen poročila, ki ga predstavljam Parlamentu, je pojasniti, da ima kmetijski sektor svoje mesto v boju proti svetovnemu segrevanju in mora odigrati svojo vlogo.

Ta teden nas je narava opomnila – tokrat v obliki vulkanov –, da ima lahko velik vpliv na dejavnosti ljudi in podnebje. Vendar pa to pomeni, da morajo kljub vsemu predvsem ljudje in Evropa prevzeti odgovornost za boj proti temu, čemur pravimo svetovno segrevanje.

Namen mojega poročila je pokazati, da lahko kmetijski sektor še naprej zmanjšuje svoje emisije ogljika in porabo fosilnih goriv, hkrati pa zelo aktivno prispeva k fiksiranju ogljika, da bi tako na svetovni ravni dosegli manjše emisije ogljika in zagotovili, da se zajame in shrani večji delež ogljika.

Poročilo si prizadeva ponazoriti potrebo po odmiku kmetijstva od razdrobljenega pristopa, ki je sestavljen iz uvedbe nove direktive o tleh, vodi, pesticidih in tako dalje, kadar koli nastane problem, k prizadevanjem za spopad s kmetijskimi vprašanji na celovitejši in bolj sistematičen način.

Znotraj tovrstnega pristopa bomo morali opredeliti smeri, ki zagotavljajo, kot sem omenil prej, da bo kmetijski sektor ne samo zmanjšal svojo porabo energije, ampak bo sočasno aktivno prispeval k fiksiranju ogljika. Ta vloga se nanaša predvsem na fotosintezo in biomaso ter zlasti na področje, ki mi je pri srcu, in sicer tla in sposobnost evropskih tal, da shranjujejo organski ogljik.

Menim, da bo ta pristop, ki ga obravnavam v poročilu in za katerega upam, da bo sprejet na glasovanju, ki bo potekalo na delnem zasedanju v Bruslju, kmetijstvu v Evropi omogočil vstop v novo fazo trajnosti in prispeval k prehodu na okoljsko bolj ozaveščeno državo, ki bi tako prišla na čelo številnih drugih celin in drugih kmetijskih sistemov. S tem bi imela bolj pozitiven vpliv tako gospodarsko kot okoljsko in zaradi tega bolj pozitiven vpliv v socialnem smislu.

To poročilo zato obravnava posebna vprašanja kmetijstva v zvezi z bojem proti svetovnemu segrevanju, vendar pa zahteva tudi – vsekakor upam, da je tako –, da se razišče druge načine predvsem za ohranjanje razprave o prihodnosti kmetijske politike po letu 2013.

Obračam se na Komisijo; obrnil se bom na kmetijske odbore, kot sem pogosto storil, in obrnil se bom tudi na različne ministre, ko bom imel priložnost. Menim, da moramo spremeniti smer. SKP po letu 2013 mora biti ambiciozna. Temeljiti mora na ciljih, ki bodo državljanom pomagali razumeti, zakaj potrebujemo skupno kmetijsko politiko.

Potrebujemo skupno kmetijsko politiko, ker mora kmetijska skupnost Evrope zagotoviti zanesljivo preskrbo s hrano in stopiti na pot trajnosti. Vsekakor je to usmeritev, ki jo predlagam v svojem poročilu in glede katere upam, da se bo z njo strinjala velika večina Parlamenta.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Gospod predsednik, poročevalcu se zahvaljujem za njegovo poročilo. Kmetijstvo je gospodarski sektor, ki že dela in še lahko naredi največ za varstvo okolja. Uspelo nam je že zmanjšati emisije toplogrednih plinov v kmetijstvu za 20 %. Poleg tega kmetijske površine in rastline iz ozračja črpajo velike količine CO₂. Kmetijstvo je torej del rešitve problema podnebnih sprememb. Po drugi strani mora biti prednostna naloga proizvodnja živil za 500 milijonov državljanov EU, pri čemer je treba sočasno čim učinkoviteje uporabljati vire in zagotavljati najvišjo možno raven varstva okolja in biotske raznovrstnosti.

Kmetje tega ne morejo narediti sami. Potrebujemo močno evropsko kmetijsko politiko, ki jih bo podprla. Samo na ta način nam lahko uspe proizvesti dovolj živil za naraščajoče svetovno prebivalstvo in sočasno varovati okolje, da bi se spopadli s podnebnimi spremembami.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Gospod predsednik, poročilo gospoda Le Folla je zelo pomembno, saj sta proizvodnja živil in kmetijstvo pomembni temi.

Evropa mora biti samozadostna. To je pomembno tudi za preprečevanje podnebnih sprememb, saj so kratke razdalje prevoza in lokalna živila najboljši način za preprečevanje podnebnih sprememb.

Kmetijstvo mora biti ekološko trajnostno in glede tega nas čaka še veliko dela. Države članice Evropske unije lahko v zvezi s tem vprašanjem odigrajo pionirsko vlogo in v tem smislu so Evropa in države članice v dobrem položaju, saj imamo priložnost vlagati v raziskave.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Gospod predsednik, gospodu Le Follu bi se rad iskreno zahvalil za njegovo poročilo. Vsebuje zelo pomembne točke, glede katerih bomo morali v prihodnosti biti pazljivi. Tudi varstvo podnebja mora biti del nove kmetijske politike; vključiti ga je treba v to reformo. V prihodnosti bomo potrebovali trajnostne in ekološko ustrezne postopke, ki zagotavljajo varstvo okolja. Kmetijstvo ni samo žrtev v zvezi z varstvom podnebja; je tudi pomemben del vzroka. Deset odstotkov toplogrednih plinov še vedno izvira iz kmetijstva. Tu je prav tako potrebno zmanjšanje.

Upoštevati moramo tudi zadevo, ki je omenjena v poročilu gospoda Le Folla, in sicer dejstvo, da na primer iz Brazilijske uvozimo veliko soje. Evropsko kmetijstvo je tudi delno odgovorno za dejstvo, da se območja pragozda v drugih državah spreminja v zelo intenzivno izkoriščane kmetijske površine, kar ima nazadnje učinek tudi tu. To je nekaj, kar moramo preučiti v prihodnosti. V prihodnosti si bomo morali prizadevati tudi za ponovno vzpostavitev svoje oskrbe z beljakovinami v Evropi. To je tudi del rešitve okoljskih problemov v zvezi z varstvom podnebja.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Zelo pomemben vidik poročila gospoda Le Folla je, da brez kmetijstva ne bi niti imeli možnosti za ukrepanje proti svetovnim podnebnim spremembam. Hkrati imam v mislih predvsem gozdarstvo, ki vse doslej ni dobilo ustrezne podpore. Povsem se strinjam, da mora biti v prihodnje kmetijstvo bolj zeleno in bolj okolju prijazno. Po eni strani je to zelo pomembno; po drugi strani kmetijstvo proizvaja številne okoljske javne dobrine – biotsko raznovrstnost, vzdrževanje površin na podeželju, čistost vode in tako dalje –, ki jih trg je nagrajuje dovolj, prav tako pa jih ne skupna kmetijska politika. Zato mora naša skupna kmetijska politika od leta 2013 dalje ustvariti trg za okoljske javne dobrine, da bi lahko kmetje dobili dodatne storitve in nadomestilo za te dodatne storitve, ki jih izvajajo.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Gospod predsednik, to samoiniciativno poročilo zadeva zelo pomembno področje, saj se bo vloga, ki jo igra kmetijstvo, v prihodnosti samo še povečala. Povpraševanje po hrani se po vsem svetu hitro povečuje, sočasno pa podnebne spremembe zmanjšujejo površino zemljišč, ki so po svetu na voljo za kmetovanje. Poleg tega se povečujejo zahteve potrošnikov glede kakovosti hrane.

Poleg zagotavljanja svoje zanesljive preskrbe s hrano mora Evropa odigrati vlogo tudi pri vzdrževanju oskrbe s hrano na drugih celinah.

Tudi naložbe v trajnostno gozdarstvo in boljše izkoriščanje gozda je treba imeti za pomemben del podnebne politike EU. Zaradi tega sem bila tudi nekoliko razočarana, da je bil v strategiji EU 2020 v kmetijstvo in gozdarstvo vložen majhen znesek. Nenazadnje kmetijstvo in gozdarstvo igrata ključno vlogo pri zagotavljanju varne preskrbe s hrano v Evropi, učinkovitejši proizvodnji bioenergije in uspešnosti podeželja.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Gospod predsednik, če smem, bi se zahvalila poročevalcu za zelo osvežujoč nov pristop. Osebo sem prepričana, da sta kmetijstvo in gozdarstvo vsekakor najpomembnejša dejavnika v naših prizadevanjih za zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida, predvsem če naj ogljik vežemo v drevesih, rastlinah in koreninah ter ga fiksiramo v zemlji. To ne vključuje obvladovanja nove tehnologije ali izvedbe raziskovalnega projekta, saj že imamo potrebno znanje in instrumente.

Ker sem pravkar govorila v zvezi z zaščito in dobrim počutjem živali, bi rada zastavila radikalno vprašanje: ali ni prav skupna kmetijska politika tista, ki jo moramo spremeniti? Če bi kmetom plačali za vse koristi, ki jih proizvedejo in ki so bistvene za življenje – kot v tem primeru – vse družbe, bi jim, namesto da jim plačujemo za tisto, kar imajo ljudje, plačevali za tisto, kar naredijo.

Vasília Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Najprej bi se rada zahvalila poročevalcu za celovit pristop pri obravnavanju enega izmed trenutno najnujnejših problemov. Podnebne spremembe predstavljajo eno najresnejših groženj ne le za okolje, ampak tudi za gospodarstvo in družbo. Donos pridelkov se spreminja iz leta v leto, saj nanj močno vplivajo spremembe skrajnih podnebnih razmer, kar ima impliciten vpliv na vsak sektor gospodarstva, čeprav kmetijstvo ostaja najbolj ranljivo.

Glede na to morajo strategije Evropske komisije upoštevati preprečevanje in blažitev škodljivih posledic za kmetijstvo v Evropski uniji z izvajanjem akcijskega načrta na najbolj prizadetih področjih. Tu imam v mislih prilagoditev kmetijskih dejavnosti novim razmeram: pogozdovanje, upravljanje vodnih virov za kmetijstvo in spreminjanje onesnaženih površin v okolju prijazne.

Drug ukrep mora biti načrt za prihodnost, ki je usmerjen v odpravo vzrokov za podnebne spremembe s spodbujanjem svetovnega nizkoogljičnega gospodarstva skupaj s spodbujanjem energetske varnosti. Evropska unija mora ohraniti svoj vodilni položaj v boju proti podnebnim spremembam, ki glede na trenutne gospodarske težave ne smejo zdrsni na drugo mesto.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Gospod predsednik, navdušen sem nad celovitim pristopom tega poročila. Vendar pa imam enostavno vprašanje: kakšni so resnična odgovornost, vpliv in učinek kmetijstva na podnebne spremembe? Mislim na koristne in tudi škodljive učinke. Je mogoče reči, da so stališče znanosti in rezultati naše raziskave dovolj močni argumenti, da se pričakuje tako veliko povečanje izdatkov za boj proti segrevanju, ki ni bilo docela opredeljeno? Nenazadnje se je tako nujno potrebno boriti se proti učinkom gospodarske krize, brezposelnosti in drugim težkim problemom, ki izhajajo iz družbeno-gospodarskih razmer v Uniji.

V kakšnem obsegu skupna kmetijska politika že izvaja zahteve varstva podnebja in katere instrumente se lahko v prihodnje uporabi na tem področju v SKP?

Chris Davies (ALDE). – Gospod predsednik, omenil bi samo svojo domovino. Srečo imam, da živim na robu Saddleworth Moorlands med mestoma Manchester in Leeds. To je južni del območja šotišča, ki se razteza vse od Anglije na Škotsko.

Je zelo redek habitat v Evropi, vendar pa je tudi habitat, ki ga je zelo izčrpalo 250 let industrijskega onesnaževanja, ki je prizadelo veliko živalskih vrst, ki jih lahko vzdržuje. To so dopolnili čezmerna paša, morda ovc, in požari. Ko se šotišče izsušuje, seveda sprošča pline, ki povzročajo svetovno segrevanje. Iz območja, ki bi moralo biti čudovito, se sprošča ogromna količina plinov, ki povzročajo svetovno segrevanje.

Kraljeva družba za varstvo ptic si zdaj prizadeva obnoviti ta habitat in doseči, da bo spet rasel šotni mah, ki je ustvaril šotišče. Financiranje, ki ga potrebuje, ne znaša nekaj milijonov – znaša nekaj deset tisoč ali morda nekaj sto tisoč. Gre za majhen element, ki lahko prispeva k obnovi in spodbujanju biotske raznovrstnosti in tudi k zaščiti tega močvirnatga habitata, kar zagotavlja, da bodo ti plini, ki segrevajo ozračje, ostali zajeti v njem. Ko bomo preučevali reformo skupne kmetijske politike, je to nekaj, kar moramo vsekakor upoštevati.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Kmetijstvo povzroča dobršen del skupne količine emisij ogljikovega dioksida. Zato poudarjamo potrebo po izboljšanju energetske učinkovitosti v tem sektorju. Komisijo pozivam, naj nenehno preverja povezavo med visokimi cenami hrane in rastočimi cenami energije, predvsem za goriva, ki se uporabljajo.

Spomnila bi vas, da spodbude za okrepitev trajnostne pridelave energetskih pridelkov ne smejo ogroziti proizvodnje hrane. Zato Komisijo pozivamo, naj spremlja učinke povečane proizvodnje biogoriv v Evropski uniji in tretjih državah v smislu sprememb pri rabi tal, cen prehranskih izdelkov in dostopa do hrane.

Komisijo in države članice pozivamo, naj spodbujajo raziskave in razvoj, da bi preprečile podnebne spremembe in nam omogočile prilagoditev nanje. Tu imam v mislih predvsem raziskave prihodnjih generacij biogoriv.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospod predsednik, zahvalil bi se poročevalcu gospodu Le Follu za to zelo pomembno poročilo o kmetijstvu in podnebnih spremembah.

Boj proti podnebnim spremembam je na svetovni ravni absolutna prednostna naloga. Tudi EU veliko prispeva in tudi kmetijski sektor že prispeva v boju proti podnebnim spremembam. Imamo politiko, ki omejuje emisije toplogrednih plinov. Kmetijstvo zagotavlja tudi obnovljive vire energije z boljšo rabo celotnega cikla in vseh proizvodov, ki prihajajo iz kmetijstva. Prav tako si kmetijska politika EU prizadeva za optimizacijo funkcije ponora ogljika kmetijskih površin.

Od reforme leta 1992 je bil dosežen pomemben napredek pri vključevanju vseh okoljskih pomislekov v skupno kmetijsko politiko. Nedavna reforma pregleda stanja predstavlja nadaljnji korak v to smer s posebnim poudarkom na blažitvi podnebnih sprememb in prilagoditvi nanje.

Trenutni okvir skupne kmetijske politike zagotavlja uravnotežen pristop med zavezujočimi zahtevami, ki se jih izvaja z navzkrižno skladnostjo, ki določa omejitve za nekatere kmetijske prakse, in pozitivnimi pobudami za podnebju prijazne kmetijske prakse, ki jih zagotavlja razvoj podeželja.

Komisija se strinja s stališčem, da je treba podnebne spremembe zdaj obravnavati na svetovni ravni, pomembno pa je, da tudi drugi sledijo našemu zgledu. Po eni strani moramo še naprej pomagati kmetijstvu

EU, da prispeva k ublažitvi podnebnih sprememb z zmanjšanjem svojih emisij toplogrednih plinov, povečanjem shranjevanja CO₂ v zemlji in uporabo obnovljive energije iz drugih virov, po drugi pa moramo biti produktivnejši, učinkovitejši pri zagotavljanju zalog hrane, s čimer bomo pokazali, da lahko dosežemo oba cilja: preskrbo s hrano po eni in okoljsko trajnost po drugi strani.

Pri zdajšnji pripravi skupne kmetijske politike po letu 2013 in glede na izide pogajanj o podnebnih spremembah, ki potekajo, bo Komisija preučila načine za nadaljnjo in boljše vključitev ciljev prilagoditve in ublažitve v instrumente skupne kmetijske politike.

Predsednik. - Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo čez dva tedna na naslednjem delnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Robert Dušek (S&D), v pisni obliki. – (CS) Kmetijstvo je in bo še naprej neposredno prizadeto zaradi podnebnih sprememb, ker vključuje žive organizme in na njegove pridelke vplivajo predvsem kakovost tal, vode in zraka. Žal trenutno tudi kmetijstvo prispeva (skoraj 10 %) k toplogrednim plinom. Iz dušikovih gnojil se sprošča dušikov oksid, prebavni proces živine pa ustvarja metan. Prav kmetijstvo je seveda tisto, ki lahko pomaga v boju proti svetovnemu segrevanju, zlasti z novimi metodami oranja, katerih cilj je ohranitev tal in zmanjšanje shranjevanja CO₂, podporo gozdarstvu in podporo ekološkemu kmetovanju. Pozdravljam in se v celoti strinjam z mnenjem poročevalca v zvezi z uvedbo prave evropske gozdarske politike, v kateri bi bilo mogoče podpreti upravljanje gozdov in njihovo proizvodnjo in ne izkoriščati gozda pretežno za gospodarske dejavnosti, osredotočene predvsem na ustvarjanje finančnega dobička bodisi za delno nacionalizirane ali zasebne subjekte. Znanstvene raziskave kažejo, da je ta sektor edinstveno sposoben zajeti ogljik v naravni obliki, ki ne onesnažuje. Gozdovi prav tako pomagajo pri reševanju problemov erozije in degradacije tal, pomanjkanja in onesnaževanja vode ter pri ohranjanju biotske raznovrstnosti rastlinskih in živalskih vrst. Zaradi vseh navedenih razlogov popolnoma podpiram sprejetje poročila.

Mairead McGuinness (PPE), v pisni obliki. – Pozdravljam to pravočasno poročilo, ki obravnava vlogo, ki jo lahko kmetijstvo odigra pri blažitvi vpliva podnebnih sprememb. Poročilo FAO „Stanje hrane in kmetijstva v letu 2009“ poudarja potrebo po živini v proizvodnji hrane po vsem svetu. Da bi izpolnili svetovne potrebe po hrani, je ključnega pomena ohraniti naše trenutne ravni proizvodnje. Vendar pa bomo morali najti ravnotežje med zagotavljanjem zadostne količine hrane za svetovno prebivalstvo in proizvodnjo te hrane na način, ki ne vodi k povečanju negativnih vplivov na svetovno podnebje. Vloga, ki jo pri tem lahko odigrajo evropski kmetje, bo postala osrednja tema v razpravi, ki je v teku, o prihodnji obliki SKP po letu 2013, bistvenega pomena pa je, da EU pomaga našim kmetom pri tem uravnoveženju.

Popolnoma podpiram poziv tega poročila Evropskega parlamenta k nadomestilu kmetom za njihova prizadevanja za zmanjšanje emisij in k zagotovitvi podpore za prilagoditev ukrepom za blažitev podnebnih sprememb. Predlog poročila o razvoju strategije na ravni EU za obravnavanje vpliva neugodnih vremenskih razmer na kmetijstvo EU je zelo dobrodošel in vsekakor zelo primeren glede na izredno neugodne podnebne razmere, ki so jih v zadnjih mesecih občutili kmetje.

Rovana Plumb (S&D), v pisni obliki. – (RO) Podnebne spremembe imajo neposreden vpliv na kmetijstvo. Njihovi najhujši učinki so posebno razvidni med prebivalstvom na podeželju, katerega preživetje je odvisno od kmetijstva. Ženske so med najbolj ranljivimi glede vplivov podnebnih sprememb. Razlogi za to so, da po eni strani predstavljajo večino kmetijske delovne sile v mnogih državah, medtem ko po drugi strani glede prihodka nimajo dostopa do enakih priložnosti kot moški.

Kmetijska metoda, uporabljena v tisočletju, v katerega smo pravkar vstopili, zahteva človekova prizadevanja, ki morajo izpolniti pomembne zahteve: zagotavljanje zanesljive preskrbe s hrano in varnosti hrane za svetovno prebivalstvo (po pričakovanjih bo do leta 2050 naraslo na 9 milijard), usklajevanje ukrepov za podporo količinskega in kakovostnega povečanja kmetijske proizvodnje, namenjenih proizvodnji hrane z razvojnimi zahtevami, ki jih nalaga proizvodnja biogoriv, skupaj z varstvom ekosistemov in prekinitev povezave med gospodarsko rastjo in poslabšanjem okolja.

Menim, da je treba sprejeti novo strategijo, utemeljeno na novem pristopu, ki se bo osredotočala na modele trajnostne kmetijske proizvodnje, pri čemer bo potrebna kompenzacijska pomoč za pokritje dodatnih stroškov, povezanih s temi cilji (tj. lokalne pogodbe za okoljsko certificiranje), in tudi na ustvarjanje „zelenih delovnih mest“ in vključevanje žensk na trg dela (ohranjanje podeželja, ohranjanje biotske raznovrstnosti, rastlinjaki za zelenjavo in cvetje).

24. Kmetijstvo na območjih z naravnimi omejitvami: poseben pregled (kratka predstavitev)

Predsednik. - Naslednja točka je poročilo gospoda Herberta Dorfmana v imenu Odbora za kmetijstvo in razvoj podeželja o kmetijstvu na območjih z naravnimi omejitvami: poseben pregled (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, poročevalec. – (DE) Gospod predsednik, komisar, gospe in gospodje, to poročilo obravnava sporočilo Komisije o kmetijstvu na območjih z naravnimi omejitvami.

Natančneje gre za razmejevanje območij z omejenimi možnostmi in za iskanje novih rešitev za njihovo razmejitev. Trenutno so opredeljena na podlagi predvsem ali izključno nacionalnih meril. Teh meril je več kot 100 in se v različnih državah članicah naše Unije povsem razlikujejo.

To ne zagotavlja enotnosti, kar je stanje, ki ga je Računsko sodišče kritiziralo ob številnih priložnostih. Komisija v svojem sporočilu zdaj predlaga nov način razmejevanja teh območij z osmimi različnimi merili, ki naj bi vodila k popolnoma novi ponovni opredelitvi teh območij.

Parlament ne ve, kakšen vpliv bodo ta merila imela, saj simulacije območij, za katere je Komisija prosila države članice, niso bile na razpolago, ko smo pripravljali to poročilo, niti si jih nismo mogli ogledati.

Povzel bi, kar zdaj predlagamo v tem poročilu. Menimo, da je načeloma smiselna in morda tudi potrebna enotna metoda razmejevanja, da bi zagotovili enotnost znotraj Evropske unije. Menimo tudi, da so nadomestila – ki so, lahko bi rekli, najpomembnejši rezultat tega postopka razmejevanja, saj se slednji izvaja predvsem zato, da bi ta območja lahko prejela nadomestila – izredno pomemben element kmetijske politike in omogočajo kmetijstvo tam, kjer bi bilo drugače zelo težavno, z drugimi besedami, na območjih z omejenimi možnostmi, zlasti gorskih območij.

Vendar pa ne moremo izvesti presoje kakovosti teh meril oziroma presoditi, ali ta merila zdaj delujejo ali ne, ker trenutno nimamo dostopa do simulacij območij. Vendar pa obstajajo določeni dvomi o tem, ali bodo predlagana merila dovolj natančna.

Pojasniti je treba še, ali je treba merila, ki jih zdaj predlaga Komisija, dejansko obravnavati tako, z drugimi besedami, posamezno, merilo za merilom, ali pa je treba v določenih okoliščinah treba upoštevati kopičenje teh meril. Omejitev se pogosto povezuje s številnimi dejavniki sočasno in zdi se nam povsem smiselno preučiti, ali ne bi bilo resnično potrebno upoštevati kopičenja teh meril.

Preučiti moramo tudi, ali je treba v zvezi s tem upoštevati načelo subsidiarnosti, z drugimi besedami, ali bi bilo potrebno tudi v tem primeru sestaviti grob okvir ob uporabi novih meril in nato dati državam članicam in regijam priložnost, da ga natančneje opredelijo.

Za konec menim, da je bistvenega pomena razmisliti tudi o prehodnih obdobjih. Posledica tega razmejevanja bo, da bodo nekatera območja umaknjena iz omejenih območij, zato ta področja potrebujejo dovolj dolgo prehodno obdobje.

Če povzamem, bi rekel – in menim, da tudi poročilo odraža to mnenje –, da je treba trenutno sporočilo Komisije nadalje izpopolniti in da ga je treba pred izvajanjem pozorno preučiti, saj bo imelo daljnosežne posledice za prizadete kmete.

Nazadnje bi se rad iskreno zahvalil kolegom poslancem tu v Parlamentu in tudi osebju Komisije, ki so v zadnjih mesecih pripomogli k pripravi tega poročila.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Gospod predsednik, poročevalcu se zahvaljujem za njegovo odlično poročilo. Subvencioniranje območij z omejenimi možnostmi je osrednji element skupne kmetijske politike, njegov cilj pa je ohranitev univerzalne porazdelitve kmetijstva po vsej Evropi. Zato je treba pozdraviti pristop Komisije k oblikovanju sistema, ki se ga lahko po vsej EU uporablja za razmejitev teh območij. Vendar pa je ključna točka vprašanje, ali bo osem meril, ki so bila razvita za to, dejansko zadostovalo. Nisem prepričan, da so to resnično prava merila. Ne morem razumeti – in menim, da lahko enako rečemo za poročevalca in celotni Odbor za kmetijstvo in razvoj podeželja –, zakaj nam Komisija ni dala na razpolago rezultatov simulacije učinkov teh osmih meril. Zato Komisijo pozivam: to se resnično ne bi smelo dogajati tako pogosto kot se.

Ko hočemo in moramo nekaj oceniti, moramo seveda poznati tudi rezultate. V določenem obsegu se mi to zdi pomanjkanje zaupanja v Parlamentu. To pomeni, da je treba v zvezi s to posebno predlagano uredbo storiti še veliko. Upam, da bo Komisija natančno preučila poročilo gospoda Dorfmann, ki smo ga sprejeli kot svoje poročilo. Osebo upam, da bo gospod Dorfmann lahko še naprej politično prispeval k tej zadevi.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Gospod predsednik, tudi jaz bi se rad gospodu Dorfmannu zahvalil za njegovo poročilo. Kar je predstavil, jasno kaže, da je še nekaj zadev, ki jih je treba pojasniti v zvezi s to temo. Kot govornik pred mano tudi jaz menim, da je trenutni okvir za razmejitev teh območij pregrob in prehitel. Mnogi njegovi deli ne izpolnjujejo potreb območij z omejenimi možnostmi. Sprašujem se, ali nam bo uspelo samo s temi naravnimi merili.

Skrbno moramo preučiti socialni položaj, ki ima pomembno vlogo na območjih z omejenimi možnostmi. Ker so plačila za območja z omejenimi možnostmi bistvena za preživetje mnogih kmetijskih gospodarstev, mora Komisija še enkrat razmisliti o izboljšanju trenutnega okvira, da bi številnim regijam dal možnost za preživetje.

Bojim se, da bi izvajanje trenutnega sistema vodilo k velikim premikom, ki niso vedno smiselni in bodo povzročili veliko razburjenost in negotovost v kmetijstvu. To moramo ponovno preučiti.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Zelo pomembno je, da na podlagi poročila gospoda Dorfmann proračun skupne kmetijske politike še naprej daje prednost podpori kmetijskim območjem z naravnimi omejitvami, saj bi brez takšne podpore na teh območjih prišlo do resne ekološke škode in socialnih problemov. Razveseljivo je, da Komisija – in tu si Komisija zasluži pohvalo – prepušča opredelitev upravičenih območij na podlagi osmih meril državam članicam. Hkrati bi rad pozornost pritegnil k dejstvu, da vse do danes prihaja do razlikovanja in diskriminacije držav članic ne samo glede neposrednih plačil, ki se jih nalaga novim državam članicam, zlasti domovini komisarja Latviji, in tudi drugim novim državam članicam. V moji državi predstavlja problem oskrba z vodo regije peščenih sipin (Homokhátság), saj se je gladina podtalnice v štirih desetletjih znižala za 4–5 metrov in je območje postalo polpuščavsko. Enak problem se pojavlja na jugu Evrope, zato je iskanje rešitve vprašanja upravljanja vodnih virov v prihodnji skupni kmetijski politiki posebno pomembno.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Gospod predsednik, našemu kolegu gospodu Dorfmannu bi se rad zahvalil za njegovo odlično delo pri pripravi tega poročila. Menim, da odlično povzema vprašanje, kakršno je danes v smislu predlogov Komisije.

Nagovoril bi rad predvsem komisarja. To delo zdaj poteka že nekaj mesecev. Povzroča veliko razburjenja znotraj industrij številnih naših držav, ki jim grozi prerazvrstitev, ta pa se izvaja ali pa se bo izvajala v času, ko – in to bo tema vprašanja za ustni odgovor jutri zvečer – se mnogi proizvodni sektorji soočajo z izjemnimi težavami. Zato se moramo premikati naprej, in sicer hitro. Menim, da ne moremo čakati tri leta, da bi našli jasen odgovor za kmete, ki jih zadeva to razmejevanje.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Gospod predsednik, zelo dobro je, da so bile v tem poročilu izpostavljene zlasti območja z omejenimi možnostmi. Resnično osrednja zamisel, ki jo verjetno podpirajo vsi tu, da je treba zdaj in v prihodnosti zaščititi predpogoje za donosno kmetijsko proizvodnjo povsod v EU.

Zdi se, da merila za opredelitev regij z omejenimi možnostmi povzročajo veliko zmede. Posebno pozornost moramo posvetiti kmetijstvu v regijah z omejenimi možnostmi, saj so bile prejšnje reforme skupne kmetijske politike pogosto izvedene z vidika regij brez omejitev.

Da bi lahko še naprej pridelovali v regijah z omejenimi možnostmi, je zelo pomembno uporabiti sorazmerne ureditvene mehanizme. Ukinitve nekaterih predhodnih kmetijskih ureditvenih mehanizmov s strani EU ni bila uspešna. Odprava mlečnih kvot in ukinitve programa prahe sta bili na primer neuspešni odločitvi v zvezi z regijami z omejenimi možnostmi.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Gospod predsednik, subvencioniranje evropskega kmetijstva ne more biti vprašljivo. Razlogi za subvencije vključujejo niz pogojev proizvodnje kot so podnebje, kakovost tal, težava dostopa do vode, položaj zemljišča ter socialni in zgodovinski pogoji. Večina izmed njih ima velik vpliv na rezultate proizvodnje in gospodarsko uspešnost ter so vplivali na trenutne osnovne elemente skupne kmetijske politike.

Strinjam se s stališči in bojznimi avtorja glede pomanjkanja pričakovanih učinkov novega pristopa. Je mogoče, da so bila doslej uporabljena merila tako neustrezna? Pričakujemo izračun in natančnejšo analizo učinkov. Pomembno vprašanje je, kako ohraniti kmetijsko proizvodnjo na območjih z omejenimi možnostmi.

Po mojem mnenju je treba nadaljevati s podporo tem območjem na ustrezni ravni kot del skupne kmetijske politike v prihodnjem finančnem okviru.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospod predsednik, gospodu Dorfmannu bi se rad zahvalil za odlično poročilo o sporočilu Komisije z naslovom „Boljšemu usmerjanju pomoči kmetom na območjih z naravnimi omejitvami naproti“.

Posvetil bi se nekaterim vprašanjem. Splošni cilj izplačil za območja z naravnimi omejitvami je zagotoviti nenehno rabo zemljišč in z upravljanjem kmetijskih površin ohraniti podeželje in tudi spodbujati trajnostne sisteme kmetovanja. Izplačila kmetom na teh območjih so nadomestila za njihove dodatne stroške in izpade dohodka, do katerih prihaja zaradi obstoječih naravnih omejitev.

Svet se je iz ciljev izplačil za naravne omejitve odločil umakniti družbeno-gospodarska merila. Odpravo družbeno-gospodarskih meril je treba gledati v okviru celega niza ukrepov, ki jih imajo države članice na voljo v uredbi o razvoju podeželja – sprememba v nekmetijske dejavnosti, razvoj mikropodjetij, malih in srednje velikih podjetij ter turističnih dejavnosti in tudi izvajanje osnovnih storitev.

Izplačila za naravne omejitve torej niso intervencijski vzvod, katerega cilj je spopasti se z vprašanjem odseljavanja. Nadomestila za kmete na območjih, kjer proizvodnje ne ovirajo naravne omejitve in kjer ne prihaja do dodatnih stroškov ali izpada dohodka, bi izkrivila konkurenco s kmeti na drugih območjih. Poleg tega se družbeno-gospodarski kazalniki sčasoma spreminjajo in bi bila zato torej potrebna nenehno spremljanje in postopek pregleda vsakega zadevnega območja.

Predlog, naj se upošteva tudi oddaljenost, ni praktičen v primerjavi z dogovorjenim okvirom, ki ga je določil Svet in ki se nanaša na naravne omejitve. V smislu njihove obrobnosti so mogoče druge ravni razmejevanja, na primer posebni člen uredbe o omejitvah.

Komisija je na različnih stopnjah postopka države članice pozvala, naj podajo alternativne predloge za biofizična merila in njihove prage. Te predloge bodo glede veljavnosti in zlasti preglednosti in morebitne uporabe po vsej Skupnosti analizirali znanstveniki. Vendar pa morajo alternativni pragovi voditi k zaključku, da je zadevno območje prizadeto zaradi pomembne omejitve, kot to želi Svet.

Po zaključku preskusa razmejevanja na podlagi biofizičnih meril bo predlog Komisije za skupno kmetijsko politiko po letu 2013 upošteval rezultate naloge. Tudi cilj vseh pravnih predlogov je nemoten prehod za tista območja, ki bodo morda izgubila svoj status območij z naravnimi omejitvami.

Predsednik. - Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo čez dva tedna na naslednjem delnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), v pisni obliki. – Poročevalcu bi se rada zahvalila za njegovo odlično delo. Ohranitev raznolikih in dejavnih podeželskih območij je pomembna iz številnih razlogov, nenazadnje zaradi naraščajočega svetovnega povpraševanja po hrani in okoljsko trajnostnem turizmu. Poleg tega bi bila ustavitev obdelovanja zemljišč resno nazadovanje v smislu ključnega podeželskega prihodka in izgube pokrajine, ki je bila morda oblikovana skozi več stoletij.

Petru Constantin Luhan (PPE), v pisni obliki. – (RO) Shema pomoči za območja z naravnimi omejitvami je učinkovito pripomogla k nadaljevanju obdelave kmetijskih zemljišč v teh regijah. Pomen ustreznih nadomestil za območja z omejenimi možnostmi je nesporen.

Države članice so izvedle postopek razmejitve in razvrstitve teh območij na podlagi številnih meril, vključno s svojim skupkom kazalnikov. Vendar pa je izredno težko primerjati te nize kazalnikov, saj uporabljajo različne načine za določitev in presojo teh regij. Vzpostavitev skupnega skupka meril za razvrstitev bi povečala preglednost, zanesljivost in učinkovitost sheme po vsej Evropi. V zvezi s tem podpiram potrebo po pregledu sheme pomoči za kmete na območjih z naravnimi omejitvami in pripravi svetovne strategije za območja z omejenimi možnostmi, s čimer se bodo zmanjšala razhajanja med državami članicami v smislu dodeljevanja finančne podpore.

James Nicholson (ECR), v pisni obliki. – Ne smemo pozabiti, da je trenutno 54 % obdelanih površin v EU razvrščenih kot območja z omejenimi možnostmi. Nadaljevanje sheme nadomestil za območja z omejenimi možnostmi je ključnega pomena, če naj kmetom izplačujemo nadomestila za zagotavljanje javnih dobrin, izogibanje opuščanju površin, pomoč pri spodbujanju biotske raznovrstnosti in pomoč pri podpori

podeželskih skupnosti. Trg ne nagraduje niti ne izplačuje nadomestil kmetom za te dosežke na območjih, na katerih je kmetijstvo naravna pomanjkljivost. Zato moramo zagotoviti, da se bo nadaljnjo reformo sistema nadomestil za območja z omejenimi možnostmi ustrezno financiralo iz proračuna za SKP in da je sistem za razvrstitev pošten in nediskriminatoren. V prvotnem sporočilu Komisije je bilo osem biofizičnih meril, ki jih je predlagala za presojo območij s pomembnimi naravnimi omejitvami, pristranskih do toplejših in bolj suhih podnebij celinske Evrope. Zato sem vesel, da so bile na ravni odbora sprejete spremembe, ki omenjajo „ravnotežje vlage v tleh“ in „dneve poljske kapacitete“. To je prvi korak k zagotavljanju, da se držav severne Evrope, kot sta Združeno kraljestvo in Irska, v okviru novega sistema razvrstitve ne bo diskriminiralo.

25. Poenostavitev SKP (kratka predstavitev)

Predsednik. - Naslednja točka je poročilo Richarda Ashwortha v imenu Odbora za kmetijstvo in razvoj podeželja o poenostavitvi SKP (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, poročevalec. – Gospod predsednik, komisar, smo na začetni stopnji razprave, ki vodi k reformi skupne kmetijske politike po letu 2012. V tem poročilu sem predlagal nekatera načela, na katerih mora temeljiti reformirana skupna kmetijska politika. Jasno je, da se mora kmetijska industrija spremeniti. Morala se bo spremeniti, da bi odražala izzive časa, v katerem živimo zdaj, še bolj pa časa, ki prihaja.

To bodo vprašanja kot je varnost preskrbe s hrano, nestanovitnost trga, podnebne spremembe in potreba po primernem izpolnjevanju pričakovanj glede zagotavljanja javnih dobrin. Zato je jasno, da se mora skupna kmetijska politika spremeniti, da bi odražala te izzive, vendar pa je jasno tudi, da se mora spremeniti način uporabe skupne kmetijske politike.

Pri določitvi teh načel, na katerih mora temeljiti reformirana skupna kmetijska politika, se namerno nisem spuščal v podrobnosti; te bodo zajete v poznejših poročilih. Razvil pa sem dve glavni temi. Prvič, da mora biti skupna kmetijska politika enostavnejša, pravičnejša in preglednejša in da se mora, drugič, spremeniti kultura skupne kmetijske politike, da mora biti prihodnja reformirana skupna kmetijska politika bolj usmerjena k rezultatom in manj obremenjena s prekomernim urejanjem.

Izpostavil sem štiri načine, s katerimi lahko zmanjšamo birokratsko obremenitev kmetij. Prvič, zagotoviti moramo, da so zahteve za industrijo sorazmerne z ocenjenimi tveganji. Drugič, lahko bi uskladili inšpekcijske standarde in odpraviti moramo podvajanje inšpekcijskih standardov in postopkov, ki se jih zahteva od industrije. Tretjič, lahko bi obstajale ali morajo obstajati večje možnosti za samocertificiranje v industriji in, četrtič, zagotoviti moramo, da so kazni za kmetije sorazmerne s stopnjo kršitve in ne takšne kot sedanje neustrezne pavšalne kazni, zlasti v primerih, ko za kršitve ni kriv kmet.

Po mojem mnenju bi moral biti en cilj skupne kmetijske politike pomoč in spodbujanje industrije, da se prilagodi tem novim izzivom. Da bi to dosegli, je treba spremeniti kulturo v skupni kmetijski politiki. Sprejeti mora prožnejši, milejši pristop. Bolj se je treba posvetovati z zainteresiranimi stranmi v industriji in natančneje oceniti vpliv predlagane zakonodaje. Prav tako mora biti njena razlaga enostavnejša. Reformirana skupna kmetijska politika mora biti sposobna javno dokazati zagotavljanje javnih dobrin s strani industrije. Najti mora način za zmanjšanje stroškov industrije za izpolnjevanje njenih zahtev in nazadnje mora učinkovito in uspešno ter pravično upravljati industrijo.

Poročilo predlaga številne načine za doseg tega.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Gospod predsednik, obremenitev upravljanja kmetijstva je treba vsekakor zmanjšati, kar zadeva kmete, ti načini, ki jih je izpostavil poročevalec, pa so zelo dobrodošli. Nekateri kmetje so povedali, da se počutijo kot zločinci, ko se poskušajo spopasti z različnimi upravnimi dokumenti in pravili. Skupna kmetijska politika mora biti enostavnejša.

Povedati je treba tudi, da bodo, ko prihaja do vse več sprememb na trgih in se zmanjšuje uvozna zaščita, upravni in ureditveni mehanizmi za trg potrebni tudi v prihodnje. V prihodnosti bodo potrebni tudi sistemi za ugotavljanje stanja in morda promocijske aktivnosti za izvoz.

Jasno je, da ni enostavne poti za ohranitev teh sistemov. Zlasti v primeru občutljivih proizvodov kot je mleko moramo vzpostaviti zakonodajni sistem, podoben sistemu kvot; drugače bo proizvodnja v regijah z omejenimi možnostmi postala nemogoča.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Čestitam poročevalcu, saj niso odlični samo njegovi predlogi, ampak celotna filozofija. Odlični so, ker si prizadevajo v prihodnosti podpreti tiste, ki dejavno kmetujejo, z drugimi

besedami tiste, ki dejansko obdelujejo zemljo. Odlična se mi zdi tudi točka, da je pomembno končati sektorska in druga izkrivljanja v prihodnji skupni kmetijski politiki, in tu bi še enkrat poudaril diskriminacijo novih držav članic. Podobno je zelo pomembno ne samo, da se poenostavi predpise Skupnosti, ampak je veliko odvisno tudi od izvajanja držav članic. Naj navedem značilen primer: pred dvema letoma je Svet sprejel uredbo o uvedbi zahteve za obvezno individualno elektronsko identifikacijo vsake posamezne ovce in kože, namenjene za zakol, starih manj kot 12 mesecev. V primeru revnejših držav članic, kjer država ne more zagotoviti podpore, je to pravilo izčrpalo sektor in ga pahnilo v brezupen položaj. To je še ena ponazoritev načina, na katerega lahko pretirano urejanje in čezmerna birokracija pogosto povzroči resno škodo v okviru skupne kmetijske politike, in predstavlja še en razlog za to, da je poročilo gospoda Ashwortha pomembno prav tako kot sta pomembni poročili gospoda Dorfmann in gospoda Le Folla.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Gospod predsednik, hvala, gospod Ashworth, za to odlično poročilo. Skupna kmetijska politika je uspešna politika, vendar pa ta uspeh včasih skalimo s pretirano birokracijo. To velja za prvi steber kmetijske politike in tudi za drugi. Vendar pa je predvsem pri majhnih gospodarstvih obseg birokracije včasih enostavno nesorazmeren s proizvodnjo, ki jo predstavlja dobljeni denar.

Med reformo naše kmetijske politike moramo razmisliti o zakonodaji za male proizvajalce in o tem, kako najti precej enostavnejšo metodo za takšna gospodarstva, ki jim iz različnih proračunskih poglavij pogosto namenimo skupno samo nekaj sto do nekaj tisoč evrov premij, ne da bi pri tem izpred oči izgubili svoje cilje in povzročili pomanjkanje jasnosti pri dodeljevanju subvencij. To mora biti mogoče in moramo si prizadevati za doseg tega.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Poročilo Richarda Ashwortha o poenostavitvi skupne kmetijske politike podaja odlične predloge. Njegova velika odlika je, da vprašanje preučuje z vidika kmetov. Seveda je pomembno tudi, da se denar davkoplačevalcev porablja na najbolj zakonit način. Vendar je to samo sredstvo, ne konec. Cilj je izpolniti vse naloge sektorske politike. Odbori za kmetijstvo pogosto zamenjujejo ti dve stvari v škodo dosege cilja. Potrebna je radikalna sprememba perspektive. Namesto tega, kar bi lahko opisali kot kulturo podreditve med strankami, kmeti in uradniki, potrebujemo kulturo sodelovanja. Komisija mora tudi pripraviti uredbo, ki odborom za kmetijstvo nalaga obveznost, da zagotovijo nadomestila in določijo sankcije, če so prizadeti interesi kmeta po njegovi krivdi. Zagotoviti moramo, da se bodo tisti s pravicami lahko za popravilo krivice obrnili na neodvisno sodišče. Na Madžarskem to še ni mogoče.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Gospod predsednik, poenostavitev skupne kmetijske politike je lepa zamisel in težko si je predstavljati, da bi ji kdo nasprotoval. Poenostavitev pomeni zmanjšanje števila inšpekcijskih pregledov, omejitev upravnih stroškov in prihranek časa za kmete. To je resnično čudovito.

Vendar pa bi rad izpostavil dva primera, ki zahtevata nekoliko drugačen pristop. Prvič, obstajajo določena področja proizvodnje, kjer je težko poenostaviti podporne instrumente. Tu imam v mislih tobak, hmelj in druge tovrstne posebne proizvodnje. Drugi primer je primer ohranjanja proizvodnje na območjih z omejitvami, kjer je treba za podporo proizvodnji uporabiti posebne instrumente, ki jih je omenil predhodni govornik. Strinjam se z avtorjem, da mora biti skupna kmetijska politika, politika prihodnosti, jasna in pregledna, vendar pa mora biti tudi učinkovita, učinkovitost pa je nekaj, kar ne gre vedno z roko v roki z enostavnostjo.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Gospod predsednik, evropsko kmetijsko politiko je treba poenostaviti, jo narediti preglednejšo in razumljivejšo. To je sporočilo poročevalca, gospoda Ashwortha, in je dobro sporočilo in pravo poročilo.

Namen našega poročila je spodbuditi Komisijo h krepitvi njenih prizadevanj za poenostavitev skupne kmetijske politike (SKP) na oprijemljiv način. Ta bi našim kmetom prihranilo veliko časa in denarja ter bi povečala družbeno sprejemanje SKP.

Naši kmetje bi se lahko ponovno osredotočili na pravo delo, namreč proizvodnjo hrane. Zato si želim, da bi poenostavitev skupne kmetijske politike postala dolgoročna naloga tu v Parlamentu in v Komisiji.

Andris Piebalgs, član Komisije. – Gospod predsednik, poenostavitev in boljša zakonodaja sta za Komisijo prednostni nalogi. Poročevalcu, gospodu Ashworthu, bi se zahvalil za odlično poročilo na tem precej zapletenem in zahtevnem področju.

Komisija se povsem strinja, da morata poenostavitev in zmanjšanje upravne obremenitve koristiti zlasti kmetom. To jim bo omogočilo, da več časa porabijo za svoje osrednje kmetijske dejavnosti. Komisija pozdravlja predstavljeno poročilo; na splošno se spopada z glavnimi področji, ki zbujaajo zaskrbljenost

evropskih kmetov, in Komisiji daje nove zamisli in pripombe v zvezi s poenostavitvijo skupne kmetijske politike.

V zadnjih letih je Komisija dosegla znaten napredek v zvezi s poenostavitvijo skupne kmetijske politike. Naj navedem samo en dokaz: skupina gospoda Stoiberja, ki Komisiji svetuje glede upravne obremenitve, je jasno navedla, da se je raven birokracije za kmete zaradi poenostavitvenih dejavnosti Komisije znatno zmanjšala. Toda poenostavitev je trajen proces; delo se bo leta 2010 nadaljevalo.

Poleg tega se zdaj razmišlja o prihodnosti skupne kmetijske politike. Začeli smo že javno razpravo in to pomeni, da bomo morali vsi sodelovati pri iskanju učinkovitih načinov za zmanjšanje upravne obremenitve ob sočasni ohranitvi visoke ravni zaščite finančnih interesov Evropske unije in hkrati tudi zelo uspešnega kmetijstva. V tem procesu bi opozoril samo na eno željo in bom omenil samo en primer zanjo. Včasih se poenostavitve ne sme izvesti na račun izziva, s katerim bi se lahko soočili. Kot primer vzemite sledljivost. V zadnjih letih smo imeli miren položaj, brez večjih škandalov ali izbruhov epidemij, vendar pa je sledljivost sočasno ključna. Ne smemo je kar ukiniti, ker ni bilo nobene krize. Zato menim, da bi morali biti v celotnem procesu zelo previdni, ko poenostavljamo; ne smemo pozabiti na lekcije v preteklosti in razloge za uvedbo določenih pravil. Zato bo Komisija nadaljevala z delom glede tega procesa, pri tem pa bomo zelo pazljivi, da ne bomo pozabili naučenih lekcij.

Predsednik. - Razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo čez dva tedna na naslednjem delnem zasedanju v Bruslju.

Pisne izjave (člen 149)

Jarosław Kalinowski (PPE), v pisni obliki. – (PL) Novi sistem mora temeljiti na objektivnih in pravičnih merilih. Zmanjšanje razlik v izplačilih v različnih državah članicah je ključnega pomena za doseg tega cilja. Cene za prevoz blaga, kmetijske stroje in gnojila ter stroški dela imajo v mnogih državah podobno zgornjo mejo. Da bi bili pogoji konkurence na enotnem trgu enaki, mora biti raven osnovnih neposrednih plačil enaka ali primerljiva po vsej Uniji. Prišel je čas, da začnejo načela, ki veljajo na drugih področjih gospodarstva, veljati tudi v kmetijstvu. Ne smemo pozabiti tudi, da potrebujejo nove države članice pomembna sredstva za podporo modernizaciji in rekonstrukciji kmetijstva ter da bi ujele države „stare petnajsterice“.

26. Dnevni red naslednje seje: gl. zapisnik

27. Zaključek seje

(Seja se je zaključila ob 23.00)