

SEGUNDA-FEIRA, 19 DE ABRIL DE 2010

PRESIDÊNCIA: J. BUZEK

Presidente

(A sessão tem início às 17H35)

1. Reinício da sessão

Presidente. – Declaro reaberta a sessão do Parlamento Europeu, que tinha sido interrompida em 7 de Abril de 2010.

2. Aprovação da acta da sessão anterior: ver Acta

3. Perguntas orais e declarações escritas (entrega): Ver Acta

4. Entrega de documentos: ver Acta

5. Declarações escritas caducadas: Ver Acta

6. Petições: Ver Acta

7. Seguimento dado às posições e resoluções do Parlamento: ver Acta

8. Luta contra o cancro da mama na União Europeia (declaração escrita): Ver Acta

Presidente. – A declaração escrita 0071/2009 apresentada pelos senhores deputados Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka e Lidia Joanna Geringer de Oedenberg sobre a luta contra o cancro da mama na União Europeia recebeu assinaturas de mais de metade dos membros do Parlamento. Em consequência, nos termos do artigo 123.º do Regimento, será transmitida aos seus destinatários e publicada juntamente com outros textos aprovados no plenário de 24 de Fevereiro de 2010. Os nomes dos signatários figurarão na acta da sessão.

Elizabeth Lynne (ALDE). – (EN) Senhor Presidente, gostaria apenas de agradecer a todos os que assinaram a declaração escrita 0071/2009 sobre a luta contra o cancro da mama na União Europeia.

A maioria dos membros desta Assembleia sabe que esta é a causa principal de morte na União Europeia das mulheres de idade compreendida entre 35 e 59 anos e queremos que os Estados-Membros lancem programas de rastreio a nível nacional e unidades especializadas em cancro da mama, entre outras coisas.

Espero que a assinatura desta declaração escrita represente mais uma iniciativa tendente a assegurar que, a nível de toda a União Europeia, disporemos dos instrumentos adequados para prevenir as nefastas consequências do cancro da mama.

Presidente. - Gostaria de agradecer à senhora deputada, bem como a todos os que subscreveram esta declaração.

9. Imunidade parlamentar: Ver Acta

10. Composição das comissões e das delegações: ver Acta

11. Verificação de poderes: ver Acta

12. Posições do Conselho em primeira leitura: Ver Acta

13. Declarações da Presidência.

Presidente. - Antes de iniciarmos a sessão, gostaria de dizer que os nossos pensamentos e orações estão, hoje, com as famílias e os amigos das vítimas e os feridos do acidente ferroviário ocorrido na última semana no Norte da Itália. Como todos recordamos, tratou-se de um gravíssimo acidente ferroviário.

Gostaria também de agradecer a todos vós, membros e funcionários do Parlamento – muitas pessoas do Parlamento –, por terem participado e organizado a cerimónia que decorreu na 4.ª feira da semana passada ao meio-dia relacionada com o desastre aéreo polaco. O funeral do Presidente da Polónia realizou-se ontem e o funeral do Presidente da Polónia no exílio teve lugar hoje. Quarta-feira da semana passada, cumprimos um minuto de silêncio em memória das vítimas do desastre.

Gostaria de vos agradecer novamente por este acto de solidariedade.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de lhe agradecer muito sinceramente, Senhor Presidente, pela sua solidariedade para com as vítimas do acidente que ocorreu na minha região e no meu país, a província autónoma de Bozen – Tirol do Sul –, na semana passada. A população da minha região está, na verdade, extremamente chocada com o acidente, que custou a vida a nove pessoas, sobretudo jovens, e provocou ferimentos em inúmeras outras. O choque é tanto maior quanto é certo que este comboio não era antigo, sendo antes uma jóia da região, e que se tratava de um novo percurso inaugurado há poucos anos. O acidente tão-pouco se deveu a falha técnica. Foi pura e simplesmente o resultado de um desabamento de terras, que é algo susceptível de acontecer numa região montanhosa como os Alpes.

Muito obrigado, Senhor Presidente. Transmitirei as suas palavras de solidariedade às vítimas e ao povo do meu país.

(Aplausos)

Presidente. - Gostaria de agradecer a todos aqui presentes hoje, porque tivemos de vencer enormes dificuldades de transporte para chegar a Estrasburgo. Nem todos conseguiram chegar. Terminou há alguns minutos uma reunião extraordinária da Conferência de Presidentes. As presidências dos grupos políticos têm propostas concretas a apresentar-vos, que foram acordadas e aprovadas pelas presidências de todos os grupos políticos. No essencial, estas propostas significam que não teremos sessão plenária na 5.ª feira, não havendo, portanto, ordem de trabalhos nesse dia. No entanto, 5.ª e 6.ª feira, os membros do Parlamento poderão assinar o registo de presenças e trabalhar como habitualmente. Não haverá sessão plenária nem ordem de trabalhos, mas é certo que é nossa obrigação trabalhar e aqueles que assinarem o registo de presenças 5.ª e 6.ª feira serão tratados normalmente, como sempre sucede à 5.ª e 6.ª feira.

Gostaria também de sublinhar que esta semana não haverá lugar a votações nem no plenário nem nas comissões, no caso de se realizarem reuniões das comissões. Podem realizar-se reuniões de comissão na própria 5.ª feira, mas sem que se proceda a votações. Foi o que nós decidimos. Isto tem a sua justificação no facto de nem todos os membros da nossa Assembleia terem conseguido fisicamente aqui chegar e não podemos privá-los do direito de participarem neste período de sessões. Portanto, isto não tem nada a ver com quórum, porque, provavelmente, haverá quórum, tem apenas a ver com o facto de nem todos terem podido participar no período de sessões. Adiar as votações não é grave, do ponto de vista jurídico das nossas obrigações perante o Conselho. As votações são importantes, por isso estamos a protelá-las por duas semanas, realizando-se as mesmas no período de sessões de Maio em Bruxelas. Do ponto de vista do nosso trabalho com o Conselho de Ministros e dos acordos e segundas leituras, o que estamos a fazer é legítimo.

Gostaria igualmente de dizer que há uma razão importante para que nós, que aqui estamos, nos devamos reunir e debater, porque amanhã teremos diante de nós um assunto extraordinário que não havíamos previsto. Esse tema, que debateremos amanhã de manhã, está relacionado com a actual situação na Europa a nível de transportes e as suas consequências para os cidadãos europeus. Amanhã, durante um debate de duas horas em que estará presente o senhor Presidente da Comissão Durão Barroso, queremos reflectir sobre a situação na Europa, porque a mobilidade diminuiu, as companhias aéreas estão em risco e enfrentamos o desemprego em lugares onde existem grandes aeroportos e onde as companhias aéreas europeias podem falir se não puderem transportar passageiros durante muitos dias. Esta é, pois, uma grave ameaça para todos os cidadãos europeus e, desta forma, o debate de amanhã de manhã será de crucial importância. Este ponto da ordem de trabalhos não tinha sido acordado previamente; é um ponto inteiramente novo, que foi aditado em

resultado da difícil situação na União Europeia e temos de pensar seriamente nele. Serão debatidos os restantes temas, com excepção de alguns dos pontos previstos para 5.ª feira.

Gostaria também de vos informar de que, em 7 de Abril deste ano, recebi uma carta de um membro deste Parlamento, o senhor deputado Nigel Farage. Nesta carta, o Co-Presidente do Grupo EFD cita o artigo 6.º, n.º 3, do Regimento e apresenta uma queixa formal respeitante a uma violação do Protocolo relativo aos Privilégios e Imunidades da União Europeia. Submeti o pedido contido na carta do senhor deputado Nigel Farage à apreciação da comissão competente.

14. Ordem dos trabalhos

Presidente. - Foi distribuído o projecto definitivo de ordem do dia elaborado pela Conferência de Presidentes, na sua reunião de 2.ª feira, 19 de Abril de 2010, nos termos do artigo 137.º do Regimento. Foram propostas as seguintes alterações:

(Primeira parte das alterações: ver ponto anterior)

Jörg Leichtfried (S&D). – *(DE)* Senhor Presidente, gostaria de apresentar um ponto de ordem para sua informação. É simpático da sua parte felicitar-nos por estarmos hoje aqui. Apesar de ser difícil, é a nossa obrigação. Não é nada de especial. Gostaria tão-só de recomendar que da próxima vez nos facilitasse esta tarefa, abonando-nos mais rapidamente com informação e respondendo às nossas mensagens de correio electrónico, a fim de sabermos o que provavelmente irá acontecer. Dessa forma, talvez os que não estão aqui hoje pudessem ter comparecido.

(Aplausos)

Presidente. - Tenho de admitir que não compreendi totalmente a sua observação, Senhor Deputado Jörg Leichtfried, porque os membros desta Casa reagiram muito bem. De qualquer modo, deixemos esta discussão.

John Bufton (EFD). – *(EN)* Senhor Presidente, gostaria de concordar com o senhor deputado que se encontra além. Sabemos que há um problema no que diz respeito ao tráfego aéreo – claro que sabemos; não somos tolos – mas não compreendo por que se demorou até esta noite para tirar esta conclusão. Chegámos todos aqui hoje, há muitas pessoas no Hemiciclo e muitos funcionários. Para estarmos todos aqui, os custos para o contribuinte elevam-se a milhões de libras e, no entanto, o Senhor Presidente decide cancelar as votações através de uma lacónica comunicação. Penso que é absolutamente desastroso que tenha feito isso.

Julgo que há aqui deputados suficientes para votar. Sabemos das condições difíceis, mas é suposto que isto seja um parlamento. O Senhor Presidente muda agora radicalmente de posição e diz que não vamos votar, mas que podemos aparecer e discutir umas coisas, debater umas coisas, o que muitas vezes não significa absolutamente nada, e depois, na altura de votar, é-nos dito que não o podemos fazer.

Penso que o contribuinte do Reino Unido, quando souber disto, ficará absolutamente aterrado. Atravessamos dificuldades financeiras no Reino Unido, estamos a reduzir serviços, temos eleições legislativas, falamos em poupar dinheiro e, todavia, por aqui andamos a esbanjar dinheiro. Seguramente, chegou o momento de fechar este lugar.

Presidente. - Obrigado pela sua observação. Trato todos os comentários com a maior seriedade, mas gostaria de dizer que todos os grupos políticos e seus representantes acordaram nas alterações a que há pouco me referi.

Sophia in 't Veld (ALDE). – *(NL)* Senhor Presidente, penso que o adiamento das votações foi uma decisão sensata, porque, apesar de termos o número necessário de deputados para haver quórum, não temos suficiente distribuição geográfica. No entanto, sugiro que os pontos da ordem do dia que não foram abrangidos sejam condensados para que possamos terminar 24 horas antes do que é normal, ou seja, no final da tarde de 4.ª feira, em vez de no final da tarde de 5.ª feira, e não à meia-noite de 4.ª feira. Isso permitiria, pelo menos, que aqueles que *estão* aqui pudessem viajar de regresso a casa e não teríamos que permanecer aqui na 5.ª feira.

Presidente. - Senhoras e Senhores Deputados, darei a palavra aos oradores depois de estabelecer a ordem de trabalhos.

Charles Tannock (ECR). – *(EN)* Senhor Presidente, graças à lei dos efeitos indesejados, mudar as votações desta semana para 6 de Maio – data das eleições legislativas no Reino Unido – equivale a que muitos, senão

todos os deputados britânicos ao PE de todos os partidos e delegações não estarão aqui nessa data, o que também enviesará o resultado final. Seria possível alterar a data para 4.^a feira, 5 de Maio, em vez de 5.^a feira, 6 de Maio?

Presidente. - Senhoras e Senhores Deputados, esta é a proposta que vos faço. Começaremos agora com a ordem do dia e, depois de esta terminada, poderemos recomençar com todas as vossas questões relativas ao período de sessões de 5 e 6 de Maio. Decidiremos depois; não é necessário decidir o assunto agora. O único aspecto a ter em conta é que as votações se realizarão a 5 e 6 de Maio. Todas as decisões serão tomadas mais tarde.

Vamos começar com a ordem do dia. Não haverá agora mais pontos de ordem.

Presidente. – Foi distribuído o projecto definitivo de ordem do dia para o período de sessões de Abril, nele sendo propostas as seguintes alterações (artigo 140.º do Regimento):

Segunda-feira:

Não foram propostas alterações.

Terça-feira:

A sessão terá início às 09H00 com declarações do Conselho e da Comissão sobre a perturbação do tráfego aéreo na Europa.

O debate continuará até às 11H00.

Das 11H00 até às 13H00, serão discutidos os seguintes pontos: uma declaração do senhor Presidente da Comissão Durão Barroso sobre o Programa legislativo e de trabalho da Comissão para 2010 e uma declaração da Comissão sobre a coordenação da ajuda humanitária no Haiti e respectiva reconstrução.

Terça-feira não se realizarão votações.

Quarta-feira:

Não foram propostas alterações.

Quinta-feira não se realizarão votações.

Quinta-feira:

Quinta-feira não haverá sessão.

(A ordem de trabalhos ficou, portanto, estabelecida)

15. Intervenções de um minuto sobre questões políticas importantes

Presidente. – Seguem-se na ordem do dia as intervenções de um minuto sobre questões políticas importantes.

John Bufton (EFD). – (EN) Senhor Presidente, obrigado por me deixar falar de novo. Tendo em conta o que aqui foi agora dito, numa comunicação muito breve, eu instá-lo-ia a reapreciar a questão das votações da próxima sessão de 5 e 6 de Maio.

É muito provável que a maioria dos membros do Parlamento Europeu procedentes do Reino Unido não venha a estar presente. A 6 de Maio serão as nossas eleições legislativas. Não estará aqui ninguém do Reino Unido. Vão ser debatidos assuntos sem que a voz do Reino Unido esteja presente. Exorto-o a considerar talvez o dia 4 de Maio – poucos dias antes –, porque, negando esse voto, estar-se-á a negar ao Reino Unido a possibilidade de rejeitar ou apoiar medidas...

(O Presidente retira a palavra ao orador)

Presidente. - Permitir-me-á que lhe responda: Terei em conta as suas palavras com a maior seriedade. Temos dois dias: 5 e 6 de Maio. Decidiremos como proceder com as votações calendarizadas para 5 e 6 de Maio e como dividi-las.

Presidente. - Antes de começarmos, gostaria de fazer uma declaração. Como sabemos, o artigo 150.º do Regimento permite intervenções de um minuto. A experiência mostra que os pedidos para intervir são em número mais de duas vezes superior ao limite que é possível aceitar tendo em conta o tempo disponível. É inevitável a desilusão sentida pelos deputados que aguardam a sua oportunidade para falar e que, no fim, não têm essa oportunidade. A fim de evitar a incerteza e desilusão futuras, vou passar a usar o seguinte procedimento no que respeita às intervenções de um minuto. Nos termos do artigo 150.º do Regimento, será elaborada uma lista de 30 oradores, que serão selectivamente escolhidos para manter um equilíbrio política e geograficamente representativo. Será dada prioridade aos deputados que não tiveram a oportunidade de fazer uma intervenção de um minuto nos dois períodos de sessões anteriores. Todos os membros do Parlamento Europeu que solicitaram uma intervenção serão antecipadamente informados sobre se foram ou não escolhidos. Os parlamentares cujo pedido de intervenção foi deferido devem estar presentes no Hemiciclo quando chegar a sua vez de falar.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Senhor Presidente, gostaria de chamar a atenção para a questão dos alimentos geneticamente modificados. A Comissão Europeia está a preparar uma proposta para alterar o direito comunitário, no sentido de dar aos Estados-Membros maior margem de escolha quanto à autorização ou não dos organismos geneticamente modificados, porque o actual direito comunitário não consente a proibição dos OGM ao nível dos Estados-Membros.

A Comissão Europeia proporá em breve que aos Estados-Membros seja legítimo decidir individualmente sobre o cultivo de plantas geneticamente modificadas. No entanto, as decisões relativas à importação e processamento de sementes de OGM continuariam a ser tomadas ao nível da União Europeia. Em face disso, deveríamos considerar a possibilidade de introduzir um rótulo especial para os produtos isentos de OGM. Tal rótulo deveria ser clara e universalmente identificável, para que os consumidores europeus tenham conhecimento de que o produto que estão a comprar não procede de animais alimentados com organismos geneticamente modificados. Consequentemente, deveríamos pensar numa configuração específica para esse rótulo.

Traian Ungureanu (PPE). – (EN) Senhor Presidente, permita-me que recorde a esta Casa que há um ano os abusos comunistas foram enfrentados por uma revolta popular na República da Moldávia. Os protestos conduziram ao poder uma coligação pró-europeia e, um ano volvido, o novo governo provou o seu posicionamento europeu. O Governo moldavo necessita de apoio imediato por parte da União Europeia, havendo três formas possíveis de esse apoio ser prestado: assistência financeira imediata, supressão de vistos e conclusão de um acordo de associação.

Tenho igualmente de referir aqui o caso de Ernest Vardanian, um jornalista detido, mantido em isolamento e pronunciado por alta traição pelas chamadas autoridades da Transnístria. É uma grave violação dos direitos humanos. Peço à Alta-Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança e ao chefe da Delegação da União Europeia na Moldávia para diligenciarem com urgência tendo em vista a imediata libertação do jornalista que se encontra preso.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Senhor Presidente, Senhor Secretário-Geral, Senhor Comissário, eu deveria agora proferir o discurso que preparei, mas há circunstâncias excepcionais que se interpõem. Todos sabemos que as condições meteorológicas não favorecem que nos reunamos aqui em Estrasburgo sem dificuldades. Isto provocou grande stresse e ansiedade em muitos de nós, parlamentares e funcionários.

Gostaria de aproveitar o momento para lhe agradecer a si, Senhor Presidente, e também ao Secretariado-Geral do PE sob a liderança do senhor Klaus Welle por nada terem deixado ao sabor do acaso e nos terem proporcionado as melhores condições de trabalho possíveis.

Desde os primeiros dias do problema relativo à aviação, o Parlamento empenhou-se a trabalhar na reorganização do transporte para Estrasburgo e, por isso, gostaria também de exprimir sinceros agradecimentos em nome dos que não puderam estar aqui hoje. Muito obrigada.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Senhor Presidente, tentei captar a sua atenção há pouco enquanto falava sobre as novas regras que se aplicam às intervenções de um minuto. Vindo da Polónia como acontece consigo, sabe bem o que significa ter diferentes estratos de pessoas e parlamentares. No entanto, gostaria de pedir que as pessoas que estão sentadas nas últimas filas também fossem tidas em conta no que respeita aos pontos de ordem.

Tenho algumas perguntas específicas. Primeiro, poderia esclarecer-me algo que disse antes, a saber, se, quando fala nos dois próximos períodos de sessões, quer significar os dois próximos períodos de sessões em Estrasburgo ou se também neles inclui Bruxelas?

Segundo, o que fará se – como já aconteceu – os deputados não estiverem presentes por qualquer razão que seja, mesmo que tenham pedido para intervir? Conceder-lhes-á, porventura, alguns minutos de tolerância para que possam usar da palavra segundo o procedimento "catch the eye"?

Terceiro, em consonância com esta nova eficiência – que se saúda –, poderia começar já hoje por anunciar os nomes dos 30 oradores a quem pretende hoje dar a palavra?

Presidente. - Obrigado pela sua observação. A aplicação das novas regras terá início na reunião de Bruxelas. O período de sessões de Bruxelas será o primeiro a realizar-se com as novas regras.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Senhor Presidente, o problema dos cães vadios na Roménia tornou-se novamente um assunto da actualidade em resultado do previsto levantamento da proibição do abate destes cães, que esteve em vigor desde 15 de Janeiro de 2008. Satisfaz-me verificar que a Roménia recuou de novo na execução desses planos. No entanto, a alternativa agora escolhida, a saber, colocar os cães em abrigos para grande número de animais, também não é solução. A única medida sensata é pôr em prática um plano de castração. Todavia, a Roménia recusou isso. Quando se trata deste assunto – ou de qualquer outro respeitante à protecção de qualquer animal –, a União Europeia deveria, de facto, fazer algo – e não antes do tempo.

Senhor Presidente, esta foi a minha intervenção de um minuto. Queria utilizar o tempo que resta para explicar mais uma vez o que quis dizer antes.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Senhor Presidente, quando Simon Kuznets, o homem que criou o conceito de "produto nacional bruto", reconheceu a dificuldade em medir a prosperidade de uma nação, com base unicamente no valor do seu rendimento nacional, não penso que ele imaginasse que só 75 anos depois cinco Prémios Nobel trabalhariam num conjunto de propostas visando oferecer uma avaliação mais exacta do desempenho económico e do produto social que a proporcionada pelo PIB. Este indicador macro-económico ignora a qualidade dos produtos, falha ao medir o crescimento económico sustentável e exclui outros factores como as economias de subsistência e suburbana, o trabalho doméstico e o trabalho voluntário.

Com base no resultado do trabalho desenvolvido por esta comissão, sintetizado no relatório Stiglitz, foi redigida uma proposta para melhorar o sistema estatístico nacional, definir a qualidade de vida com mais precisão e incluir o desenvolvimento sustentável no cálculo dos índices de progresso económico e social.

Neste contexto, julgo que devemos ter um sistema coordenado, a nível de toda a União Europeia, que seja capaz de medir a qualidade de vida, o grau de sustentabilidade do crescimento económico e, não menos importante, as disparidades sociais. Este passo significaria que teríamos aprendido a lição da recessão cujo impacto se abate sobre nós.

PRESIDÊNCIA: S. KOCH-MEHRIN

Vice-presidente

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Senhora Presidente, a semana passada um tribunal decidiu que o fecho do jornal de língua basca *Egunkaria*, do qual aqui falei há algumas semanas, constituía um acto injusto, ilegal e arbitrário.

Na decisão afirma-se que nem a Constituição espanhola nem o Código Penal permitem que um jornal seja encerrado e que a acusação no seu todo se baseava na premissa de que defender a cultura basca significa colaborar com a ETA, o que é um absurdo. Afirma que as pessoas acusadas estão completamente inocentes, que não pertencem à ETA e que nem o jornal financiou a ETA nem a ETA financiou o jornal. A decisão afirma também que os detidos foram mantidos em isolamento, sem suficiente fiscalização judicial, o que dá crédito às queixas de maus-tratos e tortura feitas pelos detidos.

Por isso, gostaria de fazer dois pedidos: gostaria que registássemos os efeitos que a demagogia e a manipulação dos sentimentos, ao lado da legislação do estado de emergência, podem ter numa democracia e o facto de em Espanha os principais órgãos de comunicação social e os principais partidos nos terem acusado a todos

nós, que nos opusemos a esta injustiça, de colaborarmos com a ETA. Gostaria também que colaborássemos no sentido de garantir que será feita justiça às vítimas e que o caso tenha um desfecho justo.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Senhora Presidente, em Fevereiro último foi apresentado ao Parlamento Europeu o relatório da Comissão Europeia, editado por Reuter and Trautmann, sobre os mercados globais de drogas ilícitas depois de 1998. Este relatório constitui uma valiosa base de dados e as suas conclusões corroboram algumas avaliações feitas até à data sobre a ineficácia das políticas relativas às drogas na União Europeia e a nível global.

A conclusão fundamental é que as políticas actuais falharam no seu objectivo principal de reduzir a procura e a oferta de substâncias ilícitas, sendo um factor-chave no agravamento dos danos para os utilizadores individuais, o respectivo meio, a economia e a sociedade.

Em 2004, o Parlamento Europeu aprovou um pacote de recomendações, de entre as quais o relatório Catania. Por isso, convido a que nos debrucemos de novo sobre esta questão, dentro de um quadro mais amplo, para que nenhum dano atinja os utilizadores.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Senhora Presidente, a minha nação foi atingida por uma grande tragédia. O Presidente, o presidente do Banco Central e líderes militares morreram. O funeral do Presidente e sua esposa realizou-se ontem. Gostaria de exprimir os meus agradecimentos pelos testemunhos de solidariedade recebidos de muitos Estados-Membros da União Europeia. O conceito de solidariedade europeia ficou assim comprovado e isso é algo de muito importante para nós, polacos. Estiveram presentes no funeral os Presidentes da República Checa, Eslováquia, Hungria, Alemanha, Lituânia, Letónia, Roménia e Eslovénia e o Primeiro-Ministro da Estónia. Lamento que o Presidente do Conselho e o Presidente da Comissão Europeia não tenham estado presentes. Não puderam fazê-lo, mas os Primeiros-Ministros do Azerbaijão, Arménia e Geórgia, por exemplo, marcaram a sua presença e tinham uma distância maior a percorrer. Gostaria de agradecer a todos os que estiveram presentes pelo seu gesto de solidariedade.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Senhora Presidente, permita-me que, num minuto, faça alguns comentários sobre a Sérvia. As aspirações da Sérvia em juntar-se à União Europeia parecem estar a dinamizar o país. Em qualquer caso, o país apresentou recentemente um pedido de desculpas formal pelo genocídio em Srebrenica – não é certamente algo que possa ser dito a respeito do controverso país candidato Turquia, que a ameaça de sanções um país que simplesmente se atreva a discutir a questão do genocídio arménio.

A interpretação dos critérios de Copenhaga é, na minha opinião, arbitrária, sendo certo que Belgrado é acusada de falta de cooperação com o Tribunal internacional de crimes de guerra em Haia, enquanto as violações dos direitos humanos protagonizadas por Ankara são consideradas irrelevantes.

No entanto, não é novidade que a União Europeia use dois pesos e duas medidas. Na Bósnia, vários grupos étnicos são impelidos a coexistir dentro de um mesmo Estado multicultural, enquanto no Kosovo já se considera legítimo que um grupo étnico se possa separar de um determinado Estado.

Em contraste com a Turquia, a Sérvia é histórica, espiritual e culturalmente parte integrante da Europa e um Estado-chave para a segurança nos Balcãs. Não poderemos, com certeza, repetir os erros cometidos com a apressada adesão da Bulgária e da Roménia. Todos os critérios de adesão têm de ser, seguramente, respeitados, mas a Sérvia é um país europeu e deve fazer parte da União.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Senhora Presidente, o recente desmantelamento de uma importante célula terrorista na Grécia lembra-nos que a violência e a ameaça às instituições democráticas não tem fronteiras e é indiscriminada.

É importante recordar que a actual crise económica e o pessimismo que gera nos cidadãos desencadeiam agressividade e produzem violência. Todos concordam que a violência é condenável, qualquer que seja a forma que assuma ou o local em que se manifeste. No entanto, aquilo em que temos de concordar e dar maior ênfase é a importância da prevenção, mais do que a cura. É por isso que devemos priorizar questões como o SWIFT, o PNR e o reforço da Europol e do Eurojust.

Após tê-las enumerado, é crucial que corrijamos as crónicas patologias sociais que dão origem à violência. É necessário lutar contra a pobreza e o desemprego. Já não há margem para a inacção. A última vez que os líderes europeus recuaram diante dos desafios sociais colocados por uma conjuntura económica difícil, este continente mergulhou nas profundezas do ódio e do totalitarismo.

Jens Geier (S&D). – (DE) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de chamar a atenção da Comissão Europeia e desta Casa para os preocupantes desenvolvimentos respeitantes aos preços das matérias-primas. A cidade de Duisburgo, sede da maior siderurgia da Europa, pertence ao meu círculo eleitoral. Aqui e nos outros locais da União Europeia onde se produz aço, os empregados estão muito apreensivos com os seus empregos, porque os três maiores fornecedores de minério de ferro estão a forçar aumentos de 100% nos preços oferecidos à indústria do aço. No futuro, o preço do minério será negociado na Bolsa de Metais de Londres, substituindo a estabilidade de preços que era até aqui garantida através de contratos de fornecimento a longo prazo. A força de trabalho e os seus sindicatos receiam que isto redunde num considerável aumento do preço do material de base, o aço. Isto sucede num momento em que as potenciais áreas de realização de poupanças através de programas de diminuição de custos ou de reduções na força de trabalho, especialmente após a mais recente reestruturação na indústria do aço, estão esgotadas. Com o fim de chamar a atenção para esta situação, as comissões de trabalhadores e o Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica da Alemanha dirigiram um apelo, em nome da cidade de Duisburgo, à senhora Chanceler Merkel e ao senhor Presidente da Comissão Durão Barroso. Solicitaria à Comissão que respondesse a esse apelo.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – (EN) Senhora Presidente, os passageiros cujos planos de férias foram anulados pelas cinzas vulcânicas estão confusos a respeito do seguro.

Embora as companhias aéreas venham a reembolsar ou voltem a reservar os voos, nos termos da directiva que aprova a Carta Europeia dos Direitos dos Passageiros dos Transportes Aéreos, muitos passageiros enfrentam o custo de quartos de hotel, aluguer de automóvel e talvez de acordos de voo alternativo, mas espera-se que algumas apólices de seguro de viagem paguem os prejuízos.

Há outros que argumentam que se trata de um caso de força maior, mas eu apelo a essas companhias a que sejam pragmáticas e razoáveis e reconsiderem essa decisão, tendo presente que eu, como muitos outros, tenho inúmeros eleitores que se encontram em aeroportos de várias partes do mundo, o que lhes acarreta despesas que não podem suportar.

Compreendo que a directiva relativa às viagens organizadas está a ser revista e isso deve ser feito com urgência.

Em conclusão, é essencial que esta directiva assegure a aplicação de um conjunto padronizado de normas a situações deste tipo. Mesmo nesta fase, eu pediria à Comissão que tivesse isto em atenção.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de propor aqui, no coração democrático das instituições europeias, um breve resumo do impacto que, em última análise, as intervenções europeias têm nas comunidades, regiões e indivíduos.

Penso que temos de decidir entre apresentar uma visão universalista e global ou, em lugar disso, preservar o contributo e a identidade de cada indivíduo. Julgo que é preferível a segunda opção; é uma visão ampla dentro da qual as dimensões mais singulares decorrentes de vocações e tradições específicas também ocupam o seu lugar e têm a sua dignidade.

Consideremos, por exemplo, os efeitos da directiva de 2006 relativa aos serviços, a chamada directiva Bolkestein, nas zonas balneares de Itália. Penso que não devemos sacrificar, em benefício de um sistema global supostamente mais eficiente, a cultura e a tradição de hospitalidade que sempre caracterizaram as comunidades locais.

Economicamente falando, julgo que as pequenas empresas são a expressão mais genuína da identidade cultural das comunidades locais e que, por isso, deveriam ser sempre salvaguardadas.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Senhora Presidente, nos dias que passam não é fácil ser um pró-europeu fervoroso. Hoje, gostaria de referir o problema do Eurostat. Sabe-se que o Eurostat era muito mais conhecedor da situação real da Grécia do que geralmente se pensava que fosse. Há relatórios dos quais só foram publicadas partes e que não abrangeram casos de fraude ocorridos desde 2002 e depois houve, é claro, o grande relatório de 2008. No entanto, não é nada claro qual o grau de cobertura dos relatórios, quais são as suas consequências e quem pode ser responsabilizado por eles – neste caso, por não agir em conformidade com eles.

Gostaria, pois, de sugerir, neste momento, que lidemos construtivamente com o Eurostat e não apenas relativamente às práticas escandalosas, que certamente também existiram no passado. A minha sugestão é, pois, que a Comissão actue neste domínio no sentido de garantir a independência do Eurostat e de facultar aos cidadãos a informação que é tão necessária para revolucionar a nossa democracia.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). - Estamos hoje perante uma catástrofe natural de consequências imprevisíveis. A ciência permite-nos calcular com precisão razoável o efeito das partículas na atmosfera, nos motores dos aviões, nos sistemas aviónicos. A ciência também nos permite calcular com razoável grau de precisão o movimento dessas partículas na atmosfera. Hoje os ministros dos transportes da UE estão reunidos para decidir como lidar com a situação dos transportes aéreos. As conclusões desta reunião deverão ser baseadas nos conhecimentos científicos e no princípio da precaução. A economia não pode ter prioridade em relação à segurança das pessoas. A Europa deverá continuar a ter o papel de bastião da defesa da segurança e da qualidade de vida. Esperamos, no entanto, soluções rápidas, pragmáticas, sobre sistemas de transportes alternativos, por terra e por mar.

Durante o último ano temos sido confrontados com diversas crises, catástrofes naturais, epidemia, perante estes factos ...

(A Presidente retira a palavra à oradora)

Ioan Enciu (S&D). - (RO) Senhora Presidente, espera-se que a terceira directiva postal, que desregulamentará completamente este mercado, entre em vigor no fim deste ano. Os efeitos da crise económica e financeira são bem conhecidos, designadamente no mercado postal.

As consequências da crise intensificaram-se na sequência da execução da directiva em Estados-Membros onde o mercado postal foi completamente desregulamentado. Neste sector, o índice de despedimentos e as reduções nos rendimentos dos funcionários que continuaram em actividade são superiores à média. Houve também uma diminuição no número de transacções e um aumento nas tarifas postais, para já não falar no facto de os cidadãos que vivem em locais ou áreas de difícil acesso serem privados de um meio de comunicação e de um serviço universal.

Penso que os efeitos sociais resultantes da execução desta directiva devem ser avaliados. É nosso dever prevenir a ocorrência de *dumping* social. Exorto as instituições europeias competentes a ponderar a opção de aplicar uma moratória mínima de dois anos aos prazos estipulados para esta directiva ser posta em prática, com alguma variação em cada um dos restantes Estados-Membros.

Cristian Dan Preda (PPE). - (RO) Gostaria de vos falar hoje acerca da situação extremamente delicada que o jornalista Ernest Vardanian enfrenta. Ele foi detido pelo regime de Igor Smirnov na auto-proclamada República da Transnístria.

Ernest Vardanian é acusado de alta traição e espionagem, o que não só é absurdo como totalmente risível. De facto, ao jornalista foi recusada libertação sob caução, estando sujeito a condições de detenção absolutamente terríveis. Gostaria de dizer que as autoridades de Tiraspol usam esta circunstância para intimidar Chişinău, numa altura em que o novo governo, que tomou posse após as eleições do ano passado, ensaia uma aproximação à União Europeia, pretendendo também resolver o conflito transnistrano.

Apelo à libertação imediata e incondicional do jornalista Ernest Vardanian e exorto as autoridades da auto-proclamada República da Transnístria a procurarem um entendimento com Chişinău que ponha fim ao conflito.

Czesław Adam Siekierski (PPE). - (PL) A crise financeira e económica atingiu mais duramente as pessoas mais pobres. Para ir ao encontro das suas necessidades, a União Europeia declarou 2010 como Ano Europeu de Luta contra a Pobreza e a Exclusão Social. Calcula-se que na Europa mais de 40 milhões de pessoas vivam na pobreza e perto de outros 40 milhões se encontrem sob a ameaça da pobreza. Lamenta-se sobretudo que um quarto deste número - 20 milhões - sejam crianças. Os problemas que eles enfrentam dizem respeito não só à falta de comida, cuidados médicos e roupa, mas, principalmente, à falta de um horizonte de melhoria da sua situação e de libertação da pobreza. O mais importante passo que pode ajudar a alterar esta trágica situação é proporcionar-lhes um alto nível de instrução. Esta necessidade agudiza-se em cidades pequenas e no meio rural, que se situam longe dos centros académicos. Por isso, penso que a solução-chave para a mudança será o aumento do financiamento para bolsas de estudo em benefício de jovens oriundos de famílias carenciadas.

Derek Vaughan (S&D). - (EN) Senhora Presidente, saúdo o debate que amanhã terá lugar sobre a crise da aviação, porque precisamos de lembrar que esta tem impacto não só sobre este Parlamento, mas também sobre os cidadãos e empresas de toda a Europa. Isto sucede numa altura em que a Europa, ou a maior parte dela, está a emergir de uma profunda recessão. O Reino Unido, como muitos outros países - não todos -,

está a recuperar desta recessão e isso porque o seu Governo interveio quando o mercado falhou, ao invés de se manter à margem, como alguns quereriam.

Muitos indicadores económicos serão conhecidos no Reino Unido nas próximas semanas e acredito que muitos deles serão positivos. E isso será assim porque o governo interveio. Penso que também é importante para as instituições europeias a sua intervenção em situações económicas difíceis. No futuro, todas as instituições europeias deveriam assegurar que os nossos orçamentos visem ajudar os cidadãos e as empresas a ultrapassar momentos económicos difíceis e planear para a recuperação.

Diogo Feio (PPE). - Trago hoje a esta sessão plenária a questão da situação orçamental dos diferentes Estados. Faço-o numa altura em que terminou o momento de entrega dos Programas de Estabilidade e Crescimento, em que se faz uma previsão daquilo que, no médio e longo prazo, será a situação dos diferentes Estados. Em relação ao caso específico do meu Estado, Portugal, a Comissão Europeia comentou que o programa apresentado é um programa de risco. É um sinal preocupante para os mercados, mas foi fundamentalmente um sinal que olhou para a estabilidade, que olhou para a questão da saúde das contas públicas, quando também é importante que se olhe para a questão do crescimento. E, mais uma vez aqui, os números apresentados pelo meu Estado não são satisfatórios e a preocupação com questões como a simplificação para as empresas, a situação de competitividade fiscal continua, infelizmente, a faltar.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). - (EN) Senhora Presidente, o assunto foi abordado duas intervenções antes, mas gostaria de perguntar ao senhor deputado que se encontra além e que defendeu a intervenção da União Europeia, como é que ele pensa que a União deveria intervir contra as cinzas vulcânicas.

Presidente. - Perguntas adicionais com uso do cartão azul não são permitidas durante as intervenções de um minuto. Portanto, não era um ponto de ordem. O seu colega poderá talvez responder à sua pergunta a título pessoal, mas em caso algum durante o debate em plenário.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). - (FR) Senhora Presidente, gostaria que, antes de dar a palavra aos oradores, pudesse ter em conta a paridade entre homens e mulheres. É que deu a palavra a homens cinco vezes consecutivas.

Presidente. - Muito obrigada. Como pode calcular, como presidente do Grupo de Alto Nível para a Igualdade de Género e a Diversidade, a igualdade é um tema que me é caro. Temos uma lista de oradores e tentámos que a mesma fosse equilibrada. Mas a oportunidade de falar durante o debate depende também, é claro, de quem está realmente presente.

Assim se conclui este ponto.

16. Poder de delegação legislativa (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0110/2010) do deputado Szájer, em nome da Comissão dos Assuntos Jurídicos, sobre o poder de delegação legislativa (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)).

József Szájer, relator. - (HU) Senhora Presidente, Senhor Comissário Šefčovič, muitos oradores iniciam a sua intervenção no Parlamento dizendo que o seu assunto é importante, muito importante ou mesmo dos mais importantes. Também gostaria de dizer o mesmo, mas com muito mais razão do que muitos outros, porque o assunto que agora debatemos, o poder de delegação legislativa do Parlamento à Comissão, constitui talvez a inovação mais importante e todavia muitas vezes negligenciada do Tratado de Lisboa.

Aqueles que criticavam o Tratado de Lisboa falavam de um deficit democrático. Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de dizer que esta alteração, isto é, a garantia do poder de delegação legislativa do Parlamento, é um dos mais significativos alargamentos das competências do Parlamento. Isto significa que os representantes directamente eleitos pelos cidadãos poderão doravante, no Parlamento e em virtude dos seus poderes legislativos, fiscalizar e vetar as resoluções e decisões de execução aprovadas pela Comissão Europeia. Por outras palavras, este elemento do Tratado de Lisboa, frequentemente referido em associação com o alargamento dos poderes do Parlamento, nomeadamente o facto de os procedimentos de co-decisão terem aumentado significativamente em número e de as áreas em que o Parlamento pode participar terem crescido, representa, juntamente com a questão do poder de delegação legislativa do Parlamento, um importante alargamento não apenas quantitativo, mas também qualitativo. Por outras palavras, a partir de agora, e em resultado de uma longa luta e batalha que foi aqui levada a cabo durante muitos anos e que continua a ser protagonizada pelos membros do Parlamento Europeu, temos a garantia de que as decisões

tomadas pela Comissão Europeia que não cabem nas suas próprias competências mas são adoptadas no quadro de poderes legislativos delegados, serão fiscalizadas pelo Parlamento. Muitos poderão dizer, claro, que, formalmente, essa fiscalização já existia. Em certo sentido sim, mas com prazos e em circunstâncias tais, e como resultado de uma cooperação legislativa e interinstitucional tal, que não constituía uma efectiva fiscalização. Gostaria também de chamar a atenção para o facto de que esta nova possibilidade, decorrente do artigo 290.º do Tratado de Lisboa, também transformará o trabalho do Parlamento nos próximos anos, especialmente se nós, membros do Parlamento, assumirmos estes poderes com seriedade e formos verdadeiramente capazes de tomar decisões nestas matérias.

Se o mundo lá fora e os não-especialistas nesta área ainda não compreenderam do que se trata, já que é um tema tecnicamente muito complexo que, todavia, respeita a uma instituição democrática e visa eliminar o chamado deficit democrático na Europa, é necessário chamar a atenção para o seguinte: o que isto significa é que o Parlamento e o Conselho, os dois órgãos legislativos da União Europeia, não podem por si sós ocupar-se de todos os assuntos em detalhe. O Parlamento reúne todos os meses e, por vezes, há ocasiões, como agora, em que reunimos mas não podemos votar, mesmo que o Parlamento deva, afinal de contas, fiscalizar aquelas matérias que o Conselho ou a Comissão, no quadro de legislação delegada, regulam. A partir de agora, será possível proceder deste modo.

No meu relatório, esforcei-me por tornar claro que o Parlamento insiste nestes direitos. Não aceitaremos obrigações adicionais não previstas no Tratado. Não o aceitaremos, porque pretendemos exercer os nossos direitos em plenitude e penso que a democracia europeia crescerá em função disso. Se assim fizermos, a cooperação estreita com a Comissão e o Conselho é, certamente, necessária, mas não podemos esquecer que agora a competência permanece nos legisladores e, portanto, no Parlamento e no Conselho. Desejo agradecer a todos os meus colegas deputados pela sua cooperação nesta complexa matéria e desejo também que, no futuro, o Parlamento use todos os seus novos poderes em plenitude.

Maroš Šefčovič, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) Senhora Presidente, gostaria de começar por agradecer ao senhor deputado Szájer pela excelente qualidade do seu relatório, tanto mais que na Comissão apreciamos muito o apoio manifestado pelo Parlamento à abordagem horizontal dos actos delegados.

O legislador, como é evidente, tem total liberdade para regular todas as questões relacionados com os actos delegados em cada acto de base, mas torna-se necessário estabelecer algumas orientações para evitar uma abordagem fragmentada.

Esse foi o objectivo da comunicação que a Comissão apresentou já em Dezembro: indicar ao legislador a linha de actuação mais adequada para uma abordagem eficaz e prática à legislação futura.

Gostaria de sublinhar que a Comissão apoia vivamente a ideia de um entendimento comum ou mesmo da celebração de um acordo interinstitucional entre as três instituições relativamente aos actos delegados, visto que isso contribuirá para conferir a ordem necessária ao processo de preparação da legislação.

Em termos gerais, posso reiterar que a Comissão se congratula com o relatório. Podemos discordar relativamente a alguns pontos específicos, mas os nossos objectivos são os mesmos. Pretendemos precisão, eficiência, transparência e um equilíbrio de poderes claro e justo.

Se me permitem ser um pouco mais específico, farei apenas alguns breves comentários sobre certas partes do relatório.

Atendendo à natureza restritiva do artigo 290.º, em especial do n.º 2, temos uma opinião ligeiramente diferente sobre os meios de controlo do legislador relativamente aos actos delegados, mas não pretendemos entrar em controvérsia jurídica porque pensamos que o importante é chegar a soluções práticas no que respeita a legislação específica.

Quanto à questão da duração da delegação de poder, somos favoráveis à ideia de renovação tácita apresentada no relatório, que consideramos ser muito construtiva, sendo de referir que já têm sido adoptadas algumas soluções desta natureza em vários processos legislativos.

Gostaria de fazer também uma observação sobre o prazo para a apresentação de objecções. Diria que, neste ponto, estamos mais uma vez em consonância, pois a Comissão, de forma geral, concorda com o relator quanto ao prazo mínimo de dois meses, com a possibilidade de prorrogação por mais dois meses, que poderá ser fixado num eventual futuro Entendimento Comum entre as nossas três instituições. Creio que já tivemos cerca de 10 exemplos positivos da aplicação deste procedimento ao trabalho legislativo actual.

No que diz respeito ao processo de urgência, no passado tivemos exemplos claros de que há questões – como é o caso, por exemplo, das relacionadas com a segurança alimentar ou dos brinquedos – que exigem, por vezes, um tratamento muito célere e, por conseguinte, consideramos que é necessário encontrar um mecanismo que permita dar uma resposta ainda mais rápida do que a não-objecção antecipada proposta pelo relator.

Gostaria de concluir com a questão do alinhamento, que é muito importante para o Parlamento, referindo que defendemos a abordagem pragmática, uma vez que esta Assembleia, em conjunto com a Comissão, já realizou um trabalho significativo para o alinhamento de mais de 250 actos legislativos básicos, alinhamento esse que foi feito com base na abordagem pragmática.

Pensamos, no entanto, que deveria ser dada prioridade às áreas em que, até agora, não se efectuou um alinhamento com o procedimento de regulamentação com controlo na sequência da entrada em vigor do Tratado de Lisboa. No meu entender devemos concentrar-nos nessas áreas. Isso implicará, como é evidente, muito trabalho, mas já estamos a estudar a forma mais pragmática e flexível possível de abordar a tarefa.

Jo Leinen, relator de parecer da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar. – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, há muito que o Parlamento Europeu esperava por este momento, em que está em pé de igualdade com o Conselho no que respeita ao controlo da delegação legislativa. A demonstrá-lo estão os seguintes factos: em 2008, registaram-se 6 000 actos delegados, ou por outras palavras, uma enorme quantidade de normas que foram transformadas numa espécie de legislação secundária pela Comissão e pelo antigo procedimento de comitologia. O Parlamento tinha muito poucos direitos neste processo. Éramos informados, mas não tínhamos poderes de co-legislação. Agora, o Tratado de Lisboa mudou isso.

Estamos em pé de igualdade com o Conselho em termos de controlo dos actos delegados e queremos fazer o maior uso possível dessa posição. Isso significa, Senhor Comissário, que quando defende que o processo de urgência é possível, há que ter em atenção que, nesse contexto, o Parlamento necessitará de receber informação na fase mais precoce possível. Queremos receber informação logo que o Conselho a receba também.

Carlos Coelho, em nome do Grupo PPE. – Creio que é justo primeiro dar os parabéns ao nosso Colega Szájer, pelo excelente relatório que nos apresentou. O Tratado de Lisboa, como foi dito, e bem, reforça os poderes do Parlamento Europeu e introduz normas que reforçam o controlo democrático. Creio, portanto, que este Parlamento está duas vezes de parabéns. Parabéns não só pelo excelente relatório do Colega Szájer, que já tive ocasião de referir, mas também porque com esta norma acabamos com o antigo sistema de comitologia, que tantas vezes criticámos neste Parlamento.

Temos agora o artigo 290.º do Tratado de Lisboa e registo, no relatório do Colega Szájer, diversas sugestões de formas de procedimento que acautelam as prerrogativas deste Parlamento. O Parlamento, com este novo dispositivo, pode concentrar-se nos actos legislativos essenciais, dando à Comissão margem de flexibilidade para, em actos legislativos não essenciais, complementar dentro daquilo que são as balizas definidas pelo poder legislativo. E, como já disse o Colega Leinen, e bem, estamos agora em pé de igualdade com o Conselho e, portanto, o Parlamento não está numa posição de inferioridade.

Gostaria, Senhora Presidente, de sublinhar alguns aspectos do relatório do Colega Szájer que me parecem particularmente importantes. Primeiro, a ideia de que rejeitamos quaisquer disposições que imponham ao legislador obrigações adicionais que excedam as que constam do artigo 290.º. Segundo, a recomendação à Comissão Europeia para a transmissão precoce e contínua das informações e documentos necessários. Em terceiro lugar, a ideia de que a contagem dos prazos só pode ser feita após o conhecimento de todas as versões linguísticas e, sublinho, todas as versões linguísticas. E, finalmente, o respeito pelos períodos de suspensão dos trabalhos do Parlamento Europeu.

Eva Lichtenberger, em nome do Grupo Verts/ALE. – (DE) Senhora Presidente, estas questões estruturais relativas às relações no âmbito do triângulo interinstitucional, frequentemente subestimadas, foram muito bem sintetizadas no relatório do senhor deputado Szájer. A cooperação foi extremamente construtiva, e gostaria de expressar os meus sinceros agradecimentos por isso.

Através do Tratado de Lisboa instituímos novas relações que não podem ser comprometidas através de subterfúgios. Esse é o ponto central de toda a questão. O objectivo foi colocar o Parlamento Europeu em pé de igualdade com o Conselho também no que respeita aos actos delegados e não só tornar possível como também garantir essa situação de igualdade durante o processo.

Portanto, para nós, deputados, o fundamental é que sejam criadas as condições apropriadas, por exemplo, que tenhamos livre acesso aos documentos com a antecedência adequada para podermos tomar as decisões necessárias, e que os procedimentos não se baseiem num “entendimento comum”, mas antes em acordos estabelecidos e que não possam ficar sujeitos à arbitrariedade ou à agenda política do momento.

Para isso, necessitamos de definir regras firmes e sólidas para proteger, na prática, os direitos do Parlamento, em vez de nos limitarmos a enunciá-los em teoria. Obrigado, Senhor Deputado Szájer. Foi uma excelente colaboração e espero que contribua também para produzir os resultados pretendidos para os nossos colegas.

William (The Earl of) Dartmouth, *em nome do Grupo EFD*. – (EN) Senhora Presidente, o relator tem razão quando refere a existência de um défice democrático. A concepção elitista que está na base da UE caracteriza-se por um défice democrático que tem aumentado, está a aumentar e aumentará ainda mais com a aplicação do Tratado de Lisboa. Devo dizer que me causa confusão o facto de o relator, apesar da sua eloquência, considerar o artigo 290.º uma solução.

A interpretação que fazemos do artigo 290.º é que confere à Comissão a possibilidade de complementar ou alterar legislação. Essa possibilidade tem um enorme alcance e imensas implicações e presta-se praticamente a uma interpretação ilimitada. Consideramos que as salvaguardas contra o uso abusivo dos poderes assim delegados na Comissão são claramente insuficientes. Talvez o relator, na sua resposta, queira apresentar argumentos para a sua suficiência. Isto é, no fundo, mais uma transferência de poder do Parlamento eleito para a Comissão não sufragada, apesar do que possa dar a entender o texto do Tratado de Lisboa.

Sempre sustentámos, e continuamos a fazê-lo, que o Tratado de Lisboa não tem legitimidade democrática, sobretudo porque foi prometida a realização de um referendo no Reino Unido pelos três partidos políticos do *establishment*, e todos os três surpreendentemente quebraram a promessa. O artigo 290.º é, por conseguinte, um produto do ilegítimo Tratado de Lisboa. Contribuí para o défice democrático – gostaria de ouvir os argumentos do relator em contrário – e devemos, portanto, opor-nos a ele.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Senhora Presidente, como europeísta convicto, fui contra o Tratado de Lisboa, precisamente porque possibilita o tipo de argumentação que acabámos de ouvir e precisamente porque não oferece a clareza e a objectividade que, acima de tudo, desejaria para as futuras gerações. No entanto, sou realista e, portanto, penso que agora não temos outra solução senão resignar-nos a viver com ele. É importante referir uma vez mais, de forma explícita, que este artigo, o artigo 290.º, permite a interpretação de que não só o Conselho, mas também o Parlamento pode revogar unilateralmente e de uma forma relativamente simples a delegação em causa. Devemos ter isso sempre presente.

É evidente que o senhor deputado Leinen também tem razão quando afirma que temos já milhares de actos legislativos que ocupam uma zona cinzenta do ponto de vista da responsabilidade, o que, por seu lado, fornece continuamente lenha para a fogueira dos anti-europeístas, dos que se opõem a um projecto europeu, a uma UE que deveria funcionar nas áreas em que é urgentemente necessário. Mais uma vez, o que está aqui em causa, essencialmente, é a transparência. Por conseguinte, parece-me muito importante que no n.º 10 se insista em que os procedimentos de transmissão de documentos, entre outros aspectos, sejam clarificados de forma inequívoca.

Muitos de nós conhecemos a Lei da Liberdade de Informação e as práticas dos Estados Unidos da América. Nesse caso, porque não fazemos simplesmente um decalque dessas disposições e possibilitamos a todos os cidadãos, incluindo nós, deputados ao Parlamento Europeu, a obtenção directa dos documentos relevantes sem necessitar de recorrer a actos de favor e à intervenção massiva de grupos políticos? Porque não fazemos disso um direito, uma vez que já estamos a assumir o grande risco de ter milhares de actos legislativos delegados? Dito isto, desejo-vos a continuação do bom trabalho. Seremos parceiros construtivos no caminho de uma revolucionarização da democracia.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Senhora Presidente, Senhor Comissário, o Tratado de Lisboa introduz novidades no processo de delegação de poder executivo na Comissão. Com efeito, o artigo 290.º diz respeito precisamente a esta questão. Os actos delegados são, de facto, actos de âmbito geral que podem modificar aspectos não essenciais de actos legislativos de base, constituindo um mandato para a delegação de poderes executivos na Comissão.

Na prática, é possível definir as condições da delegação, a sua duração, o prazo para a apresentação de objecções pelo Parlamento e pelo Conselho e as condições de revogação da delegação. O Parlamento e o Conselho exercem controlo, mas só depois da aprovação dos actos delegados. Além disso, os actos delegados podem ser publicados antes de terminar o prazo para a apresentação de objecções pelo Parlamento Europeu

e pelo Conselho. No entanto, Senhor Comissário, peço-lhe que garanta também uma maior transparência no processo de elaboração dos actos delegados.

Maroš Šefčovič, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) Senhora Presidente, permita-me que responda aos comentários dos senhores deputados. Estou totalmente de acordo com o senhor deputado Leinen quando afirma que o Tratado de Lisboa introduziu mudanças enormes. Este facto foi salientado pelo relator, senhor deputado Szájer. Quero assegurar-vos, Senhoras e Senhores Deputados, que estamos plenamente conscientes disso e que utilizaremos o procedimento observando o mais profundo respeito pelo legislador, pois isso é muito importante para a nossa relação mútua e boa colaboração.

Quanto à questão da urgência, mais concretamente, os procedimentos de urgência, gostaria de deixar bem claro que eles apenas serão utilizados em casos extremos, excepcionais. Temos consciência de que se utilizássemos muito esse instrumento, a nossa relação com o Parlamento ficaria muito dificultada, e esse não é, seguramente, o nosso desejo.

Relativamente às intervenções do senhor deputado Coelho e da senhora deputada Lichtenberger, gostaria de esclarecer que tudo faremos para garantir que o Parlamento receba o mais precocemente possível, em simultâneo com o Conselho, uma transcrição de todos os documentos, bem como as necessárias traduções. Estamos bem cientes da importante alteração introduzida pelo Tratado de Lisboa que estabelece que, em matéria de assuntos legislativos ou financeiros, o Parlamento Europeu está totalmente em pé de igualdade com o Conselho.

Além disso, estamos a planear o desenvolvimento de uma nova forma de cooperação que permitirá ao Parlamento Europeu participar no trabalho preparatório dos actos delegados e gostaríamos que essa cooperação assentasse em bases muito sólidas. Esta nova relação estará, portanto, reflectida no acordo-quadro em negociação entre a Comissão e o Parlamento Europeu.

Passando aos comentários dos senhores deputados William The Earl of Dartmouth e Hans-Peter Martin sobre os poderes ilimitados que o artigo 290.º conferiria à Comissão, tenho de discordar do seu ponto de vista, porque serão os senhores deputados, os legisladores, quem tomará a decisão de delegar ou não poderes na Comissão. Os senhores deputados, na qualidade de legisladores, terão também a possibilidade de revogar esses poderes e de colocar objecções às propostas apresentadas pela Comissão. Assim sendo, não posso concordar com a afirmação de que estamos a entrar numa zona cinzenta, pois considero que os poderes do legislador estão muito bem definidos no tratado e a Comissão irá, evidentemente, respeitá-lo.

József Szájer, relator. – (HU) Gostaria de agradecer aos meus colegas por este debate, tanto mais que a elaboração do relatório só foi possível graças à estreita colaboração entre as comissões – e gostaria de fazer uma menção especial à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, que irá ter muitas tarefas desta natureza nos próximos tempos – e os partidos políticos. Gostaria de acrescentar, caros Colegas, que estamos a travar uma luta. Uma luta com a Comissão e uma luta com o Conselho, pois o que aqui está em causa é a defesa dos nossos direitos. Com este relatório pretendemos afirmar claramente os nossos direitos e insistir na sua defesa. O apoio das comissões e dos meus colegas deputados de outros partidos facilitou a minha tarefa, permitindo-nos deixar claro às instituições parceiras que o Parlamento tem uma posição firme nesta matéria. Ao mesmo tempo, e para que possamos exercer os nossos direitos de forma efectiva, interpreto as palavras do senhor Vice-Presidente da Comissão Šefčovič como um encorajamento à aceleração do processo de alinhamento geral nos próximos meses e ao seu alargamento ao maior número de áreas possível. Consideramos que isso é importante sobretudo nos domínios onde anteriormente não havia co-decisão.

Outro ponto muito importante, que também foi aqui mencionado pelos colegas deputados, é a importância do acesso à informação. Esse acesso tem de ser estabelecido num acordo interinstitucional, e neste momento decorrem negociações com a Comissão e o Conselho nesse sentido. No entanto, gostaríamos de estar a par da actividade do Conselho, de saber que tipo de consultas está a realizar sobre essas matérias. Quanto à discussão sobre se temos mais ou menos direitos, Senhoras e Senhores Deputados, peço-vos que leiam o relatório e consultem a legislação. A minha interpretação da legislação não me deixa dúvidas de que houve um reforço dos direitos do Parlamento Europeu. Até agora, não nos podíamos pronunciar sobre a utilização de poderes previamente delegados por nós. Na prática, o Parlamento não tinha qualquer papel no processo. Escutavam as nossas opiniões por delicadeza, mas os prazos eram tão curtos que o Parlamento nem sequer reunia durante esse período. Agora, pelo contrário, podemos vetar ou revogar essas decisões e não somos sequer obrigados a apresentar justificações – ficámos, sem dúvida, com mais direitos. Somos nós quem tem o poder legislativo e quem delega esses poderes na Comissão. Por conseguinte, estamos, indiscutivelmente,

perante um reforço dos nossos direitos. Senhoras e Senhores Deputados, agora dependerá unicamente de nós o efectivo exercício destes direitos no futuro.

Presidente. – Está encerrado o debate.

A votação terá lugar durante a próxima sessão plenária em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Raffaele Baldassarre (PPE), *por escrito.* – (EN) Em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao senhor deputado Szájer pelo seu excelente trabalho, realizado em tão curto espaço de tempo. Os actos delegados serão extremamente importantes para o direito da União e para o equilíbrio interinstitucional na UE. Por essa razão, é fundamental que sejam desenvolvidos e decididos de uma forma totalmente transparente, que permita efectivamente ao Parlamento e ao Conselho controlarem democraticamente o exercício do poder delegado na Comissão. Nessa medida, como defende o relatório do senhor deputado Szájer, algumas questões são de extrema importância e exigem o nosso maior empenho. É o caso, entre outras, da possibilidade de o Parlamento Europeu revogar, a qualquer momento, a delegação e da garantia de que são conferidos ao Parlamento e ao Conselho os mesmos direitos em termos do seu envolvimento no processo de delegação. Por último, gostaria de sublinhar que considero que a Comissão deveria apresentar o mais brevemente possível todas as propostas legislativas necessárias à adaptação do acervo às disposições dos artigos 290.º e 291.º, incluindo o acervo em domínios políticos que, nos termos do Tratado de Lisboa, estão agora sujeitos ao processo de co-decisão.

Zita Gurmai (S&D), *por escrito.* – (EN) Congratulo-me vivamente com o relatório do senhor deputado Szájer. Definir o novo sistema legislativo é uma tarefa difícil e complexa. Estou convencida de que o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), em particular através dos artigos 290.º e 291.º, reforça o carácter democrático da União e racionaliza a sua ordem jurídica. A introdução do novo conceito de actos legislativos tem consequências importantes. O relatório foca essencialmente as pequenas diferenças entre os co-legisladores principais, as competências e a forma como se processa a colaboração entre eles. A verdadeira questão é a seguinte: se a Comissão obtiver mais competências legislativas e poderes legislativos num âmbito mais alargado, o que se traduzirá imediatamente num aumento da sua influência, que meios de controlo deverão ser introduzidos a favor do Conselho e do PE? O novo quadro legislativo do TFUE estabeleceu os instrumentos, mas ainda não temos qualquer experiência prática da sua aplicação a nível comunitário. Por último, insto os co-legisladores a celebrarem, tão brevemente quanto possível, um acordo interinstitucional entre o Parlamento, o Conselho e a Comissão sobre a implementação do artigo 290.º, pois há uma necessidade urgente de maior transparência.

Rafał Trzaskowski (PPE), *por escrito.* – (PL) O procedimento de delegação, embora permaneça em segundo plano, é uma transição qualitativa muito importante introduzida pelo Tratado de Lisboa. Deve ser entendido como um instrumento de concretização das disposições do Tratado, sem o qual a posição do Parlamento não ficaria totalmente consolidada face às outras instituições envolvidas no processo de tomada de decisão. O facto é que este procedimento é a única forma de obtermos plenos poderes legislativos e um papel no processo de criação da legislação. Conhecemos bem a frustração associada ao laborioso processo de negociação com o Conselho no sistema de co-decisão e no caso de decisões cuja aplicação viola o acordo interinstitucional. Até aqui, a “comitologia” era uma expressão da desconfiança dos Estados-Membros face à Comissão; daqui em diante, o papel do Parlamento na execução de um acto legislativo conferirá maior legitimidade ao processo. O Parlamento e, indirectamente, os cidadãos da UE ficarão mais próximos do processo de promulgação de legislação na UE, e é assim que devemos encarar o procedimento de delegação. No entanto, para isso fazer sentido, terá de ser concedido ao Parlamento acesso incondicional à informação e, a esse respeito, estou plenamente de acordo com os outros participantes neste debate.

Zbigniew Ziobro (ECR), *por escrito.* – (PL) A introdução da possibilidade de delegação legislativa tem por objectivo assegurar uma complementação e actualização mais eficientes da legislação, em especial da legislação de natureza técnica, sem necessidade de instituir um procedimento legislativo completo em cada caso. Por conseguinte, a delegação deverá ser vista como um instrumento que visa melhorar o processo legislativo da UE.

Ao mesmo tempo, é essencial assegurar um controlo adequado do uso dos poderes de regulamentação conferidos à Comissão. Por exemplo, é fundamental que o Parlamento e o Conselho tenham um prazo suficientemente alargado para exercerem o direito de apresentar objecções a regulamentos previstos. No entanto, acima de tudo, é essencial que os deputados tenham um acesso adequado aos documentos, às análises e a outros contributos produzidos durante os trabalhos preparatórios de projectos de actos delegados.

Só dessa forma irão os poderes de publicação de actos delegados da Comissão contribuir efectivamente para a melhoria do processo legislativo na União, salvaguardando-se, em simultâneo, o essencial controlo pelo Parlamento das actividades da Comissão e da sua transparência. Além disso, é extremamente importante desenvolver mecanismos de cooperação adequados entre o Parlamento e a Comissão, de modo a que o Parlamento seja mantido a par dos trabalhos preparatórios em curso e possa ter um bom conhecimento da natureza dos assuntos em análise.

A resolução sobre o poder de delegação legislativa, que resulta de um acordo de compromisso entre todos os grupos políticos, contempla adequadamente as questões referidas e merece o apoio do Parlamento.

17. Segurança na aviação: lista negra comunitária das transportadoras aéreas (debate)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o debate sobre a pergunta oral (O-0024/2010 – B7-0205/2010) apresentada por Brian Simpson, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, à Comissão, sobre segurança aérea: aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 que institui a “lista negra” europeia.

Silvia-Adriana Țicău, *em representação do autor.* – (EN) Senhora Presidente, a pergunta foi apresentada pelo senhor deputado Brian Simpson, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, na sequência do relatório da Comissão que analisa a eficácia da lista negra da UE. Esta lista foi criada em 2006 para denunciar, envergonhar e afastar companhias aéreas que não cumpram as normas internacionais de segurança. Foi criada em resposta aos receios existentes quanto ao grau de cumprimento das normas internacionais de segurança, na sequência da ocorrência de vários acidentes aéreos fatais num curto espaço de tempo, em 2004 e 2005.

Passados quatro anos, sabemos que a lista de companhias aéreas proibidas de voar se revelou um instrumento eficaz e útil para a promoção do cumprimento das normas de segurança da OACI e para a protecção dos cidadãos da UE. Como podemos progredir a partir desta base é a questão que se nos coloca agora. Por outras palavras, como podemos alargar a protecção para além das nossas fronteiras, contribuindo ainda mais para a melhoria da segurança da aviação internacional? Este instrumento, a lista de companhias proibidas, implica não só identificar onde há riscos de segurança mas também assegurar que essa informação seja efectivamente transmitida aos cidadãos da UE. Nesse contexto, como poderemos garantir que os cidadãos da UE que embarquem em voos fora da Europa sejam informados sobre as transportadoras aéreas proibidas de operar que se mantêm em actividade noutras partes do mundo?

Nos casos em que a licença da transportadora aérea tiver sido revogada, não constando esta, portanto, da lista negra, como poderemos assegurar que os passageiros tenham conhecimento dessa situação? Constatámos que a consolidação de diferentes listas nacionais numa lista europeia global produziu bons resultados. No entanto, o valor desse instrumento assenta essencialmente no acesso que temos à informação sobre a segurança das transportadoras aéreas. Como podemos melhorar a informação que serve de base à lista, através de um melhor acesso a dados credíveis e fundamentados? Isso significa não só procurar reforçar os controlos efectuados nos Estados-Membros da UE, mas também procurar validar as informações recebidas de outros países.

Tenciona a Comissão introduzir inspecções na plataforma de estacionamento e procedimentos de informação harmonizados e normalizados? No quadro da melhoria da qualidade da informação recebida de países terceiros, prevê a Comissão a criação de um sistema internacional eficaz de intercâmbio de dados fiáveis, que nos aproximaria de uma espécie de lista negra internacional, questão que já foi levantada no passado? Além disso, é importante salientar que a lista demonstrou ser um instrumento eficaz como incentivo ao cumprimento das normas de segurança internacionais pelas companhias aéreas. Mas como podemos trabalhar mais proactivamente na consecução do objectivo último de melhorar a segurança da aviação internacional? Por outras palavras, como pretende a Comissão apoiar as autoridades nacionais de aviação civil na correcção dos défices de segurança com base em auditorias da OACI e na melhoria da sua capacidade de supervisão?

É crucial assegurarmos canais de comunicação com o público eficazes, mas também é extremamente importante que continuemos, no longo prazo, a promover activamente o cumprimento das normas de segurança da aviação internacional a nível global. Essa será, em última análise, a forma mais eficaz de melhorar a segurança dos passageiros. A Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu aguarda com expectativa a oportunidade de trabalhar com a Comissão para avançar neste domínio partindo dos resultados alcançados com a lista negra da União Europeia.

Andris Piebalgs, *Membro da Comissão*. – (EN) Senhora Presidente, agradeço à senhora deputada Ticiu a avaliação positiva que fez da criação da lista negra. A Comissão está persuadida de que as medidas em vigor já conferem um elevado grau de direitos, nomeadamente em termos de informação, aos passageiros em voos dentro e fora da União Europeia.

A lista de transportadoras aéreas proibidas de operar na União Europeia é amplamente divulgada ao público através da Internet e de acções informativas específicas. Há uma estreita cooperação entre a Comissão e as associações de agências de viagens europeias e internacionais cada vez que é feita uma actualização da lista. Isto permite-lhes estar na melhor posição possível para ajudar os passageiros.

As autoridades nacionais de aviação civil e os aeroportos situados no território dos Estados-Membros são obrigados a chamar a atenção dos passageiros para a lista nos seus sítios Internet e, sempre que se justifique, nas suas instalações.

A lista fornece informações úteis a pessoas que pretendam viajar fora da União Europeia para que evitem viajar naquelas transportadoras. A lista não tem efeitos extra-territoriais – não tem aplicação fora da União Europeia. Por essa razão, o Regulamento estabelece o direito dos passageiros a conhecerem a identidade de cada companhia em que voam nas suas viagens. A companhia contratante – ou a agência de viagens ou operador turístico – é obrigada, no momento da reserva, a informar os passageiros sobre a identidade da transportadora ou transportadoras aéreas que efectivamente assegurarão o voo. Igualmente, sempre que se verifique uma mudança de transportadora, o passageiro tem de ser informado, ou no momento do *check-in* ou, o mais tardar, quando estiver a embarcar. O Regulamento prevê também o direito dos passageiros ao reembolso ou à alteração de rota no caso de a transportadora ser incluída na lista posteriormente à reserva, com o consequente cancelamento do voo.

São utilizadas diferentes fontes de informação no controlo e na avaliação do cumprimento das normas internacionais de segurança pelos operadores, nomeadamente: as auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional; as informações fornecidas pelas autoridades competentes de países terceiros; as informações fornecidas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação no quadro das suas inspecções e investigações na União Europeia ou de missões técnicas fora da União Europeia; os resultados das inspecções realizadas a aviões na plataforma de estacionamento ou a transportadoras em aeroportos da UE, no quadro do Programa de Avaliação da Segurança das Aeronaves não Comunitárias, de acordo com as normas da UE; e, por último, informação fundamentada relacionada com acidentes e proveniente de relatórios de inquérito a acidentes ou incidentes graves.

Devo referir também que, nesta fase, a Comissão Europeia ainda não possui uma lista completa dos países que têm uma legislação semelhante, mas em vários Estados – na República da Coreia, no Estado do Barém e no Reino da Arábia Saudita – são aplicadas as restrições definidas na lista europeia.

Posso confirmar a disponibilidade da Comissão para colaborar com o Parlamento na melhoria da legislação relacionada com a lista de transportadoras proibidas, mas esta lista proporciona uma segurança que é fundamental na aviação civil.

Christine De Veyrac, *em nome do Grupo PPE*. – (FR) Senhora Presidente, na qualidade de relatora deste regulamento já lá vão quase cinco anos, por constato com enorme satisfação que pusemos em prática um mecanismo que funciona e que, além disso, foi crescendo ao longo dos anos. O relatório da Comissão sobre a aplicação do regulamento “lista negra” parece muito completo e proporciona uma interessante base de reflexão. Defendo, em particular, a ideia da criação de uma lista negra internacional, a única forma de garantir a harmonização dos níveis de segurança das transportadoras aéreas a nível global.

Gostaria, no entanto, de fazer algumas perguntas à Comissão. Em primeiro lugar, gostaria de saber como é exercido o direito à defesa nas situações em que não apenas uma mas todas as companhias aéreas de um Estado são proibidas de operar. Cada uma das transportadoras faz a sua defesa, ou isso compete exclusivamente à autoridade de aviação civil do país em causa e, nesse contexto, como poderão certas transportadoras seguras defender-se de serem adicionadas à lista?

Considero também muito importante a questão da supervisão dos aviões. A Comissão inspeciona especificamente todas as aeronaves de uma transportadora que tenha sido incluída na lista ou cuja licença tenha sido revogada, para que esses aviões não voltem a voar sob um nome diferente? Nesse contexto, pode a Comissão informar se identificou os países que se pensa serem utilizados como bandeiras de conveniência, aceitando transportadoras aéreas proibidas que mudam de nome e de país de registo? Além disso, no caso de uma determinada transportadora se encontrar na lista negra, dispõe a Comissão de informações sobre a

forma como as agências de viagens e outras entidades que vendem passagens de avião têm notificado e indemnizado ou oferecido alternativas aos viajantes?

Por último, antes de terminar, tenho uma pergunta sobre um assunto específico: vários deputados ao PE têm recebido mensagens, poder-se-ia dizer insistentes, sobre a Indonésia, cujas transportadoras aéreas foram todas interditadas de operar, solicitando que intervenhamos junto da Comissão para retirar aquele país da lista negra. Considero a pressão incorrecta, porque entendo que motivos de ordem comercial não justificam colocar as vidas dos passageiros em perigo. Gostaria que a Comissão me informasse sobre a situação actual daquele país e se, uma vez que já se encontra na lista há vários anos, a Indonésia tem tomado medidas para corrigir as falhas de segurança de que foi acusada.

Saïd El Khadraoui, *em nome do Grupo S&D*. – (NL) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, é obviamente um pouco surreal realizarmos um debate sobre o tema da lista negra num momento em que toda a aviação europeia está num caos, mas resigno-me ao facto de amanhã termos a oportunidade de realizar um debate sobre questões actuais e urgentes, e teremos várias.

A lista negra, em si, é um tópico importante e podemos afirmar que tem sido um êxito graças, entre outras razões, ao impulso dado pela senhora deputada De Veyrac que, de facto, há alguns anos trabalhou arduamente para a tornar realidade. Temos de continuar o bom trabalho e tirar partido da experiência adquirida. É necessário fazer mais em alguns domínios.

Em primeiro lugar, no domínio da comunicação com os passageiros. Está certo que os passageiros têm de ser informados se pretenderem reservar, numa agência de viagens, por exemplo, um voo num avião que consta da lista negra, mas muitas vezes os passageiros decidem embarcar num voo doméstico quando já estão num determinado sítio. Por conseguinte, proponha que considerássemos a possibilidade de as agências de viagens e as companhias aéreas que reservam voos para países onde operam transportadoras aéreas ou aviões considerados inseguros informarem automaticamente os passageiros desse facto, mesmo que as próprias, evidentemente, não constem da lista. Penso que deveríamos analisar essa possibilidade.

Outra questão que aqui está em causa é a forma como se ajuda os passageiros a evitarem aviões, companhias aéreas e países que tenham sido colocados na lista negra. No que diz respeito à assistência ao reforço das capacidades de países terceiros, nomeadamente dos países mais pobres, a União Europeia poderia disponibilizar muito mais ajuda e conhecimentos especializados, procurando assegurar também que as autoridades de aviação tivessem a capacidade necessária para resolver os problemas que enfrentam. Outro ponto importante, mencionado pela senhora deputada De Veyrac, é o facto de, por vezes, as pessoas serem enganadas. Temos realmente um sistema inviolável? Estamos seguros de que não existem aqui e ali pontos vulneráveis que possibilitem que companhias aéreas de um país na lista negra operem por intermédio de outros países ou ilhas? Já tivemos conhecimento de algumas situações desse tipo.

Para concluir, também sou da opinião de que devemos empenhar-nos na criação de uma lista negra internacional. Gostaria de saber que esforços têm sido realizados com parceiros de outros países, por exemplo, ao nível da OACI, para tornar essa lista realidade.

Gesine Meissner, *em nome do Grupo ALDE*. – (DE) Senhora Presidente, neste momento, o nosso espaço aéreo encontra-se numa situação de impasse – sabemos disso; já aqui foi mencionado. Brevemente estaremos a discutir uma forma de ultrapassar a situação. Na verdade, talvez devamos até recuar, sobretudo no que diz respeito aos aspectos económicos, que as companhias aéreas venham a enfrentar problemas ainda maiores num futuro próximo. É claro que isto não tem de afectar a segurança.

O que está aqui em causa é a segurança da aviação para os passageiros europeus. Para nós, europeus, é uma grande vitória as pessoas poderem deslocar-se livremente e os consumidores poderem decidir como desejam viajar e escolher as companhias aéreas com que pretendem voar livremente. Para poderem decidir livremente, as pessoas necessitam, é evidente, de receber todas as informações relevantes.

Acabámos de ouvir que esta lista negra está em vigor desde 2006 e que, em princípio, as pessoas deveriam estar informadas sobre a segurança das transportadoras aéreas em que viajam. Mas, para mim, o que verdadeiramente está em causa – como já foi referido pela senhora deputada De Veyrac e pelo senhor deputado El Khadraoui – é saber se há falhas no sistema e se, de facto, as pessoas recebem sempre todas as informações em matéria de segurança de que necessitam. Pretendemos simplesmente que todas as pessoas que voem na Europa sejam transportadas de forma segura e cheguem bem ao seu destino.

Por último, outro aspecto importante relacionado com a segurança prende-se com a solidez financeira das companhias aéreas. As companhias aéreas estão sujeitas a aprovação regular pelas respectivas autoridades nacionais para terem autorização para voar no espaço aéreo europeu, e este processo envolve não só a verificação do cumprimento de todas as suas obrigações em matéria de segurança, da realização de todas as inspecções necessárias e da sua capacidade de transportarem passageiros em segurança, mas também a avaliação da sua solidez financeira para se manterem no sector a longo prazo. Tanto quanto sei, até à data ainda não foi incluída na lista qualquer companhia aérea europeia. No entanto, apesar disso, no ano passado tivemos o incidente com a SkyEurope. O que se passou então foi que cidadãos europeus tinham feito reservas numa transportadora europeia mas não tinham sido informados de que a empresa estava à beira da falência. Fizeram a viagem e depois foram deixados à sua sorte, não tendo, portanto, recebido as informações que os teriam protegido da situação.

Não posso deixar de me perguntar – apesar de a Comissão ter afirmado que tem acesso às informações e que as publica, que é obrigatório publicá-las – porque é que aquele facto, por exemplo, não era conhecido. Temos de facto a garantia de serem sempre dadas aos passageiros todas as informações necessárias? Gostaria que o debate pudesse proporcionar uma resposta a estas questões.

Eva Lichtenberger, em nome do Grupo Verts/ALE. – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, o Parlamento demonstrou grande iniciativa ao criar esta lista negra. Além disso, isto foi feito de forma responsável, o que significa que proporciona aos consumidores o mais alto nível de segurança possível. No entanto – e isto é importante – é necessário fazermos agora um ponto da situação e avaliarmos se de facto tem funcionado satisfatoriamente.

Neste contexto, a primeira pergunta que gostaria de fazer é a seguinte. É possível aceder à informação na Internet, mas nem sempre é muito fácil com diferentes companhias aéreas. Eu própria já fiz a experiência. Nem sempre é possível encontrar imediatamente informações, por exemplo, sobre voos de ligação que implicam a aterragem num país terceiro. Portanto, temos aqui um problema.

A segunda pergunta, e isto tem para mim grande interesse, é: que experiências têm tido as pessoas com a locação de aeronaves com tripulação? Têm-se manifestado receios de que isto possa ser aproveitada por empresas não recomendáveis para contornar a lei. Houve alguma evolução, positiva ou negativa, nesta matéria?

Em terceiro lugar, um aspecto muito importante: esta forma de controlo das empresas através da lista negra tem tido efeitos preventivos nas transportadoras, levando-as – em particular às não europeias – a um cumprimento mais rigoroso das normas de segurança? Como funciona a autorização selectiva de algumas aeronaves pertencentes a certas companhias aéreas, nos casos em que apenas as autorizamos a utilizar determinados aviões em voos para a Europa?

Ryszard Czarnecki, em nome do Grupo ECR. – (PL) Senhora Presidente, Senhor Comissário Piebalgs, espero – mas não descarto, de modo algum, esse cenário – que os efeitos da erupção vulcânica na Islândia não venham a abater-se sobre os passageiros europeus no que respeita ao preço dos bilhetes. Pois é, de facto, provável que essas paragens de actividade no transporte aéreo sejam compensadas por um aumento do preço dos bilhetes. É importante dizer isto, em defesa dos interesses do consumidor europeu. O Parlamento Europeu está, mais uma vez, a discutir esta questão. Isso demonstra a importância que lhe atribuímos. Comentei este assunto já lá vão alguns meses. Muitos dos colegas também se pronunciaram então sobre o assunto, e recordo-me de, na legislatura anterior, termos discutimos também muito abertamente a questão. Depois de tudo o que se tem dito, gostaria de transmitir uma reflexão pessoal. Uma jornalista do mais influente jornal da Polónia fez-me a seguinte pergunta, “O que fazem as pessoas no Parlamento Europeu? Afinal, é um assunto de tão pouca importância.” Só agora os meios de comunicação social se começaram a aperceber da importância da questão, que é uma questão de segurança e uma questão fundamental do ponto de vista dos interesses dos cidadãos, contribuintes, eleitores e consumidores europeus.

Não é normal que tenhamos informação sobre as companhias aéreas proibidas de operar na União Europeia, mas não saibamos qual é a situação fora do espaço europeu. Isto é absolutamente esquizofrénico.

Agora, o último ponto, muito importante: não podemos permitir que os passageiros europeus paguem mais pela segurança – isso é, afinal, uma responsabilidade dos Estados e dos Governos.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, vista desta forma, a criação da lista negra foi uma vitória interessante deste Parlamento sob a liderança da senhora deputada De Veyrac e dos seus colegas da anterior legislatura.

A lista negra pode prejudicar empresas, países ou frotas, por isso, penso que, neste contexto, a Comissão deveria dar respostas um pouco mais completas às questões que têm estado a ser levantadas, em particular no que respeita ao direito de defesa das companhias nos diferentes países quando está em causa a sua inclusão na lista negra, e por que motivo este procedimento diz respeito a aviões individuais.

Também é importante para o Parlamento ter mais informação. Já tivemos a ocasião de explicar, no debate realizado há alguns anos, que continuamos a considerar importante que a Comissão melhore o seguimento dado a estes actos e medidas através de comunicações, pelo menos, dirigidas ao Parlamento. Isto porque há certas questões que continuam mal esclarecidas para nós, e estou a falar não só da supervisão das companhias aéreas, mas também da questão dos aviões que podem a qualquer momento começar a voar sob um nome diferente, tendo em conta, além do mais, o facto de que actualmente se exige um determinado nível de transparência, em particular para aquelas decisões que poderão ser tomadas no último minuto.

Dito isto, chego finalmente ao ponto para mim mais importante: a informação. Em termos gerais, somos da opinião – e penso que isso é verdadeiro para todos os grupos – que os cidadãos e os passageiros têm o direito e, por essa razão, isso deveria ser obrigatório, a serem sistematicamente informados pelas companhias de que podem obter, sem quaisquer problemas, informações sobre a lista negra nos aeroportos e agências de viagens, e que, no caso de viagens a “certos países” onde se sabe haver problemas, as agências de viagens deverão indicar-lhes as transportadoras problemáticas quando são feitas novas reservas.

O objectivo para nós é que esta medida, que já contribuiu para melhorar a segurança, não se aplique apenas à Europa e aos passageiros europeus, mas a todo o mundo.

Fiona Hall (ALDE). – (EN) Senhora Presidente, gostaria de levantar uma questão que está intimamente ligada à segurança da aviação e que torna bem patente a necessidade de tornar a operação da lista negra europeia tão eficaz quanto possível.

Em Dezembro de 2008, o Conselho aprovou finalmente o Código de Conduta da União Europeia relativo à Exportação de Armas. Este código controla a exportação pela UE de tecnologia e de equipamento militar. No entanto, persiste o receio de que nem todos os países exportadores de armas da UE estejam a cumprir o código e que continuem a ser fornecidas armas europeias a zonas de conflito.

Contudo, há uma medida que se tem revelado muito eficaz para reduzir a venda ilícita de armas: a lista da UE das transportadoras aéreas proibidas de operar. Um estudo sueco realizado em 2008 demonstrou que os operadores de carga aérea envolvidos na exportação de armas para zonas de conflito são os mesmos que habitualmente infringem as normas de segurança aérea.

Talvez não fiquemos muito surpreendidos com a revelação de que os operadores de pouca confiança em matéria de cumprimento das normas de segurança são afinal os mesmos que transportam cargas ilícitas. Mas a consequência feliz desta ligação é que as medidas destinadas a assegurar um controlo rigoroso das condições de segurança dos aviões, as medidas que visam proteger os cidadãos europeus, estão a proteger também os cidadãos de outros continentes, especialmente de África, da destruição resultante de conflitos alimentados pela abundância de armas ligeiras e de pequeno calibre.

Gostaria, portanto, de pedir ao senhor Comissário Piebalgs, na sua qualidade de responsável pelo Desenvolvimento, que aliasse a sua influência pessoal aos esforços da Comissão para assegurar uma utilização eficaz e sistemática das listas de operadores interditados.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) A lista negra das transportadoras aéreas que não cumprem as normas de segurança é uma medida que visa proteger os passageiros europeus e que eu saúdo vivamente. A lista tem de ser amplamente divulgada e publicitada tanto pela Comissão Europeia como pelos Estados-Membros, e em especial pelas agências de turismo. Na realidade, isto resume-se a uma questão de boa fé e de boa vontade dos operadores turísticos e dos agentes de viagens.

Por outro lado, é necessário encontrar uma solução para a eventualidade de um determinado destino ser servido unicamente por transportadoras que não observam os requisitos de segurança. Uma grande parte dessas transportadoras servem destinos em países em desenvolvimento ou subdesenvolvidos em África, no Sudeste Asiático e na Ásia Central. Isto levanta uma questão pertinente: até que ponto se poderá, neste contexto, garantir uma concorrência leal entre as grandes companhias aéreas europeias, norte-americanas e do Extremo Oriente e as pequenas transportadoras estabelecidas nestes países em desenvolvimento?

Por conseguinte, considero que deveríamos pensar numa forma de a União Europeia apoiar o desenvolvimento desses países através da melhoria da segurança dos seus voos, em vez de os excluir do mercado através de

uma proibição. Isso permitiria à União Europeia cumprir um dever de honra promovendo o desenvolvimento sustentável do sector dos transportes aéreos também nesses países menos favorecidos.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Senhora Presidente, gostaria de fazer um comentário geral e depois colocar duas ou três questões, dependendo do tempo que me conceder. Começarei pelo comentário geral. Considero absurdo que, na actual situação, no debate de três relatórios sobre segurança aérea, só tenham sido concedidos nove minutos de intervenção ao Grupo Progressista dos Socialistas e Democratas no Parlamento Europeu. É claro que há a sessão especial de amanhã, mas penso que já era tempo de esta Casa dar mais atenção às questões que realmente afectam as pessoas, e reduzir o tempo dedicado a debates cuja importância foi inflacionada artificialmente.

Quanto às perguntas, Senhor Comissário, para mim assume particular relevância o seguinte: qual é a situação dos voos com partilha de código – esses aviões que deveriam ser utilizados por companhias aéreas europeias, mas que afinal podem ser operados por qualquer outra transportadora, incluindo da lista negra? Que medidas estão a ser tomadas neste caso para informar as pessoas que necessitam de se deslocar de avião? Considero esta questão extremamente importante e gostaria que o senhor a esclarecesse. Fico-me apenas por esta pergunta.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Senhora Presidente, já que temos estado a discutir sobre a segurança da aviação – sem esquecer o debate e a votação, depois de amanhã, sobre a Agência Europeia para a Segurança da Aviação – gostaria de aproveitar a oportunidade para abordar outro assunto problemático.

Os praticantes de aviação desportiva na Áustria e noutros Estados-Membros são confrontados com a situação de a regulamentação, de importância vital, desses desportos só estar disponível na língua inglesa. Os desportistas em causa na grande maioria dos casos falam muito bem inglês; no entanto, muitas vezes não é fácil compreender um assunto já de si complexo em linguagem especializada e noutro idioma. Consequentemente, os Estados-Membros tentam obter informações especializadas junto das instituições da UE. Este gasto de tempo e de esforço, na minha opinião, seria evitado se a regulamentação estivesse disponível nas línguas relevantes. Estou a tentar que esses regulamentos de importância vital para os praticantes de desportos aéreos sejam igualmente disponibilizados em alemão e francês – as duas línguas de trabalho mais faladas.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) A lista negra, actualizada em 30 de Março deste ano, inclui 278 companhias de 17 países. A UE tem de desenvolver as suas capacidades técnicas e administrativas para assegurar o cumprimento das normas de aviação civil, a fim de que somente as transportadoras que observem os regulamentos de segurança internacionais possam voar na União Europeia. No entanto, ao mesmo tempo, temos de ajudar países fora da União a melhorar os níveis de segurança da sua aviação civil.

As autoridades competentes de países terceiros necessitam de melhorar a sua capacidade de supervisão das transportadoras a quem concedem licenças. A análise de segurança dos voos de operadores de países terceiros realizada na União Europeia incluirá também inspecções em terra às aeronaves daquelas companhias, tendo em consideração os incidentes e os acidentes graves sofridos por transportadoras no ano passado. No entanto, devem ser disponibilizadas aos passageiros informações sobre todo o trajecto, incluindo sobre todas as transportadoras utilizadas na viagem. Essas informações deverão ser disponibilizadas o mais tardar no momento da compra do bilhete.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhora Presidente, gostaria de agradecer as perguntas que foram feitas. Ficou claramente demonstrado que a lista negra tem o apoio inequívoco desta Assembleia. Em nome do Vice-Presidente Kallas, posso prometer que iremos melhorar a comunicação com o Parlamento sobre estes assuntos.

Prometo igualmente que darei resposta por escrito a todas as perguntas que foram feitas, dado que não conseguirei fazê-lo no minuto e meio que me resta. Por uma questão de tempo, e não porque não fosse capaz de responder a todas as perguntas que foram feitas, cobrirei apenas algumas delas.

Em primeiro lugar, as questões internacionais: a acção da Comissão passa por fazer todos os esforços possíveis para reforçar a cooperação internacional com países terceiros promovendo a sua adesão ao Programa de Avaliação da Segurança das Aeronaves Não Comunitárias que abrange os 40 Estados europeus e através de projectos de assistência técnica orientados para a observância dos níveis de segurança internacionais.

Mantemos também uma estreita colaboração com a OACI. Participámos na conferência de alto nível sobre segurança da OACI, realizada no final de Março em Montreal e estamos a negociar a celebração de um

memorando de cooperação que irá permitir aprofundar a cooperação com a OACI. Têm razão, Senhoras e Senhores Deputados; necessitamos de uma abordagem global a este assunto, mas não devemos subestimar os efeitos produzidos pela lista de companhias aéreas proibidas noutros países.

Mencionarei o exemplo da Indonésia, tal como pediram. A Indonésia tem feito um grande esforço de modernização do seu sistema de aviação, incluindo do ponto de vista da legislação e da organização da autoridade e, consequentemente, dos procedimentos de certificação e de supervisão das companhias aéreas estabelecidas no país. Até à data, verificaram-se progressos significativos no caso de quatro transportadoras aéreas: Garuda, Airfast, Mandala e Premier. Para isso contribuiu a ajuda da Comissão, bem como dos Estados-Membros e da indústria. É um processo que exige recursos adequados, mas a Comissão está a trabalhar em estreita colaboração com as autoridades e as transportadoras daquele país no sentido de uma evolução positiva. A nossa acção incentiva, sem dúvida, os países a alterarem a sua abordagem à segurança da aviação, e o caso da Indonésia é apenas um exemplo.

Concluirei com uma questão particularmente importante aqui levantada, a da informação aos consumidores. As agências de viagens são obrigadas a dar informações aos passageiros oralmente ou por escrito no momento da reserva. Além disso, é frequente as agências de viagens exigirem que os passageiros renunciem a qualquer direito de indemnização posterior quando aceitam viajar com uma companhia aérea proibida de operar, mas terei muito prazer em responder a todas as questões também por escrito, porque estou a ver, Senhora Presidente, que estou a abusar da sua amabilidade.

Presidente. – Está encerrado o debate.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Senhora Presidente, gostaria de tomar a palavra nos termos do artigo 173.º do Regimento devido a um incidente que teve lugar há alguns minutos nesta Assembleia e fazendo uso do período para intervenções de um minuto igualmente previsto no Regimento. Quando chamou o senhor deputado Hans-Peter Martin e elede facto ainda se encontrava na sala, o senhor deputado Martin passou por nós. Quando lhe perguntámos, jocosamente, se tinha adormecido durante o seu próprio discurso, o senhor deputado Martin respondeu de forma peculiar, batendo os calcanhares e fazendo a saudação nazi.

Senhora Presidente, isto é inaceitável, é uma violação grave dos costumes da Casa nos termos do artigo 9.º e, por conseguinte, rogo-lhe que tome as medidas adequadas face a esse comportamento incorrecto e inaceitável. Peço-lhe também que averigue, nesse contexto, se aquele comportamento poderá ficar registado na gravação. É inaceitável. Mesmo que pretendesse ser uma provocação espirituosa, esse tipo de brincadeiras não pode ter lugar neste Parlamento.

Presidente. – Muito obrigada por chamar a nossa atenção. Iremos analisar o incidente e averiguar o que se passou.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), por escrito. – (PL) Senhora Presidente, relativamente às questões levantadas pelo senhor deputado Simpson, gostaria que a Comissão explicasse que novos princípios e planos pretende pôr agora em prática para velar pela segurança dos passageiros dos Estados-Membros que viajam em companhias aéreas que fazem voos internos em espaços aéreos fora da jurisdição da União Europeia e que frequentemente violam os regulamentos, pondo em risco os passageiros. Na minha opinião, a Comissão, através dos esforços da Alta Representante, deveria concluir um acordo internacional sobre esta matéria, que permitiria garantir a nossa segurança comum. Por último, gostaria que a lista negra incluísse informações precisas sobre a transportadora, com dados e estatísticas completos, que demonstrassem os riscos, tanto em termos de segurança como de conforto, a que os passageiros ficariam expostos.

Artur Zasada (PPE), por escrito. – (PL) O debate de hoje é, sem dúvida, crucial para a segurança dos passageiros que viajam de avião na União Europeia. Congratulo-me com o facto de os Estados-Membros da UE estarem a observar as normas da OACI em matéria de princípios e técnicas de tráfego aéreo internacional. No entanto, é óbvio que o transporte aéreo não está limitado exclusivamente ao espaço aéreo da União Europeia. Isto suscita, por conseguinte, uma questão: como podemos garantir a segurança dos cidadãos da UE fora do território da União? No meu entender, a Comissão Europeia deveria incentivar os países que não pertencem à Comunidade a criarem, através de um trabalho conjunto, uma lista negra baseada nas normas da UE ou assumir um papel de liderança na criação de uma lista negra global. Além disso, gostaria de chamar a atenção para um possível problema: quando a Comissão inspeciona uma transportadora da lista, faz também um controlo rigoroso de toda a frota pertencente à transportadora? Pois pode suceder que um determinado

avião não seja utilizado por uma transportadora constante da lista, mas faça voos, por exemplo, para outra empresa que alugue aviões individuais, sob uma marca diferente.

18. Taxas de segurança no sector da aviação (debate)

Presidente. – Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0035/2010) do senhor deputado Jörg Leichtfried, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às taxas de segurança no sector da aviação (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)).

Jörg Leichtfried, relator. – (DE) Senhora Presidente, actualmente, na Europa, no domínio da fixação das taxas de segurança e da segurança da aviação, cada um faz o que quer. Ninguém, na verdade, actua correctamente. No entanto, iremos sofrer as consequências disso. É algo a que não podemos assistir de braços cruzados e este relatório visa mudar a situação. O que irá mudar especificamente, e o que visa mudar?

Gostaria de referir desde já que, relativamente a quase todos os pontos – e gostaria de agradecer por isso aos meus colegas –, há uma percepção unânime de que o relatório pode contribuir para uma maior transparência. Transparência significa que, por um lado, as companhias aéreas, irão, no futuro, conseguir obter informações que lhes permitirão saber quais as taxas de segurança que lhes serão aplicadas pelos aeroportos, a que se destinam e se são excessivas – o que actualmente, por vezes, ainda acontece – e que, por outro lado, também os passageiros poderão, consequentemente, fazer uma apreciação das taxas exigidas pelas companhias aéreas. Neste aspecto, desconfio que a transparência das companhias aéreas é, por vezes, intencionalmente restringida, mesmo quando as companhias afirmam que fazem um grande esforço para ser transparentes.

Há que ter em atenção o facto importante de na Europa existirem vários sistemas diferentes de financiamento dos meios de segurança. Em certos países a segurança é financiada unicamente através dos impostos. Noutros é apenas o utilizador final que paga e existem ainda os que têm um sistema misto.

A nossa intenção era assegurar que esses sistemas pudessem continuar a existir. Não queremos prescrever a forma de financiamento das taxas de segurança em nenhum Estado-Membro, apenas queremos certificar-nos de que quem quer que efectivamente pague saiba aquilo que pagou.

Existem, ou existiam, diferentes opiniões sobre que aeroportos deveriam ser incluídos, e decidimos que isto é uma questão de segurança. Não é uma questão de receitas nem de lucros, mas sim de segurança. Por conseguinte, decidimos que todos os aeroportos explorados comercialmente devem ser incluídos e penso também que tomámos a decisão acertada.

Finalmente, chegámos a um ponto em relação ao qual temos uma grande unanimidade aqui no plenário, nomeadamente no que respeita à necessidade de fazer uma distinção entre taxas para equipamentos e serviços de segurança, medidas de segurança previstas na legislação da UE, e taxas para financiar medidas de segurança que vão mais além – aquilo a que se chama “medidas mais restritivas”.

Tudo o que se insira no contexto da UE ficará como está; cada Estado-Membro pode fazer o que considerar acertado. No entanto, em caso de adopção de medidas de segurança suplementares pelos Estados-Membros, o financiamento caberá aos próprios. Por um lado, isso deverá assegurar um tratamento cuidadoso da questão, que não serão adoptadas medidas de segurança precipitadamente, sem se avaliar se são realmente necessárias, e que as implicações para os passageiros, bem como para as companhias aéreas e aeroportos, também serão tidas em consideração.

Por outro lado, é importante sublinhar igualmente que, neste contexto, aplicamos o princípio de que a segurança é também um dever público. Os ataques de que são alvo as transportadoras aéreas não são, regra geral, dirigidos a elas, mas aos Estados a que pertencem, pelo que consideramos que, em princípio, a segurança é em certa medida uma obrigação pública que deve ser financiada também pelos Estados.

Gostaria de fazer um breve comentário sobre as alterações, que atingiram um número surpreendentemente elevado – três no total. Penso que têm todo o fundamento e razão de ser. Gostaria de dizer, em particular no que diz respeito às alterações propostas pelo Grupo dos Verdes/Aliança Livre Europeia, que as considero muito pertinentes, e digo-o não por a senhora deputada Lichtenberger estar sentada ao meu lado, mas porque contêm disposições de carácter social em benefício dos funcionários dos aeroportos. Considero que isso é muito importante, sobretudo num momento em que as companhias aéreas e os aeroportos estão sob pressão.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhora Presidente, a proposta de directiva relativa às taxas de segurança no sector da aviação resulta do debate sobre o financiamento da segurança no sector da aviação, que está em cima da mesa desde 2001. Vem na sequência do aumento dos custos associados à segurança registados após os ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001 e da criação de um quadro regulamentar da UE para a segurança no sector da aviação.

Através da sua proposta legislativa, a Comissão pretende criar um quadro transparente e não discriminatório de cobrança de taxas de segurança no sector da aviação na Europa. Além disso, a Comissão considera que as taxas de segurança no sector da aviação devem ser determinadas em consulta com os utilizadores dos aeroportos e devem ser baseadas nos custos. Gostaria de felicitar o senhor deputado Leichtfried pelo extraordinário trabalho que fez neste relatório e gostaria ainda de agradecer aos membros da Comissão TRAN que também contribuíram para o relatório.

Considero que o relatório vai ao encontro dos objectivos da Comissão e acolho com satisfação o apoio que dá às propostas da Comissão nessas matérias.

Gostaria apenas de sublinhar duas questões específicas que são abordadas no relatório. Em primeiro lugar, o relatório introduz o que constitui de facto um novo elemento, nomeadamente, a importante e, por vezes, muito polémica questão de quem paga a segurança no sector da aviação. Ora, as propostas da Comissão não abordavam esta questão em virtude de quase todos os Estados-Membros insistirem que não estão em posição de assumir compromissos nessa matéria, muito embora reconheçam que o financiamento público da segurança no sector da aviação deveria ser permitido.

Na nossa perspectiva, a escolha deveria ser deixada a cada Estado-Membro, segundo o princípio da subsidiariedade.

Tendo isto em conta, e no que se refere à posição exposta no relatório em apreço, a Comissão gostaria de realçar que a alteração 32 – que obrigaria os Estados-Membros a financiar as medidas mais rigorosas – dará azo a intensos debates com o Conselho sobre a directiva proposta. Contudo, estou seguro de que o relator sabia tudo isto e contava com este confronto com o Conselho.

A segunda questão tem mais a ver com uma clarificação e está relacionada com a avaliação de impacto a ser efectuada antes de serem tomadas quaisquer novas medidas em matéria de segurança no sector da aviação, nos termos do quadro regulamentar. É sem dúvida uma medida plenamente justificada, mas gostaria de informar que já temos alguns mecanismos adequados em funcionamento e penso que não nos devemos sobrecarregar.

Em primeiro lugar, há o Grupo Consultivo de Interessados na Segurança na Aviação, que é composto por representantes do sector dos transportes aéreos, entre outros, e que participa plenamente na concepção de quaisquer medidas propostas em matéria de segurança na aviação.

Em segundo lugar, o procedimento de regulamentação com controlo garante que o Parlamento pode exercer o seu poder de veto se considerar ajustado.

Muito obrigado por este excelente relatório. Aguardamos com expectativa a oportunidade de trabalhar com o relator e com o Parlamento para conseguirmos novos progressos neste domínio.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Senhora Presidente, lamento sobrecarregar a sessão plenária, mas, nos termos do artigo 151.º sinto-me obrigado a fazer uma intervenção sobre um assunto de natureza pessoal. Há pouco, fui alvo de um ataque. Isto é comum para quem vive na Áustria. Há um grupo no nosso país que, pelos padrões internacionais, é considerado de extrema-direita. Tem líderes partidários que fazem certos gestos no ar com toda a naturalidade. Trata-se também de pessoas que não suportam ser vencidas em eleições democráticas e que recusam um aperto de mão ou qualquer outra forma de contacto. Se acenamos na direcção dessas pessoas, só vêem uma coisa, aquilo de que têm verdadeira experiência: a saudação hitleriana.

É claro que são problemas que simplesmente demonstram que o meu país, infelizmente, não fez as contas com o passado e, em breve, lidaremos não apenas com um partido de extrema-direita aqui representado mas com dois. Gostaria simplesmente de tornar claro mais uma vez que nós somos os democratas. Os representantes da extrema-direita estão sentados ali. Orgulho-me de pertencer a um grupo político que conseguiu dar um contributo decisivo para deixarmos de ter um grupo de extrema-direita neste Parlamento e oxalá tal não volte a acontecer. A solução é termos mais democracia e não mais política de extrema-direita, hostilidade e desprezo cínico para com as pessoas. Falo dos indivíduos que já afirmaram que eu devia procurar apoio psiquiátrico por não suportarem perder as eleições de forma democrática.

Presidente. – Não são permitidas perguntas “cartão azul” relativas a intervenções sobre assuntos de natureza pessoal feitas nos termos do artigo 151.º. Assim, o pedido do senhor deputado para usar a palavra não pode ser aceite.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Tenho uma pergunta “cartão azul” para o orador anterior. Gostaria de ter meio minuto para fazer uma pergunta.

Ioan Mircea Paşcu (S&D). – (RO) Senhora Presidente, esta intervenção – que é totalmente aceitável – está a interromper um debate sobre uma matéria específica. Sugiro que a Senhora Presidente coloque este tipo de intervenções entre os relatórios.

Presidente. – Muito obrigada. Vamos prosseguir o debate. Permiti a intervenção sobre um assunto de natureza pessoal porque o ponto de ordem anterior se referia directamente ao senhor deputado Martin. Vamos prosseguir o debate e vamos dedicar-lhe toda a nossa atenção.

Artur Zasada, em nome do Grupo PPE. – (PL) Senhora Presidente, quero começar por agradecer ao relator, o senhor deputado Leichtfried, por um relatório magnífico e por uma cooperação ideal durante o nosso trabalho neste documento.

Tivemos de encontrar resposta para quatro perguntas, mas antes tivemos de definir a nossa missão, que era proteger os interesses dos passageiros aéreos – essa era a parte mais importante do nosso trabalho. Contudo, as quatro perguntas que fizemos a nós próprios tinham a ver com a questão da transparência, ou seja, que grupos poderiam participar no processo. Estava em causa o âmbito da directiva, isto é, em que aeroportos a directiva pode ser aplicada. Havia uma questão muito importante sobre financiamento, à qual a Comissão não conseguiu responder. No entanto, em colaboração com o senhor deputado Leichtfried, conseguimos encontrar uma solução e agradeço-lhe especialmente por isso. Refiro-me às medidas mais rigorosas, que deveriam ser financiadas pelos Estados-Membros.

Outra questão dizia respeito à competência da autoridade supervisora independente para fixar as taxas relativas à segurança do tráfego aéreo. Ao longo do nosso trabalho, desenvolvemos uma posição comum, que considero muito ambiciosa. Representa, hoje, um desafio para o Conselho e para a Comissão. Penso que nós, enquanto passageiros aéreos, e em contraste com os passageiros marítimos, rodoviários e ferroviários, não devemos pagar este tipo de segurança. Isto é um gesto na direcção do Conselho, é uma posição de compromisso e hoje espero uma posição igualmente ambiciosa do Conselho.

Saïd El Khadraoui, em nome do Grupo S&D. – (NL) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, Senhor Comissário, gostaria de começar por agradecer ao relator um trabalho excelente, que alguns diriam mesmo extraordinário. Obrigado, portanto, e obrigado a todos os que deram o seu contributo.

Permitam-me recordar que a questão do financiamento não é nova. Este dossiê tem, efectivamente, vindo a ser desenvolvido desde que adoptámos um regulamento europeu em matéria de medidas de segurança na Europa, na sequência dos ataques de 11 de Setembro de 2001. Desde a primeira hora, o Parlamento Europeu sublinhou que a questão do financiamento era séria e que tínhamos de encontrar uma solução europeia para ela. No entanto, o Conselho pôs sempre entraves a que isso acontecesse. Como seguimento deste debate, deveríamos mais uma vez apelar ao Conselho a que honre os acordos que estabeleceu connosco no passado, particularmente aquele que nos permitiria elaborar uma proposta distinta sobre esta matéria, e que se empenhe em colaborar connosco na busca de uma solução.

Naturalmente, temos de ter presentes algumas considerações. A primeira e mais essencial é a transparência. Neste momento, não estamos a analisar exactamente quem, em cada um dos Estados-Membros, deve suportar a conta. Todavia, uma coisa que certamente *queremos* é organizar uma consulta sobre esta matéria visando alcançar acordos e, seguidamente, cumpri-los. Por outras palavras, o que queremos ver é as receitas geradas pelas taxas de segurança serem aplicadas no financiamento de medidas no domínio da segurança e não, por exemplo, em parques de estacionamento. Isso é fundamental e deve ficar claro que não recuaremos nesta questão.

Uma segunda consideração importante é que é necessário distinguir as medidas de segurança sobre as quais todos chegámos a acordo a nível europeu de outras medidas adicionais tomadas individualmente pelos Estados-Membros. No que diz respeito à primeira consideração, as regras de transparências são claras e têm de ser aplicadas. No que se refere à segunda, temos de deixar claro que a responsabilidade financeira cabe aos Estados-Membros e que eles terão de suportar a conta respeitante a medidas de segurança adicionais. Coordenar as medidas de segurança a nível europeu seria um bónus e, se os Estados-Membros decidirem

separadamente introduzir *scanners* corporais ou outras medidas, então também terão de suportar as consequências financeiras.

Gesine Meissner, em nome do Grupo ALDE. – (DE) Senhora Presidente, gostaria de começar por agradecer ao relator, senhor deputado Leichtfried, também em nome da senhora deputada Hennis-Plasschaert. Ela hoje não pôde estar presente. A senhora deputada acertou tudo consigo e também estava plenamente satisfeita.

Podemos dizer ainda que outro sinal da qualidade do relatório é o facto de a votação na comissão ter sido praticamente unânime. Trata-se aqui – tal como na pergunta com pedido de resposta oral que acaba de ser feita – de uma questão de protecção dos consumidores; mas também é uma questão de segurança no sector da aviação. Queremos que a segurança esteja a funcionar, contudo, queremos igualmente que os consumidores saibam quanto pagam por ela. Já foi salientado que os sistemas nos diversos Estados-Membros diferem muito e, na generalidade, também não queremos alterar isso. Não queremos impor o que quer que seja. Queremos, no entanto, que haja transparência no que se refere à definição dos custos e à proporção a ser paga pelo consumidor. Actualmente, essas informações nem sempre são fornecidas. Isto é, queremos saber que proporção do preço do bilhete – actualmente é apenas uma proporção do preço do bilhete que reverte para segurança – é de facto relevante para a segurança. Além disso, também queremos uma garantia de que o que é pago para segurança é efectivamente aplicado em segurança e que ninguém lucra com isso. Penso que a abordagem que usámos nesta matéria também é absolutamente lógica.

Há uma divergência fundamental no que se refere ao que o Parlamento gostaria de conseguir e o que os Estados-Membros consideram bom para eles – refiro-me a quem pagará as medidas de segurança adicionais que ultrapassam o que nós, na Europa, queremos para os passageiros. Neste hemiciclo, afirmámos que isso devia caber aos Estados-Membros. É matéria de segurança nacional em relação à qual os Estados também devem demonstrar um forte interesse. É claro que os Estados não querem pagar a conta. Tal como já foi apontado, no que se refere à questão de querermos ou não *scanners* corporais, teremos certamente de ponderar se os queremos por toda a Europa ou não e quem acabará por pagá-los. É claro que também temos de interrogar-nos sobre se de facto proporcionam mais segurança.

Em conclusão, as taxas de segurança deste tipo no sector da aviação têm de ser aplicadas com transparência.

(A Presidente retira a palavra à oradora)

Anna Rosbach, em nome do Grupo EFD. – (DA) Senhora Presidente, outrora, um aeroporto era um local onde comprávamos um bilhete de avião, fazíamos o *check in* da bagagem, mostrávamos o passaporte e descolávamos ou aterrávamos. Hoje, os aeroportos são como pequenas cidades, com todo o tipo de instalações, mas com medidas de segurança que os transformaram numa espécie de Forte Knox; e tudo se move numa única direcção: a existência de cada vez mais medidas desse tipo.

É claro que antigamente caíam aviões e, infelizmente, ainda caem. Por isso é importante que as mesmas regras se apliquem dentro e fora da UE. Neste contexto, a UE é demasiado pequena para ser uma ilha isolada. É um domínio em que é benéfico a existência de regras comuns e transparentes, aplicáveis a aviões de todos os países. Isso também se aplica às taxas. Todos – tanto passageiros como companhias aéreas – têm de saber ao certo o que cobre uma taxa de segurança na aviação. Ninguém se deve sentir perdido numa selva de taxas e encargos pouco claros. Os passageiros necessitam de saber exactamente o que a taxa cobre e não devem ter de pagar taxas nacionais especiais nem devem ter de pagar mais às companhias aéreas. Apoio inteiramente o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo...

(A Presidente retira a palavra à oradora)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, gostaria de começar por agradecer ao relator, bem como aos outros grupos, pelo seu trabalho. Tivemos um debate interessante na Comissão dos Transportes e do Turismo. No entanto, na minha opinião, já cedemos em muitos compromissos com o Conselho, que se mostrou muito pouco disposto a comprometer-se nesta questão, tal como aconteceu no passado. Ora, é quando começamos a falar da aplicação que o debate realmente começa. Nesta matéria, nós, enquanto Parlamento, devemos também esperar o apoio da Comissão no que se refere à ideia de que as taxas de segurança devem ser aplicadas em todos os aeroportos. Não devemos repetir o que já fizemos noutras áreas, como a assistência em escala e as taxas no sector da aviação, isto é, permitir excepções que afectam dois ou cinco milhões de passageiros.

A segunda questão, que é ainda mais importante para mim, é, naturalmente, garantir a transparência para os passageiros – quem paga quanto e por quê – e isso é inequivocamente um dever dos aeroportos e das companhias aéreas. Trata-se de uma consideração muito importante, na minha perspectiva.

E, com isto, chego à terceira questão – a do pagamento – um domínio em que há sempre pontos de discórdia, naturalmente. No que diz respeito ao financiamento, pessoalmente, sou da opinião que a segurança pública deve ser paga com fundos públicos. Já estamos a transigir ao deixar alguns aspectos dependentes da chamada subsidiariedade. É sempre um truque eficaz nesta Câmara e também na Comissão: se não conseguimos encontrar uma solução com o Conselho, consideramos simplesmente que se trata de uma questão de subsidiariedade. Pessoalmente, não fico muito satisfeito com isso, mas é assim. Logo, penso que pelo menos devíamos cumprir o que aqui dissemos, nomeadamente que as medidas especiais, as medidas mais rigorosas, devem, sem margem para dúvidas, ser pagas pelo erário público. As taxas de segurança e a segurança em geral aumentaram significativamente nos últimos anos. Logo, este dossiê também tem uma dimensão económica. Trata-se de cerca de 30% dos custos. Se falamos sobre segurança e sobre quem a deve pagar, amanhã isso também terá uma dimensão económica. Assim, estes três pontos são fundamentais para mim. Espero que, pelo menos com os pedidos aqui feitos, consigamos um resultado positivo junto do Conselho e da Comissão.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) A legislação que está a ser apresentada oferece um quadro para a criação de taxas de segurança na aviação que sejam transparentes e não discriminatórias e prevê o direito de recurso. A segurança dos aeroportos é uma responsabilidade dos Estados-Membros.

Todavia, são os passageiros que, em última análise, pagam as medidas de segurança através do preço dos bilhetes. É por esse motivo que os passageiros têm o direito de ser informados sobre que parte do preço final dos bilhetes se destina a pagar a segurança.

A directiva sobre as taxas de segurança na aviação e a directiva sobre as taxas aeroportuárias devem ser harmonizadas. O Parlamento pediu, em numerosas ocasiões, que as taxas de segurança na aviação especificadas nesta directiva fossem usadas pelas companhias aéreas e pelos operadores aeroportuários apenas e só na aplicação de medidas de segurança no sector. O Parlamento também pediu transparência e uma correlação entre as taxas de segurança, por um lado, e os objectivos visados, pelo outro.

Os Estados-Membros também podem aplicar medidas de segurança mais rigorosas, no entanto, o custo dessas medidas será totalmente suportado pelos mesmos. Seja como for, essas medidas de segurança não deverão impedir o fluxo eficiente do tráfego de passageiros nos aeroportos. Infelizmente, aqui em Bruxelas em particular, encontramos filas intermináveis onde os passageiros têm de esperar para poderem viajar.

Também gostaria de mencionar a proibição de embarcar com líquidos. Isto significa que vários artigos podem ser confiscados. Infelizmente, no aeroporto de Bruxelas, por exemplo, há um procedimento moroso que implica taxas acrescidas e confiscação de artigos. Lamentavelmente, esse procedimento não inclui a opção do passageiro receber os artigos posteriormente em sua casa.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) A introdução de taxas de segurança trouxe um novo custo financeiro ao mercado da aviação, que os operadores aeroportuários e as companhias aéreas vão imediata e habilmente transferir para os passageiros.

É, portanto, correcto que procuremos mecanismos de protecção dos passageiros de modo a evitar que montantes fictícios, camuflados como taxas de segurança, sejam adicionados de forma pouco transparente, a par de outras verbas escondidas, com o objectivo de gerar lucros injustificados para empresários astutos do sector da aviação. O nível dessas taxas deve corresponder de forma comprovada apenas a custos destinados a garantir a segurança dos passageiros.

Senhor Comissário, o nosso dever é, assim, definir regras claras e transparentes – regras que acabem com a actual anarquia neste sector e impeçam certos operadores de, no futuro, explorarem medidas obrigatórias destinadas à protecção dos passageiros para obterem lucros injustificados.

É necessário definir regras e não criar novas instituições e autoridades que iriam sobrecarregar com custos adicionais os passageiros, os operadores da aviação e também os contribuintes.

Senhor Comissário, se queremos ajudar a Europa a ganhar competitividade, temos de esquecer a criação de novas autoridades. As autoridades não geram valor acrescentado que melhore os padrões de vida dos nossos cidadãos. Obrigado pela vossa atenção.

Presidente. – Tivemos um problema técnico, por isso esta intervenção ultrapassou um pouco um minuto. Contudo, o cronómetro está outra vez a funcionar e espero que agora tudo decorra de acordo com o previsto.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, os efeitos da nuvem de cinza vulcânica sobre o espaço aéreo europeu, que, como todos sabemos, causou o cancelamento de muitos milhares de voos, são um bom exemplo da importância da segurança no sector da aviação. Já se está a verificar um grande debate sobre quem deve pagar os custos resultantes deste fenómeno – quem deve pagar pelo desastre natural, por assim dizer – e em que medida as restrições se justificam. Enquanto os ministros dos Transportes agonizam sobre esta matéria, temos de decidir que custos relacionados com os regulamentos no domínio da segurança contra o terrorismo, que são cada vez mais restritivos, podem ser suportados pelos passageiros. No fim, os custos de uma missão a desempenhar pelo Estado, nomeadamente a manutenção da segurança pública, não podem simplesmente ser transferidos para os cidadãos desta forma. Só se os próprios países tiverem de assumir a responsabilidade financeira pelas rigorosas medidas de segurança que foram determinadas conseguiremos evitar a possibilidade de um aumento desenfreado do número de *scanners* corporais e de outras medidas de segurança absurdas.

Enquanto ainda nos debatemos com o acordo SWIFT, os Estados Unidos estão a concluir acordos, em nome da luta contra o terrorismo, que visam o intercâmbio de informações sobre passageiros com a Comissão Europeia e as diversas organizações do sector da aviação. Além disso, a falta de controladores de tráfego aéreo e a crescente carga de trabalho a que estão sujeitos pode ter efeitos devastadores para a segurança na aviação, mas esse facto foi empurrado para segundo plano neste debate. Desde a liberalização da década de 90 e da visão de um espaço aéreo europeu unificado, a primazia tem sido dada aos custos e não tanto à segurança. O que é claro é que a nuvem de cinza apenas adiou a greve dos pilotos que estava anunciada. Resta-nos uma perspectiva irónica dos acontecimentos: temos a esperança de, no sector da aviação, não passarmos de uma situação caótica para outra.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Senhora Presidente, também eu gostaria de felicitar o relator, o senhor deputado Leichtfried, por este texto e pelo espírito de cooperação que demonstrou nesta questão e gostaria de dizer que apoio, em particular, as suas propostas em matéria de financiamento da segurança no sector da aviação, uma vez que estamos a debater a segurança no sector da aviação e não a segurança aérea.

A nossa comissão luta há muitos anos pela aceitação do princípio de que as medidas de segurança mais rigorosas devem ser financiadas pelos Estados-Membros e apoio plenamente o relator neste ponto. Efectivamente, a segurança não diz respeito apenas aos viajantes mas a todos os cidadãos e é responsabilidade dos Estados aplicar medidas contra o terrorismo.

Logo, não se justifica que sejam apenas os passageiros aéreos a suportar as medidas de segurança nos aeroportos e a bordo dos aviões, ainda mais porque em meios de transporte como os comboios e os navios as medidas de segurança são financiadas pelos Estados, em parte ou na totalidade, como é ajustado. Assim, considero que temos de fazer frente ao Conselho e defender com firmeza a alteração 32 ao relatório adoptado pela Comissão dos Transportes e do Turismo.

Gostaria, muito rapidamente, de levantar outra questão. Embora apoie os progressos que o texto trará no domínio da não discriminação e da transparência, não considero que o objectivo desta directiva seja aplicar um sistema único e idêntico de cobrança de taxas de segurança na Europa.

Ainda que respeitando regras comuns, deve ser permitido aos Estados-Membros manterem os sistemas actuais de cobrança de taxas. Dessa forma, em Estados como a Espanha, a Itália ou a França, as taxas são aprovadas pelos respectivos parlamentos e, nestes casos, são as autoridades competentes para apreciarem os recursos jurídicos no âmbito destas leis que realizarão as tarefas de autoridades supervisoras independentes. Isto é objecto da alteração 40 que, espero, um grande número de senhoras e senhores deputados apoiem quando a votarmos.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Senhora Presidente, apesar das dificuldades que esta semana se tornaram dolorosamente óbvias e que estão associadas à actual inexistência de um céu único europeu e – aspecto ainda mais importante – à falta de uma autoridade única para controlar esse céu único, aproximamo-nos paulatinamente do objectivo que definimos e este texto deve ser mais um instrumento para nos fazer avançar nessa via.

Conheço a tenacidade do relator, o senhor deputado Leichtfried, a quem felicito pelo trabalho efectuado e também pela particular sensibilidade que demonstrou no que se refere aos transportes aéreos e às questões

sociais. Todavia, neste caso, sinto que poderemos ser vítimas de um certo grau de ingenuidade e de maximalismo e que, ao procurar a perfeição, corramos o risco de não alcançarmos o melhor desfecho.

Embora concorde inteiramente com a criação de um sistema comum, incluindo uma entidade supervisora independente com a capacidade de constituir poderes justos e transparentes no que se refere a taxas, e que respeite critérios ambientais, sociais, de protecção dos passageiros, etc., considero, no entanto, que há lacunas que gostaria de ver clarificadas pela Comissão. Por exemplo, remeto para o que a senhora deputada De Veyrac acabou de dizer: não vislumbro um reconhecimento claro do sistema através do qual um parlamento nacional votará as taxas por acordo parlamentar, uma vez que é a entidade supervisora que tem de aplicá-las. Também tenho dificuldade em ver – e gostaria que a Comissão clarificasse este aspecto – em que medida este texto poderá ser viável, tendo em conta as divergências com o Conselho e, o que é ainda mais importante, a coerência – ou falta dela, a meu ver – deste texto com a directiva geral relativa às taxas aeroportuárias.

Tendo em conta a grande incerteza e as divergências sobre quem vai pagar a segurança neste domínio – que admito ser segurança pública – penso que temos de tornar claro que, quando dizemos que serão os Estados-Membros a pagar, é o público em geral que vai pagar. Quando falamos em Estados-Membros, parece que falamos em entidades abstractas; mas não: referimo-nos a cada um de nós, cidadãos, que viajamos. Receio, portanto, que acabaremos por ver muito poucos progressos.

Assim, gostaria que a Comissão desse a sua opinião sobre o futuro deste texto.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) É verdade que o transporte aéreo é o modo de transporte mais seguro. Todavia, incidentes no sector da aviação com ramificações globais, como o que teve lugar há dez dias, ou o caos criado por uma erupção vulcânica, obrigam-nos a enfrentar a questão de toda a cadeia de segurança no sector da aviação: aeroportos, companhias aéreas, torres de controlo, aviões, tripulações e passageiros. Tem de haver uma ligação particularmente forte entre todos estes elos, bem como uma comunicação aberta.

Os passageiros preocupados com a sua viagem e o seu conforto não podem compreender a necessidade da aplicação de medidas de segurança – quer sejam brandas ou apertadas – e os custos que têm de suportar, a menos que estejam conscientes do significado de acontecimentos tão dramáticos como os de 11 de Setembro de 2001. Uma ameaça terrorista, o erro de um piloto, um problema técnico, um mal-entendido entre o piloto e a torre de controlo ou ainda condições atmosféricas inesperadas são factores que devem ser previstos e é necessário que se tomem medidas rigorosas conducentes à aplicação do espírito e da letra dos regulamentos.

Concordo com a adopção de medidas excepcionais nos cenários já mencionados. Contudo, essas medidas devem ser transparentes. Os passageiros têm direito a uma viagem segura e devem usufruir dela, na mesma medida em que têm direito a saber a verdade. Infelizmente, comunicação e transparência são características que necessitam urgentemente de ser melhoradas no sector da segurança da aviação. Essa tarefa cabe a aeroportos e companhias aéreas, que devem actuar de modo mais aberto e transparente. Por outro lado, os passageiros devem consciencializar-se de que as medidas de segurança aplicadas nos aeroportos e a bordo dos aparelhos, por muito rigorosas que sejam, são, em última análise, para seu único benefício.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de começar por agradecer ao senhor deputado Leichtfried um excelente relatório, que contém propostas boas e sustentáveis.

Qual é, ao fim e ao cabo, a questão que se põe? Trata-se de reforçar a transparência, a protecção do consumidor, a segurança e a coordenação, bem como o controlo de qualidade. No entanto, desaconselho a criação de uma nova autoridade para gerir estas matérias. Tenho uma perspectiva positiva do princípio da subsidiariedade presente no relatório e considero que deve manter-se. É também muito importante para mim que exista uma separação clara entre taxas e encargos e que todas as tarefas do governo – nomeadamente, recolha de impressões digitais e fotografias, actividade policial, luta contra o terrorismo ou outras acções deste tipo – devem ser claramente financiadas através da tributação e não através da cobrança de taxas ao consumidor. Se houver Estados que tenham um interesse vital em aplicar medidas de segurança que ultrapassem este âmbito, penso que também têm o dever de suportar os custos. Quem quer que ordene medidas de segurança relacionadas com o Estado deve pagar por elas. Considero que é diferente no caso da segurança técnica ou pessoal, que pode certamente ser suportada pelo passageiro, desde que o seu objectivo seja claramente declarado.

Porém, vale a pena salientar que na avaliação de impacto que a Comissão nos apresentou se fala de um montante de cerca de 0,1% do total do bilhete destinado a estas medidas. Não devemos, portanto, pôr a fasquia muito alta de início.

Creio que estamos a conseguir um compromisso sustentável, nomeadamente, com a República Federal da Alemanha, que nesta matéria tem reservas consideráveis quanto à subsidiariedade. Espero que o resultado final fique muito perto da nossa proposta.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Embora apoie inteiramente esta proposta, uma vez que aumenta grandemente a transparência das taxas, bem como o cálculo dos encargos relativos à segurança para todos os consumidores europeus que utilizam o transporte aéreo, espanta-me que não haja mais harmonização nesta área tão importante. Preocupa-me que, dada a posição dominante de certos aeroportos, os passageiros venham a pagar taxas de segurança excessivamente elevadas sem que haja um impacto directo no nível, na celeridade ou na qualidade das medidas de segurança no *check-in*.

No relatório de avaliação relativo aos dois anos que se seguiram à entrada em vigor desta directiva, a Comissão poderia ter sido muito mais corajosa e devia ter proposto um método unificado e vinculativo para o cálculo das taxas de segurança em toda a UE.

Concordo inteiramente com a exigência de que medidas mais rigorosas, como os *scanners* corporais, sejam financiadas pelo Estado e não pelos passageiros, sobretudo porque ainda decorre o debate sobre a sua necessidade e sobre os riscos de saúde a eles associados. Por último, mas não menos importante, preocupa-me a interpretação das disposições relativas à cobrança dos custos das medidas de segurança, aplicadas não pelos aeroportos mas directamente pelas companhias aéreas, uma vez que esses custos podem, ao contrário do que se deseja, ser cobrados aos passageiros e, na minha óptica, isso quer dizer que há um risco potencial de abusos sob a forma de tarifas excessivas.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (RO) Senhora Presidente, o senhor deputado Leichtfried tem razão. O custo da segurança adicional deve, em última instância, ser suportado pelos Estados-Membros. Ao fim e ao cabo, os passageiros, e todos os cidadãos, já pagam aos Estados-Membros pela sua segurança em geral.

O Estado não pode pura e simplesmente dizer aos cidadãos: “Recebem exactamente aquilo que pagam”. As suas obrigações vão mais além, pois o Estado não é apenas mais um prestador de serviços motivado exclusivamente pelo lucro. Estou a recordar esta verdade simples porque, apesar da existência deste princípio, acabam por ser os passageiros e não os respectivos Estados a pagar a conta pela segurança adicional no sector da aviação, como o relator muito bem observa.

Além do mais, a segurança adicional que os passageiros recebem ao pagarem taxas acrescidas não é sequer fornecida pelo Estado mas sim por empresas privadas subcontratadas, frequentemente menosprezando os passageiros e os seus direitos ao abrigo do secretismo associado às questões de segurança em geral. Isso, simplesmente, tem de acabar.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Senhora Presidente, uma vez que as taxas de segurança no sector da aviação no âmbito da UE têm sido geridas de maneiras muito diversas, penso que é importante aplicar uma fórmula objectiva nesta matéria. Faria muito sentido usarmos uma combinação do número de passageiros e do peso máximo à descolagem como base de avaliação. É, contudo, importante que haja uma ligação clara entre a taxa de segurança cobrada e os serviços que são efectivamente prestados. É importante definir o que é segurança no sector da aviação e devemos igualmente saber exactamente aquilo que estamos a pagar. O próprio método de cálculo das taxas de segurança deve ser compreensível. A informação sobre a dimensão das taxas e sobre aquilo em que consistem deve ser disponibilizada de forma aberta. A transparência é um imperativo nesta matéria. Mas, para isso, necessitamos de autoridades reguladoras independentes, de modo a podermos contrariar qualquer enviesamento da concorrência com rapidez e eficiência.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhora Presidente, este debate sobre a segurança no sector da aviação tem sido fascinante e mostra que todos temos as nossas experiências neste domínio.

No meu caso, perdi todo o queijo que trazia comigo porque era “barrável”! Pareceu-me excessivo, mas penso que conseguimos melhorias em todo o sistema. A proposta da Comissão vai mais longe, porque onde há segurança há taxas e a primeira regra é a transparência. O relatório e a proposta da Comissão reforçam-se mutuamente.

No que se refere a quem deve cobrar as taxas, a minha perspectiva é que a subsidiariedade é ainda a melhor opção, uma vez que, ao fim e ao cabo, não são os Estados-Membros que pagam mas sim os cidadãos. A única questão é saber se devem ser todos os contribuintes a pagar ou apenas aqueles que são passageiros.

A resposta a esta questão não é simples, mas considero que o princípio da subsidiariedade que defendemos na nossa proposta está de acordo com o regime actual da segurança na aviação.

O Parlamento vai mais longe, pois aborda a globalidade do sector da segurança na aviação. Veremos onde esse debate nos levará. Considero que a Comissão produziu uma proposta muito adequada e estou muito satisfeito por o Parlamento a ter aceite largamente e por, como é habitual, querer ir um pouco mais longe que a proposta da Comissão. Creio que o calendário e o âmbito da proposta são correctos.

Jörg Leichtfried, relator. – (DE) Senhora Presidente, sinto-me um tanto constrangido depois de tantos elogios, por isso vou ser breve. Contudo, gostaria de aproveitar a oportunidade para agradecer aos relatores e aos relatores-sombra, que trabalharam arduamente e em conjunto: o senhor deputado Zasada, a senhora deputada Hennis-Plasschaert, a senhora deputada Lichtenberger e o senhor deputado Kohlíček. Começámos a trabalhar empenhadamente nesta matéria há quase um ano. É assim que vejo a política europeia e não como um fórum para questões e espectáculos tristes, como talvez alguns dos meus colegas deputados considerem que é.

Em segundo lugar, gostaria de fazer um apelo ao Conselho. A Comissão dos Transportes e do Turismo é uma comissão muito amistosa, que trabalha e debate com sentido prático e, com esse espírito, encontrámos o Conselho a meio caminho no que se refere a esta lei. Desde o início que estivemos muito disponíveis para alcançar compromissos. No entanto, gostaria de alertar o Conselho para não acordar a fera. Quando estamos dispostos a transigir é natural que esperemos transigência do nosso adversário ou parceiro.

Se agora o Conselho não tiver a mínima disponibilidade para encontrar o Parlamento Europeu a meio caminho, então a atitude desta comissão também mudará. E esta não é apenas a minha opinião. Alguns dos meus colegas já me disseram que se o Conselho não estiver disposto a encontrar-se connosco a meio caminho, debateremos a questão dos *scanners* corporais sob uma luz muito diferente e talvez também não estejamos dispostos a encontrar-nos com o Conselho a meio caminho. Isso não seria no interesse desta matéria, no seu conjunto, e simplesmente não pode acontecer. É por isso que apelo ao Conselho e aos Estados-Membros para avançarem nesta questão. Hoje, temos o Tratado de Lisboa. Tanto o Conselho como os Estados-Membros têm de continuar a avançar nesta questão, para não voltarmos a ouvir: *Come on, let's SWIFT again!* [Vamos embora, mais depressa!]

Presidente. – Está encerrado o debate.

A votação terá lugar na próxima sessão plenária, em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Nessa Childers (S&D), por escrito. – (EN) O senhor deputado Leichtfried deveria ser louvado por ter produzido um relatório completo e conclusivo, que abordou de maneira eficaz muitas das questões que ficaram em aberto no documento da Comissão. No entanto, há algumas questões que continuam sem solução e estas matérias devem ser analisadas num novo contexto, na sequência do encerramento prolongado do espaço aéreo europeu. Numa altura em que o sector da aviação se prepara para perder mais de 1 000 milhões de euros em resultado de uma nuvem de cinza vulcânica, a UE tem de actuar rápida e decididamente para atenuar o rude golpe financeiro sofrido pelo sector. Embora o senhor comissário Almunia deva ser aplaudido pelos comentários auspiciosos que fez hoje sobre a crise, nós, enquanto membros do Parlamento Europeu, também temos a oportunidade, através deste relatório, de ajudar um sector que foi ao tapete pela terceira vez nos últimos dez anos. Esta Câmara e os nossos colegas do Conselho Europeu e da Comissão devem começar a ponderar o financiamento pelo Estado dos custos de segurança propostos, particularmente no caso de não se ultrapassar um limiar baixo de passageiros. Ainda que estas medidas não fossem populares antes da erupção da semana passada, chegámos a um ponto em que qualquer oportunidade perdida de oferecer assistência ao sector da aviação poderá ser fatal.

Debora Serracchiani (S&D), por escrito. – (IT) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de agradecer ao senhor deputado Leichtfried pelo excelente trabalho que fez no relatório relativo às taxas de segurança no sector da aviação, que tem em conta, entre variadas vertentes, uma questão importante: a protecção dos consumidores e os direitos dos passageiros.

As regras devem ser claras e transparentes porque, se as companhias aéreas cobrarem taxas adicionais aos passageiros relativas a medidas de segurança, essa informação deve estar disponível, na minha perspectiva, para garantir que os passageiros não saiam a perder.

Considero que é justo que organizações de defesa dos consumidores participem nas consultas e assim tomem conhecimento dos custos das medidas de segurança, que poderão comparar com o preço do bilhete. Só desta forma será possível garantir mais transparência e informação para os passageiros.

19. Orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (reformulação) (debate)

Presidente. – Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0030/2010) do deputado Simpson, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre a proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (reformulação) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)).

Uma vez que o senhor deputado Simpson não pôde estar presente, o senhor deputado El Khadraoui falará em seu nome.

Saïd El Khadraoui, em representação do relator. – (EN) Senhora Presidente, o presidente da Comissão dos Transportes e do Turismo, o senhor deputado Simpson, não pôde estar presente hoje e pediu-me que lesse a seguinte declaração.

A reformulação das orientações da RTE-T visa reunir as diversas alterações adoptadas ao longo dos anos e incorporar alterações que têm em conta o alargamento da UE para 27 Estados-Membros.

Para contextualizar um pouco o relatório, as orientações dão um rumo ao desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. O objectivo é criar gradualmente uma rede até 2020, integrando redes de infra-estruturas de transportes terrestres, marítimos e aéreos em toda a União.

Voltando ao relatório em apreço, trata-se, em sentido estrito, de uma codificação do texto legislativo, mas dado que a Comissão fez pequenas alterações no anexo, viu-se obrigada a recorrer a uma reformulação. As alterações no anexo destinaram-se a corrigir erros iniciais cometidos durante a adesão dos 10 novos Estados-Membros no alargamento de 2004. As modificações não estão relacionadas com a actualização de mapas ou com quaisquer alterações substanciais.

As duas alterações que o relator introduziu no relatório estão relacionadas com pequenas modificações nos considerandos e com algumas correcções de carácter técnico nos mapas. Estas modificações estão em conformidade com as alterações efectuadas pelo Conselho, bem como com a correcção das orientações.

Seguindo a proposta da Comissão, foi decidido, tanto pelo Conselho como pelo senhor deputado Simpson, enquanto relator e com o apoio da Comissão dos Transportes, não se introduzir quaisquer alterações substanciais às orientações. Porém, o relator tem conhecimento de que os Verdes reapresentaram as suas próprias alterações com vista a actualizar a linha entre Munique-cidade e Munique-aeroporto, mas o relator gostaria de reiterar que as alterações que estamos a introduzir neste relatório visam corrigir o texto e não actualizá-lo.

O objectivo desta reformulação é pôr tudo em ordem antes da verdadeira revisão das orientações no início de 2011. É importante garantir a clareza das orientações em preparação para as alterações mais substanciais que terão lugar no próximo ano. Aguardamos todos ansiosamente a verdadeira revisão das orientações e a oportunidade de desenvolver ainda mais a RTE-T, todavia, para chegarmos a essa fase era necessário corrigir a legislação actual e foi isso que fizemos.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhora Presidente, estou muito grato ao orador e ao relator. Era exactamente isto que desejávamos e, portanto, sobre esta questão não tenho nada a acrescentar, uma vez que descreve exactamente o que está em causa.

Vou concentrar-me apenas nesta revisão de medidas e expressar a nossa posição, dado que é importante clarificar o processo. Com base no Livro Verde de Abril de 2009, a Comissão lançou uma consulta pública com mais de 300 contribuições e reuniu seis grupos de peritos, que estão a trabalhar na análise dos resultados para uma nova proposta em matéria de políticas.

Dentro de muito pouco tempo, será apresentada uma proposta ao Colégio de Comissários – um documento que delineará a metodologia para a criação da nova rede transeuropeia de transportes. Prevemos que a proposta possa ser apresentada ao Colégio em 5 de Maio.

Depois, essa metodologia será apresentada a esta Câmara e ao Conselho. A Comissão iniciará então a preparação das propostas para a nova RTE-T e o seu financiamento.

De acordo com as nossas expectativas, a adopção pelo Colégio poderá ocorrer no primeiro semestre de 2011. Estou muito grato ao Parlamento por ter compreendido a necessidade das pequenas alterações e anseio

por um debate muito alargado e muito vivo sobre as novas orientações para a rede transeuropeia de transportes nos meses que se avizinham.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, *em nome do Grupo PPE*. – (IT) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, gostaria de agradecer aos membros desta Câmara que, na sequência das informações prestadas pelo relator e pelos relatores-sombra, permitiram a conclusão célere do processo parlamentar nesta matéria. Desistiram de apresentar alterações que, embora aceitáveis no que se refere ao conteúdo, teriam sido um obstáculo à adopção deste texto de codificação.

Estamos agora em posição de facultar à Comissão a base para a programação da RTE-T da próxima década. Num esforço específico para abreviar o calendário, logo que os relatores pegaram nesta matéria, chegaram a acordo para não apresentarem alterações que não tivessem sido acordadas com o Conselho. A Comissão dos Transportes e do Turismo aprovou as modificações técnicas examinadas pelos serviços jurídicos do Parlamento e do Conselho e este declarou que pode concluir o acordo em primeira leitura se votarmos neste sentido, o que é inteiramente aceitável.

As poucas alterações efectuadas pela Comissão dos Transportes e do Turismo estão em conformidade com este objectivo e considero-as adequadas e úteis para a apresentação de um texto final coerente e preciso. Assim, apoio as alterações apresentadas, embora não considere adequada nesta altura a alteração apresentada pelo Grupo dos Verdes/Aliança Livre Europeia, que já foi rejeitada na votação realizada na Comissão dos Transportes e do Turismo.

Embora o conteúdo da alteração, nomeadamente, a modificação de uma mapa relacionado com o aeroporto de Munique, é aceitável e haverá oportunidade de voltar a apresentá-la durante a revisão do RTE-T, que poderá ter lugar já este Verão, uma vez que o trabalho na Comissão Europeia está a avançar a bom ritmo.

Silvia-Adriana Țicău, *em nome do Grupo S&D*. – (RO) Este documento técnico permite a actualização do Anexo I com a inclusão de mapas de todos os Estados-Membros e com a alteração da meta para 2020. O debate aprofundado sobre a actualização da lista de projectos da RTE-T está programado para o início do ano. Essa lista deve incluir o desenvolvimento de corredores marítimos no Mar Negro, ligações rodoviárias entre a República da Moldávia e a Ucrânia, bem como a extensão dos actuais projectos prioritários 6 e 17, de modo a que a linha ferroviária de alta velocidade chegue a Bucareste e a Constanța.

A erupção do vulcão na Islândia alertou-nos a todos para a fragilidade do sistema de transportes europeu. A União Europeia deveria ter um sistema eficiente de encaminhamento de passageiros para outros meios de transporte. Está a tornar-se absolutamente vital o desenvolvimento de uma rede transeuropeia de transportes de modo a que as linhas ferroviárias de alta velocidade sirvam as capitais de todos os Estados-Membros, bem como outras grandes cidades europeias. Outro aspecto cada vez mais importante é o desenvolvimento de transportes nas vias navegáveis interiores, bem como dos corredores marítimos europeus.

Eva Lichtenberger, *em nome do Grupo dos Verts/ALE*. – (DE) Senhora Presidente, a rede transeuropeia de transportes é um tópico que nos tem mantido atarefados nesta sessão plenária e que nos deve deixar ainda mais atarefados. Temos uma reformulação e algumas pessoas, como o senhor deputado Silvestris, ficaram admiradas com o facto de os Verdes terem apresentado alterações que propõem mudanças na lista da rede transeuropeia de transportes, ou que se considera fazer parte dessa rede.

Essas pessoas não se devem esquecer de que a nossa sugestão está relacionada com um caso especial: concretamente, quando o Estado-Membro declarou que determinada parte da rede transeuropeia de transportes é apenas uma artéria de penetração e deixa de ser relevante para nós; esta célebre trajectória de voo – agora estou a falar como o senhor deputado Stoiber; acho que é contagioso e bastante perigoso – é algo que já não queremos desenvolver; assim teríamos, digamos, construído uma artéria de penetração para o aeroporto de Munique. É, portanto, este o motivo da nossa alteração.

Contudo, também acho que nos devemos dedicar com especial cuidado à revisão da rede transeuropeia de transportes e devíamos ponderar sobre uma questão a que atribuo especial importância. Há um estudo de um perito holandês – posso passá-lo com todo o gosto ao senhor comissário, quando ele estiver cá – que, na minha opinião, é muito relevante para o debate que vamos ter e que demonstra que os custos dos grandes projectos – e a rede implica frequentemente grandes projectos – são, por norma, subavaliados em cerca de 45% e que os seus benefícios são sempre sobreavaliados, dado que isso é necessário para a execução dos mesmos projectos. Isso significa que temos de repensar completamente as estimativas de custos para os projectos transeuropeus – e insto-os a fazê-lo. É nossa responsabilidade dar aos nossos cidadãos informação clara e de qualidade.

Jaroslav Paška, em nome do Grupo EFD. – (SK) A definição de rede transeuropeia de transportes é um passo fundamental no sentido de melhorar as ligações de transportes às zonas residenciais e industriais de toda a Europa.

Se no norte, no oeste e no sul da Europa, as ferrovias e as rodovias terminam em portos marítimos, as estradas e caminhos-de-ferro do leste têm o enorme potencial de continuar para oriente, atravessando a Ásia até à costa do Pacífico.

Países asiáticos como a China, o Japão e a Índia estão a viver um crescimento económico significativo e estão a tornar-se grandes parceiros comerciais para as empresas europeias. É assim necessário que, a par da construção de uma infra-estrutura interna de transportes na Europa, se abram rotas de transporte para leste.

A linha de bitola larga que parte de Vladivostok chega à fronteira da UE em Čierna nad Tisou. Elaborou-se um projecto para a extensão desta linha até Viena, ligando-a ao Danúbio, aos portos e, naturalmente, à rede europeia.

Na minha opinião, projectos como este também deverão receber um apoio muito significativo no futuro. Obrigado.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Senhora Presidente, sim, prefiro “não-inscrito”. Embora nesta altura estejamos apenas a falar de uma reformulação das orientações, gostaria de aproveitar a oportunidade para mencionar um projecto que é especialmente problemático para a Áustria. O túnel da base do Brenner faz parte do eixo de alta velocidade que liga Berlim a Palermo, bem como do programa da rede transeuropeia de transportes, e deverá cruzar o eixo que liga Innsbruck a Bozen, passando sob este.

Na situação actual, a UE deixou a Áustria, o Tirol, o norte de Itália e o sul da Alemanha num estado de incerteza e corre-se o risco de o túnel se transformar num buraco negro para milhares de milhões de euros. A estimativa de custo original, de 2002, no valor de 4 500 milhões de euros foi há muito ultrapassada e os especialistas prevêem custos de construção na ordem de 16 000 milhões de euros. Além disso, o financiamento ainda não foi clarificado. Em princípio, o projecto deve ser financiado em parte pelos Estados-Membros abrangidos e noutra parte pela UE. No entanto, a UE recusa-se a fazer um compromisso juridicamente vinculativo para o período posterior a 2013 e, consequentemente, deixou os países referidos num estado de incerteza.

Mas isso não é tudo. Naturalmente, para garantir que o túnel seja plenamente utilizado, também é necessário criar artérias de penetração adequadas. A área de captação em causa estende-se de Munique, no norte, a Verona, no sul, e o financiamento, nesta matéria, é muito pouco claro, nomeadamente, do lado italiano. Assim, o meu pedido vai no sentido de que, no momento do lançamento dos projectos da RTE, eles não padeçam de insuficiente planeamento de uma das partes, deixando o pagamento da conta para os Estados-Membros abrangidos. A UE deve aceitar suportar, pelo menos, 50% dos custos e o planeamento e os compromissos devem concretizar-se com celeridade.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Senhora Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, as orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes parecem, à partida, muito técnicas. Todavia, o relator, o senhor deputado Simpson, já salientou que são, obviamente, fundamentais na perspectiva do futuro desenvolvimento económico da Europa.

As estradas são as artérias da nossa economia. É um ponto em que todos estamos de acordo. Além disso, temos de reconhecer uma e outra vez que, enquanto centro económico e comercial, a Europa compete com os grandes centros económicos e comerciais da América e do Sudeste Asiático. É, portanto, necessário que desenvolvamos os nossos sistemas de transportes terrestres para o mercado doméstico e, por outro lado, que estabeleçamos uma ligação entre a capacidade exportadora da Europa e o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, prosseguindo o seu reforço.

A missão das artérias é receber o tráfego de origem, transformá-lo em tráfego terminal e finalmente levá-lo onde estão os clientes. A grande questão, claro, é que o desenvolvimento de grandes eixos de tráfego também pretende proporcionar acesso à zona em causa e assim desempenha um papel no desenvolvimento económico – não podemos esquecer isso. A Europa é um continente com muitas zonas costeiras e muitos portos de grande dimensão e que estes portos devem estar ligados – neste domínio, a mobilidade é essencial. Contudo, não nos podemos contentar com a abordagem do “mesmo a tempo”. Também temos de trabalhar de forma eficaz em termos de custos e protegendo o ambiente. Isso será especialmente importante no futuro.

A questão crucial é saber se conseguiremos transformar as ligações norte-sul e leste-oeste que temos actualmente na forma de ferrovias, rodovias e vias navegáveis interiores numa verdadeira rede, porque temos de reconhecer que há estrangulamentos que têm de ser resolvidos. Neste domínio, há certos factores a ter em conta. No que diz respeito ao maior eixo transeuropeu – de Palermo a Berlim – ele deveria ser ampliado até à Escandinávia, via Rostock. São factores que teremos de ter em conta no futuro.

(A Presidente retira a palavra ao orador)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Senhora Presidente, o texto que está na ordem de trabalhos actualiza e consolida o procedimento para a criação da rede transeuropeia, com vista a preparar-nos para o lançamento definitivo da penúltima e da última fases da revisão, agora numa Europa a 27 que é mais rica, que é espacialmente mais complexa e que tem novas e inovadoras necessidades de mobilidade.

A Agência Executiva da Rede Transeuropeia de Transportes está quase em pleno funcionamento – temos quase todos os coordenadores para os corredores e esperamos, em breve, contar com os restantes para que possam promover os corredores de que necessitamos.

Os nossos vizinhos, em especial no Mediterrâneo, também têm enormes expectativas em relação a estas redes e aguardamos com ansiedade a comunicação que a Comissão nos prometeu sobre a metodologia, que vai complementar as consultas e os debates, antes de iniciarmos o trabalho num dos exercícios mais empolgantes que a nossa Comissão dos Transportes e do Turismo já teve.

A rede de mobilidade e coesão está a tornar-se uma realidade e, pela primeira vez, vai ligar o espaço comum da UE-27 de forma integrada e dinâmica. Vai identificar os centros fundamentais – portos, aeroportos e centros logísticos – vencendo as barreiras fronteiriças. Incluirá, entre outras coisas – se me é permitido mencioná-lo – romper pelo centro da histórica barreira dos Pirenéus com um túnel de nível baixo. Vai assim concretizar um plano para o futuro da Europa do século XXI com tal força de convicção que garantirá os fundos necessários.

Esse é o nosso desafio, mas, por agora, seremos mais humildes e limitar-nos-emos a aprovar este primeiro exercício de polimento legislativo, pelo qual gostaria de felicitar o presidente da nossa comissão, o senhor deputado Simpson.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, o sistema Transrapid não deve ser incluído nestas orientações. Não se enquadra na paisagem europeia. Não reduz as diferenças entre os sistemas actuais; aumenta-as. Pagámos milhares de milhões de euros para criar um sistema uniforme e, neste caso, pagam-se milhares de milhões de euros a nível nacional para contrariar esse rumo. Não podemos permitir que isso aconteça!

Embora o Parlamento Europeu se tenha outrora insurgido contra o Transrapid, o sistema reapareceu subitamente em 1996 como um projecto entre Berlim e Hamburgo. Tão depressa como apareceu, desapareceu – e ninguém sabe porquê. Em 2004, a ligação por Transrapid entre o aeroporto de Munique e a estação central da cidade surgiu mais uma vez repentinamente. Mas o plano foi travado na Alemanha, com o apoio do Governo do Estado da Baviera. Chegou-se a um acordo para pôr o projecto de parte – já ninguém o queria. É por isso que não deve voltar a ser incluído nestas orientações.

Depois de abandonar o cargo de ministro-presidente da Baviera, o senhor Edmund Stoiber foi incumbido de liderar uma campanha para a redução da burocracia aqui na Europa. Ele tem essa responsabilidade. É também ele que agora tem de decidir que o sistema Transrapid não tem lugar nestas orientações. É algo que todos devemos registar. Temos de desfazer-nos deste sistema Transrapid. Era um modelo interessante numa perspectiva científica, mas não tem lugar na Europa. Não é aqui o seu lugar, logo, não deve ter lugar nestas orientações.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Senhora Presidente, gostaria de aproveitar a oportunidade para felicitar o relator, senhor deputado Simpson, e ao mesmo tempo lamentar que não possa estar hoje connosco. Teremos de passar sem ele. Gostaria, em especial, de felicitar a opção pela abordagem de manter essencialmente as orientações como estão, pois existe um princípio que é muito importante, o da fiabilidade e previsibilidade do legislador europeu. Esse princípio foi, sem dúvida, respeitado neste relatório.

Em segundo lugar, gostaria de dizer que necessitamos também de uma proposta para o futuro, para que possamos mais uma vez decidir o que faz realmente parte do sistema RTE e o que não cabe neste sistema. Poderíamos conduzir o debate nos moldes em que, em certa medida, está já a ser conduzido. Alguns defendem, de forma carismática, ligar uma bota a uma ilha, enquanto os outros se opõem resolutamente a essa inclusão.

Contudo, esta é a maneira errada de fazer as coisas. Temos de analisar o que confere valor acrescentado à União Europeia e aos contribuintes europeus. Além disso, é claro que devemos prestar apoio nos locais em que os Estados-Membros já começaram a intervir, nos locais em que algo está a acontecer, pois assim alcançar-se-ão efectivamente resultados concretos e não serão elaborados planos em matéria de RTE que nunca serão executados. Os cidadãos europeus e os passageiros beneficiarão, assim como beneficiarão os Estados-Membros que se empenharem em transferir o tráfego das estradas para a rede ferroviária.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Senhora Presidente, em resultado da queda da Cortina de Ferro e da integração da Europa Central, o corredor Báltico-Adriático está, como sabemos, a reconquistar a importância que detinha antes do colapso da Monarquia do Danúbio. A UE, evidentemente, já confirmou a importância do corredor Báltico-Adriático ao conferir estatuto prioritário à parte norte, que se estende de Gdansk à República Checa. Todavia, seria ainda mais importante atribuir também ao desenvolvimento da parte sul, designadamente a ligação entre o eixo ferroviário do sul austríaco e Itália, o mesmo nível de prioridade.

Nesta rede, em particular, que transporta metade de todas as mercadorias e de todos os passageiros, é necessário neutralizar uma perigosa situação de estrangulamento. Só o túnel de Koralm poderá eliminar de forma permanente a barreira que este ponto de estrangulamento representa.

A população que reside ao longo dos eixos de trânsito está, como todos sabemos, a pagar um preço cada vez mais elevado pelo aumento do tráfego. Só o desenvolvimento completo deste corredor meridional conduzirá a uma reorientação do tráfego das redes rodoviárias para a rede ferroviária que, na Áustria, seria impossível de alcançar por meio de quaisquer outras medidas de infra-estruturas.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Num momento em que o tráfego aéreo em toda a Europa é afectado por graves restrições devido à erupção vulcânica na Islândia, a necessidade de desenvolver redes de transporte pan-europeias é mais evidente do que nunca.

A União Europeia deve prestar apoio específico ao desenvolvimento da infra-estrutura de transportes dos países que aderiram recentemente à UE e à sua interconexão com as principais vias de transporte europeias. O território da Roménia é atravessado por três corredores pan-europeus, designadamente os corredores 4, 7 e 9, que estão todos estreitamente ligados à cidade portuária de Constança, no mar Negro. Considero que deve ser concedida especial atenção ao corredor 7.

O Danúbio faz parte da principal via navegável de transporte transeuropeia Reno-Meno-Danúbio, que liga o mar do Norte ao mar Negro através dos portos de Roterdão e de Constança. Poderia fornecer à Europa um eixo adequado para a rede de transportes. Contudo, é necessário estabelecer cooperação para aumentar a importância atribuída a estes corredores de transporte com a maior brevidade possível.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Senhora Presidente, as redes transeuropeias são efectivamente utilizadas para o tráfego regular na Europa. Poderíamos até dizer que o tráfego é a verdadeira coluna vertebral de todo o mercado interno europeu, o qual é, evidentemente, um dos nossos principais objectivos na Europa. Por conseguinte, é absolutamente necessário assegurarmos que todos os corredores sejam efectivamente desenvolvidos e apurarmos onde existe necessidade de financiamento e onde a UE deve concentrar os seus esforços.

Naturalmente, é claro que existem sempre interesses nacionais. Já o testemunhámos hoje: alguns falaram do Danúbio, outros falaram, em particular, da Europa do Sul e outros ainda falaram do túnel de base do Brenner. Estes corredores de tráfego encontram-se em toda a Europa. O objectivo consiste em assegurar a sua continuidade geral em toda a Europa, para que não só as mercadorias, como também as pessoas possam ser transportadas de A para B. É esta a tarefa que temos pela frente. Como disse anteriormente, é natural que cada um de nós atribua importância às respectivas necessidades regionais. Cumpre-nos evitar pontos de estrangulamento e, acima de tudo, assegurar uma rede verdadeiramente funcional para todos os meios de transporte. É isto que está em questão e, portanto, será isto que debateremos.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Senhora Presidente, no decurso deste debate, o túnel de base do Brenner e a nova linha ferroviária entre Munique e Verona foram também referidos. Actualmente, cerca de 50 milhões de toneladas de mercadorias são transportadas por estrada neste itinerário, pelo que o túnel de base do Brenner é urgentemente necessário. Todavia, disse-se também hoje neste hemicírculo que é difícil financiar o projecto em ambos os lados do Brenner – na Áustria e na Itália. O financiamento no lado italiano seria fácil se as receitas das portagens rodoviárias da auto-estrada do Brenner fossem reafectadas à linha ferroviária. Para que isso aconteça, contudo, seria necessário que a concessão desta auto-estrada não fosse submetida a concurso público – como é a intenção actual em resultado da pressão da Europa – e que se concedesse ao

Estado italiano a oportunidade de a prolongar por mais 50 anos, pelo menos, em vez de a atribuir a proponentes privados. De outro modo, não haverá financiamento cruzado, o que tornará extremamente improvável o desenvolvimento do itinerário RTE no lado italiano.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Senhora Presidente, o Parlamento vai aprovar a presente reformulação sobre as redes transeuropeias, e gostaria que a Comissão me dissesse, o mais concretamente possível, quando poderemos ter acesso à comunicação sobre a metodologia.

Como sabe, Senhor Comissário, esta é uma das prioridades da Presidência espanhola, que se encontra já a meio do seu mandato. Por conseguinte, gostaria de saber, muito concretamente, quando receberemos a comunicação, uma vez que o Parlamento irá aprovar já a reformulação e ficará livre para examinar esse novo texto.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhora Presidente, gostaria de agradecer novamente à Comissão dos Transportes e do Turismo o seu apoio a esta reformulação técnica e espero que a votação em plenário o confirme.

O debate de hoje teve lugar a uma escala mais ampla e ajudará a propor uma metodologia. O senhor Vice-Presidente da Comissão Siim Kallas apresentará a proposta ao Colégio em 5 de Maio. Foi um processo algo moroso, porque a nova Comissão entrou em funções recentemente, e o novo Colégio necessita de algum tempo para preparar propostas.

O que concluo do debate é que esta Assembleia apoia firmemente a política relativa à rede transeuropeia de transportes. Acredito que sem uma infra-estrutura bem interconectada no domínio dos transportes, da energia ou das telecomunicações é muito difícil falar de Europa. Estou convicto de que este debate nos ajudará a moldar a nossa proposta relativa à metodologia, o que, basicamente, significa que a Comissão dos Transportes terá oportunidade de dar o seu parecer, se tudo correr bem, em Maio.

Saïd El Khadraoui, em substituição do relator. – (EN) Senhora Presidente, quero apenas agradecer aos colegas que contribuíram para o debate de hoje e reiterar que o nosso objectivo é corrigir erros cometidos no passado e não introduzir alterações substantivas.

Isso virá mais tarde, com a revisão efectiva das orientações e, evidentemente, aguardamos esse debate com expectativa. Por este motivo, o relator, senhor deputado Simpson, e eu próprio, enquanto coordenador do meu grupo, daremos instruções ao Grupo da Aliança Progressista dos Socialistas e Democratas no Parlamento Europeu no sentido de votar contra a alteração apresentada pelos Verdes. Espero que os outros grupos políticos nos possam apoiar nesta matéria.

Presidente. – Está encerrado o debate.

A votação terá lugar na próxima sessão plenária em Bruxelas.

20. Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018 (debate)

Presidente. – Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0114/2010) do deputado Peter van Dalen, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018 (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)).

Peter van Dalen, relator. – (NL) Senhora Presidente, poderia falar-se longamente sobre a política europeia de transporte marítimo. Não é o que vou fazer, mas concentrar-me-ei em dois pontos-chave e temas centrais.

O primeiro ponto-chave é a importância do sector. 80 % do comércio mundial tem lugar por via marítima e a frota europeia representa 41 % desse mercado global. No mercado europeu, 40 % de todas as mercadorias são transportadas por navios de mar. Isto faz do transporte marítimo um sector económico crucial que tem de competir no mercado global. Entendido este aspecto, o segundo ponto-chave, ou seja, a concorrência decorre automaticamente.

Sabemos que muitos países em todo o mundo apoiam as suas frotas marítimas de formas muito variadas. Se permitíssemos isto na Europa, seriam necessários apenas alguns anos para que todos os nossos navios procedessem à transferência de registo para países como Hong Kong ou Singapura. Isso não só prejudicaria a frota, como também, mais grave ainda, desferiria um golpe no sector marítimo, no seu conjunto. O emprego

em terra, nomeadamente em instituições bancárias, em estaleiros, em companhias de seguros, em empresas de logística, em instituições de ensino e de formação e em empresas que trabalham activamente no domínio das inovações e da melhoria do desempenho ambiental das frotas, sofreria um golpe fatal se a nossa frota nos abandonasse.

Em razão destes dois pontos-chave, o meu relatório insta os Estados-Membros a continuarem a encorajar o uso dos seus pavilhões. Estamos a falar da concessão de incentivos fiscais, como o regime de tributação da arqueação e a redução das contribuições fiscais para marítimos e companhias marítimas. Só assim conseguiremos que o sector marítimo e os pólos empresariais em terra permaneçam relevantes na Europa a longo prazo.

Tenho uma pergunta a este respeito para o senhor Comissário: quando irá a Comissão Europeia apresentar regras em matéria de auxílios estatais aos portos marítimos? Essa proposta deveria vir no Outono, mas não sei no Outono de que ano. Para mim, o importante é que os auxílios estatais sejam concedidos de forma transparente e que haja uma responsabilização efectiva. Não nos devemos lançar nesta via apoiando terminais estagnados ou portos muito próximos de países terceiros. Em ambos os casos, seria o equivalente a malhar em ferro frio.

A este propósito, tenho uma observação a fazer a respeito do n.º 5 da proposta de resolução, cuja versão em inglês fala em "*flags of convenience*". No meu entender, esta é uma designação incorrecta e teria preferido algo como "*substandard ships*". Afinal, o que não queremos são pavilhões e navios que contornem os requisitos mínimos das normas de segurança e sociais. Estamos a falar da qualidade do pavilhão e o que em neerlandês chamamos "*goedkope vlag*" seguramente não é sinónimo directo de "*flag of convenience*".

Para concluir, gostaria de mencionar outro ponto-chave, que consiste em tornar o sector marítimo aliciante para os jovens. A população da Europa está a envelhecer, e temos de fazer muito mais pela nossa juventude. Nunca é cedo demais para começar a informar os jovens sobre o sector marítimo e o transporte marítimo, e foi com satisfação que ouvi que as companhias marítimas estão a visitar até escolas primárias para informar os mais novos sobre as profissões marítimas.

Estes foram alguns dos pontos-chave que queria focar nesta altura, e terei todo o gosto em responder a quaisquer comentários dos membros e do senhor Comissário quando encerrar o debate.

PRESIDÊNCIA: Libor ROUČEK

Vice-Presidente

Andris Piebalgs, *Membro da Comissão*. – (EN) Senhor Presidente, primeiro que tudo, quero agradecer ao relator o seu excelente trabalho nesta questão muito importante do ponto de vista político.

A estratégia para o transporte marítimo no horizonte de 2018 foi muito utilizada na preparação da estratégia Europa 2020 da Comissão, e está em curso o processo de elaboração de um novo Livro Branco sobre os Transportes. Podemos constatar que a estratégia para os transportes está na linha da frente dos grandes desenvolvimentos estratégicos na Europa.

O transporte marítimo é um dos pontos fortes da Europa, e é natural que devamos tirar partido daquilo que construímos no passado, mas é importante olhar também para o futuro. O nosso principal objectivo é assegurar e aumentar a sustentabilidade e o desempenho a longo prazo do sector marítimo europeu. Isto implica serviços de transporte marítimo eficazes, seguros, fiáveis e respeitadores do ambiente. O transporte marítimo proporciona empregos de qualidade na Europa e estimula a investigação e a inovação industrial europeia.

Temos igualmente objectivos ambientais ambiciosos, e a Comissão sublinhou sempre a necessidade de soluções globais, sobretudo no que se refere à redução dos gases com efeito de estufa.

O cerne do trabalho de preparação da estratégia foi realizado antes da crise económica. Face ao abrandamento económico, a estratégia continua válida. Neste contexto, deve atribuir-se ênfase à manutenção e à melhoria da ordem internacional. Estamos confrontados com ameaças como o proteccionismo, a concorrência desleal, a presença de navios que não obedecem às normas ou a pirataria. É necessário encontrar respostas mais eficazes para estas questões, nomeadamente através do diálogo com os principais parceiros comerciais.

Saúdo as conclusões da Comissão dos Transportes e do Turismo e o relatório apresentado e posso assegurar que muitas das questões estão já a ser abordadas pela Comissão no âmbito de várias actividades para a

execução da estratégia, como a proposta relativa às formalidades de declaração exigidas dos navios à chegada ou à partida dos portos dos Estados-Membros, que constituem um elemento importante do espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras.

Os serviços da Comissão começaram igualmente a trabalhar numa agenda social para o transporte marítimo, assim como na iniciativa europeia e-Maritime, ambas as quais a Comissão tenciona apresentar em 2011.

Gostaria de responder ainda à questão sobre as orientações comunitárias para os auxílios estatais ao transporte marítimo em 2010. Por um lado, as orientações de 2004 não "expirarão" em 2011, ainda que a Comissão tenha afirmado que seriam revistas no prazo de sete anos. Por outro lado, a crise actual, com as suas consequências graves para o transporte marítimo, exige uma abordagem muito prudente.

No que diz respeito às medidas específicas, estamos a preparar um roteiro pormenorizado para a execução da estratégia, que prevemos publicar este Verão.

Georgios Koumoutsakos, em nome do Grupo PPE. – (EL) Senhor Presidente, a declaração do senhor Comissário suscitou uma resposta muito positiva da minha parte, e escutei-o com grande interesse, uma vez que o transporte marítimo é efectivamente um sector muito importante – diria vital – para a economia europeia.

A União Europeia tem todas as razões para salvaguardar o papel de liderança que desempenha neste sector económico e para manter um nível elevado de qualidade dos transportes marítimos. É este o desafio: manter o nosso papel de líder no mercado global dos transportes marítimos, razão pela qual necessitamos de uma estratégia eficaz e coordenada para este sector.

O relatório que estamos hoje a debater, que foi aprovado por uma esmagadora maioria na comissão competente quanto à matéria de fundo, é um relatório pormenorizado que avança na direcção certa, e considero que, mesmo na sua versão actual, sem correcções e alterações, o texto responde plenamente à necessidade de seguirmos uma linha definida específica na direcção que referi anteriormente.

Como é evidente, o transporte marítimo europeu enfrenta hoje enormes desafios, assim como um desafio exógeno. O primeiro desafio consiste na necessidade de aumentar a concorrência. É um facto que a livre concorrência é a seiva que sustenta o transporte marítimo. Ao mesmo tempo, contudo, os auxílios estatais são por vezes necessários porque temos frequentemente de fazer face à concorrência desleal de países terceiros.

Portanto, a conclusão é a seguinte: os auxílios estatais devem ser mantidos porque têm ajudado a preservar a competitividade do transporte marítimo europeu e das economias dos Estados-Membros. O segundo desafio que enfrentamos é a necessidade de reforçar e de melhorar a formação profissional dos recursos humanos no sector dos transportes marítimos, uma vez que se tem vindo a registar uma quebra muito acentuada no número de jovens que enveredam pela carreira marítima e que existe falta de trabalhadores marítimos com formação.

Consequentemente, necessitamos de uma política dinâmica. Devemos, sem falha, abordar estes dois sectores, e estou convicto de que o relatório avança na direcção certa.

Knut Fleckenstein, em nome do Grupo S&D. – (DE) Senhor Presidente, Senhor Comissário, Senhoras e Senhores Deputados, primeiro que tudo, congratulamo-nos muito com o facto de que teremos, futuramente, uma estratégia marítima na UE, ainda que tenhamos de esperar mais algum tempo pela votação. Partimos do princípio de que o relatório em apreço será incorporado no relatório sobre o futuro dos transportes e, subsequentemente, no Livro Branco.

Com a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018, estamos a criar o quadro que permitirá aumentar a competitividade da economia marítima europeia a nível internacional; nesta estratégia, determinámos, em primeiro lugar, que queremos que este quadro seja estabelecido com base em normas ambientais e, em segundo lugar, que queremos normas sociais globais razoáveis para um transporte marítimo de qualidade.

Permitam-me que aborde brevemente três pontos. Em primeiro lugar, o transporte marítimo é um sector de transportes respeitador do ambiente e, por conseguinte, um dos nossos objectivos era que este ramo da economia desempenhasse também um papel no combate às alterações climáticas no futuro. Sou plenamente a favor da criação de incentivos como os "portos ecológicos", mesmo que não tomemos quaisquer decisões hoje e atribuamos à Comissão e ao Conselho a tarefa de apurar as possibilidades a este respeito.

Acredito que é igualmente importante manter a competitividade internacional, incluindo no que se refere a outros meios de transporte. Em consequência, é conveniente que a Comissão, com base na nossa proposta, realize uma nova avaliação do impacto no que diz respeito às zonas de controlo das emissões de enxofre do mar do Norte e do mar Báltico, pois se queremos que os nossos requisitos sejam os mais rigorosos a nível mundial, é necessário termos em conta a concorrência internacional e velarmos, se possível, por não provocar o retorno do transporte de contentores às estradas, o que seria contraproducente.

Permitam-me que mencione um último aspecto que considero particularmente importante, nomeadamente a inclusão dos principais portos marítimos no planeamento das redes RTE. Este factor é de extrema importância para nós, porque os portos são intersecções importantes nas cadeias de transporte e só podem desempenhar eficazmente o seu papel se a intermodalidade for facilitada e reforçada.

Existem muitos outros pontos que poderia mencionar. Senhor Deputado van Dalen, parabéns pelo excelente relatório. Todos demos o nosso contributo e peço a sua compreensão para o facto de não querermos comprometer este excelente relatório aprovando as alterações por si apresentadas.

Jean-Paul Besset, *em nome do Grupo Verts/ALE*. – (FR) Senhor Presidente, o Grupo dos Verdes/Aliança Livre Europeia apoia sem reservas o relatório e as recomendações do senhor deputado van Dalen. O relator apresenta-nos um texto equilibrado que é o fruto da estreita colaboração que soube estabelecer com os restantes grupos políticos.

Apoiamos o relatório porque define com clareza os desafios que a política marítima da UE enfrenta, nomeadamente um forte aumento do tráfego marítimo, quer internacional, quer intracomunitário, sem sacrificar o ambiente ou as questões sociais. O texto inscreve-se na lógica que desejamos ver aplicada em todos os domínios: a de uma política de desenvolvimento sustentável. O texto abre caminhos positivos para que o transporte marítimo se possa desenvolver até 2018 nas melhores condições possíveis.

Em particular, salientamos a luta contra o uso abusivo dos pavilhões de conveniência ou os navios que não obedecem às normas. Salientamos igualmente a protecção contra a pirataria. Salientamos uma política concebida à escala de um mar único europeu e a importância atribuída à ligação multimodal dos portos europeus ao interior. Salientamos o apoio à simplificação das regras administrativas que regem a entrada e a saída dos portos europeus. Salientamos a promoção das profissões marítimas e a formação contínua dos trabalhadores marítimos. Por último, salientamos a prioridade atribuída às questões ambientais.

Globalmente, apoiaremos sempre tudo o que, no nosso entender, ajude a promover um sector dos transportes marítimos com capacidade para competir com o transporte rodoviário e aéreo. O relatório do senhor deputado van Dalen tem cabalmente em conta o desafio ambiental planetário, para o qual o transporte marítimo é uma das soluções. Em particular, constitui uma ferramenta útil contra o aquecimento global.

Apenas lamentamos que a alteração que apresentámos com o objectivo de integrar o sector dos transportes marítimos no sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa não tenha sido adoptada pelo relator nem pela Comissão. Do nosso ponto de vista, nenhum sector económico deve fugir à regra comum, pelo que, como os sectores rodoviário e aéreo, os transportes marítimos, ainda que sejam responsáveis por baixas emissões de gases, devem participar no esforço de redução. Por conseguinte, iremos apresentar novamente a nossa alteração ao plenário.

Jacky Hénin, *em nome do Grupo GUE/NGL*. – (FR) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, dizer que a União precisa de uma verdadeira estratégia de desenvolvimento do transporte marítimo é um eufemismo, uma vez que se trata de uma questão fundamental para o futuro da nossa União em termos de independência alimentar, económica e política, assim como de protecção ambiental.

Para ser eficaz, esta estratégia deve ser global e abranger a construção e a reparação naval, os portos, o emprego e a formação dos trabalhadores, assim como a segurança. A rejeição da directiva relativa à liberalização dos serviços portuários pelo Parlamento, em 2006, representa, em minha opinião, a pedra angular de qualquer estratégia europeia para o transporte marítimo.

O Parlamento insta a Comissão a prosseguir a sua luta contra o uso abusivo dos pavilhões de conveniência. Muito bem, mas essa luta está ainda por começar verdadeiramente. Além disso, em última análise, não é o uso abusivo dos pavilhões de conveniência que é preciso combater, mas sim a própria existência desta prática. Se assim não for, todas as nossas boas intenções no que diz respeito à segurança, à criação de emprego, permanecerão letra morta.

É positivo condicionar os auxílios estatais ao sector marítimo ao cumprimento de critérios sociais e ambientais de qualidade e à promoção do emprego e da formação dos trabalhadores marítimos dos Estados-Membros da UE, uma vez que as únicas verdadeiras distorções da concorrência não resultam dos auxílios estatais, mas sim do *dumping* social, salarial e ambiental.

A melhor garantia de segurança nos transportes marítimos reside em tripulações bem remuneradas, bem formadas, que beneficiem de uma protecção social sólida e de boas condições de trabalho.

Congratulo-me por estarmos finalmente a falar de formação ao longo da vida para os trabalhadores marítimos e do reforço das qualificações e competências profissionais. Temos agora de fazer reconhecer que esta formação é um direito de todos os trabalhadores marítimos e que deve ser financiada pelo patronato.

Apoio também os requisitos aplicáveis à construção naval e à qualidade do aço. O texto que nos é apresentado contém um certo número de avanços, é certo, mas contém ainda muitas contradições. Permanece espartilhado pelo dogma da concorrência livre e não falseada. Está ainda muito moldado pela pressão do lóbi dos carregadores e pelas piores utopias ultraliberais.

Por exemplo, como pode o texto apoiar o emprego para os trabalhadores marítimos da Europa e solicitar estudos para determinar em que medida as novas tecnologias os poderiam substituir?

Como pode defender a redução das práticas de *dumping* ao mesmo tempo que solicita liberdade de circulação para assalariados que nem sequer usufruem de direitos idênticos na União? Como pode falar em segurança quando é a autodeclaração que prevalece, quando alguns, ávidos de obter lucros, não hesitam em transportar, sem declarar, mercadorias que se podem revelar particularmente perigosas para os seres humanos e para o ambiente?

Resta-nos ainda muito trabalho, mas fá-lo-emos em conjunto porque uma boa política marítima de alto nível deve também, e acima de tudo, respeitar aqueles, mulheres e homens tenazes, que frequentemente arriscam a vida para satisfazer as necessidades dos outros.

Anna Rosbach, em nome do Grupo EFD. – (DA) Senhor Presidente, este é um documento estratégico ambicioso. Todavia, tenho algumas observações a fazer.

Mais transporte de mercadorias nos principais rios da UE – ótimo, mas como tomamos em conta o facto de, nos últimos anos, os níveis da água terem sido frequentemente demasiado baixos para permitir a navegação de batelões com a carga máxima? Se transportarem apenas metade da sua capacidade de carga, as despesas de transporte revelam-se demasiado elevadas.

Inspecções baseadas no risco – como poderemos, nesse caso, saber se um navio graneleiro está a fazer passagem ilegal de pessoas através das fronteiras? As inspecções baseadas no risco, só por si, não são suficientes. É ingénuo esperar que todas as nações marítimas do mundo respeitem as rigorosas normas ambientais da UE. Pelo contrário, muitos velhos navios de países terceiros tirarão partido financeiro desta situação.

Pirataria – por que razão é este problema apenas mencionado num contexto africano? O problema é muitíssimo maior nas águas indonésias. Esta situação também afecta as companhias marítimas europeias.

Descarga obrigatória – a obrigação de descarga deveria ser um requisito legal em todas as águas costeiras navegáveis, a fim de evitar catástrofes ambientais.

Considero também lamentável que tenhamos encerrado um tão grande número de pequenos portos. Deveríamos investir no reforço do transporte marítimo costeiro e não enfraquecê-lo.

Um último ponto – dizem-nos com frequência que a indústria da construção naval é muito importante para a UE. No entanto, onde está o debate sobre um desmantelamento de navios responsável e respeitador do ambiente? Queremos continuar a enviar os nossos navios para um desmantelamento irresponsável em praias indianas quando já não precisamos deles?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) As questões marítimas europeias não podem ser analisadas à margem das questões marítimas internacionais. A Europa é um dos principais concorrentes no mercado do transporte marítimo, sobretudo em termos de transporte de passageiros e de contentores. A posição da União Europeia no mercado global neste sector deve ser reforçada.

A melhoria da qualidade da formação dada aos marítimos, assim como das suas condições de trabalho e de vida, quer a bordo, quer nos portos ou fundeadouros, pode contribuir consideravelmente para a satisfação desta necessidade. Verifica-se uma escassez de trabalhadores altamente qualificados a todos os níveis do sector marítimo europeu, desde os estaleiros às embarcações de lazer.

Empresas dos EUA, da Ásia e do Médio Oriente oferecem muitas mais facilidades do que as suas homólogas europeias. Nestas condições, os profissionais europeus do sector preferem ser contratados por companhias marítimas ou armadores do Dubai ou da China, enquanto os navios europeus são tripulados por marítimos filipinos e indianos. É necessário pôr termo a esta situação. As instituições marítimas dos Estados-Membros devem estabelecer uma cooperação muito mais estreita com vista a harmonizar os seus programas de formação, bem como oferecer oportunidades de trabalho remunerado e intercâmbios de experiências com companhias marítimas europeias.

Quero também levantar outra questão relacionada com a segurança, que é extremamente importante e continua a entravar a fluidez do tráfego marítimo mundial. Refiro-me à situação no Corno de África. Saúdo as acções da operação UE NAVFOR Atalanta, que está a cumprir plenamente a sua missão na região. Contudo, devemos reconhecer a necessidade de investimento específico na indústria da defesa para que possamos fornecer às forças militares navios e outros recursos de intervenção muito mais eficazes do que aqueles que a marinha europeia utiliza actualmente.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, Senhor Comissário, concordo em grande medida com os comentários do meu colega senhor deputado Fleckenstein e gostaria, primeiro que tudo, de agradecer ao relator, senhor deputado van Dalen, o seu excelente relatório. O relator concentra toda a atenção em várias questões fundamentais, começando pela importância do transporte marítimo para a nossa economia. O relator salienta também o facto de termos de competir num mercado global e de, por esse motivo, nos cumprir velar pela competitividade do nosso sector marítimo ao mesmo tempo que desenvolvemos esforços no sentido de criar transportes mais sustentáveis. Por outras palavras, temos de combater o risco de transferência de bandeira. Paralelamente, é necessário também garantir condições concorrenciais equitativas. Por conseguinte, é importante que as regras relativas aos auxílios fiscais que estão em preparação há algum tempo comecem efectivamente a aplicar-se aos nossos portos. Estou certo de que teremos de regressar a este assunto numa fase ulterior.

Existem três domínios que importa analisar. Primeiro que tudo, o emprego e as condições de trabalho. Temos de fazer tornar a carreira marítima novamente aliciante para os jovens, o que é, hoje em dia, extremamente difícil de conseguir. Devemos desenvolver esforços suplementares de divulgação de informações sobre oportunidades de carreira, em terra ou no mar. Estes devem ser os nossos pontos de partida. É igualmente necessário melhorar as condições de trabalho através da ratificação da legislação da Organização Internacional do Trabalho e da realização de inspecções a nível global e não apenas na Europa, como é evidente.

O segundo ponto importante – e muitos já o mencionaram – é o impacto do transporte marítimo no ambiente. Em si mesmo, o transporte marítimo é uma modalidade sustentável, mas não deixa de ser possível realizar progressos consideráveis. A este respeito, a Europa deve desempenhar um papel pioneiro, incluindo nas negociações no âmbito da Organização Marítima Internacional.

Por último, escusado será dizer que a segurança é essencial. Só se pode criar uma profissão próspera se esta puder ser exercida em segurança. Cumpre-nos tornar o terceiro pacote legislativo de segurança marítima uma realidade e continuar a apoiar a missão Atalanta ao largo da Somália.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Senhor Presidente, uma vez que sou o primeiro membro do Grupo da Aliança dos Democratas e Liberais pela Europa a intervir, gostaria de começar por apresentar os meus sinceros agradecimentos ao senhor deputado van Dalen. Todos constatámos o seu empenho total no progresso do transporte marítimo. Isso ficou extremamente claro.

Todos nós sabemos que este sector é muito importante. Nos últimos anos que antecederam a crise, a economia marítima, no seu conjunto, registou um crescimento consideravelmente mais acentuado do que outros sectores da economia. Como é evidente, o transporte marítimo desempenha um papel fundamental neste crescimento, e é possível afirmar que os pólos empresariais do sector marítimo serão absolutamente cruciais para a continuidade do desenvolvimento da Europa. Existem igualmente previsões que apontam, agora que o pior da crise já passou, para a retoma do crescimento do sector dos transportes, com o transporte marítimo a ganhar importância. Noventa por cento das nossas exportações e importações são transportadas através dos portos. Evidentemente, a este respeito, é importante – como já foi dito – que as ligações entre os portos e o interior sejam tidas em devida consideração no quadro dos corredores e das redes transeuropeias.

Precisamos de sangue novo. Se o transporte marítimo aumentar, precisaremos, como é óbvio, de pessoas que queiram trabalhar neste sector. Para isso, é indispensável formação de qualidade harmonizada à escala europeia e, paralelamente, fornecer informações sobre o sector. É necessário que os jovens conheçam as perspectivas profissionais que teriam no sector dos transportes marítimos. Queremos boas condições de trabalho – isto é algo que também podemos e queremos harmonizar à escala europeia.

O aspecto ambiental já foi mencionado. O transporte marítimo é muito respeitador do ambiente, em especial no que respeita às emissões de CO₂. Existe ainda bastante espaço para melhorias no que se refere às emissões de óxidos de azoto e de enxofre. É necessário trabalhar neste domínio, quer no próprio sector, quer também na Europa em geral, uma vez que, como já foi dito, se reveste da máxima importância devido à forte concorrência internacional que existe no sector dos transportes marítimos. A Europa desempenha um papel de líder neste domínio, mas é necessário manter essa liderança. Em casos individuais, poderão ser necessários auxílios estatais. Temos de unir os nossos esforços para continuar a desenvolver este sector.

Resumindo, o transporte marítimo é um sector fundamental para o futuro, pelo que é positivo que estejamos a desenvolver uma estratégia a longo prazo.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, é primordial conduzir, a nível europeu, uma política de transporte marítimo ambiciosa e de longo prazo. Esta política deve ter em conta as especificidades do sector e dar resposta aos desafios que este enfrenta.

O transporte marítimo é um sector estratégico para a União Europeia em vários aspectos, desde logo devido ao papel que desempenha no crescimento e no emprego, à sua dimensão internacional, ao seu carácter ecológico e sustentável. Disse-se que o transporte marítimo movimenta 80 % do comércio mundial. A comunicação da Comissão Europeia e o relatório do senhor deputado van Dalen indicam-nos o caminho que devemos seguir, definem objectivos estratégicos e identificam domínios-chave de acção para a política de transporte marítimo da União Europeia.

Gostaria de frisar pessoalmente alguns pontos que eu e a minha colega, senhora deputada Vlasto, temos promovido no seio da Comissão dos Transportes e do Turismo, ou seja, que a União Europeia deve agir no sentido de reforçar a competitividade do sector dos transportes marítimos, que essa competitividade passa, nomeadamente, pela melhoria das condições de trabalho e das oportunidades de carreira no sector, e que o objectivo da competitividade não implica a dissociação dos objectivos de desenvolvimento sustentável, de concorrência leal e de segurança. No que se refere aos aspectos ambientais, a política da UE deverá promover a internalização dos custos externos e o estabelecimento de zonas marítimas de controlo das emissões. Finalmente, antecipando o aumento do tráfego marítimo, devemos promover o investimento destinado a modernizar e a aumentar a capacidade das nossas infra-estruturas portuárias.

É importante que o Parlamento Europeu partilhe a sua visão para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018. O excelente relatório do senhor deputado van Dalen, que foi amplamente apoiado na Comissão, beneficiará, espero, de um apoio igualmente alargado no Parlamento, o que nos fornecerá uma base firme para as futuras negociações.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) O transporte marítimo está a tornar-se extremamente importante para a União Europeia. Tendo em conta que o sector marítimo enfrenta concorrência não só a nível da Comunidade, mas sobretudo à escala mundial, devemos salientar a importância de aumentar a proporção do transporte marítimo no conjunto das nossas actividades de transporte dentro da Comunidade e, em especial, fora dela. Contudo, devemos sublinhar que ainda existem Estados-Membros da União Europeia na lista negra ou cinzenta do Memorando de Entendimento de Paris. Por este motivo, instamos os Estados-Membros e os armadores a desenvolverem esforços para figurar na lista branca do Memorando de Entendimento de Paris.

Além disso, tendo em conta os acidentes marítimos ocorridos nos últimos anos, considero que devem ser criados centros europeus de intervenção em caso de acidente marítimo em todos os Estados-Membros com acesso ao mar.

Senhor Comissário, quero aproveitar esta oportunidade e este debate para reiterar o meu pedido à Comissão no sentido de tirar o máximo partido do acesso directo da União Europeia ao mar Negro, região de especial importância geoestratégica. A este respeito, a Comissão deveria lançar, como se verifica relativamente aos outros mares europeus, convites à apresentação de propostas para o desenvolvimento de corredores marítimos no mar Negro. A ligação entre os portos de Roterdão e de Constança através do corredor do Reno, do canal do Meno e do rio Danúbio reduz a distância entre o mar do Norte e o mar Negro em 4 000 quilómetros. É

por este motivo que considero esta ligação fundamental e que solicito à Comissão e aos Estados-Membros que acelerem a execução do projecto prioritário 18.

Embora o transporte por navio produza menos poluição, o Parlamento Europeu solicitou a sua inclusão no regime de comércio de licenças de emissão, especialmente no caso do transporte marítimo.

Os estaleiros navais estão a enfrentar dificuldades financeiras, sobretudo no contexto da actual crise económica e financeira. Neste momento, os representantes dos estaleiros navais não vislumbram uma solução para superar a actual crise económica.

O sector marítimo europeu enfrenta uma crescente escassez de marítimos qualificados. As condições sociais e de trabalho dos marítimos na União Europeia estão intimamente associadas à competitividade da frota europeia. Penso que são necessárias medidas para facilitar a mobilidade dos trabalhadores neste sector, sem barreiras e sem restrições injustificadas.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Senhor Presidente, gostaria de felicitar, em especial, o senhor deputado van Dalen e o meu colega, senhor deputado Fleckenstein, por esta brilhante iniciativa que avança com a ambição do Parlamento Europeu em matéria de política marítima da União Europeia, e também de agradecer a sua generosidade ao aceitarem uma boa parte das minhas sugestões.

O relatório assim completado inclui aspectos tão importantes como o apoio à adaptação de portos e navios às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e a exigência de ratificação da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 da OIT, cuja incorporação nas práticas da indústria é solicitada. Outro aspecto importante consiste na extensão das propostas em matéria de formação profissional dos marítimos a todos os níveis com vista a combater a sua subvalorização e exploração.

O relatório propõe igualmente a assunção da liderança na luta contra a poluição no âmbito da Organização Marítima Internacional, no que diz respeito às alternativas ao fuelóleo de bancas e à redução das emissões de enxofre, mediante a utilização de sistemas de transporte inteligentes, como o sistema de satélite Galileo.

O relatório propõe ainda o reconhecimento do reforço da luta europeia contra a pirataria e o apoio à eficácia crescente da operação Atalanta, assim como a necessidade de melhorar a qualidade da concepção das embarcações para as adaptar às normas mais rigorosas em matéria de acessibilidade e de segurança.

Por último, congratulo-me especialmente com o reconhecimento do papel dos portos nas novas redes transeuropeias, incluindo a sua ligação com portos secos ou portos de interior e com plataformas logísticas.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Senhor Presidente, a estratégia que estamos hoje a debater é extremamente ambiciosa e, no que diz respeito à direcção de base, o senhor deputado Koumoutsakos, relator do nosso grupo político, já referiu tudo o que eu queria dizer.

Permitam-me, contudo, que faça um comentário, como membro da Comissão das Liberdades Cívicas, da Justiça e dos Assuntos Internos, relacionado com a iniciativa muito interessante e pioneira de criar a "e-Maritime", uma rede de vigilância marítima. Pessoalmente, concordo com o texto da Comissão; este prepara a criação de um sistema integrado de gestão da informação com o objectivo de reconhecer, acompanhar, localizar e comunicar todos os navios no mar e respectivas cargas.

Todavia, estão igualmente a ser empreendidas acções de vigilância electrónica semelhantes – ignoro se se encontram numa fase mais ou menos avançada – pelas forças da FRONTEX, no âmbito da luta contra a imigração ilegal. Por conseguinte, gostaria de perguntar se estamos a ter este facto em conta, se existem aspectos que a Comissão deveria clarificar na sua comunicação, se devem ser atribuídas competências específicas e diferenciadas a cada uma das agências ou se esta informação deveria ser cruzada a fim de obtermos melhores resultados de ambas as partes.

Ioan Mircea Paşcu (S&D). – (EN) Senhor Presidente, gostaria de abordar duas questões que foram mencionadas pelo relator, mas que não foram desenvolvidas.

A primeira questão é a pirataria; todas as recomendações a este respeito são boas, mas inevitavelmente gerais. Talvez a experiência adquirida com base nos ensinamentos retirados da operação Atalanta possa contribuir em maior medida para as regras de autoprotecção recomendadas pela OMI, tendo em conta o provável aumento da pirataria e a impossibilidade de a nossa União reproduzir operações deste tipo em todo o espaço marítimo utilizado pelos navios mercantes da UE.

A segunda questão consiste na necessidade de uma ligação mais bem desenvolvida entre os sectores da navegação marítima e fluvial, dada a complexidade da actividade nestes domínios. Um exemplo ilustrativo dessa complexidade é a interconexão entre factores económicos, sociais, ambientais e políticos nos casos do rio Danúbio e do mar Negro.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) A primeira questão diz respeito ao relatório solicitado à Comissão Europeia sobre a eficácia do programa Marco Polo. A segunda questão prende-se com a possibilidade, ou antes, com as futuras propostas legislativas sobre o papel crescente dos portos marítimos da União Europeia na logística marítima mundial.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Senhor Presidente, pedi a palavra para clarificar que, na minha primeira intervenção, omiti algo que os meus colegas também não mencionaram. Gostaria, em particular, de referir o papel da Agência Europeia da Segurança Marítima ou AESM. Eu e vários outros colegas tivemos recentemente a oportunidade de visitar a AESM, que realiza um importante trabalho crucial para o desenvolvimento da estratégia da União Europeia para o transporte marítimo. A AESM precisa do nosso apoio, e creio que a informação e as estruturas técnicas de que dispõe não só ajudam a navegação e o transporte marítimo na União, como também podem ajudar os outros sectores referidos há momentos, sobretudo no que se refere, por exemplo, à informação que pode ser igualmente analisada e utilizada pela FRONTEX.

Para ser sincero, e este é o meu último comentário, a AESM realiza um importante trabalho que devemos reconhecer e ter em conta no debate sobre a estratégia marítima da União Europeia.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, este foi um debate fascinante e seguramente reforça o excelente relatório do senhor deputado van Dalen. Penso que está bem conseguido, porque nada é mais difícil do que elaborar um relatório sobre estratégia em geral, uma vez que a estratégia é um instrumento que apresenta uma visão a longo prazo e que, ao mesmo tempo, se focaliza necessariamente em pontos essenciais.

O Colégio está a trabalhar na preparação de um roteiro pormenorizado para a execução. Este poderá ser apresentado no Verão. Gostaria de referir três questões específicas. Uma diz respeito às orientações para os auxílios estatais aos portos marítimos. Este assunto está a ser debatido na Direcção-Geral da Concorrência e com um antigo Comissário para a Concorrência, os quais gostariam que nós, como Comissão, trabalhássemos em conjunto, pelo que irá demorar algum tempo. Não posso avançar prazos precisos, mas estamos a trabalhar nesta matéria.

No que se refere à questão do projecto Marco Polo, debatemos as questões relacionadas com a rede transeuropeia de transportes, pelo que ambos estarão interligados.

Relativamente aos portos marítimos, ainda não está a ser preparada qualquer legislação nesta fase.

Por último, obrigado, mais uma vez, Senhor Presidente e Senhores Deputados, por este debate. Foi verdadeiramente muito útil para a Comissão.

Peter van Dalen, relator. – (NL) Obrigado, Senhor Presidente, e obrigado a todos os deputados. Penso que este relatório é um bom exemplo de cooperação construtiva entre os vários grupos.

Gostaria de abordar três pontos-chave que alguns membros já mencionaram. Em primeiro lugar, o ambiente, que é crucial. O desempenho ambiental dos nossos navios tem de melhorar muito e, no meu relatório, defini uma série de opções a esse respeito, em especial a introdução de uma taxa sobre o fuelóleo de bancas, que apresenta um fraco perfil ambiental. Interrogo-me se a Comissão não gostaria de considerar novamente esta ideia.

Finalmente, o conceito de "portos ecológicos", como alguns membros os apelidaram. Num porto ecológico, os navios respeitadores do ambiente seriam tratados com mais celeridade e teriam de pagar menos taxas portuárias. Este conceito constitui uma recompensa pelo bom comportamento ambiental. Deste modo, cria-se um sistema que conjuga incentivos e desincentivos. As embarcações com um bom desempenho ambiental são recompensadas e as embarcações que não cumprem as metas pagam caro. Apoio firmemente um sistema deste tipo.

No que se refere à segurança, um dos oradores disse que os Estados-Membros devem aplicar sem demora o terceiro pacote legislativo de segurança marítima. Isso é necessário. A senhora deputada Țicău mencionou o Memorando de Entendimento de Paris. Tem toda a razão; as inspecções regulares estão a ser substituídas por inspecções baseadas no risco, o que é muito melhor do que a percentagem fixa. Isto imprime um enorme

impulso às inspecções e o bom comportamento é recompensado. Ou seja, os navios têm de se portar convenientemente. A Eslováquia ainda não figura na lista branca e deve desenvolver esforços adicionais nesse sentido.

Coloquei especial ênfase na construção e na manutenção das embarcações. Sabemos que, em períodos de abrandamento económico, a manutenção é rapidamente posta de lado. É claro que não podemos permitir que isso aconteça, e as sociedades de classificação, em particular, estão confrontadas com enormes exigências.

Apoiamos plenamente a missão Atalanta de combate à pirataria. É uma boa missão e já demonstrou ser um êxito. Ainda na semana passada, uma fragata da marinha neerlandesa ajudou a libertar um navio mercante alemão. Esta cooperação parece-me ideal. Neste caso particular, todos os armadores tiveram de unir esforços e de navegar em comboio, uma vez que nenhum estava em condições de navegar sozinho.

Finalmente, quero agradecer ao senhor Comissário e à Comissão, e aguardamos com expectativa a tradução do relatório num roteiro.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar dentro de duas semanas, durante o período de sessões em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Sergio Berlato (PPE), *por escrito.* – (IT) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, o sector europeu dos transportes marítimos desempenha um papel-chave no mercado globalizado. A sua importância baseia-se num dado estatístico fundamental: 41 % da frota global é gerida pelos países da União Europeia.

Contudo, a posição concorrencial da frota europeia está a ser cada vez mais pressionada pelo aumento dos auxílios estatais ao sector dos transportes marítimos de países terceiros. Consequentemente, insto a Comissão a apresentar rapidamente novas regras em matéria de auxílios estatais, a fim de desenvolver condições de comércio marítimo internacional justas.

Estudos recentes prevêem um crescimento do transporte marítimo nos Estados-Membros de 3,8 mil milhões de toneladas, em 2006, para 5,3 mil milhões de toneladas, em 2018. Em consequência, estou de acordo com o conteúdo do relatório em apreço; por outras palavras, concordo que o desenvolvimento da capacidade infra-estrutural portuária europeia, com vista a sustentar o crescimento do sector dos transportes marítimos, constitui uma prioridade.

Por último, considero que a promoção das profissões marítimas junto dos jovens cidadãos europeus deve ser incrementada com a ajuda de informação adequada, o que parece faltar neste momento. Na minha óptica, com efeito, a crescente escassez de profissionais no sector europeu dos transportes marítimos poderá conduzir ao seu enfraquecimento a longo prazo.

Danuta Jazłowiecka (PPE), *por escrito.* – (PL) Senhoras e Senhores Deputados, uma análise da situação dos transportes marítimos da União Europeia pode conduzir a conclusões ambivalentes. Por um lado, os dados apresentados atestam o facto de que os pavilhões dos Estados-Membros são responsáveis por uma enorme quota-parte do transporte a nível global, assim como na União. Isto sublinha a importância da Comunidade na aplicação de novas tecnologias e de novos sistemas organizacionais, sobretudo no que se refere à protecção do ambiente e à melhoria das condições de vida das tripulações. Por outro lado, contudo, pode observar-se uma concorrência cada vez mais forte de países terceiros e, em especial, dos chamados pavilhões de conveniência. Igualmente de notar é a crescente relutância dos jovens em aceitar emprego naquele que é, indubitavelmente, um sector difícil. Em resumo, a situação actual do mercado dos transportes marítimos na UE não é má, mas as perspectivas não alimentam muito optimismo. Todavia, no meu entender, as medidas destinadas a apoiar a navegação interior e a assegurar ligações optimizadas entre o transporte marítimo e fluvial de mercadorias constituem uma prioridade. Represento a região da bacia superior do Odra e constato o pouco partido que se está a tirar do potencial dos portos fluviais desta região, sobretudo como rota de transporte que liga regiões interiores da República Checa, da Polónia e da Alemanha ao porto marítimo de Szczecin. Também este aspecto deve ser tido em conta no quadro do transporte marítimo comunitário para que as medidas tomadas no âmbito da política em debate contribuam para o desenvolvimento da Comunidade, no seu conjunto, e não apenas das zonas costeiras.

Vilja Savisaar (ALDE), *por escrito.* – (ET) Senhor Presidente, Senhor Deputado van Dalen, Senhoras e Senhores Deputados, 41 % das frotas mundiais pertencem à Europa, mas, infelizmente, outros países fornecem mais

apoio às suas frotas e companhias marítimas do que os Estados-Membros da União Europeia, ou impõem requisitos menos rigorosos em matéria de segurança e de responsabilidade ambiental dos navios.

A Europa deve garantir melhores condições de trabalho aos seus marinheiros, a segurança dos seus navios e uma melhoria da situação ambiental do meio marinho. Para tal, devemos exigir, ou talvez encorajar os Estados-Membros a apoiar o sector marítimo estatal ou a velar por que os navios registados nos seus portos respeitem a convenção que foi ratificada, assim como os requisitos internacionais. Embora o transporte marítimo seja mais respeitador do ambiente do que o transporte rodoviário ou aéreo, é possível reduzir ainda mais os níveis de poluição neste sector.

A minha esperança ao apresentar esta proposta de alteração é que ela contribua para tornar as operações portuárias mais eficazes e menos poluentes, o que será seguramente facilitado por procedimentos sem utilização de papel, assim como pelo uso generalizado de sistemas de transporte inteligentes. Ao mesmo tempo, o principal objectivo dos sistemas de transporte inteligentes não é reduzir a poluição, mas sim aumentar a eficácia e assegurar melhor concorrência.

A segurança do transporte marítimo é muito importante. Temos de fazer tudo ao nosso alcance para garantir a segurança de marítimos, de passageiros, de navios e de mercadorias, mas, paralelamente, não podemos solucionar este problema de olhos fechados. Temos de analisar a situação de forma mais ampla e encontrar uma solução para os problemas existentes neste domínio.

Em resumo, diria que a actividade marítima é uma parte muito importante da economia e do quotidiano de muitos europeus. Por conseguinte, devemos envidar todos os esforços para garantir a competitividade e a sustentabilidade deste sector, sem esquecer os factores ambientais e humanos.

21. Europeia - próximas etapas (breve apresentação)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia uma breve apresentação do relatório (A7-0028/2010) da deputada Helga Trüpel, em nome da Comissão da Cultura e da Educação, sobre a "Europeana" – próximas etapas (COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)).

Helga Trüpel, relatora. – (DE) Senhor Presidente, Senhora Comissária Kroes, a Europeiaana irá ser o maior projecto cultural digital da União Europeia. Em que consiste a Europeiaana? É uma biblioteca digital, um museu digital e um arquivo digital para o património cultural europeu. O objectivo é facultar a todos os cidadãos o acesso a este recurso digital, não só na União Europeia, como em todo o mundo. O projecto Europeiaana teve início em Novembro de 2008, e 1 000 instituições culturais contribuíram para o seu estabelecimento. A Europeiaana conta com 150 organizações parceiras. Até agora, foram digitalizadas cerca de seis milhões de obras do património cultural europeu. Até Junho de 2010, espera-se que haja 10 milhões de obras digitalizadas e, até 2015, espera-se que esse número ascenda a 15 milhões.

Como podem constatar, este é um projecto muito ambicioso e muito importante para a União Europeia. Até ao momento, a Europeiaana tem sido financiada pelo programa *eContentplus* e pelos Estados-Membros. Contudo, até à data, o ritmo de digitalização tem variado consideravelmente entre os Estados-Membros. A França lidera no contributo prestado, que se situa em mais de 40 %, a Alemanha contribuiu com cerca de 16 %, mas muitos outros Estados-Membros estão muito aquém, e este projecto, lembrem-se, deveria ser o porta-estandarte conjunto da política cultural digital europeia.

É particularmente importante que compreendamos que existe uma instituição cultural pública, e com isso pretende-se, por razões compreensíveis, oferecer uma forte concorrência ao resultado do processo de resolução do litígio relativo ao Google Book Search, pois não queremos que o nosso património europeu seja simplesmente confiado a um monopólio. Queremos um recurso público, no melhor sentido europeu, para o património cultural europeu. Queremos igualmente manter a influência pública, porque isso significa que os cidadãos europeus também podem ter uma influência política efectiva.

Não existe qualquer problema no que se refere às obras que já não sejam sujeitas a direitos de autor ou que estejam no domínio público. É muito mais complicado quando se trata de obras órfãs, isto é, de obras protegidas no âmbito do direito de autor e em relação às quais é muito difícil identificar os titulares dos direitos. A situação complica-se também no caso das obras protegidas por direitos de autor. Para que a Europeiaana possa um dia incluir obras protegidas por direitos de autor, terá de ser instituído um pagamento pelos descarregamentos privados, porque, de outro modo, destruiremos o nosso valor acrescentado cultural nos mercados culturais.

O que pretendo alcançar, portanto, do ponto de vista político, é, por um lado, uma digitalização rápida e eficaz e, por outro lado, a salvaguarda dos direitos de autor, pois só assim poderemos preservar a diversidade cultural da União Europeia. Assim, precisamos de soluções consensuais para a questão das obras órfãs e de uma pesquisa aprofundada para identificar os titulares dos direitos. De uma perspectiva política, a questão absolutamente fundamental, no meu entender – agora que debatemos a Estratégia pós-Lisboa, a Estratégia "UE 2020" e que estão em causa a modernização da nossa economia, o desenvolvimento da sociedade digital, a sociedade baseada no conhecimento e a diversidade cultural – é que a Europeia deve também ser co-financiada pelo programa UE 2020, com a participação dos Estados-Membros, evidentemente. Este tem de ser um projecto europeu conjunto. Em consequência, é necessário organizar também uma campanha em torno do tema "Adira à Europeia" para encontrar mais patrocínios privados. Mas tem de ficar claro que é necessário aumentar a sensibilização junto dos nossos cidadãos e, acima de tudo, juntos dos jovens, para a existência deste recurso. Muitos cidadãos ainda desconhecem esta iniciativa. É esta a tarefa de monta que temos de enfrentar agora em conjunto.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Senhor Presidente, a Europeia é um empreendimento de importância crucial que pode tornar o património cultural da Europa acessível a todo o mundo. Como todos sabemos, não é só uma biblioteca, é também um museu e arquivo virtual. Gostaria que cada um dos presentes nesta Assembleia pudesse dizer que as obras de grandes criadores nacionais, como, no meu caso, Chopin, Marie Curie – cujo nome de solteira era Skłodowska –, ou Słowacki, poderiam estar disponíveis na Internet. Quero referir três factores fundamentais. Em primeiro lugar, no caso da Europeia, não podemos permitir uma redução da qualidade. Devemos ser cautelosos a este respeito durante o projecto. Em segundo lugar, é indispensável uma solução para o problema dos direitos de autor no caso das obras órfãs e das obras esgotadas. Em terceiro lugar, tenho o insistente pedido a fazer à senhora Comissária Kroes de que acelere a digitalização nos Estados-Membros, para que nos possamos orgulhar futuramente deste grande projecto emblemático.

Gostaria de agradecer à senhora deputada Trüpel um excelente relatório.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Enquanto relator de parecer da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia sobre o relatório "Europeana – próximas etapas", congratulo-me com o facto de este relatório ter sido finalizado e espero que as suas recomendações sejam adoptadas pela Comissão. Durante os debates até agora realizados sobre este tema, foram discutidos variados assuntos, como a estrutura TI, a gestão do sítio Europeia, o livre acesso à informação da biblioteca, a necessidade de normalizar o processo de digitalização e o problema da cobertura pelos meios de comunicação social para popularizar o sítio. Alguns destes assuntos constam do relatório. Este facto enche-me de esperança de que tenhamos conseguido produzir um relatório exaustivo.

Todavia, espero que se continuem a debater certos aspectos, como a gestão do sítio, os métodos de financiamento e, acima de tudo, a organização do sítio na forma de uma base de dados única e não de um portal. Espero que as recomendações especificadas pelo Parlamento Europeu, juntamente com as reflexões da Comissão sobre as questões anteriormente referidas, sejam transformadas num projecto de sucesso. A Europeia pode tornar-se um projecto de sucesso para a União Europeia desde que seja construída sobre os valores e ideais da UE e que sirva de ponto central para a informação cultural europeia.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Senhor Presidente, para começar, gostaria de agradecer à senhora deputada Trüpel este excelente relatório. Conheço bem a senhora deputada após cinco anos na comissão, e sei que tudo o que faz é realizado com zelo e profissionalismo, e o relatório em apreço constitui um bom exemplo disso mesmo.

Este é um projecto diferente, de que a Europa precisa, pois a União Europeia é vista como uma comunidade de valores, mas é também uma forte comunidade cultural. Temos 27 Estados-Membros com uma cultura extremamente rica e variada.

Se, numa altura em que as auto-estradas da informação estão a aumentar em número, pudermos tornar a informação mais facilmente acessível aos cidadãos, então este é o tipo de riqueza europeia em que vale a pena investir e para o qual vale a pena procurar meios. Deste modo, todos os pequenos países terão também a oportunidade de promover as suas culturas únicas e especiais. Assim que a banda larga cobrir todo o território da UE, graças ao trabalho da Comissão e dos Estados-Membros, o princípio da igualdade será concretizado no fornecimento de serviços culturais, em bibliotecas, museus e arquivos electrónicos.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) O meu grupo político e eu, pessoalmente, não somos particularmente a favor de programas e de instituições de grande envergadura ou da criação de entidades que vão além do que é necessário. Porém, a Europeia não é uma dessas entidades. A Europeia é, na verdade, algo muito

importante, especialmente porque vivemos numa época de cultura visual e não de cultura escrita. Isto significa, como Neil Postman demonstrou no seu magnífico livro "*Amusing Ourselves to Death*", que a cultura visual está a desvalorizar o debate público e a tornar-nos cidadãos mais pobres. Isto significa, por sua vez, que se um projecto tem a possibilidade de melhorar os hábitos de leitura, tem a possibilidade de melhorar a mente dos cidadãos; deste modo, a União Europeia contribui para o reforço da qualidade da educação dos seus cidadãos e da forma como agem, o que significa que os cidadãos dos Estados-Membros serão mais activos e cultos e melhores cidadãos.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, estamos a debater uma iniciativa que se pode revelar um verdadeiro tesouro para a União, e gostaria de aproveitar este momento para agradecer mais uma vez à relatora, senhora deputada Trüpel, o relatório excepcional que apresentou.

Estamos a falar de um depósito cultural electrónico dos Estados europeus que permitirá o acesso a informação cultural de importância primordial, e gostaria de salientar nesta altura que o sucesso da Europeia dependerá do formato que viermos a decidir atribuir-lhe, pretendendo com isto dizer que não queremos uma Europeia que seja uma cópia de plataformas electrónicas já existentes, como o Google ou a Wikipédia.

Queremos uma fonte séria e fiável, cuja informação se revista de importância e valor científico, uma fonte na qual os direitos de propriedade intelectual estejam protegidos e a seriedade do conteúdo esteja salvaguardada. Penso que isto está assegurado com as alterações apresentadas e com o debate sobre o tema que realizámos na Comissão da Cultura e da Educação. Evidentemente, o que a Europeia nunca poderá garantir é o interesse dos Estados-Membros em tirar partido desta ferramenta para promover a sua cultura.

É aqui que todos devemos assumir um papel activo, para explicar aos nossos Governos nacionais e aos cidadãos dos Estados-Membros como este projecto é importante, para que tenha impacto e para que todos possamos tirar dele o máximo partido a médio prazo.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, em primeiro lugar, quero apresentar novamente os meus sinceros agradecimentos à senhora deputada Trüpel pelo relatório verdadeiramente excelente que estamos hoje a debater.

Considero que tornar disponível o património cultural diversificado da Europa aos cidadãos europeus e do mundo numa biblioteca digital em linha é um projecto esplêndido. Contudo, são ainda necessários esforços conjuntos da nossa parte para fazer deste projecto um êxito. Uma condição necessária fundamental, no entender do meu grupo, é o livre acesso – o que significa também, tanto quanto possível, acesso livre de encargos – ao nosso património cultural através da Europeia.

Nos debates conjuntos, alcançámos um bom compromisso que salvaguarda os interesses dos autores de obras protegidas, por um lado, enquanto, simultaneamente, assegura a necessária livre acessibilidade, e gostaria muito que a Comissão tivesse igualmente em conta e adoptasse estas propostas no futuro.

Outra condição necessária é que os Estados-Membros tomem cada vez mais consciência da sua responsabilidade. Para o meu país, isto significa que não é aceitável que Goethe esteja disponível em polaco e em francês, mas não no alemão original. A este respeito, devemos, conjuntamente, instar os Estados-Membros com maior firmeza a fornecerem os recursos financeiros adequados para tornar a Europeia um verdadeiro sucesso também a este nível.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Tendo em conta os benefícios proporcionados aos cidadãos da União Europeia através do acesso à Europeia, considero que o conteúdo digital existente deve ser disponibilizado em todas as línguas oficiais da União Europeia. Considero também que é da máxima importância garantir às pessoas portadoras de deficiência o acesso ao conteúdo digital da Europeia. Para tal, não só é necessário um formato adequado, como também um acesso adaptado às suas necessidades.

Recomendamos que a Comissão Europeia solicite aos fornecedores de conteúdos digitais que certifiquem a segurança dos sítios Web referenciados pela Europeia. Por último, mas não menos importante, considero que é importante estabelecer um sistema sustentável de financiamento e de desenvolvimento do projecto Europeia. Senhora Comissária, peço-lhe que diga também algumas palavras sobre a revisão da directiva relativa à harmonização de certos aspectos do direito de autor e dos direitos conexos na sociedade da informação.

Neelie Kroes, Vice-Presidente da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados e, evidentemente, em especial, Senhora Deputada Trüpel, estamos absolutamente fascinados com o seu relatório. Saudamo-lo. Penso que, efectivamente, "Europeana – próximas etapas" é apenas o início de uma aventura

muito estimulante e demonstra, a propósito, o forte apoio político à continuação do desenvolvimento da Europeia como ponto de acesso comum ao rico e diversificado património cultural da Europa na era digital.

Portanto, gostaria de agradecer à relatora, senhora deputada Trüpel, o trabalho que realizou e também de a felicitar pela denominação escolhida, uma vez que a própria denominação é única: "Europeana" – não é preciso explicar do que se trata.

A Comissão pode apoiar igualmente a proposta de resolução alternativa, que tem a concordância dos principais grupos políticos do Parlamento, segundo fui informada.

É um projecto ambicioso e, mais uma vez, repito, é o início. O objectivo é tornar livros, jornais, mapas, objectos de museu, material audiovisual e arquivos de som de toda a Europa disponíveis na Internet em formato digital. Isso é essencial para assegurar o acesso à cultura na era digital. Não é só o que o senhor deputado Migalski disse: algo que nos torna melhores cidadãos. Bom, aguardemos até conhecermos os resultados, mas, de qualquer modo, proporciona-nos uma oportunidade de sermos mais felizes, pois fruir de cultura é, na maioria dos casos, fruir de felicidade, por assim dizer.

É o relatório do Parlamento que sublinha, com razão, que existe também uma componente económica. A digitalização e a acessibilidade em linha do nosso património cultural beneficiarão diferentes sectores de actividade: basta pensar na educação, na investigação, no turismo e nos meios de comunicação social.

O sítio Europeia é o resultado de uma colaboração sem precedentes entre bibliotecas, arquivos e museus europeus. Neste momento, como foi referido correctamente pela senhora deputada Trüpel, a Europeia proporciona acesso directo a sete milhões de objectos digitalizados. Mais uma vez, isto é apenas um começo; deitemos mãos à obra. É possível fazer mais e é preciso fazer mais. O relatório do Parlamento salienta vários domínios atinentes à Europeia e às políticas conexas em que devem ser realizados progressos nos próximos anos.

O desenvolvimento do sítio depende, em primeiro lugar, do contributo prestado pelos Estados-Membros, que devem intensificar os seus esforços para digitalizar o património cultural nacional e para disponibilizar todos os objectos digitalizados através da Europeia. Congratulo-me por o Parlamento se associar à Comissão no seu propósito de instar os Estados-Membros a realizarem rápidos progressos nesse sentido. Quanto mais cedo, melhor.

O Parlamento sublinha que a Europeia não deve apenas fornecer acesso a obras do domínio público, e que deve incluir também material protegido pelos direitos de autor. Com efeito, é urgentemente necessário – e esta é a minha resposta à senhora deputada Ticaú – encontrar soluções exequíveis para colocar obras esgotadas em linha, para tratar a questão das obras órfãs (obras em relação às quais é impossível identificar os titulares dos direitos). Se não o fizermos, corremos o risco de a Europa ficar para trás dentro de alguns anos, sobretudo comparativamente aos EUA.

A Comissão está a realizar uma avaliação do impacto relativa a uma possível solução jurídica para as obras órfãs a nível europeu, e estamos a debater o que pode ser feito, mas, se me permitem, retomarei este assunto quando falarmos da agenda digital, pois esta é uma das questões que temos de abordar.

Será lançada uma versão melhorada da Europeia ainda este ano e espera-se que, nessa altura, dê acesso a mais de 10 milhões de objectos de digitalizados. O sítio continuará a ser desenvolvido nos anos que se seguirão. O Parlamento salienta, com justeza, que, para o sucesso da Europeia, é indispensável aumentar a sensibilização para o sítio entre as instituições culturais, que podem contribuir com conteúdos digitalizados, e entre o público em geral. Deve ser concedida especial atenção aos mais jovens, justificadamente mencionados pela relatora, pois são uma camada extremamente importante da população, à qual podemos chegar através das escolas.

A Comissão está plenamente empenhada em continuar a trabalhar no desenvolvimento da Europeia e das políticas a ela associadas, e esse será um domínio-chave de trabalho na agenda digital europeia. É um projecto pelo qual vale a pena lutar.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar dentro de duas semanas, durante o período de sessões em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), *por escrito*. – (PL) A Europeana, biblioteca digital europeia, enfrenta muitos desafios. O sucesso deste projecto pan-europeu está longe de estar assegurado. Em primeiro lugar, porque, até à data, a Europeana contém principalmente obras de apenas alguns dos países mais activos. Em segundo lugar, estas não são obras contemporâneas, que suscitariam o maior interesse, mas sim obras antigas que são do domínio público. Gostaria de chamar a atenção, em especial, para um aspecto do projecto Europeana que, em minha opinião, se reveste de importância crucial para o seu sucesso: o financiamento. O processo de ampliação de colecções digitais é muito oneroso e demorará muitos anos. Entretanto, a atribuição de recursos financeiros à Europeana só está garantida até 2013, no âmbito de um projecto co-financiado pela Comissão Europeia e pelos Estados-Membros e também por patrocinadores privados. Penso que é essencial assegurar fontes de financiamento estáveis no quadro das novas perspectivas financeiras 2014-2020. A concessão de fundos europeus, sob a forma de empréstimos, a instituições culturais dos Estados-Membros poderia incentivá-las a serem mais eficazes na digitalização das colecções. Paralelamente, deveriam ser introduzidos objectivos obrigatórios de digitalização, que os Estados-Membros teriam de cumprir dentro de um determinado prazo. Só a aplicação coerente de uma abordagem que combine medidas de incentivo e sanções assegurará o futuro da Europeana como um portal atractivo de grande interesse para leitores e investigadores e não como um sítio digital utilizado para o armazenamento de velharias de valor sentimental.

Iosif Matula (PPE), *por escrito*. – (RO) Pretendemos que a Europeana seja um projecto totalmente novo dedicado aos valores culturais europeus e não uma alternativa ao projecto de digitalização de livros do Google. A Europeana, que é, em simultâneo, uma biblioteca, um museu e um arquivo digitais, deve promover um património único europeu, oferecer uma fonte credível de informação e permitir que os Estados-Membros adicionem conteúdos de forma normalizada e estruturada.

A Europeana não se pode transformar num portal como a Wikipédia, que permite a introdução de texto por qualquer pessoa sem verificação prévia. Esta prática, como é evidente, conduz a numerosos erros nos conteúdos publicados. A este respeito, poderíamos criar uma secção especial na Europeana consagrada a um fórum de discussão para os utilizadores, sem permitir que estes possam alterar os conteúdos culturais publicados no sítio.

É importante concedermos atenção à apresentação gráfica do sítio Europeana, à promoção do seu perfil e à melhoria da sua acessibilidade, num momento em que a sua concepção não permite uma utilização fácil e pode contribuir para a perda do interesse do público. Com base no exposto, apoio a proposta de resolução apresentada pelo Grupo do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) como alternativa à opção avançada no relatório para que possamos ajudar a criar um portal valioso, onde o público encontre informação relevante.

Emil Stoyanov (PPE), *por escrito*. – (BG) Senhoras e Senhores Deputados, hoje em dia, uma das nossas principais obrigações, enquanto políticos e cidadãos, é preservar o nosso património cultural europeu para as futuras gerações. A Europeana é um dos projectos pioneiros neste domínio, ao ajudar a acelerar os processos de digitalização do património cultural de cada Estado-Membro. Contudo, subsistem ainda problemas culturais e jurídicos associados à digitalização em massa de livros, incluindo os que estão actualmente na posse de bibliotecas europeias. Os direitos de autor e a legislação em matéria de direitos de autor dos Estados-Membros constituem um dos maiores desafios que a Europeana enfrenta. A concorrência com o Google põe igualmente em foco numerosas questões que terão de ser resolvidas. A este respeito, devem ser encontrados todos os recursos possíveis para apoiar as bibliotecas, os museus e os arquivos nacionais para que o projecto Europeana se possa tornar um verdadeiro reflexo da riqueza e da diversidade do património cultural europeu. Durante os debates na Comissão da Cultura e da Educação, sugeri que deveriam ser conferidos alguns poderes de controlo sobre o projecto ao Parlamento Europeu, mas compreendo que, com base nas regras actuais, isso não é possível. No entanto, quero que o Parlamento Europeu, enquanto única instituição da UE cujos membros são directamente eleitos, possa um dia exercer o seu controlo sobre as iniciativas europeias. Obrigado pela vossa atenção.

22. Avaliação e apreciação do Plano de Acção Comunitário relativo à Protecção e ao Bem-Estar dos Animais 2006-2010 (breve apresentação)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0053/2010) da deputada Marit Paulsen, em nome da Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural, sobre a análise e avaliação do Plano de Acção Comunitário relativo ao Bem-Estar dos Animais 2006-2010.

Marit Paulsen, relatora. – (SV) Senhor Presidente, o bem-estar dos animais é, com efeito, um assunto que preocupa a maioria dos cidadãos da Europa. O bem-estar dos animais não diz respeito apenas aos animais. Está igualmente relacionado com a nossa própria identidade, com o que cremos representar e com o que cremos que a Europa representa, com o que consideramos serem as marcas distintivas da civilização; está em causa o respeito e o tratamento que concedemos a estes nossos companheiros de viagem na vida.

Na minha análise, que é apoiada pela Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural, a grande maioria das medidas referidas no plano de acção quinquenal aprovado pelo Parlamento em 2006 – cuja relatora foi a senhora deputada Jeggle – já foi aplicada de forma bastante satisfatória. Falta uma peça muito importante do *puzzle*, que é a observância. Consequentemente, quando delinee o plano para os próximos cinco anos – que eu e a comissão esperamos sinceramente ver aprovado este ano –, centrei-me no reforço do controlo da observância da legislação em vigor.

Neste momento, está em causa, em particular, a directiva relativa à vida, ao bem-estar e à gestão dos suínos. Está igualmente em causa o problema recorrente do transporte a longa distância dos animais, por vezes em condições terríveis. Por outras palavras, trata-se da observância, do controlo e das sanções contidas nas leis, nas directivas e nos regulamentos que já foram aprovados.

Além disso, gostaria de ver uma abordagem ligeiramente diferente – e, em particular, uma abordagem mais holística. Gostaria de ver uma lei geral em matéria de protecção animal que estabeleça uma norma básica para a Europa, para a UE e para o mercado interno, com a fixação de níveis mínimos.

Isto é importante por duas razões. Em primeiro lugar, devido à concorrência no mercado interno da União; por outras palavras, não deve ser possível que um país usufrua de uma vantagem concorrencial em resultado da incúria para com os animais. A segunda razão, e talvez mais importante, consiste em impormos grandes exigências aos agricultores e produtores europeus. Por conseguinte, é necessário fornecer-lhes protecção contra a concorrência desleal de países terceiros. Não é razoável impor exigências tão severas aos agricultores e produtores se não estivermos preparados para assegurar um comércio equitativo. Além disso – e isto pode não agradar a todos –, de uma ou outra forma, temos de pagar pelo bem-estar dos animais. Se tal acontecerá no ponto de venda ou através de impostos é um debate para outra ocasião. Necessitamos também de estabelecer uma rede permanente e bem organizada – e notem o que estou a dizer: não falo de uma nova autoridade, mas sim de atribuir funções de coordenação às instituições científicas de enorme qualidade que já temos na Europa.

Por último, mas não menos importante, temos de tomar medidas no que respeita à utilização de antibióticos na pecuária. Não me refiro agora ao risco decorrente da presença de resíduos de antibióticos nos alimentos, mas sim à resistência aos antibióticos – em particular, das bactérias zoonóticas –, que representa uma ameaça grave à saúde pública.

Chris Davies (ALDE). – (EN) Senhor Presidente, quero referir um acto legislativo com o qual o senhor Comissário – que foi responsável pela pasta da Energia durante cinco anos – estará bem familiarizado. Refiro-me à Directiva 1999/74/CE relativa à protecção das galinhas poedeiras, que exige que os requisitos de bem-estar animal das gaiolas em que as galinhas poedeiras são mantidas sejam elevados até ao final do próximo ano.

Pensei que isto iria custar milhares de euros. Na verdade, em muitos centros comerciais, custa milhões de euros, uma vez que envolve equipamento industrial de grande escala. Muitos países cumpriram a directiva. Muitos agricultores realizaram investimentos para cumprir os requisitos de bem-estar animal ao nível exigido, mas penso que não se afigura provável que a directiva seja cumprida em toda a União Europeia até ao final do próximo ano.

Gostaria de saber que medidas irá a Comissão tomar e que acções está a empreender para assegurar a observância da directiva.

A relatora solicitou a proibição do comércio de ovos não conformes com a legislação. Não estou certo de que isso seja possível. Contudo, quero saber que a Comissão está a tomar medidas para que os Estados-Membros e os seus agricultores elevem o nível dos requisitos de bem-estar animal e para que haja condições de concorrência equitativas para todos.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Senhor Presidente, Senhora Deputada Paulsen, obrigado pelo seu relatório. Gostaria de saudar o trabalho realizado pelos vários relatores-sombra na preparação deste dossiê e, em particular, a relatora do meu grupo, senhora deputada Jeggle.

Esta questão suscita diferentes sensibilidades nos vários países europeus. Nem todos os produtores ou consumidores têm a mesma percepção do assunto. Não obstante, a legislação europeia está, gradualmente, a conseguir criar uma norma muito rigorosa, que, no meu entender, deveríamos utilizar melhor nas negociações internacionais e, em particular, no controlo dos produtos importados.

Contudo, como já foi dito, estas regras acarretam um custo que aumenta a cada dia que passa para os agricultores e outros operadores, justamente num momento em que a rentabilidade da agricultura está a ser profundamente afectada. Esta é, por conseguinte, uma justificação clara para a política agrícola comum. Se despendemos cem euros *per capita* por ano para financiar uma política agrícola comum, o bem-estar dos animais é uma das razões pelas quais este financiamento é necessário.

Vasilia Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Quero felicitar a senhora deputada Paulsen pelo relatório em apreço, que apresenta soluções no que se refere ao bem-estar dos animais e aos problemas que este assunto suscita no âmbito das políticas europeias. É do conhecimento geral que a saúde animal inclui o bem-estar dos animais e um certo conforto biológico mínimo, sem o qual os animais não podem expressar plenamente a sua vitalidade, incluindo o seu comportamento natural, dependendo das alterações que ocorrem no seu ambiente de vida.

Por este motivo, considero que a melhoria e o aumento da competitividade no sector agrícola devem ser mantidos a nível da União Europeia através da promoção e da observância da actual legislação em matéria de bem-estar dos animais, que deve também ser conforme com os requisitos relativos à sua protecção. Isto implica que os Estados-Membros ponderem a revisão das suas tecnologias de exploração pecuária e substituam as tecnologias obsoletas por tecnologias de ponta de elevado desempenho, que tenham em conta as necessidades fisiológicas dos animais e que permitam a utilização do seu potencial de produtividade biológica em condições ideais, o que resultará igualmente na melhoria da segurança alimentar. Como é evidente, isto implica a afectação de fundos adequados a este domínio e a utilização eficaz das possibilidades de apoio oferecidas por esses fundos para que os Estados-Membros possam investir em soluções modernas e inovadoras em benefício do bem-estar dos animais.

Considero que, para encontrar as melhores soluções, pode ser atribuído um papel importante ao envolvimento do cidadão comum e da sociedade civil na elaboração e execução de programas neste domínio, adaptados à situação real de cada Estado-Membro.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Senhor Presidente, o bem-estar dos animais é também um barómetro da civilidade do povo europeu. A União Europeia deve actualizar a legislação e assegurar uma efectiva supervisão. Actualmente, existem falhas em ambos os domínios.

A questão do transporte dos animais foi aqui levantada. Vimos na televisão filmes cruéis e chocantes e, nesta matéria, assim como em todas as matérias relacionadas com o bem-estar dos animais, esperaríamos da Comissão a adopção rápida de medidas para podermos ter a certeza de que os animais são tratados decentemente.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, gostaria de agradecer ao Parlamento e, em particular, à senhora deputada Paulsen, o relatório de iniciativa sobre o Plano de Acção Comunitário relativo ao Bem-Estar dos Animais. O relatório não só é um reflexo da situação até à data, como também contém ideias importantes e úteis para uma futura estratégia relativa ao bem-estar dos animais.

O plano de acção, aprovado em 2006, tem sido, basicamente, um êxito. Reuniu iniciativas comunitárias distintas numa única visão sobre o bem-estar dos animais, e a sua aplicação tem sido amplamente satisfatória. Dito isto, a Comissão partilha a opinião expressa durante esta sessão realizada segundo o procedimento "*catch-the-eye*" de que a observância da legislação continua a constituir um problema grave e que os esforços no sentido de assegurar a sua correcta execução devem ser mantidos e incrementados.

No que se refere à pergunta do senhor deputado Chris Davies, iremos fornecer uma resposta escrita a esse respeito, mas, basicamente, a Comissão está concentrada na aplicação. As regras aprovadas devem ser aplicadas. Não é só uma questão de Estado de direito, mas também de concorrência leal.

Concordamos igualmente com a necessidade de promover a concorrência leal entre os produtores da UE e de países terceiros. O bem-estar dos animais é também uma "questão não comercial" que tem de ser defendida e explicada nas negociações da OMC. A nossa futura estratégia terá de deixar isso claro.

Registo o pedido relativo a um novo plano de acção para 2011-2015, e é com prazer que informo que a Comissão já começou a trabalhar nesse sentido. A nossa ambição é estabelecer uma nova estratégia para o

bem-estar dos animais que adopte uma abordagem holística, tendo em conta os custos globais para os produtores da UE e o impacto das medidas em matéria de bem-estar animal na sua competitividade.

Como é referido no relatório, o artigo 13.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia sublinha a necessidade de ter em consideração todos os animais. A ideia de uma lei europeia geral em matéria de bem-estar dos animais, que inclua todos os animais, é igualmente muito interessante. Esta lei geral poderia servir de base a futuras iniciativas, incluindo legislação, mas também a iniciativas nos domínios da informação dos consumidores, da educação, da investigação e da promoção de normas mais elevadas.

Registo igualmente e congratulo-me com o apoio à criação de uma rede europeia de centros de referência em matéria de bem-estar dos animais. Esta rede assistiria as instituições da UE, os Estados-Membros e as partes envolvidas nas suas acções de promoção de iniciativas em matéria de bem-estar dos animais.

Partilho a opinião de que a futura estratégia deve ponderar cuidadosamente os custos e a competitividade. É necessário assegurar a coerência entre as nossas políticas, tendo em conta a sustentabilidade global das nossas propostas de uma perspectiva de conjunto.

O relatório salienta que o orçamento da UE deve corresponder às nossas ambições – em particular, prevendo recursos suficientes para a investigação e para as novas tecnologias e técnicas no domínio do bem-estar dos animais. O relatório salienta ainda a necessidade de prever recursos suficientes para o exercício de um controlo adequado e para a prestação do apoio necessário aos produtores da UE.

Como já disse, a Comissão acolhe favoravelmente todas estas ideias que, colectivamente, demonstram que o bem-estar dos animais constitui uma das prioridades da agenda da UE. A Comissão tenciona apresentar uma nova estratégia da UE para o bem-estar dos animais em 2011.

Presidente. - Está encerrado o debate. A votação terá lugar dentro de duas semanas, no período de sessões em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Véronique Mathieu (PPE), por escrito. – (FR) O bem-estar dos animais é uma questão importante. A legislação europeia nesta matéria deve ser aplicada com rigor, como preconiza o relatório da senhora deputada Paulsen. Devemos também velar por que as normas em matéria de bem-estar dos animais impostas na UE sejam aplicadas reciprocamente aos produtos que entram no território europeu. Com efeito, os nossos agricultores e a indústria agro-alimentar europeia não devem ser penalizados num momento em que incorrem em despesas suplementares para responder às exigências da UE. As normas em matéria de bem-estar dos animais devem progredir a par da política comercial europeia, da protecção dos nossos empregos e da prática de actividades cinegéticas que permitam gerir a fauna indispensável ao equilíbrio da biodiversidade. Por outro lado, manifesto as minhas reservas quanto à criação de uma rede europeia de centros de referência em matéria de protecção e bem-estar dos animais. Como relatora sobre a quitação 2008 relativa às agências descentralizadas da UE, conheço bem a problemática da criação de agências que, infelizmente, carece de coerência global. Esta questão, que está a ser estudada pelo grupo de trabalho interinstitucional sobre as agências, deve ser resolvida antes de se ponderar a criação de novas agências.

23. Agricultura da UE e alterações climáticas (breve apresentação)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0060/2010) do deputado Stéphane Le Foll, em nome da Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural, sobre a agricultura da UE e as alterações climáticas (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)).

Stéphane Le Foll, relator. – (FR) Senhor Presidente, Senhor Comissário, o relatório que apresento ao Parlamento propõe-se explicar que o sector agrícola tem um lugar e um papel a desempenhar na luta contra o aquecimento global.

Esta semana, a natureza lembrou-nos – desta vez, na forma de vulcões – que pode ter um enorme impacto nas actividades humanas e no clima. Todavia, isto significa que, apesar de tudo, os seres humanos e a Europa, em particular, devem assumir as suas responsabilidades para combater aquilo a que chamamos aquecimento global.

O meu relatório tenta demonstrar que o sector agrícola pode continuar a reduzir as suas emissões de carbono e o seu consumo de combustíveis fósseis e, acima de tudo, pode prestar um contributo muito activo para a

fixação do carbono, a fim de podermos alcançar, a nível mundial, uma redução das emissões de carbono e a captação e o armazenamento de uma maior proporção do carbono.

O relatório tenta demonstrar a necessidade de abandonar uma abordagem compartimentada à agricultura, que consiste em introduzir uma nova directiva relativa aos solos, à água, aos pesticidas, etc., sempre que há um problema, para tentar abordar a questão agrícola de forma mais ampla e mais sistémica.

Numa abordagem deste tipo, teremos de identificar vias que permitam, como referi anteriormente, que o sector agrícola não só reduza o seu consumo energético, como também participe activamente na fixação do carbono. Este papel está associado, em particular, à fotossíntese e à biomassa, e sobretudo a um domínio que me é muito caro, designadamente o solo e a capacidade dos solos europeus para armazenarem carbono orgânico.

Penso que esta abordagem, que examino no relatório e que espero que seja apoiada na votação que terá lugar no período de sessões de Bruxelas, permitirá à agricultura europeia entrar numa nova fase de sustentabilidade e transitar para uma ordem mais consciente em termos ambientais, o que a colocaria à frente de vários outros continentes e sistemas agrícolas. Deste modo, teria um impacto mais positivo em termos económicos e ambientais e, em consequência, em termos sociais.

O relatório aborda, portanto, a questão específica da relação entre a agricultura e a luta contra o aquecimento global, mas também pretende – assim o espero, em todo o caso – abrir outras perspectivas para alimentar, em especial, o debate que se realizará sobre o futuro da política agrícola após 2013.

Dirijo-me à Comissão, mas dirigir-me-ei também às comissões de Agricultura, como já fiz muitas vezes, e dirigir-me-ei também aos vários ministros assim que tiver oportunidade. Penso que temos de mudar de direcção. A PAC após 2013 tem de ser ambiciosa. Tem de assentar em objectivos que ajudem os cidadãos a compreender porque precisamos de uma política agrícola comum.

Precisamos de uma política agrícola comum porque a comunidade agrícola europeia tem de garantir a segurança alimentar e, simultaneamente, seguir a via da sustentabilidade. Em todo o caso, é esta a direcção que proponho no meu relatório e é esta a direcção em que espero que a grande maioria do Parlamento me siga.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Senhor Presidente, muito obrigado ao relator pelo seu relatório. A agricultura é o sector económico que está a prestar, e que pode continuar a prestar, o maior contributo para a protecção do ambiente. Com efeito, já conseguimos reduzir as emissões de gases com efeito de estufa na agricultura em 20 %. Além disso, os solos e as plantas agrícolas captam enormes quantidades de CO₂ da atmosfera. Por conseguinte, a agricultura faz parte da solução do problema das alterações climáticas. Por outro lado, a prioridade deve ser atribuída à produção de alimentos para os mais de 500 milhões de cidadãos da UE, sem deixar de fazer uma utilização tão eficaz quanto possível dos recursos e de fornecer o nível mais elevado possível de protecção do ambiente e da biodiversidade.

Os agricultores não conseguem fazê-lo sozinhos. Precisam de uma política agrícola europeia forte que os apoie. Só assim conseguiremos produzir alimentos suficientes para uma população mundial em crescimento e, ao mesmo tempo, proteger o ambiente, a fim de combater as alterações climáticas.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Senhor Presidente, o relatório do senhor deputado Le Foll é extremamente importante porque a produção alimentar e a agricultura europeias são questões importantes.

A Europa tem de ser auto-suficiente. Isto é igualmente importante para prevenir as alterações climáticas, uma vez que o transporte a curtas distâncias e os alimentos produzidos a nível local constituem o melhor meio para prevenir as alterações climáticas.

A agricultura tem de ser ecologicamente sustentável e, a este respeito, temos muito trabalho a fazer. Os Estados-Membros da União Europeia podem desempenhar um papel pioneiro nesta questão, e, neste sentido, a Europa e os Estados-Membros encontram-se numa boa posição, pois temos a possibilidade de investir na investigação.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Senhor Presidente, gostaria de agradecer muito sinceramente ao senhor deputado Le Foll o seu relatório. Este contém pontos muito importantes que teremos de ter em conta no futuro. A protecção do clima tem de fazer parte da nova reforma agrícola; tem de ser incorporada nesta reforma. Futuramente, necessitaremos de procedimentos sustentáveis e ecologicamente seguros que salvaguardem a protecção do ambiente. A agricultura não é só uma vítima dos esforços de protecção do

clima; também contribui, de forma significativa, para o problema. Dez por cento dos gases com efeito de estufa provêm ainda da agricultura. Também neste sector é necessário reduzir as emissões.

Devemos ainda tomar nota de um assunto que é referido no relatório Le Foll, nomeadamente o facto de importarmos grandes quantidades de soja do Brasil, por exemplo. A agricultura europeia é também co-responsável pelo facto de áreas de florestas primárias de países terceiros estarem a ser transformadas em terrenos de agricultura muito intensiva, o que, por sua vez, tem um impacto na Europa. Essa é uma questão que teremos de analisar. No futuro, teremos igualmente de desenvolver esforços para restabelecer a auto-suficiência da Europa no que se refere ao abastecimento de proteínas. Esta auto-suficiência faz parte da solução para os problemas ambientais relacionados com a protecção do clima.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Um aspecto extremamente importante do relatório Le Foll é o facto de, sem agricultura, não termos qualquer possibilidade de actuar contra as alterações climáticas. Ao mesmo tempo, estou a pensar, em particular, na silvicultura, que ainda hoje não recebe apoio adequado. Concordo inteiramente que, no futuro, a agricultura tem de ser mais ecológica e mais respeitadora do ambiente. Por um lado, este facto é muito importante; por outro lado, a agricultura produz numerosos bens públicos ambientais – biodiversidade, protecção do espaço natural, pureza da água, entre outros – que não é devidamente recompensada pelo mercado nem pela política agrícola comum. Por conseguinte, a nossa política agrícola comum deve, a partir de 2013, criar um mercado para bens públicos ambientais para que os agricultores possam receber serviços adicionais e compensações por estes serviços suplementares que efectuam.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Senhor Presidente, este relatório de iniciativa diz respeito a um domínio extremamente importante, porque o papel desempenhado pela agricultura irá seguramente intensificar-se no futuro. A procura de alimentos aumenta rapidamente em todo o mundo, enquanto as alterações climáticas reduzem a superfície disponível para agricultura a nível global. Além disso, estão a aumentar as exigências dos consumidores no que se refere à qualidade dos alimentos.

Além de garantir de forma fiável a sua própria segurança alimentar, a Europa tem também de participar na manutenção do abastecimento alimentar noutros continentes.

O investimento em silvicultura sustentável e numa melhor exploração das florestas deve igualmente ser encarado como uma parte importante da política climática da UE. Fiquei, portanto, um pouco desiludida com o facto de, na Estratégia 2020 da UE, ter sido atribuído um montante muito reduzido à agricultura e à silvicultura. Afinal, a agricultura e a silvicultura desempenham um papel vital para garantir a segurança alimentar na Europa, uma produção de bioenergia mais eficaz e a viabilidade das zonas rurais.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Senhor Presidente, se me permite, gostaria de agradecer ao relator por uma nova abordagem muito interessante. Pessoalmente, estou convencida de que a agricultura e a silvicultura são claramente os factores mais importantes nos nossos esforços para reduzir as emissões de dióxido de carbono, particularmente se pretendemos reter o carbono em árvores, plantas e raízes e fixá-lo no solo. Isto não implica dominar novas tecnologias nem realizar projectos de investigação, porque já possuímos o conhecimento e os instrumentos necessários.

Tendo falado há pouco da protecção dos animais e do bem-estar dos animais, faria uma pergunta radical: não é a própria política agrícola comum que temos de mudar? Se pagássemos aos agricultores por todos os benefícios que eles produzem e que são essenciais à vida – como neste caso – de toda a sociedade, então, em vez de pagarmos em função do que as pessoas possuem, pagaríamos pelo que elas fazem.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Em primeiro lugar, quero felicitar o relator pela abordagem global que adoptou no tratamento de um dos problemas mais urgentes da actualidade. As alterações climáticas constituem uma das mais graves ameaças para o ambiente, mas também para a ordem social e económica. A produtividade das culturas agrícolas apresenta flutuações de um ano para outro devido à sua grande sensibilidade às variações das condições climáticas extremas, o que tem repercussões indirectas sobre todos os sectores da economia, embora o mais vulnerável continue a ser a agricultura.

Neste quadro, as estratégias da Comissão Europeia têm de contemplar a prevenção e a atenuação das incidências negativas sobre a agricultura na União Europeia, aplicando um plano de acção nas zonas mais afectadas. Refiro-me, neste ponto, à adaptação das actividades agrícolas às novas condições: florestação, gestão dos recursos hídricos da agricultura, adopção de medidas ecológicas para as terras poluídas.

A outra medida tem de ser um plano a longo prazo tendente à eliminação das causas das alterações climáticas através da promoção de uma economia global baseada numa economia hipocarbónica e na promoção da segurança energética. A União Europeia deve manter a sua posição de liderança na luta contra as alterações climáticas, questão que não deve ser colocada em segundo plano devido às actuais dificuldades económicas.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Senhor Presidente, estou impressionado com a abordagem exaustiva deste relatório. Tenho, contudo, uma pergunta simples: qual é a verdadeira responsabilidade, influência e impacto da agricultura nas alterações climáticas? Estou a pensar em efeitos benéficos, mas também em efeitos adversos. Poder-se-á dizer que a posição da ciência e os resultados da nossa investigação são argumentos suficientemente fortes para prevermos um aumento tão significativo das despesas em matéria de combate ao aquecimento global, que ainda não foi totalmente definido? Afinal, existe uma necessidade igualmente urgente de combater os efeitos da crise económica, do desemprego e de outros problemas difíceis decorrentes da situação socioeconómica na União.

Em que medida conseguiu já a política agrícola comum pôr em prática os requisitos da protecção climática, e que instrumentos podem ser aplicados futuramente através da PAC neste domínio?

Chris Davies (ALDE). – (EN) Senhor Presidente, quero apenas mencionar a minha região. Tenho a sorte de viver no limite da Charneca de Saddleworth, entre as cidades de Manchester e Leeds. É a extremidade sul de uma região húmida que se estende da Inglaterra à Escócia.

Trata-se de um *habitat* muito raro na Europa, mas também de um *habitat* que foi bastante danificado por 250 anos de poluição industrial que devastaram a variedade de espécies que a região pode acolher. Esse factor foi complementado por sobrepastoreio, talvez de ovinos, e por incêndios. É claro que, ao secar, a terra húmida liberta gases responsáveis pelo aquecimento global. Pode estar a ser libertada uma enorme quantidade de gases nocivos no que deveria ser uma zona maravilhosa.

A “Royal Society for the Protection of Birds” tenta agora recuperar esse *habitat* e fazer crescer novamente a turfa de esfagno que criou a terra húmida. O financiamento que esta instituição pediu não é da ordem dos milhões, mas das dezenas de milhares ou, porventura, das centenas de milhares. É um elemento pequeno que pode contribuir para recuperar e incentivar a biodiversidade, bem como para proteger este *habitat* de charnecas que permite conter no seu interior gases responsáveis pelo aquecimento global. Olhando para a reforma da política agrícola comum, este é um aspecto que importa tomar em devida conta.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) A agricultura gera uma percentagem significativa do volume total de emissões de dióxido de carbono. É por isso que sublinhamos a necessidade de melhorar a eficiência energética neste sector. Exorto a Comissão a examinar constantemente a ligação entre preços elevados dos alimentos e aumentos dos preços da energia, em especial no que toca aos combustíveis utilizados.

Gostaria de vos recordar que os incentivos destinados a fomentar o desenvolvimento sustentável de culturas energéticas não deve pôr em causa a produção alimentar. Por este motivo, apelamos à Comissão a que acompanhe os efeitos do aumento da produção de biocombustíveis na União Europeia e em países terceiros no que respeita à utilização das terras, aos preços dos produtos alimentares e ao acesso aos alimentos.

Solicitamos à Comissão e aos Estados-Membros que promovam investigação e desenvolvimento a fim de prevenir as alterações climáticas e permitir a nossa adaptação a esse fenómeno. Refiro-me aqui, em particular, a investigação sobre a futura geração de biocombustíveis.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, gostaria de agradecer ao relator, senhor deputado Le Foll, por este relatório muito importante sobre a agricultura e as alterações climáticas.

O combate às alterações climáticas é uma prioridade absoluta a nível global. A UE presta igualmente um enorme contributo, e o sector agrícola também já participa na luta contra as alterações climáticas. Temos uma política que limita as emissões de gases com efeito de estufa. A agricultura também proporciona fontes de energia renováveis utilizando melhor todo o ciclo e todos os produtos gerados pela agricultura. Além disso, a política agrícola da UE procura otimizar uma função de sumidouro de carbono desempenhada pelos solos agrícolas.

Desde a reforma de 1992, foram realizados progressos significativos na integração de todas as considerações ambientais na política agrícola comum. A recente reforma do “exame de saúde” constituiu mais um passo nesta direcção, colocando uma tónica específica na mitigação das alterações climáticas e na adaptação a essa realidade.

O actual quadro da política agrícola comum proporciona uma abordagem equilibrada entre requisitos vinculativos aplicados através da condicionalidade, que define os limites em algumas práticas agrícolas, e de incentivos positivos para práticas agrícolas respeitadoras do clima criadas pelo desenvolvimento rural.

A Comissão partilha inteiramente da visão de que as alterações climáticas têm agora de ser abordadas a nível global e que é importante que outros sigam também o nosso exemplo. Precisamos, por um lado, de ajudar mais a agricultura da UE a contribuir para mitigar as alterações climáticas reduzindo as suas próprias emissões de gases com efeito de estufa, melhorando a captura de CO₂ nos solos e tirando partido de energias renováveis de outras fontes e, por outro lado, de ser mais produtivos e mais eficientes no abastecimento de bens alimentares, demonstrando assim que conseguimos alcançar os dois objectivos: a segurança alimentar e a sustentabilidade ambiental.

Agora, na preparação da política agrícola comum para depois de 2013, e tendo em conta os resultados das negociações em curso sobre alterações climáticas, a Comissão irá examinar formas de reforçar e melhorar a integração dos objectivos de adaptação e atenuação nos instrumentos da política agrícola comum.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar dentro de suas semanas, no próximo período de sessões em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Robert Dušek (S&D), *por escrito.* – (CS) A agricultura é, e continuará a ser, directamente afectada pelas alterações climáticas, porque trabalha com organismos vivos e os seus resultados são influenciados, acima de tudo, pela qualidade do solo, da água e do ar. Infelizmente, a agricultura tem também neste momento uma percentagem (de quase 10%) na criação de gases com efeito de estufa. É libertado protóxido de azoto de fertilizantes azotados e é criado metano através do processo de digestão do gado. É precisamente a agricultura, como é evidente, que pode ajudar a combater o aquecimento global, sobretudo através de novos métodos de lavoura destinados a conservar o solo e a reduzir o armazenamento de CO₂, do apoio à silvicultura e à agro-silvicultura e da ajuda à agricultura biológica. Saúdo e apoio plenamente a opinião do relator sobre a introdução de uma verdadeira política florestal europeia, que permitiria apoiar a administração das florestas e a sua posterior produção, em vez de explorar as florestas essencialmente para actividades económicas centradas sobretudo em proporcionar resultados financeiros a entidades seminacionalizadas ou privadas. A investigação científica demonstra que este sector tem uma capacidade única de capturar carbono de forma natural e não poluente. As florestas também ajudam a resolver problemas de erosão e degradação dos solos, carências de água e poluição, bem como a preservar a diversidade biológica das espécies vegetais e animais. Por todos estes motivos, apoio inteiramente a adopção do relatório.

Mairead McGuinness (PPE), *por escrito.* – (EN) Congratulo-me com este relatório oportuno, que aborda o papel que a agricultura pode assumir na mitigação do impacto das alterações climáticas. O relatório da FAO intitulado “O Estado da Alimentação e da Agricultura 2009” sublinha a necessidade da criação de gado para a produção alimentar em todo o mundo. Para dar resposta à procura global de alimentos, é essencial manter os nossos actuais níveis de produção. Temos, contudo, de encontrar um equilíbrio entre a disponibilização de alimentos suficientes para a população mundial e métodos de produção desses alimentos que não provoquem mais impactos negativos no clima mundial. As funções que os agricultores europeus podem aqui desempenhar serão clarificadas no debate em curso sobre a futura forma da PAC após 2013 e é essencial que a UE ajude os nossos agricultores a obterem este equilíbrio.

Apoio inteiramente o apelo deste relatório do PE a compensações para os agricultores pelos seus esforços de redução das emissões e à prestação de apoio no ajustamento às medidas de mitigação das alterações climáticas. A proposta do relatório para o desenvolvimento de uma estratégia a nível da UE que aborde o impacto de condições meteorológicas adversas na agricultura da UE é muito bem-vinda e, na verdade, bastante pertinente, tendo em conta as condições climáticas excepcionalmente rigorosas enfrentadas pelos agricultores nos últimos meses.

Rovana Plumb (S&D), *por escrito.* – (RO) As alterações climáticas têm influência directa na agricultura. Os seus efeitos mais severos são particularmente evidentes entre a população das zonas rurais, cuja subsistência depende da agricultura. As mulheres encontram-se entre os grupos mais vulneráveis ao impacto das alterações climáticas. Isto deve-se, por um lado, ao facto de representarem a maioria da mão-de-obra agrícola em muitos países e, por outro lado, à circunstância de não beneficiarem das mesmas oportunidades que os homens na obtenção de rendimentos.

O método agrícola utilizado no milénio em que acabamos de entrar exige um esforço humano que cumpra duas grandes exigências: garantir a segurança alimentar e a segurança da população mundial (que deve aumentar para 9 mil milhões de pessoas até 2050), harmonizar medidas que apoiem o aumento quantitativo e qualitativo da produção agrícola com vista a produzir alimentos em conformidade com as exigências de desenvolvimento impostas pela produção de biocombustíveis, além de proteger os ecossistemas e dissociar o crescimento económico da degradação ambiental.

Entendo que é necessário adoptar uma nova estratégia, baseada numa abordagem diferente, centrada em modelos de produção agrícola sustentáveis, que exigem ajudas compensatórias para cobrir os custos suplementares associados a estes objectivos (por exemplo, contratos locais de ecocertificação), bem como na criação de “empregos verdes” e na integração das mulheres no mercado de trabalho (manutenção dos espaços rurais, preservação da biodiversidade, estufas para legumes e flores).

24. A agricultura em zonas com desvantagens naturais: uma avaliação especial (breve apresentação)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0056/2010) do deputado Herbert Dorfmann, em nome da Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural, sobre a agricultura em zonas com desvantagens naturais: uma avaliação específica (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)).

Herbert Dorfmann, relator. – (DE) Senhor Presidente, Senhor Comissário, caros Colegas, neste relatório, ocupamo-nos de uma comunicação da Comissão relativa à agricultura em zonas com desvantagens naturais.

Este documento aborda especificamente a delimitação de zonas desfavorecidas e, em particular, procura novas formas de o fazer. Essas zonas são actualmente definidas com base em critérios maioritária ou exclusivamente nacionais. Há mais de 100 critérios, que são totalmente diferentes nos diversos Estados-Membros da nossa União.

Esta situação não permite a uniformidade, criando uma situação que o Tribunal de Contas criticou em várias ocasiões. Na sua comunicação, a Comissão propõe agora um novo método para delimitar estas zonas utilizando oito critérios diferentes, que devem conduzir a uma total redefinição destas regiões.

O Parlamento não sabe que impactos terão estes critérios porque as simulações no terreno que a Comissão pediu aos Estados-Membros não estavam disponíveis quando preparámos este relatório e nós também não tínhamos quaisquer informações a seu respeito.

Gostaria de resumir o que agora propomos neste relatório. Entendemos que, em princípio, um método uniforme de delimitação é sensato e, porventura, necessário para promover uniformidade na União Europeia. Consideramos também que a indemnização compensatória – que é talvez o resultado mais importante deste processo de delimitação, que existe para que estas zonas possam receber pagamentos compensatórios – é um elemento extremamente importante da política agrícola e, acima de tudo, torna a agricultura possível em locais onde, de outro modo, ela seria muito difícil, ou seja, em regiões desfavorecidas, especialmente zonas montanhosas.

Contudo, não podemos realizar uma avaliação da qualidade destes critérios ou, por outras palavras, determinar se estes critérios funcionam neste momento, porque, actualmente, não temos acesso a quaisquer simulações locais. Existem, contudo, dúvidas muito específicas sobre se os critérios propostos serão suficientemente rigorosos.

Ainda é necessário clarificar também se os critérios que a Comissão agora propõe devem efectivamente ser geridos desta forma, ou sejam separadamente, critério por critério, ou se, em determinadas circunstâncias, deve ser tomada em conta uma acumulação destes critérios. A desvantagem está muitas vezes associada a vários factores em simultâneo, e parece-nos perfeitamente razoável ponderar se não seria absolutamente necessário reflectir sobre uma acumulação destes critérios.

Precisamos igualmente de decidir se o princípio da subsidiariedade deve ser tomado em conta nesta matéria ou, por outras palavras, se, também neste caso, teríamos de elaborar um quadro geral utilizando os novos critérios e proporcionando depois aos Estados-Membros e às regiões a oportunidade de os aperfeiçoar.

Finalmente, penso que é essencial colocar também a possibilidade de períodos transitórios. Este processo resultará na eliminação de algumas regiões das zonas delimitadas, e estas regiões precisam de um período transitório suficiente.

Em resumo, gostaria de dizer – e creio que o relatório também reflecte esta opinião – que a presente comunicação da Comissão ainda exige um maior aperfeiçoamento e que, antes da sua execução, deve ser analisada muito atentamente, porque terá consequências muito importantes para os agricultores afectados.

Finalmente, quero manifestar o meu sincero agradecimento aos meus colegas aqui no Parlamento e também aos serviços da Comissão que, nos últimos meses, ajudaram a preparar este relatório.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Senhor Presidente, muito obrigado ao relator pelo seu excelente relatório. As subvenções a zonas desfavorecidas constituem um elemento central da política agrícola comum, destinado a manter o crescimento da agricultura em toda a Europa. Por conseguinte, a abordagem da Comissão, desenvolvendo um sistema que pode ser utilizado à escala da UE para delimitar estas zonas, é bem-vinda. Contudo, o ponto crucial é saber se os oito critérios que foram desenvolvidos para esse efeito serão efectivamente suficientes. Não estou convencido de que estes sejam realmente os critérios a utilizar. Não consigo entender – e penso que o mesmo se pode dizer do relator e de toda a Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural – por que motivo a Comissão não nos disponibilizou os resultados da simulação relativa aos efeitos destes oito critérios. Apelo, pois, à Comissão: no sentido de que esta situação não ocorra com tanta frequência.

Quando pretendemos avaliar um facto e temos necessidade de o fazer, precisamos, naturalmente, de conhecer também os resultados. Penso que isto revela, em certa medida, falta de confiança no Parlamento. Isso significa que, nesta proposta de regulamento em particular, ainda há muito por fazer. Espero que a Comissão examine atentamente o relatório Dorfmann, que integrámos no nosso próprio relatório. Pessoalmente, espero que o senhor deputado Dorfmann possa continuar a dar um contributo político nesta matéria.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Senhor Presidente, gostaria igualmente de agradecer ao senhor deputado Dorfmann pelo seu relatório. A apresentação do colega demonstra que ainda há alguns pontos que têm de ser clarificados nesta matéria. Tal como os oradores anteriores, também considero que o quadro actual para delimitar estas zonas é demasiado imperfeito. Muitas das suas partes não respondem às necessidades das regiões desfavorecidas. Pergunto se conseguiremos ter êxito apenas com estes critérios naturais.

Temos também de analisar atentamente a situação social, que desempenha um papel significativo em regiões desfavorecidas. Uma vez que os pagamentos às regiões desfavorecidas são vitais para a sobrevivência de muitas explorações, a Comissão deve ponderar novamente o aperfeiçoamento do actual quadro a fim de proporcionar uma hipótese de sobrevivência a muitas regiões.

Receio que a aplicação do actual sistema conduza a deslocações muito significativas que nem sempre são compreensíveis e que provocariam bastante inquietação e incerteza na agricultura. Devemos analisar novamente esta questão.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) É muito importante que, com base no relatório Dorfmann, o orçamento da política agrícola comum continue a dar prioridade ao apoio a zonas agrícolas com desvantagens naturais, dado que, sem esse apoio, haveria sérios danos ecológicos e problemas sociais nestas regiões. É gratificante que a Comissão – que neste caso merece ser louvada – confie a identificação das zonas elegíveis, assente nos oito critérios, aos Estados-Membros. Ao mesmo tempo, quero chamar a atenção para o facto de ainda hoje existirem diferenças e discriminação entre os Estados-Membros, não só no que respeita aos pagamentos directos, que são impostos aos novos Estados-Membros, em particular ao país do senhor Comissário, a Letónia, e também a outros novos Estados-Membros. No meu país, o abastecimento de água à região de dunas (Homokhátság) é uma preocupação, visto que o nível freático diminuiu quatro a cinco metros em quatro décadas, e a zona passou a ser semidesértica. Coloca-se o mesmo problema na Europa Meridional e, por esse motivo, encontrar uma solução para o tema da gestão dos recursos hídricos na futura política agrícola comum assume particular importância.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Senhor Presidente, gostaria de agradecer ao nosso colega, senhor deputado Dorfmann, pelo seu excelente trabalho neste relatório. Penso que o documento resume perfeitamente a questão tal como ela se coloca hoje no que respeita às propostas da Comissão.

Pretendo dirigir-me sobretudo ao senhor Comissário. Este trabalho está em curso há vários meses. Está a criar grande agitação em vários sectores dos nossos países, que correm o risco de ser desclassificados, e esta desclassificação acontece ou pode acontecer num período em que – e este será o assunto da pergunta oral de amanhã – muitos sectores de produção atravessam especiais dificuldades. Temos, pois, de avançar, e

avançar rapidamente. Não creio que possamos esperar três anos para preparar uma resposta clara para os agricultores que são afectados por este exercício de delimitação.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Senhor Presidente, é extremamente positivo que as regiões desfavorecidas tenham sido particularmente realçada neste relatório. A verdadeira ideia central, que provavelmente todos os presentes apoiam, é a necessidade de salvaguardar as condições prévias para uma produção agrícola rentável em todos os locais da UE, agora e no futuro.

Parece existir muita confusão provocada pelos critérios de definição das regiões desfavorecidas. Temos de dedicar particular atenção à agricultura nessas regiões, porque as anteriores reformas da política agrícola comum foram muitas vezes realizadas do ponto de vista de regiões favorecidas.

Para podermos continuar a crescer em regiões desfavorecidas, é extremamente importante utilizar mecanismos de regulação proporcionais. O cancelamento de alguns dos anteriores mecanismos de regulação da agricultura por parte da UE não foi bem sucedido. Por exemplo, a revogação das quotas leiteiras e a supressão do regime de retirada das terras aráveis foram decisões infelizes no que diz respeito às regiões desfavorecidas.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Senhor Presidente, a atribuição de subvenções à agricultura europeia não pode ser posta em causa. Os motivos em que se baseiam as subvenções incluem um conjunto de condições de produção, como o clima, a qualidade dos solos, o problema do acesso a água, a situação das terras e condições sociais e históricas. A maioria destes factores tem um impacto significativo nos resultados da produção e no desempenho económico e influenciaram os actuais elementos constituintes da política agrícola comum.

Partilho das opiniões e dos receios do autor relativamente à ausência de uma previsão sobre os efeitos da nova abordagem. Pode dar-se o caso de os critérios utilizados até agora terem sido tão inadequados? Esperamos cálculos e uma análise mais profunda dos efeitos. Uma questão importante é saber como manter a produção agrícola em zonas desfavorecidas. Na minha opinião, o apoio a estas regiões continua a ser necessário num nível adequado, através da política agrícola comum, no futuro quadro financeiro.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, gostaria de agradecer ao senhor deputado Dorfmann pelo seu excelente relatório sobre a comunicação da Comissão intitulada “Orientar melhor as ajudas aos agricultores das zonas com desvantagens naturais”.

Quero abordar algumas questões. O objectivo global dos pagamentos para compensação de desvantagens naturais é assegurar uma utilização contínua das terras e, através da gestão das terras agrícolas, preservar o espaço natural, bem como promover sistemas agrícolas sustentáveis. Os pagamentos a agricultores nestas regiões compensam os custos adicionais e a perda de rendimentos dos agricultores que resultam da desvantagem natural existente.

O Conselho decidiu suprimir os critérios socioeconómicos dos objectivos em matéria de pagamentos para compensação de desvantagens naturais. A eliminação destes critérios é visível no âmbito de todo o conjunto de medidas disponíveis para os Estados-Membros no Regulamento relativo ao desenvolvimento rural – diversificação para actividades não agrícolas, o desenvolvimento de micro, pequenas e médias empresas e actividades de turismo, bem como a prestação de serviços básicos.

Assim, os pagamentos para compensação de desvantagens naturais não constituem a alavanca de intervenção destinada a ultrapassar esta questão do despovoamento. Compensar agricultores em zonas onde a produção não é dificultada por desvantagens naturais e onde não se verificam, custos adicionais nem perda de rendimentos significaria uma distorção da concorrência com agricultores noutras regiões. Além disso, os indicadores socioeconómicos alteram-se ao longo do tempo e exigiriam, portanto, um processo contínuo de acompanhamento e revisão de cada zona em causa.

A proposta destinada a tomar em conta o afastamento não é prática no contexto do acordo do quadro estipulado pelo Conselho, que diz respeito a desvantagens naturais. No que toca ao seu carácter periférico, há outros níveis de delimitação possíveis, por exemplo, como refere o artigo do regulamento sobre desvantagens específicas.

Nas diferentes etapas do processo, a Comissão convidou os Estados-Membros a apresentarem propostas alternativas para critérios biofísicos e para os respectivos limiares. Estas propostas serão analisadas por cientistas quanto à sua validade e, acima de tudo, à sua transparência e possível aplicabilidade à escala comunitária. Todavia, para que se apliquem os limiares alternativos é necessário que uma determinada zona seja afectada por uma desvantagem significativa, como pretende o Conselho.

Quando estiver concluído o teste de uma delimitação com base em critérios biofísicos, a proposta da Comissão para a política após 2013 tomará em consideração os resultados deste exercício. Qualquer proposta jurídica terá igualmente como objectivo promover uma transição harmoniosa para as regiões que possam perder o seu estatuto de zonas com desvantagens naturais.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar dentro de duas semanas, no próximo período de sessões em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), por escrito. – (EN) Gostaria de agradecer ao relator pelo seu excelente trabalho. Manter zonas rurais diversas e activas é importante por vários motivos, nomeadamente a procura crescente de produtos alimentares e de turismo sustentável do ponto de vista ambiental. Além disso, seria um retrocesso em muitas zonas parar de cultivar as terras, tanto em termos de subsistência nas regiões rurais como de danos na paisagem, que pode ter-se formado ao longo de séculos.

Petru Constantin Luhan (PPE), por escrito. – (RO) O regime de ajudas para zonas afectadas por desvantagens naturais contribuiu efectivamente para a manutenção da actividade agrícola nas terras destas regiões. A importância da atribuição de pagamentos compensatórios adequados para as zonas desfavorecidas é indiscutível.

O processo de delimitação e classificação destas regiões foi levado a cabo pelos Estados-Membros com base numa série de critérios, em conformidade com as suas próprias séries de indicadores. Contudo, é extremamente difícil comparar sequer estas séries de indicadores porque elas utilizam diferentes métodos para classificar e estudar as regiões. A definição de um grupo comum de critérios de classificação aumentaria a transparência, a fiabilidade e a eficiência do regime em toda a Europa. A este respeito, apoio a necessidade de rever o regime de ajudas aos agricultores em zonas com desvantagens naturais e preparar uma estratégia para essas regiões, reduzindo assim as disparidades que surgiram entre Estados-Membros no que se refere à atribuição de apoio financeiro.

James Nicholson (ECR), por escrito. – (EN) Devemos recordar que 54% das terras aráveis na UE se enquadram numa classificação de zona desfavorecida. A continuação do regime de zonas desfavorecidas é vital para compensarmos os agricultores por fornecerem bens públicos, evitarem o abandono das terras, contribuírem para promover a biodiversidade e ajudarem a apoiar comunidades rurais. O mercado não premeia nem compensa os agricultores por estas conquistas em zonas onde a agricultura está em desvantagem natural. Devemos, pois, assegurar que a reforma suplementar do sistema de zonas desfavorecidas seja devidamente financiado no quadro do orçamento global destinado à PAC e que o sistema utilizado para a classificação seja justo e não discriminatório. Na comunicação inicial, os oito critérios biofísicos propostos pela Comissão para avaliar a classificação de zonas com desvantagens naturais significativas favoreceram claramente os climas mais quentes e mais secos da Europa continental. Por esse motivo, congratulei-me com o facto de as alterações que mencionam “balanço hídrico dos solos” e “dias de capacidade do solo” terem sido aprovadas ao nível da comissão. Este é um primeiro passo para que os países do Norte da Europa, como o Reino Unido e a Irlanda, não sejam alvo de discriminação no quadro de um novo sistema de classificação.

25. Simplificação da PAC (breve apresentação)

Presidente. - Segue-se na ordem do dia o relatório (A7-0051/2010) do deputado Richard Ashworth, em nome da Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural, sobre a simplificação da PAC (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)).

Richard Ashworth, relator. – (EN) Senhor Presidente, Senhor Comissário, estamos mesmo na fase inicial do debate que nos conduzirá à política agrícola comum após 2012. Neste relatório, sugeri alguns dos princípios em que deve assentar a política agrícola comum reformada. Não há dúvida de que o sector agrícola precisa de mudar. Terá de o fazer para reflectir os desafios do tempo que agora vivemos mas, sobretudo, dos períodos que se seguem.

Esses desafios serão questões como a segurança alimentar, a volatilidade dos preços, as alterações climáticas e a necessidade de corresponder adequadamente às expectativas de disponibilização de bens públicos. É evidente, portanto, que a política agrícola comum tem de ser alterada a fim de reflectir esses desafios, mas também é evidente que a forma como aplicamos a política agrícola comum deve mudar.

Na apresentação destes princípios em que deve assentar a política agrícola comum reformada, optei por não entrar em pormenores; deixo-os para relatórios posteriores. Contudo, desenvolvi dois temas principais. Referi, em primeiro lugar, que a política agrícola comum tem de ser mais simples, mais justa e mais transparente e, em segundo lugar, que a cultura da política agrícola comum precisa de mudar e que uma futura política agrícola comum reformada deve ser mais orientada para a obtenção de resultados e menos sobrecarregada com regulamentação excessiva.

Realcei quatro formas de reduzir os encargos burocráticos das explorações agrícolas. Em primeiro lugar, devemos assegurar que os requisitos fixados para o sector sejam proporcionais ao risco avaliado. Em segundo lugar, podemos harmonizar as normas de inspecção e devemos reduzir a duplicação de normas e procedimento de inspecção exigidos neste domínio. Em terceiro lugar, pode ou deve haver maior margem para auto-certificação no sector e, em quarto lugar, importa que as penalizações impostas às explorações agrícolas sejam proporcionais à escala das infracções em vez das actuais taxas forfetárias, que são inadequadas, em especial nos casos em que as infracções não sejam da responsabilidade do agricultor.

Na minha opinião, um dos objectivos da política agrícola comum deve ser ajudar o sector e incentivá-lo a adaptar-se a estes novos desafios. Para isso, é fundamental alterar a cultura da política agrícola comum. Esta política precisa, efectivamente, de adoptar uma abordagem mais flexível e mais simples. Devem realizar-se mais consultas às partes interessadas neste domínio a fim de, em particular, avaliar melhor o impacto do regulamento proposto. Importa que esta política seja também mais fácil de interpretar. A política agrícola comum reformada tem de ser capaz de demonstrar publicamente que o sector fornece bens públicos. Tem de encontrar formas de reduzir o custo do cumprimento dos requisitos para os agricultores e, finalmente, deve gerir o sector de modo eficaz e eficiente.

Este relatório apresenta um conjunto de métodos para alcançar estes objectivos.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Senhor Presidente, os encargos da gestão agrícola têm claramente de ser reduzidos no que respeita aos agricultores, e os métodos realçados pelo relator são muito positivos. Alguns agricultores afirmaram que se sentem como criminosos quando tentam lutar contra os vários documentos e regulamentos administrativos. A política agrícola comum tem de ser mais simples.

Importa dizer também que, num momento em que ocorrem cada vez mais mudanças nos mercados e diminui a protecção às importações da UE, serão também necessários no futuro mecanismos administrativos e de regulação para o mercado. Por exemplo, serão igualmente fundamentais sistemas de inventariação e, possivelmente, actividades promocionais para as exportações.

É evidente que não haverá uma forma simples de manter estes sistemas. Particularmente no caso de produtos delicados como o leite, devemos criar um sistema de regulação semelhante a um regime de quotas; caso contrário, a produção em zonas desfavorecidas tornar-se-á impossível.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Felicito o relator porque as suas propostas específicas e toda a sua filosofia são excelentes. Excelentes porque procuram prestar apoio no futuro a quem esteja activamente envolvido na agricultura, por outras palavras, às pessoas que cultivam, de facto, as terras. Considero igualmente excelente o argumento de que seria importante pôr fim a distorções sectoriais e de outra natureza na futura política agrícola comum e, neste aspecto, gostaria de salientar mais uma vez a discriminação contra os novos Estados-Membros. De igual modo, é muito importante que os regulamentos comunitários sejam simplificados, mas muito depende também da sua aplicação por parte dos Estados-Membros. Permitam-me que cite um exemplo típico: há dois anos, o Conselho adoptou um regulamento que tornou obrigatória a identificação electrónica individual de cada ovino e caprino destinado aos matadouros com idade inferior a 12 meses. No caso dos Estados-Membros mais pobres, onde o Estado não é capaz de prestar apoio, esta regra empobreceu o sector e colocou-o numa situação desesperada. Esta é mais uma demonstração da forma como a regulação e a burocracia excessivas provocam frequentemente prejuízos graves no âmbito da política agrícola comum e revela mais uma vez a importância do relatório do senhor deputado Ashworth, tal como os dos senhores deputados Dorfmann e Le Foll.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Senhor Presidente, obrigado, Senhor Deputado Ashworth, por este excelente relatório. A política agrícola comum é uma política de sucesso, mas, por vezes, ensombreamos esse êxito com burocracia excessiva. Esta ideia aplica-se tanto ao primeiro como ao segundo pilares da política agrícola. Todavia, aplica-se particularmente ao caso das pequenas explorações, onde a introdução de burocracia é simplesmente desproporcionada em relação à produção representada pelos montantes recebidos.

Durante a reforma da nossa política agrícola, temos de ponderar a criação de um regulamento para pequenos produtores e encontrar um método muito mais simples para essas explorações, às quais, no contexto de vários capítulos do orçamento, atribuímos muitas vezes apenas algumas centenas ou alguns milhares de euros em prémios, sem perder de vista os nossos objectivos e sem retirar clareza à concessão de subsídios. Este objectivo tem de ser possível e nós devemos trabalhar para o cumprir.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) O relatório do senhor deputado Richard Ashworth sobre a simplificação da política agrícola comum apresenta excelentes propostas. O seu grande mérito é examinar a questão na perspectiva dos agricultores. Naturalmente, é importante também que o dinheiro dos contribuintes seja utilizado da forma mais legítima possível. Trata-se, contudo, de um meio e não de um fim. O objectivo é cumprir todas as tarefas da política sectorial. As direcções de agricultura confundem muitas vezes estes dois aspectos, prejudicando a concretização do objectivo. É necessária uma alteração radical de perspectiva. Em vez de uma cultura que podemos descrever como uma subordinação entre clientes, agricultores e autoridades, precisamos de uma cultura de cooperação. A Comissão deve igualmente elaborar um regulamento que imponha às direcções da agricultura a obrigação de atribuir compensações e as sancione se os interesses dos agricultores forem prejudicados por sua responsabilidade. Devemos assegurar que as pessoas com direitos também possam interpor recurso perante um tribunal independente. Na Hungria, isto ainda não é possível.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Senhor Presidente, a simplificação da política agrícola comum é uma ideia bonita, e é difícil imaginar que alguém se lhe oponha a essa meta. Simplificação implica reduzir o número de inspecções, limitar os custos administrativos e poupar tempo ao agricultor. É, de facto, maravilhosa.

Contudo, quero recordar dois casos que exigem uma abordagem um pouco diferente. Em primeiro lugar, existem sectores produtivos em que é difícil simplificar os instrumentos de apoio. Estou a pensar aqui no tabaco, no lúpulo e em outras produções especializadas deste tipo. O segundo caso é a manutenção da produção em zonas desfavorecidas, onde é necessário utilizar instrumentos muito específicos para apoiar a produção, já mencionados por outro orador. Partilho da opinião do autor quando afirma que a política agrícola comum, a política do futuro, deve ser clara e transparente, mas também eficaz, e a eficácia é um aspecto que nem sempre é compatível com simplicidade.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Senhor Presidente, é fundamental tornar a política agrícola europeia mais simples, mais transparente e mais fácil de entender. Essa é a mensagem transmitida pelo relator, senhor deputado Ashworth, e é uma mensagem positiva e a mais adequada.

O nosso relatório visa incentivar a Comissão a intensificar os seus esforços para simplificar a política agrícola comum de um modo tangível. Isso pouparia muito tempo e dinheiro aos nossos agricultores e aumentaria a aceitação social desta política.

Os nossos agricultores poderiam também concentrar-se novamente no seu verdadeiro trabalho, nomeadamente a produção de alimentos. Gostaria, portanto, de ver a simplificação da política comum transformada numa missão a longo prazo aqui no Parlamento e na Comissão.

Andris Piebalgs, Membro da Comissão. – (EN) Senhor Presidente, simplificação e melhores regulamentos são prioridades para a Comissão. Quero agradecer ao relator, senhor deputado Ashworth, pelo seu excelente relatório neste domínio bastante complexo e exigente.

A Comissão concorda plenamente que a simplificação e a redução dos encargos administrativos devem ser particularmente benéficas para os agricultores. Isto permitirá aos agricultores passar mais tempo nas suas verdadeiras actividades agrícolas. A Comissão saúda o relatório apresentado; em geral, o documento aborda os domínios mais preocupantes para os agricultores europeus e proporciona à Comissão novas ideias e observações em matéria de simplificação da política agrícola comum.

Durante os últimos anos, A Comissão realizou progressos significativos na simplificação da política agrícola comum. Gostaria de referir apenas uma prova desse facto: o Grupo Stoiber, que aconselha a Comissão no tema dos encargos administrativos, indicou claramente que o nível de burocracia imposta aos agricultores diminuiu consideravelmente em resultado das actividades de simplificação levadas a cabo pela Comissão. Contudo, a simplificação é um processo contínuo; o trabalho vai prosseguir em 2010.

Além disso, existe um processo global de reflexão sobre o futuro da política agrícola comum. Já lançámos um debate público, e isso significa que todos teremos de trabalhar em conjunto para encontrar métodos eficientes para reduzir os encargos administrativos mantendo, ao mesmo tempo, um elevado nível de protecção dos interesses financeiros da União Europeia e, em simultâneo, uma agricultura muito eficiente.

Neste processo, eu alertaria também para uma vontade e mencionarei apenas um exemplo. Por vezes, a simplificação não deve ser efectuada à custa do desafio que podemos vir a enfrentar. Tomemos o exemplo da rastreabilidade. Tivemos, nos últimos anos uma situação pacífica, sem grandes escândalos nem surtos epidémicos, mas, neste contexto, a rastreabilidade é fundamental. Não devemos suprimi-la apenas porque não tivemos crises. Entendo, pois, que em todo o processo, devemos ser muito cautelosos quando simplificamos; não podemos esquecer os ensinamentos do passado e os motivos por que introduzimos regras particulares. Assim, a Comissão continuará a trabalhar neste processo e terá o cuidado de não esquecer os ensinamentos aprendidos.

Presidente. - Está encerrado o debate.

A votação terá lugar dentro de suas semanas, no próximo período de sessões em Bruxelas.

Declarações escritas (Artigo 149.º)

Jarosław Kalinowski (PPE), por escrito. – (PL) O novo sistema deve basear-se em critérios objectivos e justos. Reduzir as diferenças nos pagamentos entre diferentes Estados-Membros é essencial para alcançar este objectivo. Os preços do transporte de mercadorias, das máquinas agrícolas e dos fertilizantes e os custos do trabalho têm um limite máximo semelhante em muitos países. Para que as condições da concorrência no mercado único sejam iguais, o nível de pagamentos directos básicos deve ser idêntico ou comparável em toda a União. É chegado o momento de os princípios que estão em vigor noutros sectores da economia se aplicarem também à agricultura. Deve igualmente recordar-se que os novos Estados-Membros necessitam de meios significativos para apoiar a modernização e a reconstrução da agricultura e alcançar os quinze países “mais antigos”.

26. Ordem do dia da próxima sessão: Ver Acta

27. Encerramento da sessão

(A sessão é suspensa às 23H00)