

MANDAG DEN 19. APRIL 2010

FORSÆDE: Jerzy BUZEK

Formand

(Mødet åbnet kl. 17.35)

1. Genoptagelse af sessionen

Formanden. – Jeg erklærer Europa-Parlamentets session, der blev afbrudt onsdag den 7. april 2010, for genoptaget.

2. Godkendelse af protokollen fra foregående møde: se protokollen

3. Mundtlige forespørgsler og skriftlige erklæringer (modtagne dokumenter): se protokollen

4. Modtagne dokumenter: se protokollen

5. Bortfaldne skriftlige erklæringer: se protokollen

6. Andragender: se protokollen

7. Kommissionens reaktion på Parlamentets beslutninger: se protokollen

8. Kampen mod brystkræft i Den Europæiske Union (skriftlig erklæring): se protokollen

Formanden. – Skriftlig erklæring 0071/2009 indgivet af Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka og Lidia Joanna Geringer de Oedenberg om kampen mod brystkræft i Den Europæiske Union er blevet underskrevet af et flertal af Parlamentets medlemmer. Den vil således, jf. forretningsordenens artikel 123, blive sendt til de anførte adressater og offentliggjort sammen med andre vedtagne tekster fra den 24. februar 2010. Underskrivernes navne vil fremgå af protokollen.

Elizabeth Lynne (ALDE). – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne takke alle for at underskrive den skriftlige erklæring 71 om brystkræft.

De fleste af jer ved, at det er den største dødsårsag i EU for kvinder mellem 35 og 59 år, og vi ønsker, at medlemsstaterne bl.a. opretter nationale screeningsprogrammer og specialafdelinger for brystkræft.

Jeg håber, at underskrivelsen af denne skriftlige erklæring bliver endnu et fremskridt med hensyn til at sikre, at vi har en tværeuropæisk aktion i gang for at stoppe de dystre konsekvenser af brystkræft.

Formanden. – Jeg vil gerne takke vores kollega og alle, der underskrev denne erklæring.

9. Parlamentarisk immunitet: se protokollen

10. Udvalgenes og delegationernes sammensætning: se protokollen

11. Valgs prøvelse: se protokollen

12. Meddelelse af Rådets førstebehandlingsholdning: se protokollen

13. Erklæringer fra formanden

Formanden. – Før vi indleder mødet, vil jeg gerne sige, at vores tanker og medfølelse i dag går til dødssofrenes familie og venner og til de kvæstede i togulykken i Norditalien i sidste uge. Det var jo en meget alvorlig togulykke.

Jeg vil også gerne takke alle de mange medlemmer og ansatte i Parlamentet, der arrangerede og deltog i ceremonien onsdag kl. 12 i sidste uge i forbindelse med den polske flykatastrofe. Begravelsen af Polens præsident blev holdt i går og begravelsen i eksil i dag. Onsdag i sidste uge iagttog vi et minuts stilhed til minde om ofre for katastrofen.

Jeg vil gerne takke Dem igen for dette udtryk for solidaritet.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Hr. formand, mine damer og herrer! Jeg vil gerne takke formanden dybt for den medfølelse, han udtrykte med ofre for ulykken, der skete i sidste uge i min hjemegn Sydtyrol i den selvstyrende provins Bozen. Folk i min region er meget, meget chokerede over ulykken, som kostede ni unge livet og kvæstede mange. Det er desto mere chokerende, fordi toget ikke var gammelt, men vores hjemegns pryd, og det var en ny strækning, der åbnede for blot få år siden. Ulykken skyldtes heller ikke en teknisk fejl. Det var simpelthen et jordskred, som er noget, der kan ske i en bjergrig egn som Alperne.

Jeg vil viderebringe formandens ord til ofre og mit lands befolkning.

(Bifald)

Formanden. – Jeg vil gerne takke alle de tilstedeværende for at være kommet trods problemerne med at skaffe transport til Strasbourg. Det er ikke lykkedes for alle. For få minutter siden sluttede formandskonferencens ekstraordinære møde. Formændene for de politiske grupper er enedes om at udarbejde og godkende en række specifikke forslag til parlamentsmedlemmerne. Disse forslag betyder kort fortalt, at vi ikke afholder et plenarmøde på torsdag, hvorfor der heller ikke er nogen arbejdsplan for torsdag. Men torsdag og fredag vil medlemmerne kunne skrive sig på tilstedeværelseslisten og arbejde som normalt. Der bliver ikke noget plenarmøde og ingen arbejdsplan, men det er naturligvis vores pligt at arbejde, og de, der har skrevet sig på tilstedeværelseslisten for torsdag og fredag, vil blive behandlet som sædvanlig for torsdage og fredage.

Jeg vil også gerne understrege, at der ikke foregår afstemning denne uge på plenarmødet eller i udvalgene, hvis der holdes udvalgmøder. Der kan holdes et udvalgmøde, også torsdag, men der må ikke foretages afstemning. Det er det, vi har besluttet. Grunden er, at ikke alle kolleger var fysisk i stand til at møde frem, og vi kan ikke fratage dem retten til at deltage i denne mødeperiode. Så det har intet at gøre med et beslutningsdygtigt flertal, for det er der sandsynligvis, men med det forhold, at ikke alle har været i stand til at være til stede i mødeperioden. At udskyde afstemningerne er ikke et alvorligt skridt set fra et juridisk synspunkt med hensyn til vores forpligtelser over for Rådet. Afstemningerne er vigtige, og derfor udskyder vi dem i to uger til afholdelse i maj måneds mødeperiode i Bruxelles. Det kan godt lade sig gøre i forbindelse med vores samarbejde med Ministerrådet og med enighed og andenbehandling.

Jeg vil også gerne sige, at der er en vigtig grund til, at vi, der er her, bør holde møder og debattere, og det er, at der i morgen sker noget usædvanligt, som vi ikke havde forudset. Dette punkt, som vil skal drøfte i morgen tidlig, vedrører den aktuelle transportsituation i Europa og konsekvenserne heraf for Europas borgere. I morgen under en to timer lang forhandling, hvor Kommissionens formand hr. Barroso vil være til stede, ønsker vi at se på situationen i Europa, fordi mobiliteten er faldende, flyruterne er i fare, og vi står over for arbejdsløshed i områder, hvor der er store lufthavne, og hvor europæiske luftfartsselskaber måske må lukke, fordi de ikke kan betjene kunderne i mange dage. Det er derfor en alvorlig trussel for alle europæiske borgere, og derfor er drøftelserne i morgen af afgørende betydning. Dette punkt på dagsordenen er ikke aftalt i forvejen, men er helt nyt og tilføjet som en konsekvens af den vanskelige situation i EU. Vi må derfor se nøje på det. De resterende punkter vil blive behandlet på nær nogle af dem, der var planlagt til torsdag.

Jeg vil også gerne oplyse om, at jeg den 7. april i år modtog et brev fra parlamentsmedlem Nigel Farage. I sit brev henviser medformanden for Gruppen for Europæisk Frihed og Demokrati til forretningsordenens artikel 6, stk. 3, og indgiver en officiel klage over et brud på protokollen om Den Europæiske Unions privilegier og immuniteter. Jeg har sendt Nigel Farages klage videre til behandling i det kompetente udvalg.

14. Arbejdsplan

Formanden. – Det endelige udkast til dagsorden, som Formandskonferencen har udarbejdet på sit møde mandag den 19. april 2010 i henhold til forretningsordenens artikel 137, er blevet omdelt. Der er foreslået følgende ændringer:

(Første del af ændringerne: se foregående punkt)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Hr. formand! Jeg har en bemærkning til forretningsordenen. Det er rart, at De roser os for at være til stede i dag. Det var svært, men det er jo vores arbejde. Det er ikke noget særligt. Jeg vil blot anbefale til næste gang, at De gør vores opgave lidt lettere ved at informere os hurtigere og ved at besvare vores e-mails, så vi får at vide, hvad der formentlig skal ske. De, der ikke er her i dag, kunne måske også være kommet i så fald.

(Bifald)

Formanden. – Jeg må indrømme, at jeg ikke helt forstår Deres bemærkning, hr. Leichtfried, for medlemmerne har reageret meget fint. Men lad os afslutte emnet.

John Bufton (EFD). – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne erklære mig enig med den herre derovre. Vi ved, at der er problemer med lufttrafikken – det gør vi jo, vi er jo ikke dumme – men jeg kan ikke forstå, hvorfor vi først er kommet til den konklusion i aften. Vi er alle nået frem her i dag, der er mange parlamentsmedlemmer og mange ansatte. Omkostningerne til skatteborgerne løber op i millioner af pund for, at vi alle kan være her, og dog beslutter De at aflyse med et øjeblikks varsel. Det er under al kritik, at De har gjort det.

Jeg mener, der er nok medlemmer til stede til at stemme. Vi kender de vanskelige vilkår, men dette er altså et parlament. De har nu har sagt, at vi ikke skal stemme, men at vi kan komme og diskutere ting, debattere ting, hvilket ofte ikke betyder noget som helst, og så, når det gælder afstemning, får vi at vide, at vi ikke må stemme.

Jeg tror, de britiske skatteborgere derhjemme vil være himmelfaldne over det. Vi har finansielle problemer i Det Forenede Kongerige, vi skærer ned på servicen, vi har et valg, vi taler om at spare penge, og så rutter vi bare med pengene herovre. Nu må det være på tide at lukke dette sted.

Formanden. – Tak for kommentaren. Jeg behandler alle kommentarer meget seriøst, men jeg vil gerne bemærke, at alle politiske grupper og deres repræsentanter var enige om ændringerne, som jeg nu vil foreslå.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Hr. formand! Jeg mener, det var en klog beslutning at udskyde afstemningen, fordi vi godt nok har et beslutningsdygtigt flertal, men det er ikke geografisk repræsentativt. Imidlertid vil jeg gerne foreslå, at de punkter på dagsordenen, vi endnu mangler, bliver presset sammen, så vi kan blive færdige en hel dag førend normalt, dvs. til aften onsdag, sådan som vi normalt gør om torsdagen, frem for til midnat onsdag. Det ville trods alt gøre det muligt for dem, der er her, at rejse hjem, og vi behøver ikke blive her torsdag.

Formanden. – Mine damer og herrer! Jeg vil give ordet til medlemmerne, når arbejdsplanen er fastlagt.

Charles Tannock (ECR). – (EN) Hr. formand! At flytte denne uges afstemninger til den 6. maj, som er datoen for det britiske parlamentsvalg, får den utilsigtede konsekvens, at mange om ikke alle de britiske europaparlamentsmedlemmer fra alle partier og delegationer er forhindret i at være her den dag, og det vil også forvride slutresultatet. Kunne De flytte afstemningerne til onsdag den 5. maj i stedet for torsdag den 6. maj?

Formanden. – Mine damer og herrer! Her er mit forslag. Vi går i gang med dagsordenen nu, og efter den kan vi tage alle Deres spørgsmål om mødeperioden 5.-6. maj. Vi træffer beslutningen senere. Det er ikke nødvendigt at gøre det nu. Afstemningerne vil blive afviklet den 5. og 6. maj. Alle beslutningerne træffer vi senere.

Vi tager hul på dagsordenen. Jeg ønsker ikke flere bemærkninger til forretningsordenen nu.

Formanden. – Det endelige udkast til dagsorden for mødeperioden i april er blevet omdelt. Følgende ændringer er foreslået (forretningsordenens artikel 140):

Mandag:

Ingen ændringer.

Tirsdag:

Mødet begynder kl. 09.00 med redegørelser fra Rådet og Kommissionen om afbrydelsen af lufttrafikken i Europa.

Forhandlingerne fortsætter indtil kl. 11.00

Fra kl. 11.00 til 13.00 bliver der følgende forhandlinger: redegørelse fra hr. Barroso om Kommissionens lovgivnings- og arbejdsprogram og redegørelse fra Kommissionen om koordination af den humanitære bistand og genopbygningen i Haiti.

Der vil ikke blive foretaget afstemning tirsdag.

Onsdag:

Ingen ændringer.

Der vil ikke blive foretaget afstemning onsdag.

Torsdag:

Der bliver ikke noget møde torsdag.

(Parlamentet godkendte den således fastlagte dagsorden)

15. Indlæg af et minuts varighed om politisk vigtige sager

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er indlæg af et minuts varighed om politisk vigtige sager.

John Bufton (EFD). – (EN) Hr. formand! Jeg takker for ordet igen og beder Dem indtrængende genoverveje spørgsmålet om afstemning under det næste møde den 5. og 6. maj på baggrund af det, der er blevet sagt her med kort varsel.

Sandsynligvis vil mange britiske medlemmer ikke være til stede. Det er vores valgdato. Hele landet er forhindret den dag. Det Forenede Kongerige vil ikke være repræsenteret ved forhandlingerne. Jeg anmoder Dem indtrængende om at overveje 4. maj – ryk det tilbage et par dage – fordi hvis De nægter os den stemme, så vil De nægte Det Forenede Kongerige en chance for at stemme for eller imod foranstaltninger ...

(Formanden afbrød taleren)

Formanden. – Hvis jeg må svare: Jeg vil tage Deres ord meget alvorligt. Vi har to dage: den 5. og den 6. maj. Vi vil nu beslutte, hvordan vi skal gøre med afstemningerne, der er planlagt til 5. og 6. maj, og hvordan vi fordeler dem.

Formanden. – Før vi begynder, vil jeg gerne bekendtgøre følgende. Som vi alle ved, giver forretningsordenens artikel 150 ret til indlæg af et minuts varighed. Erfaringen viser, at vi modtager mere end dobbelt så mange anmodninger om taletid, som vi har plads til. Medlemmer, der venter på taletid og ikke får den, bliver uundgåeligt skuffede. For at undgå yderligere usikkerhed og skuffelse vil jeg fremover anvende følgende procedure for indlæg af et minuts varighed. I henhold til forretningsordenens artikel 150 vil der blive lavet en talerliste på 30 talere, der udvælges, således at vi opretholder en politisk og geografisk balance. Medlemmer, som ikke fik lejlighed til at tale i et minut i de to foregående mødeperioder, bliver opprioriteret. Alle medlemmer, som har anmodet om taletid, får at vide på forhånd, om de er udvalgt eller ikke. Medlemmer, der udvælges, forventes at være til stede på det tidspunkt, hvor det er deres tur til at tale.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Hr. formand! Jeg vil gerne henlede opmærksomheden på emnet genetisk modificerede fødevarer. Kommissionen arbejder på et forslag om at ændre EU-lovgivningen, så medlemsstaterne får større frihed til at beslutte, om de ønsker at tillade genetisk modificerede fødevarer, fordi det med den gældende EU-lovgivning ikke er muligt at indføre et forbud mod gmo'er i medlemsstaterne.

Kommissionen vil snart foreslå, at medlemsstaterne skal kunne beslutte individuelt, om de vil tillade dyrkning af genmodificerede planter. Imidlertid vil det stadig være på EU-plan, der træffes beslutning om import og forarbejdning af gmo-frø. Med henblik herpå bør vi overveje, om der skal indføres et særligt mærke til

gmo-frie produkter. Et sådant mærke bør være klart og universelt genkendeligt, så europæiske forbrugere kan vide, at det produkt, de køber, ikke er produceret af dyr, der er blevet fodret med genmodificeret foder. Vi bør derfor overveje et specifikt design til mærket.

Traian Ungureanu (PPE). – (EN) Hr. formand! Må jeg minde alle her om, at der for et år siden var en folkelig opstand i Republikken Moldova mod kommunistisk magtmisbrug. Protesterne medførte, at der kom en proeuropæisk koalition til magten, og et år senere bekræftede den nye regering sit europæiske ståsted. Den moldoviske regering har akut brug for støtte fra EU, og der er tre måder, vi kan støtte på, nemlig hurtig finansiel bistand, ophævelse af visumpligt og indgåelse af en associeringsaftale.

Jeg må også her nævne tilfældet Ernesto Vardanian, som er journalist og blev arresteret, tilbageholdt incommunicado og anklaget for højforræderi af de såkaldte myndigheder i Transdnjestr. Det er en alvorlig overtrædelse af menneskerettighederne. Jeg beder den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og EU's delegationschef i Moldova om at handle hurtigt for at få den tilbageholdte journalist frigivet straks.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Hr. formand, generalsekretær, kommissær! Jeg skulle nu holde den tale, jeg har forberedt, men der har været nogle usædvanlige omstændigheder. Vi ved alle, at de meteorologiske vilkår ikke har været gunstige med hensyn til at lade os alle mødes her i Strasbourg uden besvær. Det har kostet mange kolleger og embedsmænd en masse stress og bekymringer.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke formanden og også generalsekretariatet under ledelse af Klaus Welle for ikke at overlade noget til tilfældighederne, men give os de bedst mulige arbejdsvilkår.

Fra de første dages flyveproblemer gik Parlamentet i gang med at omorganisere transporten til Strasbourg, og jeg vil derfor gerne sikke hjertelig tak på vegne af dem, der ikke kan være her i dag.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Hr. formand! Jeg forsøgte før, da De talte om nye regler om indlæg af et minuts varighed, at tiltrække mig Deres opmærksomhed. Da De jo kommer fra Polen, ved De, hvad det betyder at have forskellige klasser af mennesker og parlamentarikere. Jeg vil imidlertid bede om, at der også tages hensyn til medlemmerne på de bageste rækker i forbindelse med forretningsordenen.

Jeg har nogle specifikke spørgsmål. For det første: Med de næste to mødeperioder mener De da de næste to mødeperioder i Strasbourg, eller indgår Bruxelles også i dem?

For det andet: Hvad vil De gøre, hvis medlemmer, der har bedt om ordet, af en eller anden grund ikke er stede – som det skete lige før? Bliver der så nogle flere minutter til catch-the-eye?

For det tredje: Kunne De ikke i tråd med denne nye og i øvrigt velkomne effektivitet begynde allerede nu med at læse navnene op på de 30 talere, De vil give ordet i dag?

Formanden. – Tak for kommentaren. De nye regler vil være gældende fra mødet i Bruxelles. Mødeperioden i Bruxelles bliver den første, der afholdes med de nye regler.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Hr. formand! Problemet med løse hunde i Rumænien er blevet aktuelt igen som resultat af den planlagte ophævelse af forbuddet mod at aflive disse hunde, der har været gældende siden 15. januar 2008. Jeg er glad for, at Rumænien endnu engang har afholdt sig fra at indføre disse planer. Men det alternativ, der nu er valgt, nemlig at placere hundene i kæmpe dyreinternater, er heller ikke nogen løsning. Den eneste fornuftige måde er at iværksætte et kastraktionsprogram. Rumænien har dog afvist dette. Som i andre dyreværnssager burde EU virkelig gøre noget – og det er på høje tid.

Det var mit indlæg af et minuts varighed. Jeg ønskede at bruge den resterende tid til at forklare endnu engang, hvad jeg ønskede at sige tidligere.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Hr. formand! Da Simon Kuznets, som skabte begrebet bruttonationalprodukt, anerkendte, hvor vanskeligt det kan være at måle en nations velbefindende alene på baggrund af størrelsen af dens nationalindkomst, tror jeg ikke, han forestillede sig, at det ville vare trekvart århundrede, før fem Nobelprisvindere ville udarbejde et sæt forslag til en mere nøjagtig vurdering af økonomisk og social ydeevne end den, BNP giver. Denne makroøkonomiske indikator tager ikke hensyn til kvaliteten af produkterne, kan ikke måle bæredygtig økonomisk vækst og udelukker andre faktorer såsom subsistensøkonomi og forstadsøkonomi, husholdningsarbejde og frivilligt arbejde.

Baseret på resultatet af det arbejde, som denne komité har udført, og som er resumeret i Stiglitzrapporten, er der udarbejdet et forslag til forbedring af de nationale statistiksystemer ved at definere livskvalitet mere nøjagtigt og inkludere bæredygtig udvikling i beregningen af indekset over økonomiske og sociale fremskridt.

I den forbindelse tror jeg, vi må indføre et koordineret system over hele EU for at måle livskvalitet, i hvilket omfang økonomisk vækst kan understøttes, og sidst men ikke mindst sociale forskelle. Dette skridt ville signalere, at vi har lært lektien fra recessionen, som har så stort indvirkning på os.

FORSÆDE: Silvana KOCH-MEHRIN

Næstformand

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Fru formand! I sidste uge afgjorde en domstol, at lukningen af den baskisksprogede avis Egunkaria, som jeg har omtalte her for et par uger siden, var en uretfærdig, ulovlig og vilkårlig handling.

I dommen anføres det, at hverken den spanske forfatning eller straffelov tillader lukningen af en avis, og at hele anklagen byggede på den præmis, at et forsvar for baskisk kultur betyder, at man samarbejder med ETA, hvilket er absurd. Domstolen siger, at de anklagede er fuldstændig uskyldige, at de ikke er med i ETA, og at avisen ikke har støttet ETA økonomisk eller omvendt. Ifølge dommen blev de arresterede tilbageholdt incommunicado med utilstrækkelig juridisk kontrol, hvilket gør arrestanternes påstande om dårlig behandling og tortur troværdige.

Jeg vil derfor gerne bede om to ting. Jeg vil gerne, at vi noterer os de konsekvenser, som demagogi og manipulation med følelser og nødlovgivning har i et demokrati, og det forhold, at de primære elementer blandt medierne og de største partier i Spanien beskyldte alle os, der var imod denne uretfærdighed, for at samarbejde med ETA. Jeg vil også gerne bede om, at vi samarbejder for at sikre, at ofrene ydes retfærdighed, og at sagen lukkes retfærdigt.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Fru formand! I februar fik vi præsenteret Kommissionens rapport af Reuter og Trautmann om det globale marked for ulovlige stoffer fra 1998 og frem. Denne rapport er en værdifuld database, og dens konklusioner bekræfter en række hidtidige evalueringer om ineffektive narkotikapolitikker i EU og resten af verden.

Den basale konklusion er, at de nuværende politikker ikke har opfyldt deres primære målsætning, nemlig at reducere efterspørgslen efter og udbuddet af ulovlige stoffer, og at politikerne er en afgørende faktor for, at skaderne for de enkelte stofbrugere, deres miljø, økonomien og samfundet forværres.

I 2004 godkendte Parlamentet en henstillingspakke, f.eks. Cataniarapporten. Vi beder derfor om, at der bliver taget fat i dette emne igen i en bredere sammenhæng, så der ikke sker brugerne noget.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Fru formand! Min nation er blevet ramt af en stor tragedie. Præsidenten, nationalbankdirektøren og en række militære ledere er døde. Præsidenten og hans kone blev begravet i går. Jeg vil gerne sige tak for de udtryk for solidaritet, som er indløbet fra mange medlemsstater i EU. Begrebet europæisk solidaritet har vist sit værd, og det er for os polakker noget meget vigtigt. Præsidenterne fra Tjekkiet, Slovakiet, Ungarn, Tyskland, Litauen, Letland, Rumænien og Slovenien og premierministeren fra Estland var til stede ved begravelsen. Jeg beklager, at formanden for Rådet og formanden for Kommissionen ikke var der. De kunne ikke komme, men premierministrene fra Aserbajdsjan, Armenien og Georgien kom f.eks., selv om de havde længere at rejse. Jeg vil gerne takke alle, der var til stede, for deres solidaritet.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Fru formand! Jeg har nogle bemærkninger om Serbien. Serbiens ambition om at komme med i EU giver tilsyneladende landet vind i sejlene. I hvert fald kom landet for nylig med en officiel undskyldning for folkedrabet i Srebrenica – det er bestemt ikke noget, der kan siges om det kontroversielle kandidatland Tyrkiet, som truer med sanktioner, hvis man i et andet land så meget som diskuterer folkemordet på armenierne.

Man fortolker efter min mening Københavnskriterierne vilkårligt, hvis man beskylder Beograd for manglende vilje til samarbejde med den internationale krigsforbryderdomstol i Haag, men finder Ankaras overtrædelser af menneskerettighederne uvigtige.

Det er imidlertid ikke noget nyt, at EU er dobbeltmoralisk. I Bosnien skal flere etniske grupper mases sammen i én multikulturel stat, mens det pludselig er legitimt i Kosovo, at en etnisk gruppe skiller sig ud fra en bestående stat.

I modsætning til Tyrkiet er Serbien historisk, åndeligt og kulturelt en del af Europa og en stat, der er central for sikkerheden på Balkan. Naturligvis må vi ikke gentage fejlene fra den forhastede optagelse af Bulgarien og Rumænien. Alle tiltrædelseskriterier skal afgjort opfyldes, men Serbien er et europæisk land og bør være med i Unionen.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Fru formand! Den nylige optrævling af en vigtig terrorcelle i Grækenland minder os om, at vold og trusler mod demokratiske institutioner ikke kender nogen grænser eller gør forskel på målene.

Det er vigtigt at huske, at den aktuelle økonomiske krise og pessimismen, den udløser hos borgerne, afføder aggression og avler vold. Ingen er uenig i, at vold er forkastelig, uanset form og oprindelse. Men det, vi skal blive enige om og lægge større vægt på, er betydningen af forebyggelse frem for helbredelse. Derfor skal vi sætte emner som SWIFT, PNR og en styrkelse af Europol og Eurojust højere på dagsordenen.

Når det er sagt, er det afgørende, at vi afhjælper de forhold, der fremkalder kroniske sociale sygdomme, der igen avler vold. Vi må rette blikket mod fattigdom og arbejdsløshed. Der er ikke længere plads til passivitet. Sidste gang Europas ledere veg tilbage for de sociale udfordringer i svære økonomiske tider, sank dette kontinent ned i had og totalitarisme.

Jens Geier (S&D). – (DE) Fru formand, mine damer og herrer! Jeg vil gerne henlede Kommissionens og Parlamentets opmærksomhed på den foruroligende udvikling i priserne på råmaterialer. Duisburg, som er hjemby for Europas største stålværk, ligger i min valgkreds. Her og i de øvrige stålproducerende egne i EU er de ansatte meget bekymrede for deres job, fordi de tre store leverandører af jernmalm tvinger prisstigninger på 100 % ned over stålindustrien. Fremover skal prisen på malm fastsættes på London Metal Exchange i stedet for en prisgaranti, der som førhen blev sikret ved hjælp af langsigtede forsyningskontrakter. Arbejdsstyrken og dens fagforeninger frygter, at det vil føre til en ekstrem prisstigning på grundmaterialet stål. Dette kommer på et tidspunkt, hvor man har opbrugt enhver potentiel mulighed for besparelser i form af omkostningsnedsættelser og fyringer, særligt efter den seneste omstrukturering af stålindustrien. For at gøre opmærksom på denne situation har diverse samarbejdsråd og Tysklands metalarbejderforbund I.G. Metall rettet en appel på vegne af Duisburg til kansler Merkel og kommissionsformand Barroso. Jeg vil gerne bede Kommissionen reagere på denne appel.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – (EN) Fru formand! De rejsende, hvis ferieplaner gik i vasken på grund af askeskyen, er nu i en forvirrende forsikringssituation.

Selv om flyselskaberne vil refundere eller ombooke flybilletterne i henhold til forordningen om flypassagerers rettigheder, står mange passagerer med udgifter til hotelværelser og billeje og måske alternative flyrejser, men nogle rejseforsikringspolicer forventes at betale for tabene.

Andre hævder, at der er tale om force majeure, men jeg vil anbefale disse selskaber at være pragmatiske og rimelige og revurdere den beslutning, idet jeg og mange andre har utallige vælgere, som befinder sig i lufthavne i forskellige verdensdele og koster selskaberne penge, som de ikke har.

Jeg forstår, at direktivet om pakkerejser bliver gennemgået, og det kan ikke gå hurtigt nok.

Til slut er det væsentligt at sige, at dette rejsedirektiv sikrer, at der er et sæt standardregler, som gælder for en situation af denne type. Selv på dette stadium synes jeg, at Kommissionen skal kigge på det.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Fru formand, mine damer og herrer! Jeg vil gerne her i EU-institutionernes demokratiske hjerte præsentere en kort oversigt over den langsigtede virkning, som EU's indgreb har for lokalsamfundene, regionerne og borgerne.

Jeg tror, vi må beslutte, om vi skal præsentere en universalistisk og globalistisk vision eller i stedet bevare den enkelte borgers bidrag og identitet. Jeg tror, at vi bør foretrække det sidste. Det er en bred vision, hvor de mere unikke dimensioner af bestemte interesser og traditioner også har deres plads og deres værdighed.

Lad os f.eks. se på virkningerne af servicedirektivet fra 2006, det såkaldte Bolkesteindirektiv, for den italienske badeferiesektor. Jeg mener ikke, at vi bør ofre kulturen og traditionen for gæstfrihed, der altid har kendetegnet lokalsamfundene, for et formodet mere effektivt globalt system.

Jeg tror på, at små virksomheder i økonomisk henseende er de mest ægte udtryk for lokalsamfundenes kulturelle identitet, og at de derfor bør beskyttes til hver en tid.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Fru formand! Det er ikke let i disse dage at være glødende proeuropæisk. I dag vil jeg gerne nævne problemet med Eurostat. Det har vist sig, at Eurostat vidste meget mere om den reelle situation i Grækenland, end man generelt regnede med. Der findes rapporter, som kun delvis blev offentliggjort, og som afdækkede tilfælde af svindel så langt tilbage som 2002, og så var der selvfølgelig også den store rapport fra 2008. Imidlertid står det fuldstændig uklart, hvor rapporterne bliver af, hvilke virkninger disse rapporter har, og hvem der skal stå til regnskab for dem – i dette tilfælde for ikke at have handlet på dem.

Jeg vil derfor foreslå på nuværende tidspunkt, at vi tager konstruktivt fat på Eurostat og ikke kun med hensyn til den skandaløse praksis, der naturligvis også foregik førhen. Det er således mit forslag, at Kommissionen reagerer her for at sikre Eurostats uafhængighed og giver borgerne den information, som vi har så hårdt brug for for at revolutionere vores demokrati.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Fru formand! I dag oplever vi en naturkatastrofe med uforudsigelige følger. Videnskaben sætter os i stand til at beregne virkningerne af partiklerne i atmosfæren for flymotorer og flyelektroniksystemer rimelig præcist. Videnskaben giver os også mulighed for at beregne disse partiklers bevægelser i atmosfæren rimelig præcist. EU's transportministre mødes i dag for at afgøre, hvordan vi skal takle lufttransportsituationen. Konklusionerne på dette møde bør baseres på videnskabelig viden og forsigtighedsprincippet. Økonomien kan ikke komme før menneskers sikkerhed. Europa må fortsat stå som en bastion for sikkerhed og livskvalitet. Men vi forventer hurtige, pragmatiske løsninger på alternative transportsystemer til lands og til vands.

Gennem det seneste år har vi oplevet en række kriser, naturkatastrofer og en epidemi. På baggrund af alt det ...

(Formanden afbrød taleren)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Fru formand! Når dette år er gået, skal det tredje postdirektiv træde i kraft. Det skal liberalisere markedet fuldstændig. Konsekvenserne af den økonomiske og finansielle krise er velkendte, herunder på postmarkedet.

Krisens virkninger er mangedoblet efter gennemførelsen af direktivet i medlemsstater, hvor postmarkedet er fuldt liberaliseret. I denne sektor er antallet af fyringer højere og lønnedgangen større for de tilbageværende end gennemsnittet. Der har også været et fald i antallet af transaktioner og en stigning i portoen for ikke at nævne det forhold, at man fratager borgere, der bor på steder og i områder, der er vanskelige at nå, deres adgang til et kommunikationsmiddel og en forsyningspligtigydelse.

Jeg mener, at de sociale konsekvenser af gennemførelsen af dette direktiv skal vurderes. Det er vores pligt at hindre social dumping. Jeg anmoder indtrængende EU-institutionerne om at undersøge muligheden for at anvende et to år langt moratorium på de frister, der er fastsat for at gennemføre direktivet, med variationer afhængigt af de resterende medlemsstater.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Fru formand! Jeg ønsker at tale om den yderst vanskelige situation, som en journalist ved navn Ernest Vardanian befinder sig i. Han blev arresteret af Ivor Smirnovs regime i den selvudråbte republik Transdnjestr.

Ernest Vardanian anklages for højforræderi og spionage, hvilket ikke kun er absurd, men fuldstændig latterligt. Journalisten er også blevet nægtet løsladelse mod kaution og holdes tilbage under forfærdelige forhold. Jeg vil gerne sige, at denne handling bruges af myndighederne i Tiraspol til at intimidere Chişinău på et tidspunkt, hvor den nye regering, der tiltrådte efter valget sidste år, gerne vil bevæge sig tættere på EU og desuden løse konflikten i Transdnjestr.

Jeg opfordrer til øjeblikkelig og ubetinget løsladelse af journalisten Ernest Vardanian, og jeg anmoder indtrængende myndighederne i den selvudråbte republik Transdnjestr til at komme Chişinău i møde og løse konflikten der.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Fru formand! Den finansielle og økonomiske krise har ramt de fattigste hårdest. For at opfylde deres behov har EU erklæret 2010 for det europæiske år for bekæmpelse af fattigdom og social udstødelse. Det vurderes, at over 40 mio. mennesker i Europa lever i fattigdom og næsten 40 mio. yderligere er truet af fattigdom. Det er især beklageligt, at en fjerdedel heraf – 20 mio. – er børn. De har ikke kun problemer med mangel på mad, lægehjælp og tøj, men frem for alt den manglende udsigt til at kunne forbedre deres situation og slippe ud af fattigdommen. Et højt uddannelsesniveau er det vigtigste, vi kan give dem for at hjælpe dem med at ændre deres tragiske situation. Dette behov ses tydeligst i små byer

og landdistrikter, som ligger langt fra universitetsbyerne. Derfor tror jeg, at flere midler til stipendieprogrammer til unge fra fattige kår vil være et væsentligt bidrag til forandring.

Derek Vaughan (S&D). – (EN) Fru formand! Jeg glæder mig til debatten i morgen om luftfartskrisen, fordi vi skal huske, at den ikke kun har en virkning for Parlamentet, men også for borgere og virksomheder i hele Europa. Lige nu er Europa, eller det meste af Europa, ved at komme sig over en dyb recession. Det Forenede Kongerige er som andre – ikke alle, men mange – lande i gang med at komme sig oven på krisen, og det skyldes, at regeringen greb ind, da markedet brød sammen, og ikke blot lod stå til, som nogen mente.

Der kommer mange nye økonomiske tal i Det Forenede Kongerige de næste uger, og jeg tror, mange af dem vil være positive. Det er, fordi regeringen greb ind. Jeg synes, det er vigtigt, at også EU-institutionerne griber ind i økonomisk vanskelige tider. Alle EU's institutioner bør i fremtiden sikre sig, at vores budgetter er målrettet mod at hjælpe borgere og virksomheder med at komme igennem de økonomisk vanskelige tider og planlægge genopretningen.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Fru Formand! Jeg vil gerne på mødet i dag omtale de forskellige medlemsstaters budgetsituation. Jeg gør det nu, hvor fristen er udløbet for indsendelse af stabilitets- og vækstprogrammerne. Disse programmer rummer mellemlange til langsigtede prognoser for de forskellige medlemsstaters budgetstillinger. I mit eget land Portugals tilfælde har Kommissionen bemærket, at det indsendte program er risikabelt. Det er et foruroligende tegn for markederne, men det var frem for alt et tegn på, at Kommissionen så på stabilitet og sunde statslige regnskaber, selv om det også er vigtigt at se på væksten. Her er tallene, som mit land har indsendt, heller ikke tilfredsstillende, og der mangler stadig hensyntagen til emner som regelforenkling for erhvervslivet og den skattemæssige konkurrenceevne.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – (EN) Fru formand! Selv om det er et par indlæg siden, vil jeg gerne spørge den herre derovre, som gik ind for EU-indgreb, hvordan han mener, at EU skal gribe ind over for vulkansk aske.

Formanden. – Der kan ikke stilles supplerende spørgsmål ved hjælp af Blå kort-proceduren under indlæggene af et minuts varighed. Det var således ikke en bemærkning til forretningsordenen. Deres kollega kan måske besvare Deres spørgsmål ansigt til ansigt, men i hvert fald ikke under plenarmødet.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Fru formand! Jeg havde gerne set, at De tog hensyn til en ligelig kønsfordeling i tildeling af taletid. De gav ordet til fem mænd i træk.

Formanden. – Mange tak. Som De kan forestille Dem, finder jeg som formand for Gruppen på Højt Plan om Ligestilling og Diversitet ligestilling meget vigtig. Vi har en liste over talere, og vi forsøgte at gøre den afbalanceret. Hvem der får lejlighed til at tale under forhandlingen er naturligvis også afhængigt af, hvem der faktisk er til stede.

Punktet er hermed afsluttet.

16. Beføjelse til delegation af lovgivning (forhandling)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er betænkning (A7-0110/2010) af Szájer for Retsudvalget om beføjelse til delegation af lovgivning (KOM(2009)0673 – 2010/2021(INI)).

József Szájer, ordfører. – (HU) Fru formand, hr. Šefčovič! Mange talere indleder deres tale til Parlamentet med at sige, at deres emne er vigtigt, meget vigtigt eller endda blandt de vigtigste. Det vil jeg også gerne sige, men gør det med meget større vægt, idet emnet for denne forhandling, nemlig Parlamentets beføjelse til delegation af lovgivning til Kommissionen, måske er den vigtigste og dog ofte en overset nyskabelse i Lissabontraktaten.

De, der kritiserede Lissabontraktaten, talte om et demokratisk underskud. Jeg vil gerne sige, at denne ændring, dvs. garantien for Parlamentets beføjelse til delegation af lovgivning, er en af de betydeligste udvidelser af Parlamentets kompetenceområde. Det betyder, at repræsentanter, der er valgt direkte af borgerne, fremover i Parlamentet og i kraft af deres beføjelser som lovgivere vil kunne overvåge og nedlægge veto imod Kommissionens gennemførelsesafgørelser og beslutninger. Dette element i Lissabontraktaten, som ofte nævnes i forbindelse med udvidelsen af Parlamentets beføjelser, nemlig at den fælles beslutningsprocedure bruges hyppigere og hyppigere, og at de områder, hvor Parlamentet kan deltage, er vokset og vokset, udgør med andre ord sammen med spørgsmålet om Parlamentets beføjelse til delegation af lovgivning ikke blot

en kvantitativ, men også en betydningsfuld kvalitativ udvidelse. Den lange, seje kamp, vi har kæmpet i mange år, og som parlamentsmedlemmerne stadig kæmper, har således ført til, at vi fremover får garanti for, at de beslutninger, der træffes af Kommissionen, og som ikke falder ind under dens egen kompetence, men vedtages ved hjælp af delegerede lovgivningsbeføjelser, overvåges af Parlamentet. Man kan selvfølgelig sige, at denne overvågning formelt set allerede foregår. På en måde er det sandt nok, men med nogle frister og under nogle omstændigheder og med et lovgivningsmæssigt og interinstitutionelt samarbejde, som ikke har muliggjort en effektiv overvågning. Jeg vil også gerne henlede opmærksomheden på, at denne nye mulighed, dvs. Lissabontraktatens artikel 290, også vil ændre Parlamentets arbejde de kommende år, især hvis vi medlemmer tager disse beføjelser alvorligt og reelt er i stand til at træffe beslutninger om disse anliggender.

Hvis verden udenfor og lægfolk på området også skal forstå, hvad alt dette her handler om, eftersom det er et teknisk meget komplekst emne, som ikke desto mindre vedrører en demokratisk institution og tjener til at eliminere det såkaldte demokratiske underskud i Europa, bør vi påpege følgende: Det, dette her betyder, er, at Parlamentet og Rådet, EU's to lovgivende organer, ikke selv kan behandle alle detaljer. Parlamentet har mødeperioder hver måned, og sommetider er der omstændigheder som i disse dage, hvor vi er her, men ikke kan stemme, selv om Parlamentet trods alt skal gennemgå de spørgsmål, som Rådet eller Kommissionen i henhold til delegation af lovgivning behandler. Fremover bliver dette muligt.

I min betænkning har jeg stræbt efter at gøre det klart, at Parlamentet insisterer på disse rettigheder. Vi vil ikke acceptere nogen yderligere forpligtelse ud over, hvad der er fastlagt i traktaten. Vi vil ikke acceptere det, for vi ønsker at udøve vores rettigheder fuldt ud, og jeg tror, at der bliver mere demokrati i Europa som følge heraf. Hvis vi skal gøre det, vil det naturligvis være nødvendigt med et tæt samarbejde med Kommissionen og Rådet, men vi må ikke glemme, at kompetencen nu ligger hos lovgiverne og dermed Parlamentet og Rådet. Jeg vil gerne takke alle mine kolleger for samarbejdet om dette komplekse emne og ønske, at Parlamentet fremover vil bruge sine nye beføjelser til fulde.

Maroš Šefčovič, Kommissionens næstformand. – (EN) Fru formand! Jeg vil gerne indlede med at takke hr. Szájer for hans højt kvalificerede betænkning, for i Kommissionen sætter vi stor pris på den støtte, som Parlamentet har stillet i udsigt til den horisontale tilgang til de delegerede retsakter.

Lovgiveren kan naturligvis frit regulere alle spørgsmål om delegerede retsakter inden for hver basisretsakt, men der er brug for nogle retningslinjer for at undgå spredt fægtning.

Dette var formålet med den meddelelse, som Kommissionen allerede udarbejdede i december for at angive over for lovgiveren, hvad der ville være den foretrukne proces frem mod en god og praktisk tilgang til lovgivningen i fremtiden.

Jeg vil gerne understrege, at Kommissionen bakker kraftigt op om en fælles forståelse eller endda en interinstitutionel aftale mellem de tre institutioner om de delegerede retsakter, fordi det vil bringe lovgivningsforberedelserne i den nødvendige orden.

Om indholdet kan jeg blot gentage, at Kommissionen hilser betænkningen særdeles velkommen. Vi er måske nok uenige på nogle bestemte punkter, men vi har de samme mål. Vi ønsker præcision, effektivitet, åbenhed og en klar og fair magtbalance.

Hvis jeg må være lidt mere specifik, vil jeg gerne kort kommentere enkelte dele af betænkningen.

Med hensyn til den begrænsende karakter, som artikel 290 og især andet afsnit har, så er vi her en smule uenige om lovgiverens midler til at kontrollere de delegerede retsakter. Men vi vil ikke ind i en juridisk kontrovers, for vi mener, at det er meget vigtigt at søge praktiske løsninger, når det gælder specifik lovgivning.

Hvad angår varigheden af delegationen af beføjelser, hilser vi tanken om stiltiende fornyelse særdeles velkommen og støtter den, fordi vi fandt den meget konstruktiv, og vi kan sige, at der allerede findes løsninger af denne art flere steder i lovgivningen.

Jeg har en anden specifik kommentar til varigheden af retten til at gøre indsigelse. Her vil jeg igen sige, at vi har den samme dagsorden, for vi er også i det store og hele enige med ordføreren om en standardfrist på to måneder med mulighed for forlængelse med yderligere to måneder. Det kunne fastsættes ved en fælles forståelse mellem vores tre institutioner, hvilket vi forhåbentlig får fremover. Jeg tror, vi allerede har set omkring 10 positive eksempler på, hvordan dette er blevet anvendt i det nuværende lovgivningsarbejde.

Med hensyn til hasteproceduren har vi allerede haft nogle klare eksempler på, at der er emner som fødevarerikkerhed eller sikkerhed ved legetøj, der sommetider kræver en meget hurtig behandling, hvorfor

jeg tror, at vi må finde en endnu hurtigere måde at arbejde på end denne hasteprocedure med tidlig tilkendegivelse, som ordføreren foreslår.

Jeg vil gerne slutte med en konklusion på tilpasningen, fordi det er meget vigtigt for Parlamentet. Her vil vi igen tilråde en pragmatisk tilgang, fordi dette Parlament sammen med Kommissionen allerede har udrettet et stort arbejde med at tilpasse over 250 basisretsakter efter den pragmatiske tilgang.

Nu mener vi, at vi må prioritere de områder, hvor vi ikke hidtil har tilpasset retsakterne til forskriftsproceduren med kontrol inden Lissabontraktatens ikrafttræden. Jeg mener, vi skal fokusere på dem. Igen bliver det en enorm arbejdsomængde, men vi overvejer allerede, hvordan vi kan gribe det an på den mest pragmatiske og fleksible måde.

Jo Leinen, *ordfører for udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer*. – (DE) Fru formand, hr. kommissær! Parlamentet har ventet længe på dette øjeblik, hvor vi nu er på lige fod med Rådet med hensyn til at kontrollere delegationen af lovgivning. For at illustrere det kan jeg fortælle, at der i 2008 var 6 000 delegerede retsakter, med andre ord et bjerg af standardelementer, som blev omdannet til en slags sekundær lovgivning af Kommissionen og den gamle komitologiprocedure. Parlamentet havde meget få rettigheder i denne proces. Vi blev orienteret, men vi var ikke medlovgivere. Det har Lissabontraktaten nu ændret.

Med hensyn til kontrol med de delegerede retsakter er vi nu på lige fod med Rådet, og vi ønsker også at benytte denne ligestilling fuldt ud. Det betyder, at når kommissæren hævder, at hasteproceduren er mulig, så får vi også brug for information så tidligt som muligt. Vi ønsker at modtage information lige så tidligt som Rådet.

Carlos Coelho, *for PPE-Gruppen*. – (PT) Fru formand! Jeg vil gerne indlede med at lykønske hr. Szájer med den glimrende betænkning, han har forelagt os. Som det rettelig er sagt, styrker Lissabontraktaten Parlamentets beføjelser og den demokratiske kontrol. Jeg mener derfor, at Parlamentet fortjener lykønskninger med både hr. Szájers glimrende betænkning, som jeg netop nævnte, og med, at de nye regler fjerner det gamle komitologisystem, som vi så ofte har kritiseret her i Parlamentet.

Vi har nu artikel 290 i Lissabontraktaten, og jeg noterer mig, at hr. Szájers betænkning indeholder forslag til en række arbejdsmetoder, som beskytter Parlamentets rettigheder. Med denne nye bestemmelse kan Parlamentet koncentrere sig om væsentlige basisretsakter og give Kommissionen en fleksibilitetsmargin til at færdiggøre ikkevæsentlige elementer af basisretsakter inden for de grænser, som lovgiveren har fastlagt. Som hr. Leinen med rette sagde, er vi nu på lige fod med Rådet, og Parlamentet har derfor ikke en underlegen stilling.

Jeg vil nu gerne understrege nogle aspekter af hr. Szájers betænkning, som jeg finder særlig vigtige. Det første er vores afvisning af enhver bestemmelse, der pålægger lovgiveren flere forpligtelser ud over dem, der allerede ligger i artikel 290. Det andet er, at Kommissionen må sikre tidlig og løbende information og relevante dokumenter. Det tredje er, at perioderne først bør løbe fra den dag, hvor alle sprogversioner – jeg gentager alle sprogversioner – er modtaget. Det sidste aspekt er, at der skal tages hensyn til Parlamentets ferieperioder.

Eva Lichtenberger, *for Vets/ALE-Gruppen*. – (DE) Fru formand! Disse ofte undervurderede strukturelle spørgsmål med hensyn til det indbyrdes forhold mellem de tre institutioner er særdeles vel opsummeret i hr. Szájers betænkning. Samarbejdet var særdeles konstruktivt, og det vil jeg gerne takke hjerteligt for.

Vi har med Lissabontraktaten skabt nye forbindelser, og disse nye forbindelser må ikke igen blive undermineret ad bagvejen. Det er faktisk det, det hele handler om. Formålet var at stille Parlamentet og Rådet lige, også med hensyn til delegerede retsakter, og at sikre, at det for det første kan lade sig gøre og for det andet kan garanteres under hele proceduren.

Det, der derfor er absolut mest centralt for os, er, at der skabes egnede betingelser, f.eks. at vi får klar adgang til dokumenterne i god tid for at kunne træffe de nødvendige beslutninger, og desuden, at ingen procedurer foregår efter fælles forståelse, men ud fra aftaler, der er fastlagt og ikke kan gøres betingede af politiske vilkårligheder eller dagens politiske dagsorden.

Derfor har vi brug for faste sunde regler, der kan beskytte Parlamentets rettigheder i praksis, frem for at de kun forholder sig teoretisk til dem. Jeg vil gerne takke hr. Szájer for det glimrende samarbejde, og jeg håber, at vi også kan bruge det til at opnå det, vi skal opnå for vores kolleger.

William (The Earl of) Dartmouth, *for EFD-Gruppen*. – (EN) Fru formand! Ordføreren gør ret i at henvise til det demokratiske underskud. Det elitære projekt EU har et demokratisk underskud, som er blevet større, fortsat bliver større og efter Lissabontraktaten vil blive endnu større. Jeg må sige, at det morer mig, at ordføreren trods sin veltalenhed ser artikel 290 som en løsning.

Vores fortolkning af artikel 290 er, at dette giver Kommissionen lejlighed til at supplere eller ændre lovgivningen. En sådan lejlighed er vidtrækkende og bredspektret og åben for næsten ubegrænset fortolkning. Vi vil hævde, at beskyttelsen mod uhensigtsmæssig brug af de beføjelser, der derved er delegeret til Kommissionen, er klart utilstrækkelig. Måske vil ordføreren svare på, hvorfor der er en tilstrækkelig beskyttelse. Det betyder derfor, at der yderligere flyttes beføjelser fra det valgte Parlament til den udpegede Kommission, uanset hvad der står i Lissabontraktaten.

Vi har altid hævdet og gør det fortsat, at Lissabontraktaten mangler demokratisk legitimitet, mest fordi vi blev lovet en folkeafstemning i Det Forenede Kongerige af alle tre store politiske partier, hvorefter de alle tre løb fra løftet. Artikel 290 er derfor et produkt af den illegitime Lissabontraktat. Det øger det demokratiske underskud – jeg vil gerne høre fra ordføreren, hvorfor det ikke gør – og vi bør derfor være imod.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Fru formand! Som glødende proeuropæer var jeg imod Lissabontraktaten, præcis fordi den gør den slags argumenter mulige, som vi lige har hørt, og fordi den ikke har skabt klare og udtrykkelige regler, som jeg frem for alt andet ønsker for de kommende generationer. Jeg er dog realistisk, og jeg vil sige, at nu må vi leve med den. Det er meget vigtigt endnu en gang at sige meget udtrykkeligt, at denne artikel 290 kan fortolkes på den måde, at ikke kun Rådet, men også Parlamentet selv kan tilbagekalde den relevante delegation og det på en temmelig enkel måde. Det kommer vi til at minde os selv om gang på gang.

Naturligvis er det, hr. Leinen sagde, også sandt, nemlig at vi nu allerede har tusindvis af basisretsakter liggende i en gråzone med hensyn til gennemskuelighed, hvilket fortsat er vand på antieuropæernes mølle – antieuropæerne, som er modstandere af det europæiske projekt EU, som burde fungere på de områder, hvor vi har desperat brug for det. Endnu en gang har det meget at gøre med åbenhed. Det forekommer mig derfor meget vigtigt, at det i punkt 10 foreslås, at ordningerne for bl.a. transmission af dokumenter fastlægges entydigt.

Ikke så få af os kender loven om informationsfrihed, Freedom of Information Act, og ved, hvordan de gør tingene i USA. Hvorfor kopierer vi så ikke bare den og gør det muligt for borgerne og for os selv her i Parlamentet at få de relevante dokumenter uafhængigt og ikke som en nådesbevisning og efter massivt politisk pres? Hvorfor gør vi ikke dette til en ret, når vi nu allerede løber den store risiko at have tusindvis af delegerede retsakter liggende? I den forbindelse vil jeg bare sige god arbejdslyst. Vi vil være konstruktive partnere på vejen mod en revolutionering af demokratiet.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Fru formand, hr. kommissær! Med hensyn til delegeringen af beføjelser til Kommissionen kommer Lissabontraktaten med noget nyt. Faktisk henviser artikel 290 præcis dertil. Delegerede retsakter er nemlig almengyldige bestemmelser, der kan ændre unødvendige aspekter af en basisretsakt, og dermed udløse et mandat til at delegere beføjelser til Kommissionen.

I praksis gør dette det muligt at definere et mandat sammen med varigheden af delegationen, som er den tidsramme, som Parlamentet og Rådet har til at gøre indsigelser, og betingelserne for at tilbagekalde mandatet. Parlamentet og Rådet udøver kontrol, men kun efter vedtagelse af de delegerede retsakter. Delegerede retsakter kan også offentliggøres inden for den tidsramme, som Parlamentet og Rådet har til at gøre indsigelser. Men jeg vil bede kommissæren garantere større åbenhed, også under udarbejdelsen af de delegerede retsakter.

Maroš Šefčovič, næstformand i *Kommissionen*. – (EN) Fru formand! Jeg vil gerne svare på medlemmernes indlæg. Jeg er absolut enig med hr. Leinen i, at Lissabontraktaten medførte enorme ændringer. Det blev understreget af ordfører Szájer. Jeg vil gerne forsikre Dem om, at vi er fuldstændig klar over det, og at vi vil bruge proceduren med den største respekt for lovgiveren, fordi det er meget vigtigt for vores indbyrdes forhold og for vores gode samarbejde.

Med hensyn til akutte situationer og hasteprocedurer vil jeg gerne forsikre alle her om, at vi kun vil bruge dem i ekstreme og usædvanlige tilfælde. Vi ved, at hvis vi misbruger dette instrument, vil det slå skår i vores forhold, og det er bestemt ikke vores hensigt.

Med hensyn til hr. Coelhos og fru Lichtenbergers kommentarer vil jeg også gerne forsikre Dem om, at vi vil gøre vores yderste for at garantere, at Parlamentet modtager en tidlig udgave af alle dokumenter samtidig

med Rådet og med alle de nødvendige oversættelser. Vi ved, at Lissabontraktaten medførte den meget store ændring, at Parlamentet, når det gælder lovgivningsmæssige eller finansielle anliggender, er på lige fod med Rådet.

Desuden planlægger vi at udvikle en ny type samarbejde, hvorved Parlamentet bliver inddraget i forberedelsen af de delegerede retsakter, og vi vil gerne gøre det på et meget solidt grundlag. De vil derfor også finde dette nye samarbejde udtrykt i den rammeaftale, som vi i øjeblikket forhandler med Parlamentet om.

Hvis jeg går videre til kommentarerne fra the Earl of Dartmouth og hr. Martin om de ubegrænsede beføjelser, som artikel 290 kunne give Kommissionen, mener jeg ikke, at det reelt er tilfældet, fordi det er Dem selv, lovgiveren, der skal beslutte (eller ikke) at delegerer beføjelser til Kommissionen. Det er Dem, lovgiveren, som vil få chancen for at tilbagekalde denne beføjelse eller gøre indsigelse mod de forslag, som Kommissionen forelægger. Så jeg kan ikke erklære mig enig i, at vi går ind i en gråzone, for jeg mener, at lovgiverens beføjelser er meget tydeligt fastlagt i traktaten, og Kommissionen vil naturligvis respektere det.

József Szájer, ordfører. – (HU) Fru formand! Jeg vil gerne takke mine kolleger for denne forhandling, eftersom udarbejdelsen af betænkningen blev muliggjort af det meget tætte samarbejde mellem de politiske partier og udvalgene, og her vil jeg gerne fremhæve Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer, som vil få mange sådanne opgaver i den kommende periode. Jeg vil også gerne tilføje, at dette er en kamp. En kamp med Kommissionen, en kamp med Rådet, for det er en kamp for vores rettigheder. Denne betænkning handler om tydeligt at bekræfte, at det er vores rettigheder, og at vi insisterer på dem. Det er meget lettere at gøre det i en situation, hvor udvalgene og kollegerne fra de øvrige partier står bag mig, så vi kan gøre det klart for vores partnerinstitutioner, at Parlamentet insisterer på det bestemteste på disse spørgsmål. Med henblik på at vi kan udøve vores rettigheder effektivt, opfatter jeg samtidig hr. Šefčovičs ord som en opmuntring til, at den generelle tilpasning kan accelereres i de kommende måneder, og at vi faktisk kan udvide disse rettigheder så meget som muligt. Vi mener, det er vigtigt på især de områder, hvor der førhen ikke fandtes en fælles beslutningsprocedure.

Et andet meget betydningsfuldt aspekt, som kollegerne også har nævnt her, er, at adgangen til information er vigtig. Denne adgang skal fastlægges i en interinstitutionel aftale, og der er drøftelser på vej med Kommissionen og Rådet herom. Men vi vil gerne vide, hvad Rådet foretager sig, hvordan det rådfører sig om disse anliggender. Med hensyn til om vores rettigheder er blevet udvidet eller indskrænket, beder jeg medlemmerne læse betænkningen og se på lovgivningen. Jeg kan ikke fortolke sidstnævnte anderledes, end at vores rettigheder er blevet udvidet. Hidtil har vi ikke haft noget at sige om, hvad der skete med de beføjelser, vi tidligere delegerede. I praksis var der ikke tildelt Parlamentet nogen rolle i denne proces. De lyttede til os af høflighed, men tidsfristerne var så korte, at Parlamentet end ikke havde møder i den periode. Nu kan vi på den anden side nedlægge veto eller tilbagekalde disse beslutninger og er end ikke forpligtet til at begrunde det – med andre ord er det så afgjort en udvidelse af rettighederne. Vi sidder med lovgivningsmagten, og vi delegerer beføjelser til Kommissionen. Derfor kan jeg ikke se det anderledes, end at det er en udvidelse af vores rettigheder. Det er nu op til os alene her i Parlamentet at beslutte, om vi vil benytte disse rettigheder i fremtiden.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet

Afstemningen finder sted på næste plenarmøde i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), skriftlig. – (EN) For det første vil jeg gerne takke hr. Szájer for det fremragende arbejde, han har udført på så kort tid. De delegerede retsakter bliver af enorm betydning for EU's lovgivning og balancen mellem EU's institutioner. Derfor er det grundlæggende, at de udarbejdes og besluttes i fuld åbenhed, så Parlamentet og Rådet sættes effektivt i stand til demokratisk at kontrollere Kommissionens udøvelse af den beføjelse, den har fået delegeret. I den henseende, som det anbefales i hr. Szájers betænkning, vil der være spørgsmål, der er yderst vigtige, og som vil kræve større engagement af os. Det er bl.a. Parlamentets mulighed for at tilbagekalde delegationen til hver en tid og at sikre, at Parlamentet og Rådet får samme rettigheder med hensyn til deres inddragelse i delegationsprocessen. Endelig vil jeg gerne understrege, at Kommissionen bør prioritere at forelægge alle de lovgivningsforslag, der er nødvendige for at tilpasse regelværket til bestemmelserne i artikel 290 og 291, herunder regelværket på politikområder, der i henhold til Lissabontraktaten nu er omfattet af proceduren med fælles beslutningstagning.

Zita Gurmai (S&D), skriftlig. – (EN) Jeg hilser udbyttet af hr. Szájers betænkning hjertelig velkommen. At definere det nye lovgivningssystem er en vanskelig og kompliceret opgave. Jeg er overbevist om, at Traktaten

om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og navnlig artikel 290 og 291 styrker EU's demokratiske karakter og medfører en rationalisering af EU-lovgivningen. Indførelsen af det nye begreb lovgivningsmæssige retsakter (basisretsakter) har vidtrækkende konsekvenser. I betænkningen understreges de beskedne forskelle mellem de vigtigste medlovgivere, kompetencerne og den detaljerede dagsorden for, hvordan de arbejder sammen. Det reelle spørgsmål er, hvilken type kontrolmetoder der bør indføres på vegne af Rådet og Parlamentet, hvis Kommissionen får flere lovgivningsmæssige kompetencer og udvidet sine lovgivningsmæssige beføjelser, hvilket betyder en øjeblikkelig forøgelse af Fællesskabets interesser. De nye retlige rammer for TEUF rummer redskaberne, men der er ikke høstet praktisk erfaring med deres tilpasning på EU-plan. Endelig opfordrer jeg medlovgiverne til at indgå en interinstitutionel aftale så snart som muligt mellem Parlamentet, Rådet og Kommissionen om gennemførelsen af artikel 290, da der er akut behov for større gennemsigtighed.

Rafał Trzaskowski (PPE), skriftlig. – (PL) Delegationsproceduren er en meget vigtig overgang til kvalitet, som kommer med Lissabontraktaten, selv om den fortsat står i baggrunden. Den bør behandles som en opfyldelse af traktaten, uden hvilken Parlamentets position ikke ville være fuldt konsolideret i forhold til de øvrige institutioner i beslutningsprocessen. For det er kun ved denne procedure, at vi vil få fuld lovgivningsmagt og en rolle i gennemførelsen af ethvert stykke lovgivning. Vi kender udmærket frustrationen ved den omstændelige forhandling med Rådet i proceduren med fælles beslutningstagning og i tilfælde af beslutninger, hvor gennemførelsen strider mod den interinstitutionelle aftale. Hidtil har "komitologi" været et udtryk for medlemsstaternes manglende tillid til Kommissionen, mens Parlamentets rolle fremover i gennemførelsen af en retsakt giver processen større legitimitet. Parlamentet og indirekte EU-borgerne vil se, at de befinder sig tættere på gennemførelsen af EU-lovgivningen, og det er sådan, vi bør betragte delegationsproceduren. Hvis det imidlertid skal give mening, må Parlamentet have fuld adgang til information, og her er jeg fuldstændig enig med de øvrige deltagere i denne forhandling.

Zbigniew Ziobro (ECR), skriftlig. – (PL) Tanken med indførelsen af muligheden for delegation af lovgivning er at sikre, at lovgivningen og især lovgivning af teknisk art bliver suppleret og ajourført mere effektivt, uden at der er brug for at indlede en fuld lovgivningsproces hver gang. Delegationen bør derfor ses som et redskab til at forbedre lovgivningsprocessen på EU-plan.

Samtidig er det væsentligt at sikre hensigtsmæssig kontrol med Kommissionens anvendelse af de beføjelser til lovgivning, den har fået delegeret. Parlamentet og Rådet skal bl.a. have tilstrækkelig tid til rådighed til at udøve retten til at gøre indsigelse imod planlagte forordninger. Først og fremmest må de dog have tilstrækkelig adgang til dokumenter, analyser og bidrag, der er udarbejdet under forberedelserne til udkast til delegerede retsakter. Kun på denne måde vil Kommissionens beføjelser til at offentliggøre delegerede retsakter være til reel nytte med hensyn til at forbedre lovgivningsprocessen i Unionen og samtidig fastholde væsentlig kontrol over og åbenhed i Kommissionens aktiviteter. Det er også væsentligt at udvikle egnede mekanismer til samarbejde mellem Parlamentet og Kommissionen, så Parlamentet bliver holdt ajour med det forberedende arbejde, der er i gang, og kan indhente bred viden om arten af de spørgsmål, der overvejes.

Beslutningen om beføjelse til delegation af lovgivning, som er resultatet af et kompromis mellem alle politiske grupper, indeholder en korrekt redegørelse for ovenstående anliggender og fortjener Parlamentets opbakning.

17. Flysikkerhed: sort fællesskabsliste over luftfartsselskaber (forhandling)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er mundtlig forespørgsel med forhandling (O-0024/2010) af Brian Simpson for Transport- og Turismeudvalget til Kommissionen om flysikkerhed: sort fællesskabsliste over luftfartsselskaber (B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, stedfortræder for stilleren. – (EN) Fru formand! Forespørgslen blev afgivet af Brian Simpson for Parlamentets Transport- og Turismeudvalg efter Kommissionens beretning om effekten af EU's sortliste. EU's sortliste blev oprettet i 2006 for at sætte navn på flyselskaber, som ikke overholdt de internationale sikkerhedsnormer, og give dem driftsforbud. Den blev opstillet som reaktion på bekymringer over graden af håndhævelse af de internationale sikkerhedsnormer og på baggrund af flere flystyrt med dødsopfre over en kort periode i 2004 og 2005.

Fire år senere ved vi, at sortlisten har vist sig at være et virkningsfuldt og værdifuldt redskab til at fremme håndhævelsen af ICAO's sikkerhedsnormer og beskytte EU's borgere. I dag er spørgsmålet, hvordan vi bygger videre herpå. Hvordan kan vi med andre ord udvide beskyttelsen til at række ud over vores egne grænser og yderligere arbejde os tættere på målet om bedre global flysikkerhed? Sortlisten indebærer et ansvar for ikke

kun at identificere, hvor sikkerhedsrisiciene ligger, men også at sikre, at denne information effektivt kommunikeres ud til EU-borgerne. Hvordan kan vi i fortsættelse heraf sørge for, at EU's borgere, når de flyver uden for Europa, er vidende om flyselskaber, der trods driftsforbud fortsat opererer i andre egne af verden?

Hvordan sikrer vi, at passagererne informeres om situationer, hvor flyselskabets licens er blevet inddraget, og det derfor ikke figurerer på sortlisten? Vi har set, hvor effektivt det har været at samle forskellige nationale sortlister til én altomfattende tværeuropæisk liste. Men sortlisten er kun så god som den adgang, vi har til oplysninger om flyselskabernes sikkerhed. Hvordan kan vi bygge på den information, som danner grundlag for sortlisten, ved at forbedre adgangen til pålidelige oplysninger, der kan kontrolleres? Det indebærer ikke kun, at vi skal styrke de tilsyn, der foretages i EU's medlemsstater, men også godkende de data, som tredjelande indsender.

Vil Kommissionen overveje at indføre harmoniserede og standardiserede procedurer for rampeinspektioner og rapportering? Vil Kommissionen med hensyn til forbedring af data fra tredjelande overveje at indføre et effektivt system til international udveksling af pålidelige data, der kan bringe os tættere på en slags global sortliste, som jeg har hørt forslag om tidligere? Desuden er det værd at påpege, at sortlisten har vist sig at være et effektivt redskab til at give flyselskaber incitament til at overholde de internationale sikkerhedsnormer. Men hvordan kan vi arbejde mere proaktivt hen mod endemålet om bedre global flysikkerhed? Med andre ord: Hvordan agter Kommissionen at støtte de nationale tilsynsmyndigheder for civil luftfart i at afhjælpe de sikkerhedsmangler, der konstateres i forbindelse med ICAO-revisioner, og forbedre deres tilsynskapacitet?

Det er afgørende, at vi garanterer effektive kommunikationskanaler til offentligheden, men det er også af afgørende betydning, at vi på langt sigt fortsætter arbejdet med at fremme håndhævelsen af de internationale flysikkerhedsnormer i hele verden. Det vil i sidste ende være den mest virkningsfulde måde at forbedre sikkerheden på for alle passagerer. Parlamentets Transport- og Turismeudvalg glæder sig til at arbejde sammen med Kommissionen om at forsøge at bygge videre på resultaterne af EU's sorte liste.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Fru formand! Jeg takker fru Țicău for hendes meget positive vurdering af tilgangen til sortlisten. Kommissionen er overbevist om, at de eksisterende foranstaltninger allerede giver mulighed for et højt informationsniveau og mange rettigheder for offentligheden med hensyn til flyvninger inden for og uden for EU.

Listen over flyselskaber med driftsforbud i EU er gjort bredt tilgængelig for offentligheden på internettet og gennem målrettede oplysningskampagner. Kommissionen arbejder tæt sammen med europæiske og internationale rejsebureau sammenslutninger, hver gang listen ajourføres. Dermed har de den bedste mulighed for at hjælpe deres passagerer.

Nationale tilsynsmyndigheder for civil luftfart og lufthavne på medlemsstaternes område har pligt til at bekendtgøre EU-listen over for passagererne, både via deres websteder og på den fysiske adresse, hvis det er relevant.

Listen giver nyttige oplysninger til folk, der ønsker at rejse uden for EU, så de kan undgå at flyve med disse selskaber. Listen har ikke nogen international virkning – den gælder ikke uden for EU. Derfor fastlægges det i forordningen, at passagererne har ret til at kende identiteten på hvert flyselskab, de flyver med undervejs på hele turen. Den kontraherende transportør – eller rejsebureauet – har pligt til at informere passagererne, når disse foretager en reservation, om identiteten af det eller de flyselskaber, som faktisk står for flyvningen. Passagererne skal også holdes orienteret om enhver ændring af flyselskab enten ved check-in eller senest ved boarding. Forordningen giver også passagererne ret til refusion eller omlægning af rejsen, hvis en transportør, som passageren har booket hos, efterfølgende er kommet på sortlisten og dermed har måttet aflyse den pågældende flyvning.

Der bruges forskellige informationskilder til at overvåge og vurdere selskabernes overholdelse af de internationale sikkerhedsnormer, nemlig sikkerhedsrevisioner udført af ICAO, Organisationen for Internationale Civil Luftfart, informationer fra de kompetente myndigheder i tredjelande, informationer fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur i forbindelse med dets inspektioner og undersøgelser i EU eller tekniske missioner uden for EU, resultaterne af rampeinspektioner udført på fly eller flyselskaber i EU-lufthavne i forbindelse med programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske fly i henhold til kravene i de relevante EU-regler og endelig begrundede ulykkesrelaterede oplysninger hentet i undersøgelsesrapporter om ulykker eller alvorlige hændelser.

Jeg bør også nævne, at Kommissionen ikke på dette stadium har en udtømmende liste over lande, der har en lignende lovgivning, men flere stater – Republikken Korea, Bahrain og Saudi-Arabien – anvender de samme restriktioner som dem, der er defineret i EU's liste.

Jeg kan bekræfte, at Kommissionen er klar til at arbejde sammen med Parlamentet for virkelig at forbedre denne sortlistelovgivning, men den rummer allerede mulighed for flysikkerhed, som der er så meget brug for.

Christine De Veyrac, for PPE-Gruppen. – (FR) Fru formand! Eftersom jeg var ordfører for denne forordning for snart fem år siden, glæder det mig at erfare, at vi har fået indført en mekanisme, der fungerer, og som endda er blevet udvidet i årenes løb. Kommissionens rapport om anvendelsen af sortlisteforordningen virker til at være grundig og giver interessant stof til eftertanke. Jeg støtter især idéen om en international sortliste, som er den eneste garanti for en harmoniseret flysikkerhed på globalt niveau.

Jeg vil dog gerne stille et par spørgsmål til Kommissionen. For det første vil jeg gerne vide, hvordan retten til forsvar garanteres, når det ikke kun er ét luftfartsselskab, men alle luftfartsselskaberne i et land, der sortlistes. Skal alle disse luftfartsselskaber fremføre deres synspunkter eller tilfalder det den civile luftfartsmyndighed i det pågældende land at gøre det, og hvordan kan eventuelle sikre luftfartsselskaber i den sammenhæng undgå at blive opført på sortlisten?

Derudover er tilsynet med fly efter min mening et andet meget vigtigt punkt. Fører Kommissionen specifikt tilsyn med alle de fly i et luftfartsselskab, der er blevet opført på sortlisten, eller som har fået inddraget deres licens, så det sikres, at disse fly ikke flyver igen under et andet navn? Har Kommissionen i den forbindelse identificeret de stater, der mistænkes for at blive brugt som bekvemmelighedsflag, og som accepterer sortlistede luftfartsselskaber, der derefter ændrer navn og registreringsland? Ligger Kommissionen desuden i tilfælde af et sortlistet luftfartsselskab inde med oplysninger om, hvordan rejseselskaber og billetudstedere har underrettet og kompenseret de rejsende eller tilbudt dem alternativer?

Endelig har jeg afslutningsvist et spørgsmål til en bestemt sag. En del parlamentsmedlemmer har med hensyn til Indonesien, som har fået alle sine luftfartsselskaber opført på sortlisten, modtaget vedholdende meddelelser om, at vi skal anmode Kommissionen om at tage Indonesien af sortlisten. Jeg finder denne form for pres upassende, eftersom kommercielle hensyn ikke giver ret til at bringe passagerernes liv i fare. Jeg vil gerne gøres bekendt med den aktuelle situation i Indonesien, og om landet efter flere år på sortlisten har truffet foranstaltninger til at afhjælpe de sikkerhedsmangler, som det blev beskyldt for.

Saïd El Khadraoui, for S&D-Gruppen. – (NL) Fru formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Det er jo lidt surrealistisk at have en debat om sortlisten på et tidspunkt, hvor hele luftfartsindustrien i Europa er kaotisk, men jeg kan forstå, at vi i morgen får mulighed for at have en aktuel og uopsættelig debat, og det er netop det, vi vil få.

Sortlisten i sig selv er et vigtigt emne, og vi kan sige, at den har været en succes, bl.a. takket være fru De Veyracs ihærdighed, for hun gjorde virkelig en stor indsats for nogle år siden for at gøre det til virkelighed. Vi må bygge på og tage ved lære af de erfaringer, vi har indhøstet. Der er nogle områder, hvor der er behov for yderligere tiltag.

Først og fremmest hvad angår kommunikation med passagererne. Det er rigtigt, at passagererne skal informeres, hvis de f.eks. via et rejsebureau reserverer plads på et sortlistet fly, men det sker ofte, at passagererne først beslutter sig for at benytte en indenrigsflyvning, når de allerede er kommet til et bestemt land. Mit forslag er derfor, at vi må undersøge, om de rejsebureauer og flyselskaber, der reserverer flyrejser til lande med usikre flyselskaber eller usikre fly, automatisk kan oplyse passagererne herom, selv om de naturligvis ikke selv står på sortlisten. Det er en ting, vi må overveje.

Et andet aspekt her er at hjælpe passagerer med at undgå de fly, flyselskaber og lande, der er blevet opført på sortlisten. Med hensyn til bistand til kapacitetsopbygningen i tredjelande, og især de fattigste lande, kan EU bidrage med meget mere hjælp og knowhow og sikre, at luftfartsmyndighederne også har den nødvendige kapacitet til at løse de problemer, de står med. Et punkt, som fru De Veyrac nævnte, er naturligvis vildledning af forbrugerne. Har vi virkelig et vandtæt system? Er vi sikre på, at der ikke er smuthuller her og der, som flyselskaber fra et sortlistet land rent faktisk kan operere igennem via andre lande eller øer? Det har vi set nogle eksempler på.

Til slut mener jeg også, at vi bør arbejde på at få en verdensomspændende sortliste. Jeg kunne godt tænke mig at vide, hvilken indsats De har gjort med Deres kolleger fra andre lande, f.eks. på ICAO-niveau, for at gøre en sådan liste til virkelighed?

Gesine Meissner, for ALDE-Gruppen. – (DE) Fru formand! I øjeblikket er vores luftrum lukket. Det ved vi, for det er allerede blevet nævnt. Vi skal snart drøfte, hvordan vi kan afhjælpe den situation. Vi kan faktisk også komme til at frygte, at flyselskaberne navnlig på det økonomiske plan snart vil få endnu større problemer. Det behøver naturligvis ikke at påvirke sikkerheden.

Det handler om flysikkerhed for europæiske passagerer. For os i Europa er det en stor bedrift, at folk kan bevæge sig frit, og at forbrugerne frit kan beslutte, hvordan de ønsker at rejse, og hos hvilke flyselskaber de vil bestille flyrejser. For at de frit kan træffe deres beslutninger, er det naturligvis nødvendigt, at de faktisk også modtager de relevante oplysninger.

Nu har vi lige hørt, at vi allerede har haft denne sortliste siden 2006, og at folk i princippet skal informeres om, hvorvidt de kan nå sikkert frem eller ej. For mig er spørgsmålet i virkeligheden, ligesom fru De Veyrac og hr. El Khadraoui allerede har sagt, om der er egentlige huller i systemet, og om folk virkelig altid får de sikkerhedsoplysninger, som de har brug for. Vi ønsker simpelthen, at alle dem, der flyver her i Europa, transporteres sikkert og når sikkert frem.

Endelig er der en anden ting, der spiller en vigtig rolle med hensyn til sikkerhed, nemlig om et flyselskab er økonomisk stærkt. Flyselskaber skal regelmæssigt ansøge om tilladelse hos de nationale myndigheder for at sikre, at de faktisk har lov til at flyve i det europæiske luftrum, og den proces indebærer ikke bare, at de faktisk skal opfylde alle deres sikkerhedsforpligtelser, udføre de nødvendige kontroller og være i stand til sikkert at transportere passagerer, men også en kontrol af, om de er økonomisk stærke nok til at blive i transportbranchen på lang sigt. Så vidt jeg ved, har vi til dato ikke haft et europæisk flyselskab på sortlisten. Til trods herfor har vi dog faktisk så sent som sidste år haft episoden med SkyEurope. Det, der skete, var, at europæiske borgere havde reserveret hos et europæisk flyselskab, men ikke vidste, at selskabet befandt sig på fallittens rand. De tog flyet og strandede og var ikke i besiddelse af oplysninger, der kunne have beskyttet dem.

Det får mig faktisk til at spekulere på, selv om Kommissionen har sagt, at den ligger inde med oplysningerne og offentliggør dem, og at der er en pligt til at offentliggøre dem, hvorfor den f.eks. ikke var bekendt med dette. Har vi virkelig garanti for, at passagererne altid modtager alle de oplysninger, de har brug for, og som er påkrævet? Det vil jeg gerne have et generelt svar på i debatten.

Eva Lichtenberger, for Verts/ALE-Gruppen. – (DE) Fru formand, hr. kommissær! Parlamentet udviste stort initiativ i forbindelse med udarbejdelsen af denne sort liste. Det blev også gjort på ansvarlig vis, hvilket betyder, at listen yder forbrugerne mest mulig sikkerhed. Vi må dog tjekke, og det er også et spørgsmål nu, om den virkelig har fungeret godt nok i den nuværende situation.

Mit første spørgsmål til dette er følgende. Det er muligt at få adgang til oplysninger på internettet, men det er ikke altid let med de forskellige flyselskaber. Jeg har selv prøvet det. Man kan ikke altid med det samme finde oplysninger f.eks. om tilsluttende flyforbindelser, som kræver, at man lander i et tredjeland. Så her har vi et problem.

Et andet uafklaret spørgsmål, og det er jeg interesseret i: Hvilke erfaringer har folk haft med wet-leasing? Der har her været alvorlige bekymringer for, at det kunne blive et smuthul for virksomheder, som ikke er særlig hæderlige. Har der været nogen positiv eller negativ udvikling i den sammenhæng?

For det tredje, og det er et meget vigtigt punkt: Har denne måde at regulere virksomheder på gennem en sortliste haft en forebyggende virkning, så især de ikkeeuropæiske flyselskaber i højere grad har overholdt sikkerhedsbestemmelserne? Hvordan fungerer den selektive tilladelse til nogle få fly, som tilhører bestemte flyselskaber, altså hvor vi kun tillader dem at anvende visse fly i Europa?

Ryszard Czarnecki, for ECR-Gruppen. – (PL) Fru formand, hr. Piebalgs! Jeg håber, men er på ingen måde sikker på, at konsekvenserne af vulkanudbruddet i Island ikke tilfældigvis væltes over på de europæiske passagerer, når det kommer til billetpriserne. For De har nemlig ret i, at denne afbrydelse i luftfarten sandsynligvis vil blive opvejet af højere billetpriser. Det er værd at bemærke af hensyn til varetagelsen af de europæiske forbrugeres interesser. Parlamentet har endnu en gang taget dette spørgsmål op. Det viser, hvor stor betydning vi tillægger spørgsmålet. Jeg talte om dette for et par måneder siden. Mange af Dem talte også om det, og jeg kan huske, at vi også talte meget åbent om det i den forrige valgperiode. Efter alt det, der er

blevet sagt, har jeg en personlig bemærkning. En journalist fra den mest indflydelsesrige avis i Polen spurgte mig: "Hvad bestiller I i Parlamentet? Det er jo ikke et vigtigt spørgsmål." Det er først nu, at medierne er begyndt at blive klar over, at det er et yderst vigtigt spørgsmål, et spørgsmål om sikkerhed og et absolut grundlæggende spørgsmål for de europæiske borgere, skatteydere, vælgere og forbrugere.

Det er ikke normalt, at vi kender sortlisten i EU, men ikke ved, hvordan situationen er uden for EU. Det er en fuldstændig skizofren situation.

Nu til det endelige og meget vigtige punkt, nemlig, at det ikke skal være de europæiske passagerer, der betaler for sikkerheden, da det når alt kommer til stykket er en opgave for stater og regeringer.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Fru formand, hr. kommissær! Set i dette lys er sortlisten en interessant præstation, der blev ydet her i Parlamentet under ledelse af fru De Veyrac og hendes kolleger fra den forrige valgperiode.

Sortlisten kan påvirke virksomheder, lande eller fly, og jeg mener, at Kommissionen i den forbindelse bør give nogle mere detaljerede svar på de spørgsmål, der er blevet rejst, særlig med hensyn til i hvilken udstrækning virksomheder kan give deres besyv med i beslutningstagningen i forskellige lande, og hvorfor denne procedure finder sted i forbindelse med individuelle fly.

Det er også vigtigt for os, at der kommer en yderligere udvikling. Vi forklarede allerede i debatten for et par år siden, at det stadig er vigtigt for os, at Kommissionen forbedrer opfølgningen på disse tiltag og foranstaltninger i meddelelser, især til Parlamentet. Det er fordi, der stadig foreligger uafklarede spørgsmål, ikke mindst overvågningen af flyselskaber og spørgsmålet om fly, der pludselig kan flyve under et andet navn, og det faktum, at der i dag kræves en vis gennemsigtighed, især hvad angår de beslutninger, der kan blive taget i sidste øjeblik.

Her kommer jeg så til det punkt, der for mig er det vigtigste, nemlig information. I det store og hele mener vi, og jeg tror, det gælder alle politiske grupper, at borgerne og passagererne har retten på deres side, og at virksomhederne derfor skal være forpligtet til systematisk at oplyse dem om, at information om sortlisten uden problemer kan indhentes i lufthavne og rejsebureauer, og at rejsebureauerne, navnlig i tilfælde af flyrejser til "bestemte lande", som allerede i dag betragtes som problematiske, oplyser, hvilke virksomheder der er problematiske, når der foretages ombookinger.

For os er målet, at denne foranstaltning, der allerede nu i væsentlig grad har forbedret sikkerheden, ikke kun udbredes til Europa og de europæiske passagerer, men vedtages på verdensplan.

Fiona Hall (ALDE). – (EN) Fru formand! Jeg vil gerne pege på et problem, der er nøje forbundet med luftfartssikkerheden, og som fremhæver behovet for at få EU's sortliste til at fungere så effektivt som muligt.

I december 2008 vedtog Rådet endelig EU's adfærdskodeks om våbeneksport. Denne kodeks kontrollerer EU's eksport af militærteknologi og -udstyr. Det giver dog fortsat anledning til bekymring, at det ikke er alle EU's våbeneksporterende lande, der retter sig efter denne kodeks, og at der stadig transporteres europæiske våben til konfliktzoner.

Men en foranstaltning, der har vist sig at være meget effektiv med hensyn til at begrænse den ulovlige våbentransport, er EU's sortliste over luftfartsselskaber. En svensk undersøgelse fra 2008 viste, at de luftfragtsoperatører, som er indblandet i våbentransport til konfliktzoner, er de samme operatører, som jævnligt overtræder flysikkerhedsbestemmelserne.

Det er måske ikke overraskende, at tvivlsomme operatører med en sløset indstilling til sikkerhed også afsløres som tvivlsomme operatører, når det gælder den fragt, de transporterer. Men den positive konsekvens af denne forbindelse er, at de foranstaltninger, der skal sikre en streng kontrol med fly, og som skal beskytte de europæiske borgere, også er med til at beskytte borgere på andre kontinenter, navnlig Afrika, fra den ødelæggelse, der finder sted, når konflikter blusser op på grund af rigelige mængder tilgængelige håndvåben og lette våben.

Så jeg vil gerne spørge hr. Piebalgs, om han i sin egenskab af udviklingskommissær kan gøre en særlig personlig indsats i Kommissionens bestræbelser for at sikre, at sortlisten anvendes effektivt og systematisk.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Fru formand! Sortlisten over usikre luftfartsselskaber er en foranstaltning, der skal beskytte de europæiske passagerer, og det hilser jeg varmt velkomment. Listen skal

gøres bredt tilgængelig af både Kommissionen og medlemsstaterne, og navnlig af turistbureauerne. Når alt kommer til alt, drejer det sig faktisk om rejsearrangørernes og rejsebureauernes gode tro og gode vilje.

På den anden side skal der findes en løsning i de tilfælde, hvor et bestemt rejsemål kun betjenes af usikre luftfartsselskaber. En stor del af de sortlistede luftfartsselskaber betjener rejsemål i udviklingslande eller underudviklede lande i Afrika, Sydøstasien og Centralasien. Det er et legitimt spørgsmål. I hvilket omfang kan man stadig garantere en rimelig konkurrence mellem de store luftfartsselskaber i Europa, USA og Fjernøsten og de små transportvirksomheder, der er blevet etableret i disse udviklingslande?

I den sammenhæng synes jeg, at vi er nødt til at overveje, hvordan EU kan støtte deres udvikling ved at forbedre flyenes sikkerhed snarere end ved at udelukke dem fra markedet med et forbud. Det ville også give EU mulighed for at opfylde en moralsk pligt ved at støtte den bæredygtige udvikling af luftfartssektoren i disse dårligere stillede stater.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Fru formand! Jeg vil gerne komme med en generel bemærkning og derefter stille to eller tre spørgsmål, afhængig af hvor meget tid jeg får. Den generelle bemærkning er som følger. Jeg finder det nærmest latterligt, at vi i Gruppen for Det Progressive Forbund af Socialdemokrater i Europa-Parlamentet i den nuværende situation har fået tildelt i alt ni minutters taletid til tre betænkninger om luftfartssikkerhed. Der er godt nok et særligt plenarmøde i morgen, men jeg mener, at det er på tide, at Parlamentet i højere grad tager hensyn til de ting, der virkelig optager borgerne, og måske skærer ned på de debatter, hvis relevans er kunstigt skruet i vejret.

Hvad angår selve spørgsmålene, er det vigtigste for mig, hvordan situationen ser ud med hensyn til flyvninger med fælles selskabskode, altså de fly, som et europæisk flyselskab normalt skal flyve, men som så kan overtages af et andet flyselskab, selv et sortlistet flyselskab? Hvad gøres der her for at oplyse de personer, som skal flyve? Det er virkelig et påtrængende spørgsmål, og jeg afventer et svar fra Deres side. Jeg nøjes med det ene spørgsmål.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru formand! Nu, hvor vi har beskæftiget os med luftfartssikkerhed, og vi skal også tale og stemme om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur i overmorgen, vil jeg gerne benytte mig af lejligheden til at bringe et andet problematisk område på bane.

De personer, der dyrker sportsflyvning i Østrig og andre medlemsstater, står med det problem, at de overordentlig vigtige regler for denne sport kun foreligger på engelsk. De pågældende sportsudøvere taler ofte udmærket engelsk, men det er alligevel ikke altid nemt inden for så komplekst et emne at forstå fagjargonen på et andet sprog. Medlemsstaterne prøver derfor at indhente ekspertudtalelser fra EU. Den tid og indsats kan man efter min opfattelse spare, hvis reglerne foreligger på de relevante sprog. Jeg forsøger også at gøre de yderst vigtige bestemmelser for udøverne af sportsflyvning tilgængelige på tysk og fransk, altså på de to andre vigtige arbejdsprog.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Fru formand! Sortlisten, der blev opdateret den 30. marts i år, omfatter 278 virksomheder fra 17 lande. EU må udvikle sin tekniske og administrative kapacitet for at sikre, at de nødvendige standarder for civil luftfart overholdes, så det kun er de flyselskaber, som overholder de internationale sikkerhedsbestemmelser, der kan flyve i EU. Samtidig må vi dog også hjælpe tredjelandene med at forbedre deres sikkerhedsstandarder for civil luftfart.

De kompetente myndigheder i tredjelandene skal forbedre deres tilsyn med de luftfartsselskaber, som de udsteder licens til. I betragtning af sidste års alvorlige flyvehændelser og ulykker, skal den flysikkerhedsvurdering, som EU foretager af operatører i tredjelande, også omfatte de inspektioner, der udføres på stedet af disse flyselskabers fly. Passagererne skal dog modtage oplysninger under hele deres rejse, bl.a. også om alle de flyselskaber, de benytter på rejsen. Disse oplysninger skal senest være dem i hænde ved købet af billetten.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Fru formand! Jeg takker Dem for spørgsmålene. Det har bestemt vist, at Parlamentet går stærkt ind for strategien med en sortliste. Jeg kan på vegne af næstformanden, hr. Kallas, love, at vi vil forbedre kommunikationen med Parlamentet om disse spørgsmål.

Jeg kan også love, at jeg vil sende alle de spørgsmål, der er blevet stillet, videre til skriftlig besvarelse, for jeg får bestemt ikke tid til at følge op på spørgsmålene i det resterende halvandet minut. Jeg vil derfor besvare nogle af dem, men det er ikke, fordi jeg ikke kan svare på alle de fremsatte spørgsmål.

For det første, hvad angår de internationale aspekter, stræber Kommissionen så vidt muligt efter at styrke det internationale samarbejde med tredjelandene ved at tilskynde medlemsstaterne til at tage del i programmet

for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer, der omfatter alle 40 stater i Europa, men også gennem tekniske bistandsprojekter for at opnå standarder på verdensplan.

Vi har også et meget tæt samarbejde med ICAO. Vi deltog i ICAO's højniveaukonference om sikkerhed i slutningen af marts i Montreal, og vi forhandler også i øjeblikket om et samarbejdsmemorandum, så vi kan få yderligere samarbejde med ICAO. De har ret. Vi har brug for en global strategi til dette problem, men vi bør ikke undervurdere de resultater, som strategien med sortlisten afstedkommer i andre lande.

Jeg vil nævne eksemplet med Indonesien, som jeg blev anmodet om. Indonesien har lagt et stort arbejde i at modernisere sit luftfartssystem, herunder sin lovgivning, organisationen af myndigheden og dermed procedurerne for certificering af og tilsyn med de flyselskaber, der opererer i landet. Til dato har landet vist, at det har opnået en væsentlig forbedring med hensyn til fire luftfartsselskaber: Garuda, Airfast, Mandala og Premier. Det er sket med hjælp fra Kommissionen og også fra medlemsstaterne og industrien. Det er en proces, der kræver tilstrækkelige midler, men Kommissionen har et yderst tæt samarbejde med myndighederne og luftfartsselskaberne i dette land, så den positive udvikling kan fortsætte. Vores strategi tilskynder bestemt andre lande til at ændre deres indstilling til luftfartssikkerhed, og det er blot et enkelt eksempel.

Jeg vil slutte af med et særlig vigtigt spørgsmål, der blev rejst, nemlig forbrugerinformation. Vi kræver, at rejsebureauerne enten mundtligt eller skriftligt oplyser passagererne i forbindelse med reservationen. Rejsebureauerne kræver også ofte, at passagerer, der accepterer at rejse med et sortlistet luftfartsselskab, giver afkald på enhver ret til erstatning på et senere tidspunkt, men jeg skal med glæde også besvare spørgsmålene skriftligt, for jeg kan se, at jeg er ved at opbruge formandens tålmodighed.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru formand! Jeg vil gerne tale i overensstemmelse med artikel 173 i forretningsordenen på grund af en hændelse, der indtraf her for et par minutter siden under dagsordenens punkt om indlæg af et minuts varighed. Da De kaldte på hr. Martin, var han her faktisk og spadserede lige forbi os. Som reaktion på vores godmodige spørgsmål om, hvorvidt han havde sovet under sin egen tale, indtog hr. Martin en bestemt holdning her, slog hælene sammen og lavede en Hitler-hilsen.

Fru formand, det er uacceptabelt. Det er ifølge artikel 9 en alvorlig overtrædelse af adfædsreglerne i Parlamentet, og jeg opfordrer Dem derfor til på passende vis at kalde til orden og fordømme denne usømmelige og uacceptable adfærd. Jeg anmoder Dem også om at tjekke, om denne adfærd i den forbindelse kan optages i mødeprotokollen. Det er uacceptabelt. Selv om det antagelig var en godmodig provokation, hører sådanne vittigheder ikke hjemme her i Parlamentet.

Formanden. - Jeg takker Dem mange gange for at gøre os opmærksomme på det. Vi vil selvfølgelig undersøge det nærmere for at se, hvad der skete.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), skriftlig. – (PL) Med henvisning til hr. Simpsons spørgsmål, vil jeg gerne anmode Kommissionen om at forklare, hvilke nye principper og planer den har for at sikre sikkerheden for de europæiske passagerer, der rejser med flyselskaber, som foretager indenrigsflyvninger i luftrum uden for EU's jurisdiktion og hyppigt overtræder bestemmelserne og dermed udsætter passagererne for fare. Jeg foreslår, at Kommissionen med hjælp fra den højtstående repræsentant skal udarbejde en international aftale om spørgsmålet, der kan fungere som en garanti for vores fælles sikkerhed. Herudover ønsker jeg, at der stilles præcise oplysninger til rådighed om luftfartsselskaberne på sortlisten, som skal indeholde omfattende data og statistikker og angive de sikkerhedsrisici, som passagererne udsættes for.

Artur Zasada (PPE), skriftlig. – (PL) Dagens drøftelser er uden tvivl afgørende for sikkerheden for de passagerer, som rejser med fly i EU. Det glæder mig, at EU's medlemsstater overholder ICAO's standarder med hensyn til principper og teknikker for international lufttrafik. Det er dog klart, at luftfart ikke udelukkende begrænser sig til EU's luftrum. Spørgsmålet er derfor, hvordan vi kan sikre EU-borgernes sikkerhed uden for EU's territorium. Efter min opfattelse bør Kommissionen tilskynde de ikkeeuropæiske lande til i fællesskab at udarbejde en sortliste baseret på EU-standarder, og den skal også spille en førende rolle i skabelsen af en sortliste på verdensplan. Herudover vil jeg gerne gøre opmærksom på et muligt problem. Når Kommissionen overvåger et luftfartsselskab, som står på sortlisten, overvåger den så også nøje alle de fly, der tilhører luftfartsselskabet? For det kan godt være, at et fly ikke bliver brugt af det luftfartsselskab, som står på sortlisten, men f.eks. bliver brugt af en anden virksomhed, som under et andet logo chartrer individuelle fly.

18. Luftfartssikkerhedsafgifter (forhandling)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er betænkning af hr. Leichtfried for Transport- og Turismeudvalget om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om luftfartssikkerhedsafgifter (KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, ordfører. – (DE) Fru formand! I øjeblikket har vi en situation, hvor alle gør, hvad de har lyst til på området for europæisk luftfartssikkerhed og luftfartssikkerhedsafgifter. Ingen gør det helt rigtigt. Det må vi så betale prisen for. Det er noget, som vi ikke bare skal acceptere, og hensigten med betænkningen er at ændre situationen. Hvad vil den helt præcist ændre, og hvad er det hensigten, at den skal ændre?

Jeg vil gerne lige på forhånd sige, at der på næsten alle punkter, og jeg vil gerne takke mine kolleger herfor, er enighed om, at betænkningen kan skabe større gennemsigtighed. Denne gennemsigtighed betyder på den ene side, at flyselskaberne fremover vil kunne indhente oplysninger, så de kan forstå, hvilke sikkerhedsafgifter de vil blive afkrævet af lufthavnene, hvad de skal bruges til, og om de er for høje, hvilket i øjeblikket stadig er tilfældet, og i næste omgang, at passagererne naturligvis også skal kunne forstå, hvad flyselskaberne afkræver dem. Jeg har også her en mistanke om, at flyselskaberne nogle gange med vilje begrænser deres gennemsigtighed, selv om de erklærer, at de gør en stor indsats for at være gennemsigtige.

Et punkt, der i den sammenhæng er meget vigtigt, er, at der i Europa er mange forskellige måder at finansiere sikkerhedsfaciliteter på. Der er stater, der finansierer dem udelukkende gennem skatter. Der er stater, hvor det kun er slutbrugerne, der betaler, og der er andre, som har et blandet system.

Vores tanke var at sikre, at disse systemer kan bevares. Vi ønsker ikke at påbyde en medlemsstat, hvordan sikkerhedsafgifterne skal finansieres. Vi ønsker blot at sikre, at den, der betaler, også i sidste ende ved, hvad han betaler for.

Der er eller var forskellige forslag om, hvilke lufthavne der skal være omfattet, og vi har besluttet, at det er et spørgsmål om sikkerhed. Det handler ikke om indtægter eller fortjenester, men om sikkerhed. Vi har derfor besluttet, at alle kommercielt drevne lufthavne skal være omfattet, og jeg synes også, at det var en rigtig beslutning.

Endelig er vi nået til et punkt, som der er stor enighed om her i plenarforsamlingen, nemlig punktet om, at der skal gøres forskel mellem afgifter til sikkerhedsfaciliteter og sikkerhedsforanstaltninger omfattet af EU-reglerne og afgifter til mere vidtgående sikkerhedsforanstaltninger, der omtales som "strengere foranstaltninger".

Vi siger, at alt det, der falder ind under EU-området, bliver, som det er, og hver medlemsstat kan gøre, som den vil. Hvis der dog træffes mere vidtgående sikkerhedsforanstaltninger, skal de pågældende medlemsstater selv finansiere dem. På den ene side skal det sikre, at det gøres omhyggeligt, at der ikke bare træffes hurtige sikkerhedsforanstaltninger, uden at det overvejes, om de virkelig er nødvendige, og at der også skal tages hensyn til, hvad det indebærer for passagerer, flyselskaber og lufthavne.

Det skal dog også sikres, at vi i den forbindelse anvender princippet om, at sikkerhed også er en offentlig pligt. Angreb på flyselskaber er som regel ikke rettet mod flyselskaberne selv, men mod de stater, som flyselskaberne kommer fra, og vi mener derfor også, at sikkerhed i princippet stadig skal være en offentlig pligt og derfor finansieres af det offentlige.

Jeg vil gerne kort sige noget mere om ændringsforslagene, som der er kommet utrolig mange af, nemlig hele tre. Jeg synes, at de alle er meget velbegrundede og velfunderede. Jeg mener især, at de to ændringsforslag fra Gruppen De Grønne/Den Europæiske Fri Alliance er værd at støtte, ikke fordi hr. Lichtenberger sidder ved siden af mig, men fordi de indeholder sociale krav til lufthavnspersonale. Jeg synes, at det er meget vigtigt, navnlig i en tid, hvor flyselskaber og lufthavne er under pres.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Fru formand! Forslaget til direktiv om luftfartssikkerhedsafgifter er resultatet af debatten om finansiering af flysikkerhed, som har ligget på bordet siden 2001. Det kommer som følge af de stigende sikkerhedsudgifter, der blev indført efter terrorangrebene den 11. september 2001, og fastlæggelsen af EU's rammebestemmelser for luftfartssikkerhed.

Kommissionen søger med sit lovgivningsforslag at indføre en gennemsigtig og ikkediskriminerende ramme for opkrævning af flysikkerhedsafgifter i Europa. Derudover mener Kommissionen, at luftfartssikkerhedsafgifterne skal fastlægges i samråd med lufthavnsbrugerne og stå i forhold til

omkostningerne. Jeg vil gerne lykønske hr. Leichtfried for hans fantastiske arbejde med denne betænkning og også takke medlemmerne af TRAN-udvalget, som også har bidraget til betænkningen.

Jeg mener, at betænkningen er helt i tråd med Kommissionens påtænkte mål, og jeg bifalder den støtte, som Kommissionens forslag hermed får.

Jeg vil gerne lige fremhæve to bestemte spørgsmål, der bliver behandlet i betænkningen. For det første indføres der faktisk et nyt element i betænkningen, nemlig det vigtige og til tider meget kontroversielle spørgsmål om, hvem der skal betale for luftfartssikkerheden. Det blev der ikke taget fat på i Kommissionens forslag, og det skyldes, at næsten alle medlemsstaterne insisterer på, at de ikke er i stand til at indgå forpligtelser i den retning, selv om de erkender, at den offentlige finansiering af luftfartssikkerhed skal være tilladt.

Valget skal derfor efter vores mening overlades til de enkelte medlemsstater, og dermed behandles efter subsidiaritetsprincippet.

Med det i tankerne og under hensyntagen til holdningen i den betænkning, der skal vedtages, vil Kommissionen gerne bemærke, at ændringsforslag 32, som skal forpligte medlemsstaterne til at finansiere strengere foranstaltninger, vil give anledning til intensive drøftelser med Rådet om det foreslåede direktiv. Jeg er dog overbevist om, at ordføreren var klar over det og forventede denne strid med Rådet.

Det andet spørgsmål er mere for klarhedens skyld og handler om den konsekvensanalyse, der skal foretages forud for vedtagelsen af nye flysikkerhedsforanstaltninger efter rammeforordningen. Det er bestemt en yderst berettiget foranstaltning, men De skal være klar over, at vi allerede har indført nogle mekanismer, og vi bør ikke overbebyrde os selv.

For det første er der ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed (Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security), som bl.a. består af repræsentanter for luftfartsindustrien, og den er fuldt ud inddraget i udformningen af foreslåede foranstaltninger til luftfartssikkerhed.

For det andet sikrer forskriftsproceduren med kontrol, at Parlamentet kan udøve sin veto, hvis det finder det nødvendigt.

Jeg takker Dem mange gange for den fremragende betænkning. Vi glæder os meget til at arbejde sammen med ordføreren og Parlamentet og komme videre med sagen.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Fru formand! Jeg er ked af at måtte bebyrde plenarmødet, men i henhold til artikel 151 føler jeg mig nødsaget til at fremsætte en personlig bemærkning. Jeg stod for et øjeblik siden for skud. Det er typisk, hvis man bor i Østrig. Der er en gruppe dér, som efter internationale standarder tilhører den ekstreme højrefløj. De har partiledere, der gør visse håndbevægelser i luften og ikke regner det for noget. Det er også personer, der ikke kan bære at tabe ved demokratiske valg, og derfor afviser enhver form for håndtryk eller kontakt. Hvis De vinker til dem, ser de kun én ting, nemlig dét, de har reel erfaring med, Hitler-hilsenen.

Det er naturligvis problemer, der blot viser, at mit fædreland desværre ikke har formået at gøre op med fortiden, og at vi ikke kun får at gøre med ét ekstremt højreparti, som er repræsenteret her, men snart med to. Jeg vil bare gerne gøre det klart igen: Det er os, der er demokrater. Højreekstremisterne sidder derovre. Jeg er stolt over at tilhøre en politisk gruppe, der i afgørende grad har medvirket til at sikre, at vi ikke længere har en ekstrem højregruppe her i Parlamentet og forhåbentligt aldrig vil få det igen. Løsningen er derfor at have mere demokrati og ikke mere højreekstremisme, fjendtlighed over for folk og sarkastisk foragt for folk. Det er mænd, der i forvejen har sagt, at jeg burde søge psykiatrisk hjælp, fordi de ikke kunne bære at tabe valget på demokratisk vis.

Formanden. – Spørgsmål efter proceduren med blåt kort om en personlig bemærkning i henhold til artikel 151 er ikke tilladt. Deres anmodning om at tale om dette punkt kan derfor ikke godtages.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Fru formand! Det her er et "blåt kort"-spørgsmål til den foregående taler. Jeg vil gerne have et halvt minut til at stille spørgsmålet.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Fru formand! Dette indlæg, som i øvrigt er fuldt acceptabelt, griber ind i forhandlingen om et punkt. Jeg foreslår, at De lægger denne slags ting mellem betænkningerne.

Formanden. – Mange tak. Vi fortsætter nu med forhandlingen. Jeg tillod denne personlige bemærkning, fordi det foregående indlæg til forretningsordenen direkte henviste til hr. Martin. Vi fortsætter nu med forhandlingen og retter også vores fulde opmærksomhed mod den.

Artur Zasada, for PPE-Gruppen. – (PL) Fru formand! Først vil jeg gerne takke ordføreren, hr. Leichtfried, for en glimrende betænkning og for et ideelt samarbejde under vores arbejde med dokumentet.

Vi skulle besvare fire spørgsmål, men først skulle vi have sat rammerne for opgaven, hvilket var varetagelsen af flypassagerernes interesser, og det var den vigtigste del af vores arbejde. De fire spørgsmål, som vi stillede os selv, drejede sig om at besvare et spørgsmål om gennemsigtighed, eller hvilke grupper der kunne få lov til at deltage i proceduren. Der var et spørgsmål om direktivets anvendelsesområde, eller i hvilke lufthavne direktivet kan anvendes. Der var et meget vigtigt spørgsmål om finansiering, som Kommissionen ikke var i stand til at besvare. Sammen med hr. Leichtfried fandt vi dog frem til en løsning, og det takker jeg ham især for. Jeg taler om de strengere foranstaltninger, som skal finansieres af medlemsstaterne.

Et andet spørgsmål vedrørte den uafhængige tilsynsmyndigheds kompetence til at fastlægge afgifter for luftfartssikkerhed. Under vores arbejde udarbejdede vi en fælles holdning, som jeg finder meget ambitiøs. Det er i dag en udfordring for Rådet og Kommissionen. Jeg tror, at vi som flypassagerer, og i modsætning til skibs-, bil- og togpassagerer, ikke bør betale for denne form for sikkerhed. Det er en gestus over for Rådet, et kompromis, og jeg forventer en lige så ambitiøs holdning fra Rådet i dag.

Saïd El Khadraoui, for S&D-Gruppen. – (NL) Fru formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Lad mig starte med at takke ordføreren for et fremragende stykke arbejde, som nogle måske endda ville kalde for et fantastisk stykke arbejde. Tak for det, og tak til dem, der har bidraget til det.

Jeg skal lige minde Dem om, at finansieringsproblemet ikke er nyt. Sagen har faktisk været undervejs, siden vi vedtog en europæisk forordning om anvendelsen af sikkerhedsforanstaltninger på europæisk niveau i kølvandet på angrebene den 11. september 2001. Parlamentet har lige fra starten af understreget, at finansieringsproblemet er alvorligt, og at vi må finde en europæisk løsning på det. Det har Rådet dog altid hindret. Som en opfølgning på denne forhandling bør vi endnu en gang opfordre Rådet til at overholde de aftaler, det tidligere har indgået med os, navnlig den aftale, der vil give os mulighed for at udarbejde et separat forslag om spørgsmålet, og forpligte sig til at samarbejde med os om en løsning.

Vi skal naturligvis tage visse hensyn. Det første og vigtigste hensyn er gennemsigtighed. I øjeblikket ser vi ikke præcist på, hvem der skal betale regningen i de enkelte medlemsstater. En af de ting, vi i hvert fald ønsker, er at afholde en høring om spørgsmålet, indgå aftaler og så holde os til de aftaler. Med andre ord ønsker vi at se, at indtægterne fra sikkerhedsafgifterne rent faktisk går til at finansiere sikkerhedsforanstaltninger og ikke f.eks. en eller anden form for parkeringshus. Det er af afgørende betydning, og det bør gøres klart, at vi ikke giver os på dette punkt.

Et andet vigtigt hensyn er, at vi er nødt til at skelne mellem de sikkerhedsforanstaltninger, vi allerede er blevet enige om på europæisk niveau, og andre yderligere foranstaltninger, som de enkelte medlemsstater har truffet. Hvad det første hensyn angår, er gennemsigtighedsreglerne klare og skal anvendes. Hvad det andet hensyn angår, må vi gøre det klart, at det finansielle ansvar ligger hos medlemsstaterne, og at det er dem, der må afholde udgifterne til yderligere sikkerhedsforanstaltninger. Det ville også være en fordel at samordne sikkerhedsforanstaltningerne på europæisk niveau, og hvis medlemsstaterne selv beslutter at indføre kropsscannere eller andet, så må de også bære de deraf følgende finansielle byrder.

Gesine Meissner, for ALDE-Gruppen. – (DE) Fru formand! Jeg vil gerne først takke ordføreren, hr. Leichtfried, også på vegne af fru Hennis-Plasschaert. Hun kan ikke være her i dag. Hun tilrettelagde det hele sammen med Dem og var også fuldt ud tilfreds.

Vi kan også sige, at en anden ting, der vidner om betænkningens værd, er, at der har været stor enstemmighed her i Udvalget. Det er også, ligesom forespørgslen til mundtlig besvarelse, et spørgsmål om forbrugerbeskyttelse og ligeledes et spørgsmål om luftfartssikkerhed. Vi vil gerne have sikkerheden på plads. Vi vil dog også gerne have, at forbrugerne ved, hvor meget de betaler for den. Det er allerede blevet bemærket, at systemerne i de enkelte medlemsstater er meget forskellige, og det ønsker vi stort set heller ikke at ændre på. Vi ønsker ikke at påtvinge nogen noget. Vi vil dog gerne have, at det skal være gennemskueligt, hvordan udgifterne er sat sammen, og hvilken andel forbrugerne skal betale. Det oplyses der ikke altid om på nuværende tidspunkt. Altså, vi vil gerne vide, hvilken andel af billetprisen der reelt er relevant for sikkerheden, for i øjeblikket er det kun en andel af billetprisen, der går til sikkerhed. Derefter vil vi også have garanti for, at det, der betales til sikkerhed, rent faktisk også bruges til sikkerhed, og at ingen tjener på det. Jeg mener, at vores tilgang til emnet også er en fuldstændig logisk tilgang.

Der er et kritisk springende punkt mellem det, Parlamentet ønsker, og det, som medlemsstaterne mener er godt, og det er spørgsmålet om, hvem der skal betale de yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der går videre

end det, vi i Europa ønsker for passagererne. Her har vi faktisk sagt, at det er medlemsstaterne, der må betale. Det er et spørgsmål om national sikkerhed, som de nationale stater også må vise stor interesse for. Naturligvis ønsker staterne ikke at betale for det. Som tidligere bemærket i forbindelse med spørgsmålet om, hvorvidt vi ønsker kropsscannere eller ej, bliver vi uden tvivl også nødt til at overveje, om vi ønsker dem i hele Europa eller ej, og hvem der i sidste ende skal betale for dem. Vi må selvfølgelig også spørge os selv, om de virkelig skaber mere sikkerhed.

Så denne slags flysikkerhedsafgifter skal anvendes på gennemsigtig vis...

(Formanden afbrød taleren)

Anna Rosbach, for EFD-Gruppen. – (DA) Fru formand! Engang var en lufthavn et sted, hvor man købte en flybillet, afleverede sin bagage, viste sit pas og fløj fra eller ankom til. I dag er en lufthavn blevet til en slags by med alle mulige faciliteter, men samtidig også et rent Fort Knox med sikkerhedsforanstaltninger, som kun peger i én retning: Der bliver flere og flere af dem.

Jo, fly forulykkede i gamle dage, og det gør de desværre stadigvæk. Derfor er det vigtigt, at samme regler gælder både inden for og uden for EU. I denne sammenhæng er EU for lille til at være en isoleret ø. Her ser vi nytten af at have samme regler, samme gennemskuelige regler, for fly fra alle lande. Det gælder altså også for afgiftsområdet. Alle, både passagerer og flyselskaber, skal være klar over, hvad en luftfartssikkerhedsafgift dækker over. Ingen skal fare vild i en jungle af uigennemskuelige afgifter og gebyrer. Passagererne skal vide præcist, hvad afgiften dækker. De skal hverken være udsat for nationale særafgifter eller ekstra penge til flyselskaber. Jeg støtter helhjertet Transport- og Turismeudvalgets betænkning...

(Formanden fratog taleren ordet).

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Fru formand, hr. kommissær! Jeg vil gerne først takke ordføreren og de andre grupper for deres arbejde. Vi havde en interessant debat i Transport- og Turismeudvalget. Jeg mener dog, at vi allerede har indgået mange kompromiser med Rådet, der ligesom tidligere ikke har været villig til at gå på kompromis her. Det er, når vi begynder at tale om gennemførelse, at debatten bliver livlig. Her bør vi som Parlament også kunne forvente Kommissionens støtte til idéen om, at sikkerhedsafgifterne skal gælde alle lufthavne. Vi må ikke gentage det, vi allerede har gjort på andre områder, uanset om der er tale om ground handling eller flyafgifter, nemlig at acceptere undtagelser, der berører to eller fem mio. passagerer.

Den anden ting, og det ligger mig endnu mere på sinde, er naturligvis at sikre passagererne gennemsigtighed – hvem betaler hvor meget for hvad – og det er tydeligvis en opgave for lufthavnene og flyselskaberne. Det er efter min mening en ret vigtig betragtning.

Og med det kommer jeg nu til det tredje punkt, nemlig betaling, som er et område, hvor der naturligvis altid er stridigheder. Med hensyn til finansiering mener jeg personligt, at den offentlige sikkerhed skal finansieres med offentlige midler. Vi går allerede på kompromis ved at overlade nogle ting til det såkaldte subsidiaritetsprincip. Det er altid et effektivt træk her i Parlamentet, og det gælder også Kommissionen. Hvis man ikke kan nå til en løsning med Rådet, kalder man det bare for et spørgsmål om subsidiaritet. Det er jeg personlig ikke særlig glad for, men sådan er det nu engang. Jeg mener derfor, at vi i det mindste bør holde fast i det, vi har sagt her, nemlig at særlige foranstaltninger, strengere foranstaltninger, helt sikkert skal finansieres af offentlige midler. Sikkerhedsafgifterne og sikkerheden generelt er steget kraftigt i de senere år. Derfor har denne sag også et økonomisk aspekt. Vi taler nu om ca. 30 % af udgifterne. Hvis vi taler om sikkerhed, og hvem der betaler for den, vil det også få et økonomisk aspekt i fremtiden. Derfor er disse tre punkter afgørende for mig. Jeg håber, at vi i det mindste med de nuværende krav kan nå frem til et positivt resultat med Rådet og Kommissionen.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Fru formand! Den lovgivning, der bliver foreslået, skaber en ramme for fastlæggelsen af luftfartssikkerhedsafgifter, som er gennemskuelige, ikkediskriminerende og giver ret til at klage. Lufthavnssikkerhed er medlemsstaternes ansvar.

Passagererne er dog dem, der i sidste ende betaler for sikkerhedsforanstaltningerne via prisen på deres billetter. Derfor har passagererne ret til at få at vide, hvor meget der ud af den endelige billetpris går til at betale for sikkerhed.

Direktivet om luftfartssikkerhedsafgifter og direktivet om lufthavnsafgifter bør harmoniseres. Parlamentet har ved flere lejligheder anmodet om, at de omtalte flysikkerhedsafgifter i dette direktiv kun anvendes af virksomheder og lufthavnsoperatører til at indføre flysikkerhedsforanstaltninger. Parlamentet har også

anmodet om gennemsigtighed og om, at sikkerhedsafgifterne er i overensstemmelse med de forfulgte målsætninger.

Medlemsstaterne kan også anvende strengere sikkerhedsforanstaltninger, som de dog selv skal afholde alle udgifter til. Disse sikkerhedsforanstaltninger skal imidlertid ikke hindre passagertrafikken i lufthavnene. Desværre støder vi især her i Bruxelles på uendeligt lange køer, som passagererne må stå i for at rejse.

Jeg vil også gerne nævne forbuddet mod at medbringe væsker om bord. Det betyder, at forskellige artikler kan blive konfiskeret. Desværre er der f.eks. i lufthavnen i Bruxelles en langtrukken procedure, der både indebærer yderligere afgifter og konfiskering af artikler. Denne procedure gør det desværre ikke muligt at modtage artiklen senere på adressatens adresse.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Fru formand! Indførelsen af sikkerhedsforanstaltninger har resulteret i nye økonomiske omkostninger for luftfartsmarkedet, som lufthavnsoperatørerne og flyselskaberne straks og behændigt vil vælte over på passagererne.

Det er derfor passende at se på mekanismer til beskyttelse af passagererne, så man kan forhindre, at der på uigennemskuelig vis tilføjes fingerede beløb i form af skjulte sikkerhedsafgifter med det formål, at snedige entreprenører i luftfartsindustrien uberettiget opnår en gevinst. Afgifterne skal nøje svare til omkostningerne i forbindelse med varetagelsen af passagerernes sikkerhed.

Vores pligt er derfor at vedtage klare og gennemsigtige regler, der kan fjerne det anarki, der i øjeblikket præger sektoren, og forhindre operatørerne i fremover at udnytte obligatoriske foranstaltninger til beskyttelse af passagerer til at opnå uberettigede økonomiske fordele.

Det er nødvendigt at fastlægge regler og ikke oprette flere institutioner og myndigheder, som bebyrder passagerer, luftfartsselskaber og også skatteyderne med endnu flere yderligere omkostninger.

Hvis vi vil hjælpe Europa med at blive konkurrencedygtigt, skal vi ikke oprette nye myndigheder. Myndigheder skaber ikke den merværdi, som kan øge borgernes levestandard. Jeg takker Dem for Deres opmærksomhed.

Formanden. – Vi havde et teknisk problem her, så det varede lidt mere end et minut. Uret virker dog nu igen, så alt skulle nu forhåbentlig gerne køre efter den fastlagte tidsplan.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Fru formand, hr. kommissær! Konsekvenserne af den vulkanske askesky for Europas luftrum, der som bekendt forårsagede mange tusinde flyaflysninger, er et godt eksempel på, hvorfor luftfartssikkerhed er vigtig. Der er allerede stor uenighed om, hvem der skal afholde udgifterne til dette, hvem der så at sige skal betale for naturkatastrofen, og i hvilken udstrækning begrænsningerne er berettiget. Mens transportministrene vander sig over dette, må vi beslutte, hvilke omkostninger i forbindelse med anti-terror- og sikkerhedsforordningerne, som bliver mere og mere restriktive, vi kan lægge over på passagererne. I sidste ende kan de omkostninger, der følger af statens opgave, nemlig varetagelsen af den offentlige sikkerhed, ikke bare uden videre væltes over på borgerne. Det er kun, hvis landene selv tager det økonomiske ansvar for de strenge sikkerhedsforanstaltninger, som er blevet foreskrevet, at vi kan forhindre risikoen for en kraftig stigning i antallet af kropsscannere og andre temmelig latterlige sikkerhedsforanstaltninger.

Mens vi stadig kæmper med SWIFT-aftalen, indgår USA aftaler i kampen mod terror med Kommissionen og andre luftfartsorganisationer om at udveksle passageroplysninger. Manglen på flyveledere og deres stigende arbejdsbyrde, som kan få fatale følger for luftfartssikkerheden, blev desuden skubbet i baggrunden i debatten. Siden liberaliseringen i 1990'erne og visionen om et forenet europæisk luftrum har det fortrinsvis været omkostningerne, og ikke så meget sikkerheden, der er kommet i forreste række. Det, der er klart, er, at askeskyen kun har forskudt piloternes strejke, som er blevet bekendtgjort. Så man kan se ironisk på det og håbe, at vi ikke går fra en kaotisk flysituation til en anden.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Fru formand! Jeg vil også gerne lykønske vores ordfører, hr. Leichtfried, med hans tekst og samarbejdsånd i denne sag, og jeg støtter især hans forslag om finansieringen af luftfartssikkerhed, eftersom vi drøfter luftfartssikkerhed her og ikke sikkerhed i luften.

Vores udvalg har i mange år kæmpet for at få accepteret princippet om, at de strengere sikkerhedsforanstaltninger skal finansieres af medlemsstaterne, og jeg støtter fuldt ud vores ordfører på det punkt. Faktisk vedrører sikkerheden ikke kun de rejsende, men alle borgerne, og det er medlemsstaternes ansvar at træffe foranstaltninger til bekæmpelse af terrorisme.

Det er derfor ikke berettiget kun at lade flypassagererne bære omkostningerne for sikkerhedsforanstaltningerne i lufthavne og om bord på fly, især ikke eftersom medlemsstaterne enten delvist eller helt finansierer sikkerhedsforanstaltningerne på transportmidler som toge og skibe. Jeg mener derfor, at vi må gøre front mod Rådet og forsvare ændringsforslag 32 i den betænkning, som Transport- og Turismeudvalget har vedtaget, til den bitre ende.

Jeg vil gerne kort komme ind på et andet punkt. Selv om jeg støtter den positive udvikling inden for ikkeforsøksbehandling og gennemsigtighed, som teksten vil få, mener jeg ikke, at målet med dette direktiv er at indføre et enkelt og ens system for sikkerhedsafgifter i Europa.

Selv om jeg respekterer de fælles regler, skal medlemsstaterne have lov til at beholde de nuværende systemer til afgiftsopkrævning. I stater som Spanien, Italien eller Frankrig er afgifterne godkendt af deres parlamenter, og i de tilfælde er det den myndighed, der har kompetence til at behandle klager vedrørende lovbestemmelser, der må fungere som uafhængig tilsynsmyndighed. Det handler ændringsforslag 40 om, som jeg håber mange af Dem vil støtte, når vi skal stemme om det.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Fru formand! Trods de indlysende vanskeligheder, som vi står med denne uge, og som skyldes den nuværende mangel på et fælles europæisk luftrum og ikke mindst en reel fælles myndighed, der kan kontrollere og forvalte dette fælles luftrum, nærmer vi os lige så stille det mål, som vi har fastlagt, og denne tekst er endnu et redskab, der skal bringe os videre i den retning.

Jeg er bekendt med ordføreren, hr. Leichtfreids, vedholdenhed, og jeg lykønsker ham med hans arbejde og også med hans særlige interesse for flytransport og sociale spørgsmål. I det her tilfælde føler jeg dog, at vi er ofre for en vis grad af naivitet og maksimalisme, og at vi i vores stræben efter perfektion løber en risiko for ikke at nå det bedste resultat.

Selv om jeg går fuldt ud ind for at skabe et fælles system, herunder en uafhængig tilsynsmyndighed, der kan fastsætte rimelige og gennemskuelige afgifter, og tage hensyn til miljømæssige og sociale kriterier og passagerbeskyttelse osv., mener jeg stadig, at der mangler nogle aspekter, som jeg gerne vil have Kommissionen til at præcisere. Jeg henviser f.eks. til det, som fru De Veyrac lige har sagt. Jeg kan ikke se nogen klar anerkendelse af det system, hvor et nationalt parlament vedtager afgifter i form af en parlamentarisk aftale, da det er dét organ, der skal gennemføre dem. Jeg har også svært ved at se, og det vil jeg gerne have Kommissionen til at kaste lys over, hvor anvendelig denne tekst er på grund af uenighederne med Rådet og ikke mindst den overensstemmelse eller mangel på samme, der efter min mening er mellem denne tekst og det generelle direktiv om lufthavnsafgifter.

I betragtning af den store usikkerhed og uenighed, der hersker med hensyn til, hvem der skal betale for denne sikkerhed, som jeg indrømmer er offentlig sikkerhed, tror jeg, at vi må gøre det klart, at, når vi taler om, at medlemsstaterne betaler, er det den brede offentlighed, der skal betale. Når vi taler om medlemsstaterne, lyder det som en abstrakt person, men det er det ikke. Det er hver eneste af de borgere, der rejser. Jeg frygter derfor, at vi i sidste ende kun får et meget lille fremskridt at se.

Jeg ser derfor gerne, at Kommissionen giver os sin opfattelse af tekstens fremtid.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Fru formand! Det er rigtigt, at lufttransport er den mest sikre transportform. Flyvehændelser med globale ramifikationer, ligesom den, der fandt sted for 10 dage siden, eller det kaos, som vulkanudbruddet forårsagede, konfronterer os med spørgsmålet om hele luftfartssektorens sikkerhedskæde: lufthavne, flyselskaber, kontrollårne, fly, besætninger og passagerer. Der er behov for en særlig tæt forbindelse og åben kommunikation mellem alle disse led.

Passagerer, der er optaget af deres egen rejse og komfort, kan ikke forstå behovet for sikkerhedsforanstaltninger, uanset hvor slappe eller strenge de måtte være, og de afholdte udgifter, medmindre de er klar over, hvilken betydning dramatiske og tragiske hændelser som hændelsen den 11. september 2001 har haft. Terrortrusler, pilotfejl, tekniske fejl, misforståelser mellem piloten og kontrollårnet og uforudsete atmosfæriske forhold er alle faktorer, der må forudses, og der må træffes strenge foranstaltninger for at anvende reglerne både i teori og i praksis.

Jeg går ind for at vedtage særlige foranstaltninger i de ovennævnte scenarier. Foranstaltningerne skal dog være gennemsigtige. Passagererne har ret til og skal kunne rejse sikkert, på samme måde som de har ret til at kende sandheden. Desværre er kommunikation og gennemsigtighed træk ved luftfartssektoren, som hurtigst muligt bør forbedres. Det er en opgave for lufthavne og flyselskaber, som må være mere åbne og gennemsigtige. På den anden side må passagererne også erkende, at de anvendte sikkerhedsforanstaltninger

i lufthavne og på fly, uanset hvor strenge de end måtte være, i sidste ende og udelukkende er til deres egen fordel.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Fru formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Jeg vil gerne først takke hr. Leichtfried for en fremragende betænkning, der indeholder gode og bæredygtige forslag.

Hvad handler det i bund og grund om her? Det handler om at styrke gennemsigtighed, forbrugerbeskyttelse, sikkerhed, koordinering og kvalitetskontrol. Jeg vil dog gerne advare mod at skabe en ny myndighed, der skal tage sig af disse spørgsmål. Jeg ser positivt på subsidiariteten i betænkningen, og den skal der helt sikkert holdes fast i. Det er også meget vigtigt for mig, at der bliver en klar skelnen mellem skatter og afgifter, og alle regeringsopgaver, uanset om der er tale om optagelse af fingeraftryk, fotos, politiopgaver, bekæmpelse af terror eller lignende, skal helt klart finansieres gennem skatter og ikke gennem forbrugeravgifter. Hvis individuelle stater herefter har en vital interesse i at træffe mere vidtgående sikkerhedsforanstaltninger, så mener jeg, at de også på det område har en pligt til at afholde udgifterne. Den, der vedtager regeringsrelaterede sikkerhedsforanstaltninger, skal også betale for dem. Jeg mener, at det er en anden sag med teknisk eller personlig sikkerhed, som passagererne bestemt kan betale for, når bare formålet er gjort klart.

Det er dog værd at bemærke, at der i den konsekvensanalyse, som Kommissionen har forelagt os, er tale om et beløb på omkring 0,1 % af den samlede billetpris for disse foranstaltninger. Vi skal derfor ikke sætte målet for højt.

Jeg tror, at vi er ved at få et bæredygtigt kompromis i stand, også med Forbundsrepublikken Tyskland, som her har store forbehold over for subsidiaritetsområdet. Jeg håber, at det endelige resultat kommer til at ligge tæt op ad vores forslag.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Fru formand! Selv om jeg til fulde støtter forslaget, fordi det i høj grad øger gennemsækeligheden af satserne og beregningen af sikkerhedsafgifter for alle de europæiske forbrugere, der bruger lufttransport, er jeg overrasket over, at der ikke er mere harmonisering på dette vigtige område. Jeg er bekymret over, at passagererne på grund af visse lufthavnes dominerende position kommer til at betale overdrevet høje sikkerhedsafgifter, der ikke direkte afspejler sikkerhedsforanstaltningernes niveau, hastighed eller kvalitet ved check-in.

I Kommissionens evalueringsrapport for de to første år efter direktivets ikrafttræden skulle den have været meget mere dristig og foreslået en fælles og bindende metode for beregningen af sikkerhedsafgifter i hele EU.

Jeg er helt enig i kravet om strengere foranstaltninger, såsom kropsscannere, som skal finansieres af staten og ikke af passagererne, navnlig da der fortsat er en debat om behovet for dem og de dermed forbundne sundhedsmæssige risici. Sidst, men ikke mindst er jeg bekymret over fortolkningen af bestemmelserne om, hvem der skal afholde udgifterne til de sikkerhedsforanstaltninger, der indføres direkte af flyselskaberne og ikke af lufthavnene, da disse udgifter så måske skal afholdes af passagererne, og det betyder efter min mening, at der er en potentiel risiko for misbrug i form af høje afgifter.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Fru formand! Hr. Leichtfried har ret. Udgifterne til yderligere sikkerhed skal i sidste ende afholdes af medlemsstaterne. Passagererne og alle borgerne betaler trods alt allerede medlemsstaterne for den generelle sikkerhed.

Staten kan ikke bare sige til sine borgere, at de får præcis det, de betaler for. Dens forpligtelser går videre, for staten er ikke bare en tjenesteudbyder, der udelukkende er motiveret af udbytte. Jeg minder Dem om denne enkle sandhed, for på trods af dette princip, er det passagererne og ikke deres stater, der i sidste ende betaler regningen for yderligere luftfartssikkerhed, sådan som ordføreren med rette bemærker.

Derudover er det ofte private underleverandører og ikke staten, der sørger for den yderligere sikkerhed, som passagererne betaler ekstra afgifter for, og de lader ofte hånt om passagerernes rettigheder og dækker sig bag den fortrolighed, der generelt præger sikkerhedsområdet. Det bør der simpelthen sættes en stopper for.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru formand! I betragtning af at sikkerhedsafgifterne i EU er blevet behandlet på meget forskellig vis, mener jeg, at det er vigtigt at anvende en objektiv foranstaltning her. Det ville give stor mening at gøre en blanding af passagerantal og den maksimale last ved start til beregningsgrundlaget. Det er dog vigtigt, at der er en klar forbindelse mellem de afkrævede sikkerhedsafgifter og de tjenester, der rent faktisk ydes. Det er vigtigt at definere luftfartssikkerhed, og vi må også vide præcist, hvad vi betaler for. Det præcise beregningsgrundlag for sikkerhedsafgifterne skal være forståeligt. Oplysninger om afgiftsstørrelse, og hvad de består af, skal være frit tilgængelige. Gennemsigtighed er bydende nødvendigt her. Derfor har vi

brug for uafhængige reguleringsmyndigheder, så vi hurtigt og effektivt kan modvirke enhver konkurrenceforvridning.

Andris Piebalgs, *medlem af Kommissionen*. – (EN) Fru formand! Denne forhandling om luftfartssikkerhed har været fascinerende og viser, at vi alle har vores egne erfaringer på området.

I mit tilfælde mistede jeg al den ost, som jeg ville have med om bord, fordi det var smøreost. Jeg syntes, at det var overdrevet, men mener dog ikke desto mindre, at vi har fået forbedret hele systemet. Kommissionens forslag går et skridt videre, for hvor der er sikkerhed, er der også afgifter, og den vigtigste regel er gennemsigtighed. Betænkningen og Kommissionens forslag støtter hinanden indbyrdes.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvem der skal opkræve afgifterne, mener jeg, at subsidiaritet stadig er den bedste metode, for det er trods alt ikke medlemsstaterne, men borgerne, der betaler. Det eneste spørgsmål er, om alle skatteyderne skal betale, eller om det kun er dem, der er passagerer.

Det er ikke et nemt spørgsmål at besvare, men jeg anser subsidiaritetsaspektet i vores forslag for at være i tråd med de aktuelle ordninger for luftfartssikkerhed.

Parlamentet går et skridt videre ved at se på hele luftfartsindustrien. Vi får at se, hvad den debat fører til. Jeg synes, at Kommissionen har fremsat et meget hæderligt forslag, og det glæder mig, at Parlamentet i det store og hele har accepteret det og som altid går lidt videre end Kommissionens forslag. Jeg mener, at forslaget kommer på det rette tidspunkt, og at dets anvendelsesområde er passende.

Jörg Leichtfried, *ordfører*. – (DE) Fru formand! Jeg bliver næsten helt flov over al den ros, så jeg skal gøre det kort. Jeg vil dog gerne benytte mig af lejligheden til at takke de ordførere og skyggeordførere, der har arbejdet tæt sammen: hr. Zasada, fru Hennis-Plasschaert, fru Lichtenberger og hr. Kohlíček. Vi har i snart et år gjort en stor indsats i denne sag. Det er sådan, jeg opfatter europæisk politik, ikke som et forum for mundhuggeri og spil for galleriet, som andre kolleger måske gør.

For det andet vil jeg gerne henvende mig til Rådet og rette en appel til det. Transport- og Turismeudvalget er faktisk et meget fredeligt udvalg, der arbejder og afvikler debatter i god ro og orden, og vi er i den ånd i høj grad kommet Rådet i møde på halvvejen med hensyn til denne lov. Vi har fra starten af været meget villige til at gå på kompromis. Jeg vil dog gerne advare Rådet om at lade tingene være, som de er nu. Hvis De er villig til at gå på kompromis, må De også kunne forvente kompromiser fra Deres modstandere eller partnere.

Hvis Rådet nu slet ikke er villig til at komme Parlamentet i møde på halvvejen, vil holdningen i udvalget også ændre sig. Det er ikke kun min mening. Jeg har allerede hørt fra nogle kolleger, at hvis Rådet ikke er villig til at møde os på halvvejen, så vil vi også se anderledes på kropsscannere og måske heller ikke være så villige til at møde Rådet på halvvejen. Det er slet ikke i sagens interesse og må absolut ikke ske. Derfor appellerer jeg til Rådet og medlemsstaterne om at komme videre. Vi har nu fået Lissabontraktaten. Rådet og medlemsstaterne må begge komme videre, for ellers kommer vi måske igen til at høre: Come on, let's SWIFT again!

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Afstemningen finder sted på det næste plenarmøde i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Nessa Childers (S&D), *skriftlig*. – (EN) Hr. Leichtfried skal have ros for en grundig og vigtig betænkning, der effektivt har taget fat på mange af de spørgsmål, der stod åbne i Kommissionens forslag. Der er dog nogle spørgsmål, som fortsat er uafklarede, og de skal betragtes i en ny sammenhæng som følge af den langvarige nedlukning af det europæiske luftrum. Luftfartsindustrien står til at tabe over 1 mia. EUR som følge af den vulkanske askesky, så EU må handle hurtigt og beslutsomt for at afbøde det økonomiske slag for luftfartsindustrien. Selv om hr. Almunia skal roses for sine opmuntrende kommentarer om krisen i dag, har vi som parlamentsmedlemmer også mulighed for med denne betænkning at hjælpe en industri, der lige er blevet tvunget i knæ for tredje gang i de sidste ti år. Parlamentet og vores kolleger i Det Europæiske Råd og Kommissionen bør begynde at overveje at dække de foreslåede sikkerhedsudgifter med statsmidler, navnlig hvis en lav passagertærskel ikke bliver overskredet. Mens disse foranstaltninger ikke var populære før udbruddet i sidste uge, er vi nu i en situation, hvor enhver forspildt chance for at yde bistand til luftfartsindustrien kan vise sig at være skæbnesvanger.

Debora Serracchiani (S&D), skriftlig. – (IT) Jeg vil gerne takke hr. Leichtfried for hans glimrende indsats med betænkningen om luftfartssikkerhedsafgifter, som blandt sine mange aspekter behandler et vigtigt punkt: forbrugerbeskyttelse og passagerrettigheder.

Der er behov for klare og gennemsigtige regler, for hvis flyselskaberne afkræver passagererne mere for sikkerhedsforanstaltninger, bør disse oplysninger efter min opfattelse gøres tilgængelige, så passagererne ikke lider økonomiske tab.

Jeg mener, at det kun er rimeligt, at forbrugerorganisationerne deltager i høringerne og derved får et indblik i prissætningen på sikkerhedsforanstaltningerne, som de så kan sammenholde med billetprisen. Det er den eneste mulige måde at sikre øget gennemsigtighed og mere information for passagererne på.

19. Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (omarbejdning) (forhandling)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er betænkning af hr. Simpson for Transport- og Turismeudvalget om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (omarbejdning) (KOM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Da hr. Simpson ikke kan være til stede, taler hr. El Khadraoui på hans vegne.

Saïd El Khadraoui, stedfortræder for ordføreren. – (EN) Fru formand! Transport- og Turismeudvalgets formand, hr. Simpson, kan ikke være til stede her i dag og har anmodet mig om at læse hans erklæring op.

Omarbejdningen af retningslinjerne for udvikling af TEN-T-nettet skal samle de forskellige ændringsforslag til retningslinjerne, der er blevet vedtaget i årenes løb, og inkorporere de ændringsforslag, der tager højde for EU's udvidelse til 27 medlemsstater.

Som baggrund for betænkningen udstikker retningslinjerne en kurs for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Formålet er at etablere netværket gradvist inden år 2020 ved at integrere de forskellige infrastrukturnet for vej- og banetransport, søtransport og lufttransport i hele EU.

For at vende tilbage til selve betænkningen er det strengt taget en kodificering af retsakten, men da Kommissionen foretog nogle mindre ændringer til bilaget, blev de nødt til at gøre det via omarbejdningssproceduren. Ændringerne til bilaget skal rette op på nogle af de oprindelige fejl, der blev begået, da de 10 nye medlemsstater tiltrådte EU i 2004. Ændringerne handler ikke om at opdatere kort eller foretage væsentlige ændringer.

De to ændringsforslag, som ordføreren har tilføjet i betænkningen, drejer sig om mindre ændringer i betragtningerne og nogle tekniske rettelser af kortene. De er i tråd med Rådets ændringsforslag og rettelserne af retningslinjerne.

Efter Kommissionens råd blev det besluttet både af Rådet og hr. Simpson som ordfører med opbakning fra Transport- og Turismeudvalget, at der ikke skulle foretages væsentlige ændringer af retningslinjerne. Ordføreren er dog klar over, at De Grønne på ny har indgivet deres egne ændringsforslag om at opdatere linjen mellem München by og lufthavn, men ordføreren vil gerne gentage, at de ændringer, vi foretager i denne betænkning, handler om at rette teksten, ikke at opdatere den.

Formålet med denne omarbejdning er at få alt i orden inden den rigtige revision af retningslinjerne i begyndelsen af 2011. Det er vigtigt at sikre, at vi får nogle klare retningslinjer forud for de mere omfattende ændringer, der finder sted til næste år. Vi venter alle utålmodigt på den rigtige revision af retningslinjerne og muligheden for en yderligere udvikling af TEN-T-nettet, men inden vi når til det punkt, er vi nødt til at rette på den nuværende lovgivning, og det er det, vi her har gjort.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Fru formand! Jeg er meget taknemmelig over for taleren og ordføreren. Det er netop det, vi har stræbt efter, så jeg har derfor intet at føje til dette punkt, for jeg mener, at det nøje beskriver, hvad sagen drejer sig om.

Jeg vil lige fokusere på denne delvise revision og vores holdning til den, for det er vigtigt at betragte den som en proces. Med udgangspunkt i grønbogen fra april 2009 iværksatte Kommissionen en offentlig høring, der

indhøstede over 300 svar, og nedsatte seks ekspertgrupper, som arbejder med resultaterne af høringen i et nyt forslag til politik.

Om kort tid vil der blive fremsat et forslag til kollegiet, et dokument, der udstikker rammerne for metoden til etablering af det nye transeuropæiske transportnet. Så vi regner med, at det kan forelægges kollegiet den 5. maj.

Derefter vil denne metode helt sikkert blive forelagt Parlamentet og Rådet. Kommissionen vil derpå indlede forberedelsen af forslagene til et nyt TEN-T-net og finansieringen af det.

Så vi forventer, at vi vil kunne vedtage teksten i kollegiet i løbet af det første halvår af 2011. Jeg er meget taknemmelig for, at Parlamentet forstår behovet for de mindre ændringer, og jeg ser frem til, at vi i de kommende måneder kan få en meget bred og omfattende debat om de nye retningslinjer for det nye transeuropæiske transportnet.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, for PPE-Gruppen. – (IT) Fru formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Jeg vil gerne takke de medlemmer, der som følge af ordførerens og også skyggeordførernes oplysninger har gjort det muligt hurtigt at afslutte den parlamentariske proces i denne sag. De har afstået fra at fremsætte ændringsforslag, der, selv om de indholdsmæssigt er acceptable, ville have været en hindring for vedtagelsen af den kodificerende tekst.

Vi er nu i stand til at give Kommissionen grundlaget for programmeringen af TEN-T i det næste årti. I et forsøg på at gøre proceduren kortere vedtog ordførerne, lige så snart de tog sagen op, at de ikke ville indgive ændringsforslag, som Rådet ikke var enig i. Transport- og Turismeudvalget har godkendt de tekniske ændringer, som Parlamentets og Rådets juridiske tjenester har undersøgt, og Rådet har erklæret, at det kan afslutte sagen ved førstebehandlingen, hvis vi stemmer i den retning, hvilket er fuldstændig acceptabelt.

De få ændringer, som Transport- og Turismeudvalget har foretaget, er i overensstemmelse med denne målsætning, og jeg anser dem for at være passende og nyttige for at sikre en sammenhængende og korrekt sluttekst. Jeg støtter derfor de indgivne ændringsforslag, selv om jeg ikke mener, at det ændringsforslag, som Gruppen De Grønne/Den Europæiske Fri Alliance indgav, og som også allerede er blevet forkastet i Transport- og Turismeudvalget, kom på et belejligt tidspunkt.

Selv om indholdet i ændringsforslaget, nemlig en ændring af kortet over München lufthavn, er acceptabelt, bliver det muligt at fremsætte det igen under revisionen af TEN-T, som måske allerede bliver iværksat til sommer, eftersom arbejdet i Kommissionen skrider hurtigt frem.

Silvia-Adriana Țicău, for S&D-Gruppen. – (RO) Fru formand! Dette tekniske dokument gør det muligt at opdatere bilag I ved at indføje kortene over alle medlemsstater og ændre fristen til 2020. En dybtgående debat om en opdatering af listen over TEN-T-projekter er planlagt til slutningen af året. Listen skal omfatte udviklingen af søtransportvejene i Sortehavet, vejforbindelserne til Republikken Moldova og Ukraine og udvidelsen af de nuværende prioriterede projekter 6 og 17, så højhastighedsjernbanerne kan nå frem til Bukarest og Constanța.

Vulkanudbruddet i Island har fremhævet svaghederne i det europæiske transportsystem. EU burde have haft et effektivt system, så passagererne kunne henvises til andre transportformer. Det er absolut afgørende, at der udvikles et transeuropæisk transportnet, så højhastighedsjernbaner både kan betjene medlemsstaternes hovedstæder og andre europæiske storbyer. Et andet stadigt vigtigere aspekt er udviklingen af transporten langs de indre vandveje og de europæiske søtransportveje.

Eva Lichtenberger, for Verts/ALE-Gruppen. – (DE) Fru formand! Det transeuropæiske net er et emne, der optager os på dette plenarmøde, og som bør optage os endnu mere. Vi har nu en omarbejdning, og nogle, som f.eks. hr. Silvestris, har været overrasket over, at De Grønne har fremsat ændringsforslag om at foretage ændringer i listen over de transeuropæiske net, eller det, der regnes for at være en del af det.

De skal ikke glemme, at det vi har foreslået, vedrører et særtilfælde, nemlig når en medlemsstat selv har udtalt, at denne del af det transeuropæiske net kun er en sidebane og derfor ikke længere er relevant for os. Denne berømte flyvevej – ja, nu taler jeg ligesom hr. Stoiber, det er vist smittende og lidt farligt – er noget, som vi ikke ønsker at bygge mere. Man ville så at sige have bygget en sidebane til München lufthavn. Det er derfor grunden til vores ændringsforslag.

Jeg tror dog også generelt, at vi skal være særlig omhyggelige med at revidere det transeuropæiske net, og at vi bør tage stilling til et punkt, som jeg finder meget vigtigt. Der er en undersøgelse, som en hollænder har

foretaget, og jeg skal med glæde give den til kommissæren, når han kommer, for den er meget relevant for den kommende debat, da den viser, at omkostningerne for et stort projekt – og det drejer sig ofte om store projekter – som regel undervurderes med gennemsnitligt 45 %, og at deres nytteværdi altid overvurderes, da det er nødvendigt for at få gennemført et projekt. Det betyder, at vi fuldstændig må omvurdere omkostningsskønnet for transeuropæiske projekter, og det opfordrer jeg Dem til at gøre. Det er vores ansvar at give borgerne rigtige og klare oplysninger.

Jaroslav Paška, for EFD-Gruppen. – (SK) Fru formand! Definitionen af det transeuropæiske transportnet er et afgørende skridt hen imod en forbedring af transportforbindelserne i bolig- og erhvervsområderne i Europa.

Mens jernbanerne og vejene i det nordlige, vestlige og sydlige Europa ender i havnebyer, har vejene og jernbanerne i øst det enorme potentiale, at de fortsætter østpå gennem hele Asien til Stillehavskysten.

Asiatiske lande som f.eks. Kina, Japan og Indien oplever en kraftig økonomisk vækst og er ved at blive store handelspartnere for europæiske virksomheder. Det er derfor nødvendigt at udbygge den interne europæiske transportstruktur og også samtidig åbne for transportruterne østpå.

Den bredsporede jernbanelinje fra Vladivostok går til EU's grænse ved Čierna nad Tisou. Der er blevet udarbejdet et projekt for at fortsætte denne linje til Wien og koble den til Donau, til havnene og naturligvis til det europæiske net.

Efter min opfattelse bør sådanne projekter også i høj grad støttes fremover.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Fru formand! Ja, jeg foretrækker "gruppefri". Selv om vi på nuværende tidspunkt kun taler om en omarbejdning af retningslinjerne, vil jeg dog gerne benytte mig af lejligheden til at nævne et projekt, som er særlig problematisk for Østrig. Brenner-basistunnelen er en del af jernbanekorridoren til højhastighedstog fra Berlin til Palermo og programmet for det transeuropæiske transportnet, og det er planen, at den skal krydse under Innsbruck-Bozen-aksen.

Den nuværende situation er, at EU har skabt usikkerhed i Østrig, Tyrol, Norditalien og også det sydlige Tyskland, og der er derfor en risiko for, at tunnelen kommer til at sluge mia. af euro. Det oprindelige omkostningsskøn på 4,5 mia. EUR fra 2002 er for længst blevet overskredet, og eksperter forventer højere byggeomkostninger på omkring 16 mia. EUR. Derudover er finansieringen endnu ikke afklaret. I princippet skal projektet delvist finansieres af de berørte medlemsstater og delvist af EU. Desuden nægter EU at afgive et bindende løfte for perioden efter 2013, og det skaber derfor usikkerhed i de førnævnte lande.

Det er dog ikke det hele. For at sikre at tunnelen bliver fuldt udnyttet, skal der naturligvis også anlægges fødelinjer. Oplandet strækker sig fra München i nord til Verona i syd, og i den henseende er finansieringen fuldstændig uklar, også på den italienske side. Mit krav er derfor, at de TEN-T-projekter, der iværksættes, ikke må være præget af utilstrækkelig planlægning fra den ene parts side, så medlemsstaterne ender med at betale regningen. EU må være villig til at betale mindst 50 % af udgifterne, og planlægningen og løfterne skal foreligge hurtigst muligt.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Fru formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Disse retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet virker i første omgang meget tekniske. Ordføreren, hr. Simpson, har dog allerede påpeget, at de naturligvis er vitale for den fremtidige økonomiske udvikling i Europa.

Vejene er årerne i vores økonomi. Det er vi alle enige om. Vi må også gang på gang konstatere, at Europa som et økonomisk handelscenter konkurrerer med de store økonomiske handelscentre i Amerika og Sydøstasien. Det er derfor nødvendigt, at vi udvikler vores nationale transportsystemer for hjemmemarkedet og samtidig naturligvis også kæder Europas eksportkapacitet sammen med udbygningen af det transeuropæiske net og fortsætter med at styrke det.

Formålet med trafikårerne er at bringe trafikken derhen, hvor kunderne i sidste ende befinder sig. Det store spørgsmål i den sammenhæng er naturligvis, at udbygningen af de store trafikårer også skal give adgang til området og dermed have en økonomisk udviklingsrolle. Det må vi endelig ikke glemme. Europa er et kontinent med mange kyststrækninger og meget store havne, og der er behov for at skabe forbindelser mellem disse havne. Mobilitet er i den forbindelse af afgørende betydning. Det må dog ikke bare ske efter "just-in-time"-princippet. Vi er også nødt til at arbejde på omkostningseffektiv, miljøforsvarlig og miljøvenlig vis. Det vil især blive vigtigt i fremtiden.

Et absolut afgørende spørgsmål bliver, om vi kan ændre de nord-syd- og øst-vest-forbindelser, som vi nu har i form af jernbaner, veje og indre vandveje, til et egentligt net, for vi må erkende, at der her er flaskehalse, som vi må komme uden om. I den forbindelse må vi naturligvis tage højde for visse ting. Hvad angår den længste transeuropæiske akse, fra Palermo til Berlin, bør den forlænges via Rostock i retning af Skandinavien. Det er ting, som vi må tage højde for i fremtiden...

(Formanden afbrød taleren)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Fru formand! Den tekst, vi sidder med i dag, opdaterer og konsoliderer proceduren for etableringen af det transeuropæiske net og forbereder os til den endelige iværksættelse af den næstsidste og sidste revisionsfase i et Europa med 27 medlemsstater, der er rigere og mere geografisk komplekst, og som har nye innovative mobilitetsbehov.

Forvaltningsorganet for Det Transeuropæiske Transportnet er nu næsten fuldt oprettet, vi har næsten alle koordinatorene for korridorerne, og vi håber, at vi snart får de resterende, så de kan fremme de korridorer, som vi har brug for.

Vores naboer, navnlig i Middelhavslandene, nærer også store forventninger til disse net og deres egne net, og vi glæder os til at modtage den meddelelse om metoden, som Kommissionen har lovet os, og som skal supplere høringen og drøftelserne, før vi tager hul på en af de mest spændende opgaver for vores Transport- og Turismeudvalg.

Mobilitets- og samhörighedsnettet er ved at være en realitet, og for første gang vil det forbinde det fælleseuropæiske område på en integreret og dynamisk måde. Der vil blive sat fokus på vigtige knudepunkter, havne, lufthavne og logistiske knudepunkter, på tværs af grænserne. Det omfatter bl.a., hvis De da tillader mig at nævne det, en tunnel i lavt niveau, der skal gå lige gennem en historisk barriere som Pyrenæerne. Man vil dermed få gennemført en plan for fremtiden for Europa i det 21. århundrede, der er så overbevisende, at man vil kunne opnå den nødvendige finansiering.

Det er vores udfordring, men som det er nu, vil vi være mere beskedne og begrænse os til at godkende denne første finpudsning, som jeg gerne vil lykønske vores formand, hr. Simpson, med.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Fru formand, mine damer og herrer! Transrapid-systemet bør ikke medtages i disse retningslinjer. Det passer ikke ind i det europæiske landskab. Det mindsker ikke de forskelle, som vi i øjeblikket har mellem systemerne, men øger dem. Vi har brugt mia. på at skabe et ensartet system, og nu bruges der mia. på nationalt niveau for at modvirke det. Det må ikke få lov at ske!

Selv om Parlamentet tidligere har udtalt sig imod Transrapid-systemet, opstod det pludselig igen i 1996 som et projekt mellem Berlin og Hamburg. Så forsvandt det pludselig igen, og ingen ved hvorfor. I 2004 dukkede Transrapid-forbindelsen mellem lufthavnen og hovedbanegården i München lige så pludseligt op. Så blev den standset i Tyskland med yderligere støtte fra delstaten Bayerns regering. Der var enighed om at kassere projektet, ingen ønskede det længere. Derfor skal det ikke længere medtages i disse retningslinjer.

Efter embedet som ministerpræsident for Bayern blev Edmund Stoiber udnævnt til at arbejde for en mindskelse af bureaukratiet her i Europa. Det er hans ansvarsområde. Det er også ham, der nu har truffet beslutningen om, at dette Transrapid-system ikke hører hjemme blandt disse retningslinjer. Det bør vi alle tage til efterretning. Vi må skille os af med dette Transrapid-system. Det var en nydelig model ud fra et videnskabeligt synspunkt, men er ikke på sin plads i Europa. Det hører ikke hjemme her og hører derfor ikke hjemme blandt disse retningslinjer.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Fru formand! Jeg vil gerne benytte lejligheden til at lykønske ordføreren, hr. Simpson, og samtidig beklage, at han ikke kan være til stede her i dag. Vi klarer det alligevel. Jeg vil især gerne lykønske ham, fordi han i disse retningslinjer i alt væsentligt lader tingene være, som de er. Der er nemlig ét princip, der er meget vigtigt, og det er, at EU's lovgiver er pålidelig og til at stole på. Det er bestemt tilfældet med denne betænkning.

For det andet vil jeg gerne bemærke, at vi også har behov for et forslag med henblik på fremtiden, når vi endnu en gang kan beslutte, hvad der virkelig er en del af TEN-systemet, og hvad der ikke er det. Vi kunne føre forhandlingen sådan, som den til en vis grad allerede føres. Nogle argumenterer karismatisk for at forbinde støvlen med ørne, og andre siger, at det absolut ikke må ske. Det er imidlertid ikke den rette måde at gribe det an på. Vi skal undersøge, hvad der har merværdi for EU og EU's skatteydere. Desuden bør der klart ydes støtte de steder, hvor medlemsstaterne allerede gør noget, hvor noget er i gang, for så vil der virkelig ske noget. Så vil vi ikke få en situation, hvor der udarbejdes TEN-planer, der aldrig føres ud i livet. EU's borgere

og passagerer vil få gavn af det ligesom de medlemsstater, der forpligter sig til i sidste instans at flytte trafikken væk fra landevejene og over til jernbanesystemet.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Fru formand! Som et resultat af jerntæppets fald og af Centraleuropas integrering genvinder den baltisk-adriatiske korridor som bekendt i øjeblikket den betydning, som den havde inden Donaumonarkiets sammenbrud. EU har selvfølgelig allerede bekræftet betydningen af den baltisk-adriatiske korridor ved at give den nordlige del fra Gdańsk til Den Tjekkiske Republik prioriteret status. Det ville imidlertid være endnu vigtigere at give samme prioritet til udviklingen af den sydlige del med den østrigske jernbane mod syd til Italien.

Især i dette net, der transporterer halvdelen af alle varer og passagerer, skal vi fjerne en farlig flaskehals. Kun Koralmtunnellen vil permanent kunne fjerne den barriere, som denne flaskehals udgør.

De mennesker, der bor langs med transitruterne, betaler, som vi alle ved, en høj og stadig højere pris for den tiltagende trafikmængde. Kun en fuldstændig udvikling af den sydlige korridor vil føre til denne overgang fra landevej til jernbane, der ikke kan forventes gennem andre infrastrukturforanstaltninger i Østrig.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Fru formand! På et tidspunkt, hvor al lufttrafik i hele Europa oplever et alvorligt sammenbrud på grund af vulkanudbruddet i Island, er behovet for at udvikle paneuropæiske transportnet tydeligere end nogensinde.

EU bør især støtte udviklingen af transportinfrastruktur og sammenkoblingen med de vigtigste europæiske transportruter i de lande, der er blevet medlem af EU i de seneste år. Rumænien har tre paneuropæiske korridorer gennem sit territorium, 4, 7 og 9, der alle er nært forbundet med havnebyen Constanta ved Sortehavet. Jeg synes, at der skal lægges særlig vægt på korridor 7.

Donau udgør en del af den vigtige transeuropæiske transportvandvej ad Rhinen, Main og Donau, der forbinder Nordsøen med Sortehavet gennem havnene Rotterdam og Constanta. Den kunne forsyne Europa med en passende rygrad. Der skal imidlertid samarbejdes for at hæve profilen af disse transportkorridorer hurtigst muligt.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Fru formand! Det transeuropæiske transportnet bruges faktisk til almindelig transport i Europa. Vi kunne endda sige, at trafikken absolut er rygraden i hele EU's indre marked, der selvfølgelig er et af vores vigtigste mål i Europa. Derfor skal vi bestemt passe på, at alle korridorer faktisk udvikles, og finde ud af, hvor der er behov for finansiering, og hvor EU bør koncentrere sine bestræbelser.

Selvfølgelig er det klart, at der altid er nationale interesser. Det har vi også set i dag. Nogle talte om Donau, andre talte især om Sydeuropa, og endnu andre talte om Brennerbasistunnellen. Disse trafikkorridorer findes over hele Europa. Målet er, at de generelt skal være forbundet med hinanden i hele Europa, for at ikke blot varer, men også passagerer kan transporteres fra A til B. Det er den opgave, vi står over for. Som jeg sagde før, er det naturligt, at vi alle lægger vægt på vores egne regionale behov. Vi skal sikre, at vi undgår flaskehalse, og frem for alt at vi virkelig har et fungerende net for alle transportmidler. Det er det, det hele drejer sig om, og derfor er det også det, vi skal drøfte.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Fru formand! Under denne forhandling er Brennerbasistunnellen og den nye jernbanerute fra München til Verona også nævnt. Da der i øjeblikket transporteres omkring 50 millioner ton varer ad landevej på denne rute, er der et presserende behov for denne tunnel. Det er imidlertid også sagt i dag her i Parlamentet, at det på begge sider af Brenner – både i Østrig og i Italien – er vanskeligt at finansiere projektet. Finansieringen på den italienske side ville nemt være mulig ved at omfordele indtægterne fra vejafgifter fra Brennermotorvejen til finansiering af jernbaneruten. For at dette skal ske, vil det imidlertid være nødvendigt, at koncessionen for Brennermotorvejen ikke udbydes i licitation – hvilket i øjeblikket er hensigten som følge af pres fra EU – men at den italienske stat får lejlighed til at forlænge denne koncession mindst 50 år endnu i stedet for, at den tildeles private udbydere. Ellers vil der ikke være krydsfinansiering, hvilket ville betyde, at det ville være yderst usandsynligt, at TEN-ruten udvikles på den italienske side.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Fru formand! Parlamentet vil vedtage denne omarbejdning af de transeuropæiske transportnet, og jeg vil gerne bede Kommissionen om at fortælle mig så specifikt som muligt, hvornår vi kan få adgang til meddelelsen om metodologien.

Som kommissæren ved, er dette en af det spanske formandskabs prioriteter, og vi er nu på halvvejen. Jeg vil derfor gerne vide så specifikt som muligt, hvornår vi kan få denne tekst, eftersom Parlamentet vedtager omarbejdningen nu og derfor frit vil kunne undersøge denne nye tekst.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Fru formand! Jeg vil gerne igen takke Transport- og Turismeudvalget for dets støtte til denne tekniske omarbejdning, og jeg håber, at afstemningen på plenarmødet vil bekræfte den.

Forhandlingen i dag har været bredere, og det vil bidrage til, at der kan foreslås en metodologi. Kommissionens næstformand, hr. Kallas, vil sende forslaget til Kommissionen den 5. maj. Det har taget lidt tid, fordi den nye Kommission ikke har fungeret ret længe, og det tager nogen tid for den at forberede forslag.

Hvad jeg udleder af denne forhandling, er, at Parlamentet meget kraftigt støtter en transeuropæisk netpolitik. Jeg synes, at det er meget vanskeligt at tale om Europa uden en ordentligt forbundet infrastruktur inden for transport, energi eller telekommunikation. Jeg tror, at denne forhandling vil hjælpe os med at udforme vores forslag om metodologi, hvilket grundlæggende betyder, at Transport- og Turismeudvalget får en chance for at tale om det, hvis alt går vel i maj.

Saïd El Khadraoui, stedfortræder for ordføreren. – (EN) Fru formand! Jeg vil blot gerne takke de kolleger, der har bidraget til forhandlingen i dag og gentage min bemærkning om, at vi undersøger, om vi kan rette fejl, der er begået tidligere, og ikke, om vi kan foretage væsentlige ændringer.

Det kommer senere ved den egentlige revision af retningslinjerne, og selvfølgelig ser vi frem til den forhandling. Derfor vil ordføreren, hr. Simpson, og jeg, som koordinator for min gruppe, instruere min egen politiske gruppe om at stemme imod det ændringsforslag, som Gruppen De Grønne har stillet. Vi håber, at de andre politiske grupper kan støtte os her.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Afstemningen finder sted under den næste mødeperiode i Bruxelles.

20. EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger (forhandling)

Formanden. - Næste punkt på dagsordenen er betænkning (A7-0114/2010) af van Dalen for Transport- og Turismeudvalget om EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)).

Peter van Dalen, ordfører. – (NL) Fru formand! Man kunne tale længe om den europæiske søtransportpolitik. Det vil jeg ikke gøre, men i stedet koncentrere mig om et par hovedpunkter og vigtige temaer.

Det første hovedpunkt er sektorens betydning. 80 % af verdenshandelen finder sted ad søvejen, og den europæiske flåde tegner sig for 41 % af dette globale marked. Inden for det europæiske marked transporteres 40 % af alle varer med havgående skibe. Dette gør skibsfarten til en afgørende økonomisk sektor, der skal konkurrere på det globale marked. Når De er klar over dette, følger det andet hovedpunkt automatisk, og det er konkurrencen.

Vi ved, at mange lande over hele verden støtter deres flåder på forskellige måder. Hvis vi undlod dette i Europa, ville det kun tage et par år, førend alle vores skibe ville udflage til lande som Hongkong eller Singapore. Det ville ikke blot ske på bekostning af flåden, men ville endog være et slag mod hele den maritime klynge. Hvis vores flåde forlod os, ville der blive rettet et uoverskueligt slag mod beskæftigelsen på land, i banker, på skibsværfter, i forsikringsselskaber, i logistikvirksomheder, i kursus- og uddannelsesinstitutioner og i virksomheder, der aktivt arbejder på innovation og forbedring af flådens præstationer på miljøområdet.

På grund af disse to hovedpunkter opfordrer jeg i min betænkning medlemsstaterne til fortsat at støtte deres flag. Vi taler her om at indføre f.eks. lavere tonnagebeskatning for skibe og skattelettelser for søfolk og rederier. Kun på den måde kan vi sikre, at både sektoren og de maritime klynger på længere sigt forbliver relevante i Europa.

Jeg har i den forbindelse et spørgsmål til kommissæren. Hvornår fremlægger Kommissionen regler om statsstøtte til søhavne? Dette forslag ventes at komme i efteråret, men jeg ved ikke i hvilket år. Hvad der er vigtigt for mig, er, at statsstøtte ydes på gennemskelig vis, og at der aflægges regnskab for den. Vi må ikke begynde at støtte terminaler, der ligger stille, og heller ikke havne, som geografisk ligger meget tæt på tredjelande. I begge tilfælde ville det være spildt ulejlighed.

I den forbindelse har jeg en kommentar til punkt 5 i beslutningsforslaget, hvori den engelske version taler om "bekvemmelighedsflag". For mig er det en misvisende benævnelse, og jeg ville have foretrukket f.eks. "substandard"-skibe. Hvad vi jo ikke ønsker, er flag og skibe, der omgår mindstekravene for sikkerhed og sociale standarder. Vi taler om flagets kvalitet, og det, vi på nederlandsk kalder "goedkope vlag", er bestemt ikke automatisk synonymt med "bekvemmelighedsflag".

Til sidst vil jeg gerne nævne et andet hovedpunkt, og det er, at søfartssektoren skal gøres tiltrækkende for de unge. Europas befolkning bliver stadig ældre, og derfor skal vi gøre meget mere for vores unge. Det er aldrig for tidligt at begynde at informere dem om søfartssektoren og skibsfarten, og det glædede mig at høre, at rederier endog besøger underskoler for at informere børn om arbejde på havet.

Det var nogle af de hovedpunkter, jeg ønskede at nævne i første omgang, og jeg vil gerne svare på kommentarer fra medlemmerne og kommissæren, når jeg afslutter forhandlingen.

FORSÆDE: Libor ROUČEK

Næstformand

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Hr. formand! Først og fremmest vil jeg gerne takke ordføreren for hans fortræffelige indsats for dette politisk meget vigtige spørgsmål.

Søtransportens strategiske mål frem til 2018 er i høj grad blevet anvendt til at forberede Kommissionens Europa 2020-strategi, og processen med henblik på en ny hvidbog om transport er i gang. Vi kan se, at denne transportstrategi fører an i de større strategiske udviklinger i Europa.

Skibsfart er en af Europas styrker, og det er kun naturligt, at vi udnytter det, vi har opbygget tidligere, men det er vigtigt også at se på fremtiden. Vores vigtigste mål er yderligere at sikre og øge den europæiske skibsfarts bæredygtighed og præstation på lang sigt. Det betyder effektive, sikre, forsvarlige og miljøvenlige søtransporttydelser. Søtransport skaber kvalitetsjob i Europa og styrker forskning og europæisk industriel innovation.

Vi har også ambitiøse miljømål, og Kommissionen har altid fremhævet behovet for globale løsninger, især når det gælder en reduktion af emissionen af drivhusgasser.

Den vigtigste indsats, hvad angår strategien, blev gjort inden den økonomiske krise. I betragtning af den økonomiske nedgang gælder strategien stadig. I denne sammenhæng må hovedvægten ligge på opretholdelse og forbedring af den internationale orden. Vi står over for trusler som protektionisme, illoyal konkurrence, skibe, der ikke lever op til standarderne, eller pirateri. Vi må finde bedre løsninger på disse problemer, nemlig gennem dialog med større handelspartnere.

Jeg bifalder Transport- og Turismeudvalgets konklusioner i betænkningen, og jeg kan forsikre Dem om, at Kommissionen allerede har taget fat på mange af problemerne i forskellige aktiviteter for at gennemføre strategien, såsom forslaget om meldeformaliteter for skibe, der er et vigtigt element af det fælles europæiske havområde uden barrierer.

Kommissionens tjenestegrene er også begyndt at arbejde på både en social dagsorden for søtransport og EU's e-maritime initiativ. Begge agter Kommissionen at forelægge i 2011.

Jeg vil også gerne besvare spørgsmålet om retningslinjerne for statsstøtte til søtransport i 2010. For det første vil retningslinjerne fra 2004 ikke ophøre i 2011, selv om Kommissionen sagde, at de vil blive revideret inden for syv år. For det andet kræver den nuværende krise med de alvorlige konsekvenser for skibsfarten en meget omhyggelig fremgangsmåde.

Hvad angår de specifikke foranstaltninger, er vi i øjeblikket ved at forberede en detaljeret køreplan for gennemførelse af denne strategi, som vi regner med at offentliggøre i sommer.

Georgios Koumoutsakos, for PPE-Gruppen. – (EL) Hr. formand! Kommissærens redegørelse fremkaldte en meget positiv reaktion hos mig, og jeg lyttede til den med stor interesse, fordi skibsfart faktisk er en meget vigtig – efter min mening livsvigtig – sektor for den europæiske økonomi.

EU har al mulig grund til at værne om den ledende rolle, som EU spiller i denne økonomiske sektor, og opretholde en høj standard for søtransporten. Det er udfordringen, nemlig at opretholde vores ledende rolle på det globale marked for skibsfart, og derfor har vi brug for en effektiv og koordineret strategi for søtransport.

Den betænkning, vi drøfter i dag, og som blev vedtaget af et overvældende flertal i det pågældende udvalg, er en detaljeret betænkning, der går i den rigtige retning. Jeg synes, at den tekst, der nu foreligger, uden ændringer og ændringsforslag, fuldt ud opfylder vores behov for at følge en specifik, fast kurs i den retning, som jeg tidligere omtalte.

Selvfølgelig står den europæiske skibsfart i øjeblikket over for enorme udfordringer, bl.a. en udefrakommende udfordring. Den første udfordring er behovet for at øge konkurrencen. Det er en kendsgerning, at fri konkurrence er skibsfartens livsnerve. Samtidig er der imidlertid ofte behov for statsstøtte, fordi vi jævnligt udsættes for illoyal konkurrence fra tredjelande.

Konklusionen er derfor, at statsstøtte skal bibeholdes, fordi den har bidraget til at opretholde den europæiske skibsfarts konkurrenceevne og medlemsstaternes økonomi. Den anden udfordring, vi står over for, er behovet for at styrke og forbedre erhvervsuddannelsen af menneskelige ressourcer i søfartssektoren, fordi der har været et betydeligt fald i antallet af unge, der vælger faget, og der er mangel på uddannede søfolk.

Vi har derfor brug for en dynamisk politik. Vi skal helt afgjort gøre noget ved disse to sektorer, og jeg synes, at betænkningen går i den rigtige retning.

Knut Fleckenstein, for S&D-Gruppen. – (DE) Hr. formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Først og fremmest glæder vi og meget over, at der i fremtiden vil være en søtransportstrategi i EU, også selv om vi må vente lidt endnu med afstemningen. Vi går ud fra, at den foreliggende betænkning vil blive flettet ind i betænkningen "Future of Transport" og derefter i hvidbogen.

Ved hjælp af den europæiske søtransportstrategi 2018 får vi skabt rammerne for at gøre den europæiske maritime økonomi mere konkurrencedygtig på internationalt plan, og i denne strategi har vi fastlagt, at vi for det første ønsker, at disse rammer skal indføres på grundlag af miljømæssige standarder, og at vi for det andet ønsker fornuftige verdensomspændende socialstandarder for højkvalitativ søtransport.

Lad mig kort tage fat på tre punkter. For det første er søtransport en miljøvenlig transportsektor, og det var derfor et af vores mål, at denne gren af økonomien også fremover skal spille en rolle i forbindelse med bekæmpelse af klimaændringerne. Jeg går meget ind for, at vi skaber incitamenter såsom grønne havne – selv om vi ikke træffer nogen beslutninger i dag, men snarere pålægger Kommissionen og Rådet at finde ud af, hvad der i så henseende kan lade sig gøre.

Jeg mener, det er lige så vigtigt at opretholde den internationale konkurrenceevne – bl.a. i forhold til andre transportformer. Kommissionen gør derfor på grundlag af vores forslag også ret i endnu en gang at foretage en konsekvensvurdering med hensyn til svovlemissionskontrolområderne i Nordsøen og Østersøen, fordi vi, hvis vi vil have højere krav her end andre steder, er nødt til at tage højde for den internationale konkurrence og sikre, at vi om muligt ikke er skyld i, at transport af containere igen foregår på vejene, hvilket ville være imod vores hensigter.

Lad mig nævne en sidste ting, som jeg føler, er særdeles vigtig, nemlig at de store europæiske havne tænkes ind i planlægningen af TEN-netværkene. Det har så enorm stor betydning for os, fordi havnene er vigtige knudepunkter i transportkæderne, og de kan kun udfylde deres rolle effektivt, hvis intermodaliteten bliver fremmet og forstærket.

Der er her en lang række andre punkter, jeg kunne nævne. Jeg vil gerne rose hr. van Dalen for denne fremragende betænkning. Vi har alle sammen ydet vores lille bidrag til den, og jeg beder om forståelse for, at vi helst ikke vil spolere denne fremragende betænkning ved at vedtage ændringsforslagene.

Jean-Paul Besset, for Verts/ALE-Gruppen. – (FR) Hr. formand! Gruppen De Grønne/Den Europæiske Fri Alliance bakker til fulde op om hr. van Dalens betænkning og henstillinger. Han har fremlagt en velafvejet tekst, der er resultatet af det tætte samarbejde, som det er lykkedes ham at etablere med de øvrige politiske grupper.

Vi støtter den foreliggende betænkning, fordi det så klart fremgår, hvilke udfordringer vi i forbindelse med EU's havpolitik står over for, nemlig en markant stigning i samfærdslen ad søvejen, både i og uden for EU, uden at der gås på kompromis med miljøet eller på det sociale område. Betænkningens ordlyd er forenelig med det rationale, vi gerne ser anvendt på alle områder, dvs. en politik baseret på bæredygtig udvikling. Der skitseres nogle positive måder, hvorpå det er muligt at udvikle søtransporten fra i dag og til 2018 under de bedst mulige betingelser.

Vi lægger navnlig vægt på bekæmpelsen af misbrug af bekvemmelighedsflag eller anvendelse af skibe, der ikke overholder standarderne. Vi lægger også vægt på beskyttelse mod piratvirksomheder. Vi lægger vægt på at have en politik, der er udarbejdet inden for rammerne af et fælles europæisk havområde, og betydningen af at have en multimodal forbindelse mellem de europæiske havne og baglandet. Vi lægger vægt på opfordringen til at forenkle de administrative regler vedrørende ind- og udsejling i europæiske havne. Vi lægger vægt på at fremme erhvervsmulighederne inden for søfarten og fortløbende sørge for efteruddannelse. Endelig lægger vi vægt på, at miljøspørgsmål prioriteres højt.

Alt i alt vil vi altid støtte tiltag, der efter vores opfattelse er med til at fremme en søtransportsektor, som kan konkurrere med vej- og lufttransport. Der er i hr. van Dalens betænkning taget fuld højde for den globale miljømæssige udfordring, hvor søtransport er en af løsningerne. Det er især et nyttigt redskab i kampen mod den globale opvarmning.

Vores eneste anke er, at det ændringsforslag, vi stillede for at få indarbejdet søtransportsektoren i systemet til handel med drivhusgasemissionskvoter, ikke er blevet taget op af ordføreren eller Kommissionen. Set fra vores side bør ingen økonomisk sektor afvige fra hovedreglen, og ligesom for luft- og vejtransportsektoren skal aktørerne inden for søtransportsektoren også, selv om udledningen af CO₂ er lav, gøre deres for at reducere emissionerne. Vi genfremsætter derfor vores ændringsforslag i plenarsalen.

Jacky Hénin, for GUE/NGL-Gruppen. – (FR) Hr. formand, mine damer og herrer! Det er noget af en underdrivelse, når man siger, at EU har brug for en reel udviklingsstrategi for søtransport, eftersom dette meget væsentligt for EU's fremtid, for så vidt angår fødevarer, økonomisk og politisk uafhængighed samt miljøbeskyttelse.

For at være effektiv skal strategien være omfattende og indbefatte skibsbyggeri, skibsreparation, havne, beskæftigelse og uddannelse af skibspersonale samt sikkerhed. Det direktiv om liberalisering af havnetjenester, som Parlamentet forkastede i 2006, er efter min opfattelse hovedhjørnestenen i en hvilken som helst europæisk søtransportstrategi.

Parlamentet opfordrer Kommissionen til at fortsætte kampen mod misbrug af bekvemmelighedsflag. Dette er positivt, men det er først nu slaget virkelig skal slås. Det er i sidste ende ikke misbruget af bekvemmelighedsflag, vi er nødt til at bekæmpe, men selve forekomsten af denne praksis. Ellers er alle vores gode hensigter vedrørende sikkerhed og jobskabelse blot ord på et stykke papir.

Det er positivt, at statsstøtte til denne sektor gøres betinget af, at man lever op til sociale og miljømæssige kvalitetskriterier samt fremmer skabelsen af arbejdspladser og uddannelsen af søfolk fra EU's medlemsstater, da de eneste reelle konkurrenceforvridende forhold, ikke skyldes statsstøtte, men i stedet social, lønmæssig og miljømæssig dumping.

Den bedste garanti for sikkerheden ved søtransport ligger i, at de ansatte er vellønnede og veluddannede samt nyder god social beskyttelse og har gode arbejdsvilkår.

Det glæder mig at se, at vi omsider taler om livslang læring for søfolk og styrker de faglige kvalifikationer og kompetencer. Vi skal nu påse, at dette punkt anerkendes som en rettighed for samtlige søfolk, og få arbejdsgiverne til at stå for finansieringen.

Jeg bakker også op om kravet til skibsbygning og stålqualität. Den tekst, vi har fået forelagt, bringer os jo nogle skridt fremad, men den rummer også stadig mange slevmodsigelser. Den bærer fortsat præg af, at man er låst fast i en spændetrøje, nemlig dogmet om fri konkurrence og ingen konkurrenceforvridning. Den er også stadig præget af pres fra rederiernes interessegrupper og de værste ultraliberale utopiske scenarier.

Hvordan kan man f.eks. gå ind for bedre beskæftigelsesforhold for EU's søfolk, men også opfordre til at undersøge, i hvilken udstrækning man kan anvende nye teknologier i stedet for menneskelig arbejdskraft?

Hvordan kan man forfægte, at omfanget af dumping skal reduceres, men samtidig gå ind for fri bevægelighed for arbejdstagere, der end ikke har de samme rettigheder inden for EU? Hvordan kan man lægge vægt på sikkerheden, når systemet bygger på aktørernes egne erklæringer, og når nogle parter – lokket af lugten af profit – ikke viger tilbage for at transportere varer, der kan vise sig at være særdeles farlige for mennesker og miljø, uden at det bliver anmeldt?

Der er stadig meget at gøre, men vi står sammen om det, fordi vi i forbindelse med en sund, højprofileret havpolitik også – og frem for alt – skal respektere de hårdhuede mænd og kvinder, der ofte sætter livet på spil, for at andres behov kan blive opfyldt.

Anna Rosbach, for EFD-Gruppen. – (DA) Hr. formand! Et ambitiøst strategipapir. Men jeg har dog et par kommentarer.

Mere gods på EU's store floder – Fint, men hvordan tager vi højde for, at vandstanden i de senere år ofte har været så lav, at fuldtlastede pramme ikke kan sejle? Ved halv tonnage bliver fragtomkostningerne på varer for høje.

Risikobaseret kontrol – Ja, hvordan kan man se på en kulpram, at den smugler mennesker? Risikobaseret kontrol alene er ikke nok. Det er naivt at forvente, at alle verdens søfartsnationer vil følge EU's højtsatte miljønormer. Tværtimod vil mange gamle skibe fra tredjelande drage økonomisk fordel heraf.

Pirateri – Hvorfor nævnes problemet kun i sammenhæng med Afrika? I farvandet rundt om Indonesien er problemet langt større. Det berører jo også EU's rederier.

Lodspligt – I alle kystnære farvande bør lodspligt gøres lovpligtig for at undgå miljøkatastrofer.

Jeg finder det også beklageligt, at vi har afviklet så mange mindre havne. Vi bør satse på at styrke den kystnære søtransport og ikke svække den.

Et sidste punkt – Der tales meget om skibsbygningsindustriens betydning for EU. Men hvor er debatten om ansvarlig og miljørigtig ophugning af skibe henne? Eller vil vi stadig sende vores udtjente skibe til uansvarlig ophugning på indiske strande?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Hr. formand! EU's søfartsmæssige forhold skal ses i sammenhæng med forholdene på internationalt plan. Europa er en stor aktør på markedet for søtransport, navnlig med hensyn til passager- og containertransport. EU's position på det globale marked inden for denne sektor skal forstærkes.

Man kan komme langt med hensyn til at opfylde dette krav ved at forbedre kvaliteten af den uddannelse, søfolk får, samt deres arbejds- og indkvarteringsforhold – både ombord og ved landgang samt på skibe, der ligger på red. Der mangler dog højt kvalificeret personale i hele den europæiske søfartsbranche – lige fra skibsbyggere og til personale på lystfartøjer.

Virksomheder i USA, Asien og Mellemøsten har langt flere faciliteter at byde på end deres europæiske konkurrenter. Under disse betingelser foretrækker de faguddannede inden for denne branche i EU at finde beskæftigelse i virksomheder i søfartserhvervet eller hos skibsredere i Dubai eller Kina, samtidig med at europæiske skibe bemannes med filippinske og indiske søfolk. Denne situation skal bringes til ophør. Søfartsinstitutionerne i medlemsstaterne skal arbejde meget tættere sammen for at harmonisere deres uddannelsesprogrammer samt give mulighed for lønnet praktikophold og erfaringsudveksling mellem europæiske søfartsvirksomheder.

Jeg vil også gerne fremhæve et andet sikkerhedsspørgsmål, der er særdeles vigtigt og fortsat besværliggør problemfri global søtransport. Jeg refererer her til situationen på Afrikas Horn. Jeg glæder mig over aktiviteterne via NAVFOR-Atalanta-operationen, hvor man fuldt ud løser opgaverne i regionen. Vi må dog erkende, at der er behov for specifikke investeringer i forsvarsindustrien for at kunne forsyne militæret med skibe og andre interventionsmidler, der er meget mere effektive, end dem, som den europæiske flåde i øjeblikket anvender.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Hr. formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Jeg er i stor udstrækning enig i det, min kollega hr. Fleckenstein sagde, og vil først og fremmest gerne takke ordføreren, hr. van Dalen, for hans fremragende betænkning. Han stiller skarpt på en række væsentlige spørgsmål – først og fremmest søtransportens betydning for vores økonomi. Han peger også på, at vi skal konkurrere på et globalt marked, og at vi derfor skal være opmærksomme på vores søtransportsektors konkurrenceevne, men samtidig stræbe efter mere bæredygtige transportformer. Vi skal med andre ord undgå risikoen for udflagning. Samtidig skal vi desuden sørge for, at der er lige konkurrencevilkår. Det er derfor vigtigt, at de regler om statsstøtte, som har været i støbeskeen i ganske lang tid, faktisk begynder at finde anvendelse for vores havnes vedkommende. Jeg er sikker på, at vi senere må vende tilbage til dette punkt.

Der er tre vigtige områder, man skal overveje. Først og fremmest ansættelses- og arbejdsvilkårene. Søtransporterhvervet skal igen gøres attraktivt for de unge, og for tiden er det overordentlig vanskeligt. Vi er nødt til at gøre en større indsats for at informere om karrieremulighederne, det være sig til lands eller til søs. Dette er vi nødt til at bygge videre på. Arbejdsvilkårene skal også forbedres ved at ratificere Den

Internationale Arbejdsorganisations lovgivning og ved at foretage kontrol på globalt plan – selvsagt ikke blot i Europa.

Et andet vigtigt punkt – og mange af mine kolleger har allerede nævnt det – er søtransportens indvirkning på miljøet. I sig selv er søtransport en bæredygtig transportmåde, men der er stadigvæk en del plads til forbedring. Man bør fra europæisk side i den henseende være foregangsmand, bl.a. i forbindelse med forhandlingerne i Den Internationale Søfartsorganisation.

Afslutningsvis er det en selvfølge, at sikkerheden skal sættes i højsædet. Der kan kun skabes et blomstrende søfartserhverv, hvis sikkerheden er i orden. Vi er nødt til at føre den udvidede tredje søfartssikkerhedspakke ud i livet og fortsat støtte Atalantamissionen ud for Somalias kyst.

Gesine Meißner (ALDE). – (DE) Hr. formand! Da jeg er den første taler fra Gruppen Alliancen af Liberale og Demokrater for Europa, vil jeg gerne begynde med at sige hjertelig tak til hr. van Dalen. Vi har alle set, at han helhjertet går ind for søtransport. Det er jo blevet ganske åbenlyst.

Vi ved alle, hvor betydningsfuldt dette område er. I de senere år – inden krisen – voksede den maritime økonomi som helhed væsentlig mere end de øvrige områder af økonomien. Søtransporten spiller jo i den forbindelse en væsentlig rolle, og man kan sige, at søfartserhvervet vil være helt og aldeles afgørende for Europas videreudvikling. Det forudsiges også, at transportsektoren, nu hvor vi har overstået det værste af krisen, endnu en gang vil begynde at vokse, og at søtransport derefter får større betydning. 90 % af vores eksport og import sker via havnene. Det er i den sammenhæng naturligvis – som allerede nævnt – vigtigt at have og forbindelsesveje til baglandet tages i betragtning i tilstrækkeligt omfang i forbindelse med transportkorridorer og transeuropæiske net.

Der skal nyt blod til. Hvis vi gerne vil have søfartssektoren til at stå for en større andel af transportarbejdet, har vi selvfølgelig også brug for mennesker, der har lyst til at arbejde i branchen. Til det formål har vi brug for højkvalitative uddannelser, der også er harmoniseret i hele Europa, og samtidig er vi nødt til at gøre noget reklame for branchen. De unge skal simpelthen se, hvilke fremtidsudsigter, der er inden for søtransportsektoren. Vi ønsker gode arbejdsvilkår – og det er også noget, vi kan og gerne vil harmonisere i hele Europa.

Det miljømæssige aspekt er allerede blevet nævnt. Søtransport er meget miljøvenlig, især for så vidt angår CO₂-emissioner. Der er stadig masser af plads til forbedring med hensyn til nitrogenoxider og svovlemissioner. Der skal arbejdes videre med dette – både i sektoren selv og også i Europa generelt, fordi det som allerede nævnt er særdeles vigtigt af hensyn til den skarpe internationale konkurrence inden for søtransport. I Europa spiller vi en temmelig fremtrædende rolle på dette område, men vi skal sikre, at vi også fastholder denne fremtrædende rolle. Vi kan i enkelttilfælde evt. også bruge statsstøtte til dette formål. Vi skal sikre, at vi arbejder sammen om at udvikle denne sektor yderligere.

Sammenfattende er søtransport bestemt et område med gode fremtidsperspektiver, og det er derfor godt, at vi udvikler en langsigtet strategi.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Hr. formand, hr. kommissær! Det er af afgørende betydning, at vi gennemfører en europæisk søtransportpolitik, der er ambitiøs og fremadrettet. Der skal tages højde for faktorer, som er specifikke for denne sektor, og tages fat på de udfordringer, som sektoren står over for.

Søtransport er i flere henseender af strategisk betydning for EU – først og fremmest på grund af den rolle, sektoren spiller med hensyn til vækst og beskæftigelse, den internationale dimension og det miljømæssige aspekt samt aspektet vedrørende bæredygtig udvikling. Det har været nævnt, at søtransport står for 80 % af transportarbejdet i forbindelse med den globale samhandel. I Kommissionens meddelelse og hr. van Dalens betænkning anvises den vej, vi er nødt til at følge, og der er fastsat nogle strategiske mål og udpeget nogle centrale indsatsområder for EU's søtransportpolitik.

Personlig vil jeg gerne fremhæve nogle punkter, som min kollega fru Vlasto og jeg har været fortalere for i Transport- og Turismeudvalget, nemlig at EU aktivt skal styrke konkurrenceevnen for søtransportsektoren, og at dette især indebærer en forbedring af arbejdsvilkårene og karrieremulighederne i sektoren, uden at målet om en god konkurrenceevne holdes adskilt fra målet om en bæredygtig udvikling, fair konkurrence og høj sikkerhed. For så vidt angår de miljømæssige aspekter, skal EU's politik fremme internalisering af eksterne omkostninger og etablering af søtransportemissionskontrolområder. I forventning om en øget trafikmængde til søs er vi afslutningsvis nødt til at fremme investeringer rettet mod modernisering af og kapacitetsforøgelse i vores havneinfrastrukturer.

Det er vigtigt, at Parlamentet videreformidler sit syn på EU's søtransportpolitik fra nu og indtil 2018. Hr. van Dalens fremragende betænkning, som har fundet meget bred opbakning i Kommissionen, vil forhåbentlig finde lige så bred opbakning i Parlamentet, hvilket vil give os et stærkt grundlag for fremtidige forhandlinger.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Hr. formand! Søtransport bliver af særdeles stor betydning for EU. Set i lyset af, at søfartssektoren står i en konkurrencesituation ikke alene på fællesskabsplan, men specielt på verdensplan, skal vi fremhæve betydningen af at forøge søtransportandelen som led i vores transportaktiviteter som helhed, både internt i EU og især uden for EU. Vi må imidlertid pointere, at visse EU-medlemsstater stadig er på den sorte eller grå liste under Parisaftalememorandummet. Det er grunden til, at vi opfordrer medlemsstaterne og skibsrederne til at gøre en indsats for at blive optaget på den hvide liste under Parisaftalememorandummet.

Desuden mener jeg, at der i betragtning af ulykkerne til søs i seneste år skal etableres nogle europæiske interventionscentre for søfartsulykker i alle de medlemsstater, som har adgang til havet.

Jeg vil gerne benytte mig af denne lejlighed og forhandling til at gentage min anmodning til Kommissionen om at drage størst mulig nytte af EU's direkte adgang til Sortehavet, der er et område af særlig geostrategisk betydning. Kommissionen bør i den sammenhæng, ligesom for de øvrige europæiske havområder, opfordre til, at der indgives forslag til udvikling af søkorridorer i Sortehavet. Forbindelsen mellem havnen i hhv. Rotterdam og Constanța via Rhinen, Main-Kanalen og Donau formindsker afstanden mellem Nordsøen og Sortehavet med 4 000 km. Jeg mener derfor, at dette er af afgørende betydning, og anmoder Kommissionen og medlemsstaterne om at fremskynde gennemførelsen af prioritetsprojekt 18.

Selv om transport med skib medfører mindre forurening, har Parlamentet anmodet om, at skibstransport skal indgå i emissionshandelssystemet, navnlig for så vidt angår søtransport.

Skibsværfterne har økonomiske problemer, især under den nuværende finansielle og økonomiske krise. Repræsentanter for skibsværfterne kan i øjeblikket ikke få øje på nogen løsning på, hvordan man kommer ud af den aktuelle økonomiske krise.

Den europæiske søfartssektor oplever det problem, at der mangler stadig flere kvalificerede søfolk. Det sociale aspekt og arbejdsbetingelserne for søfolk i EU er tæt forbundet med den europæiske skibsflådes konkurrenceevne. Jeg mener, der er brug for nogle tiltag for at lette arbejdstagernes bevægelighed inden for denne sektor, så der ikke er ubegrundede barrierer og restriktioner.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Hr. formand! Jeg vil gerne specielt rose hr. van Dalen og også min kollega hr. Fleckenstein for dette fremragende udspil, der giver fremdrift til Parlamentets ambitioner med hensyn til EU's havpolitik, og jeg vil også gerne takke dem for, at de velvilligt har medtaget en pæn del af mine forslag.

Den færdige betænkning omfatter så vigtige aspekter som en opfordring til, at havne og skibe tilpasses til bevægelseshæmmedes behov, og et krav om ratifikation af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold, og desuden anmodes branchen om at indarbejde konventionen i praksis. Et andet vigtigt aspekt er udvidelsen af forslagene om erhvervsuddannelse for søfolk på alle niveauer med henblik på at bekæmpe undervurderingen og udnyttelsen af dem.

Det foreslås også, at EU skal føre an i Den Internationale Søfartsorganisation i kampen mod forurening, både vedrørende alternativer til brændselolie til skibe og reduktion af svovlemissionerne, og det foreslås, at dette sker ved at anvende intelligente transportsystemer som f.eks. Galileosatellitssystemet.

I betænkningen foreslås det også at bekræfte optrapningen af EU's kamp mod piratvirksomhed og bakke op om, at Atalantaoperationen skal blive stadig mere effektiv, samt behovet for at forbedre kvaliteten i forbindelse med konstruktion af skibe, så de kan opfylde de højeste standarder med hensyn til tilgængelighed og sikkerhed.

Afslutningsvis ser jeg meget positivt på, at man anerkender havnenes rolle i de nye transeuropæiske net, herunder den altafgørende betydning af, at de forbindes med tørhavne eller havne i baglandet og med logistiske platforme.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Hr. formand! Den strategi, vi drøfter i dag, er særdeles ambitiøs, og for så vidt angår den grundlæggende retning, har hr. Koumoutsakos, ordføreren for vores politiske gruppe, allerede været inde på alt det, jeg gerne ville sige.

Jeg vil dog gerne – som medlem af Udvalget om Borgernes Rettigheder og Retlige og Indre Anliggender – komme med en kommentar i forbindelse med det meget interessante og banebrydende udspil med hensyn til at etablere et "e-maritime"-system, dvs. et maritimt overvågningsnetværk. Personlig er jeg enig i Kommissionens tekstforslag. Der tages højde for, at der etableres et integreret informationsstyringssystem for at genkende, overvåge, lokalisere og indberette alle skibe til havs og deres last.

Der foretages imidlertid også en tilsvarende – men jeg ved ikke, om den er mere eller mindre sofistikeret – elektronisk overvågning via Frontex som led i bekæmpelsen af ulovlig indvandring. Jeg vil derfor gerne spørge, om der tages højde for dette, om Kommissionen er nødt til at præcisere noget i sin meddelelse, om der skal være specifikke, forskellige kompetencer for hvert enkelt agentur, eller om disse oplysninger evt. skal sammenstilles, så resultatet i begge henseender bliver bedre.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne tage to emner op, som ordføreren nævnte, men ikke kom nærmere ind på.

Det første punkt er piratvirksomhed, hvor henstillingerne alle sammen er gode nok, men uundgåeligt er generelle. Vores erfaringer fra Atalantaoperationen kan muligvis anvendes som et yderligere bidrag til de regler om selvbeskyttelse, der anbefales af IMO, eftersom problemet med piratvirksomhed formentlig vil blive større, og EU ikke kan gentage den type operation overalt i de farvande, hvor EU's skibsflåde færdes.

Det andet emne er behovet for bedre udvikling af forbindelsen mellem transporten til søs og ad de indre vandveje i betragtning af de komplekse aktiviteter inden for disse områder. Dette illustreres f.eks. via forbindelsen mellem de økonomiske, sociale, miljømæssige og politiske faktorer, hvad angår Donau og Sortehavet.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Hr. formand! Det første spørgsmål drejer sig om en rapport, som vi beder Kommissionen om, vedrørende effektiviteten af Marco Polo-programmet. Det andet spørgsmål vedrører muligheden for eller snarere de fremtidige lovforslag om, at EU's havne skal spille en større rolle i forbindelse med den globale søtransportlogistik.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Hr. formand! Jeg har bedt om ordet for at præcisere, at jeg i min oprindelige betænkning overså en ting, som mine kolleger her heller ikke har nævnt. Jeg vil gerne især gøre opmærksom på den rolle, som Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, EMSA, spiller. Jeg og en række kolleger havde for nylig lejlighed til at besøge EMSA, der udfører et vigtigt stykke arbejde, som har altafgørende betydning for udviklingen af EU's søtransportstrategi. Agenturet har brug for vores støtte, og jeg mener, at de oplysninger og tekniske faciliteter, man råder over, ikke alene er fremmende for skibsfarten og søtransporten i EU, men også kan være til hjælp for de øvrige sektorer, der blev henvist til for et øjeblik siden, f.eks. især vedrørende oplysninger, som også kan analyseres og anvendes af Frontex.

EMSA udfører helt ærligt – og dette er min sidste bemærkning – et vigtigt stykke arbejde, som vi skal anerkende og tage i betragtning, når vi drøfter EU's strategi for søtransport.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Hr. formand! Det har været en yderst interessant forhandling, og den underbygger så absolut hr. van Dalens fremragende betænkning. Jeg synes, at betænkningen er vellykket, for der er ikke noget, der er vanskeligere end at skrive en betænkning om strategier generelt, idet strategier er et instrument, hvor der virkelig anlægges en langsigtet synsvinkel, og samtidig skal man fokusere på hovedpunkterne.

Vi arbejder nu i kommissærkollegiet på at udarbejde en detaljeret køreplan for gennemførelsen. Inden sommer vil vi nok være klar med køreplanen. Jeg vil gerne nævne tre konkrete punkter. Det første vedrører retningslinjer for statsstøtte til havne. Dette punkt bliver drøftet i Generaldirektoratet for Konkurrence og med en tidligere kommissær for konkurrence, og de vil virkelig gerne, at vi i Kommissionen arbejder sammen, så det kommer til at tage noget tid. Jeg kan ikke komme med nogen præcise tidsplaner, men vi arbejder på sagen.

Vedrørende Marco Polo-programmet har vi drøftet de spørgsmål, der vedrører det transeuropæiske transportnet, så denne drøftelse vil ske i forlængelsen heraf.

Vedrørende havne har vi på nuværende tidspunkt ikke nogen lovgivning på bedding.

Til slut vil jeg gerne takke formanden og parlamentsmedlemmerne for denne forhandling. Den har virkelig været til stor nytte for Kommissionen.

Peter van Dalen, ordfører. – (NL) Hr. formand! Jeg vil gerne takke formanden og alle parlamentsmedlemmerne, idet jeg mener, at den foreliggende betænkning er et godt eksempel på et konstruktivt samarbejde mellem de forskellige politiske grupper.

Jeg vil gerne fremhæve tre hovedpunkter, som nogle af mine kolleger allerede har omtalt. Først og fremmest miljøspørgsmålet, der er af afgørende betydning. Vores skibe skal blive en hel del mere miljørigtige, og jeg har i min betænkning opstillet en række muligheder i den henseende, især afgifter på brændselsolie til skibe, idet denne type brændsel har en ringe miljømæssig profil. Jeg gad nok vide, om Kommissionen kunne tænkes at genoverveje denne idé.

Afslutningsvis er der begrebet "grønne havne", som nogle medlemmer har valgt at kalde det. I en grøn havn vil man med et miljøvenligt skib få en hurtigere behandling og vil også skulle betale en lavere havneafgift. Idéen hermed er, at man får noget ud af at udvise god miljøadfærd. På denne måde har man faktisk et system, hvor man kombinerer incitamenter med disincitamenter. Hvis man kan fremvise gode miljømæssige resultater, bliver man belønnet, og hvis man ikke kan leve op til kravene, kommer man meget hurtigt til at stå uden en klink. Jeg går stærkt ind for et sådant system.

For så vidt angår sikkerhed, var der et medlem, som nævnte, at medlemsstaterne meget hurtigt skal gennemføre den tredje søfartssikkerhedspakke. Det er simpelthen en nødvendighed. Fru Țicău omtalte Parisaftalememorandummet. Hun har fuldkommen ret, for kontrolaktiviteterne bliver nu i større grad baseret på risici, hvilket er langt bedre end den faste procentdel. Det betyder, at kontrolaktiviteterne bliver kraftigt forbedret, og god adfærd bliver belønnet. Skibsredere og -personale skal altså udvise god adfærd. Slovakiet er stadig ikke optaget på den hvide liste og skal gøre en ekstra indsats for at blive det.

Jeg har lagt særlig vægt på skibsbygning og -vedligeholdelse. Vi ved, at man i økonomiske krisetider hurtigt vælger at spare på vedligeholdelsen. Vi kan helt klart ikke tillade, at dette sker, og navnlig klassifikationsselskaber bliver i øjeblikket mødt med store krav.

Vi bakker fuldt ud op om Atalantamissionen mod piratvirksomhed. Det er en god mission og har allerede vist sig at være en succes. Så sent som i sidste uge hjalp en fregat fra den nederlandske flåde et tysk handelsskib. Et sådant samarbejde ser i mine øjne ud til at være ideelt. I den konkrete sag måtte alle skibsredere arbejde sammen, og man måtte sejle i konvoj, idet ingen af dem kunne klare sagen på egen hånd.

Endelig vil jeg gerne takke kommissæren og Kommissionen, og vi ser frem til, at den foreliggende betænkning udmønter sig i en køreplan.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Afstemningen finder sted om to ugers tid under mødeperioden i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Sergio Berlato (PPE), skriftlig. – (IT) Den europæiske søtransportsektor spiller en central rolle på det globaliserede marked. Sektorens betydning kan aflæses af et statistisk nøgletal, nemlig at landene i EU står for 41 % af verdens skibsflåde.

Som følge af den øgede statsstøtte til søtransportsektoren i tredjelande er den europæiske skibsflådes konkurrencemæssige position imidlertid under stadig stigende pres. Jeg opfordrer derfor Kommissionen til hurtigt at forelægge de nye regler om statsstøtte, således at der kan skabes retfærdige vilkår for international søtransport.

Ifølge de seneste undersøgelser skønner man, at søtransporten i medlemsstaterne vil stige fra 3,08 mia. t i 2006 til 5,3 mia. t i 2018. Jeg er derfor enig i indholdet i betænkningen, og jeg er med andre ord enig i, at det skal prioriteres højt at udvikle den europæiske havneinfrastruktur, så man kan opretholde væksten inden for søtransportsektoren.

Endelig mener jeg, der skal gøres mere reklame for erhvervsmulighederne inden for søfarten blandt de unge i EU ved hjælp af relevant informationsmateriale, som tilsyneladende ikke findes på nuværende tidspunkt. Set med mine øjne kan den omsiggribende mangel på faguddannet personale inden for den europæiske søtransportsektor faktisk være med til efterhånden at svække den.

Danuta Jazłowiecka (PPE), skriftlig. – (PL) Hvis man ser på situationen i EU's søtransportsektor, kan man drage modstridende konklusioner. På den ene side vidner de fremlagte data om, at medlemsstaternes skibsflåde står for en kæmpestor andel af transportarbejdet på globalt plan såvel som på EU-plan. Dette understreger

EU's betydning med hensyn til anvendelse af nye teknologier og organisationssystemer, især med henblik på miljøbeskyttelse og forbedrede indkvarteringsforhold for skibsbesætninger. På den anden side opleves der imidlertid en stadig skarpere konkurrence fra tredjelande – og især fra de lande, hvor skibene sejler under såkaldt bekvemmelighedsflag. Der kan ligeledes spores en øget tilbageholdenhed hos de unge med hensyn til at søge ansættelse inden for det, der utvivlsomt er en lidet attraktiv branche. Samlet set er den nuværende situation for søtransporterhvervet i EU slet ikke så ringe, men fremtidsudsigterne giver os ikke anledning til optimisme. Efter min personlige opfattelse skal foranstaltninger, der kan være med til fremme intern søtransport og sikre optimal sammenhæng mellem sø- og landtransport af varer, prioriteres højt. Jeg repræsenterer regionen i den øvre del af Oders flodbassin og kan se, hvor lidt de potentielle flodhavne i denne region bliver anvendt, især som transportvej mellem de indre regioner i Tjekkiet, Polen og Tyskland og havnen i Szczecin. Man skal også holde sig dette aspekt for øje i forbindelse med EU's søtransportpolitik, således at foranstaltninger som led i den politik, vi drøfter, kan være med til at udvikle Fællesskabet som helhed – og ikke alene kystområderne.

Vilja Savisaar (ALDE), skriftlig. – (ET) 41 % af verdens skibsflåde tilhører virksomheder i EU, men en række andre lande giver desværre mere støtte til deres skibsflåder og skibsredere, end EU's medlemsstater gør, eller pålægger mindre skrappe krav med hensyn til sikkerheds- og miljøregler for skibe.

Man bør fra europæisk side garantere bedre arbejdsvilkår for søfolk, større sikkerhed om bord og en forbedring af miljøsituationen i søer og have. Vi bør med henblik herpå forlange, at medlemsstaterne støtter – eller muligvis tilskynde dem til at støtte – søfartssektoren eller garanterer, at skibe, som står anført i de respektive landes skibsregistre, overholder de ratificerede konventioner såvel som internationale bestemmelser. Selv om søtransport er mere miljøvenlig end vej- eller lufttransport, er det muligt at mindske forureningen på dette område yderligere.

Ved at fremlægge dette forslag til en ændret politik håber jeg, at havneaktiviteter fremover kan blive mere effektive og mindre forurenende – noget der givetvis vil blive gjort lettere ved papirløse procedurer samt større anvendelse af intelligente transportsystemer. Samtidig er hovedformålet med intelligente transportsystemer ikke at mindske forureningen, men at øge effektiviteten og garantere bedre konkurrence.

Sikkerheden inden for søfartssektoren er særdeles vigtig. Vi skal gøre vores yderste for at garantere sikkerheden for vores søfolk, passagerer, skibe og varer, men vi kan samtidig ikke løse dette problem med lukkede øjne. Vi må anskue tingene i et bredere perspektiv og finde en løsning på de bestående problemer på dette område.

Kort sagt spiller søtransporterhvervet efter min mening en særdeles vigtig rolle i økonomien og dagligdagen for mange borgere i EU. Vi må derfor gøre vores yderste for at garantere, at denne sektor er konkurrencedygtig og bæredygtig, samtidig med at vi ikke må glemme de miljømæssige og menneskelige faktorer.

21. Europeana – næste fase (kortfattet forelæggelse)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er kortfattet forelæggelse af betænkning af Helga Trüpel for Kultur- og Uddannelsesudvalget om Europeana – næste fase (KOM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, ordfører. – (DE) Hr. formand, kommissær Kroes! Europeana skal være det store digitale kulturprojekt i EU. Hvad betyder Europeana? Det er et digitalt bibliotek, et digitalt museum og et digitalt arkiv for vores europæiske kulturarv. Det er hensigten at give samtlige borgere adgang til denne digitale ressource – ikke alene i EU, men i hele verden. Projektet Europeana blev påbegyndt i november 2008, og 1 000 kulturinstitutioner har bidraget til at gennemføre det. Der er 150 partnerorganisationer. Indtil videre er ca. 6 mio. værker fra vores europæiske kulturarv blevet digitaliseret. Inden juni 2010 forventes tallet at nå 10 mio. digitaliserede værker, og inden 2015 forventes det at nå 15 mio.

Det er åbenlyst, at det er et meget ambitiøst forehavende, og det er særdeles vigtigt for EU. Det er hidtil blevet finansieret via programmet eContent+ og via medlemsstaterne. Men tempoet for digitaliseringen har indtil videre varieret markant fra medlemsstat til medlemsstat. Frankrig fører an med over 40 %, og Tyskland ligger på ca. 16 %, men mange andre medlemsstater halter langt bagefter, og dette skulle jo være vores fælles flagskibsprojekt med hensyn til europæisk digital kulturpolitik.

Det er særdeles vigtigt, at vi forstår, at der findes en offentlig kulturinstitution, og det er af forståelige grunde tanken at skabe skarp konkurrence set i lyset af retsafgørelsen vedrørende Google Book Search, idet vi ikke ønsker, at vores europæiske kulturarv blot bliver lagt i hænderne på et monopol. Vi ønsker en offentlig

tilgængelig ressource – i bedste europæiske forstand – for så vidt angår vores europæiske kulturarv. Vi vil også gerne bevare den offentlige indflydelse, fordi det betyder, at europæiske borgere også kan få reel politisk indflydelse.

Der er ingen problemer i forbindelse med værker, der ikke længere er ophavsretligt beskyttet, dvs. ikke er omfattet af ophavsretten. Det er langt mere kompliceret, når der er tale om forældreløse værker – med andre ord værker, der stadig er ophavsretligt beskyttet, men hvor det er meget vanskeligt at opspore de retmæssige rettighedshavere. Det er noget helt andet igen, når det drejer sig om værker, der er beskyttet af ophavsretten. Hvis Europeana en dag også skal indeholde værker, der er ophavsretligt beskyttet, vil man skulle betale for privat download af værkerne, for ellers ødelægger vi den kulturelle værdiskabelse på kulturmarkederne.

Det, jeg politisk gerne vil opnå, er derfor på den ene side en hurtig og effektiv digitalisering og samtidig en bevarelse af ophavsretten, fordi det er den eneste måde, hvorpå vi kan holde fast i den kulturelle mangfoldighed i EU. Vi er således nødt til at finde konsensusbaserede løsninger på problemet med forældreløse værker og meget ihærdigt søge at finde frem til, hvem de retmæssige rettighedshavere er. Ud fra et politisk perspektiv er det helt centralt for mig, når vi nu drøfter strategien efter Lissabonstrategien, Europa 2020-strategien, og når det drejer sig om at modernisere vores økonomi, udvikle det digitale samfund, det vidensbaserede samfund og kulturel mangfoldighed, at Europeana også til dels skal finansieres via dette Europa 2020-program – naturligvis med inddragelse af medlemsstaterne. Det skal være et fælles europæisk projekt. Vi har derfor også brug for en kampagne "join Europeana" med henblik på forhåbentlig at finde yderligere private sponsorer. Vi skal imidlertid også sørge for at øge kendskabet blandt vores medborgere – og frem for alt blandt de unge – til, at denne ressource findes. Mange er slet ikke klar over det. Det er den kæmpestore opgave, vi nu skal løfte i flok.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Hr. formand! Europeana er et forehavende, der har afgørende betydning, og som kan gøre Europas kulturarv tilgængelig for hele verden. Det er jo ikke alene et bibliotek, men også et virtuelt museum og arkiv. Jeg så gerne, at hver enkelt af os her i Parlamentet kunne sige, at værkerne af store nationale ophavsmænd såsom for mit eget vedkommende Chopin, Marie Curie, født Skłodowska, eller Słowacki var tilgængelige på internettet. Jeg vil gerne nævne tre centrale faktorer. For det første kan vi, for så vidt angår Europeana, ikke gå på kompromis med kvaliteten. Det er en ting, vi skal være varsomme med i dette projekt. For det andet skal der findes en løsning på problemet med ophavsretten i forbindelse med forældreløse og udsolgte værker. For det tredje vil jeg gerne indtrængende bede fru Kroes om at sætte skub i digitaliseringen i medlemsstaterne, hvis vi fremover gerne vil kunne være stolte over dette store flagskibsprojekt.

Jeg vil gerne takke fru Trüpel for en fremragende betænkning.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Hr. formand! Som ordfører for udtalelsen fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi om betænkningen "Europeana – næste fase" glæder jeg mig over, at den foreliggende betænkning er blevet færdig, og jeg håber, at henstillingerne deri bliver vedtaget af Kommissionen. Under forhandlingerne om dette emne er der indtil videre blevet drøftet en hel række spørgsmål som f.eks. it-struktur, administration af Europeanas hjemmeside, gratis adgang til biblioteksoplysninger, behov for standardisering af digitaliseringsprocessen og mediernes manglende omtale af hjemmesiden. Nogle af disse spørgsmål indgår i betænkningen. Det giver mig håb om, at det er lykkedes os at få udarbejdet en udtømmende betænkning.

Jeg håber dog, at drøftelserne vil fortsætte fremover vedrørende visse aspekter som f.eks. administration af hjemmesiden, finansieringsmetoder og frem for alt strukturering af hjemmesiden i form af en enkelt database og ikke en portal. De nærmere angivne henstillinger fra Parlamentet vil sammen med Kommissionens overvejelser vedrørende de ovennævnte spørgsmål forhåbentlig resultere i, at projektet bliver en succes. Europeana kan blive et vellykket projekt for EU, når blot det bygger på EU's værdier og idealer og bliver omdrejningspunktet for europæisk kulturformidling.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Hr. formand! Indledningsvis vil jeg gerne takke fru Trüpel for denne fremragende betænkning. Jeg har via udvalget kendt hende godt i fem år nu, og jeg ved, at uanset hvad hun beskæftiger sig med, gør hun det med virkelig stor omhu og professionalisme – og den foreliggende betænkning er et godt bevis herpå.

Dette er endnu et projekt, vi har brug for i Europa, fordi EU betragtes som et værdifællesskab, men det er også et stærkt kulturfællesskab. Vi har 27 forskellige medlemsstater, som har en overordentlig rig og varieret kultur.

Hvis vi i en tid, hvor informationsmængderne stiger markant, kan gøre informationer lettere tilgængelige for folk, er dette den type europæisk indholdsrigdom, det er værd at investere i og søge at skaffe midler til.

Alle de små lande får på denne måde også mulighed for at fremme deres egne unikke og særlige kulturer. Når der først findes bredbåndsadgang overalt – lige fra arbejdet i Kommissionen og til medlemsstaterne – vil ligestillingsprincippet med hensyn til forsyning med kulturelle tjenester blive til virkelighed i form af elektroniske biblioteker, museer og arkiver.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Hr. formand! Min politiske gruppe – og jeg personlig – går ikke specielt meget ind for omfattende programmer og institutioner eller oprettelse af enheder, der går videre end det strengt nødvendige. Europeana er imidlertid ikke en sådan enhed. Det er faktisk noget særdeles vigtigt, navnlig fordi vi lever i en tid præget af en visuel og ikke en skriftlig kultur. Dette indebærer, som Neil Postman har vist i sin fremragende bog "Amusing Ourselves to Death" ("Vi morer os selv til døde"), at den visuelle kultur devaluerer den offentlige debat og gør os til ringere borgerne. Det vil igen sige, at hvis der er mulighed for, at et projekt kan resultere i, at befolkningen får bedre læsevaner, er det en chance for at forbedre borgernes intellekt, og EU kan på den måde være med til at styrke uddannelsesniveaet i EU og den måde, hvorpå borgene fungerer – og det vil betyde, at disse borgere i medlemsstaterne bliver mere aktive, har større indsigt og er bedre samfundsborgere.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Hr. formand, mine damer og herrer! Vi drøfter et udspil, som kan vise sig at blive en sand skattekasse for EU, og jeg vil gerne benytte denne lejlighed til endnu en gang at takke ordføreren, fru Trüpel, for den enestående betænkning, hun har forelagt.

Vi taler om et elektronisk kulturbibliotek for EU's medlemsstater, der vil gøre det muligt at få adgang til primær kulturinformation, og jeg vil her gerne understrege, at det kommer til at afhænge af, hvilket format vi i sidste ende beslutter, at Europeana skal have, om projektet bliver en succes, og hermed mener jeg, at vi ikke ønsker, at Europeana skal være en kopi af de elektroniske platforme, der i forvejen findes, såsom Google eller Wikipedia.

Vi ønsker en seriøs og troværdig kilde, hvor oplysningerne er af videnskabelig betydning og værdi, en kilde, hvor de intellektuelle ejendomsrettigheder er beskyttet, og der er sikkerhed for, at indholdet er seriøst. Dette kan efter min opfattelse sikres med de fremsatte ændringsforslag og de forhandlinger om spørgsmålet, vi har haft i Kultur- og Uddannelsesudvalget. Men det kan selvfølgelig i sidste ende ikke sikres, at medlemsstaterne er interesseret i at gøre brug af dette redskab til at fremme deres kultur.

Det er her, vi alle sammen skal udfylde vores rolle og forklare, hvor betydningsfuldt dette projekt er for vores nationale regeringer og borgerne i medlemsstaterne, således at projektet gør en forskel, og vi alle kan anvende det bedst muligt på mellemlang sigt.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Hr. formand, mine damer og herrer! Først og fremmest vil jeg gerne endnu en gang sige hjertelig tak til fru Trüpel for den ganske fremragende betænkning, vi forhandler om i dag.

Jeg mener, det er et fremragende projekt, der vil gøre Europas forskelligartede kulturarv tilgængelig for folk i EU og i hele verden i et digitalt onlinebibliotek. Der er dog stadig brug for en yderligere samlet indsats fra vores side for vitterlig at gøre dette projekt til en succes. En væsentlig forudsætning herfor er ifølge min gruppes opfattelse, at der er fri adgang til vores kulturarv via Europeana – og betyder også, at adgangen så vidt muligt er gratis.

Under de fælles drøftelser er vi nået frem til et godt kompromis, der på den ene side beskytter de interesser, som ophavsmændene til beskyttede værker har, samtidig med at der gives den fornødne gratis adgang, og jeg vil meget gerne, hvis Kommissionen også tager hensyn til og vedtager disse forslag.

En anden forudsætning er, at medlemsstaterne i stadig større grad bliver klar over deres ansvar. For mit eget lands vedkommende betyder det, at det ikke er acceptabelt, at Goethes værker er tilgængelige på polsk og fransk, men ikke på originalsproget tysk. Vi må i den forbindelse endnu en gang alle i fællesskab mere indtrængende opfordre medlemsstaterne til at stille de passende finansielle midler til rådighed for at gøre Europeana til en reel succes også på dette plan.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Hr. formand! På baggrund af fordelene for EU's borgere ved at have adgang til Europeana mener jeg, at eksisterende digitalt indhold skal stilles til rådighed på samtlige EU's officielle sprog. Jeg mener også, at det er overordentlig vigtigt at handicappede tilbydes adgang til Europeanas digitale indhold. Det er derfor ikke alene nødvendigt, at formatet er passende, men også at adgangen er tilpasset til de handicappedes behov.

Vi henstiller, at Kommissionen anmoder udbyderne af det digitale indhold om at certificere, at de websteder, der linkes til i Europeana, er sikre. Sidst, men ikke mindst mener jeg, at det er vigtigt at tilvejebringe et system, hvor der hele tiden er sikkerhed for den videre finansiering og udvikling af Europeanaprojektet. Jeg vil også gerne bede kommissæren om at sige nogle få ord om ændringen af direktivet om harmonisering af visse aspekter af ophavsret og beslægtede rettigheder i informationssamfundet.

Neelie Kroes, næstformand i Kommissionen. – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne sige til parlamentsmedlemmerne og naturligvis især til fru Trüpel, at vi finder den foreliggende betænkning meget fængslende. Vi hilser den velkommen. Jeg mener så afgjort, at "Europeana – næste fase" blot er begyndelsen på en særdeles vanskelig, men spændende færd, og betænkningen viser i øvrigt, at der er stærk politisk støtte til at videreudvikle Europeana som en fælles adgangsportal til Europas righoldige og forskelligartede kulturarv i den digitale tidsalder.

Så jeg vil gerne takke fru Trüpel, ordføreren, for det arbejde, hun har udført, og også rose hende for navngivningen, eftersom navnet i sig selv er unikt: "Europeana" – man behøver ikke at forklare, hvad det hele drejer sig om.

Kommissionen kan også gå ind for det alternative beslutningsforslag, som ifølge mine oplysninger støttes af de største politiske grupper i Parlamentet.

Det er et ambitiøst projekt og jeg gentager lige, at det kun er begyndelsen. Det er hensigten at stille digitaliserede bøger, dagblade, kort, museumsgenstande, audiovisuelt materiale og lydarkivmateriale fra hele Europa til rådighed på internettet. Det er i den digitale tidsalder af afgørende betydning at sikre adgang til kulturarven. Det drejer sig ikke kun om det, hr. Migalski nævnte, nemlig at gøre os til bedre borgere. Nu må vi jo vente og se, men ikke desto mindre giver det mulighed for glattere medborgere – for kulturoplevelser er i de fleste tilfælde så at sige lig med glæde.

Det understreges i Parlamentets betænkning med rette, at der også er et økonomisk element. Digitaliseringen og onlinetilgængeligheden af vores kulturarv vil gavne forskellige samfundsområder – det være sig uddannelsessektoren, forskningsområdet, turismen og medierne.

Europeanas hjemmeside er resultatet af et hidtil uset samarbejde mellem europæiske biblioteker, arkiver og museer. I øjeblikket er der som fru Trüpel ganske rigtigt nævnte direkte adgang til 7 mio. digitaliserede kulturgjenstande. Igen er dette blot en begyndelse – så lad os klø på. Der kan gøres mere, og der skal gøres mere. I Parlamentets betænkning fokuseres der på forskellige områder for Europeana og for de dermed forbundne politikker, hvor der skal ske fremskridt i de kommende år.

Udviklingen af hjemmesiden afhænger især af input fra medlemsstaterne, der skal gøre mere for at digitalisere deres kulturarv og gøre alle digitaliserede kulturgjenstande tilgængelige via Europeana. Det glæder mig, at Parlamentet ligesom Kommissionen beder medlemsstaterne om at gøre hurtige fremskridt. Jo før, jo bedre.

Parlamentet understreger, at Europeana ikke blot bør give adgang til værker, hvor ophavsretten er udløbet, men også skal omfatte materiale, der stadig er ophavsretligt beskyttet. Der er helt klart et presserende behov – og det er mit svar til fru Țicău – for at finde gangbare løsninger på problemerne med onlineformidling af udsolgte værker og med forældreløse værker (dvs. værker, hvor man ikke kan finde frem til rettighedshaverne). Hvis vi ikke finder en løsning, indebærer det en risiko for, at Europa i løbet af nogle få år sakker agterud – især i forhold til USA.

Kommissionen er i øjeblikket ved at foretage en konsekvensvurdering vedrørende en eventuel juridisk løsning på problemet med forældreløse værker på EU-plan, og vi drøfter, hvad der kan gøres, men jeg vil gerne have lov til at vende tilbage til det punkt, når vi taler om den digitale dagsorden, for det er et af de spørgsmål, vi er nødt til at berøre.

Der bliver senere i år lanceret en forbedret udgave af Europeana, og det forventes, at der til den tid bliver adgang til mere end 10 mio. digitaliserede kulturgjenstande. Hjemmesiden vil i de efterfølgende år blive videreudviklet. Parlamentet påpeger med rette, at det for, at Europeana bliver en succes, er strengt nødvendigt at øge kendskabet til hjemmesiden – både blandt kulturinstitutioner, der kan bidrage med deres digitaliserede indhold, og blandt den brede befolkning. Der skal specielt rettes fokus på yngre mennesker, idet de som ganske rigtigt nævnt i betænkningen udgør en særdeles vigtig del af vores samfund – og dem vil man kunne få i tale via skolerne.

Kommissionen er stærkt engageret med hensyn til det fortsatte arbejde vedrørende udviklingen af Europeana og de dermed forbundne politikker, og det vil være et centralt arbejdsområde i forbindelse med den europæiske digitale dagsorden. Det er under alle omstændigheder værd at kæmpe for det.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Afstemningen finder sted om to ugers tid under den næste mødeperiode i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), skriftlig. – (PL) Der er i dag mange udfordringer i forbindelse med Europeana, det europæiske digitale bibliotek. Det er langt fra sikkert, at dette fælleseuropæiske projekt bliver en succes. For det første fordi Europeana indtil nu først og fremmest har indeholdt værker fra blot nogle få af de mest aktive lande. For det andet er der ikke tale om nutidige værker, som ville tiltrække sig størst interesse, men om ældre værker, der ikke længere er ophavsretligt beskyttet. Jeg vil gerne gøre opmærksom på et aspekt af Europeanaprojektet, der efter min mening er af afgørende betydning for projektets udfald, nemlig finansieringen. Processen med at udvide de digitale samlinger er meget kostbar og kommer til at vare mange flere år. Der er imidlertid kun garanti for finansielle midler til Europeana frem til 2013 – som led i et projekt finansieret til dels af Kommissionen og medlemsstaterne samt også private sponsorer. Jeg mener, det er helt afgørende at sikre stabile finansieringskilder som led i det nye finansielle overslag for 2014-2020. EU-midler i form af bevillinger til individuelle kulturinstitutioner i medlemsstaterne skal tilskynde dem til at være mere effektive i forbindelse med digitaliseringen af de respektive samlinger. Samtidig skal der indføres obligatoriske digitaliseringsmål, som medlemsstaterne skal opfylde inden for en nærmere angivet tidsfrist. Kun ved konsekvent at anvende en fremgangsmåde med både pisk og gulerod sikrer vi, at Europeana bliver en attraktiv portal, som har stor interesse for læsere og forskere, og ikke et virtuelt loftsrum, der bliver brugt til sentimental oplagring af gammelt bras.

Iosif Matula (PPE), skriftlig. – (RO) Det er vores hensigt, at Europeana skal være et splinternyt projekt med fokus på europæiske kulturværdier og ikke et alternativ til Googles bogdigitaliseringsprojekt. Europeana, der i ét er et bibliotek, museum og digitalt arkiv, skal fremme en fælles europæisk kulturarv, udgøre en troværdig informationskilde og sætte medlemsstaterne i stand til at tilføje indhold på en formel, struktureret måde.

Europeana må ikke udvikle sig til en portal såsom Wikipedia, hvor hvem som helst kan lægge en tekst ind, uden at den på forhånd bliver efterprøvet. Denne praksis giver selvsagt anledning til en lang række fejl i indholdet. I den forbindelse kunne vi oprette en særlig sektion på hjemmesiden, hvor brugerne specifikt kan drøfte spørgsmål med hinanden, uden at man får mulighed for at ændre på indholdet på hjemmesiden.

Det er vigtigt, at vi er opmærksomme på hjemmesidens grafiske layout samt på at forbedre dens udseende og gøre den tilgængelig på et tidspunkt, hvor den nuværende udformning ikke er særlig brugervenlig og måske kan være med til, at offentligheden mister interessen. På baggrund af de nævnte overvejelser støtter jeg beslutningsforslaget fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (De Kristelige Demokrater) som et alternativ til den nuværende mulighed i betænkningen, således at vi kan være med til at etablere en værdifuld portal, der er relevant, for så vidt angår de oplysninger, borgerne kan finde der.

Emil Stoyanov (PPE), skriftlig. – (BG) En af vores grundlæggende forpligtelser i vore dage som politikere og medborgere er at bevare vores europæiske kulturarv af hensyn til de kommende generationer. Europeana er et af de fremtrædende projekter på dette område, hvor man fremskynder processen med at digitalisere kulturarven i hver enkelt medlemsstat. Der er imidlertid stadig kulturelle og juridiske problemer i forbindelse med massedigitaliseringen af bøger, herunder bøger på europæiske biblioteker, som skal løses. Ophavsretten og den bagvedliggende lovgivning i medlemsstaterne udgør en af de største udfordringer i forbindelse med Europeana. Konkurrencesituationen i forhold til Google gør, at der også stilles skarpt på en lang række spørgsmål, som skal løses. Man skal i den henseende skaffe alle de ressourcer, man kan, for at støtte de nationale biblioteker, museer og arkiver, således at Europeana reelt afspejler den righoldighed og mangfoldighed, Europas kulturarv rummer. Under forhandlingerne i Kultur- og Uddannelsesudvalget foreslog jeg, at Parlamentet skal have en vis kontrol over projektet, men jeg ved, at dette på baggrund af de nuværende regler ikke kan lade sig gøre. Ikke desto mindre ser jeg gerne, at Parlamentet – som den eneste EU-institution, hvis medlemmer er folkevalgte – en dag vil kunne udøve kontrol over udspil fra EU's side.

22. Evaluering og analyse af handlingsplanen for dyrebeskyttelse og dyrevelfærd 2006-2010 (kortfattet forelæggelse)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er betænkning af Marit Paulsen for Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter om evaluering og analyse af handlingsplanen for dyrebeskyttelse og dyrevelfærd 2006-2010 (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, ordfører. – (SV) Hr. formand! Dyrevelfærd er faktisk noget, som de fleste af borgerne i Europa bekymrer sig om. Dyrevelfærd drejer sig ikke bare om dyr. Det er også et spørgsmål om vores egen identitet, hvad vi synes, at vi er, og at Europa er, og hvad vores civilisation skal indeholde – samt om respekten for og behandlingen af vores fællesskaber her på livets vej.

Efter min vurdering, som finder støtte i Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter, er det allermeste af den femårsplan, som Parlamentet vedtog i 2006, og som fru Jeggle var ordfører for, blevet gennemført nogenlunde rimeligt. Der mangler en særdeles vigtig bid, og det er overholdelse. Som følge deraf har jeg, da jeg skitserede den kommende femårsplan – som både jeg og udvalget virkelig håber, kommer i år – fokuseret på at skærpe overholdelsen af den allerede bestående lovgivning.

Det handler frem for alt lige nu om direktivet om grises liv og velfærd samt den måde, hvorpå vi håndterer dem. Det handler også om det evigt tilbagevendende spørgsmål om de lange og til tider meget pinefulde dyretransporter. Så det handler om overholdelse, kontrol og sanktioner i de love, direktiver og forordninger, vi allerede har vedtaget.

Desuden så jeg gerne, at vi fik lidt nytænkning – og især en mere helhedsorienteret tilgang. Jeg så gerne en generel dyrebeskyttelseslov, som fastsætter en grundlæggende standard for Europa, EU og det indre marked – og med fastlagte minimumsniveauer.

Dette er vigtigt af to grunde. For det første på grund af konkurrencen inden for EU på det indre marked – dvs. at intet land skal kunne høste konkurrencefordel som følge af vanrøgt af dyr. Den anden og muligvis vigtigste grund er, at vi stiller store krav til europæiske landbrugere og producenter. De skal derfor beskyttes mod unfair konkurrence fra tredjelande. Det er ikke rimeligt, at vi stiller så høje krav til dem, hvis vi ikke er indstillet på at sørge for fair konkurrencevilkår. Desuden skal vi – og det er måske ikke så populært – på en eller anden måde betale for dyrenes velfærd. Hvorvidt dette sker i butikken eller via skattebilletten, er så en anden diskussion. Vi er også nødt til at etablere et fast, velorganiseret netværk – og bemærk venligst, at jeg her ikke taler om nogen ny myndighed, men snarere om koordineringsfunktioner for de særdeles gode videnskabelige institutioner, vi allerede har i Europa.

Sidst, men ikke mindst gælder det om at få styr på og kontrol med brugen af antibiotika i forbindelse med dyrehold. Jeg taler her ikke om risikoen for antibiotikarester i maden, men snarere om resistens over for antibiotika – især blandt zoonotiske bakterier – hvilket udgør en betydelig trussel mod folkesundheden.

Chris Davies (ALDE). – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne henvise til en lovgivning, som kommissæren – der jo var energikommissær i fem år – må være særdeles godt bekendt med. Det drejer sig om direktivet om æglæggende høner, hvor det kræves, at dyrevelfærdsstandarderne for de bure, hvori æglæggende høner holdes, skal skærpes inden udgangen af næste år.

Jeg troede, at dette ville koste nogle få tusinde pund. Men faktisk koster det for mange industrielle centre flere millioner pund, idet der her er tale om industriudstyr i stor skala. I mange lande overholder man direktivet. Mange landbrugere har foretaget investeringer for at sikre, at dyrevelfærdsstandarderne kommer op på det foreskrevne niveau, men jeg tror ikke, det er sandsynligt, at alle EU-lande overholder direktivet inden udgangen af næste år.

Jeg vil gerne vide, hvilke tiltag Kommissionen agter at gennemføre, og hvilke tiltag den er ved at iværksætte for at forsøge at sikre, at direktivet bliver overholdt.

Ordføreren har opfordret til et forbud mod handel med æg, hvis lovgivningen ikke er blevet overholdt. Jeg er ikke sikker på, at det kan lade sig gøre. Men jeg vil gerne være sikker på, at Kommissionen er proaktiv med hensyn til at forsøge at sikre, at medlemsstaterne og landbrugerne holder fast i at skærpe disse dyrevelfærdsstandarder, og at der er lige konkurrencevilkår for alle.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Hr. formand! Tak for Deres betænkning, fru Paulsen. Jeg vil gerne rose det arbejde, som en række skyggeordførere har stået bag som led i udarbejdelsen af denne betænkning – og navnlig ordføreren for min gruppe, fru Jeggle.

Dette spørgsmål vinder ikke samme genklang i de forskellige europæiske lande. Ikke alle producenter eller forbrugere opfatter spørgsmålet på samme måde. På trods heraf er det via EU-lovgivning efterhånden ved at lykkes at skabe en meget skrap standard, hvilket jeg føler, vi skal gøre meget bedre brug af i internationale forhandlinger og især i forbindelse med kontrol af importerede produkter.

Som allerede nævnt er der dog omkostninger forbundet med disse regler, og hver dag ser vi, at disse omkostninger stiger for landbrugerne og de øvrige aktører på netop det tidspunkt, hvor rentabiliteten i landbruget er hårdt ramt. Dette er derfor en klar begrundelse for den fælles landbrugspolitik. Hvis vi årlig bruger 100 EUR pr. indbygger til at finansiere en fælles landbrugspolitik, er dyrevelfærd én god grund til, at der er brug for disse midler.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Hr. formand! Jeg vil gerne rose fru Paulsen for den foreliggende betænkning, hvor der er nogle løsninger vedrørende dyrevelfærd og de problemer, som dette emne giver anledning i forhold til EU's politikker. Det er velkendt, at dyrenes sundhed omfatter deres trivsel og et vist minimalt niveau for biologisk komfort, idet de ellers ikke fuldt ud kan udtrykke deres vitalitet, heriblandt deres naturlige adfærd, alt afhængigt af ændringerne i deres livsbetingelser.

Jeg mener derfor, at vi skal fastholde forbedringen og den øgede konkurrenceevne inden for landbrugssektoren på EU-plan ved at fremme og overholde de nuværende forordninger om dyrevelfærd, der også skal opfylde kravene med hensyn til dyrebeskyttelse. Dette indebærer, at medlemsstaterne skal overveje en revision af deres dyreholdsteknologier og erstatte gamle teknologier med nye, moderne og højeffektive teknologier, hvor man tager højde for dyrenes fysiologiske behov og gør det muligt at udnytte deres produktive biologiske potentiale under ideelle betingelser, hvilket også resulterer i langt bedre fødevarerikkerhed. Dette forudsætter selvsagt både tildeling af passende midler til dette område og effektiv anvendelse af de støttemuligheder, der står til rådighed, således at medlemsstaterne kan investere i moderne, innovative løsninger til gavn for dyrenes velfærd.

Jeg tror, at det for at finde de bedste løsninger kan spille en betydningsfuld rolle at få inddraget almindelige borgere og civilsamfundet ved udarbejdelse og gennemførelse af programmer på dette område – tilpasset til formålet til de faktiske situationer i hver enkelt medlemsstat.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Hr. formand! Dyrevelfærd er også et mål for, hvor civiliseret vi, befolkningen i EU, er. EU skal sørge for, at lovgivningen er opdateret, og at kontrolforanstaltningerne virker – og i øjeblikket skorter det på begge dele.

Spørgsmålet om transport af dyr er blevet nævnt. Der har været vist nogle grusomme og barske film i fjernsynet, og vi forventer på dette område såvel som for alle spørgsmål i forbindelse med dyrevelfærd et hurtigt indgreb fra Kommissionens side, så vi kan være sikre på, at dyrene bliver behandlet anstændigt.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne takke Parlamentet og især fru Paulsen for initiativbetænkningen om EU's handlingsplan for dyrebeskyttelse og dyrevelfærd. Betænkningen afspejler ikke alene det, der er blevet vedtaget, men indeholder også væsentlige og nyttige idéer til en fremtidig dyrevelfærdsstrategi.

Handlingsplanen, der blev vedtaget i 2006, har i bund og grund været en succes. Den har betydet, at flere separate EU-initiativer er blevet kogt sammen til et enkelt syn på dyrevelfærd, og gennemførelsen har i brede træk været tilfredsstillende. Når det så er sagt, er Kommissionen også af den opfattelse, der kom til udtryk under "catch the eye-proceduren", at håndhævelse fortsat er et spørgsmål, man skal tage alvorligt, og at der fortsat skal gøres en indsats – og en forstærket indsats – for at sikre, at handlingsplanen bliver gennemført korrekt.

Vedrørende spørgsmålet fra Chris Davies vil vi komme med et skriftligt svar på dette specifikke spørgsmål, men Kommissionen har primært fokus på, at direktivet bliver gennemført. De bestemmelser, der er vedtaget, skal gennemføres. Det er ikke kun et spørgsmål om retsstatsprincippet, men også om fair konkurrence.

Vi er også enige i, at der er behov for at fremme fair konkurrence mellem producenterne i og uden for EU. Dyrevelfærd er også et "ikke-handelsmæssigt hensyn", der skal forfægtes og præciseres i WTO-forhandlingerne. Dette skal klart fremgå af vores kommende strategi.

Jeg har bidt mærke i opfordringen til en ny handlingsplan for 2011-15, og jeg kan med glæde oplyse om, at Kommissionen allerede har påbegyndt arbejdet i den henseende. Det er vores ambition at udarbejde en ny strategi for dyrevelfærd, hvor vi anlægger en helhedsorienteret tilgang under hensyntagen til de samlede omkostninger for producenterne i EU og velfærdsforanstaltningernes indvirkning på konkurrenceevnen.

Som nævnt i betænkningen understreges det i artikel 13 i traktat om Den Europæiske Unions funktionsmåde, at der er behov for at tage alle dyr i betragtning. Idéen om en generel europæisk dyrevelfærdslov, der omfatter alle dyr, er også vældig interessant. En sådan generel lov kunne danne grundlag for kommende initiativer, herunder lovgivning, men også informationskampagner over for forbrugerne, uddannelse, forskning og fremme af højere standarder.

Jeg har også bemærket og sætter pris på, at der er støtte til etablering af et europæisk netværk af referencecentre til dyrebekyttelse og dyrevelfærd. Dette ville være til hjælp for EU's institutioner, medlemsstaterne og de berørte parter i forbindelse med deres tiltag med henblik på at fremme dyrevelfærdsinitiativer.

Jeg deler den opfattelse, at man i den kommende strategi nøje skal se på omkostningerne og konkurrenceevnen. Vi skal sikre, at der er sammenhæng mellem vores politikker, idet der skal tages hensyn til, at vores forslag overordnet set er bæredygtige set ud fra et globalt perspektiv.

Det fremhæves i betænkningen også, at EU's budget skal svare til vores ambitioner – idet der navnlig skal tilvejebringes tilstrækkelige ressourcer til forskning samt nye teknologier og teknikker inden for dyrevelfærd. Det fremhæves også, at der er behov for tilstrækkelige ressourcer til passende kontrol og støtte til EU's producenter.

Som sagt ser Kommissionen positivt på alle disse idéer – der samlet set viser, at dyrevelfærd står højt på EU's dagsorden. Kommissionen har planer om at forelægge en ny EU-strategi for dyrevelfærd i 2011.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet. Afstemningen finder sted om to ugers tid under mødeperioden i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Véronique Mathieu (PPE), skriftlig. – (FR) Dyrevelfærd er et vigtigt anliggende. EU's lovgivning på dette område skal håndhæves strengt, sådan som det anbefales i fru Paulsens betænkning. Vi skal desuden sikre, at de dyrevelfærdsstandarder, der er indført i EU, også finder anvendelse for de varer, der kommer ind i EU. Vores landbrugere og den europæiske landbrugsfødevarerindustri skal bestemt ikke straffes i en tid, hvor de skal betale yderligere omkostninger for at opfylde krav fra EU's side. Dyrevelfærdsstandarder skal være i harmoni med EU's handelspolitik, beskyttelsen af vores arbejdspladser og jagtudøvelsen med henblik på den forvaltning af dyrelivet, der er afgørende med henblik på at kunne opretholde den balance, som giver biologisk mangfoldighed. Jeg vil desuden gerne udtrykke forbehold over for etableringen af et europæisk netværk af referencecentre for dyrebekyttelse og dyrevelfærd. Som ordfører for decharge 2008 for de decentraliserede agenturer i EU er jeg udmærket klar over problemerne med at etablere agenturer, der desværre ikke indgår i nogen overordnet sammenhæng. Dette spørgsmål, som den interinstitutionelle arbejdsgruppe om agenturer kigger på, skal løses, inden man overvejer at etablere nye agenturer.

23. EU's landbrug og klimaændringerne (kortfattet forelæggelse)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er betænkning af Stéphane Le Foll for Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter om EU's landbrug og klimaændringerne (SEK(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, ordfører. – (FR) Hr. formand, hr. kommissær! I den betænkning, jeg fremlægger for Parlamentet, præciseres det, at landbrugssektoren har sin plads og spiller en rolle i forbindelse med bekæmpelse af den globale opvarmning.

Naturen – denne gang i form af vulkaner – har i denne uge mindet os om, at den kan have stor indvirkning på menneskets aktiviteter og klimaet. Men det gør det trods alt alligevel nødvendigt, at menneskeheden og især Europa påtager sig et ansvar for at bekæmpe det, vi kalder den globale opvarmning.

Formålet med min betænkning er at vise, at landbrugssektoren fortsat kan reducere både sine CO₂-emissioner og sit forbrug af fossile brændstoffer – og frem for alt samtidig kan yde et meget aktivt bidrag til kulstofbinding,

således at vi på verdensplan kan opnå lavere CO₂-emissioner og sikre, at en større andel af CO₂-udledningen opfanges og lagres.

Betænkningen er bl.a. et forsøg på at illustrere behovet for, at landbruget bevæger sig væk fra en sektoropdelt tilgang, der jo består i at indføre et nyt direktiv om jordbund, vand, pesticider osv., når der måtte opstå et problem, og hen imod et forsøg på at tage fat på de landbrugsmæssige spørgsmål på en mere helhedsorienteret og systematisk måde.

I forbindelse med denne type tilgang vil vi skulle finde frem til fremgangsmåder, der som tidligere nævnt sikrer, at landbrugssektoren ikke alene reducerer sit energiforbrug, men samtidig aktivt bidrager til kulstofbinding. Denne rolle relaterer sig især til fotosyntese og biomasse og specielt til et område, der ligger mit hjerte nært, nemlig jordbunden og dens evne til at lagre organisk kulstof.

Jeg tror, at denne tilgang, som jeg omtaler i den foreliggende betænkning, og som forhåbentlig finder støtte under den afstemning, der skal finde sted under mødeperioden i Bruxelles, vil sætte landbruget i Europa i stand til at bevæge sig ind i en nye fase præget af bæredygtighed og skabe en overgang til en større miljøbevidsthed, der ville give EU en førerposition i forhold til mange andre dele af verden og andre landbrugssystemer. Ved at gøre dette ville landbruget i EU få en mere positiv virkning både økonomisk og miljømæssigt – og som følge heraf en mere positiv virkning rent socialt.

Den foreliggende betænkning omhandler derfor det specifikke spørgsmål om landbrugets rolle i forbindelse med bekæmpelse af den globale opvarmning, men den er også ment som – og det håber jeg i hvert fald den er – inspiration til at undersøge andre måder, hvorpå vi især kan holde gang i de drøftelser, der skal finde sted vedrørende den kommende landbrugspolitik efter 2013.

Jeg henvender mig til Kommissionen, jeg henvender mig, sådan som jeg ofte har gjort det, til landbrugsudvalgene, og jeg henvender mig også til de forskellige ministre, når jeg har mulighed for det. Jeg tror, vi er nødt til at ændre kurs. Den fælles landbrugspolitik efter 2013 skal være ambitiøs. Den skal bygge på mål, som kan være med til at få borgerne til at forstå, hvorfor vi har brug for en fælles landbrugspolitik.

Vi har brug for en fælles landbrugspolitik, fordi landbruget i EU både skal sørge for fødevarsikkerhed og begive sig ud på bæredygtighedens vej. Det er under alle omstændigheder den kurs, jeg foreslår i min betænkning, og forhåbentlig vil et stort flertal i Parlamentet følge efter mig.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Hr. formand! Mange tak til ordføreren for hans betænkning. Landbrug er den økonomiske sektor, der allerede gør – og stadig kan gøre – mest for at beskytte miljøet. Det er således allerede lykkedes for os at reducere udledningen af drivhusgasser i landbruget med 20 %. Desuden trækker landbrugsjorden og planterne store mængder CO₂ ud af atmosfæren. Landbruget er derfor en del af løsningen på problemet med klimaændringerne. På den anden side skal fødevarerproduktion til 500 mio. EU-borgere have høj prioritet, idet man samtidig anvender ressourcerne så effektivt som muligt og tilvejebringer det højest mulige beskyttelsesniveau for miljøet og den biologiske mangfoldighed.

Landbrugerne kan ikke håndtere dette alene. Der er brug for en stærk europæisk landbrugspolitik, som støtter dem. Kun på den måde kan det lykkes dem at producere tilstrækkelig mange fødevarer til en voksende verdensbefolkning og samtidig beskytte miljøet med henblik på at bekæmpe klimaændringerne.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Hr. formand! Hr. Le Foll's betænkning er særdeles vigtig, fordi EU's fødevarerproduktion og landbrug er vigtige emner.

Man bør i EU være selvforsynende. Det er også et vigtigt punkt med henblik på at forhindre klimaændringerne, fordi korte transportafstande og lokalt producerede fødevarer er den bedste måde, hvorpå man kan forhindre klimaændringerne.

Landbruget skal miljømæssigt set være bæredygtigt, og på dette punkt er der meget, vi skal gøre. EU's medlemsstater kan i den henseende indtage en førerposition, og i den forstand er EU og medlemsstaterne godt stillet i og med, at vi har mulighed for at investere i forskning.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Hr. formand! Jeg vil gerne sige hjertelig tak til hr. Le Foll for hans betænkning. Den indeholder nogle særdeles vigtige punkter, som vi er nødt til at tage højde for i fremtiden. Klimabeskyttelse skal også være en del af den nye landbrugsreform. Det skal indarbejdes i denne reform. Vi får i fremtiden brug for bæredygtige og miljømæssigt fornuftige bestemmelser, der sikrer, at miljøet beskyttes. Landbruget skal ikke alene indtage en offerrolle i forbindelse med klimabeskyttelse, men spiller også en

væsentlig rolle som årsag. 10 % af drivhusgasserne stammer immervæk fra landbruget. Der skal også ske en reduktion her.

Vi ligeledes nødt til at tage højde for et emne, der er nævnt i Le Folls betænkning, nemlig at vi importerer en masse soja fra f.eks. Brasilien. Europæiske landbrug er også medansvarlige for, at områder med primærskov i andre lande bliver omdannet til meget intensivt dyrket landbrugsjord, hvilket i sidste ende så også har en virkning her hos os. Det er noget, vi er nødt til at overveje fremover. Vi skal også fremover bestræbe os på at genetablere vores egne proteinkilder her i Europa. Det er også en del af løsningen på miljøproblemerne i forbindelse med klimabeskyttelse.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Hr. formand! Et særdeles vigtigt aspekt af Le Folls betænkning er, at vi uden landbruget slet ikke har mulighed for at gribe ind over for de globale klimaændringer. Jeg tænker her samtidig på især skovbruget, der indtil nu ikke får tilstrækkelig støtte. Jeg er fuldstændig enig i, at landbruget i fremtiden skal være grønnere og mere miljøvenligt. På den ene side er dette særdeles vigtigt, og på den anden frembringes der i landbruget en lang række offentlige goder på miljøområdet – biologisk mangfoldighed, beskyttelse af landskabet, rent grundvand osv. – hvilket hverken markedet eller den fælles landbrugspolitik belønner i tilstrækkelig grad. Der skal med vores fælles landbrugspolitik fra 2013 og fremefter derfor skabes et marked for offentlige goder på miljøområdet, således at landbrugere kan få yderligere serviceydelser og kompensation for at levere disse supplerende tjenester.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Hr. formand! Denne initiativbetænkning vedrører et særdeles vigtigt område, fordi landbrugets rolle blot bliver endnu større fremover. Efterspørgslen efter fødevarer er hastigt stigende på verdensplan, samtidig med at klimaændringerne reducerer det landareal, der på verdensplan er tilgængeligt til landbrugsformål. Desuden stiger forbrugernes krav vedrørende fødevarekvaliteten.

Samtidig med at Europa på pålidelig måde skal sørge for sin egen fødevarer sikkerhed, bør man fra europæisk side også spille en rolle med hensyn til at opretholde fødevareforsyningen i andre dele af verden.

Investering i bæredygtigt skovbrug og bedre udnyttelse af skovene skal også betragtes som en vigtig opgave i forbindelse med EU's klimapolitik. Jeg var af den grund også lidt skuffet over, at der i EU's 2020-strategi kun var afsat et mikroskopisk beløb til investering i land- og skovbrug. Land- og skovbrug spiller trods alt en meget afgørende rolle vedrørende fødevarer sikkerheden i EU, en mere effektiv bioenergiproduktion og landdistrikternes overlevelse.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Hr. formand! Jeg vil gerne have lov til at takke ordføreren for en meget forfriskende nytænkning. Jeg er personlig overbevist om, at land- og skovbrug er de absolut vigtigste faktorer med hensyn til vores indsats for at reducere CO₂-emissionerne, især hvis vi får bundet kulstoffet i træer, planter og rødder og indfanger det i jordbunden. Det handler ikke om at beherske nogen ny teknologi eller udføre forskningsprojekter, fordi vi allerede har den viden og de redskaber, der skal til.

Eftersom jeg lige har talt om dyrebeskyttelse og dyrevelfærd, vil jeg gerne gå så vidt som til at spørge, om det ikke er selve den fælles landbrugspolitik, vi er nødt til at ændre. Hvis vi betalte landbrugerne for alle de goder, de leverer, og som er af livsafgørende betydning – som i dette tilfælde – for hele vores samfund, ville vi så betale for, hvad man gør, frem for, hvad man ejer.

Vasileica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Hr. formand! Jeg vil først og fremmest gerne rose ordføreren for den helhedsorienterede tilgang, han har anlagt ved behandlingen af et af de mest presserende problemer i øjeblikket. Klimaændringerne udgør en af de alvorligste trusler ikke alene for miljøet, men også for økonomien og samfundet. Høstudbyttet svinger fra det ene år til det andet og påvirkes kraftigt af variationer i de ekstreme klimatiske betingelser, hvilket har en indirekte indvirkning på alle sektorer i økonomien, skønt landbruget fortsat er den mest udsatte sektor.

I Kommissionens strategier skal der på den baggrund tages hensyn til både forebyggelse og modvirkning af de negative konsekvenser for landbruget i EU ved gennemførelse af en handlingsplan i de værst ramte områder. Jeg tænker her på en tilpasning af landbrugsaktiviteterne til de nye betingelser: skovrejsning, forvaltning af landbrugets vandressourcer og sanering af forurenede jord.

Den anden foranstaltning skal være en plan for fremtiden med henblik på at fjerne årsagerne til klimaændringerne ved at fremme en global lav-CO₂-økonomi kombineret med større energiforsynings sikkerhed. EU skal fastholde sin førerposition i kampen mod klimaændringerne, idet punktet ikke må glide ned ad prioriteringslisten som følge af de nuværende økonomiske problemer.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Hr. formand! Jeg er imponeret over den helhedsorienterede tilgang i den foreliggende betænkning. Jeg har dog et enkelt spørgsmål: Hvilket reelt ansvar har landbruget for, og hvilken reel indflydelse og indvirkning har det på klimaændringerne? Jeg tænker her på både positive og negative indvirkninger. Kan man sige, at den videnskabelige status og resultaterne af vores forskning er tilstrækkelig stærke argumenter for, at man kan forvente en så stor stigning i udgifterne til bekæmpelse af den globale opvarmning, der endnu ikke er fuld afklaring omkring? Når alt kommer til alt, er der jo akut behov for at bekæmpe virkningerne af den økonomiske krise, arbejdsløsheden og de øvrige store problemer som følge af den socioøkonomiske situation i EU.

I hvilket omfang tages der i den fælles landbrugspolitik allerede højde for kravene i forbindelse med klimabeskyttelse, og hvilke redskaber kan fremover anvendes i den fælles landbrugspolitik på dette område?

Chris Davies (ALDE). – (EN) Hr. formand! Jeg vil blot gerne omtale mit hjem. Jeg er så heldig at bo i udkanten af Saddleworth Moorlands mellem byerne Manchester og Leeds. Det ligger i den sydlige ende af et tørvemoseområde, der strækker sig nede fra England og helt ind i Skotland.

Det er et meget sjældent habitat i hele Europa, men det er også et habitat, som er blevet særdeles blotlagt gennem 250 års industriforurening, som har ødelagt det antal arter, landskabet kan brødføde. Problemet er blevet forværret af overgræsning, muligvis forårsaget af fåreflokke, og af ildebrande. Efterhånden som tørvemosen tørrer ud, frigives der naturligvis gasser, der bidrager til den globale opvarmning. Der frigives en enorm mængde gas, som potentielt bidrager til den globale opvarmning, fra det, der burde være et helt fantastisk område.

Den britiske ornitologiske forening, Royal Society for the Protection of Birds, forsøger nu at genetablere habitatet og få det tørvemos, der skabte mosearealet, til at vokse igen. Det beløb, der er brug for, skal ikke tælles i millioner af pund – der er tale om mellem 10 000 og måske flere hundrede tusinde pund. Det er en lille brik, som kan bidrage både til genoprettelse og fremme af den biologiske mangfoldighed og også beskyttelse af dette tørvemosehabitat, hvilket sikrer, at drivhusgasserne er lagret i mosen. Når vi ser på reformen af den fælles landbrugspolitik, er dette er en ting, vi skal holde os meget for øje.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Hr. formand! Landbruget står for en betydelig del af den samlede mængde CO₂-emissioner. Det er baggrunden for, at vi fokuserer på behovet for at forbedre energiudnyttelsen i denne sektor. Jeg opfordrer kraftigt Kommissionen til løbende at undersøge forbindelsen mellem de høje fødevarerpriser og de stigende energipriser, især med hensyn til de brændstoffer, der bliver benyttet.

Jeg vil gerne understrege, at incitamenterne til at tilskynde til en bæredygtig dyrkning af energiafgrøder ikke må sætte fødevarerproduktionen på spil. Vi opfordrer derfor Kommissionen til at overvåge virkningerne af den øgede produktion af biobrændstoffer i EU og i tredjelande, får så vidt angår den ændrede anvendelse af jordarealer, fødevarerpriserne og adgangen til fødevarer.

Vi opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremme forskning og udvikling for at forhindre og sætte os i stand til at tilpasse os til klimaændringerne. Jeg tænker her navnlig på forskning i den fremtidige produktion af biobrændstoffer.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne takke ordføreren, hr. Le Foll, for denne særdeles vigtige betænkning om landbruget og klimaændringerne.

Bekæmpelse af klimaændringerne har absolut høj prioritet på verdensplan. EU yder også et enormt bidrag, og landbrugssektoren bidrager også allerede til at bekæmpe klimaændringerne. Vi har en politik, der sætter grænser for drivhusgasudledningerne. Landbruget leverer også energi fra vedvarende energikilder ved at gøre bedre brug af den samlede cyklus og alle de produkter, der kommer fra landbruget. EU's landbrugspolitik virker ligeledes med henblik på, at landbrugsjorden bedst muligt kan anvendes som kulstofdræn.

Siden reformen i 1992 er der sket betydelige fremskridt med hensyn til at få indarbejdet alle miljømæssige overvejelser i den fælles landbrugspolitik. Den seneste "sundhedstjek"-reform var et yderligere skridt i den retning med specifik vægt på modvirkning af klimaændringerne og tilpasning.

De nuværende rammer for den fælles landbrugspolitik giver en afbalanceret tilgang mellem bindende krav håndhævet via krydsoverensstemmelse, hvor der sættes grænser for visse typer landbrugsaktivitet, og positive incitamenter til klimavenlige landbrugsaktiviteter ved udvikling af landdistrikterne.

Kommissionen deler fuldt ud den opfattelse, at der nu skal gøres noget ved klimaændringerne på globalt plan, og det er vigtigt, at andre også følger vores eksempel. Vi er på den ene side nødt til yderligere at hjælpe

landbruget i EU med hensyn til at modvirke klimaændringerne ved at reducere EU's egne drivhusgasudledninger, forbedre CO₂-bindingen i jordbunden og gøre brug af vedvarende energikilder fra andre kilder og på den anden side at være mere produktive, være mere effektive til at fremskaffe fødevarerforsyninger, idet man på denne måde skal vise, at man kan nå begge mål, dvs. fødevarer sikkerhed på den ene side og miljømæssig bæredygtighed på den anden side.

Ved udarbejdelse nu af den fælles landbrugspolitik for perioden efter 2013 og set i lyset af resultaterne af de igangværende forhandlinger om klimaændringerne vil Kommissionen undersøge måder, hvorpå man kan fremme og bedre få indarbejdet tilpasnings- og modvirkningsmål i redskaberne inden for den fælles landbrugspolitik.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Afstemningen finder sted om to ugers tid under den næste mødeperiode i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Robert Dušek (S&D), skriftlig. – (CS) Landbruget er og vil fortsat være direkte berørt af klimaændringerne, fordi der er tale om levende organismer, og udbyttet påvirkes frem for alt af jord-, vand- og luftkvaliteten. Landbruget står desværre for tiden også for næsten 10 % af udledningen af drivhusgasser. Der frigives dinitrogenoxid fra kvælstofgødning, og der dannes methan via fordøjelsesprocesserne hos husdyr. Det er selvfølgelig lige præcis landbruget, som kan bidrage i kampen mod den globale opvarmning, især via nye dyrkningsmetoder rettet mod bevarelse af jordbunden og til reduktion af CO₂-oplagring via støtte til skovbruget og agroskovbruget og via støtte til økologisk landbrug. Jeg glæder mig over og er helt enig i ordførerens holdning vedrørende indførelse af en reel europæisk skovpolitik, hvor det vil være muligt at støtte forvaltningen og den efterfølgende produktion i skovene, og ikke at udnytte skovene hovedsagelig af økonomiske grunde med fokus primært på indtjening af et økonomisk overskud, det være sig for halvvejs nationaliserede eller private enheder. Videnskabelig forskning viser, at denne sektor helt unikt er i stand til at indfange kulstof i naturlig og ikkeforurenende form. Skovene er også med til at løse problemerne med erosion og nedbrydning af jordbunden, vandmangel og forurening samt bevare den biologiske mangfoldighed hos plante- og dyrearter. Jeg går af alle ovenstående grunde fuldt ud ind for at vedtage betænkningen.

Mairead McGuinness (PPE), skriftlig. – (EN) Jeg glæder mig over den foreliggende betænkning, der kommer på et godt tidspunkt, og hvor man tager fat på, hvilken rolle landbruget kan spille med hensyn til at modvirke følgevirkningerne af klimaændringerne. I FAO's rapport "The State of Food and Agriculture 2009" ("Status for fødevarer- og landbrugssituationen 2009") understreger man nødvendigheden af husdyrhold i forbindelse med den globale fødevarerproduktion. For at kunne efterkomme den globale efterspørgsel efter fødevarer, er det af afgørende betydning, at vi opretholder vores nuværende produktionsniveauer. Vi bliver dog nødt til at finde en balance mellem at tilvejebringe tilstrækkelige mængder fødevarer til verdens befolkning og samtidig at producere disse fødevarer på en måde, der ikke medfører flere negative indvirkninger på verdens klima. Den rolle, de europæiske landbrugere kan spille i den forbindelse, vil fremgå mere tydeligt under de igangværende forhandlinger om den kommende udformning af den fælles landbrugspolitik efter 2013, og det er absolut nødvendigt, at EU bistår vores landbrugere med at finde denne balance.

Jeg støtter fuldt ud opfordringen i denne betænkning fra Parlamentet om at godtgøre landbrugerne for deres indsats med hensyn til at reducere emissionerne og yde støtte i forbindelse med tilpasningen til klimaændringerne og de afbødende foranstaltninger. Forslaget i betænkningen om at udvikle en strategi på EU-plan for at gøre noget ved virkningen af de ugunstige vejrforhold for landbruget i EU bifalder jeg meget, og det er helt klart yderst relevant i betragtning af de usædvanlig barske klimatiske forhold, landbrugerne har oplevet i de sidste måneder.

Rovana Plumb (S&D), skriftlig. – (RO) Klimaændringerne har en direkte indvirkning på landbruget. De alvorligste virkninger er særdeles iøjnefaldende blandt befolkningen i landdistrikterne, hvor man er afhængig af at tjene til føden ved landbrug. Kvinder er blandt dem, der er mest udsat for at mærke virkningerne af klimaændringerne. Grunden hertil er på den ene side, at de i mange lande udgør hovedparten af arbejdsstyrken i landbruget, samtidig med at de på den anden side ikke har de samme muligheder som mænd med hensyn til indkomst ved erhvervsarbejde.

Den metode til landbrug, der anvendes i det årtusinde, vi lige er kommet ind i, kræver en menneskelig indsats, der skal opfylde store krav. Der skal nemlig være fødevarer sikkerhed for verdens befolkning (som forventes at stige til 9 mia. inden 2050), harmonisering af tiltag, der støtter den kvantitative og kvalitative stigning i landbrugsproduktionen med fokus på produktion af fødevarer, med de udviklingskrav, der opstår som følge

af produktionen af biobrændstoffer – sammenholdt med beskyttelsen af økosystemerne og afkobling af sammenhængen mellem økonomisk vækst og ødelæggelse af miljøet.

Jeg mener, der skal indføres en ny strategi på basis af en ny indfaldsvinkel, hvor man fokuserer på bæredygtige modeller til landbrugsproduktion, kræver kompensation til dækning af de yderligere omkostninger i forbindelse med disse målsætninger (f.eks. lokale kontrakter vedrørende certificering af økologiske brug) samt skabelse af "grønne arbejdspladser" og integration af kvinder på arbejdsmarkedet (bevarelse af landdistrikterne, bevarelse af biologisk mangfoldighed, drivhuse til grøntsager og blomster).

24. Landbrug i områder med naturbetingede ulemper: et særligt sundhedstjek (kortfattet forelæggelse)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er betænkning af Herbert Dorfmann for Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter om landbrug i områder med naturbetingede ulemper: et særligt sundhedstjek (KOM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, ordfører. – (DE) Hr. formand, hr. kommissær, mine damer og herrer! Den foreliggende betænkning drejer sig om en meddelelse fra Kommissionen om landbrug i områder med naturbetingede ulemper.

Specifikt handler den om at afgrænse ugunstigt stillede områder og især om at finde nye måder, hvorpå man kan afgrænse dem. De defineres på nuværende tidspunkt primært eller udelukkende på grundlag af nationale kriterier. Der er over 100 sådanne kriterier, og de er helt forskellige i de forskellige medlemsstater i EU.

Dette gør, at der ikke er ensartede forhold, hvilket har fået Revisionsretten til ved flere lejligheder at kritisere forholdene. I Kommissionens meddelelse foreslår man nu, at der findes nye måder, hvorpå man kan afgrænse disse områder ved at benytte sig af otte forskellige kriterier, der sigter på at føre til en fuldstændig omdefinering af disse områder.

Parlamentet ved ikke, hvilken indvirkning disse kriterier vil få, fordi de områdesimuleringer, som Kommissionen har bedt medlemsstaterne om, ikke var til rådighed, da vi udarbejdede den foreliggende betænkning, og det lykkedes os heller ikke at få disse simuleringer at se.

Jeg vil gerne sammenfatte det, vi nu foreslår i den foreliggende betænkning. Vi mener i princippet, at en ensartet afgrænsningsmetode er fornuftig og muligvis også nødvendig for at sikre ensartethed internt i EU. Vi mener også, at udligningsbetalingerne – som man kan sige, er det vigtigste resultat af afgrænsningsprocessen, da denne først og fremmest foretages således, at disse områder kan modtage udligningsbetalinger – er et særdeles vigtigt element i landbrugspolitikken og frem for alt gør det muligt at drive landbrug, hvor det ellers ville være yderst vanskeligt, dvs. i ugunstigt stillede områder, især i bjergområder.

Vi er imidlertid ikke i stand til at foretage en vurdering af kvaliteten af disse kriterier, dvs. hvorvidt disse kriterier nu fungerer, fordi vi i øjeblikket ikke har adgang til nogen områdesimuleringer. Der hersker ikke desto mindre meget konkret tvivl om, hvorvidt de foreslåede kriterier vil være tilstrækkelig præcise.

Det mangler også stadig at blive afklaret, om de kriterier, Kommissionen nu foreslår, faktisk skal håndteres på denne måde, dvs. separat kriterium for kriterium, eller om man under visse omstændigheder skal overveje at sammenstille disse kriterier. De naturgivne ulemper vedrører ofte flere forskellige faktorer samtidig, og det virker ganske fornuftigt at overveje, om det ikke ville være helt nødvendigt at sammenstille disse kriterier.

Vi bliver også nødt til at overveje, om der i den forbindelse skal tages højde for nærhedsprincippet, dvs. om det også i dette tilfælde er nødvendigt, at vi udarbejder nogle grove rammer ved hjælp af de nye kriterier og derefter giver medlemsstaterne og regionerne mulighed for at foretage finjusteringer.

Afslutningsvis mener jeg, det er uhyre vigtigt, at vi også overvejer at indføre nogle overgangsperioder. Afgrænsningsprocessen vil munde ud i, at visse områder ikke længere bliver betragtet som afgrænsede områder, og disse områder har brug for en tilstrækkelig lang overgangsperiode.

Sammenfattende vil jeg gerne sige – og jeg mener også, der er givet udtryk for denne holdning i betænkningen – at den nuværende meddelelse fra Kommissionen kræver yderligere viderebearbejdning, og at bestemmelserne, inden de bliver gennemført, skal gennemtænkes meget grundigt, fordi de vil få vidtrækkende konsekvenser for de berørte landbrugere.

Endelig vil jeg gerne sige hjertelig tak til mine kolleger her i Parlamentet og også til Kommissionens medarbejdere, der i de sidste par måneder har været med til at sammenstille den foreliggende betænkning.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Hr. formand! Mange tak til ordføreren for hans fremragende betænkning. Støtte til ugunstigt stillede områder er en central bestanddel i den fælles landbrugspolitik med det formål at opretholde den generelle udbredelse af landbrug i hele i Europa. Kommissionens udspil til udvikling af et system, der kan anvendes i hele EU til afgrænsning af disse områder, skal derfor hilses velkomment. Det afgørende punkt er dog, om de otte kriterier, som er blevet udviklet til dette formål, nu også er tilstrækkelige. Jeg er ikke overbevist om, at det virkelig er de rigtige kriterier at anvende. Jeg kan ikke forstå – og jeg tror det samme gør sig gældende for ordføreren og alle i Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter – hvorfor Kommissionen ikke har stillet simuleringresultaterne for virkningerne af disse otte kriterier til rådighed for os. Jeg appellerer derfor til Kommissionen om, at dette virkelig ikke bør ske, lige så ofte som det gør.

Når vi gerne vil og skal vurdere noget, er vi naturligvis også nødt til at kende resultaterne. Jeg opfatter i et vist omfang dette som manglende tillid til Parlamentet. Det betyder, at der for det konkrete forordningsforslag, fortsat er meget at gøre. Jeg håber, at Kommissionen vil nærlæse Dorfmann-betænkningen, som vi har gjort til vores egen betænkning. Jeg håber personlig, at hr. Dorfmann får lov til fortsat at give sit politiske bidrag på dette område.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Hr. formand! Jeg vil også gerne takke hr. Dorfmann for hans betænkning. Det, han har fremlagt, viser tydeligt, at der stadig er en række ting, som skal afklares vedrørende denne sag. Ligesom talerne før mig mener jeg også, at de nuværende rammer for afgrænsning af disse områder mangler noget finpudsning. Der er mange elementer, som ikke opfylder de ugunstigt stillede områders behov. Jeg stiller spørgsmålstejn ved, om vi kan nøjes med disse naturbetingede kriterier alene.

Vi er også nødt til nøje at se på det sociale miljø, der spiller en væsentlig rolle i ugunstigt stillede områder. Da betalingerne til ugunstigt stillede områder er af afgørende betydning for mange landbrugeres overlevelse, skal Kommissionen genoverveje at videreudvikle de nuværende rammer med henblik på at give mange områder en chance for at overleve.

Jeg er bange for, at en gennemførelse af det nuværende system vil give meget store forskydninger, som ikke altid er forståelige, og føre til stor uro og usikkerhed i landbruget. Man bør kigge på denne sag igen.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Hr. formand! Det er på baggrund af Dorfmann-betænkningen meget vigtigt, at man i budgettet for den fælles landbrugspolitik fortsat prioriterer det højt at støtte landbrugsområder med naturbetingede ulemper, eftersom det uden en sådan støtte vil føre til alvorlig miljøødelæggelse og sociale problemer i disse områder. Det er opmuntrende, at Kommissionen – og her fortjener Kommissionen ros – lader det være op til medlemsstaterne at udpege de støtteberettigede områder med udgangspunkt i de otte kriterier. Jeg vil samtidig gerne gøre opmærksom på, at der indtil nu har været forskelle og forskelsbehandling mellem medlemsstaterne, ikke alene med hensyn til direkte betalinger, som pålægges nye medlemsstater, især kommissærens hjemland, Letland, og også andre nye medlemsstater. I mit hjemland er vandforsyningssituationen i det højtliggende sandområde Homokhátság et problem, da grundvandsstanden i løbet fire årtier er faldet med 4-5 meter, og området er blevet til en halvørken. Det samme problem opstår også i Sydeuropa, og det er derfor særlig vigtigt at finde en løsning på spørgsmålet om vandforvaltning inden for rammerne af den fremtidige fælles landbrugspolitik.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Hr. formand! Jeg vil gerne takke vores kollega, hr. Dorfmann, for hans glimrende stykke arbejde med den foreliggende betænkning. Jeg synes, at han på perfekt vis opsummerer situationen her og nu, for så vidt angår Kommissionens forslag.

Det er især kommissæren, jeg gerne vil henvende mig til. Dette arbejde har nu stået på i adskillige måneder. Det skaber stort røre i en række af EU-landenes erhvervssektorer, som trues med at blive omklassificeret, og denne omklassificering sker eller kommer måske til at ske i en tid, hvor – og dette vil være emnet i morgen aften ved den mundtlige forespørgsel – mange produktionsgrene har specifikke problemer. Vi er derfor er nødt til at komme videre – og det skal gå stærkt. Jeg mener ikke, vi kan vente tre år med at give et klart svar til de landbrugere, der er berørt af denne afgrænsningsproblematik.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Hr. formand! Det er rigtig godt, at der i den foreliggende betænkning er fokus på de ugunstigt stillede områder. Den helt centrale idé, som alle her formentlig går ind for, er, at forudsætningerne for at drive lønsomt landbrug skal være sikret overalt i EU, både nu og fremover.

Der hersker tilsyneladende en del forvirring med hensyn til kriterierne for fastlæggelsen af de ugunstigt stillede områder. Vi skal særlig være opmærksomme på landbruget i de ugunstigt stillede områder, fordi tidligere reformer af den fælles landbrugspolitik meget ofte er blevet gennemført til fordel for de gunstigt stillede områder.

For at vi kan sikre fortsat vækst i de ugunstigt stillede områder, er det særdeles vigtigt at anvende proportionale reguleringsmekanismer. EU's ophævelse af nogle af de tidligere reguleringsmekanismer inden for landbruget har ikke været nogen succes. F.eks. har beslutningerne om ophævelse af mælkekvoterne og afskaffelse af braklægningsordningen været forfejlet, for så vidt angår de ugunstigt stillede områder.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Hr. formand! Der kan ikke sættes spørgsmålstegn ved, at europæisk landbrug skal have støtte. Begrundelsen for støtten er bl.a. en række produktionsbetingelser som f.eks. klimaet, jordbundskvaliteten, problemer med adgang til vand, landområdets beliggenhed og de sociale og historiske betingelser. De fleste af disse faktorer har væsentlig indflydelse på produktionsresultaterne og det økonomiske udbytte og har haft indflydelse på de nuværende bestanddele i den fælles landbrugspolitik.

Jeg er enig i hr. Dorfmanns holdninger og bange anelser med hensyn til den manglende viden om de forventede virkninger af den nye indfaldsvinkel. Har de indtil nu anvendte kriterier virkelig været så uhensigtsmæssige? Vi afventer nogle beregninger og en mere dybtgående analyse af virkningerne. Det er et vigtigt spørgsmål, hvordan man bevarer landbrugsproduktionen i de ugunstigt stillede områder. Der skal efter min mening stadig i passende omfang ydes støtte til disse områder som led i den fælles landbrugspolitik i den fremtidige finansieringsramme.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Hr. formand! Jeg vil gerne takke hr. Dorfmann for en fremragende betænkning om Kommissionens meddelelse "En stærkere målretning af støtten til landbrugere i områder med naturbetingede ulemper".

Jeg vil gerne tage fat på et par punkter. Det overordnede formål med betalingerne i forbindelse med naturbetingede ulemper er at sikre fortsat anvendelse af jordarealer og ved hjælp af landbrugsarealforvaltning at bevare landskabet samt fremme bæredygtige landbrugssystemer. Betalingerne til landbrugere i disse områder er en godtgørelse for landbrugernes ekstraomkostninger og indtægtstab, der opstår på grund af de eksisterende naturgivne ulemper.

Rådet har truffet afgørelse om, at de socioøkonomiske kriterier ikke længere skal udløse betaling som følge af naturgivne ulemper. Afskaffelsen af de socioøkonomiske kriterier skal ses i sammenhæng med hele den vifte af foranstaltninger, som medlemsstaterne har til rådighed via forordningen om udvikling af landområderne – diversificering i ikkelandbrugsaktiviteter, udvikling af mikrovirksomheder samt små og mellemstore virksomheder og turismeaktiviteter såvel som tilvejebringelse af grundlæggende tjenester.

Så betalingerne som følge af naturgivne ulemper er ikke noget interventionsredskab, hvor formålet er at løse problemstillingen med affolkning. Godtgørelse til landbrugere i områder, hvor produktionen ikke vanskeliggøres af naturgivne ulemper, og hvor der ikke er nogen ekstraomkostninger eller noget indkomstab, ville forvride konkurrencen med landbrugere i de øvrige områder. Desuden ændrer de socioøkonomiske indikatorer sig i tidens løb, og det ville derfor kræve, at man foretog en vedvarende opfølgning på og omklassificering af hvert enkelt berørt område.

Forslaget om at tage afsondrethed i betragtning er ikke praktisk i forhold til de i Rådet aftalte rammer vedrørende naturbetingede ulemper. Med hensyn til periferisk beliggenhed er der andre mulige afgrænsningsprocedurer, f.eks. den specifikke artikel i forordningen om naturbetingede ulemper.

På forskellige tidspunkter i forløbet opfordrede Kommissionen medlemsstaterne til at fremsende alternative forslag til biofysiske kriterier og tærskelværdierne derfor. Disse forslag bliver af fageksperter analyseret for validitet og frem for alt for gennemsigtighed og eventuel anvendelighed i hele EU. De alternative tærskelværdier må imidlertid føre til den konklusion, at der er væsentlige naturgivne ulemper i et givet område – som ønsket af Rådet.

Når man er færdig med at teste afgrænsningsproceduren ud fra de biofysiske kriterier, vil vi i Kommissionens forslag til den fælles landbrugspolitik efter 2013 tage resultaterne af dette forløb i betragtning. Ethvert lovforslag vil også sigte på at opnå en gnidningsløs overgang for de områder, som måske mister deres status som områder med naturbetingede ulemper.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Afstemningen finder sted om to ugers tid under den næste mødeperiode i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), skriftlig. – (EN) Jeg vil gerne takke ordføreren for hans glimrende arbejde. Det er af flere grunde vigtigt at opretholde forskelligartede og aktive landdistrikter – ikke mindst på grund af den stigende globale efterspørgsel efter fødevarer og miljømæssigt bæredygtig turisme. Det vil desuden være et alvorligt tilbageslag i mange områder, hvis man holdt op med at dyrke jorden, både med hensyn til en absolut nødvendig indtægtskilde på landet og forfald af landskabet, der måske er blevet formet gennem flere århundreder.

Petru Constantin Luhan (PPE), skriftlig. – (RO) Støtteordningen for områder med naturbetingede ulemper har rent faktisk været med til, at dyrkningen af landbrugsjord har kunnet fortsætte i disse områder. Det står hævet over enhver diskussion, at det er vigtigt at bevilge nogle passende udligningsbeløb til ugunstigt stillede områder.

Medlemsstaterne har stået bag processen med at afgrænse og klassificere disse områder på baggrund af en række kriterier og ifølge deres egne indikatorer. Det er imidlertid overordentlig vanskeligt blot at sammenligne denne række af indikatorer, idet man anvender forskellige metoder til klassificering og afvejning af områderne. Fastsættelse af en række fælles klassificeringskriterier vil øge ordningens gennemsigtighed, pålidelighed og effektivitet i hele EU. Jeg bakker i den henseende op om behovet for at revidere støtteordningen for landbrugere på områder med naturbetingede ulemper og udarbejde en global strategi for de ugunstigt stillede områder, hvorved man kan reducere de forskelligheder, der har vist sig at være mellem medlemsstaterne med hensyn til tildeling af økonomisk støtte.

James Nicholson (ECR), skriftlig. – (EN) Vi skal huske på, at 54 % af det dyrkede areal i EU på nuværende tidspunkt er omfattet af ordningen for ugunstigt stillede områder. En videreførelse af ordningen for ugunstigt stillede områder er af afgørende betydning, hvis vi skal godtgøre landbrugere for at tilvejebringe offentlige goder, undgå ophør med landbrugsvirksomhed, hjælpe med at fremme biologisk mangfoldighed og bidrage til at støtte landsamfund. Markedet hverken belønner eller godtgør landbrugerne for disse ydelser i områder, hvor landbrugsdrift er underlagt naturbetingede ulemper. Vi skal derfor påse, at en yderligere reform af ordningen for ugunstigt stillede områder er tilstrækkelig finansieret inden for det samlede budget for den fælles landbrugspolitik, og at det system, der benyttes til klassificering, er fair og ikkediskriminerende. I Kommissionens oprindelige meddelelse om de otte biofysiske kriterier, man foreslog til vurdering af klassificeringen af områder med betydelige naturbetingede ulemper, var man helt klart forudindtaget til fordel for de forholdsvis varme og tørre klimaforhold på det europæiske fastland. Jeg var derfor glad for at se, at ændringsforslag, hvor man omtaler "jord/vand-balance" og "markkapacitetsdage" blev vedtaget på udvalgsplan. Dette er det første skridt, der sikrer, at landene i Nordeuropa såsom Det Forenede Kongerige og Irland ikke bliver diskrimineret i forbindelse med et nyt klassificeringssystem.

25. Forenkling af den fælles landbrugspolitik (kortfattet forelæggelse)

Formanden. – Næste punkt på dagsordenen er betænkning af Richard Ashworth for Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter om forenkling af den fælles landbrugspolitik (KOM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, ordfører. – (EN) Hr. formand, hr. kommissær! Vi befinder os i de allerførste faser af forhandlingerne, der skal munde ud i en reform af den fælles landbrugspolitik efter 2012. Jeg har i den foreliggende betænkning peget på nogle af de principper, som bør ligge bag den reviderede fælles landbrugspolitik. Det står klart, at der skal ske ændringer i landbrugserhvervet. Der bliver nødt til at ske ændringer med henblik på at afspejle både udfordringerne af i dag, men nok så vigtigt udfordringerne af i morgen.

Det vil være spørgsmål som f.eks. fødevarerikkerhed, markedsvolatilitet, klimaændringer og behovet for i tilstrækkelig grad at indfri forventningerne om tilvejebringelse af offentlige goder. Det er derfor klart, at den fælles landbrugspolitik skal ændres for at afspejle disse udfordringer, men det er også klart, at den måde, hvorpå vi anvender den fælles landbrugspolitik, skal ændres.

I forbindelse med fastsættelsen af de principper, der skal ligge bag den reviderede fælles landbrugspolitik, er jeg bevidst ikke gået for meget i detaljer. Det vil ske i senere betænkninger. Men det, jeg har arbejdet med, er to hovedtemaer. For det første skal den fælles landbrugspolitik være mere enkel, mere retfærdig og mere

gennemskuelig, og for det andet skal kulturen omkring den fælles landbrugspolitik ændres, dvs. at en kommende revideret fælles landbrugspolitik bør være mere resultatorienteret og mindre tyngt af uforholdsmæssig stram regulering.

Jeg har fremhævet fire måder, hvorpå vi kan reducere bureaukratiet for landbrugsbedrifterne. For det første skal vi sikre, at de krav, der stilles til sektoren, står i et rimeligt forhold til den vurderede risiko. For det andet kan vi harmonisere inspektionsstandarderne, og vi skal skære de overlappende inspektionsstandarder og -procedurer, som erhvervssektoren er pålagt, væk. For det tredje kan eller skal der være bedre mulighed for selvcertificering inden for landbruget, og for det fjerde skal vi sikre, at de sanktioner, landbrugsbedrifterne pålægges, står i et rimeligt forhold til overtrædelsens alvor frem for de nuværende uhensigtsmæssige enhedssanktioner – specielt i de tilfælde, hvor forseelsen ikke var landbrugerens skyld.

En af målsætningerne med den fælles landbrugspolitik skal efter min opfattelse være at hjælpe erhvervssektoren med at tilpasse sig til de nye udfordringer. Til det formål skal kulturen omkring den fælles landbrugspolitik ændres. Der skal indføres en mere fleksibel, forenklet tilgang. Der skal være større samråd med landbrugets aktører – især med henblik på bedre at kunne vurdere virkningen af den foreslåede regulering. Den fælles landbrugspolitik skal også være lettere at forstå. Med den reviderede politik skal det over for offentligheden kunne påvises, at sektoren leverer offentlige goder. Der skal findes måder, hvorpå man kan reducere sektorens udgifter til overholdelse af EU's krav, og endelig skal man på en effektiv, formålstjenlig og retfærdig måde kunne forvalte denne erhvervssektor.

Den foreliggende betænkning beskriver en række måder, hvorpå man kan opnå dette.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Hr. formand! De administrative byrder for landbrugerne skal så afgang reduceres, og de metoder, der er fremhævet af ordføreren, er meget prisværdige. Nogle landbrugere har sagt, at de føler sig som forbrydere, når de prøver at tage kampen op med de forskellige administrative dokumenter og bestemmelser. Den fælles landbrugspolitik skal forenkles.

Det skal også nævnes, at det, når der sker stadig flere ændringer på markederne, og EU's importrestriktioner mindskes, også fremover vil være nødvendigt med administrative og reguleringsmæssige mekanismer for markedet. Der vil f.eks. også fremover være brug for optællingssystemer og muligvis reklameaktiviteter for eksportvarer.

Det står klart, at der ikke er nogen nem måde, hvorpå man kan opretholde disse systemer. Især når der er tale om vanskeligt håndterbare produkter som f.eks. mælk, skal vi etablere et reguleringsystem svarende til et kvotesystem, for ellers bliver produktion i ugunstigt stillede regioner en umulighed.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Hr. formand! Jeg vil gerne rose ordføreren, eftersom ikke alene hans konkrete forslag, men hele filosofien bag er fremragende. Fremragende fordi det i betænkningen er tanken, at der i fremtiden skal gives støtte til dem, der aktivt driver landbrug, dvs. de landbrugere, som rent faktisk dyrker jorden. Jeg mener også, det er fremragende, at det er et vigtigt punkt at få sat en stopper for sektorrelaterede og andre skævvridninger i den kommende fælles landbrugspolitik, og her vil jeg endnu en gang gerne understrege diskriminationen af de nye medlemsstater. Det er ligeledes særdeles vigtigt, ikke alene at fællesskabets bestemmelser bliver forenklet, men meget afhænger af gennemførelsen i medlemsstaterne. Lad mig give et typisk eksempel. For to år siden vedtog Rådet en beslutning om ændring af en forordning om krav til obligatorisk individuel elektronisk identifikation af alle får og geder, der skal slagtes, og som er under 12 måneder gamle. For de forholdsvis fattige medlemsstater, hvor staten ikke kan yde støtte, har denne regel været et meget hårdt slag for sektoren og bragt den i en håbløs situation. Det er en yderligere illustration af den måde, hvorpå en uforholdsmæssig skrap regulering og et alt for stort bureaukrati ofte kan volde betydelig skade som følge af den fælles landbrugspolitik – og det er endnu en grund til, at hr. Ashworths betænkning såvel som hr. Dorfmanns og hr. Le Foll's har stor betydning.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Hr. formand! Tak til hr. Ashworth for denne fremragende betænkning. Den fælles landbrugspolitik er en vellykket politik, men vi tilslører nogle gange denne succes med alt for meget bureaukrati. Det gælder i lige så høj grad for den første søjle af landbrugspolitikken som for den anden. Det gælder dog især små bedrifter, hvor der ganske enkelt nogle gange er et misforhold mellem bureaukratisk input og indtægtsmæssigt output.

I forbindelse med reformen af vores landbrugspolitik skal vi overveje, om vi skal have nogle bestemmelser for små producenter, og hvordan vi kan finde en meget enklere fremgangsmåde for disse landbrugsbedrifter, som vi ud fra en række budgetkapitler ofte giver et samlet beløb på blot nogle få hundrede eller nogle få

tusinde euro i præmie – uden at vi taber vores målsætninger af syne og skaber manglende klarhed i forbindelse med proceduren for tildeling af støtte. Det må kunne lade sig gøre – og det skal vi stræbe efter.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Hr. formand! Richard Ashworths betænkning om den fælles landbrugspolitik indeholder nogle fremragende forslag. Den er især prisværdig, fordi man har behandlet spørgsmålet ud fra landbrugernes synsvinkel. Det er naturligvis også vigtigt, at skatteydernes penge bliver anvendt på den overhovedet mest legitime måde. Det er imidlertid kun et middel, ikke et mål. Målet er at få løst alle opgaverne i forbindelse med landbrugspolitikken. Landbrugsmyndigheder blander ofte disse to ting sammen, og det betyder, at man ikke når målet. Der er behov for en gennemgribende ændring af indfaldsvinklen. I stedet for at have det, man kunne beskrive som en kultur, hvor klienter, landbrugere og tjenestemænd indtager en underordnet stilling, skal vi have en samarbejdsorienteret kultur. Kommissionen bør også udarbejde en forordning, hvor landbrugsmyndighederne pålægges en pligt til at yde kompensation og idømme sig selv sanktioner, hvis landmændenes interesser lider skade på grund af myndighedernes fejl. Vi skal sikre, at de parter, der har nogle rettigheder, også har ret til at tage sagen op i en uvildig domstol med henblik på anmodning om retsmidler. Dette kan dog endnu ikke lade sig gøre i Ungarn.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Hr. formand! Forenkling af den fælles landbrugspolitik er en smuk tanke, og det er vanskeligt at forestille sig, at nogen ville have nogen indvendinger imod det. Forenkling indebærer en reduktion i antallet af inspektioner, en begrænsning af administrationsomkostningerne og en tidsbesparelse for landmanden. Det er jo faktisk helt fantastisk.

Men jeg vil gerne pege på to situationer, der kræver en noget anderledes tilgang. For det første er der særlige produktionsområder, hvor det er vanskeligt at forenkle støtteværktøjerne. Jeg tænker her på tobak, humle og andre lignende specialprodukter. Den anden situation drejer sig om opretholdelse af produktionen i ugunstigt stillede områder, hvor det er nødvendigt at gøre brug af helt specifikke instrumenter til støtte af produktionen, hvilket en tidligere taler allerede har nævnt. Jeg har også den samme opfattelse som hr. Ashworth, nemlig at den fælles landbrugspolitik, dvs. politikken fremover, skal være klar og gennemsigtig, men den skal også være effektiv, og effektivitet er noget, der ikke altid harmonerer lige godt med forenkling.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Hr. formand! EU's landbrugspolitik skal gøres mere enkel, mere gennemsigtig og lettere at forstå. Det er budskabet fra ordføreren, hr. Ashworth, og det er et godt budskab og det helt rette budskab.

Hensigten med vores betænkning er at tilskynde Kommissionen til at øge bestræbelserne på at forenkle den fælles landbrugspolitik på en konkret måde. Det ville spare vores landbrugere for en masse tid og penge og ville øge samfundets accept af den fælles landbrugspolitik.

Landbrugerne i EU ville også igen kunne koncentrere sig om de reelle arbejdsopgaver, nemlig fremstillingen af fødevarer. Jeg så derfor gerne, at en forenkling af den fælles landbrugspolitik bliver en fortløbende opgave her i Parlamentet og i Kommissionen.

Andris Piebalgs, medlem af Kommissionen. – (EN) Hr. formand! Forenkling og bedre regulering har høj prioritet i Kommissionen. Jeg vil gerne takke ordføreren, hr. Ashworth, for en fremragende betænkning på dette temmelig komplicerede og vanskelige område.

Kommissionen er fuldt ud enig i, at en forenkling og begrænsning af de administrative byrder navnlig skal komme landbrugerne til gode. Det vil sætte landbrugerne i stand til at bruge mere tid på deres primære landbrugsvirksomhed. Kommissionen hilser betænkningen velkommen. Den omhandler i det store og hele de vigtigste problemområder for EU's landbrugere og giver Kommissionen nye idéer og betragtninger, for så vidt angår en forenkling af den fælles landbrugspolitik.

I de seneste år har Kommissionen gjort væsentlige fremskridt med hensyn til at forenkle den fælles landbrugspolitik. Jeg vil gerne blot komme med et bevis herpå. Stoiber-gruppen, der rådgiver Kommissionen i spørgsmål om administrative byrder, har nemlig givet klart udtryk for, at omfanget af bureaukrati for landbrugere er blevet væsentlig mindre som følge af Kommissionens forenklingsaktiviteter. Men forenkling er en fortløbende proces – og arbejdet fortsætter i 2010.

Desuden er der nogle overordnede overvejelser omkring fremtiden for den fælles landbrugspolitik. Vi har allerede indledt en offentlig debat, og det betyder, at vi alle skal samarbejde for at finde effektive måder, hvorpå vi kan reducere de administrative byrder, samtidig med at vi både opretholder et højt beskyttelsesniveau vedrørende EU's finansielle interesser og har et meget effektivt landbrug. I forbindelse med denne proces vil jeg også advare mod ét ønske, og jeg vil blot nævne et eksempel herpå. Nogle gange skal forenkling ikke ske

på bekostning af den udfordring, vi godt ville kunne klare. Som eksempel kan nævnes sporbarhed. Vi har i de senere år haft en fredelig situation uden nogen væsentlige skandaler eller udbrud af epidemier, men samtidig er det sporbarhed, som er nøgleordet. Vi bør ikke bare afskaffe det system, fordi vi ikke har haft nogen kriser. Så jeg mener, at vi igennem hele processen skal være meget forsigtige, når vi gennemfører forenklinger. Vi må ikke glemme det, vi har lært af fortidens fejl, og begrundelsen for, at vi har indført specifikke bestemmelser. Så Kommissionen vil arbejde videre med denne proces, og vi vil være meget omhyggelige med ikke at glemme det, vi har lært af vores erfaringer.

Formanden. – Forhandlingen er afsluttet.

Afstemningen finder sted om to ugers tid under den næste mødeperiode i Bruxelles.

Skriftlige erklæringer (artikel 149)

Jarosław Kalinowski (PPE), skriftlig. – (PL) Den nye ordning skal bygge på objektive og retfærdige kriterier. For at nå dette mål er det af afgørende betydning at reducere forskellene med hensyn til betalinger i de forskellige medlemsstater. Prisen for transport af varer, landbrugsmaskiner og gødning samt arbejdsomkostningerne er underlagt et lignende loft i mange lande. For at konkurrencebetingelserne på det indre marked skal være de samme, skal niveauet for grundlæggende direkte betalinger være det samme eller sammenligneligt i hele EU. Tiden er inde til at principper, som er gældende på andre områder af økonomien, også skal være gældende på landbrugsområdet. Man skal også huske på, at de nye medlemsstater har brug for betydelige midler som støtte til modernisering og genopbygning af landbrugssektoren med henblik på at komme på omgangshøjde med de 15 lande i "det gamle EU".

26. Dagsorden for næste møde: se protokollen

27. Hævelse af mødet

(Mødet hævet kl. 23.00)