

MAANANTAI 14. TAMMIKUUTA 2008

Puhetta johti

puhemies **Hans-Gert PÖTTERING**

(Istunto avattiin klo 17.00.)

1. Istuntokauden uudelleen avaaminen

Puhemies. – Julistan tiistaina 18. joulukuuta 2007 keskeytetyn istunnon uudelleen avatuksi.

2. Puhemiehen julkilausumat

Puhemies. – Hyvät parlamentin jäsenet, tämä on ensimmäinen uutena vuotena 2008 pidettävä istunto, joten toivotan kaikille onnellista uutta vuotta ja toivon, että onnistumme yhdessä meille annetussa tehtävässä viedä Euroopan unioni kohti entistä parempaa tulevaisuutta.

Kertoisin nyt hieman tulevasta työstämme. Uudistussopimus allekirjoitettiin Lissabonissa 13. joulukuuta 2007, päivänä, jona Euroopan parlamentti piti edellisen istuntonsa täällä Strasbourgissa. Tuolloin käyttämässäni lyhyessä puheenvuorossa – neuvoston puheenjohtajan José Socratesin ja Euroopan komission puheenjohtajan José Manuel Barroson läsnä ollessa – kerroin Euroopan parlamentin enemmistön toivovan, että uudistussopimus saisi lainvoiman ja siten poliittisen hyväksynnän viimeistään 1. tammikuuta 2009. Tämä on vuoden 2008 ykköstavoite.

Rajoja koskevat rajoitukset poistuivat 21. joulukuuta niiltä yhdeksältä maalta, jotka liittyivät Euroopan unioniin 1. toukokuuta 2004. Nämä olivat todella liikkeelle panevia muutoksia. Satojen vuosien ajan sotilaat ovat tunkeutuneet Euroopan mantereen kansallisten rajojen läpi tuoden sotia, kurjuutta ja kärsimystä. Rajojen poistaminen kansakuntiemme väliltä tarkoittaa, että naapurimme toivottavat meidät tervetulleiksi. Olemme kaikki Euroopan unionin kansalaisia, ja Eurooppa on yhdentynyt entistä paremman tulevaisuuden toivossa, kuten 25. maaliskuuta 2007 annetussa Berliinin julistuksessa todetaan.

(Suosionosoituksia)

Malta ja Kypros liittyivät Euroopan rahaliittoon 1. tammikuuta. Yhteinen valuuttamme euro on siten virallinen maksuväline molemmissa maissa. Toivotamme Maltan ja Kyproksen lämpimästi tervetulleiksi rahaliittoon.

(Suosionosoituksia)

Eurooppalaisen kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuotta vietettiin Ljubljanassa 9. tammikuuta vaikuttavissa juhlallisuuksissa, joihin osallistui neuvoston, komission ja parlamentin jäseniä. Kulttuurienvälinen vuoropuhelu on oleellinen osa työtämme tulevana vuonna ja jatkossa. Kehotankin teitä kaikkia tulemaan huomenna kuulemaan Syyrian suurmuftin, sheikki Ahmad Badr Al-Din Hassounin puhetta.

Seuraavaksi käsittelen kahta viimeistä kysymystä. Ilmasto- ja ympäristökysymykset vaikuttavat suuresti tämän vuoden lainsäädäntötyöhömme. Lainsäätäjinä meillä on suuri vastuu yhtäältä ilmaston- ja ympäristönsojeluista sekä toisaalta Euroopan kilpailukyvyn ja työpaikkojen turvaamisesta. Meidän on yhdessä löydettävä oikea tasapaino talouden ja ekologisten kysymysten välille.

Euroopan unioni perustuu arvoihin, oikeuksiin ja vastuuseen. Euroopan parlamentin puhemies sekä neuvoston ja komission puheenjohtajat allekirjoittivat juuri tässä istuntopöydässä 12. joulukuuta 2007 perusoikeuskirjan. Se oli merkittävä tapahtuma Euroopan unionin kansalaisten ja myös Euroopan parlamentin kannalta. Allekirjoitustilaisuudessa moni jäsen keskeytti äänekkäällä mielenilmauksillaan allekirjoitusprosessin ja yritti estää puhujia saamasta ääntään kuuluviin. Tällainen käytös ei ole mitenkään perusteltavissa.

(Suosionosoituksia)

Sananvapaus on demokratian ja parlamentarismien perusta. Jokaisella Euroopan parlamentin jäsenellä on oikeus ilmaista vapaasti mielipiteensä missä tahansa sovitussa keskustelussa. Tämän oikeuden puolustaminen kaikissa tilanteissa on yhteinen velvollisuutemme. Sitä vastoin puhujien estäminen puhumasta Euroopan parlamentissa erityisesti, kun on kyse kutsuvieraista, loukkaa vapauden, demokratian ja parlamentarismien perusoikeuksia.

(Suosionosoituksia)

Tämä oli myös työjärjestyksen vastaista eikä sitä voida missään tilanteessa hyväksyä. Näin ollen ryhdyin työjärjestyksen mukaisiin toimenpiteisiin niitä jäseniä kohtaan, jotka jatkoivat istunnon häiritsemistä siitä huolimatta, että heitä kehoitettiin useaan otteeseen palaamaan järjestykseen.

(Suosionosoituksia)

Sama koskee jäseniä, jotka käyttäytyivät ala-arvoisella tavalla työtehtäviään hoitaneita vahtimestareita kohtaan.

(Suosionosoituksia)

Uusi vuosi tuo tullessaan suuria haasteita. Olen kuitenkin vakuuttunut siitä, että voitamme nuo haasteet osoittamalla kunnioitusta ja arvontoa toinen toistamme kohtaan. Juuri näihin sanoihin haluan lopettaa, ja toivotan kaikille vielä kerran kaikkea hyvää vuodelle 2008.

(Suosionosoituksia)

3. Edellisen istunnon pöytäkirjan hyväksyminen

Puhemies. – Tiistaina 18. joulukuuta 2007 pidetyn istunnon pöytäkirja on jaettu.

Onko huomautettavaa?

Sophia in 't Veld (ALDE). – Arvoisa puhemies, ennen kuin siirrymme esityslistaan, haluaisin hieman selvennystä huomisaamun esityslistassa olevaan kohtaan, jonka jo mainitsittekin, eli Syyrian suurmuftin puheeseen. Hän on ensimmäinen uskonnollinen johtaja niiden puhujien sarjassa, jotka pitävät puheen parlamentin täysistunnossa eurooppalaisen kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuoden kunniaksi. Haluaisinkin tietää, miksi puheenjohtajakokous on halunnut tulkita kulttuurienvälisen vuoropuhelun yksistään uskontokuntien väliseksi monologiksi, ja onko sen mielestä istuntojakso sopiva paikka uskonnollisten sanomien välittämiseen.

(Suosionosoituksia)

Lopuksi haluaisin tietää, onko puheenjohtajakokous valmis harkitsemaan kutsuvieraslistan laajentamista, jotta se edustaisi nykyistä kattavammin myös naisia ja muita kuin uskonnollisia järjestöjä. ALDE-ryhmä on ehdottanut, että uskonnonvapauskysymyksiin keskittynyt YK:n erityislähettiläs Asma Jahangir kutsuttaisiin niin ikään puhumaan täysistuntoon. Toivoisin selvennystä tähän.

(Suosionosoituksia)

Puhemies. – Kiitos, jäsen in 't Veld. Jos muistan oikein, puheenjohtajakokous teki tästä itse asiassa yksimielisen päätöksen. Jäsen Cohn-Benditillä on epäilyksensä tästä, joten asia tullaan tarkistamaan. Joka tapauksessa puheenjohtajakokous teki päätöksen erittäin suurella enemmistöllä. Totesimme myös, ettei kutsuttujen lista ole kattava ja että aiomme kehottaa myös etenkin Euroopan parlamentin valiokuntia ehdottamaan tulevia toimia, joista voimme sitten äänestää.

Arvoisa jäsen in 't Veld, voitte olla varma siitä, että tältä osin keskustelu käytiin mahdollisimman laajalta pohjalta ja että olemme avoimia myös uusille ehdotuksille, vaikkakin niistä on päätettävä puheenjohtajakokouksessa tai parlamentissa.

Monica Frassoni (Verts/ALE). – Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, haluaisin vain huomauttaa, ettei ryhmäni ollut samaa mieltä.

Puhemies. – Toteaisin vain jälleen kerran, että ryhmänne ei nähtävästi ollut samaa mieltä, joten tarkistamme asian pöytäkirjasta varmistaaksemme, että myös pöytäkirjassa on täsmällinen tieto, ei sen vuoksi, että epäilimme sanojanne. Joka tapauksessa päätös tehtiin suurella enemmistöllä, mikä on jokseenkin harvinaista puheenjohtajakokoukselle.

Sarah Ludford (ALDE). – Arvoisa puhemies, haluaisin vain tehdä pienen lisäyksen jäsen in 't Veldin puheenvuoroon. Kuten totesin teille lähettämässäni sähköpostiviestissä, josta muut jäsenet saivat jäljennöksen tänä aamuna, toinen valitettava asia on, että olette nähtävästi verrannut suurmuftia paaviin ja Yhdistyneen

kuningaskunnan päärabbiin uskontokuntansa eurooppalaisena edustajana. Minusta tämä on hyvin negatiivinen viesti eurooppalaisille muslimeille.

Suurmuftin huomien vierailu edellyttää kohteliasta käytöstä, vaikkakin keskustelu Syyrian ihmisoikeusloukkauksista olisi toivottavaa. Toivon kuitenkin teidän varmistavan, että tänä vuonna kutsuvieraslistassa on mukana myös islamin eurooppalainen edustaja, koska EU:n ulkopuolelta tulevan voitaisiin luulla edustavan Euroopassa asuvia muslimeja, joita hän ei kuitenkaan edusta.

Puhemies. – Arvoisa jäsen Ludford, tämänkaltaisista kysymyksistä ei varmaan koskaan päästä sataprosenttiseen yksimielisyyteen, vaikka hyvä tahto ja keskinäistä ymmärrystä riittääkin. Voin siitä huolimatta kertoa, että ryhmäpuheenjohtajien onnistui tehdä päätös suurella enemmistöllä. Hyvällä tahdolla tasapaino löytyy myös eri valiokuntien toiminnan avulla, jotta kukaan ei tunne jääneensä ulkopuolelle. Toivoisinkin nyt, että kun kutsuvieraamme saapuvat, kohtelisitte heitä huomaavaisesti ja kunnioittavasti. Mehän haluamme loppujen lopuksi edistää vuoropuhelua, emme estää sitä. Tämä on kaikille esittämäni pyynnön perussisältö.

(Edellisen istunnon pöytäkirja hyväksyttiin.)

4. Parlamentin kokoonpano: ks. pöytäkirja

5. Valiokuntien ja valtuuskuntien kokoonpanot: ks. pöytäkirja

6. Yhteispäätösmenettelyä noudattaen annettujen säädösten allekirjoittaminen: ks. pöytäkirja

7. Vastaanotetut asiakirjat: ks. pöytäkirja

8. Suulliset kysymykset ja kirjalliset kannanotot (vastaanotetut asiakirjat): ks. pöytäkirja

9. Rauenneet kirjalliset kannanotot: ks. pöytäkirja

10. Vetoamukset: ks. pöytäkirja

11. Neuvoston toimittamat sopimustekstit: ks. pöytäkirja

12. Käsittelyjärjestys

Puhemies. – Puheenjohtajakokouksen 10. tammikuuta 2008 pitämässään kokouksessa työjärjestyksen 130 ja 131 artiklan nojalla laatima lopullinen esityslistaluonnos on jaettu. Siihen on ehdotettu seuraavia muutoksia:

Maanantai:

Ei muutoksia.

Tiistai:

PPE-DE-ryhmä on pyytänyt, että yhteiskeskustelu Demetrioun ja Cashmanin mietinnöistä, jotka koskevat EU:n ulkorajoilla tehtäviä henkilötarkastuksia, siirrettäisiin myöhempään istuntojaksoon.

Panayiotis Demetriou (PPE-DE). – (EL) Arvoisa puhemies, mietinnöllä näyttää olevan neuvoston täysi tuki asiasisältönsä osalta, mutta sitten on menettelyä koskeva kysymys, sillä Coreper ei ole vielä kokoontunut – arvelen sen kokoontuvan huomenna tai ylihuomenna. Lisäksi puheenjohtajavaltio Slovenia on pyytänyt menettelyä koskevista ja virallisista syistä kokouksen lykkäämistä Belgiassa pidettävään seuraavaan istuntojaksoon. Kukaan ei vastusta lykkäystä.

(Parlamentti hyväksyi ehdotuksen.)

Keskiviikko:

Puhemies. – ALDE-ryhmä on pyytänyt, että neuvoston ja komission Pakistanin tilanteesta Benazir Bhutton murhan jälkeen antamista julkilausumista käytävän keskustelun päätteeksi jätettäisiin käsiteltäväksi päätöslauselmaesityksiä.

Graham Watson (ALDE). – Arvoisa puhemies, olemme loman aikana saaneet seurata lukuisia hyvin huolestuttavia levottomuuksia Pakistanissa, joista Benazir Bhutton murha on yksi, eikä toki vähäisin.

Tällä viikolla meillä on mahdollisuus keskustella aiheesta. Ryhmäni mielestä keskustelun päätteeksi olisi annettava päätöslauselma, sillä meidän on otettava kantaa Musharaffin vierailusta parlamentin ulkoasiainvaliokunnassa ja ilmoitettava siitä Pakistanin viranomaisille etukäteen.

Puhemies. – Haluaako joku muu käyttää ehdotusta tukevan puheenvuoron?

Daniel Cohn-Bendit (Verts/ALE). – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, minusta käytäntö, jonka mukaan tärkeät keskustelut päätetään ilman päätöslauselmaa, on todella huono. Parlamentti on olemassa ottaakseen selkeästi kantaa, eikä vain ryhmäpuheenjohtajien ja ryhmätiedottajien keskustelukerho, jossa ei anneta päätöslauselmia.

Musharaff tulee tänne vierailulle, ja hänen pitäisi tietää, mitä mieltä parlamentti on hänen maansa tilanteesta, joten voimme pohtia asiaa hänen kanssaan. Meidän on oltava tarpeeksi rohkeita tehdäksemme lopun vanhalle käytännölle, jonka mukaan päätöksentekoa lykätään siinä pelossa, että toimimme liian rohkeasti ja äänestämme päätöslauselmasta.

(Parlamentti hylkäsi ehdotuksen.)

Puhemies. – Sosialistien ryhmä on pyytänyt keskiviikon iltapäiväistunnon puheajan vähäisyyden vuoksi, että keskusteluja jatkettaisiin klo 18 asti. Neuvoston

suostumuksella kyselytuntia voidaan jatkaa klo 19.30 asti.

Hannes Swoboda (PSE). – (DE) Arvoisa puhemies, olette sanonut jo kaiken perusteluista. On hyvä, ettei neuvoston kyselytuntia ole tämän seurauksena lyhennetty. Halusin vain tuoda tämän esille.

(Parlamentti hyväksyi pyynnön.)

(Näin ollen esityslista hyväksyttiin.)

13. Minuutin puheenvuorot poliittisesti tärkeistä asioista

Puhemies. – Esityslistalla on seuraavana minuutin puheenvuorot poliittisesti tärkeistä asioista.

Simon Busuttil (PPE-DE). – (MT) Kiitän teitä tervetuliaistoivotuksista, jotka esititte sen johdosta, että kotimaani Malta ja Kypros liittyivät euroalueeseen kaksi viikkoa sitten. Euroa valuuttanaan käyttämien maiden lukumäärä nousi siten viiteentoista, joten EU:n jäsenvaltioiden enemmistö käyttää nyt samaa valuuttaa. Maltalla kaksi päivää sitten järjestetyissä juhlallisuuksissa neuvoston ja komission puheenjohtajat sekä Euroopan parlamentin varapuhemies Mario Mauro onnittelivat Maltaa sen nopeasta edistymisestä niinä kolmena vuotena, jolloin se on ollut Euroopan unionin jäsen, sekä siitä, että Malta otti käyttöön euron, mikä on sujunut hyvin ja ongelmitta. Itse asiassa voin sanoa, että vaikka rinnakkaiskäyttöajanjakso jatkuu enää tämän kuun loppuun asti ja vaikka euroon liittymisestä on vain kaksi viikkoa, lähes kaikki tapahtumat on jo suoritettu euroissa. Maltan ja Gozon asukkaat ovat ylpeitä voidessaan ottaa euron vastaan ja otettuaan uuden suuren askeleen eteenpäin Euroopan unionin kehitysprosessissa.

Yannick Vaugrenard (PSE). – (FR) Arvoisa puhemies, Euroopan yhteisöjen tuomioistuimien antoi joulukuussa kauan odotetun tuomion, jonka vaikutukset jäsenvaltion alueelle työhön lähetettyjen työntekijöiden suojeluun Euroopassa ovat hyvin huolestuttavat.

Tuomio on kielteinen viesti kansalaisillemme, jotka ovat huolestuneita ”sosiaalisen polkumyynnin” vaaroista. Mitä tuomioistuin sitten toteaa tuossa niin sanotussa Laval-tuomiossa? Se toteaa, että Ruotsin ammattiliitot tekivät väärin yrittäessään pakottaa latvialaista yritystä allekirjoittamaan ruotsalaisten ammattiliittojen työehtosopimuksen etenkin vähimmäispalkan osalta. Toiseen jäsenvaltioon työhön lähetettyjen työntekijöiden

on kuitenkin vuonna 1996 annetun direktiivin nojalla noudatettava vastaanottajavaltiossa vähimmäissuojaa koskevia pakottavia ydinsäntöjä.

Tuomioistuimen tuomion mukaan Ruotsin työehtosopimusneuvottelujärjestelmä ei ollut sovellettava järjestelmä, ja kyseisiä sääntöjä voidaan vaatia vain lainsäädännöllä. EU:n viesti ei siis ole enää selkeä, kun komissio yhtäältä korostaa joustoturvaa ja työehtosopimusneuvottelujärjestelmää mallijärjestelmänä, ja toisaalta Euroopan yhteisöjen tuomioistuin hylkää tämän mallin.

Parlamentin ja neuvoston on siten selvennettävä asiaa. Ellei niin tehdä, se olisi sama kuin jos Bolkesteinin direktiivi viskattaisiin ulos etuovesta ja otettaisiin saman tien takaisin takaovesta, mitä ei voida missään nimessä hyväksyä.

Graham Watson (ALDE). – Arvoisa puhemies, otan esille asian, joka koskee erityisesti yhtä jäsenvaltiota mutta jolla on uskoakseni laajempia vaikutuksia Euroopassa. Kuluva vuosi on eurooppalainen kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuosi. British Council kuuluu niihin elimiin, jotka panostavat paljon kulttuurienvälisen vuoropuhelun edistämiseen. Siksi on hyvin huolestuttavaa, että Venäjä yrittää sulkea British Councilin Pietarin ja Jekaterinburgin toimistot. British Councilin toiminta Venäjällä on täysin lain mukaista. Toimintaa ohjataan vuonna 1994 tehdyllä Lontoon ja Moskovan välisellä kulttuurisopimuksella. Näin ollen toivon, että kollegat ottaisivat asian esiin Venäjän kanssa parlamenttien välisessä vuoropuhelussamme, ja että te, arvoisa puhemies, ottaisitte tilaisuudesta vaarin ja esittäisitte Venäjän viranomaisille huolen sen johdosta, että kulttuuria koskeva kysymys, jota säädellään täysin normaalilla kahden maan välisellä sopimuksella, on jäämässä jalkoihin Venäjän viranomaisten yrittäessä tukahduttaa poliittista vuoropuhelua.

Ewa Tomaszewska (UEN). – (PL) Arvoisa puhemies, parlamentissa on puhuttu moneen otteeseen ongelmista, jotka liittyvät Eurooppaa uhkaavaan demokratiavajeeseen, toisin sanoen olemme puhuneet demokratiavajetta seuraavista sosiaalisista ongelmista. Samaan aikaan lasten tavaroista peritään Euroopan unionissa normaali arvonnalisävero, toisin sanoen korkein mahdollinen vero.

Lasten tavaroihin sovellettiin Puolassa erityistä alennettua verokantaa ennen maani liittymistä unioniin. Yksi jäsenyyden oikeudellisista seurauksista oli valitettavasti lasten tavaroiden arvonnalisäveron nostaminen, joka on ristiriidassa Puolan omaksuman perhekeskeisen politiikan kanssa.

Kehotankin Euroopan komissiota harkitsemaan asiaa koskevien säännösten muuttamista kaikkien unionin jäsenvaltioiden ja erityisesti köyhimpien lapsiperheiden eduksi. Se olisi meille kaikille avuksi Lissabonin strategian täytäntöönpanossa.

Mikel Irujo Amezaga (Verts/ALE). – (ES) Arvoisa puhemies, komission työohjelmassa vuodelle 2008 todetaan, että kansalaiset ovat ja heidän tulee olla Eurooppa-hankkeen keskipisteessä.

Ajatusta soveltaen olen sitä mieltä, ettei Euroopan unioni lähesty Kosovo-prosessia oikein. Emme voi jatkaa pohdintaa siitä, salliiko kansainvälinen tilanne Kosovon itsenäisyyden tunnustaminen. Yksi kysymys on nostettava ylitse muiden: mitä Kosovon asukkaat haluavat? He ovat kaikkein tärkeimmällä sijalla. Ongelman ratkaisun avaimet ovat kahdessa tekijässä: kunnioitetaan heidän ihmisoikeuksiaan ja tunnustetaan heidän oikeutensa päättää vapaasti kansansa tulevaisuudesta.

Minusta Euroopan unionin olisi viitattava näihin sanoihin tilanteissa, joita syntyy niin unionin rajojen sisä- kuin ulkopuolellakin.

Daniel Stroj (GUE/NGL). – (CS) Haluaisin puhua eräästä hankalasta asiasta, nimittäin Euroopan unionissa laajalle levinneestä tupakoinnin ja tupakoitsijoiden vastaisesta kampanjasta, jonka perusta on tosin Euroopan parlamentin hyväksymissä laeissa. Kampanjan vaikuttimet ovat epäilemättä ylevät, onhan kyse kansalaisten terveydestä. Se tuo kuitenkin mielestäni esiin myös vähemmän yleviä asioita, jotka ovat syrjiviä suurelle väestönosalle, jonka tupakkariippuvuus on itse asiassa nyt kriminalisoitu. Pubien kaltaisten yritysten raskaita taloudellisia tappioita maissa, jotka ovat kieltäneet ravintoloissa tupakoinnin, ei niin ikään pidä unohtaa. Minusta se huomio, joka on kiinnitetty tupakoitsijoihin, olisi kiinnitettävä asianmukaisesti myös tupakkateollisuuteen. Ei ole mikään salaisuus, että tupakkaan on vuosikymmenien ajan lisätty ainesosia, kuten typen yhdistettä nitrosamiinia, joka aiheuttaa syöpää ja tehostaa nikotiinin imeytymistä. Ihmisille aiheutuva vahinko ei yleensä johdu nikotiinista vaan juuri näistä lisätystä ainesosista. Minusta myös tupakkatuotantoa ja tupakkatuotteiden koostumusta olisi säänneltävä.

Jim Allister (NI). – Arvoisa puhemies, tässä kuussa tulee kolme vuotta siitä, kun IRAn jäsenet murhasivat julmasti Robert McCartneyn Belfastissa. Murhaa kauhisteltiin täällä parlamenttissakin McCartneyn sisarten ottaessa täällä asian esiin ja viedessään sen oikeuteen.

Kolme vuotta on kulunut, mutta he eivät ole vielä saaneet oikeutta. Miksi eivät? Pääosin siksi, että puolue, joka olisi voinut auttaa heitä eniten, eli Sinn Fein, on edelleen kiinnostuneempi omiensa suojelusta kuin tappajien saamisesta oikeuteen. Tilanne on itse asiassa pahentunut, sillä Sinn Feiniin kohdistunut painostus on vähentynyt puolueen päästyä hallitukseen sillä seurauksella, että esimerkiksi entinen puolueeni DUP on valmis päästämään Sinn Feinin pinteestä tuon hallituspaikan säilyttämiseksi.

On traagista, että ”naureskelevan parivaljakon” pitäminen Stormontissa menee Robert McCartneyn oikeuden edelle. Tämäkin murha tullaan häpeämättömästi peittelemään ja lakaisemaan maton alle, kuten tapahtui tuoreemman, Paul Quinnin murhan kohdalla, josta vastuussa oli eittämättä Sinn Feinin sotilaallinen siipi. Näin siinä käy, kun terroristien kanssa neuvotellaan.

Rodi Kratsa-Tsagarapoulou (PPE-DE). – (EL) Arvoisa puhemies, haluaisin tässä ensimmäisessä uuden vuoden istuntojaksossamme puhua Libanonia alati vaivaavasta poliittisesta kriisistä ja roolista, jonka parlamenttimme olisi otettava.

Tätä ystävällistä kansakuntaa vaivaavat paitsi moninaiset taloudelliset ja poliittiset ongelmat myös edelleen olemassa oleva institutionaalinen tyhjiö, sillä 23. marraskuuta 2007 jälkeen Libanonin hallitus ei ole voinut valita presidenttiä. Vaaleja on lykätty 12 kertaa. Parlamentti on siis edelleen kiinni, eikä ongelmista ja tulevaisuudennäkymistä ole mahdollista keskustella. Parlamentin perustuslaillisten valtuuksien hyödyntäminen presidentin valitsemiseksi ei sekään ole mahdollista.

Olen tietoinen asiaan kiinnittämästänne huomiosta ja viesteistä, joita olette lähettänyt pyrkiessänne tähän tavoitteeseen, arvoisa puhemies, mutta haluan toistamiseen korostaa, että meidän on oltava vakavasti huolissamme kriisin seurauksista Libanonin kärsiville asukkaille sekä alueen rauhalle ja vakaudelle. Siihen velvoittavat meidän demokraattiset velvollisuutemme samaan tapaan kuin velvollisuutemme yhteistyökumppaneina. Libanonin kanssa tehty assosiaatiosopimus mahdollistaa Euroopan parlamentin ja Libanonin parlamentin välisen säännöllisen poliittisen vuoropuhelun, joka meidän olisi hyödynnettävä ja josta meidän on lähetettävä vakuuttava viesti.

Pierre Pribetich (PSE). – (FR) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, Slovenia, joka on ainoa entiseen Jugoslaviaan kuulunut maa, joka on liittynyt Euroopan unioniin, on nyt unionin puheenjohtaja. Haluamme käyttää hyväksämme tämän historiallisen tapahtuman ja toivottaa Slovenialle menestyksestä puheenjohtajuuskautta.

Tarve ratkaista Jugoslavian kriisi lopullisesti on kuitenkin entistäkin pakottavampi, olipa kyse sitten Kosovosta tai Slovenian naapurimaiden liittymisprosessin vauhdittamisesta Balkanilla. Entiseen Jugoslaviaan kuuluneiden maiden ainoa ratkaisu on pikainen liittyminen unioniin asetettujen kriteereiden mukaisesti. Rauha edellyttää kunnianhimoista visiota ja erityisesti halua jättää taakse Balkanin historia ja katsoa Euroopan tulevaisuuteen.

Kosovon kysymykseen ei toistaiseksi ole löytynyt ratkaisua, koska kansainvälinen yhteisö ei ole päässyt yhteisymmärrykseen asiassa. Myös Euroopan unioni on tämän umpikujan, ”Kosovo-syndrooman” uhri. Jotkin maat pelkäävät Kosovon itsenäisyyden seurauksia, kun taas osa maista toivoo diplomaattisista syistä vain itsenäisyyden pikaista vahvistumista. Slovenian on näiden maiden puristuksessa kyettävä ensin varmistamaan unionin yhtenäisyys pyrkimällä ennen kaikkea sisäiseen kompromissiin, sillä muutoin Lissabonin sopimuksella vahvistettu EU:n ulkopoliittikka vesittyy täysin tai joutuu naurettavaan valoon.

Tiedämme kuitenkin, että Sloveniassa sijaitseva Triglavin vuori symbolisoi päättäväisyyttä ja tuloksia. Toivokaamme siis, että se symbolisoi myös vuotta 2008!

Romana Jordan Cizelj (PPE-DE). – (SL) Kroatia osoitti lokakuussa 2003 Adrianmereltä ympäristö- ja kalastusvyöhykkeen, mitä Slovenia ja Italia eivät hyväksyneet. Tämä johti Slovenian, Italian, Euroopan unionin ja Kroatian välisen sopimuksen allekirjoittamiseen vuotta myöhemmin. Sopimuksen mukaan vyöhyke ei koske jäsenvaltioita. Tästä huolimatta Kroatian Kansalliskokous päätti yksipuolisesti viime vuonna, että kyseinen ympäristö- ja kalastusvyöhyke koskee myös jäsenvaltioita viimeistään tämän vuoden tammikuun 1. päivästä alkaen.

Kroatian Kansalliskokous siis vaikeutti Adrianmeren rannikolla asuvien ihmisten elämää. Kroatian yksipuolinen päätös merkitsee ongelmia esimerkiksi kalastajille, joiden kalastusalue pieneni, ja Koperin satamalle, joka menetti oikeutensa päästä kansainvälisille vesille. Kansalliskokouksen päätös, jonka mukaan

ympäristö- ja kalastusvyöhyke koskee myös jäsenvaltioita viimeistään tämän vuoden tammikuun 1. päivästä alkaen, on ristiriidassa Kroatian hyväksymän kansainvälisen veloitteen kanssa ja asettaa Kroatian uskottavuuden kyseenalaiseksi. Nykyaikaisten ja demokraattisten oikeusvaltioiden ei pidä väistää hyväksymiään veloitteita, sillä se on täysin vastoin Euroopan unionin poliittista kulttuuria.

Näin ollen epäilen Kroatian todellista halua liittyä Euroopan unioniin. Jos se haluaa liittyä, sen on ryhdyttävä välittömästi noudattamaan ympäristö- ja kalastusvyöhykesopimusta sekä kaikkia muita tähän asti tehtyjä sopimuksia.

Gyula Hegyi (PSE). – (HU) Osittain Itävallan, Slovakian ja Unkarin puoleisella Tonava-joella sijaitseva Szigetközin saarialue on Euroopan kauneimpia alueita. Saaren biologinen monimuotoisuus on omintakeinen runsaine eläimistöineen ja kasvistoineen ja omaleimaisine vesiympäristöineen ja saarten asukkaiden perinteisine elintapoineen.

Valitettavasti virtausnopeus joella, josta alueen eläimet ja kasvit saavat ravintonsa, on hydrologisten häiriöiden vuoksi pudonnut riskitasolle viime vuosikymmenten kuluessa. On paitsi alueen myös Unkarin ja koko unionin etujen mukaista, että nämä ainutlaatuiset luonnonvarat säilyvät myös tuleville sukupolville.

Meillä on jo hyviä lakeja, kuten vesipuitedirektiivi, jolla aluetta pitäisi periaatteessa voida suojella. Lait on kuitenkin pantava täytäntöön jäsenvaltioissa ja unionissa, jotta niistä olisi hyötyä. Olisi suotavaa, että Slovakia toimisi Nagy-Duna-asiasta huolimatta yhteistyössä Unkarin kanssa alueen vesihuollon vakauttamiseksi.

Kutsuisin kernaasti teidät keväällä tutustumiskierrokselle tuohon romanttiseen paikkaan, mutta valitettavasti ilman vettä se ei ole mahdollista, joten tarvitsemme kaiken saatavilla olevan tuen.

Thierry Cornillet (ALDE). – (FR) Arvoisa puhemies, haluaisin kiinnittää parlamentin huomion kahden ranskalaisen toimittajan, Pierre Creissonin ja Thomas Danois'n kohtaloon. He ovat parhaillaan vankilassa Nigerissä, sillä heitä syytetään valtion turvallisuuden vaarantamisesta, josta saattaa saada kuolemantuomion Nigerissä.

Ranskalaiset toimittajat ja heidän autonkuljettajansa Al Hassane epäilemättä rikkoivat Nigerin lakia ajettuaan kielletylle alueelle. Minusta siihen oli kuitenkin vankat ammatilliset syyt, sillä heidän tarkoituksenaan oli raportoida tuaregien kapinasta, minkä jälkeen heidän oli tarkoitus palata pääkaupunkiin esittämään kysymyksiä Nigerin viranomaisille ja saada siten mahdollisimman laaja käsitys tilanteesta.

Näin ollen minusta on tärkeää ryhtyä toimiin näiden toimittajien auttamiseksi ensinnäkin, koska he saattavat saada kuolemantuomion, joka on täysin kohtuuton heidän tekoonsa nähden, ja toiseksi koska Niger on ystävämme, jota me autamme paljon ja joka ei ansaitse sitä mainetta, jonka se saattaa tällaisen toiminnan vuoksi saada.

Arvoisa puhemies, uskon, että te ja kollegani voitte olla suureksi avuksi yhtyessänne presidentti Tandjan harkintaan ja armollisuuteen kehoittavaan vetoamukseen näiden toimittajien vapauttamiseksi. Vaikka he rikkoivatkin Nigerin lakia, heidän tekonsa ei ansaitse näin pitkää vankeutta.

Puhemies. – Seuraamme tilannetta erittäin tarkkaan.

Bogusław Rogalski (UEN). – (PL) Arvoisa puhemies, käytän tänään puheenvuoron kansalaisvapauksien sekä oikeus- ja sisäasioiden valiokunnan jäsenenä sekä kansalaisena, jonka kotimaa on joutunut taistelemaan itsenäisyydestään ja vapaudestaan moneen otteeseen.

Kiinnittäisin parlamentin huomion ihmisoikeuksien laiminlyömiseen ja sananvapauden kieltämiseen Kiinan kansantasavallassa, sillä Kiinan tilanne vaikuttaa myös tiibetiläisiin. Tuorein esimerkki Kiinan hallituksen Tiibetin-politiikasta on niiden munkkien pidättäminen, jotka ilmaisivat ilonsa sen johdosta, että Yhdysvaltain kongressi myönsi Dalai-lamalle kultaisen mitalin. Dalai-lama on saanut myös Nobelin palkinnon, ja hän on taistellut ihmisoikeuksien puolesta useita vuosikymmeniä.

Emme voi sallia, että Tiibet tai jokin muu kansakunta tuhotaan 2000-luvulla diktatuurilla, sortovallalla tai sadistisilla pyrkimyksillä harjoittaa poliittista ylivaltaa. Parlamentin on sanottava "seis"! Sen on sanottava seis hyökkäyksille maailman rauhanomaisimpana pidettyä kulttuuria vastaan. Meidän on Euroopan unionin perusarvoihin sitoutuneina vapaina kansalaisina tehtävä kaikki voitavamme sen varmistamiseksi, että myös Tiibetin kansa saa kokea, mitä todellinen vapaus merkitsee.

Milan Horáček (Verts/ALE). – (DE) Arvoisa puhemies, olemme järkyttyneitä siitä, että Venäjän hallitus on sulkenut kaikki British Councilin Venäjän aluetoimistot. Aluetoimistot on nyt uhrattu Venäjän ja Yhdistyneen

kuningaskunnan tulehtuneiden suhteiden vuoksi. Mitä muuta Venäjän kansalaisyhteiskunta voi odottaa kuin tällaista provokaatiota?

Alexander Litvinenkon murha on edelleen ratkaisematta, ja Venäjä kieltäytyy yhteistyöstä asiassa. Pääepäily Andrej Lugovoi on ollut Duman jäsen vuoden 2007 lopusta. Anna Politkovskajan kuolinolosuhteet ovat nekin edelleen hämärän peitossa. Onko kritiikki vaiennettu salaisuuden verhoon vai onko se vain kitketty pois?

EU:n on kehotettava Venäjää kunnioittamaan ihmisoikeuksia ja oikeusvaltion periaatetta. Voimme olla esimerkkinä ja nimetä lehdistötoimistomme Anna Politkovskajan mukaan!

Pedro Guerreiro (GUE/NGL). – (PT) Arvoisa puhemies, Sahrawin pakolaisten ainoan laillisen edustajan Polisario-rintaman ja Marokon kuningaskunnan välisten neuvottelujen kolmas kierros järjestettiin YK:n tukemana 8. ja 9. tammikuuta. Minun on neuvotteluihin liittyen korostettava, että on tarpeen ja tärkeää vaatia Sahrawin kansan luovuttamattoman itsemääräämisoikeuden kunnioittamista. Se on ainoa oikeudenmukainen ja kestävä ratkaisu kiistaan, ja se on myös sopusoinnussa kansainvälisen oikeuden ja YK:n päätöslauselmien kanssa. Marokon viranomaisia on vaadittava lopettamaan viivytystaktiikkansa, jolla pyritään neuvotteluprosessin lykkäämiseen ja mahdolliseen boikotointiin. Marokon viranomaisia on myös vaadittava lopettamaan läntisen Saharan miehitettyjen alueiden sortaminen ja siirtoasuttaminen.

Avril Doyle (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, Kiinan viranomaiset pidättivät Pekingissä 27. joulukuuta 2007 Hu Jianin, aids-kampanjan vetäjän, ihmisoikeusaktivistin ja vuoden 2007 parlamentin Saharov-palkinnon saajan, jota syytettiin kumouksellisesta toiminnasta.

Ihailen Kiinan viime vuosikymmeninä saavuttamaa edistystä. Hu Jianin pidätys Kiinassa lähettää kuitenkin täysin vääränlaisen viestin, jota meidän on hyvin vaikea ymmärtää. Aikovatko kiinalaiset unohtaa kansainväliselle yhteisölle tekemänsä sitoumuksen parantaa Kiinan ihmisoikeustilannetta vastineeksi siitä, että he saivat olympialaiset Pekingiin?

Meidän on parlamentin jäsenenä reagoitava hyvin tiukasti Hu Jianin suojelemiseksi. Hänet on nyt suljettu vankilaan hyvin todennäköisesti siksi, että hän teki yhteistyötä Euroopan parlamentin kanssa todistaessaan ihmisoikeuksia käsittelevässä alavaliokunnassa marraskuussa 2007. Meidän on tuettava myös niitä kiinalaisia, jotka kampanjoivat hänen vapauttamisensa puolesta Kiinassa.

Koska Kiinan kulttuurissa pelkkä diplomatia tulkittaisiin myöntymiseksi, minusta tarvitaan tiukkaa parlamentin päätöslauselmaa, joka annetaan toivottavasti tällä viikolla ja jolla Hu Jiata voitaisiin suojella. Kehotan teitä, arvoisa puhemies, ottamaan Hu Jian tapaus esiin Kiinan viranomaisten kanssa. Heidän on ehdottomasti kuultava parlamentin kanta asiassa.

Proinsias De Rossa (PSE). – Arvoisa puhemies, otan esille päällisin puolin melko arkipäiväiseltä tuntuvan asian, nimittäin vuonna 2000 annetun EU:n vesipuitedirektiivin täytäntöönpanon Irlannissa. Totuus on, että Irlannin hallitus on pannut tuon direktiivin täytäntöön velottamalla kouluja veden käytöstä. Koska monet Irlannin kouluista rahoitetaan pääosin keräysvaroilla, veden käyttöön tarkoitettujen varojen kerääminen on viime kädessä oppilaiden vanhempien tehtävä.

Kaiken kukkuraksi Irlannin hallitus syyttää päätöksestä EU:ta, vaikka tapa, jolla vesipuitedirektiivi pannaan täytäntöön, on luonnollisesti kokonaan Irlannin hallituksen asia. Kysymys on arkaluontoinen, koska Irlannissa järjestetään kansanäänestys poliittisen päätöksen tekemiseksi. Pelkurimainen poliittinen taktiikka, jossa EU:ta syytetään hallituksen päätöksestä, saattaa johtaa siihen, että irlantilaisten koululaisten vanhemmat kääntyvät EU:ta vastaan.

Tämä on minusta vakava asia, joten kehotankin parlamentin puhemiestä ja komission varapuheenjohtajaa, joka on täällä tänään, tekemään Irlannin hallitukselle julkisessa tiedonannossa selväksi, että he voivat maksattaa tai olla maksattamatta kouluilla vedestä ja ettei heidän pidä vaarantaa EU:n tulevaisuutta pelkurimaisella poliittisella taktikoinnilla.

Gay Mitchell (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, joissakin jäsenvaltioissa on mahdollista tuosta vain hankkia koulutusta aseiden, jopa Magnum-aseiden käyttöön ilman minkäänlaisia henkilöpapereita tai aselupaa. Otan asian esille, koska on näyttöä siitä, että järjestäytyneessä rikollisuudessa mukana olevia irlantilaisia rikollisia matkustaa Euroopan unionin maihin hankkimaan asekoulutusta, minkä jälkeen he palaavat kotimaahansa tekemään henkirikoksia alamaailman välienselvittelyissä, joissa kuolee myös viattomia sivullisia.

Otan asian esiin, koska parlamentti hyväksyi viime marraskuussa uuden direktiivin, joka on nyt neuvoston käsittelyssä. Kehotan neuvostoa hyväksymään direktiivin tässä kuussa, jotta se voidaan hyväksyä ensimmäisessä käsittelyssä.

Toiseksi toivoisin, ettei komissio odota siihen asti, että direktiivi on saatettu osaksi 27 jäsenvaltion lainsäädäntöä, mihin meni kaksi vuotta, vaan joitakin säännöksiä, kuten sitä, jolla on tarkoitus perustaa 27 jäsenvaltion ja komission välinen kontaktiryhmä aseiden laittoman käytön torjumiseksi, ryhdyttäisiin panemaan täytäntöön jo nyt. Tämä olisi tehtävä viipymättä.

Siiri Oviir (ALDE). – (ET) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, olemme seuranneet jo jonkin aikaa Georgian tilannetta. Presidentinvaalit on pidetty, ja tulokset ovat vihdoinkin selvillä.

Vallankumous syö lapsensa, sanotaan. Pelko siitä valtasi ilmeisesti myös presidentti Saakašvilin. Fyysinen vallankäyttö maassa ei kerro maan mahdista vaan heikkoudesta.

Objektiivisesti ajatellen meidän on syytä panna merkille, että mielenosoitusten tukahduttamisen jälkeen Georgia ainakin yritti järjestää demokraattiset vaalit. Demokratia ei kuitenkaan ole avainsana. On kyse ajattelutavasta, jota ei voida muuttaa yhdessä yössä tai juurruttaa maasta toiseen.

Georgiaan on syntynyt merkittävä oppositioliike. Meidän on demokraattisen kehityksen nimissä autettava hallituspiirejä ymmärtämään demokratian tosiolemusta.

Georgian on löydettävä voima itsestään kriisistä selviytymiseksi. Parlamenttivaalit lähestyvät. Maa kaipaa demokraattisia uudistuksia, joita kansa odottaa enemmän kuin mitään muuta.

Olisi väärin, että me Euroopan unionissa panisimme toivomme yhden henkilön varaan. Sitä vastoin on tuettava instituutioita, tarjottava asiantuntija-apua sekä osoitettava rehellisesti ja avoimesti demokratian epäkohdat.

Lopuksi haluan sanoa, että Georgian tapahtumat ovat mahdollisesti avainkysymys myös Armeniassa, jossa järjestetään niin ikään piakkoin presidentinvaalit.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – (PL) Arvoisa puhemies, Euroopan komissio on myöntänyt Puolalle vuosiksi 2008–2012 vain 208 miljoonan tonnin hiilidioksidipäästöt. Tämä on lähes 30 prosenttia vähemmän kuin Puolan hallituksen hakema määrä. Puola on valittanut päätöksestä Euroopan yhteisöjen tuomioistuimeen, mutta valitettavasti tuomioistuimen päätöksen ajankohta ei ole tiedossa. Puolan talouden on siis sopeuduttava alhaiseen päästötasoon.

Sementti- ja terästehtaita sekä muita yrityksiä odottaa tuotannon supistaminen. Mikä pahinta, sähkön hinta tulee nousemaan merkittävästi. Hintojen on arveltu nousevan noin 10 prosentilla tänä vuonna ja 20 prosentilla seuraavien neljän vuoden kuluessa, koska päästörajoilla on ollut huomattava vaikutus myös sähköntuotantoon.

Tämänkaltaisen päästörajojen asettaminen ja taakan epäoikeudenmukainen jakaminen paitsi hidastavat Puolan kaltaisten uusien jäsenvaltioiden kehitystä myös nostavat kansalaisten elinkustannuksia merkittävästi. Haluankin esittää vankan vastalauseen tälle kehitykselle.

Hélène Flautre (Verts/ALE). – (FR) Arvoisa puhemies, perjantaina 11. tammikuuta minulta evättiin pääsy Lille-Lesquinin ulkomaalaiskeskukseen. Vierailuni liittyi EU:n toiminnan teemaviikkoon, jolla halutaan vastustaa ulkomaalaisten pitämistä eurooppalaisissa ulkomaalaiskeskuksissa. Arvoisa puhemies, Ranskan viranomaisia vaadittiin määräämään heinäkuussa 2003, itse asiassa silloisen parlamentin puhemiehen sekä varapuhemiehen Onestan pyynnöstä, että sääntöjä, joita sovelletaan Ranskan parlamentin ja senaatin jäsenten vierailuihin, on sovellettava myös Euroopan parlamentin jäseniin.

Näin ollen pyytäisin teitä, arvoisa puhemies, kääntymään uudelleen Ranskan viranomaisten puoleen sen varmistamiseksi, että vuonna 2003 tehtyjä sitoumuksia noudatetaan kaikilta osin ja etenkin että Euroopan parlamentin jäseniä kohdellaan samalla tavoin kuin Ranskan parlamentin jäseniä. Tämän tärkeys korostuu varsinkin nyt, kun Euroopan parlamentin jäsenet käsittelevät parhaillaan ehdotusta direktiiviksi kolmansien maiden kansalaisten palauttamisesta, jolla voi olla hyvin vakavia seurauksia ulkomaalaisten säilöönnotolle.

Lisäisin vielä, että säilöönottokeskuksiin tehtävillä pistotarkastuksilla pyritään estämään kaltoin kohtelua, josta ei Ranskassa yleensä rangaista, kuten kidutuksen vastaisen komitean tuoreesta raportista ilmenee.

Maria Petre (PPE-DE). – (RO) Käytän puheenvuoron tänään kiinnittääkseni huomionne Romanian viljelijöiden asemaan nyt, kun Romanian liittymisestä unioniin on kulunut vuosi.

Romanian maatalous on edelleen tehoton tai kaipaa tehostamista. Siitä huolimatta suurin osa väestöstä saa siitä elantonsa. Viljelijät muodostavat suuren osan maan työväestöstä, mutta myös iäkkäiden viljelijöiden osuus on suuri.

Tässä mielessä suhtaudun myönteisesti komission päätökseen olla soveltamatta turvalauseketta maataloudessa. Tämä ei kuitenkaan riitä. EU:n maksut nousevat vuonna 2008 25 prosenttiin EU:n keskiarvosta. Romaniaalta menee yhdeksän vuotta tämän keskiarvon saavuttamiseen.

Romania on viime vuosina pannut ripeästi täytäntöön yhteisön säännöstöä laatukysymysten, terveyden ja kasvinsuojelun aloilla.

Mukautusten kustannukset voivat merkittävästi estää Romanian viljelijöitä hyötymästä EU:n yhteisestä maatalouspolitiikasta. Romania on Puolan jälkeen Keski-Euroopan toiseksi suurin maataloustuottaja. Tämän potentiaalin järkevä hyödyntäminen ja käyttö on mahdollista vain EU:n varojen turvin.

PUHETTA JOHTI

varapuhemies **Alejo VIDAL-QUADRAS**

Vladimír Maňka (PSE). – (SK) Euroopan parlamentin joulukuun istunnossa annettiin virheellistä tietoa, kun siellä todettiin, että vähemmistöille suunnatut radiolähetykset Slovakiassa aiotaan lopettaa, ja että julkisen palvelun yleisradio aikoo lopettaa Rádio Patrian tarjoamat vähemmistökieliset ohjelmat.

Hyvät parlamentin jäsenet, Slovakian yleisradio ei suunnittele leikkauksia Rádio Patrian toimintaan. Päinvastoin, Rádio Patria on tammikuun 2007 jälkeen saanut ensimmäistä kertaa olemassaolonsa aikana oman lähetystaajuutensa, joka kattaa koko Slovakian tasavallan alueen. Se lähettää päivittäin 8–10 tuntia korkeatasoista ohjelmaa, kuten uutisia, journalistiikkaa ja kulttuuria, mikä on enemmän kuin koskaan. Mikään muu eurooppalainen julkisen palvelun laitos ei tarjoa yhtä paljon kansallisille vähemmistöille suunnattua ohjelmaa.

Arvoisa puhemies, on valitettavaa, että Euroopan parlamentin jäsen kuvittelee, että demokraattisessa yhteisössä voidaan sanoa mitä tahansa ilman, että asian oikeellisuutta on ensin tarkistettu. Tällaiset väitteet aiheuttavat vain jännitettä ja vahingoittavat kyseisen maan mainetta.

Jelko Kacin (ALDE). – (SL) Slovenia on ottanut vastaan Euroopan unionin puheenjohtajuuden, ja Slovakian hallituksen pääministeri, joka on myös Euroopan unionin neuvoston puheenjohtaja, on antanut Bosnia-Hertsegovinan erittäin dramaattisesta tilanteesta jo kaksi, aiemmista lausunnoista poikkeavaa lausuntoa. Pääministeri totesi lausunnossaan, että Bosnia-Hertsegovinan tilanne on pahempi kuin Kosovon.

Lausunto kuumensi tunteita Bosnia-Hertsegovinassa, Federaation ja Bosnian serbitasavallan elimissä sekä kansan keskuudessa. Edes korkea-arvoinen edustaja Lajcak ei ole vielä koskaan antanut näin synkkää arviota.

Minusta arvio vaikuttaa kuitenkin epärealistiselta, virheelliseltä ja epäammattimaiselta, eikä se motivoi maan elimiä tai kansalaisia lisäämään ponnistelujaan lähentyäkseen Euroopan unionia. Minusta Euroopan unionin toimielimissä kaivataan nyt entistä yhdenmukaisempaa tietoa Bosnia-Hertsegovinan tilanteen kaltaisista arkaluontoisista kysymyksistä.

Marek Aleksander Czarnecki (UEN). – (PL) Euroopan parlamentti vetosi syyskuussa 2006 hyljetuotteilla käytävän kaupan lopettamiseksi. Ennätysmäärä jäseniä kannatti pyyntöä. Myönteisiä tuloksia ei valitettavasti ole saatu aikaan tästä vankasta tuesta huolimatta ja vaikka parlamentti hyväksyi myöhemmin eläinten suojelua ja hyvinvointia koskevan niin sanotun toimintasuunnitelman, jossa vaaditaan hyljetuotteiden kaupan totaalikieltoa Euroopan unionin alueella. Kielto on osoittautunut tehottomaksi, eikä sillä ole kyetty lopettamaan hylkeiden nahoilla käytävää kauppaa unionissa, jossa kyseiset markkinat ovat maailman laajimmat.

Nuoria hylkeitä, jotka ovat vain muutaman päivän vanhempia kuin kiellolla suojellut hylkeet, metsästetään kaupallisissa tarkoituksissa ja myydään laillisesti. Metsästysmenetelmät eivät täytä edes alkeellisimpia periaatteita. Hylkeitä nyljetään elävinä, ja niiden ruhot heitetään veteen. Teurastus jatkuu niin kauan kun Euroopan komissio ei vaadi kaikilla hyljetuotteilla käytävän kaupan totaalikieltoa.

Jim Higgins (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, Euroopan unionissa on kaksi miljoonaa huumeiden käyttäjää. Meidän on kukistettava tämä epidemia.

Vielä 15 vuotta sitten Irlannin huumeongelma rajoittui Dubliniin. Nyt huumeet, kuten heroiini, kannabis ja kokaiini ovat levinneet jokaiseen kaupunkiin ja kylään. Irlannissa ja EU:ssa kuolee jopa päivä ihmisiä huumeisiin.

Suhtaudunkin myönteisesti EU:n kahdeksanvuotiseen huumestrategiaan. Meidän on kuitenkin oltava realistisia ja kysyttävä, toimiiko strategia? Huumeongelmaa vastaan on taisteltava kaikilla rintamilla. Ensinnäkin tarjonnalta on katkaistava terä. Toiseksi meidän on yritettävä saada käyttäjät lopettamaan huumeiden käyttöä ja estää ihmisiä edes aloittamasta käyttöä. Tämä tapahtuisi näkyvin mainoskampanjoin, joiden tarkoituksena olisi yksinkertaisesti pelotella ihmisiä. Viimeisimpänä mutta ei vähäisempänä, meidän on lisättävä ja tehostettava kansainvälistä yhteistyötä.

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Vuotta 2008 vietetään eurooppalaisen kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuotena. Kaikilla 27 jäsenvaltiolla on nyt tilaisuus edistää kulttuuriaan, historiaansa, kieltänsä ja perinteitään.

Unionin mottona on ”yhtenäisyys erilaisuudessa”. Teemavuoden 2008 on tarkoitus tuoda todellinen panos unionin yhtenäisyyden vahvistamiseen käyttämällä pohjana kulttuurienvälistä vuoropuhelua.

Vuosisatojen kuluessa Romaniassa ovat vaikuttaneet eri kulttuurit, kuten Bysanttien, venäläisten, Itävalta-Unkarin ja Ottomaanien. 86 prosenttia Romanian kansasta on idän ortodokseja, ja maista, joissa valtauskontona on idän ortodoksisuus, Romania on ainoa maa, jossa puhutaan romaanista kieltä.

Haluan korostaa, että Romaniassa on 18 virallisesti tunnustettua kirkkokuntaa. Kulttuurienväliseen vuoropuheluun olisi kuuluttava myös kirkkokuntien välinen vuoropuhelu.

Kehottaisinkin Euroopan parlamentin 34 valtuuskuntaa vahvistamaan eurooppalaisten arvojen edistämistä myös muilla mantereilla näin kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuotena sekä helpottamaan muiden maiden kulttuurien ja perinteiden tuntemusta.

Toiveenani on, että kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuosi 2008 edistäisi tehokkaasti Euroopan unionin perusarvoihin kuuluvaa rauhan aatetta.

Jorgo Chatzimarkakis (ALDE). – (DE) Arvoisa puhemies, asia, josta haluan puhua, liittyy suoraan jäsen Țicăun äskeiseen aiheeseen eli kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuoteen 2008. Olen samaa mieltä tässä asiassa ja arvostan puheenjohtajien konferenssin tiettyjä päätöksiä, mutta panen hieman harmissani merkille, että kaikki eri uskontokuntien edustajat, joiden on tarkoitus puhua täällä, tulevat paavia lukuun ottamatta Euroopan ulkopuolelta.

Eikö meillä Euroopassa riitä uskonnollisia johtajia parlamenttiin kutsuttaviksi? Näin ollen minusta olisi järkevää, kuten juuri äsken totesittekin, koska Romania on suuri ortodoksinen maa, kutsua puhujiksi parlamenttiin sekä paavi että protestanttisen kirkon johtajia ja ortodoksikirkon edustajia, sillä kulttuurienvälistä vuoropuhelua on myös kristittyjen välillä. Siksi ehdotankin, että harkitsisitte kutsun esittämistä myös ekumeeniselle patriarkalle Bartolomaiokselle osana kulttuurienvälisen vuoropuhelun teemavuotta.

Teresa Riera Madurell (PSE). – (ES) Arvoisa puhemies, uuden vuoden myötä kaksi uutta maata on liittynyt euroalueeseen ja ottanut käyttöön yhtenäisvaluuttamme. Tämä tekee jälleen ajankohtaiseksi vaatimuksen, jonka olisi jo pitänyt toteutua edistyksellisessä, nykyaikaisessa ja edistysmielisessä unionissa: miesten ja naisten tasa-arvoinen näkyminen uusissa kolikoissa.

Aihe on tuttu historiasta: naisia on tuskin koskaan kuvattu vastapainetuissa kolikoissa. Naisvartalolle, naisten panokselle ja työlle tai muille asioille ei ole koskaan annettu symbolista arvoa. Sukupuolten välinen tasa-arvo kuuluu arvoihin, joiden pohjalta Euroopan unionia rakennetaan, ja siksi tasa-arvon olisi ulotuttava kaikille aloille.

On tärkeää arvostaa ja tukea lukuisten naisten toimintaa eri aloilla – tieteessä, kulttuurissa, koulutuksessa ja politiikassa. Näiden naisten elämäntyölle, elämälle ja nimelle olisi annettava tunnustus, ja näiden aiheiden olisi oltava osa tutkimusta, jotta niitä ei unohdetaisi. Joissakin maissa, kuten kotimaassani Espanjassa, parlamentti on hyväksynyt tämänsuuntaisen ehdotuksen.

Euroopan parlamentin ja komission olisi tehtävä tarpeelliset aloitteet ja kehotettava kaikkia jäsenvaltioita ryhtymään asianmukaisiin toimiin sen varmistamiseksi, että sekä naiset että miehet otetaan tasavertaisesti huomioon uusia eurokolikoita painettaessa.

Mairead McGuinness (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, yksi kollegoistani totesi ottaneensa esiin melko arkipäiväiseltä tuntuvan asian, nimittäin vuonna 2000 annetun EU:n vesipuitedirektiivin täytäntöönpanon Irlannissa. Minusta aihe on kaukana arkipäiväisestä. Jos se on arkipäiväinen, meidän on keskusteltava siitä aiempaa enemmän, sillä Irlannin hallitus on saattanut itsensä tukalaan tilanteeseen syyttäessään EU:ta siitä, että se on joutunut laskuttamaan kouluja vedestä. Tosiasiassa kyse on kuitenkin siitä, että hallitus ei myönnä kouluille tarpeeksi varoja, sekä hallituksen kyvyttömyydestä tiedottaa tästä tärkeästä direktiivistä ja panna se täytäntöön.

Mielikuva EU:sta Irlannin kansalaisten keskuudessa on nyt uhattuna, kun syytämme jatkuvasti EU:ta päätöksistä, joihin emme ole tyytyväisiä, vaikka Irlannin hallitus on mukana päätöksentekoprosessissa. Uudistusopimusta koskevassa tulevassa kansanäänestyksessä koululaisten vanhemmat eivät varmastikaan ole ainoita, jotka suhtautuvat EU:hun karsaasti ja syyttävät sitä ongelmista. Viljelijät ja muut eturyhmät ovat nykyään tuskin nekään järin tyytyväisiä Euroopan unioniin.

Näin ollen Irlannin hallituksen on tehtävä perinpohjainen selvitys siitä, miten se panee vesipuitedirektiivin täytäntöön. Sen on myönnettävä kouluille kunnon rahoitus ja kerrottava, määrätäänkö irlantilaisen maksettavaksi mahdollisesti kansallinen maksu ja milloin tämä tapahtuisi. Nämä asiat meidän on tässä vaiheessa tiedettävä.

Puhemies. – Keskustelu poliittisesti tärkeistä aiheista on päättynyt.

14. CARS 21: Kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehys (keskustelu)

Puhemies. – Esityslistalla on seuraavana Jorgo Chatzimarkakis teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan puolesta laatima mietintö (A6-0494/2007: CARS 21: Kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehys (2007/2120(INI))).

Jorgo Chatzimarkakis, esittelijä. – Arvoisa puhemies, arvoisa komission varapuheenjohtaja Verheugen, mietintö, josta keskustelemme, käsittelee itse asiassa erästä toista raporttia, nimittäin tulevaisuuden autoja käsittelevän komission yhteistyöryhmän laatimaa raporttia. Euroopan komissio antoi kuitenkin 19. joulukuuta ehdotuksen henkilöautojen sallituista hiilidioksidipäästöistä. Kansalaisia kiinnostaa siten luonnollisesti nähdä, miten Euroopan parlamentti suhtautuu ehdotukseen, ja se, missä määrin parlamentin tekemät päätökset vastaavat muita hiljattain tehtyjä päätöksiä. Olemme keskustelleet ja äänestäneet kollegani Chris Daviesin esittelemästä mietinnöstä, joten on tärkeää olla johdonmukainen. Haluan sanoa tästä muutaman sanan myöhemmin, koska CARS 21 -mietintö kattaa myös monia näkökohtia, joilla ei ole mitään tekemistä hiilidioksidipäästöjen kanssa.

On hyvin tärkeää, että osoitamme parlamentissa kiinnostusta moottoriajoneuvoihin. Miksi se on tärkeää? Siksi, että olemme jo vuosikautia keskustelleet Lissabonin strategiasta, kun saman aikaan olemme keskustelleet eurooppalaisen teollisuuden kilpailukykyistä. Tällä alalla Eurooppa on todella kilpailukykyinen. Ensisijaisilla markkinoilla Eurooppa on esimerkiksi asettanut kansainvälisen lähtötason. Yli 80 prosenttia maailman huippuluokan autoista tulee Euroopasta. Autoteollisuus on Euroopan talouden kivijalka ja Euroopan kilpailukykyyn tärkein tekijä.

CARS 21 -lyhenne tulee sanoista kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehys 2000-lukua varten. Kyse on komission tiedonannosta, jolla perustettiin vuonna 2005 korkean tason CARS 21 -työryhmä, jonka tarkoituksena oli laatia EU:n autoteollisuuden tulevaa sääntelykehystä koskevia ehdotuksia. Työryhmän tarkoituksena oli tunnistaa mukautukset, joihin autoteollisuuden pitäisi vastata pysyäkseen kilpailukykyisenä tulevaisuudessa. Tässä vaiheessa ei ole mahdollista käsitellä kaikkia tehtyjä ehdotuksia. Euroopan parlamentin teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan jäsenet ovat kuitenkin laatineet luettelon, joka sisältää 89 ehdotusta. En voi käsitellä niitä kaikkia nyt täällä, mutta voin todeta niiden käsittelevän muun muassa liikenneturvallisuutta, ympäristönsuojelua, sisämarkkinoita, maailmanlaajuisia kauppaa, tutkimusta ja innovaatioita sekä muita vastaavia aiheita.

Otan nyt esille muutaman näkökohdan. Esimerkiksi autojen säätö- ja varaosien sisämarkkinat on saatettava loppuun. Ei ole oikein, että esimerkiksi saksalaisilla autonviritysyrityksillä ei ole lupaa myydä renkaiden kaltaisia tuotteita Italiaan, koska Italia kieltää jälkimarkkinoilla myytävät osat, vaikka toisaalta italialaiset

valmistajat voivat viedä omia tuotteitaan mihin maahan tahansa, myös Saksaan. Eurooppaan on saatava todelliset autojen säätö- ja varaosien sisämarkkinat ja tasavertaiset autojen säätöä koskevat turvallisuusnormit. Lisäksi on otettava käyttöön EU:n laajuinen tyyppihyväksyntäjärjestelmä, sillä nykyisten järjestelmien väliset erot ovat valtavat.

Sitten on eräs toinen näkökohta: EU:sta tai muualta hankittujen käytettyjen autojen tyyppihyväksyntämenettelyjen sääntelyä on yksinkertaistettava. Joissakin jäsenvaltioissa on suuria esteitä ja raskas byrokratia, jotka hankaloittavat suuresti autokauppioiden ja yksityisten ostajien käytettyjen autojen hankintoja. EU:hun on saatava yhteinen tätä alaa koskeva sääntelyjärjestelmä. Se olisi hyödyllinen väline myös autokantaa uudistettaessa. Ilmastonsuojelupolitiikkaa kehitellään monella muulla alalla, joten sitä tarvitaan myös autoteollisuudessa, mikä edellyttää mukautumista ja sopeutumista.

Toinen tärkeä näkökohta koskee tutkimukselle suunnattua rahoitusta. Autoteollisuus kaipaava enemmän tutkimusvaroja jäsenvaltioilta. Pakollisia tavoitteita, kuten hiilidioksidipäästöjä koskeva lainsäädäntö, on yhä enemmän, mikä edellyttää jatkuvaa sopeutumista autoteollisuudessa. Jos Eurooppa haluaa vahvistaa asemiaan automarkkinoilla, sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin on panostettava nykyistä paljon enemmän ajoneuvojen tutkimukseen, eikä pelkästään vaihtoehtoisten ajonjärjestelmien kehittämiseen vaan myös muihin aloihin, kuten energian varastointiin. Olemme jo nyt 5–10 vuotta jäljessä aasialaisia kilpakumppaneitamme akkujen varastointitekniikan tutkimuksessa.

Sitten hiilidioksidipäästöihin. Olemme yhteistyössä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan esittelijän Chris Daviesin kanssa jälleen kerran laatineet joukon keskeisiä parametreja, jotka perustuvat seuraamusten, ei niinkään kieltojen käsitteeseen. Tärkein parametri on ajoneuvojen paino, mutta parametreissa otetaan huomioon myös realistinen arvio hiilidioksidipäästölainsäädännön voimaantulon ajankohdasta. Parlamentti on asettanut tavoitteeksi vuoden 2015. Olemme äänestäneet myös perustavoitteesta, jonka mukaan uusien henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö määrä olisi 125 grammaa kilometriä kohti. Sitten yksi huomautus komissiolle: ehdotuksessanne esittämänne seuraamus on 15 kertaa suurempi kuin savupiippujen hiilidioksidipäästöille asetettu seuraamus. Tämä tarkoittaa, että ajoneuvojen pakoputkien hiilidioksidipäästöt tulevat maksamaan 15 kertaa enemmän kuin savupiippujen päästöt. Tämän vuoksi vaadimme realistista seuraamusluokitusta. Haluan esittää kiitokseni kollegoilleni, jotka auttoivat tämän mietinnön laadinnassa.

Günter Verheugen, komission varapuheenjohtaja. – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, CARS 21 -sääntelykehiksen merkitys ulottuu paljon autoteollisuusalaan pidemmälle. Se toimii mallina myös EU:n tulevalle autoteollisuuspolitiikalle. Yritämme nyt ensimmäistä kertaa tiiviissä yhteistyössä kaikkien mukana olevien osapuolten kanssa päästä yhteiseen sopimukseen pitkäaikaisesta vakaasta kehiksestä Euroopan tärkeimpiin teollisuudenaloihin kuuluvan alan kehittämiseksi. Voin ylipäätään todeta, että olemme onnistuneet tässä.

Tämä kaikki perustuu selkeään vastuunjakoon. Olemme todenneet eurooppalaisille autonvalmistajille, ettei heidän kannata odottaa EU:n ryhtyvän protektionistisiin toimenpiteisiin, joilla autonvalmistajia suojeltaisiin muista maista tulevalta kasvavalta kilpailulta. Olemme kuitenkin todenneet myös, että he voivat luottaa saavansa vakaat, luotettavat ja ennustettavissa olevat kehusehdot sekä – mikä on erityisen tärkeää ja minkä esittelijä Chatzimarkakis juuri mainitsi – riittävästi aikaa valmistautua tuleviin pakollisiin vaatimuksiin.

Haluan tässä vaiheessa sanoa muutaman sanan eurooppalaisen autoteollisuuden asemasta. Kyse on yhdestä niistä hyvin harvoista markkinasektoreista, jolla Eurooppa on edelleen kiistan johtaja maailmassa. Autoteollisuudella on avainasema Euroopassa teknologisen kehityksen, talouskasvun ja etenkin työllisyyden kannalta. Vastustan voimakkaasti niitä Euroopassa esitettyjä näkemyksiä, joiden mukaan autojen valmistuksessa, ostamisessa ja käytössä on jotakin moraalitonta ja jopa rikollista.

Auto kuuluu eurooppalaiseen elämänmenoon, joten sen on oltava kohtuuhintainen, turvallinen, varma ja saastuttamaton. Juuri tästä CARS 21 -sääntelykehiksessä on kyse.

Euroopan autoteollisuus ei vastusta Euroopan komission ehdotuksessaan esittämiä kunnianhimoisia ympäristötavoitteita. Haluan tässä yhteydessä tehdä selväksi myös sen, etten minäkään vastusta niitä. Seuraavaksi henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä on – ilman minkäänlaista jossittelua – asetettava EU:n keskimääräinen tavoite, 120 grammaa hiilidioksidipäästöä kilometrillä. Tämä ei ole ristiriidassa esittelijä Chatzimarkakisin mainitseman 125 grammaan tavoitteen kanssa, koska siitä 5 grammaa on tarkoitus saavuttaa biopoltoaineita käyttämällä. Tämä on kiistatta seuraava tavoitteemme.

Olen varma myös siitä, että Euroopan autoteollisuus tulee hyötymään tällaisesta lainsäädäntöjohtoisesta innovaatiopiikistä, kun autoteollisuudessa valmistetaan paitsi mahdollisimman turvallisia ja laadukkaita myös maailman ympäristöystävällisimpiä autoja. Minulla ei ole tästä pienintäkään epäilystä.

Tämän keskustelun kuluessa on esitetty joitakin ehdotuksia, joista en pidä suoraan sanottuna alkuunkaan. Yksi oli yritys asettaa suurten ja pienten autojen valmistajat vastakkain tai usuttaa suurilla autoilla ajavat, joilla on varaa ja halua omistaa suuri auto, niitä vastaan, joilla on varaa vain pieneen autoon tai jotka ajavat mieluummin sellaisella. Motto olisi tällöin: ”suuri auto paha, pieni auto hyvä”.

Ranskan presidentti Nicolas Sarkozy toi väittelyyn merkille pantavan näkemyksen kirjoittaessaan komission puheenjohtajalle ja todetessaan, että vaikka jollakin olisi mahdollisuus kuluttaa paljon rahaa autoon – toisin sanoen varaa hankkia iso ja kallis auto – se ei oikeuta häntä saastuttamaan muita enemmän. Tämä on todellakin pohtimisen arvoinen näkemys.

En ole asunut Ranskassa, mutta tiedän, että siellä on ihmisiä, jotka asuvat suurissa linnoissa, joiden lämmittämiseen he tarvitsevat paljon energiaa. Tiedän myös, että Ranskassa on ihmisiä, jotka asuvat sillan alla eivätkä aiheuta minkäänlaisia lämmityskustannuksia. Mikä ero näiden ihmisten välillä on? Jos on moraalitonta ajaa suurella autolla ja siten saastuttaa enemmän kuin pienellä autolla ajavat, yhtä lailla on moraalitonta asua omakotitalossa ja aiheuttaa suuremmat lämmityskustannukset kuin yksiössä asua.

Haluan vain kiinnittää huomion siihen, että vaikka tämä näkemys vaikuttaakin ensi näkemältä melko vakuuttavalta, niin lähempää tarkasteltuna se tarkoittaisi, että hiilidioksidipäästöongelma johtaisi meidät epäsuorasti siihen, että sääntely ulottuu pian kaikkiin elämäntapoihin. Tätä me emme totisesti halua, eikä sitä halua komissiokaan. On koko joukko automalleja, joiden valmistamista Euroopan autoteollisuudessa haluamme hillitä, enkä näe mitään syytä, miksi tämä ei olisi mahdollista.

Meidän on kohta alkavassa kuulemisprosessissa punnittava hyvin tarkkaan, mitä me tarkkaan ottaen voimme ja haluamme vaatia valmistajilta, kuluttajilta ja muilta tienkäyttäjiltä. Hyvät jäsenet, minun on sanottava, että odotamme heiltä paljon. Kaikki se, mistä olemme jo sopineet Euro 5- ja Euro 6 -normien suhteen ja mikä on tullut voimaan, vain nostaa eurooppalaisten autojen hintaa entisestään.

Määräykset, jotka aiomme ottaa käyttöön jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi, toisin sanoen sellaisten automallien suunnitteluun suunnatut toimet, joilla parannetaan jalankulkijoiden turvallisuutta mahdollisessa auto-onnettomuudessa, maksavat nekin melkoisesti. Ajoneuvon vakauden sähköisten valvontajärjestelmien pakollinen käyttöönotto eurooppalaisissa autoissa tulee niin ikään maksamaan hyvin paljon, ja kaiken kukkuraksi tulevat vielä hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä aiheutuvat kustannukset. Tämä tapahtuu tilanteessa, jossa Euroopan autoteollisuuden pienet ja keskiuuret automarkkinat ovat erityisen alttiita kansainvälisen kilpailun paineelle, jossa jo nyt vallitsee alhaisin tulotaso ja jossa vientimahdollisuudet hiipuvat ja tuonti ylittää viennin.

Olen hyvin huolissani monien eurooppalaisten valmistajien tulevaisuudesta. Olen täysin vakuuttunut siitä, että kaikkien teollisuustuotteiden, myös autojen, kannalta on elintärkeää, että niistä kehitetään niin ympäristöystävällisiä kuin se teknisesti ottaen on mahdollista. Tätä ei mielestäni kuitenkaan pidä tehdä – ja tämä pätee kaikkiin teollisuustuotteisiin, ei yksistään autoihin – vaarantamalla teollisuudenalojemme kansainvälinen kilpailukyky.

Meidän on oltava varmoja yhdestä asiasta: jos politiikkamme johtaa – sanon tämän ensi viikolla käytävää keskustelua silmällä pitäen – siihen, että osa teollisuudenaloista luopuu Euroopassa sijaitsevista laitoksistaan perustaakseen tuotantolaitoksia muihin maihin, ympäristövaikutukset eivät varmastikaan tule olemaan positiiviset, koska tällöin tavarantuotanto tapahtuisi paljon huonommissa ympäristöoloissa. Jos teräksenvalmistus siirtyisi Euroopasta Kazakstaniin, uskokaa pois, että siellä säännöt ovat paljon höllemmät kuin Euroopassa. Tämä lisäksi hiilidioksidipäästöjä, ja samaan aikaan häviäisi kymmeniä, ellei satojatuhansia työpaikkoja.

Toivoisin, ettei näitä näkökohtia unohdettaisi tulevassa keskustelussa, joka herättää varmasti tunteita. Nykyaikainen eurooppalainen teollisuuspolitiikka ja nykyaikainen eurooppalainen ympäristöpolitiikka voivat osoittaa, ettei talouden ja ekologisten kysymysten tarvitse olla luonnollisia vastakohtia ja että tulevaisuuden ympäristöhaasteet voidaan ratkaista järkevän taloudellisen lähestymistavan ja nykyaikaisen teknologian avulla.

Tästä aiheesta keskustelivat kaikki CARS 21 -sääntelykehyksessä mukana olevat, ja siitä on keskusteltu myös täällä tänään. Nämä olivat keskustelun viimeiset tulokset, jotka ansaitsevat mielestäni EU:n kansalaisten laajan tuen.

(Suosionosoituksia)

Erika Mann, *kansainvälisen kaupan valiokunnan lausunnon valmistelija*. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, arvoisa esittelijä Chatzimarkakis, vastasin kansainvälisen kaupan valiokunnan mietinnön valmistelusta. Valmistelussa on otettu huomioon erityisesti kolme tärkeää näkökohtaa.

Ensinnäkin olemme kehottaneet komissiota varmistamaan kiireellisesti ja asianmukaisesti, että kaikki suositukset tutkitaan, jotta voidaan määrittää, miten ne vaikuttavat niin sanottuun monenväliseen Dohan neuvottelukierrokseen sekä kahdenvälisiin sopimuksiin. Kiinnitimme erityistä huomiota kahdenvälisiin sopimuksiin, kuten Korean tapaukseen täällä parlamentissa. Kiinnitimme huomiota kuitenkin myös muihin maihin, kuten Intiaan ja Aseanin maihin.

On tärkeää varmistaa, että markkinoille pääsy mahdollistetaan vasta sitten, kun saamme asianmukaiset takeet myös vastapuolelta. Tämä koskee erityisesti tulleihin liittyvättömiä kaupan esteitä.

Toiseksi haluamme lisätä yhteensovittamista kansainvälisten sopimusten ja normien laatimisessa.

Kolmanneksi suosittelemme voimakkaasti, että EU:n sisäistä kilpailukykyä tarkasteltaessa emme unohtaisi kansainvälisiä kilpailuolosuhteita, jotka ovat muuttuneet huomattavasti viime vuosina. Nykyisin tunnustetaan, että vastassamme on entistä enemmän kansainvälisiä kilpailijoita.

Antolín Sánchez Presedo, *talous- ja raha-asioiden valiokunnan lausunnon valmistelija*. – (ES) – Arvoisa puhemies, autoteollisuusala, joka luo Euroopan taloudelle suuren määrän työpaikkoja, tarvitsee kunnianhimoisen kehityksen Lissabonin strategian mukaisille yhdenmukaisille ja yhdenmukaisille toimille, joilla voidaan vastata uusiin haasteisiin.

EU:n autoteollisuus tuottaa eniten autoja maailmassa ja toiseksi eniten kuorma-autoja, ja myynninjälkeiset palvelut ovat tehokkaat. Sellaisena sen on voitava puolustaa asemansa ja varmistaa kykynsä täyttää liikkuvuuden ja liikenteen vaatimukset vastaamalla kasvavaan tuottavuuteen, parantamalla turvallisuutta ja ottamalla huomioon ympäristönsuojelu.

Taloudellinen tehokkuus on avainasemassa näihin tavoitteisiin pääsemisessä. Sen avulla voimme saavuttaa asetetut tavoitteet ja varmistaa kohtuuhinnat autokannan uusimisessa, toisin sanoen kohtuuhintaiset autonhankinnat ja autojen kunnossapidon niiden elinkaaren aikana. Talous- ja raha-asioiden valiokunta on korostanut tätä näkökohtaa ja antanut tukensa ponnisteluille, joilla pyritään parantamaan kilpailua, immateriaalioikeuksien suojelua ja verokohtelua alalla.

Suurin osa näistä näkökohdista sisältyy mietintöön, mistä kiitän esittelijää.

Ona Juknevičienė, *työllisyys- ja sosiaalivaliokunnan lausunnon esittelijä*. – (LT) Kiitän esittelijä Chatzimarkakisia mietinnön laatimisesta. Autoteollisuus on todellakin yksi tärkeimmistä teollisuudenaloista. 2,3 miljoonaa ihmistä työskentelee suoraan alalla, ja toiset 10–12 miljoonaa siihen liittyvillä aloilla. Tämä vastaa seitsemää prosenttia kaikista teollisuudessa työskentelevistä ihmisistä yhteisössä. Yhteisön jäsenten on huolehdittava jo etukäteen näistä ihmisistä, jotka saattavat menettää työpaikkansa rakenteellisten muutosten takia, sekä valmistauduttava tähän asianmukaisesti. Nykyisin ongelmat ratkaistaan vasta niiden tullessa esiin. On varmistettava, että rakennemuutosta läpikäyville yrityksille suunnattu yhteisön rahoitus menee suoraan työntekijöille. Erityisen tärkeää on tukea niitä, jotka haluavat perustaa oman yrityksen – tällöin kyseeseen voisi tulla EU:n globalisaatorahasto. Inhimillinen lähestymistapa on tärkein asia muutosten tapahtuessa, ja meidän tehtävänä on huolehtia yhteisön kansalaisista, suojella heitä työttömyydeltä ja hyödyntää tehokkaasti sosiaaliturvaa. Vain näin voimme saada kansalaisten luottamuksen.

Claude Turmes, *ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan lausunnon valmistelija*. – (DE) Arvoisa puhemies, haluaisin tuoda keskusteluun kaksi lukua, jotta me kaikki tietäisimme, mistä on kyse. Maailmassa on nykyään 700 miljoonaa autoa, ja öljyn hinta on 100 dollaria. Tata Motors toi viime viikolla markkinoille halpa-auton, joka kuluttaa keskimäärin viisi litraa sadalla kilometrillä. Viisi litraa on silti paljon näin pienelle autolle.

Tämä kaikki osoittaa, että tulevina vuosina nousevien talousmaiden, kuten Kiinan, Intian ja muiden Aasian maiden sekä Etelä-Amerikan ja Afrikan maiden teille ilmestyy satoja miljoonia henkilöautoja. Kun näkymä on tämä, emme todellakaan aio suojella sellaisia eurooppalaisia valmistajia, joiden mielestä on välttämätöntä tuoda markkinoille kaksitonnisia limusiineja, jotka kuluttavat seitsemän, kahdeksan, kymmenen litraa sadalla tai jopa enemmän, vain sen vuoksi, että meillä on niin sanottu kilpailuetu tällä alalla.

Minusta tämä keskustelu on yksinkertaisesti täysi fiasko. CSU:n jäsen Ferber uhkasi hiljattain komission puheenjohtajaa Barrosoa sillä, että hänen CDU/CSU-puolueensa ei tue Barroson toista kautta, jos tämä tukee edelleen komission jäsentä Dimasta Saksan autoteollisuuden vastustamisessa.

Arvoisa komission varapuheenjohtaja Verheugen, anteeksi vain, että sanon tämän, mutta ette varmaankaan tosissanne ole kiukkuinen Sarkozylle. Miksi olette kiukkuinen? Siksi, että hän ja Prodi kirjoittivat kirjeen, jossa yritettiin vakuuttaa, ettei komissio aio asettaa kasvukäyrää 80:een, kuten Saksan autoteollisuus on toivonut, vaan että kompromissi olisi löydettävissä. Minusta Prodin ja Sarkozyn tekemiset suhteessa tähän keskusteluun olivat ehdottoman ja täysin oikeutettuja. En ole yllätynyt myöskään siitä, että jälleen kerran FDP

-puolueeseen kuuluva poliitikko on mennyt Saksan autoteollisuuden eturyhmän taakse.

Jos saan sanoa, jäsen Chatzimarkakis, mietintönne jää jälkeen Chris Daviesin aikaansaannoksesta, koska ekologisen jalanjäljen sijaan annatte etusijan ajoneuvojen painolle ja koska 125 gramman päästötavoitteen, joka perustuu ajoneuvojen tekniikkaan, sijasta ajatte yhteistä 125 gramman päästötavoitetta. Tämä tarkoittaa, että parlamentti on ottanut takapakkia. Aikakehyksestä voidaan kysyä, että mitä me oikein tarkoitamme? Asettamalla aikaraja vuoteen 2012 me vain yritämme jouduttaa jo olemassa olevan tekniikan markkinoille pääsyä.

Kaikkein tärkein asia puuttuu mietinnöstä: Missä on tavoite vuodelle 2020? Arvoisa Verheugen, ajatte selkeää kehystä. Kuinka minä autoteollisuudessa työskentelevänä johtotason henkilönä voin tietää, mihin suuntaan mennä, kun EU:n päättäjät eivät kykene asettamaan yhtäkään viitekehystä, jossa täsmennetään, kuinka energiatehokas minun on oltava viimeistään vuonna 2020. Tätä ei mainita myöskään komission sen koommin kuin teidänkään ehdotuksessanne.

Jos parlamentin aikomuksena on tehdä jotain lainsäädäntöä koskevan mietinnön osalta, sen olisi saatava aikaan ehdotus, jossa määritellään, mikä tilanteen pitää olla vuoteen 2020 mennessä. Tätä me tarvitsemme: selkeää pitkäaikaista suunnittelua.

Malcolm Harbour, *sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunnan lausunnon valmistelija*. – Arvoisa puhemies, haluan aloittaa puheeni yhtymällä kerrankin jäsen Turmesin näkemykseen. Mietinnössä on kyse nimenomaan siitä, että elintärkeälle teollisuudenalalle annetaan vakaa kehys, jonka puitteissa ala voi täyttää sille asettamamme yhteiskunnalliset vaatimukset, olipa kyse sitten ympäristöstä tai turvallisuudesta. Sitä vastoin saanen olla eri mieltä siitä, onko komission jäsen Dimas saavuttanut tämän ja laatinut asianmukaisen ympäristönvaikutustutkimuksen suhteessa CARS-21 -mietinnön sisältöön. Haluaisin pyytää komission jäsen Verheugenia lähettämään Dimasille viestin, jossa hän pyytäisi tätä kertomaan, miten se prosessi, jota hän hyödyntää parhaillaan valmistellessaan kyseistä sääntelyä, on mitenkään sopusoinnussa CARS 21 -ehdotuksen sisällön kanssa.

Ilmoitan, että minulla on tässä etuja, koska olin korkean tason CARS 21 -työryhmän jäsen. Tämä on kolmas raportti. Korkean tason työryhmä laati raporttinsa, jonka komissio otti erittäin hyvin vastaan hyväksymällä suurimman osan sidosryhmien suosituksista. Kaiken lisäksi parlamentti on nyt Chatzimarkakisin hyvän työn ansiosta hyväksymässä vahvasti nuo päätelmät.

Eräs muu ryhmä kuitenkin loistaa tyypillisesti poissaolollaan, nimittäin jäsenvaltiot. CARS 21 -sääntelykehysten yksi tärkeimmistä suosituksista on yhdennetty lähestymistapa. Jäsenvaltioilla on paljon pelissä tässä suhteessa, joten miksi niiden edustajia ei ole mukana tämän illan keskustelussa? Heillähän on aika omintakeiset kansalliset säännökset, ja he vähättelevät tuon vakaan kehysten ja sisämarkkinoiden saavutuksia ja niitä ympäristöä ja turvallisuutta koskevia tavoitteita, jotka haluamme saavuttaa, nimittäin vähentää tieliikenteen aiheuttamia kuolemantapauksia. Kyse on hyvin kunnianhimoisista tavoitteista, joiden hyväksi jäsenvaltiot voisivat tehdä huomattavia infrastruktuuri-investointeja ja panostaa ajovalmennukseen. Miksi he eivät siis ole täällä?

Meidän on lähetettävä heille selkeä viesti. Pyydämme sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunnalta, että parlamentti tekisi aloitteen ja kutsuisi muiden jäsenvaltioiden parlamenttien jäseniä keskustelemaan tänne CARS 21 -kehuksesta, siitä, miten he jäsenvaltioiden edustajina ja alueellisina poliitikkoina aikovat edistää kokonaisuvaltaisia tavoitteitamme saada aikaiseksi mahdollisimman kehittyneitä tekniikkaa käyttävä kilpailukykyinen autoteollisuus, jossa työpaikat säilyvät, jossa luodaan työpaikkoja ja parannetaan työllisyyttä sekä saavutetaan tavoitteet, jotka me kaikki haluamme saavuttaa tieteessä, turvallisuudessa ja ympäristön parantamisessa.

(Suosionosoituksia)

Luca Romagnoli, liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnon valmistelija. – (IT) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, haluaisin lisätä muutaman ehdotuksen CARS 21 -sääntelykehystä koskevaan lausuntoon, koska sääntelykehyksellä on suuri strateginen merkitys unionin talouskasvun ja työllisyyden kannalta ja koska on tarpeen kehittää ajoneuvojen teknologiaa ja infrastruktuuria koskevaa innovointia eurooppalaisten teiden turvallisuuden lisäämiseksi.

Tähän päästään uskoakseni päästöjä vähentämällä, mutta tässä olisi pitänyt pyrkiä noudattamaan yhdenmennyä lähestymistapaa CARS 21 -työryhmän suositusten mukaisesti. Nyt minulle on jäänyt vaikutelma, ettei komissio ole ottanut huomioon tätä lähestymistapaa. Pidän erityisen valitettavana sitä, ettei kustannustehokkuuseriaatteen soveltamiselle välttämättömiin politiikan aloihin ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota.

Katson lisäksi, että biopolttoaineiden käytön lisäämiseksi on elintärkeää edistää tarpeellisia paikallisia verkostoja, jotka mahdollistavat jakelun kansalaisille, sillä muutoin tavoite ei ole saavutettavissa. Lopuksi toteaisin, että olin toivonut – ja toivon yhä – ettäärkevin toimin voidaan varmistaa, että teknisestä mukautuksesta aiheutuvat kustannukset voidaan kattaa yhtäläisin ehdoin, joilla varmistetaan vapaa kilpailu ja todellinen kilpailukyky Euroopan unionissa. Olen itse asiassa kiinnittänyt kollegani ja komission huomion ajoneuvojen huollon tärkeyteen, mutta heikoin tuloksin.

Gary Titley, oikeudellisten asioiden valiokunnan lausunnon valmistelija. – Arvoisa puhemies, oikeudellisten asioiden valiokunta tukee CARS 21 -aloitetta, joka on mielestämme hyvä esimerkki sidosryhmien osallisuudesta.

Kannattamme yhdenmennyä lähestymistapaa, joka on mielestämme elintärkeä aloitteen onnistumiseksi. Jäsen Harbourin lailla haluan nostaa esiin jäsenvaltioiden sitoutumista koskevan kysymyksen, kun otetaan huomioon jäsenvaltioissa silloin tällöin esiintyvät yksipuoliset pyrkimykset säätää tai toteuttaa yhdenmennyä lähestymistavan vastaisia verojärjestelmiä.

Kannatan lainsäädännön yksinkertaistamista korvaamalla 38 EU:n direktiiviä YK:n säännöillä, kunhan emme menetä oikeuttamme säätää tarvittaessa lakeja. Kannatan myös teknologiapainotteisten ratkaisujen, kuten Ecorin, kehittämistä. Toivoisin kuitenkin, että komissio toteuttaisi nykyistä enemmän toimenpiteitä immateriaalioikeuksien alalla etenkin Kiinan kohdalla, kuten jäsen Mann suositteli. Moottoriajoneuvojen jakelua EU:ssa koskeva asetus olisi syytä panna asianmukaisesti täytäntöön, koska asetuksella on mielestämme keskeinen merkitys romuajoneuvodirektiivin epäyhentäisen täytäntöönpanon korjaamisessa.

Meidän on kehitettävä ajoneuvojen rajatylittäviä tarkastuksia ja parannettava liikennesääntöjen noudattamisen valvontaa toisissa jäsenvaltioissa, sillä muutoin koko järjestelmä on liian hajanainen. Jäsen Turmesin tavoin katson kuitenkin, että meidän olisi pyrittävä saamaan aikaan vuoteen 2020 ja sen yli ulottuva sääntelykehys.

Nicole Fontaine, PPE-DE-ryhmän puolesta. – (FR) Arvoisa puhemies, arvoisat jäsenet, haluaisin onnitella komission jäsentä Verheugenia aloitteesta perustaa EU:n autoteollisuutta tutkiva korkean tason CARS 21 -työryhmä.

Useat teollisuusministerit, minä mukaan lukien, toivoimme vuonna 2003 tällaista uutta menettelytapaa, jossa teollisuuden aloja tutkitaan yksitellen sopivien ratkaisujen löytämiseksi. Muistatte varmasti, että menettelyä sovellettiin onnistuneesti muun muassa tekstiilialaan. Menettely mahdollistaa eri sidosryhmien mukanaolon ja yhdenmennyä lähestymistavan soveltamisen.

Minulla olisi yksi tulevaisuuden toive: edustus, jossa otetaan aiempaa paremmin huomioon teollisuuden alan ammattilaisten kirjo sekä Euroopan parlamentin osallisuuden lisääminen.

Näin ollen haluaisin ottaa esiin kolme Jorgo Chatzimarkakisin erinomaisessa mietinnössä esitettyä ehdotusta. Ensimmäinen on se, että on tärkeää korostaa autoteollisuuden merkitystä työpaikkojen, kilpailukykyyn, talouskasvun ja innovaatioiden synnyttäjänä, ja siten on tärkeää kehottaa lisäämään investointeja erityisesti vetykäyttöisten moottoreiden, polttokennojen tai hybridi-ajoneuvojen tutkimukseen ja kehitykseen. Viesti on selkeä, ja ajoneuvoteknologian tutkimus on ehdottomasti sisällytettävä Euroopan innovaatio- ja teknologiainstituutin painopistealueisiin.

Toiseksi autoteollisuuden osuudesta maapallon lämpenemisen torjumisessa on sanottava, että hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet ovat viime lokakuussa hyväksytyyn Daviesin mietinnön suuntaisia. Teollisuudelle on annettava aikaa sopeutua. Näin ollen minusta ei olisiärkevää lyhentää vuoden 2015 määräaika. Sitä vastoin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen on pyrittävä myös verotuksellisin toimenpitein, joilla kannustetaan autokannan uusimista.

Olen mielissäni siitä, että esittelijä vaatii säätö- ja varaosien sisämarkkinoiden luomista sekä kehottaa komissiota torjumaan nykyistä tehokkaammin väärennettyjen autonosien tuonnin. Kyse on kansalaisten turvallisuudesta ja tuhansien EU:n pk-yritysten toiminnan säilymisestä.

Arvoisat jäsenet, lopuksi haluaisin vain huomauttaa, että on tärkeää ottaa huomioon Euroopan autoteollisuuteen kohdistuvat paineet sekä jatkuvasti kiristynvä kilpailu.

Haluan kiittää Chatzimakakisia hänen mallikelpoisesta yhteistyöstään varjoesittelijöiden kanssa sekä dynaamisten tulosten aikaansaamisesta, mikä lupaa hyvää tälle taloutemme tärkeälle teollisuudenalalle.

Matthias Groot, *PSE-ryhmän puolesta*. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, korkean tason CARS 21 -työryhmän perustaminen oli täysin oikea teko. Tulokset puhuvat puolestaan. Työryhmään osallistui kaksi parlamentin jäsentä, Malcolm Harbour ja Garrelt Duin, joiden panos ryhmässä oli erinomainen. Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön varjoesittelijänä haluan käsitellä vain ympäristökysymyksiä. Teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan jäsenenä sitä vastoin olen vahvasti vakuuttunut siitä, että Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyyn säilyminen ja parantaminen ovat läheisesti sidoksissa siihen, miten ekologisia ja ympäristöystävällisiä Euroopassa valmistetut ajoneuvot ovat tulevaisuudessa.

Näin ollen olen tyytyväinen autojen Euro 5- ja Euro 6 -normien pikaiseen täytäntöönpanoon sekä siihen, että komissio on esittänyt ehdotuksen raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen Euro 6-normiksi. Tämän päästökohtaisen lainsäädännön avulla on mahdollista auttaa kyliä, kaupunkeja ja kuntia saavuttamaan asetetut päästötavoitteet ja siten parantaa ilman laatua.

Minulle on kuitenkin edelleen arvoitus, miksi päästöjen vähentämisestä puhuttaessa hiilidioksidipäästölainsäädännön käyttöönotolle asetettua vuoden 2012 aikarajaa yritetään aina siirtää takaisin vuoteen 2015. Se ei ole oikein. Balin ilmastokokouksessa EU esiintyi hyvin vakuuttavasti. Mutta kun kyse on tosiasiallisesta lainsäädännöstä, yritämme aina ottaa tyylikkäästi takapakkia. Autonvalmistajat ovat tienneet vuodesta 1995 lähtien, että heidän olisi tutkittava ja kehitettävä ympäristöystävällisten mallien tuottamista. Minusta tavoite, jonka mukaan hiilidioksidipäästöjä olisi vähennettävä 120 grammaan kilometriä kohti, olisi saavutettavissa vuoteen 2012 mennessä asettamalla määräaika 12 vuoteen, ja tämä sisältää kaikki mahdolliset pakolliset toimet. Tämä on hyvin tärkeää.

Ilmastonmuutos ei totisesti odota, joten meidän on toimittava heti. On myös tarpeen varmistaa, että hiilidioksidipäästöjen huippu saavutetaan vuonna 2015, minkä jälkeen päästöjä voidaan alkaa vähentää. Jokaisen teollisuuden osa-alueen, myös autonvalmistajien, on tehtävä osansa.

Chris Davies, *ALDE-ryhmän puolesta*. – Arvoisa puhemies, autoteollisuuden olisi pitänyt vähentää päästöjään huomattavasti nykyistä enemmän, mutta tilanne on nyt tämä, ja koska muutosten aikaan saamiseen taloudessa menee aikaa, kannatan esittelijän ehdotusta, jonka mukaan hiilidioksidipäästöjä olisi vähennettävä 125 grammaan kilometriä kohti viimeistään vuonna 2015, jolloin se on sopusuunnassa parlamentin viime lokakuisen äänestystuloksen kanssa.

Tavoite on minusta kunnianhimoinen, mutta saavutettavissa. Se myös vastaa jossakin määrin komission ehdotuksia seuraamusten asteittaisesta käyttöönotosta vuoden 2012 jälkeen. Pidän kuitenkin valitettavana esittelijän ehdotusta porrastaa tavoitearvot ajoneuvojen painon mukaan, koska se ei enää kannusta alentamaan autojen painoa ja koska se on ristiriidassa viime lokakuisen äänestystuloksen kanssa. Olkaamme siis johdonmukaisia. Komissio on myöntänyt ehdotuksissaan, että ekologisella jalanjäljellä saattaa olla suuri merkitys. Komissio toteaa vain, ettei meillä ole tietoja, joiden pohjalta suositukset voitaisiin tässä vaiheessa laatia. Toivonkin, että tiedot saadaan mahdollisimman pian ja että kaikki vaihtoehdot pidetään avoimina.

Emme toki halua taistella toimialajohtajia tai yrittäjiä vastaan. Päinvastoin, jos haluamme torjua ilmastonmuutosta ja vähentää miljardien maailman köyhimpien ihmisten toimeentuloon nyt kohdistuvaa uhkaa, meidän on saatava toimialajohtajat ja yrittäjät ottamaan vastuun toimistaan. Olin väärässä viime marraskuussa väittäessäni, että Ryanairin johtaja Michael O'Leary olisi sanonut vähät välittävänsä ympäristöstä niin kauan kun hän ja hänen lentoyhtiönsä vain voisivat kääriä rahaa. Hänen ympäristöaktivisteja kohtaan osoittamastaan halveksunnasta saa toisinaan tällaisen käsityksen, mutta pahoittelen lausuntoani ja peruutan sen, ja otan mielelläni vastaan hänen keskustelutarjouksensa. Ilmastonmuutoksen torjuminen kuitenkin edellyttää, että saamme O'Learyn kaltaisia ihmisiä ja autoteollisuuden edustajia puolellemme työskentelemään kanssamme, edistämään innovointia ja toimimaan eturintamassa.

Vladimír Remek, GUE/NGL-ryhmän puolesta. – (CS) Arvoisa puhemies, arvoiset jäsenet, olen vakuuttunut siitä, että esittelijä on tehnyt melkoisesti työtä ja osoittanut huomattavaa neuvottelu- ja sovittelutaitoa. Tämä pätee erityisesti autoteollisuuden päästöjen vähentämisessä. Meidän on oltava realisteja ja muistettava, että autoteollisuus on Euroopan merkittävimpiä teollisuudenaloja ja yksi suurimmista työnantajista. Kuten täällä on jo todettu, autoteollisuudessa on yli 2,3 miljoonaa työpaikkaa, ja siihen liittyvillä aloilla miljoonia työpaikkoja. Autoteollisuuden päästöjen vähentäminen onkin mielestäni hyvin vaikea tehtävä. Tuloksena on minusta varteenotettava ja realistinen mietintö. On tärkeää, että siinä tuetaan myös pyrkimyksiä yksinkertaistaa merkittävästi autoteollisuutta koskevaa lainsäädäntöä, koska autoteollisuudesta on nyt olemassa yli 200 asetusta. Olen tässä tarkoituksessa pyrkinyt varjoesittelijän ominaisuudessa tukemaan mietintöä tarkistuksillani, joiden päätavoitteena on estää, että nämä kunnianhimoiset suunnitelmat haittaavat alan kehitystä Euroopassa sekä kilpailukykyämme maailmassa.

Ján Hudacký (PPE-DE). – (SK) Saanen aluksi kiittää esittelijä Chatzimarkakisia erinomaisesta mietinnöstä, jossa otetaan käytännönläheisesti huomioon kaikki autoteollisuuden tulevaisuuden kannalta äärimmäisen tärkeät näkökohdat.

Puhuessamme mietinnöstä ja EU:n autoteollisuuden maailmanlaajuisesta kilpailukykyvystä, meidän on otettava huomioon ennen kaikkea ne tekijät, jotka voivat heikentää huomattavasti kilpailukykyä. Alun perin olin sitä mieltä, ettei Euroopan komissiota tarvitse muistuttaa autoteollisuuden merkityksestä Euroopan unionin taloudelle ja sosiaaliselle kehitykselle, mutta koska komissio päätyi ehdotukseen päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille, en ole enää niinkään varma. Jos tulkintani pitää paikkansa, komission olisi luonnollisesti kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota Euroopan parlamentin enemmistön näkemykseen sekä yhdenmennyä lähestymistapaa ajavien asiantuntijaryhmien näkemyksiin.

Euroopan parlamentti suhtautuu niin ikään kriittisesti määräraikaan, jonka kuluessa Euroopan autoteollisuuden olisi täytettävä teknisesti kunnianhimoiset päästötavoitteet minimoimalla sen vaikutukset Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyyn. Euroopan parlamentti ilmaisi tämän selkeästi Daviesin mietinnössä ja nyt käsittelemässämme mietinnössä: valiokunta ilmaisi enemmistöäänestyksellä kantansa siitä, että autoyhtiöt kykenevät vähentämään hiilidioksidipäästöjä 125 grammaan kilometriä kohti vuoteen 2015 mennessä. Jos me todella haluamme vähentää koko autosektorin päästöjä, meidän on ymmärrettävä näitä asioita nykyistä kokonaisvaltaisemmin.

Ehdotettu toimi johtaisi varmasti vanhojen autojen vaihdon hiipumiseen muiden kielteisten vaikutusten ohella, joita ovat muun muassa se, että vähemmän varakkailta kansalaisilta ei olisi varaa ostaa uutta autoa. Näin tulisi hyvin todennäköisesti käymään uusissa jäsenvaltioissa, joissa vanhoja autoja vaihdetaan taloudellisista syistä uusiin vain harvoin. Tämä taas ei auttaisi vähentämään hiilidioksidipäästöjä, päinvastoin.

Dorette Corbey (PSE). – (NL) Arvoisa puhemies, viidesosa kasvihuonekaasupäästöistä on peräisin liikenteestä. Autojen lukumäärä tuhatta asukasta kohti kasvaa nopeasti kaikkialla maailmassa, joten autojen on todella oltava ekologisista. Tätä viestiä kuitenkin tuskin kuulee komission vastauksessa CARS 21 -raporttiin ja itse mietintöön. Mietinnössä puhutaan autojen tekemisestä nykyistä puhtaammiksi ja autoteollisuuden kilpailukykyvystä, mutta se ei tee yhtäläisyyksiä näiden kahden asian välillä, vaikka on selvää, että ekologist ja taloudelliset autot ovat tulevaisuutta.

Intian ja Kiinan autonvalmistajat valloittavat maailmaa pienillä, taloudellisilla, puhtailla ja edullisilla autoilla. Tällä välin Euroopan autoteollisuus käy viivytystaistelua voidakseen jopa lisätä hiilidioksidipäästöjään. Tämä on paha asia paitsi ympäristön myös Euroopan unionin työllisyyden kannalta. Korkean tason CARS 21 -työryhmä hukkas tilaisuutensa luoda visio kestävästä autoteollisuudesta, joka tarjoaisi vastauksen todellisiin haasteisiin.

Avainsana on innovointi. Yhdysvalloissa on jo tie vetykäyttöisille autoille, ja sähköautomarkkinoita valmistellaan. Missä ovat eurooppalaiset aloitteet? Joillakin autonvalmistajilla on jo valmiita prototyyppisiä, mutta vetykäyttöisiä autoja ei teillä näy. Hallitusten ja teollisuuden on aika yhdistyä ja tehdä yhteistyötä nopean edistyksen aikaan saamiseksi. Pelkkä tutkimus ei riitä.

Korkean tason työryhmien perustaminen on erinomainen ajatus teoriassa, mutta valitettavasti CARS 21 -työryhmän työtä saneli teollisuuden konservatiivinen haara. On todella tärkeää, että korkean tason työryhmät tekevät oikeutta kohtaanillemme haasteille. Miljoonia uusia autoja tulee markkinoille viiden vuoden kuluessa, joten olisi todella hyvä, jos ne olisivat saastuttamattomia ja taloudellisia.

Holger Krahmer (ALDE). – (DE) Arvoisa puhemies, autojen valmistus kuuluu EU:n tärkeimpiin teollisuudenaloihin. Se työllistää noin 12 miljoonaa ihmistä, synnyttää innovaatioita ja talouskasvua ja tarjoaa

mahdollisuuksia yksilölliseen liikkumiseen. Sen vuoksi tavoitteenamme pitää olla sen varmistaminen, että Euroopan autoteollisuus säilyttää maailmanlaajuisen johtoasemansa ja kilpailukykyänsä. Meidän on kuitenkin samalla muistettava, että nykyisessä globaalitaloudessa raja innovointiin kannustamisen ja taloudellisesta toiminnasta määrättävien seuraamusten välillä on hiuksenhieno ja että loppujen lopuksi tuomme maahan maailman parhaimpia tuotteita emmekä pelkästään siirrä tuotantolaitoksiamme muualle.

Haluan keskittyä pääasiassa hiilidioksidipäästöihin, sillä se on epäilemättä tärkeimpiä keskustelunaiheitamme. Komission jäsenen Verheugenin mainitsema elämäntavan kritisointi on jo pitkään ollut EU:n ilmastokeskustelun ikävä puoli. On kovin muodikasta kritisoida yksilöllisiä elämäntapoja. Claude Turmes syyllistyi juuri äsken samaan. Tosiasia kuitenkin on, että jos haluamme vetää pois markkinoilta kaikki kaksitoniset limusiinit, kuten jäsen Turmes epäilemättä niin kovin haluaa, hiilidioksidipäästövähenykset tuskin olisivat merkittävät, mutta vahinko kansallisille talouksille olisi valtava.

Kommentoisin seuraavaksi ehdotettua ja käsittelyssä olevaa hiilidioksidiasetusta. Tältä osin komission jäsen Verheugen on todennut hyvin selkeästi, ettei hän halua ottaa käyttöön lainsäädäntöä, joka johtaa eri elämäntapojen kritisointiin. Kun kuitenkin tarkastelen ehdotettuja sakkoja, jotka olisi maksettava pienimmistäkin poikkeamisista asetetuista rajoista, minusta komissio on tehnyt nyt juuri niin. Asetus, josta keskustelemme ja jonka aiomme hyväksyä tänään, vaikuttaa kielteisesti innovaatioihin, sillä se raha, joka autonvalmistajien on maksettava, tarvitaan innovaatioihin ja tutkimukseen.

Gunnar Hökmark (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, tämän päivän auto on pitkälle sama kuin sata vuotta sitten, mutta toisaalta se on täysin erilainen turvallisuusominaisuuksiensa, tehokkuutensa ja ympäristövaikutustensa kannalta. Tämä todistaa yhden asian: kilpailu ajaa kehittämään teknologiaa ennennäkemättömällä vauhdilla. Se tuo esille myös sen, että Euroopan autoteollisuuden on oltava kilpailukykyinen, jos haluamme vaikuttaa maailmanlaajuisesti ja parantaa ympäristönormeja globaalitaloudessa, sillä jos emme niin tee, emme voi vaikuttaa kehityksen kulkuun.

Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyyn heikentymiseen johtavaa politiikkaa ajavat eivät edistä ympäristönsuojelua, mikä on tärkeää tuoda esille. On myös tärkeää todeta, että mietinnössä esitetty 125 gramman tavoite on oikea ja askel eteenpäin.

Tärkeintä ei kuitenkaan ole keskustella pienten tai suurten henkilöautojen päästöistä, koska tarvitsemme sekä isoja että pieniä autoja, joilla on eri rooli eri puolilla unionia ja jäsenvaltioita. Sitä vastoin tärkeää on omaksua kokonaisvaltainen kehityssuunta, jossa kaikenlaisien autojen päästöt vähenevät. Näin ollen on tärkeää suosia uusia autoja, koska ne ovat parempia kuin vanhat. On tärkeää kannattaa entistä parempia teitä, liikennejärjestelmiä, polttoaineita ja moottoreita. Tämä on mahdollista vain kilpailukykyisen autoteollisuuden avulla, ja tähän päästään vain oikeanlaisella politiikalla, jolla ympäristöasiat ja kilpailukyky saadaan tasapainoon. Mietintö on myönteinen askel tähän suuntaan.

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Haluan ensiksi kiittää esittelijää hänen työstään mietinnön parissa.

Keskustelu on minusta äärimmäisen tärkeä. Euroopan unioni voi saavuttaa hyvin dynaamisen tietopohjaisen talouden vain, jos se investoi tarpeeksi tutkimukseen, ja erityisesti jos tuloksia voidaan hyödyntää teollisuustuotannossa.

Ilmastonmuutos on tämän vuosisadan suurimpia haasteita.

Liikenne ja saasteet ovat suurilla kaupunkialueilla ongelma 66 prosentille EU:n kansalaisista, ja 70 prosenttia kansalaisista odottaa, että unioni toimii aktiivisesti näiden ongelmien ratkaisemiseksi.

Autoteollisuudessa olisi kyettävä tuottamaan vähemmän saastuttavia autoja, mutta toisaalta autoteollisuus kaipaava tukea tutkimustoimintaansa. Näin ollen on erityisen tärkeää, että kaikissa rajoituksissa otetaan huomioon uusien automallien kehittämiseen tarvittava aika autojen suunnittelusta niiden valmistukseen, testaukseen ja markkinointiin. Markkinoiden kysyntä ja varsinkin kansalaisten ostovoima on niin ikään otettava huomioon. Jäsenvaltioita olisikin mielestäni kannustettava kehittämään loppukäyttäjille tarkoitettuja verokannustimia, joilla heitä kannustetaan hankkimaan ”vihreämpiä” autoja.

Romaniassa otettiin tällainen järjestelmä käyttöön jo vuonna 2003 erittäin hyvin tuloksin.

Euroopan autoteollisuuden kehittämisestä seuraa, että merkittävä määrä työpaikkoja voidaan säilyttää ja uusia luoda.

Olle Schmidt (ALDE). – (SV) Arvoisa puhemies, kiitän esittelijää hyvästä työstä tärkeän ja arkaluonteisen asian parissa. Me kaikki tiedämme, kuinka tärkeä autoteollisuus on EU:lle. Euroopan autoteollisuus on, eikä vähiten kotimaassani, johtava haastaja tuotekehittämissä, tutkimuksissa, toimintakyvyssä, ympäristökysymyksissä ja turvallisuudessa. Menestyksenkäs autoteollisuus on tärkeää unionille. Kyse on paitsi työpaikoista ja talouskasvusta myös vastuustamme ympäristö- ja ilmastokysymyksissä.

Komissio ehdottaa kauaskantoista lainsäädäntöä, jossa keskitytään autojen pakokaasujen aiheuttamien hiilidioksidipäästöjen pakolliseen vähentämiseen, ajoneuvotekniikan parantamiseen ja biopoltoainien käyttöön. Esittelijä on huolissaan tavoitteista, joiden saavuttaminen autoteollisuudessa on niin vaikeaa, että ne saattavat vaarantaa yritysten kilpailukyyn. Tämä on jo kuultu aiemmin keskustelussamme. Samoja perusteluja esitetään kotimaassani. Ymmärrän kyllä huolen ja voin yhtyä siihen, mutta minusta olisi todella valitettavaa, jos parlamentti tinkisi tässä vaiheessa tavoitteistaan. Uskon vakaasti, että EU:n autoteollisuus selviää korkealle asetetuista tavoitteista tutkimuksen ja tuotekehittelyn avulla. Se on osoittanut kykynsä siihen aiemminkin.

Kansalaisemme eivät halua maksaa liikaa autoistaan, mutta he tietävät myös, että ilmastonmuutos on saatava kuriin ja että sen vuoksi on toimittava ripeästi.

Christian Rovsing (PPE-DE). – (DA) Arvoisa puhemies, haluan yhtyä niihin kiitoksiin, joita useat jäsenet ovat esittäneet esittelijälle tämän erinomaisen mietinnön johdosta, josta keskustelemme tänään. On selvää, että päästökysymys on suurin ongelma, joka meidän on kyettävä ratkaisemaan, kun otetaan huomioon autojen suuri määrä, jatkuvasti kasvava liikenne ja kasvava halu mahdollistaa yhä useammin autonkäyttöä.

Hiilidioksidi ei sinänsä ole myrkyllistä ihmisille, ja hiilidioksidipitoisuuden hienoinen nousu ilmakehässä itse asiassa lisäsi hieman kasvien kasvuvauhtia. Se on kuitenkin tuhoisaa ilmastolle, joten on tärkeää tehdä voitavamme hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Minusta on kiinnitettävä entistä suurempaa huomiota tutkimukseen, joka mahdollistaisi sellaisten moottoreiden kehittämisen, jotka käyvät nykyistä paljon korkeimmissa lämpötiloissa ja joiden valmistuksessa käytetään mahdollisesti keramiikkaa tai muita vastaavia materiaaleja. On myös lisättävä huomattavasti tietokoneohjelmistojen käyttöä moottoreiden ohjaustarkoituksissa.

Uskon, että asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa helposti. Kun otetaan huomioon keskitetyt ja kohdennetut ponnistelut ja huomattavat tutkimusresurssit, ei ole mitään syytä ajatella, ettei EU kykenisi saavuttamaan itselleen asettamia tavoitteita tai johtoasemaa autoteollisuudessa, joka sillä jo onkin.

Joan Calabuig Rull (PSE). – (ES) Arvoisa puhemies, halun kiittää esittelijä Chatzimarkakisia hänen mietinnöstään, jossa komissiota kehoitetaan asettamaan kunnianhimoisia, mutta toteutettavissa olevia tavoitteita. Mietinnössä otetaan huomioon myös osa CARS 21 -työryhmän suosituksista, kuten yhdenmukainen lähestymistapa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen, tarve varmistaa asianmukaiset määräajat sekä EU:n autoteollisuuden sisäisen ja ulkoisen kilpailukyyn turvaaminen.

Haluaisin korostaa joitakin seikkoja. Ensimmäiseksi sitä, että liikenneturvallisuutta koskevat tavoitteet ovat tärkeimpiä näkökohtia, joissa tarvitsemme niin ikään yhdenmukaisia lähestymistapoja, johon sisältyvät ajoneuvojen tekniset parannukset, infrastruktuuria koskevat toimenpiteet sekä koulutus ja tiedotus.

Kaupasta ja etenkin Korean kanssa käytävistä neuvotteluista toteaisin, että on tärkeää varmistaa, että Korea poistaa tulleeihin liittymättömät esteet eikä luo uusia. On niin ikään tärkeää korostaa sääntelyn parantamista koskevien periaatteiden eli asianmukaisen vaikutustenarvioinnin, kustannustehokkuusperiaatteen tai asianmukaisten toimitusaikojen keskeistä asemaa kilpailukykyisen sääntely-ympäristön luomisessa autoteollisuudelle.

Tältä osin sääntelysuunnitelma on keskeinen osa CARS 21 -loppukertomusta ja sitä olisi noudatettava.

Joitakin rakenneongelmia on luonnollisesti olemassa, ja on tarpeen laatia yleiset ehdot, jotta EU:n autoteollisuudesta tulisi ekologisesti kestävä.

Tähän päästään vain varmistamalla EU:n autoteollisuuden etuasema teknisissä, ekologisissa ja sosiaalisissa innovaatioissa sekä tukemalla korkeasti koulutettua työvoimaa. Näin ollen erittäin tärkeä tekijä on sitoutuminen autoteollisuuden työntekijöiden kouluttamiseen ja valmentamiseen. Ympäristöä, liikenneturvallisuutta ja energiatehokkuutta koskevassa yhteisön lainsäädännössä edellytetään työntekijöiden asianmukaista kouluttamista, jolla helpotetaan heidän sopeutumistaan sekä teknisiin että sääntelyä koskeviin muutoksiin ja mahdollistetaan yhtäläiset työnsaantimahdollisuudet tai parannetaan niitä.

Lisäksi on elintärkeää parantaa unionin työntekijöiden ja heidän ammattiliittojensa oikeuksia tiedonsaantiin ja kuulemiseen EU:n autoteollisuuden tulevaisuuden varmistamiseksi. Yhtenä esimerkkinä tästä on Fordin ja Valencian tehtaan työntekijäliiton välillä hiljattain tehty sopimus, joka mahdollistaa ajoneuvojen nykyaikaistamiseen ja uusien mallien valmistamiseen tehtävät uudet investoinnit.

Työntekijöiden osallisuus vahvistaa alaa, ja tapauksissa, joissa rakenneuudistus on tarpeen, osallisuus voi lieventää rakenneuudistuksen kielteisiä vaikutuksia. Näin ollen on elintärkeää korostaa tarvetta parantaa eurooppalaisesta yritysneuvostosta annettua direktiiviä tarkistamalla sitä vastaavasti.

Ivo Belet (PPE-DE). – (NL) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen Verheugen, hyvät parlamentin jäsenet ja esittelijä, Brysselissä avataan huomenna 86. autonäyttely, jossa päähuomion vie ympäristöystävällinen auto. On selvää, että sekä autonvalmistajat että kuluttajat ovat vihdoinkin vakuuttuneet pikaisen suunnanmuutoksen tarpeesta. Selvää on myös se, että suunnanmuutos ja asennemuutos ovat mahdollisia ja toteutettavissa vain pakollisin toimin, mikä edellyttää, että toimet ulottuvat monille eri aloille.

Puolustuskannalla yhä olevat ovat minusta vääriä. Merkittävä osa eurooppalaisista ja muualla valmistetuista keskikokoisista autoista täyttää jo uuden normin eli niiden hiilidioksidipäästöt kilometrillä ovat 120 grammaa. Arvoisa Verheugen, tämä pätee jopa saksalaisiin autoihin: uuden Golf TDI 1900:n päästöt ovat vain 115 grammaa kilometrillä, joten tämä on todellakin mahdollista myös Saksassa. Meidän onkin mielestäni jatkettava sinnikkäästi tällä tiellä. Kyse on ympäristöystävällisestä tekniikasta, jolla on valtavat kasvunäkymät ja joka tarjoaa hienoja mahdollisuuksia. Onkin hyvä, että komissio jouduttaa asiaa. Kuten olette todennut, hyvä komission jäsen, on investoitava nyt, jotta maailmalle voidaan näyttää esimerkkiä.

Olen tarkistanut joitakin lukuja: tutkimuksen seitsemäs puiteohjelma tarjoaa yli 4 miljardia euroa lainaa liikenteeseen. Tämä on paljon rahaa, mutta parlamentin – Chatzimarkakisin mietinnön – mukaan se ei riitä kunnianhimoisten tavoitteidemme täyttämiseen. Sen vuoksi pyydämme, että tarkistettuun talousarvioon merkitään lisää lainarahaa uusien tekniikoiden tutkimukseen.

Hyvät parlamentin jäsenet, lopuksi on sanottava, että on korkea aika, että neuvosto jouduttaa toimiaan erityisesti verotuksessa. Komission käsittelyssä on ehdotus yhdistää ajoneuvovero haitallisten aineiden päästöihin. Mitä kansalliset parlamentit oikein odottavat? Niiden edustajia ei valitettavasti ole läsnä, mutta toivon siitä huolimatta, että viesti menee perille. Mitä hallitukset oikein odottavat ryhtyäkseen ehdotuksen mukaisiin toimiin? Tämä on ainoa keino ottaa ympäristöystävällinen auto käyttöön lähitulevaisuudessa.

Tadeusz Zwiefka (PPE-DE). – (PL) Arvoisa puhemies, olemme kaikki hyvin perillä siitä, että Euroopan unionin autoteollisuus on EU:n talouden tärkeimpiä aloja, jolla valmistetaan noin 19 miljoonaa ajoneuvoa vuodessa. Kaiken lisäksi se tarjoaa työpaikan 2,3 miljoonalle ihmiselle, ja 10 miljoonaa työskentelee välillisesti siihen liittyvillä aloilla. On syytä huomauttaa, ettei autoteollisuuden avainasema Euroopan unionin taloudessa johdu pelkästään työpaikkojen määrästä vaan lähinnä niiden laadusta. Tätä kuvaa parhaiten vientikaupan vuotuinen 35 miljardin euron ylijäämä sekä korkeatasoinen innovointi.

Kaikesta tästä optimistisesta tiedosta huolimatta EU:n autoteollisuus on vakavien haasteiden edessä.

Annan täyden tukeni korkean tason CARS 21 –työryhmän loppuraportille ja Euroopan komission tiedonannolle aiheesta. Toivoisin kuitenkin lisää toimia, joilla pyritään luomaan todelliset autojen yhtenäismarkkinat. Yksittäiset jäsenvaltiot soveltavat edelleen erilaisia verojärjestelmiä autoihin joko tullimaksuilla tai muilla rekisteröintimaksuilla, mikä mahdollistaa kuluttajien välisen epätasa-arvon säilymisen.

Kannatin Euroopan parlamentissa saavutettua kompromissia niin sanotussa ”korjauslausekkeessa”, sillä se on varmasti askel kohti tämän alan säännösten yhtenäistämistä, mikä puolestaan parantaisi lainsäätämistä. Autoteollisuus olisi vapautettava tarpeettomasta byrokratiasta erityisesti mitä tulee jo olemassa olevien kansainvälisten säännösten määrän lisääntymiseen.

Asiamukainen vaikutustenarviointi ja kustannushyötysuhteen optimoinnin periaate olisi lainsäätämisen parantamiseen tähtäävien periaatteiden mukaisesti otettava aina huomioon luotaessa autoteollisuudelle kilpailukykyistä oikeusympäristöä. Kun otetaan huomioon alan jatkuva tekninen kehitys, kannatan komission toimia sellaisen tarkistus- ja valvontamekanismin käyttöön ottamiseksi, jolla varmistetaan, ettei lainsäädäntö hidasta tätä jatkuvaa teknistä edistystä.

Euroopan autoteollisuus on yksi maailman kilpailukykyisimmistä. Sen asema saattaa silti olla uhattuna, jos kilpailijat turvautuvat vilpilliseen kauppaan tai jos he eivät noudata teollis- ja tekijänoikeuksia.

Odottaisinkin komissiolta entistä johdonmukaisempia ja tehokkaampia toimia, joilla varmistetaan teollis- ja tekijänoikeuksien noudattaminen ja täytäntöönpano kaikkialla maailmassa, erityisesti Kiinassa. Kiinan strategisen kumppanuuden merkitys on kiistaton, mutta EU:n teollis- ja tekijänoikeudet on turvattava. Tämä on ehdottoman tärkeää.

Kartika Tamara Liotard (GUE/NGL). – (NL) Arvoisa puhemies, autoteollisuuden eturyhmät ovat nähtävästi onnistuneet kiihkeissä yrityksissään lykätä äärimmäisen tärkeitä ympäristötoimenpiteitä. Parlamentin jäsenet näyttävät suhtautuvan kerta toisensa jälkeen ymmärtäväisesti näihin eturyhmiin: ensin jäsen Davies ja nyt esittelijä Chatzimarkakis.

Ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen merkittävän vähentämisen lykkääminen vuoteen 2015 on todella vastuutonta. Kaiken lisäksi 120 gramman päästöt kilometriä kohti vuoteen 2012 ovat teknisesti toteutettavissa, joten autoteollisuus on itse syypää nykytilanteeseen. Vapaaehtoiset pyrkimykset vähentää päästöjä ovat kaiken kaikkiaan epäonnistuneet surkeasti. Näyttää siltä, että ainoastaan pakolliset normit purevat.

Oletamme EU:n kansalaisten tekevän uhrauksia ilmastomme pelastamiseksi. Miksei autoteollisuudelta voitaisi vaatia samaa? Siten rajaksi on asetettava korkeintaan 120 grammaa hiilidioksidipäästöjä kilometriä kohti vuoteen 2012 mennessä.

Claude Turmes (Verts/ALE). – (DE) Arvoisa puhemies, haluaisin tehdä lisäkysymyksen komission jäsen Verheugenille. Arvoisa Verheugen, totesitte puheenvuorossanne, että autoteollisuudelle määräämämme säännöt merkitsivät eurooppalaisen teollisuuden siirtymistä muualle. Mainitsitte useaan otteeseen Euroopan autoteollisuuden kohdistuvan paineen. Voisitko kenties myöhemmin tehdä selväksi esittelyssä, että asetukset, jotka aiomme ottaa käyttöön, pätevät toki tasavertaisesti maailman kaikkiin autonvalmistajiin? Tämä tarkoittaa luonnollisesti sitä, että myös Japanin autoteollisuuden on noudatettava sääntöjä.

Lisäisin vielä tähän liittyen yhden asian: viime viikolla esittelitte meille johtavia markkinoita koskevan aloitteen. Eikö tämä merkitsekin sitä, että erityisesti autonvalmistusalueella olemme pian tilanteessa, jossa Euroopassa on maailman tiukin markkinalainsäädäntö, minkä vuoksi olemme nimenomaisesti luomassa johtavia markkinoita tehokkaille autoille ja mahdollistamassa sen, että ala kestää ympäristövaatimukset ja mahdolliset öljynsaantiongelmat?

Günter Verheugen, komission varapuheenjohtaja. – (DE) Arvoisa puhemies, haluaisin vastata välittömästi jäsen Turmesin esittämään kysymykseen. Toteamukseni eivät liittyneet millään tavoin autoteollisuuteen vaan annoin vain esimerkin teollisuuspolitiikan ja ympäristöpolitiikan sekä talouden ja ekologisten kysymysten välisestä yhteydestä. Olette varmasti tietoinen näkemyskannastani: meidän on asetettava Eurooppaan mahdollisimman korkeat standardit. Ei kuitenkaan ole järkevää rynnätä niin pitkälle asioiden edelle, että teollisuus siirtyy muualle ja me alamme viedä maasta saasteita ja aiheuttaa työttömyyttä. Huomautukseni eivät liittyneet autoteollisuuteen, jossa olen täysin samaa mieltä kanssanne siitä, että meillä on paitsi mahdollisuus myös velvollisuus tehdä Euroopasta pysyvästi ympäristöystävällisten autojen markkinajohtaja.

Kun minulla nyt kerran on puheenvuoro, haluaisin todeta jäsen Corbeylle erään asian: on virheellistä väittää, että Kiinassa valmistetaan ekologisempia autoja kuin Euroopassa ja että miljoonia kiinalaisia autoja tulvisi pian eurooppalaisille markkinoille. Niiden muutamien satojen kiinalaisten autojen laatu, joita Euroopan markkinoilta nykyisin löytyy, on kovin kyseenalainen, eikä pelkästään ympäristön kannalta. Sama pätee Tata-henkilöautoon, jota valmistetaan nykyisin Intiassa. Jos verrataan näiden ajoneuvojen painoa niiden polttoainekulutukseen, huomataan, että niiden suorituskyky on huomattavasti heikompi kuin Euroopassa valmistettujen autojen.

Sama pätee Yhdysvaltoihin: nykyään on epärealistista väittää, että amerikkalaiset autot olisivat ekologisempia kuin eurooppalaiset. Asiaa hetken pohdittuaan huomaa pian, ettei tämä voi pitää paikkaansa. Nykyaikaisesta tekniikasta puhuttaessa maailman ainoat toimivat vetykäyttöiset autot löytyvät Euroopasta. Missään muualla ei käytetä enempää varoja tämän alan tutkimukseen kuin Euroopassa.

Haluaisin päättää puheenvuoroni ajatukseen, joka voi kenties olla yhdistävänä tekijänä meille kaikille: Voin pysyä melko tyyneenä koko keskustelun ajan, sillä uskon todella, että olemme oikealla tiellä, sillä tiedän, että eurooppalaiset autonvalmistajat ja etenkin eurooppalaiset autotoimittajat – jotka ovat EU:n autoteollisuuden todellinen veturi – ovat olleet hereillä viime vuosina ja työskennelleet monen sellaisen teknisen läpimurron saavuttaneen keksinnön parissa, joiden avulla voimme saavuttaa tavoitteemme.

Jäsen Turmes, olette täysin oikeassa, ja olisin mielelläni kannattanut sellaista ehdotusta: teollisuus ja minä teollisuusasioista vastaavana komission jäsenenä olisimme iloisia, jos voisimme kertoa prosessin seuraavan

vaiheen. Juuri tätä me toivoimme CARS 21:ssä, nimittäin pitkän aikavälin vakaata ja ennustettavissa olevaa sääntelykehystä, joka voi olla hyvin kunnianhimoinen, kunhan se on samalla pitkäaikainen ja vakaa.

Puhetta johti

varapuhemies **Manuel ANTÓNIO DOS SANTOS**

Jorgo Chatzimarkakis, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, haluaisin aloittaa kiittämällä kollegoitani tästä todella vilpittömästä ja avoimesta keskustelusta. Sitä on käyty korkealla tasolla ilmaston suojelesta, innovaatioista ja työllisyyden turvaamisesta, johon me ja etenkin GUE/NGL-puoluetoverimme ovat aina kiinnittäneet huomiota. Näissä kolmessa kysymyksessä meidän on päästävä yhteisymmärrykseen.

Haluaisin kiittää myös jäsen Claude Turmesia hänen selvennyksistään ja ehdotuksistaan. Haluan kuitenkin sanoa täysin avoimesti, että jäsen Liotardin huomautukset ovat minusta epäreiluja: Kyse ei ole jonkin eturyhmän perässä juoksemisesta. Kyse on sellaisen politiikan kiihkeästä puolustamisesta, joka edustaa eurooppalaisten avainmarkkinoita. Tältä osin tuen täysin komission jäsentä ja myös teitä, jäsen Turmes.

Jäsen Liotard, väitän kuitenkin, että olette olleet hieman epäreilu tältä osin. Väite lobbauksesta on virheellinen. Lainaisin tässä vaiheessa kuuluisaa saksalaista sosiologia Max Weberiä, joka on todennut, että poliitikoilla on oltava intohimoa – jota yritän nyt ilmaista – ja että samalla heillä on oltava vastuuntuntoa ja suhteellisuudentajua. Jälkimmäinen näyttää joskus olevan kadoksissa tämänkaltaisissa keskusteluissa ilmastonmuutoshysterian takia.

Suhteellisuudentajun säilyttäminen tarkoittaa sen varmistamista, että ajamamme kunnianhimoiset tavoitteet ovat myös toteutettavissa. Mainitsisin nyt kollegani Chris Daviesin, josta olen kovin ylpeä, sillä ALDE-ryhmässä ei ole häntä vihreämpää tai ekologisempaa jäsentä. Hän on silti säilyttänyt suhteellisuudentajunsa mietinnössään, jossa hän ajaa toteuttamiskelpoisia rajoja ja määräaikoja. Juuri tästä on kyse: Emme saa antaa EU:n kansalaisille holtittomia lupauksia vaan sellaisia, jotka voidaan todella täyttää.

Olen mielissäni voidessani todeta, että ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta hyväksyi mietinnön suurella enemmistöllä. Haluan kiittää myös teollisuus-, tutkimus- ja energiavalokunnan jäseniä mietinnön hyväksymisestä melko suurella äänten enemmistöllä. Toivon, että moni jäsen äänestää huomenna sen puolesta täällä parlamentissa.

Puhemies. – Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan huomenna.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 142^o artikla)

Péter Olajos (PPE-DE), kirjallinen. – (HU) Kansanpuolueen edustajana sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan varjoesittelijänä haluaisin korostaa, ettei mietinnössä ole kyse 2000-luvun autosta vaan kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelystä 2000-luvulla.

Liikenne on nykyään toiseksi suurin hiilidioksidipäästöjen synnyttäjä, sillä 12 prosenttia kaikista hiilidioksidipäästöistä unionissa on peräisin liikenteestä. Kasvuvauhti on hälyttävä, sillä vuosina 1990–2004 liikenne lisääntyi 26 prosentilla, mikä on 26,5 prosenttia unionin kokonaisenergiankulutuksesta.

Autonvalmistajien vapaaehtoiset sopimukset päästövähennyksistä eivät toimi, ja unionin asetukset ovat voimattomia, koska niillä autoala voidaan liittää päästökauppajärjestelmään vasta vuoden 2013 jälkeen, jos silloinkaan.

Ainoa ”onnistuminen” on, että autojen keskimääräinen polttoaineen kulutus oli 12,4 prosenttia vähemmän vuonna 2004 kuin vuonna 1995. Tämä on täysin teknisten innovaatioiden ansiota, kun autojen suorituskyky ja koko on kasvanut jatkuvasti.

Sekä jäsenvaltioiden että autonostajien on ponnistettava edelleen. Yhtäältä tarvitaan verokannustimia, jotta markkinoille saadaan polttoaineen käytöltä tehokkaita autoja, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alhaiset, sekä autonvalmistajille suunnattua tukea kohdennettuun kehittämiseen. Toisaalta on parannettava autonhankkijoille suunnattua tiedotusta, päivitettävä ja laajennettava kevyiden rekkujen merkintäjärjestelmää, yhdenmukaistettava energiatehokkuusluokitusta sekä ehdotettava vuosittaisten käyttökustannusten käyttöönottoa. Meidän on myös markkinoitava taloudellisen ajamisen ajatusta, ajovalmennusta ja tiedotuskampanjoita sekä laadittava määräyksiä ajokortin saamiselle.

15. Tappioiden verokohtelu rajatylittävissä tilanteissa (keskustelu)

Puhemies. – Esityslistalla on seuraavana Piia-Noora Kaupin talous- ja raha-asioiden valiokunnan puolesta laatima mietintö (A6-0481/2007) tappioiden verokohtelusta rajatylittävissä tilanteissa [2007/2144(INI)].

Piia-Noora Kauppi, esittelijä. – Arvoisa, puhemies, haluaisin aloittaa korostamalla, mistä tänään keskustelun kohteena olevasta mietinnöstäni on oikein kyse. Mietintöni käsittelee nimensä mukaisesti verotusta, mutta varsinaisesti kyse on EU:n sisämarkkinoiden moitteettomasta toiminnasta.

Maailmanlaajuinen talous kehittyä tavalla, joka lisää melkoisesti EU:n paineita säilyttää kilpailukykyänsä. Tätä korostetaan eri yhteyksissä, kuten erityisesti Lissabonin strategiassa ja sen tarkistuksissa, ja siitä vallitsee laaja yksimielisyys. Meidän on aktiivisesti yritettävä vastata tähän haasteeseen, ja minusta täysin toimivat yhtenäismarkkinat ovat ensisijaisessa asemassa haasteeseen vastaamiseksi.

Tavaroiden, ihmisten ja palvelujen vapaan liikkuvuuden ohella on ratkaisevan tärkeää, että eurooppalaisilla yrityksillä on tasavertaiset mahdollisuudet perustaa yrityksiä missä tahansa Euroopassa samaan tapaan kuin yksittäisessä jäsenvaltiossa ja kotimarkkinoilla, todellisilla kotimarkkinoilla, joilla päätöksenteko perustuu todelliseen taloudelliseen hyötyyn ja jotka eivät ole vääristyneitä ja byrokratian rasittamia.

Tämän vapauden harjoittamisen esteet saattavat johtaa ei-optimaalisiin taloudellisiin valintoihin ja estää eurooppalaisia yrityksiä laajenemasta. On valitettavaa, että näitä esteitä on vielä olemassa, koska Euroopan laajuiset kotimarkkinat ovat eurooppalaisten yritysten kasvun tukijalka ja edellytys sille, että markkinajohtajat olisivat yhä useammin eurooppalaisia.

Tappioiden rajatylittävä konsolidointi – tämän mietinnön aihe – on askel kohti näin toimivia kotimarkkinoita. Nykyisin yksittäisessä jäsenvaltiossa toimiva konsernin verokohtelu on huomattavasti suotuisampi kuin rajatylittävissä tilanteissa olevan konsernin. Yksittäisessä jäsenvaltiossa toimiva yritys voi yleensä tasoittaa haarakonttoreissaan ja tytäryhtiössään aiheutuneet tappiot emoyhtiön verotuksessa. Toisissa jäsenvaltioissa sijaitsevia haarakonttoreita ja tytäryhtiöitä koskeva kansallinen lainsäädäntö sitä vastoin vaihtelee suuresti.

Valtaosa tapauksista on sellaisia, että vaikka tappioiden konsolidointi verotuksessa on mahdollista samassa konsernissa, siinä tapahtuu melkoisia, vaihtelevia viiveitä. Näillä eroilla on vakavat vaikutukset sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta. Ne vääristävät investointipäätöksiä, mikä puolestaan estää tietyille markkinoille pääsyn ja on omiaan suosimaan epäoikeudenmukaisesti suuria markkinoita, joilla tappioiden vaimentaminen on helpompaa. Tämä on erityinen este pk-yritysten laajentumiselle, sillä pk-yrityksille aiheutuu usein perustamisvaiheessa tappioita, joita ne eivät voi välittömästi korvata, joten myös aikatekijällä on ratkaiseva merkitys pk-yrityksille. Erot jäsenvaltioiden lainsäädännössä kasvattavat niin ikään lakien noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia, joita pk-yritysten on vaikea kattaa, ja edistävät verokeinottelua suurissa yrityksissä.

Tappiovähennyksissä ilmenevät viivästykset käyvät luonnollisesti kalliiksi kaikille eurooppalaisille yrityksille ja rasittavat niitä. Kustannusrasitus on melkoinen, kun lainmukaisesti korvattavissa oleva pääoma on sidottu usein jopa vuosikausia siksi, että tappioiden korvaamista koskeva voimassa oleva kansallinen lainsäädäntö ei mahdollista välitöntä konsolidointia.

Mietinnössä esitetään lääkkeeksi sitä, että lisätään mahdollisuuksia korvata tappiot samana verovuonna, jolloin yritysten ei tarvitsisi enää kestää viivästysten aiheuttamaa kohtuutonta taakkaa, joka siirtyisi julkiselle sektorille. Tämä tasoittaisi myös yritysten toimintamahdollisuuksia ja alentaisi lainsäädännön noudattamisen kustannuksia yrityksissä. Se merkitsisi myös lisää työtä verotusalaalla sen hyväksi, että sisämarkkinoita voitaisiin hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti. Tämä ei edellytä verokannan yhtenäistämistä, sillä verokilpailu on melko terveellä pohjalla EU:n taloudessa. Sitä vastoin se edellyttää lakien säätämistä rajatylittävän yritystoiminnan helpottamiseksi ja sellaisen tasapuolisen toimintakentän luomiseksi, jolloin investoinnit perustuvat vääristymättömään taloudelliseen hyötyyn.

Näin ollen kannatan komission toimia rajatylittävien tappiovähennysten edistämiseksi. Toivoisin parlamentin antavan tukensa tälle kipeästi kaivatulle lainsäädännölle, ja olen kiitollinen viesteistä, joista olemme saaneet tuen osoituksena tämän prosessin kuluessa. Minusta parlamentin lausunto aiheesta on niin ikään hyvin tervetullut, sillä myös Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on toivonut poliittista ohjausta aiheesta.

Lisäksi haluaisin kannustaa komissiota vauhdittamaan yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa koskevaa CCCTB-ehdotusta pitkäaikaisena ratkaisuna, jolle toivon niin ikään parlamentin antavan tukensa mietinnössä. CCCTB-ehdotus on kuitenkin pitkäaikainen hanke, jonka toteutus on vielä kaukana tulevaisuudessa. Tällä

välin kaivataan kipeästi rajatylittäviä lakeja, tappiovähennyksiä ja tappioiden konsolidointia väliaikaisena keinona ratkaista sisämarkkinoiden toiminnassa ilmeneviä vakavia ongelmia.

László Kovács, komission jäsen. – Arvoisa puhemies, kuten muistatte, keskustelimme muutama viikko sitten vero- ja tullipolitiikan osuudesta talouskasvua, työllisyyttä ja kilpailukykyä käsittelevässä Lissabonin strategiassa. Rajatylittävien tappioiden korvaaminen on avainasemassa kilpailukykyisten ja esteettömien sisämarkkinoiden luomisessa ja siten talouskasvun ja työllisyyden edistämisessä.

Kertoisin seuraavaksi tappiovähennysten takaamisen tärkeydestä sisämarkkinoilla. Kuvitellaanpa, että meillä on pieni- tai keskisuuri kotimarkkinoilla menestyvä yritys. Heti kun se suunnittelee laajentumista sisämarkkinoilla muihin jäsenvaltioihin, se törmää vähintäänkin näiden muiden jäsenvaltioiden lainsäädännön noudattamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Näin ollen käy usein niin, ettei kyseinen pk-yritys kykenekään korvaamaan yritystoiminnan aloittamisesta mahdollisesti aiheutuvia tappioita voitoilla, joita se saa edelleen kotivaltiossaan.

Ulkomailla syntyneiden tappioiden sivuuttaminen johtaa kaksoisverotukseen ja estää monia pk-yrityksiä investoimasta muihin jäsenvaltioihin. Rajatylittäviä tappiovähennyksiä koskevan uuden aloitteen ansiosta suuret yritykset mutta erityisesti myös pk-yritykset voisivat nykyistä helpommin laajentaa toimintaansa ulkomaille ja saada sisämarkkinoiden kaikki edut.

Rajatylittäviä tappiovähennyksiä koskeva uusi aloite on lyhyen ja keskipitkän aikavälin väliaikainen täsmäratkaisu. Pyydän kuitenkin huomaamaan, että aloite voidaan myöhemmin liittää yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa koskevaan CCCTB-ehdotukseen etenkin yrityksissä, joita tämä ehdotus ei vielä kata.

Rajatylittäviä tappiovähennyksiä koskevan aloitteen soveltamisala on suppeampi kuin yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa koskevan CCCTB-ehdotuksen mukaisessa veropohjan konsolidoinnissa, koska CCCTB-ehdotus mahdollistaa automaattisen ja kattavan voittojen ja tappioiden hyvityksen yhdessä ja samassa yritysryhmässä.

Arvostan paljon jäsen Kaupin mietinnössä annettua tukea komission aloitteelle rajatylittävistä tappiovähennyksistä, tukea yhteensovittamiseen keskittyvään lähestymistapaan ja tietenkin myös työhömmä CCCTB-aloitteen parissa.

Olen teidän kanssanne vakuuttunut tarpeesta jatkaa ponnistelujamme verotuksellisten esteiden poistamiseksi sisämarkkinoilta.

Zsolt László Becsey, PPE-DE-ryhmän puolesta. – (HU) Kiitoksia, arvoisa puhemies. Haluaisin kiittää komission jäsentä ja esittelijä Kauppia tästä mietinnöstä. He puhuivat tärkeästä ja ristiriitaisista tunteista herättävästä aiheesta.

Minulla on kaksi huomiota. Ensinnäkin minusta on tärkeää, ettei sisämarkkinoilla pelättäisi, että emoyhtiöllä ja tytäryhtiöllä, jotka toimivat kahdessa jäsenvaltiossa, on huonompi asema verrattuna vain yhdessä jäsenvaltiossa toimiviin yrityksiin vain siksi, että ne toimivat kahdessa jäsenvaltiossa.

Näin ollen vaadin kaksoisverotuksen poistamista, kuten komission jäsen on todennut, mahdollisesti sähköisen yhteistyön kautta. Aikatekijät huomioon ottaen voisimme kannustaa talouden toimijoita tehokkaaseen rajatylittävään toimintaan sekä hyödyntää luotto- ja vapautusmenetelmiä.

Samaan aikaan minusta on syytä huoleen, jos tytäryhtiö tekee voittoa ja emoyhtiö tappiota. Jäsen Kauppi, esimerkiksi uusissa jäsenvaltioissa tämä on mielenkiintoisempi kysymys meidän näkökannaltamme.

Toinen huomioni kaksoisverotuksen poistamisesta koskee yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa, josta on vielä keskusteltava mutta josta minulla on epäilyni. En halua ajaa verotuksellista suvereniteettia, mutta en vielä näe selvästi, mikä yhteisen yhtenäistetyn veropohjan vaikutus voisi olla. Pelkään myös, että vähimmäisveropohjaan tulee kohdistumaan runsaasti poliittista painetta, kuten kävi alv:n tai tuloveron kohdalla. Sosialistien ja kommunistien sekä kenties myös vasemmistosiiven edustajienkin ehdotukset osoittavat tämän, vaikka Maastrichin kriteerit pistivät mielestäni lopun tälle.

Pelkoni liittyy kuitenkin siihen, etten tiedä kyseisen ehdotuksen vaikutuksia Itä-Euroopan jäsenvaltioiden kapitalistisiin uusköyhiin sisämarkkinoiden pääomavirtojen suhteen. Mihin hallinto sijoitetaan? Ja onko mahdollista säilyttää yksittäiset veromyönnytykset epäsuotuisan infrastruktuuritilanteen tasaamiseksi?

Näistä syistä pidätyn näistä kohdista, mutta haluan kiittää vielä kerran komission jäsentä ja esittelijää. Kiitoksia, arvoisa puhemies.

Donata Gottardi, *PSE-ryhmän puolesta.* – (IT) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, päätöslauselma, josta äänestämme huomenna, on merkki tarpeesta saada EU:lle oma veropolitiikka.

Tämä ei tarkoita kansallisten veropolitiikkojen heikentämistä tai rajoittamista: kukaan ei aseta kyseenalaiseksi yksittäisten jäsenvaltioiden toimivaltaa verokysymyksissä. Se merkitsee kuitenkin veropolitiikkojen tukemista ja yhtenäistämistä varsinkin tilanteissa, joissa yritykset tekevät Euroopassa ja Euroopan ulkopuolella rajatylittäviä fuusio- ja siirtopäätöksiä, kuten tapahtuu rajatylittävissä yritystappiutilanteissa.

On selvää, että paitsi kansalliset säännökset myös kahdenväliset sopimukset ovat riittämättömiä, kun tiedetään, että globaalien rahoitusmarkkinoiden ja tuotannon aikakautena edellä mainittuja tapauksia esiintyy runsaasti yksittäisten maiden rajojen ulkopuolella. Päätöslauselman sisältö on useissa kohdissa saavutetun konsensuksen tulos, ja otan esille vain tärkeimmät ja kiitäen samalla lämpimästi esittelijää hänen jatkuvasta yhteistyöhalustaan.

27 erilaista verotusjärjestelmää ovat esteenä sisämarkkinoiden joustavalle toiminnalle ja erityisesti pienille yrityksille, kuten komission jäsen Kovács totesi. Mietinnön ensimmäinen väite on päivänselvä ja tuo esiin syvän huolen niistä kielteisistä vaikutuksista, joita jäsenvaltioiden rajatylittävien tappioiden erilaisella kohtelulla on sisämarkkinoiden toimintaan.

Ehdotettu ratkaisu on silti siirtymävaiheessa väliaikainen, koska ainoa paras ratkaisu on yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa koskeva CCCTB-ehdotus. Tämän vuoksi kannatamme komission tiedonantoa tärkeänä askeleena kohti tilanteen korjaamista. Samalla jäsenvaltioilta on vaadittava asianmukaista koordinoitua ajoituksen ja ratkaisujen suhteen, kuten mietinnön 4 kohdassa todetaan.

On tärkeää muistaa EU:n yhteisten elinten, kuten Eurooppayhtiö ja Eurooppaosuuskunta, olemassaolo sekä yhteisönlajuisia yritysryhmiä koskevat EU:n menettelyt. Näitä on hyödynnettävä, sillä niiden avulla on mahdollista korostaa yhteyttä työmarkkinasuhteisiin ja korostaa siten työllisyysvaikutuksia, ja on mahdollista hyväksyä vakaiden yhteisönlajuisien yritysryhmien perustaminen. Mehän pyrimme loppujen lopuksi edistämään sellaisen tuotantojärjestelmän kehittämistä ja juurruttamista, jonka keskus on Euroopassa eikä yksittäisissä jäsenvaltioissa ja joka ei taivu houkutuksille eikä taktikoi siirtoja muihin maihin veroetuuksien toivossa ja hakien hyvityksiä kuluille ja tappioille aina kun se on mahdollista. Tuotantojärjestelmässä on voitava tukeutua tasavertaiseen kohteluun ja vältettävä eriarvoista tilinpitoa sen mukaan, onko määräysvaltaa käyttävä yritys sijoittunut yhteen vain useampaan maahan.

Tähän ei päästä ilman asianmukaisia sääntöjä ja yhtenäisiä ehtoja. Sen myöntäminen, että hyödyllinen verokilpailu pohjimmiltaan vesittäisi tämän ehdotuksen sisältöä, ei ole sama asia kuin verokilpailun vastustaminen ideologisista syistä.

Olle Schmidt, *ALDE-ryhmän puolesta.* – (SV) Arvoisa puhemies, kiitokset Piia-Noora Kaupille hyvästä mietinnöstä. Hän antaa tasapainoisen selvityksen sisämarkkinoiden ongelmista ja vaikeuksista tilanteessa, jossa meillä on 27 erilaista verojärjestelmää. Keskustelussa mainittu globalisaatio on itse asiassa vain lisännyt tarvetta suhtautua yhtenäisesti EU:n verokysymyksiin, jotta voidaan välttää kilpailun esteet. Erilaiset säännöt ja byrokratia myös heikentävät yritysten taloudellista lujuttua ja vähentävät työpaikkoja EU:ssa. Kaivataan entistä selkeämpiä sääntöjä ja yritystoimintaa suosiva lähestymistapa, kuten Kauppi esittää. Ehkä myös meidän joukossamme on niitä, joiden on syytä poistaa laput silmiltä.

Verotus on, kuten tiedämme, hyvin hankala aihe. Avainsanoja ovat verokilpailu ja jäsenvaltioiden oikeus päättää veroasteesta. Komission pitkän aikavälin tavoitteena on ottaa käyttöön yhtenäistetty yhtiöveropohja. Koska tämä ei ole saavutettavissa, on ajettava kohdennettuja toimia aloilla, jotka lisäävät sisämarkkinoiden tehokasta toimintaa.

Mietinnössä tarkastellaan useita toimintavaihtoehtoja ja kerrotaan, että yksittäiset jäsenvaltiot ovat voineet valita erilaisia lähestymistapoja. Tämä on hyvä asia, mutta se ei kuitenkaan riitä. Periaatteessa on järkevää, että yritykset voivat hyvittää yrityksen tai samaan konserniin kuuluvien yritysten välisiä tappioita jopa rajojen yli. Tämän järjestelyn helpottamiseksi tarvitaan yhtenäistä ajatusta verotuskohteista, toisin sanoen tarvitaan yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa. Me ALDE-ryhmässä olemme sitä mieltä, että tämä on oikea suunta. Yhteisen yhtenäistetyn yhtiöveropohjan käyttöönotto ei sinänsä estä verokilpailua, päinvastoin. Veropohja olisi sama ja avoimuus parantuisi. Tämä uusi järjestelmä parantaisi etenkin pienten ja keskisuurten yritysten mahdollisuuksia hyvittää tappioitaan. Huolestuneet valtiovaranministerit – joita on paljon – voivat olla rauhassa, sillä heidän verotusvaltuuksiinsa ei kajota.

Ryhmämme toivoisi erillistä äänestystä tarkistuksesta 1. Äänestyksen ensimmäisessä osassa voitaisiin käsitellä valmisteveroja erikseen. Mitä muihin kohtiin tulee, haluamme pidettyä äänestämästä Donata Gottardin

tarkistuksesta johdanto-osan kappaleisiin E ja F, jotta helpotetaan laajan konsensuksen ja tuen saamista tälle erinomaiselle mietinnölle.

Dariusz Maciej Grabowski, *UEN-ryhmän puolesta*. – (PL) Arvoisa puhemies, esittelijä ansaitsee tunnustuksen työstään, vaikka mietintö onkin kiistanalainen. Aiomme äänestää sitä vastaan, ja kerron nyt, miksi.

Mietinnön pyrkimyksenä on yhtenäistää verojärjestelmät unionissa ja tyrkyttää veroratkaisuja jäsenvaltioille. Lisäksi siinä suositetaan rajatylittäviä yrityksiä pk-yritysten kustannuksella, mikä puolestaan edellyttäisi, että moni kotimaan yritys joutuisi ilman taloudellista perustetta perustamaan haarakonttoreita ja tytäryrityksiä muihin maihin vain siksi, että ne voisivat hyötyä rajatylittäviin yrityksiin sovellettavista säännöksistä.

Haluaisin vain huomauttaa, että rajatylittävät yritykset ovat jo vuosikausia käyttäneet hyväkseen entisten kommunististen maiden virkamiesten epäpätevyyttä ja korruptoituneisuutta ja syyllistyneet vero- ja kirjanpitoväärännöksiin tappioiden ilmoittamis- ja veronkiertotarkoituksissa Unioni on antanut tämän tapahtua. Uusi säännös mahdollistaisi nykysuuntauksen jatkumisen ja tekisi siitä laillisesti hyväksyttävää. Tämä hämmästyttää erityisesti siksi, että yhtenäistämällä olisi kielteiset vaikutukset unionin vanhoissa maissa, joissa verot alenisivat.

Minusta ensin on ratkaistava rajatylittävien yritysten vero- ja kirjanpitoväärännöksiin liittyvä ongelma unionissa sekä parannettava etenkin uusien jäsenvaltioiden verojärjestelmiä. Tämä voisi olla avuksi verorikkomusten ennaltaehkäisyssä ja paljastamisessa.

Sahra Wagenknecht, *GUE/NGL-ryhmän puolesta*. – Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, yhdestä asiasta voimme olla jokseenkin samaa mieltä: EU:n nykytilanne, jossa on 27 erilaista yhdennetyillä sisämarkkinoilla rinnakkain toimivaa verojärjestelmää pääoman liikkua täysin vapaasti, on täysin epäonnistunut. Tässä yhtenäistämälle tulee todellakin raja vastaan. Verokilpailussa on kyse verotuksen dumpppauksesta rikkaiden ja vaikutusvaltaisten hyväksi, ja se vain lisää tavallisten palkansaajien ja kuluttajien verotaakkaa. Ei ole mikään yllätys, että tämä on erityisesti kiinteistönomistajien ja suuryritysten mieleen.

Eniten minua kuitenkin ihmetyttää ja huolestuttaa se, että keskustelu aiheesta jatkuu edelleen täällä parlamentissa, jonka pitäisi totisesti edustaa muidenkin etuja kuin harvan eliitin. Kaupin mietintö on vivahteistaan ja vivahteikkaisista arvioistaan huolimatta vain tyyppiesimerkki asioiden pyörittelystä. Tämä pätee paitsi näkemykseen verokilpailun väitetyistä myönteisistä vaikutuksista myös tapaan, jolla mietinnössä käsitellään itse aiheita eli tappioiden verokohtelua rajatylittävissä tilanteissa.

On tunnettu tosiasia, että yritykset hyödyntävät säännöllisesti rajatylittäviä tappiovähennyksiä vähentääkseen verojensa määrää siirtämällä voittonsa alhaisen veron alueille ja maihin. Ne onnistuvat tässä erinomaisesti, kuten tilastoista ilmenee: tosiasiallisten tappioiden vähentäminen on itse asiassa johtanut siihen, että viimeisten 20 vuoden aikana monikansallisten yritysten voitoistaan maksaman veron määrä on laskenut jatkuvasti. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen päätöksillä on vain tehty helpommaksi tämäntyyppiset verojärjestelyt ja heikennetty siten huomattavasti jäsenvaltioiden suvereniteettia verotuksen alalla. Kaikki tämä vain kiihdyttää kilpajuoksua yritysverotuksen dumpppaukseen.

Tällaista kehitystä puoltavat kannattavat selvästi Eurooppaa, jossa rikkaudet voivat kasautua harvojen käsiin samaan aikaan kun köyhyys pahenee ja entiset keskiluokat joutuvat tulemaan toimeen tuloilla, joiden reaaliarvo laskee. Me haluamme toisenlaista Eurooppaa ja sosiaalisesti oikeudenmukaista veropolitiikkaa. Tämän vuoksi ryhmämme aikoo hylätä Kaupin mietinnön.

John Whittaker, *IND/DEM-ryhmän puolesta*. – Arvoisa puhemies, esittelijä väittää, että aloitteella kannustetaan pieniä ja keskisuuria yrityksiä laajentamaan rajatylittävää liiketoimintaansa. Epäilenpä vain, monikansalliset suuryritykset ovat vahvasti tämän takana, sillä juuri ne hyötyisivät aloitteesta eniten. Kotimaassani Isossa-Britanniassa valtaosa yrityksistä on pieniä, ja ne työllistävät noin 70 prosenttia työvoimasta. Vain pienellä osalla näistä yrityksistä on kiinnostusta ulkomaiseen toimintaan. Vastustan kuitenkin pääasiassa sitä, että Euroopan unionin sekaantuu yhä enemmän veroasioihin. Kun otetaan huomioon EU:n toimet arvonlisäverotuksessa, lainsäädäntöä tullaan muuttamaan loputtomasti. Arvonlisäverosta on annettu tähän mennessä jo kahdeksan direktiiviä, mutta järjestelmä on yhä sekava ja altis petoksille.

Yritykset toimivat parhaiten, kun säännöt ovat yksinkertaiset ja selkeät, kuten jäsen Schmidt juuri totesi. EU osaa vain yhden asian, jonka se tekee täydellisesti: nimittäin asioiden monimutkaistamisen. Siten paljon parempi olisi kannustaa verokilpailua, mitä näkemystä moni muu jäsenvaltio ei tosin allekirjoita. Siten alhaisimman ja yksinkertaisimman verotuksen maat houkuttelisivat eniten yrityksiä.

Elisa Ferreira (PSE). – (PT) Arvoisa puhemies, erilainen tappioiden verokohtelu eri jäsenvaltioissa vääristää kilpailua sisämarkkinoilla, on väärin ja suosii huonoja verokäytäntöjä. Sen vuoksi kannatamme komission aloitetta, jossa se ehdottaa vähimmäistasoa verotussääntöjen yhdenmukaistamiselle, ja toivomme neuvoston hyväksyvän ehdotuksen. Tällä alalla sääntelyn parantaminen on elintärkeää varsinkin siksi, että siten voidaan poistaa verotuskysymyksiin liittyvä oikeudellinen epävarmuus, joka on johtanut toistuvasti turvautumiseen Euroopan yhteisöjen tuomioistuimeen ja lisännyt epävarmuutta taloussuhteissa, mikä puolestaan on koitunut yritysten ja pk-yritysten vahingoksi.

On ehdottoman tärkeää varmistaa, että eri verokäytännöt vastaavat sisämarkkinoiden tosiasiallista toimintaa. Tärkeimmissä poliittisissa ryhmissä on mahdollisuus päästä laajaan yhteisymmärrykseen esittelijä Kaupin laadukkaan mietinnön keskeisistä kohdista. Sitä vastoin jotkin mietinnön vähemmän tärkeät, alkuperäisen version mukaiset kohdat saattavat estää konsensuksen. Erityisesti sosialistiryhmän mielestä tämä prosessi on ristiriidassa verokilpailukäytäntöjen avoimen kannatuksen kanssa. Nämä käytännöt edistävät yritysten, pääoman ja henkilöiden keinotekoista liikkuvuutta, joka puolestaan johtaa usein merkkeihin romahduksesta paitsi sosiaalisissa olosuhteissa myös tuotantorakenteissa. Joissakin talouksissa verokilpailu aiheuttaa lisäksi vakavia ongelmia makrotalouden vakaudessa vaihtelevin seurauksin erityisesti sen julkisen omaisuuden laadussa ja määrässä, jota nämä maat tarjoavat kansalaisilleen.

Euroopan parlamentin sosialistiryhmä katsoo, että strategisesti näin tärkeässä asiassa olisi todella hyödyllistä esittää komissiolle ja neuvostolle Euroopan parlamentin kanta, jolle on laaja tuki. Euroopan unionilla on vielä paljon tehtävää tämän aloitteen alalla. Tämä koskee erityisesti usein mainittua yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa CCCTB:tä. Tulevalle työlle on luotava poliittiset olot.

Mietinnöstä on mahdollisuus päästä yksimielisyyteen. Toivomme, että lopullisessa äänestyksessä pääpuolueryhmistä löytyvä kompromissihenki mahdollistaisi mietinnön tärkeimmistä viesteistä saavutetun konsensuksen säilymisen ja siten laajan lopullisen tuen. Ne toissijaiset näkökohdat, joista olemme poliittisesti eri mieltä mutta jotka eivät ole ylitsepääsemättömiä, eivät saa muodostua esteeksi tälle tuelle.

Suhtaudumme myönteisesti erityisesti PPE-DE-ryhmän jäsenten, myös esittelijän, aktiiviseen osallistumiseen tähän prosessiin, heidän kompromissihenkeensä ja avoimuuteensa, joiden ansiosta mietinnön keskeisistä kysymyksistä voidaan päästä yksimielisyyteen. Kiitos, arvoisa puhemies.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). – (LT) Haluaisin kiinnittää huomionne aiheeseen, josta puhumme hyvin paljon, nimittäin sisämarkkinoiden eri puutteista, ja korostaa tosiasiaa, että sisämarkkinoilla on monia hyviä puolia. Tämä mietintö on tärkeä, koska se antaa etumatkaa yhtenäismarkkinoilla toimivien yritysten työn tuottavuuden parantamisessa. On kuitenkin eräs toinen näkökohta, jota ei pidä unohtaa. Edustan maata, jossa valtaosa yrityksistä kuuluu monikansallisiin eurooppalaisiin yrityksiin, eli ne eivät ole kansallisia. Sen vuoksi meidän on joskus hyvin vaikeaa kontrolloida talouttamme makrotaloudellisessa mielessä, koska yritysstrategioissa sivuutetaan kansallisen talouden tavoitteet, kuten julkisen talouden tasapaino. Sisämarkkinoiden kehittämisen etujen ja makrotaloudellisen vakauden välille onkin löydettävä oikea tasapaino. Haluaisin kiinnittää komission jäsenen huomion tarpeeseen sovittaa yhteen politiikkaa ja taloudellisia kysymyksiä yhdessä komission jäsenen Almunian kanssa vielä kerran.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – (PL) Arvoisa puhemies, haluan korostaa muutamaa seuraavaa kysymystä käyttäessäni puheenvuoron tässä keskustelussa tappioiden verokohtelusta rajatylittävissä riitatilanteissa.

Ensinnäkään välittömät verot, kuten yritysverotus, eivät kuulu Euroopan komission toimivaltaan. Siksi komission ei periaatteessa pitäisi puuttua siihen.

Toiseksi olen hämmästynyt siitä, että mietinnössä paheksutaan sitä, että joissakin jäsenvaltioissa, kuten erityisesti uusissa, on otettu käyttöön yritysten alennettu tuloverokanta.

Kolmanneksi olen huolissani komission kehotuksesta vauhdittaa yhtenäistetyin yhtiöveropohjan käyttöönottoa Euroopan unionissa. Tällaisen veron luonne, verokanta sekä veropohjan asettaminen ovat niitä harvoja välineitä, jotka kuuluvat yhä jäsenvaltioiden toimivaltaan ja joita voidaan hyödyntää vähemmän kehittyneiden maiden talouskehityksen vauhdittamiseksi.

Neljänneksi tutkittaessa yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa koskevia komission ehdotuksia ilmenee, että tavoitteena on varmistaa, että kaikkien jäsenvaltioiden talouskehityksen kasvuvauhti olisi enimmillään 2 prosenttia bruttokansantuotteesta vuodessa. Kuinka uudet jäsenvaltiot, jotka ovat 20 tai 30 vuotta jäljessä kehittyneempien maiden talouskasvusta, voisivat ikinä tässä tilanteessa ottaa ne kiinni?

Katerina Batzeli (PSE). – (EL) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, verokysymystä ja mahdollisuutta siirtää rajatylittävien konsernien tappioita Euroopan unionissa ei voida käsitellä pelkästään siitä näkökulmasta, että näin helpotetaan yritysten rajatylittävää toimintaa. Tavoite on toki tärkeä sisämarkkinoiden joustavan toiminnan kannalta, mutta kun on kyse yritysten verottamisesta, kuten tänään käsittelemässämme Kaupin mietinnössä todetaan, asia olisi sijoitettava laajempaan yhteyteen keskustelussa verotuksen yhtenäistämisen laajentamisesta Euroopan unionissa.

Mikäli verokilpailu ei toteudu yhtäläisin ehdoin eikä yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa koskevalle sopimukselle ole vähimmäisvaatimusta, jotta voidaan laatia verokannan määräämistä koskevat yhtenäiset ja avoimet säännöt, rajatylittävien tappiovähennysten kaltaisten mahdollisuuksien tarjoaminen edellyttää varovaisuutta. Tämä sen vuoksi, että tappiovähennykset saattavat vääristää vakavalla tavalla jäsenvaltioiden verotus- ja tulojärjestelmiä ja sisämarkkinoiden toimintaa sekä yritysten välistä kilpailua.

Olle Schmidt (ALDE). – Arvoisa puhemies, voisin tietysti käyttää tässä uudenmuotoisessa keskustelussa minuutin puheenvuoroni kysymällä komission jäseneltä, mikä on yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa koskeva nykytilanne neuvostossa, kun tiedämme, että jotkin valtiovarainministerit eivät ole kovin tyytyväisiä. Voisitko siis kertoa, arvoisa komission jäsen, miten keskustelu etenee neuvostossa ja mitä 27 jäsenvaltiota ehdottavat?

László Kovács, komission jäsen. – Arvoisa puhemies, olen seurannut keskustelua suurella mielenkiinnolla. Keskustelu on vahvistanut vakaumustani siitä, että rajatylittävien tappiovähennysten käyttöönotto on tärkeä tekijä sisämarkkinoiden syventämisen kannalta.

Yhdyn täysin Kaupin näkemykseen, että pinnalta katsoen on kyse verotuksesta mutta että todellisuudessa on kyse sisämarkkinoiden moitteettomasta toiminnasta.

Olen erityisen kiitollinen tuestanne etenkin pk-yritysten rajatylittävän taloudellisen toiminnan helpottamiseksi, mikä on hyvin tärkeää minulle. Haluan kiittää esittelijä Kaupia hyvin rohkaisevasta mietinnöstä, ja talous- ja raha-asioiden valiokuntaa sekä oikeudellisten asioiden valiokuntaa niiden tuesta. Komissio on samaa mieltä suurimmasta osasta päätelmistä.

Parlamentin tuki on tervetullut, koska sillä voi olla myönteinen vaikutus neuvostossa myöhemmin käytävissä keskusteluissa. Voin vakuuttaa ponnistelujemme jatkuvan CCCTB-ehdotuksen sekä jäsenvaltioiden välittömien verojen järjestelmien yhteensovittamisen parissa, kuten mietinnössä esitetään. Myös CCCTB-ehdotus on minulle hyvin tärkeä, sillä olen täysin varma, että pienet ja keskisuuret yritykset hyötyisivät siitä suhteellisesti enemmän kuin monikansalliset suuryritykset.

Ymmärrän kuitenkin tältä osin esitetyn huolen, ja vastatakseni siihen keskustelun lopussa haluan kertoa, että asia on esillä neuvostossa, tosin ei konkreettisenä ehdotuksena. Toistaiseksi asiaa käsitellään käsitteen tasolla, ja noin kaksi kolmasosaa jäsenvaltioista on ilmaissut tukensa tälle käsitteelle, kun taas vajaa kolmasosa on ilmaissut epäroivänsä tai vastustavansa sitä.

Mikä tahansa keskustelu, varsinkin sellainen, joka vahingoittaisi nykyistä keskustelua rajatylittävistä tappiovähennyksistä, olisi ennenaikainen, sillä aiheesta ei ole vielä toistaiseksi tehty konkreettista lainsäädäntöehdotusta. Komission lainsäädäntöohjelmassa on kuitenkin kohta, jossa todetaan, että komissio aikoo esittää vuoden jälkipuoliskolla konkreettisen lainsäädäntöehdotuksen ja laatia tarvittaessa vaikutusarvioinnin CCCTB-ehdotuksesta. Tuolloin meillä on tilaisuus keskustella, ovatko huolenaiheet oikeutettuja vai eivät.

Vielä yksi huomio: ellei yksimielistä sopua löydy – toistaiseksi en usko sitä löytyvän – voimme yhtenä ratkaisuna tukeutua tehostettuun yhteistyöhön. Siten yhtäkään yksittäistä jäsenvaltiota ei pakotettaisi hyväksymään ja soveltamaan yhteistä yhtenäistettyä yhtiöveropohjaa. Myöskään jäsenvaltioissa, jotka päätyisivät soveltamaan yhteistä veropohjaa, yrityksiä ei pakotettaisi ottamaan sitä käyttöön, koska ei olisi mitään mieltä pakottaa siihen yrityksiä, jotka eivät toimi sisämarkkinoilla eivätkä siten harjoita siellä liiketoimintaa. Ne voivat soveltaa edelleen kansallista veropohjaa, kuten ennenkin.

Näin ollen olen samaa mieltä päätelmästäne, että sisämarkkinoiden yhtenäisen kehittämisen ja moitteettoman toiminnan edistämiseksi on poistettava jäsenvaltioiden erilaisista yhtiöverojärjestelmistä juontuvat esteet mieluiten yhtenäisesti ja koordinoitusti.

Tappioiden hyvittämisestä mietinnössänne korostetaan useita erityisaloja, jotka vaativat lisätyötä. Näitä ovat muun muassa pk-yritysten erityistarpeiden huomioon ottaminen, yritysryhmien määrittely sekä automaattisen tiedonvaihtojärjestelmän soveltamisala.

Yksikköni aikovat tutkia näitä ehdotuksia ja huomioita ja viedä niitä mahdollisuuksien mukaan eteenpäin. Pk-yritysten näkökohta on jo keskeinen osa komission varapuheenjohtajan Günther Verheugenin työtä. Toinen näkökohta eli yritysryhmien määrittely puolestaan on keskeinen osa yhteisen yhtenäistetyin veropohjan parissa tehtävää työtä.

Voin vakuuttaa myös, että yritysten ja yritysryhmien rajatylittäviä tappiovähennyksiä koskevat suosituksenne ohjaavat työtämme tulevana kuukausina. Mietinnössänne on monta viittausta veronkiertoon. Tältä osin on hyvä panna merkille, että komissio antoi viime joulukuussa tiedonannon väärinkäytön vastaisten toimenpiteiden soveltamisesta välittömässä verotuksessa.

Komissio yhtyy mietinnössänne esitettyyn huoleen veronkierrosta. Jäsenvaltioiden on voitava estää aggressiivisen verosuunnittelun ja sen väärinkäytön takia tapahtuva veropohjien mureneminen. Samaan aikaan on elintärkeää varmistaa, ettei EY:n perustamissopimukseen sisältyviä vapauksia rajoiteta tarpeettomasti. Käynnistämällä tämän viimeisimmän aloitteensa komissio pyrkii vauhdittamaan lisäkeskusteluja muiden toimielinten kanssa siitä, miten kyseisiin tavoitteisiin voidaan päästä kansallisilla väärinkäytön vastaisilla toimenpiteillä. Huomionne veronkierron mahdollisuudesta tullaan ottamaan huomioon.

Lopuksi komissio kehottaisi vastustamaan mietintöön ehdotettuja tarkistuksia 1, 2, 3, 4, 5 ja 6. Komissio voi kuitenkin antaa tukensa tarkistuksille 7 ja 8, jotka ovat tiedonannon hengen mukaisia.

Piia-Noora Kauppi, esittelijä. – Arvoisa puhemies, puhun lyhyesti. Olen luonnollisesti iloinen huomattessani, että suurin osa ryhmistä aikoo antaa tukensa mietinnölle huomenna toimitettavassa äänestyksessä. Oma ryhmäni ehdottaa pidättymään äänestämästä tarkistuksista 7 ja 8, mikä on minusta sopuoinnissa komission suositusten kanssa sekä sen suhteen, että tarkistukset 7 ja 8 tullaan todennäköisesti hyväksymään, jolloin mietinnöllä olisi suuri enemmistö takanaan huomissa äänestyksessä.

Haluaisin lisäksi palauttaa mieliin muutaman asian menneiltä ajoilta. Sen, miten vaikeaa näistä asioista oli puhua suoraan ennen kuin hyväksyimme 1990-luvulla ensimmäiset yritysverodirektiivit eli emoyhtiöitä ja tytäryhtiöitä koskevan direktiivin sekä korkoja ja rojalteja koskevan direktiivin. Nyt ne ovat kuitenkin esillä vakavan keskustelun jälkeen, ja uskon yhä, että saamme käsiteltyä kaikki käytännön asiat, kuten väärinkäytön vastaiset toimenpiteet, että voimme parantaa emo-tytäryhtiödirektiiviä ja siirtolinnoittelufoorumin toimintaa, joten tällaiset aloitteet ovat hyvin tarpeellisia.

Tarvitsemme kuitenkin loppujen lopuksi suuren mittakaavan ratkaisun ja yhteisen yhtenäistetyin yhtiöveropohjan. Se on toistaiseksi paras mahdollinen ratkaisu, joka meidän täytyy ottaa vakavasti. Toivon, että niin tehdään tämän parlamenttikauden aikana ennen vuoden 2009 vaaleja. Jotain on tehtävä ennen noita vaaleja, sillä meillä ei ole varaa odottaa, että jäsenvaltiot päättävät ratifioinneistaan ja kansanäänestyksistään. On toimittava nyt ja ennen tämän parlamenttikauden päättymistä.

Puhemies. – Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan huomenna.

16. Syrjinnän poistaminen kuljetusmaksuista ja -ehdoista (keskustelu)

Puhemies. – Esityslistalla on seuraavana Paolo Costan liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta laatima mietintö (A6-0513/2007) ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 79 artiklan 3 kohdan täytäntöön panemiseksi annetun, syrjinnän poistamista kuljetusmaksuista ja -ehdoista koskevan asetuksen N:o 11 sekä elintarvikehygieniasta annetun

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 852/2004 muuttamisesta – Kuljetuksia

koskevat näkökohdat (KOM(2007)0090 - C6-0086/2007 - 2007/0037A(COD)).

Günter Verheugen, komission varapuheenjohtaja. – Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, haluaisin ensiksi kiittää jäsen Costaa tämän mietinnön laatimisesta. EU:n asetuksista johtuvan hallinnollisen rasituksen keventäminen on tehokkaimpia tapoja parantaa Euroopan 24 miljoonan yrityksen sääntely-ympäristöä. Siten tämä aloite edistää merkittävästi kasvua ja työpaikkoja koskevaan kumppanuuteen liittyvien kunnianhimoisten tavoitteidemme saavuttamista.

Näin ollen komissio suhtautuu myönteisesti siihen, että parlamentti kannattaa tämän tärkeän menettelyn pikaista hyväksymistä. Siten kuljetusasiakirjoista, joita vaaditaan kuljetettaessa tavaroita yli kansallisten rajojen EU:n alueella, voidaan poistaa tarpeettomat kohdat. Kyseisellä toimenpiteellä voidaan poistaa asetukset, jotka ovat jo vanhentuneita ja jotka ovat itse asiassa peräisin vuodelta 1960.

Yhä voimassa olevien asetusten mukaan liikenteenharjoittajat joutuvat toimittamaan runsaasti tietoja tariffeista, hintasopimuksista ja kuljetusjärjestelyistä, jos heidän kuljettamansa tavarat ylittävät kansalliset rajat yhteisön alueella. Komission ehdottama yksinkertaistettu järjestelmä keventäisi merkittävästi noin 300 000 eurooppalaisen kuljetusyhtiön hallinnollista raskautta, ja on arvioitu, että sen tuomat kokonaissäästöt alan toimijoille olisivat vuodessa vähintään 160 miljoonaa euroa, mikä ei ole ollenkaan hullumpi säästö.

Menettelystä voidaan sanoa, että komissio hyväksyy sen, että Euroopan parlamentti on jakanut kahteen erilliseen osaan niin sanotun ”kokoomaehdotuksen” Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sekä syrjinnän poistamiseksi kuljetusmaksuista ja -ehdoista annetun asetuksen N:o 11 että elintarvikehygieniasta annetun asetuksen (EY) N:o 852/2004 muuttamisesta.

Haluaisin todeta, että komissio aikoo tulevaisuudessa asettaa etusijalle niin sanotun ”kokonaisvaltaisen lähestymistavan”, toisin sanoen yhteen ehdotukseen sisällytetään useita toimenpiteitä, joilla pyritään keventämään tarpeetonta hallinnollista raskautta. Tähän on kaksi syytä: ensinnäkin on selvää, ettei tarkoituksena ole muuttaa lainsäädäntötekstien asiasisältöä vaan ainoastaan – ja korostan sanaa ”ainoastaan” – poistaa tarpeeton byrokraattinen kuormitus. Toiseksi lähestymistavalla voidaan nopeuttaa tämänkaltaisten toimenpiteiden toteuttamista.

Näin ollen komissio toivoo, että molemmat lainsäädäntöelimet voisivat edetä nopeasti ehdotuksen toisessa osassa eli siinä, jossa käsitellään elintarvikehygieniaa.

Kiitos kaikille huomiostanne.

Paolo Costa, esittelijä. – (IT) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, voisin itse asiassa toistaa montaa asiaa, jotka komission jäsen Verheugen on jo todennut, mutta vältän tekemästä niin. Aloite on ansiokas, sillä usein merkittäviä tuloksia saadaan aikaan pienimuotoisilla toimilla, kuten tässä tapauksessa.

On selvää, että kyse on säännöistä, jotka ovat syntyneet toisenlaisessa Euroopassa. Perusasetus on peräisin vuodelta 1960, jolloin maamme olivat vielä erotettavissa toisistaan ja jolloin elintarvikehygieniasäännöt saattoivat kätkeä sisälleen syrjintää ja kilpailun esteitä. Tämän vuoksi oli välttämätöntä osoittaa oikea tie ja rajanylityskohdat. Moni asia ja yksityiskohta oli käytävä läpi juurta jaksain, mutta koska suurimmasta osasta ei ole enää hyötyä tänä päivänä, on hyvä sanoutua irti näistä säännöistä ja mukauttaa niitä.

Tiedämme, että elintarvikehygieniaa koskeva lainsäädäntö on kaikinensa arka aihe ja siten hyvin aikaa vievä. Juuri tämä on nykyisen, minusta hyvin järkevän ratkaisun taustalla, jossa kuljetussäännöt erotetaan muista säännöistä, jolloin ne on helpompi hyväksyä ja toivoakseni myös helpompi panna täytäntöön.

Valiokunta, jonka puheenjohtajana minulla on kunnia toimia, hyväksyi mietintöni yksimielisesti. Näen tämän rohkaisevana merkinä siitä, että parlamentti tekee samoin huomenna, mikä mahdollistaisi asianmukaiset toimet lähitulevaisuudessa.

Tässä on kyse oikeanlaisesta yksinkertaistamisesta, sillä yksinkertaistamisen ohella mahdollistetaan mukautuminen nykyoloihin ja uusin tiedonvälitystapoihin, mikä tekee monista byrokraattisista menettelyistä tarpeettomia ja mahdollistaa kenties sen, että voimme kiinnittää entistä enemmän huomiota sen varmistamiseen, että elintarvikkeiden kuljetus tapahtuu hygieenisissä oloissa unionin sisällä.

Silvia-Adriana Țicău, PSE-ryhmän puolesta. – (RO) Ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi syrjinnän poistamiseksi kuljetusmaksuista ja -ehdoista annetun asetuksen N:o 11 muuttamisesta edellytetään, että maanteitse, rautateitse tai vesiteitse yhteisön alueella rahtia kuljettavat henkilöt toimittavat tietoja kuljetusmaksuistaan, sovellettavista sopimuksista, kuljetusehdoista sekä vaadittavat asiakirjat.

Toimijat eivät siten saa harjoittaa syrjintää soveltamalla erilaisia maksuja (samoihin tavaroihin, joita kuljetetaan samoilla kuljetustavoilla samaa reittiä). Tästä huolimatta syrjintää tapahtuu alkuperä- tai määräämään perusteella.

Asetus on hyvin tärkeä, mutta se vaatii päivittämistä, koska se on ollut voimassa jo vuodesta 1960. Tarkistusluonnoksella yksinkertaistetaan nykyistä lainsäädäntöä ja taataan, että tavaroiden kuljetukseen sovellettavat ehdot ovat entistä vakaammat.

Komission toimittamien tilastojen perusteella on totta, kuten komission jäsen totesi, että asetuksella tulee olemaan vaikutusta 300 000 kuljetusalan toimijan toimintaan, ja tällä tarkistuksella saataisiin aikaan noin 160 miljoonan euron säästöt hallintokuluihin koko Euroopassa.

Euroopan parlamentti aikoo keventää yritysten hallinnollista raskautta 25 prosentilla vuoteen 2012 mennessä. Ehdotus kahden asetuksen muuttamisesta, kuten komissiolle on esitetty, kuuluu toimiin, joilla tähän tavoitteeseen pyritään.

On kuitenkin totta, että liikennevaliokunnalle annettiin ilmoitus yhteispäätösmenettelyssä, mikä on vastoin perustamissopimuksen 73 artiklan 3 kohtaa. Siten Costan esittelijän ominaisuudessa esittämä ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Arvoisa puhemies, osoittaisin välinpitämättömyyttä, jos en toistaisi ryhmämme puolesta sitä, mitä komission jäsen totesi avaussanoissaan, nimittäin että liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtajamme on todella täyttänyt valiokunnan puheenjohtajan velvollisuutensa käsitellessään tätä melko huomiota herättämätöntä mutta kuitenkin tärkeää lentokuljetuspalvelujen sääntelyä koskevaa kysymystä, varsinkin kun hän onnistui saamaan yksimielisen tuen valiokunnassa.

Toivomme, että yksimielisyytemme äänestyksessä on tehnyt hänen elämästään ja työnteostaan mukavamman, ja halusin vain tuoda tämän esille toistamiseen.

Puhetta johti

varapuhemies **Marek SIWIEC**

Derek Roland Clark (IND/DEM). – Arvoisa puhemies, onniteluni komissiolle – ette varmaankaan saa usein kiitosta parlamentilta? Mutta tämä on harva esimerkki mietinnöstä, joka on oikealla tiellä – kenties Damaskokseen?

Vaadimme keskustelua tästä ehdotuksesta, koska sillä pyritään sääntelyn keventämiseen. Siinä myönnetään, että pieniä yrityksiä rasitetaan tarpeettomalla lainsäädännöllä, josta osa on peräisin 1960-luvulta asti. Ehdotuksen perusteluissa todetaan, että tällainen tarpeeton hallinnollinen rasitus haittaa taloudellista toimintaa ja heikentää Euroopan yritysten kilpailukykyä. Olen täysin samaa mieltä, joten miksi lopettaa tähän? Miksi vähentäisimme turhaa paperityötä ainoastaan yrityksissä, joissa on kymmenen työntekijää tai vähemmän? Menkäämme loppuun asti ulottamalla tämä koko elintarviketeollisuuteen! Siitä vain, pannaan palamaan 100 000 lakia lisää! Samalla voidaan heittää romukoppaan komissio, parlamentti ja neuvosto. Olen vakavissani. Sääntelyn taakkaa vähentämällä Euroopan kansakunnat saavat mahdollisuuden heittää pois kahleet, jotka muutoin tekisivät meistä vääjäämättä 2000-luvun taloudellisia häviäjiä.

Paolo Costa, esittelijä. – (IT) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, haluaisin vain sanoa, että puhumme täällä enemmän kuin on tarpeen.

Minusta näyttää, että olemme kaikki täysin yhtä mieltä: tarkistuksia oli tehtävä, ja ne ovat oikeansuuntaisia: on aivan oikein erottaa kaksi lainsäädännön osaa toisistaan syrjivien kuljetusehtojen kumoamiseksi. Aion toistaa huomenna sen, minkä totesin valiokunnassa, ja suositukseni olisi päästä samaan tulokseen: tämän ehdotuksen yksimieliseen tai lähes yksimieliseen hyväksymiseen.

Puhemies. – Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan tiistaina.

17. Lentoasemamaksut (keskustelu)

Puhemies. – Esityslistalla on seuraavana Ulrich Stockmannin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta laatima mietintö (A6-0497/2007) ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi lentoasemamaksuista (KOM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)).

Ulrich Stockmann, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, on tietysti aina parempi, jos komission jäsen on läsnä, sillä haluaisin osoittaa joitakin kriittisiä kysymyksiä suoraan hänelle, mutta minun täytyy tehdä niin myöhemmin.

Olemme jo yli 15 vuoden ajan yrittäneet, tai pikemminkin komissio on yrittänyt, säätää sääntelykehityksen lentoasemamaksuista EU:n direktiivin muodossa. Kaksi yritystä on jo kaatunut lentoasemien ja lentoyhtiöiden sekä eri jäsenvaltioiden väliseen eturistiriitaan. Tälläkin kertaa oli melkoinen määrä ristiriitoja, enkä muista yhtäkään valiokunnan 189 tarkistuksesta, jonka kaikki osapuolet olisivat hyväksyneet yleisesti.

Moni lentoyhtiö haluaa, että toinen puoli eli lentoasemat sekä hinnoista ja "single till" -mallin käyttöönotosta viime kädessä päättävä sääntelyviranomaisena olisivat mahdollisimman avoimia kustannusten suhteen. Moni lentoasema ei haluaisi nykytilanteeseen minkäänlaista muutosta. Neuvotteluita ovat lisäksi haitanneet jäsenvaltioiden rakenteelliset erityispiirteet.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa esimerkiksi on jo olemassa tiukka sääntelyviranomaisena CAA, kun taas samaan aikaan valtaosa lentoasemista kannattaa sääntelyn purkamista, mihin suuntaan itse asiassa ollaan menossa. Ruotsissa, Portugalissa, Kreikassa, Suomessa ja Espanjassa monet lentoasemat toimivat lentoasemaverkostoina, joilla on vakiolentoasemamaksut. Tämä tietää ristisubventiojärjestelyjä ja usein vähäistä avoimuutta. Espanjassa lentoasemamaksuista säädetään jopa parlamentissa, toisin sanoen parlamentin jäsenet päättävät sovellettavien maksujen suuruudesta. Saksassa tätä alaa ohjataan liittovaltiotasolla eikä kansallisen viranomaisen toimesta, kun taas uusissa jäsenvaltioissa lentoasemamaksuja tarvitaan lähinnä lentokenttäinfrastruktuurin kehittämiseen.

Tuon esiin kaikki nämä eri intressit vain osoittaakseni, kuinka monimutkaiset nämä neuvottelut ovat olleet. Tähänastiset tekemisemme ovat siis keskittyneet näiden eturistiriitojen ratkaisemiseen, sillä olemme valiokunnassa sitä mieltä, että asetusta tarvitaan ja että kaikki voitava on tehtävä, jotta asetuksesta päästään yksimielisyyteen.

Mitä tähän mennessä on siis saatu aikaan näiden erojen korjaamiseksi? Olemme kaventaneet direktiivin soveltamisalaa lentoasemiin, joiden vuotuinen liikennemäärä on vähintään 5 miljoonaa matkustajaa tai joiden vuotuinen matkustajamäärä on 15 prosenttia kyseisen jäsenvaltion matkustajamäärästä, sillä niiden alueellisten lentoasemien kohdalla, joiden vuotuinen kävijämäärä on alle viisi miljoonaa, markkina-aseman väärinkäytön riski on joko pieni tai olematon. Toiseksi olemme säätäneet, että lentoasemat saavat vapaasti valita mieluisimman liiketoimintamallinsa, ja kolmanneksi olemme liittäneet lentoasemaverkot yleisesti direktiivin soveltamisalaan. Neljänneksi olemme vahvistaneet sääntelyviranomaisen roolia antamalla heille mahdollisuuden siirtää direktiivin säännösten tai niiden osien toteuttamisen alueellisille sääntelyviranomaisille. Viidenneksi olemme ottaneet käyttöön entistä tiukemmat sääntelyviranomaisen väliintuloa koskevat vaatimukset, ja kuudenneksi olemme antaneet lentoaseman pitäjälle mahdollisuuden tietyn ehdoin rahoittaa infrastruktuurihankkeita etukäteen lentoasemamaksuillaan, kuten on ollut mahdollista aiemminkin. Haluamme, että maksujen eriyttäminen perustuu objektiivisille kriteereille tarjottujen palvelujen ja ympäristönsuojelun tason mukaan. Haluamme myös menettelyn yleisen palvelutasosopimuksen laatimiseksi ja tekemiseksi.

Kompromissit, joista on neuvoteltu, hyväksyttiin liikenne- ja matkailuvaliokunnassa vain yhden äänestäessä vastaan. Se on todellinen saavutus lähtöasetelma huomioon ottaen ja haluankin tältä osin kiittää kaikkia varjoesittelijöitä heidän tiiviistä rakentavasta yhteistyöstään.

Seuraavaksi meidän on luotava yhdenmukaiset avoimuuden, syrjimättömyyden, säännellyn kuulemisen ja ilmoittamisen periaatteet lentoasemamaksujen asettamiselle Euroopassa. Siten voidaan vähentää kilpailun vääristymistä tulevaisuudessa ja vaikeuttaa markkina-asemansa väärinkäyttöä suunnittelevien aikeita.

Direktiivillä voidaan mielestäni edistää merkittävästi lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisen luontaisen kumppanuuden lujittumista ja vahvistaa samalla Euroopan asemaa lentoliikenteen solmukohtana. Kehotan siten jäseniä antamaan tukensa liikenne- ja matkailuvaliokunnalle huomiossa äänestyksessä ensimmäisen käsittelyn mukaisesta direktiivistä.

Jacques Barrot, komission varapuheenjohtaja. – (FR) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, arvoisa jäsen Stockmann, jota haluan kiittää hänen melkoisesta työstään. Haluaisin esittää teille lyhyesti ehdotuksen direktiiviksi lentoasemamaksuista.

Direktiiviehdotuksella pyritään ennen kaikkea siirtämään osaksi yhteisön lainsäädäntöä periaatteet, jotka jäsenvaltiot ovat jo hyväksyneet kansainvälisen siviili-ilmailun järjestämisen yhteydessä: periaatteina ovat syrjimättömyys, avoimuus ja kuuleminen.

Kehys, joka direktiivillä luodaan näihin periaatteisiin perustuen, tarjoaa rakenteen lentoliikenteen harjoittajien ja lentoasemien edustajien väliselle vuoropuhelulle maksuja määritettäessä ja perittäessä. Direktiivissä muun muassa veloitetaan lentoasemien edustajia kuulemaan lentoliikenteen harjoittajia ennen maksuja koskevan päätöksen tekoa.

Toimin juuri näin kuullessani lentoliikenteen harjoittajia ja lentoasemien edustajia ennen direktiiviehdotuksen laatimista. Molemmat osapuolet hyväksyivät ehdotuksen periaatteet.

Direktiivillä otetaan käyttöön myös jokaiseen jäsenvaltioon perustettavan riippumattoman sääntelyviranomaisen käsite. Sääntelyviranomaisella on keskeinen asema äsken mainitsemiä peruseriaatteiden noudattamisen varmistamisessa.

Nämä olivat pääpiirteissään sen ehdotuksen tavoitteet, jonka esittelijänä jäsen Stockmann toimii.

Haluaisin ennen keskustelun jatkumista jo tässä vaiheessa kiittää esittelijääne ja liikenne- ja matkailuvaliokuntaa komission ehdotukselle osoittamasta tuesta.

Arvoisa puhemies, minusta tämä ehdotus on melko tasapainoinen, ja kuten esittelijä Stockmann juuri totesi, meidän on epäilemättä oltava erittäin tarkkoja siitä, miten direktiivi aiotaan panna täytäntöön niin, että parannetaan lentoyhtiöiden ja lentoasemien välistä yhteistyötä.

Kiitos. Kuuntelen hyvin tarkkaavaisesti, mitä puheenvuoron käyttävillä jäsenillä on sanottavanaan.

Brian Simpson, PSE-ryhmän puolesta. – Arvoisa puhemies, haluaisin kiittää esittelijä Stockmannia hänen mietinnöstään ja ilmoittaisin parlamentille PSE-ryhmän puolesta, että aiomme tukea liikenne- ja matkailuvaliokunnan omaksumia linjauksia.

Esittelijä on tehnyt hienoa työtä saadessaan aikaan entistä realistisemmän ja tasapainoisemman kannan, mutta minun on silti vaikea ymmärtää, miksi komissio esitti tämän ehdotuksen tässä muodossa ja tähän ajankohtaan.

Puhun nyt yksityishenkilönä: jo vuosien ajan siviili-ilmailussa ja komissiossa on ruokittu ajatusta sääntelyn purkamisesta, mutta nyt meille kerrotaan, että sääntely on ratkaisu. Minun on sanottava, että tällainen ironia ei pure minuun. Tämä on nyt kuitenkin tilanne.

Tuen täysin näkemystä, että avoimuus lentoasemamaksuissa on tarpeen ja että sidosryhmiä kuullaan täysipainoisesti. Tuen myös täysin näkemystä, että on tarpeen varmistaa, että määräävässä markkina-asetuksessa olevat lentoasemat eivät käytä asemaansa väärin, ja kannatan vahvasti avointa muutoksenhakumenettelyä edellyttäen, että toimivallan käyttöä koskevat säännöt ja sovittelijoiden valtuudet on tarkoin määritelty.

Epäilen kuitenkin vahvasti, voidaanko ehdotuksella EU:n laajuiseksi sääntelyksi lentoasemien tilanteesta saada aikaan lentoyhtiöiden ja komission toivoma utopia lentoasemamaksuista. Toki, jos lainsäädännöllä voidaan poistaa havittelemamme monopolistiset käytännöt, sääntelyn olisi perustuttava kustakin yksittäisestä lentoasemasta tehtyyn markkinatutkimukseen, eikä mihinkään ilman selvää syytä hatusta vedettyihin sattumanvaraisiin lukuihin. Olen sitä mieltä, että jos on käytettävä lukuja, on valittava sellaisia, jotka kertovat lentoaseman taloudellisesta asemasta, eli olisi ilmoitettava kansallisen matkustajamäärän prosenttiluku, joka koskisi määräävässä markkina-asetuksessa olevia lentoasemia eikä niitä, joilla ei tuota asemaa ole.

En vastusta määräävässä markkina-asetuksessa olevien lentoasemien sääntelyä, mutta minusta on väärin, että lentoasemien valtaosaa säänneltäisiin tasapäistetysti sattumanvaraisten kävijämäärälukujen perusteella suurten päättäjien tavoittelemiseksi.

Arūnas Degutis, ALDE-ryhmän puolesta. – (LT) Haluaisin onnitella esittelijä Stockmannia mietinnöstä, jossa hän jälleen kerran osoittaa suvaitsevaisuutta ja pätevyttä melko kiistanalaisten ehdotusten käsittelyssä. Tuleva direktiivi koskee melko erityistä alaa, eikä sen sisältökään ole ihan tavanomainen. Tiedämme kaikki vallan hyvin, että suurin osa lentoasemista toimii luonnollisin monopoliehdoin ja joutuu vääjäämättä eturistiriitoihin, kun taas käyttäjät eli lentoyhtiöt saattavat kärsiä tästä. Täten me kaikki ymmärrämme, että alan sääntely on välttämätöntä, vaikka on olemassa myös vaara, että sääntely saa aikaa vastakkaisia vaikutuksia eli lisää kustannuksia ja menoja, ja tällä puolestaan voi olla vaikutuksia lentoyhtiöihin.

Kysymys siitä, pitäisikö kaikkia lentoasemia säännellä, ja jos ei, mitkä lentoasemat ja kuinka suuri osa niistä olisi ulotettava sääntelyn piiriin, nousi esiin heti ensimmäisessä tapaamisessa asianomaisten osapuolten kanssa. Liberaaliryhmän jäsenenä kannatan mahdollisimman vähäistä sääntelyä ja valtion väliintuloa liiketoiminnassa, varsinkin kun olen korostanut, että Euroopan yhteisön lentoasemista noin 25 käyttää

väärin monopoliasemaansa tai yrittää sitä. Sen vuoksi ehdotin, että sääntely olisi ulotettava noin 25 lentoasemaan. Kompromissiin pääsemiseksi hyväksymme kuitenkin enemmistön kannan sekä muut ehdotukset, ja olemme pohtineet kompromissikysymystä.

Zsolt László Becsey, PPE-DE-ryhmän puolesta. – (HU) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, haluaisin sanoa, kuinka iloinen olen siitä, että olemme päässeet onnistuneeseen kompromissiin tässä uudessa asiassa, joka vaatii yhteistä päätöstä. Se on saanut eri puoluryhmien tuen liikenne- ja matkailuvaliokunnassa.

Esiin saattaa tulla kysymys siitä, pitääkö tätä alaa säännellä ylipäätään ja mikä olisi kynnyсарvo [...] lentoasemat, lentoasemat, jotka alittavat kynnyсарvon [...] alempi kynnyсарvo. Olemme uskoakseni tehneet oikean päätöksen siinä, että olemme käsitelleet ainoastaan periaatteita, jotka ovat todella tarpeen sen estämiseksi, etteivät jäsenvaltiot pyri poikkeamaan kynnyсарvoista ja siten asettumaan napit vastakkain.

Olen iloinen myös siitä, että tosiasiasa vain suuret ja monopoliasemassa olevat lentoasemat ulotetaan sääntelyn piiriin. Minusta olemme onnistuneet yhdessä myös siinä, että valitusprosessi aloitetaan vain kynnyсарvojen ylitystilanteissa. Olemme asettaneet realistiset määräajat valitusprosessille ja lopettaneet siten lyhyeen loputtomat väittelyt.

Henkilökohtaisesti pidän onnistumisena, että tekstiin on sisällytetty etukäteisrahoituksen mahdollisuus, mikä estää väärinkäytökset myös tältä osin. Olemme saaneet aikaan yhteisen kompromissin monista sääntelyviranomaisen tehtävistä ja omistajan riippumattomuudesta.

Suurin hyöty tulee olemaan avoimuus, josta on melkoisesti apua, kun kansalaisille tarjotaan asianmukaista tietoa siitä, mistä lentolipun hinta koostuu. Unionin kansalaiset luottavat entistä avoimempaan EU:hun, ilman, että vaarannetaan samalla toissijaisuusperiaatteen noudattaminen.

Kaikki kysymyksiä ei ole saatu ratkaistua. Odotan keskustelujäsenien kanssa monista kysymyksistä, kuten turvamaksuista tai kaksinkertaisista check-in-järjestelmistä. Meillä on minusta nyt kuitenkin hyvin vahva näkemys, ja toivon, että menestys ohjaa meitä neuvotteluissamme neuvoston kanssa. Kiitos, arvoisa puhemies, ja pahoittelen vielä kerran viivästystä.

Roberts Zīle, UEN-ryhmän puolesta. – (LV) Kiitos, arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen. Ensinnäkin haluan kiittää esittelijä Stockmannia kompromissista, jonka hän sai aikaan tällä vaikealla alalla. Lentoliikennemarkkinat ovat minusta nykyään ala, jolla EU:n sääntely on tarpeen, sillä juuri tällä alalla jäsenvaltioiden kansallisilla markkinoilla on merkittävin rooli. Tämän vuoksi on hyvin vaikeaa suhtautua tasapuolisesti EU:n lentoyhtiöihin, jotka ovat lentoliikenneinfrastruktuurin eli lentoasemien pääomistajia. Olen mielissäni siitä, että liikenne- ja matkailuvaliokunta luo pohjaa kompromissille, jolla maksualennuksia voidaan soveltaa palvelujen laadusta tai määrästä riippumatta, ja myös uusiin reitteihin. Direktiivi näyttää osuvan suoraan lentoliikennealan arkaan kohtaan myös soveltamisalansa ja merkityksensä suhteen. Tästä on osoituksena monien halu vähentää direktiivin soveltamisalaan sisällytettävien lentoasemien määrää. Kiitoksia.

Eva Lichtenberger, Verts/ALE-ryhmän puolesta. – (DE) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, oli toinenkin syy siihen, miksi lentoasemamaksuja ja niiden yhteistä sääntelyä koskeva keskustelu kesti niin kauan. Lisäsyynä olivat loputtomat puheenvuorot liikenne- ja matkailuvaliokunnassa käydyssä keskustelussa. Aihe oli äärimmäisen lobbauksen kohteena, toisin sanoen siihen liittyi paljon rahallisia intressejä, joten meidän on parlamentin jäsenenä syytä esittää muutama kysymys. Mitä tämän kaiken takana on? Miksi näin tapahtuu? Miksi piti taistella ja väitellä niin kovasti? Vastaus voidaan aina löytää kysymällä: kuka hyötyy avoimuuden puutteesta? Vanha kysymys siitä, kuka hyötyy, tai kuten latinankieliset sanovat, *cui bono*, auttaa vastauksen löytymisessä.

Avoimuuden puutteesta hyötyvät aina ne, joilla on markkina-asema ja jotka voivat sanella ehdot. Vain hyvin harvassa tapauksessa se on kuluttajien etujen mukaista tai oikeudenmukaista heidän kannaltaan. Kilpailu on aina epäreilua avoimuuden puuttuessa, kun on kätkeytyä holhousta ja piilotukia. Tämän vuoksi yhteisen sääntelyn toteutuminen oli minusta hyvin tärkeää.

Varjopuolena oli minusta se, ettemme kyenneet saamaan sääntelyn piiriin enempää lentoasemia. Olisin halunnut sisällyttää direktiivin soveltamisalaan myös pienet lentoasemat, joiden kilpailuasema on usein huonompi kuin suurten lentoasemien siksi, että ne mainostavat laajasti halpalentoyhtiöitä.

Vielä vihoviimeinen näkökohta: minusta on hyvin tärkeää esittää tarkistus, jolla lentomaksut liitetään päästöjen tasoon. Siten voisimme lieventää lentoliikenteen ympäristövaikutuksia ja vähentää samalla eniten melusta kärsivien haittoja.

Erik Meijer, *GUE/NGL-ryhmän puolesta.* – (NL) Arvoisa puhemies, lentoasemilla on paljon suurempi vaikutus talouteemme, aluesuunnitteluun, maanpäälliseen liikenteeseemme ja ympäristöömmä mitä olimme aiemmin kuvitelleet. Suuret lentoasemat, joilla on tärkeä kansainvälinen asema lentoliikenteen solmukohtina tai tuloväylinä suuriin kaupunkitaajamiin, ovat muuttuneet ostoskeskuksiksi, liiketoiminnan paikoiksi virastoille ja jakeluyrityksille, julkisen maanpäällisen liikenteen solmukohdiksi sekä ympäröivän alueen tulliporteiksi.

Lentoasemat ovat tärkeä poliittinen väline viranomaisille, tai ne on myyty kansainväliselle yritykselle, joka havittelee vain voittoja ja laajentumista. Lentoasemat tekevät voittoja myös ilmailualan ulkopuolella, ottavat osaa kansainväliseen kilpailuun ja joutuvat osallisiksi eturistiriitoihin lentoyhtiöiden, matkustajien sekä muiden käyttäjien ja paikallisten asukkaiden kanssa. Lentoasemia voidaan käyttää väärin, koska ne voivat painostaa kaikkia niistä riippuvaisia osapuolia, kuten lentoyhtiöitä tai matkustajia, auttamaan niitä suhteettomasti voittojen saamisessa.

Nämä kalliit lentoasemat saavat aikaan myös sen, että lähistölle rakennetaan pienempiä kilpailevia lentoasemia, jotka perivät pienempiä maksuja, joissa on huonompi palvelujen taso ja jotka vievät yhä enemmän tilaa, mikä puolestaan vain lisää melusaasteista kärsivien alueiden määrää. Jos Euroopan unioni säätelee lentoasemien tuloja, sitä ei pidä tehdä näiden yhtiöiden voittojen turvaamiseksi tai lentoyhtiöiden kustannusten rajoittamiseksi, eikä sitä pidä tehdä ilmailun aseman vahvistamiseksi tarjoamalla matkustajille mahdollisimman halpoja lentoja.

Tavoitteena on oltava paras mahdollinen ympäristön suojelu ilmailun jatkuvalta laajenemiselta sekä turvallisuuden parantaminen parhaalla mahdollisella tavalla. Tavoitteena olisi oltava myös avoimuus, jottei varoja ja tarpeettomia eroja maksujen suuruudessa voitaisi enää pitää liikesalaisuutena.

Ratkaisu on nyt hahmottumassa siihen suuntaan, että lentoasemiin, joiden vuotuinen matkustajamäärä on 1–5 miljoonaa vuodessa, ei sovelleta näitä sääntöjä. Minulle ei olisi mikään yllätys, jos tämä johtaisi pieniin lentoasemiin panostamisen lisääntymiseen alueilla, joilla on tiheä asukastiheys. Myös muilta osin, kuten valitusmenettelyä, standardien tiukkuutta ja voittojen suuruutta koskeissa kysymyksissä tekstiä tullaan lieventämään suhteessa komission alkuperäiseen ehdotukseen. Veikkaan, että tämä johtaa väärinkäytösten jatkumiseen, ja jo muutaman vuoden kuluttua vaatimukset sääntöjen tiukentamisesta lisääntyvät.

Johannes Blokland, *IND/DEM-ryhmän puolesta.* – (NL) Arvoisa puhemies, tämä mietintö, jossa on kyse sen estämisestä, että lentoasemat käyttäisivät väärin kilpailuasemaansa, saa varmasti tukeni. Olen erityisen tyytyväinen mietinnön kolmeen kohtaan: ensimmäinen on soveltamisalan mukauttaminen. Kaikki lentoasemat eivät voi käyttää väärin asemaansa. Keskittyminen suuriin lentoasemiin on siten järkevää, joten olen eri mieltä muutaman edellisen puhujan kanssa.

Toiseksi olen tyytyväinen maksujen eriyttämisen mahdollisuuteen, joka mietinnössä tarjotaan. Kun otetaan huomioon ilmailun haitalliset ympäristövaikutukset lentoasemilla ja niiden ympäristössä, eriyttämisen väline saattaa rohkaista käyttämään puhtaampia ja hiljaisempia koneita. Yhdyn myös näkemykseen, että on vältettävä rasittamasta lentoasemia liiallisella hallinnollisella taakalla. Avoimuuden vuoksi lentoasemien olisi paljastettava tietyt tiedot, mutta on kuitenkin syytä pitää tiukasti silmällä kustannuksia ja luottamuksellisuutta.

Lopuksi haluaisin sanoa muutaman sanan tarkistuksesta 19. Vaikka kannatan lämpimästi riippumatonta sääntelyviranomaista, minusta tarkistuksen 19 sanamuoto saattaa aiheuttaa ongelmia joissakin maissa, koska menettelyjen laatiminen ja niiden valvonnan järjestäminen on osoitettu samalle elimelle. Toivon, että neuvoston kanssa käytävät keskustelut tarjoavat mahdollisuuden ratkaista tämä kysymys tyydyttävästi.

Lopuksi haluaisin kiittää esittelijää hänen työstään ja odotan keskustelun mietinnöstä jatkuvan.

Jim Allister (NI). – Arvoisa puhemies, komissiossa puhutaan paljon teollisuuden kilpailukyvyyn parantamisesta ja byrokratian vähentämisestä, mutta komission toiminta näissä asioissa vie usein Eurooppaa täysin päinvastaiseen suuntaan, kuten minusta näyttää nyt tapahtuvan lentoliikenneasiassa.

Olemme ajaneet lentojen hintojen nostamista ympäristöveroilla, ja nyt meillä on direktiiviehdotus lentoasemamaksuista, jotka nostavat väistämättömästi lentojen hintoja. Alueelliset lentoasemat ovat erityisen huoleni kohteena. Ne ovat monesti toimineet alueiden taloudellisen kehityksen puskureina: ne ovat avanneet markkinoita, ne ovat tehneet saavuttamattomasta saavutettavan, ne ovat olleet välttämättömiä talouden muutoksessa. Ja nyt komissio aikoo tavoilleen uskollisena käytännöllisesti katsoen tukahduttaa ne raskaalla byrokratialla haudaten innovaatiot raportointivaatimusröykkiöiden alle, mistä viime kädessä lentomatkatijat maksavat.

Sanon tämän komissiolle: jos tämän direktiivin todellisenä tarkoituksena on estää määräävän markkina-aseman väärinkäyttö, miksi alueelliset lentoasemat sisällytetään siihen, kun ne kerran eivät ole ongelma? Omassa vaalipiirissäni Pohjois-Irlannissa lentoasemilla on tärkeä asema alueen kehittämisessä, ja silti viime viikolla, juuri kun komission puheenjohtaja Barroso lupasi kunnan tukea Pohjois-Irlannille, ja juuri sinä päivänä, kun otimme käyttöön uuden tien Belfastin ja Heathrow'n välillä, saamme tämän komission ehdotuksen, joka nostaa hintoja ja estää laajentamiset. Näistä syistä äänestän ehdotusta vastaan, anteeksi pyytelemättä.

Antonio De Blasio, *aluekehitysvaliokunnan lausunnon valmistelija*. – (HU) Kiitos, arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet. Ensinnäkin pahoitteluni viivästyksestä ja kiitokset, että saan käyttää puheenvuoron.

Avoimen lentoasemamaksujärjestelmän luominen on ensiarvoisen tärkeää, sillä nykyisin ei ole olemassa yhdenmukaista lainsäädäntöä, jolla alaa ohjattaisiin. Komission puitedirektiivi on tarjonnut välineen lentoasemamaksujen perimiselle, ja se antaa myös tarpeeksi liikkumatilaa jäsenvaltioille. Lentoasemilla ja lentoliikenteellä on erityinen merkitys Euroopan unionille, koska ne toimivat alueiden välisinä solmukohtina, luovat työpaikkoja ja houkuttelevat yrityksiä. Ne lisäävät merkittävästi myös EU:n sosiaalista ja taloudellista yhteenkuuluvuutta.

Yksityistäminen ja kaupallisten toimijoiden mukaantulo ovat sekoittaneet lentoasemamaksuissa aiemmin olleen tasapainon. Lentoyhtiöt valittavat, että suuret lentoasemat käyttäytyvät siten, kuin ne olisivat monopoliasemassa. Tämä ongelma on hoidettu direktiiviluonnoksella, joka edistää asianmukaista markkinakilpailua, sillä ehdotuksessa todetaan, että maksujärjestelmät sekä niitä laativat lentoasemat eivät saa aiheuttaa syrjintää eri lentoyhtiöiden välillä. Maksujen on tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta vastattava palvelujen tai infrastruktuurin todellisia kustannuksia.

Maksujen eriyttämistä tai nostamista varten on aina asetettava tavoitteet ja laadittava selkeät kriteerit, jotta lentoyhtiöiden ja lentoasemien palvelujen käyttäjiltä voidaan periä selkeästi määritelty hinta – sama maksu samoista palveluista.

Suunnittelemamme kuulemismekanismi on niin ikään tärkeä. Jos lentoyhtiöt eivät ole tyytyväisiä niiden nimissä perittyihin maksuihin, ne voivat kääntyä riippumattoman sääntelyviranomaisen puoleen.

Lopuksi minusta on tärkeää korostaa, että Euroopan unionin komission olisi syytä laatia Eurooppa-neuvostolle ja Euroopan parlamentille kertomus direktiivin onnistumisesta neljän vuoden kuluessa direktiivin antamisesta. Kertomuksessa arvioitaisiin tuloksia ja kerrottaisiin, onko sääntelyn tavoitteet saavutettu. Kiitos.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Arvoisa puhemies, olemme kuulleet ainakin abstraktisessa ja yleisessä mielessä joitakin loistavia perusteita sille, pitäisikö sääntelyä purkaa vai lisätä. Yksittäisissä tapauksissa kuitenkin molemmat vaihtoehdot saattavat osoittautua käytännöllisimmiksi. Komissio teki minusta aivan oikein laatiessaan direktiiviehdotuksen lentoasemamaksuista, vaikka myös Costan mietinnön kohdalla oli oikein kiittää hallinnollisen rasituksen keventämiseksi tehdystä työstä.

Lentoasemat ovat tärkeitä taloudellisia toimijoita, mutta niiden tärkeään taloudelliseen asemaan liittyy sekä myönteisiä että mahdollisesti kielteisiä vaikutuksia. Komissio esittää ehdotuksessaan mielenkiintoisen, mutta tosin ehkä hieman turhan hienojakoisen käsitteen. Olemme liikenne- ja matkailuvaliokunnassa tehneet joitakin muutoksia, ja toivon sekä uskonkin, että ne ovat parempaan suuntaan.

Esittelijämme Stockmann kävi joukon pitkiä keskusteluja kaikkien sidosryhmien kanssa ja erityisesti parlamentin eri puolueeryhmien kanssa ennen niiden muutamien erinomaisten kompromissien laatimista, joiden valtaosalle voimme antaa tuen.

Haluaisin keskittyä kolmeen näkökohtaan. Ensinnäkin halusimme varmistaa, että direktiivillä estetään yksittäisiä lentoasemia käyttämästä väärin määräävää markkina-asemaansa. Toiseksi tarvitsemme yhteisön laajuisia säännöksiä lentoasemamaksujen laskemiseen tarkoitettun joustavan, syrjimättömän, avoimen ja kattavan menettelyn. Kolmanneksi on loogista perustaa riippumaton sääntelyviranomainen kuhunkin jäsenvaltioon säännösten täytäntöönpanon varmistamiseksi.

Oletan, että ehdotuksemme hyväksytään huomiossa täysistunnossa äänten enemmistöllä, ja haluan kiittää etenkin esittelijää hienosta työstä.

Saïd El Khadraoui (PSE). – (NL) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, haluan aloittaa kiittämällä esittelijä Stockmannia hänen loistavasta mietinnöstään ja hyvästä yhteistyöstä. Uskon, että lainsäädäntöprosessin loppuvaiheeseen päästyämme olemme ottaneet tärkeän lisäaskeleen kohti

tilannetta, jossa Euroopan merkittävimmät lentoasemat noudattavat vihdoin samoja sääntöjä eri maksujen perimisessä palveluista, jotka liittyvät laskeutumiseen, nousuun, lentokentän valaistukseen, koneiden pysäköintiin sekä matkustajien ja rahdin käsittelyyn.

Direktiivin soveltamisala oli yksi kiistanaiheista. Kompromissi on minusta loistava: 5 miljoonaa matkustajaa, 15 prosenttia jäsenvaltion lennoista. Huomiota olisi kiinnitettävä myös siihen, että varmistimme kompromississamme sen, että jäsenvaltioilla on tarvittaessa ja selvityksen perusteella mahdollisuus vaatia muita saman jäsenvaltion lentoasemia noudattamaan näitä määräyksiä.

Minusta keskeisiä näkökohtia on neljä. Ensimmäinen on se, että avoimuus on jatkuva aihe läpi koko lainsäädännön, ja olennaisten tavoitteiden ja lentoasemamaksujen suuruuden määrittelyä koskevien kriteerien asettaminen on tärkeää.

Toinen on se, että lentoasemamaksujen suuruus voi edelleenkin vaihdella, ja mielessäni ovat myös esimerkiksi ympäristönsuojelun tasoon ja meluhaittoihin perustuvat vaihtelut maksuissa. Tämä mahdollistaisi ohjauspolitiikan harjoittamisen.

Kolmas tärkeä näkökohta on, että lentoaseman pitäjän ja lentoaseman käyttäjän väliselle kuulemiselle on suunniteltu selkeä ja pakollinen menettely ja että on laadittu hyvä valitusmenettely. Viimeinen näkökohta on, että merkittävien lentoasemainvestointien etukäteisrahoituksesta ja hinnoittelumahdollisuuksista on sovittava selkeästi.

Yhteenvetona sanoisin, että uskon pääsevämme hyvään lopputulokseen, jos neuvostolla on siihen halua. Tiedostan kyllä, että matkan varrelle sattuu ongelmia. Mielessäni ovat myös turvatoimien rahoitusta koskevat hyväksytyt tarkistukset, joiden pääasiallisena tarkoituksena oli toimia painostuksen välineenä erään toisen asian ratkaisemiseksi, kuten tiedätte. Tällä välin, kunnes tämä asia on ratkaistu, meidän olisi mielestäni täällä parlamentissa osoitettava entistä suurempaa joustavuutta loppukäsittelyssä.

Eugenijus Gentvilas (ALDE). – (LT) Euroopan komission direktiiviehdotus takaa lentoasemia valvovien elinten ja niiden käyttäjien välisen yhteistyön, jolloin suuret lentoasemat eivät voi olla ottamatta huomioon asiakkaiden tarpeita eivätkä voi ottaa monopoliasemaa markkinoilla. Tämän vuoksi haluan antaa tukeni mietinnölle aluekehitysvaliokunnan jäsenen ominaisuudessa. Lentoliikenteen on vastattava alueellisten yhteisöjen taloudellisiin ja sosiaalisiin tarpeisiin, ja on tärkeää korostaa, että 90 prosenttia Euroopan unionin kansalaisista asuu pääkaupunkien ulkopuolella. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa alueellisten lentokenttien toiminnan onnistuminen, koska siten voidaan lisätä alueiden houkuttelevuutta.

Esitetty mietintö vähentää riskiä, että suurimmat lentoasemat saavat monopoliaseman, ja auttaa siten lieventämään suurten lentoasemien ja niiden läheisyydessä sijaitsevien kaupunkien ympäristö-, infrastruktuuri- ja liikenneongelmia. Tämä nimittäin mahdollistaa alueellisten lentoasemien kehityksen nopeutumisen ja takaa eri maiden alueiden sosiaalisen ja taloudellisen kehittämisen. Rahti- ja matkustajavirtojen jakautuminen on hyvin tärkeä perusta tehokkaalle aluekehitykselle. Tämän vuoksi kehotan vielä kerran tukemaan esittelijä Stockmannin mietintöä.

Adam Bielan (UEN). – (PL) Arvoisa puhemies, Euroopan unionin yhtenä vastuualueena on varmistaa, että yhteisön markkinoita kehitetään reilun oikeudenmukaisen kilpailun periaatteiden mukaisesti.

Lentoasemamaksuista annetun direktiiviehdotuksen tavoitteena on estää mahdollisuus, että lentoasemat, joilla on määräävä markkina-asema unionin markkinoilla tai yksittäisissä jäsenvaltioissa, käyttäisivät väärin asemaansa. Ehdotus annettiin, koska kaikki maat eivät sovelta avoimia menettelyjä lentoasemamaksujen määrittelyssä. Uusia säännöksiä on tarkoitus soveltaa 67 suureen lentoasemaan. Meidän olisi minusta hyvä muistaa, että lentoasemien, erityisesti pienten, kehittämisellä on tärkeä sija aluekehityksen edistämiseksi Euroopassa. Se auttaa merkittävästi tasoittamaan unionin eri alueiden välisiä taloudellisia eroja. Tämä pätee etenkin Keski- ja Itä-Euroopan maihin.

Kotimaani Puola on lentoliikenteen johtavia maita. Puolan lentoliikennemarkkinat kasvoivat 13 prosenttia viime vuonna, ja markkinat kuuluvat eniten kasvaviin maailmassa. Lentoliikenteen kasvu vaatii kuitenkin huomattavia investointeja. Sen vuoksi on elintärkeää antaa pienille lentoasemille mahdollisuus sisällyttää lentoasemamaksuihinsa osa infrastruktuurin pitkäaikaisten kehittämishankkeiden kustannuksista. Tämä olisi merkittävä apu pienten lentoasemien kehittämisen rahoituksessa.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL). – (PT) Arvoisa puhemies, haluaisin tässä minuutin puheenvuorossani ottaa esille tarkistukset, jotka jätimme varmistaksemme, että tässä direktiivissä otetaan selkeästi huomioon niiden alueiden rajoitteet, jotka ovat maantieteellisen sijaintinsa ja luonnonolosuhteidensa takia pysyvästi

epäsuotuisassa asemassa, kuten syrjäisimmät alueet. Tämä on tapahduttava erityisesti EY:n perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Direktiivissä on mielestämme tunnustettava selkeästi lentoasemien merkitys alueiden sosiaaliselle ja taloudelliselle kehitykselle sekä alueelliselle yhteenkuuluvuudelle. Näin ollen direktiiviin on sisällytettävä asianmukaiset poikkeukset, kuten ehdotus siitä, että kyseisillä alueilla sijaitseviin lentoasemiin ei sovelleta direktiivissä säädettyjä sääntöjä, jos säännöillä ei taata yleisen julkisen palvelun velvoitteiden noudattamista. Toivomme, että tämä ehdotus saa tukenne.

Kathy Sinnott (IND/DEM). – Arvoisa puhemies, minusta on hyödyllistä muistuttaa aika ajoin komissiota siitä, että Irlanti on saarivaltio ja että olemme täysin riippuvaisia lentoasemista voidaksemme olla osa Eurooppaa ja muuta maailmaa. Alueelliset lentoasemat ovat minulle tärkeä asia, ja myös se, että niitä tuetaan täysivaltaisesti.

Kuulen monesti väitteitä, että pienten lentoasemien tukeminen kasvattaa hiilijalanjälkeä, mutta minusta väite on väärä. Jos kaikki lennot lähtevät Dublinista, se tarkoittaa, että kaikki ne, jotka asuvat lähellä Corkin lentoasemaa, kuten minä, tai lähellä Shannonin, Waterfordin tai Kerryn asemaa, joutuvat ensin ajamaan Dubliniin tai ottamaan toisen lennon – sukkulakoneen Dubliiniin – ja jatkamaan sieltä. Sitä vastoin alueellisille lentoasemille annettavan tuen avulla nämä lennot voisivat järkevästi lähteä suoraan alueelliselta kentältä määränpäähensä.

Toinen huomioni koskee liikuntarajoitteisia matkustajia. Ei ole pitkää aikaa siitä, kun Irlannin lentoasemamaksuihin sisältyi pyörätuolimaksu. Moni liikuntarajoitteinen henkilö otti minuun yhteyttä vaatiakseen maksun poistamista, koska heidän mielestään muut matkustajat saattaisivat kokea joutuvansa maksamaan liikaa pyörätuolimatkustajien takia. On hyvin tärkeää ymmärtää, että yhdellä kymmenestä Euroopan kansalaisesta – tai jopa useammalla, 17 prosentilla toisinaan – tulee olemaan jokin vamma, ja ettei erityismaksuja pitäisi periä.

Luís Queiró (PPE-DE). – (PT) Euroopassa ja Eurooppaan tehdään yhä useampia matkoja, mutta silti matkustaminen maanosassamme ja maanosamme kallistuu jatkuvasti. Hintojen nousun syyt, kuten öljyn hinnan nousu, turvallisuuteen liittyvät kustannukset ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen ovat pysyviä tekijöitä, jotka hyvin todennäköisesti myös jäävät.

Tässä yhteydessä tavoitteenamme on oltava aidosti kilpailukykyisten lentoasemamarkkinoiden edistäminen, sillä ne ovat toimintakykyiset vain, jos ne ovat avoimet ja ennustettavissa olevat. Nämä ovat minusta tämän direktiiviehdotuksen olennaisimmat hyvät puolet siinä versiossa, josta nyt keskustelemme ja jossa esittelijä Stockmannilla oli merkittävä panos. Yksi sen erityisen hyvistä puolista on, että lentoasemamaksujen määrittämiselle ja perimiselle on laadittu joukko yleisiä sääntöjä, joilla luodaan yhteiset periaatteet määräävän markkina-aseman väärinkäytön estämiseksi. Koska noin 70 prosenttia lentoasemista kuuluu näiden sääntöjen piiriin, vältetään oikealla tavalla kohdistamasta lainsäädäntöä pieniin tai alueellisiin lentoasemiin, joiden kohdalla tätä riskiä ei ole.

Lisäksi esimerkiksi Portugalin tai Suomen kaltaisia maita varten, joissa lentoliikennettä hallinnoivat lentoasemien yhdistykset tai verkot, on varmistettu yhdenmukaiset maksut kaikille lentoasemille edellyttäen, että maksut ovat sopusoinnussa kilpailusääntöjen kanssa. Myös seuraavia seikkoja on syytä korostaa: lentoasemien pitäjien ja käyttäjien velvoittaminen tietojenvaihtoon, avoimuutta koskevat vaatimukset sekä lentoasemamaksujen laskumetodi. Perustamalla riippumaton kansallinen sääntelyviranomainen, joka puuttuu asioihin vain, jos lentoasemamaksuista ei päästä lopulliseen päätökseen, voidaan niin ikään edistää markkinoiden moitteetonta toimintaa.

Loppusanoina minun on todettava, arvoisa puhemies, että määrittämällä tiukat ja avoimet kriteerit maksujen käytölle uusien lentoasemainfrastruktuurihankkeiden etukäteisrahoitukseen voidaan samalla turvata paitsi yleinen etu lentoasemien ja uusien lentoasemainfrastruktuurien kehittämisessä myös matkustajien eli kuluttajien oikeudet, sillä painopistemme on viime kädessä oltava kuluttajien eduissa.

Inés Ayala Sender (PSE). – (ES) Arvoisa puhemies, haluaisin kiittää esittelijää siitä, että hän on kärsivällisesti kuunnellut ja huomionnut eri vaatimuksia, jotka kertovat lentoasemajärjestelmien vaihtelevuudesta Euroopassa. Haluan kiittää myös komissiota sen herkästä suhtautumisesta siihen tosiasiaan, ettei vaihtelevuus voi kuitenkaan tarkoittaa järjestelmiä, jotka eivät ole läheskään avoimia, jotka voivat olla syrjiviä tai rajoittaa eri sidosryhmien ja käyttäjien osallisuutta.

Esittelijän perusteellisen vuoropuhelun ja sovittelun perusteella uskon, että nykyinen teksti tarjoaa meille erittäin hyödyllisen välineen, jolla voimme varmistaa, että kolme tärkeintä sidosryhmää – kansalliset viranomaiset, lentoasemat ja lentoyhtiöt – selvittävät nämä erot, sanalla sanoen työntekijöiden ja matkustajien eduksi. Direktiiviehdotuksen ansiosta lentoasemat voivat tarjota korkealaatuisia palveluita, joissa otetaan huomioon uusien matkustajien tarpeet sekä palveluiden saatavuuteen, turvallisuuden lisäämiseen, ympäristövaikutusten, etenkin meluhaittojen vähentämiseen liittyvät vaatimukset sekä ristiriitojen ja oikeudellisen epävarmuuden vähentäminen kuulemista parantamalla.

Olisi ehkä ollut parempi tehdä soveltamista koskevista kriteereistä nykyistä yksinkertaisemmat määräämällä vain prosenttiluku, mikä olisi saattanut antaa nykyistä edustuksellisemman tuloksen. Olen joka tapauksessa tyytyväinen siihen, että tekstissä tunnustetaan lentoasemaverkkojen toimintakapasiteetti, sillä verkot ovat osoittautuneet erittäin toimivaksi järjestelmäksi maissa, kuten kotimaassani, joissa lentoyhtiöt ovat vuodenaikojen aiheuttamien vakavien ongelmien armoilla.

Haluaisin vielä tämän lisäksi mainita ehdotuksen, jonka mukaan nykyisen maksutason varmistamisessa hyväksytään myös parlamentaariset ja oikeudelliset menettelyt.

Samuli Pohjamo (ALDE). – Arvoisa puhemies, haluan kiittää esittelijä, Stockmannia asian perusteellisesta valmistelusta. Haluan kuitenkin kiinnittää huomiota vielä yhteen asiaan harvaan asutun ja pitkien etäisyyksien maan näkökulmasta.

Suomessa lentoasemat muodostavat yhtenäisen verkon, jossa sovelletaan pääsääntöisesti tasahinnoittelua. Järjestely on taannut kohtuulliset liikennöintimaksut myös vähäliikenteisillä syrjäseutujen lentoasemilla. Näille alueille lentoyhteydet ovat elintärkeitä.

Tarkistuksissa 9 ja 16 otetaan huomioon lentoasemaverkon olemassaolo, mutta käsitellään verkkoa pienten lentoasemien kannalta kohtuuttomalla tavalla. Minä toivon, että parlamentti ottaa huomioon jäsenmaissa vallitsevat erilaiset olosuhteet ja muokkaa direktiivin muotoon, joka turvaa mahdollisuuden ylläpitää, kehittää ja rahoittaa yhtenäisin perustein ylläpidettyä kansallista lentoasemaverkkoa.

Mieczysław Edmund Janowski (UEN). – (PL) Arvoisa puhemies, haluaisin aloittaa sanomalla arvostavani esittelijä Stockmannin ja komission alulle panemaa työtä.

Euroopan talouden kilpailukyky edellyttää avointa ja järkevää suhtautumista lentoasemamaksuihin. Nämä muodostavat merkittävän osan liikenteenharjoittajien käyttökustannuksista. Kysymys koskee paitsi lentoasemien omistajia myös lentoyhtiöitä ja siten myös matkustajia. Tämä koskee alueellisten lentoasemien rinnalla myös lentoasemia, joilla on tärkeä kansallinen tai Euroopan laajuinen merkitys.

Tässä nousee esiin kysymys sovellusalasta. Onko ehdotettu kriteeri, jonka mukaan sovellusala ulotetaan lentoasemiin, joiden vuotuinen liikennemäärä on vähintään 5 miljoonaa matkustajaa tai joiden vuotuinen matkustajamäärä on 15 prosenttia yksittäisen jäsenvaltion matkustajamäärästä, tarkoituksenmukainen? Nämä säännökset eivät saa missään tapauksessa vaikuttaa kielteisesti matkustajiin. Lentoasemien tarjoamien palvelujen on täytettävä tulojen, lähtöjen ja transit-liikenteen turvallisuus- ja täsmällisyyskriteerit. Me kaikki olemme tietoisia siitä, että nykyään lentoasemamme poikkeavat huomattavasti toisistaan täsmällisyydessä. Joillakin lentoasemilla matkustajia kohdellaan kiusankappaleina. Parannukset matkustajien palvelussa olisivat todella tervetulleita.

Jim Higgins (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, olen erittäin tyytyväinen jo kuukausia käytyjen neuvottelujen tulokseen sekä mielissäni siitä, että parlamentti on omaksunut järkevän kannan.

Euroopan komission alkuperäinen ehdotus, jonka mukaan direktiiviä sovellettaisiin kaikkiin lentoasemiin, joiden vuotuinen matkustajamäärä on yli miljoona, oli erittäin huolestuttava varsinkin Irlannin näkökulmasta, sillä jos tämä lähestymistapa olisi hyväksytty, direktiiviä sovellettaisiin sekä Shannonin että Corkin lentoasemiin ja mahdollisesti ajan mittaan myös Ireland West Airport –lentoasemaan, joka havittelee laajentumisen jatkamista. Olen väittänyt, että lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on alle 5 miljoona, ovat paljon enemmän markkinavoimien armoilla kuin suuret lentoasemat, joten niiden sisällyttäminen tämän direktiivin ehtoihin asettaisi alueelliset lentoasemat tarpeettomaan puristusotteeseen.

Kun otetaan huomioon parlamentin tänään omaksuma kanta, voimme nyt odottaa, että suurten lentoasemien hinnoittelupolitiikka sekä infrastruktuurihankkeiden rahoitus muuttuvat entistä avoimemmiksi. Myös kaikissa yksittäisissä jäsenvaltioissa tullaan näkemään voimakasta sääntelyä, jonka tarkoituksena on varmistaa, että lentoasemat ja niiden käyttäjät eivät käytä väärin määräävää markkina-asemaansa.

Valituksista huolimatta olen erityisen mielissäni, etteivät lentoasemien käyttäjät voi lykätä lentoaseman pitäjien hyväksymiä suunnitelmia hinnanmuutoksista. Kuuden kuukauden ilmoitusaika lentoyhtiöille epäsuotuisista muutoksista riittää mielestäni mahdollisesti molempien osapuolten kesken käytävälle neuvottelulle ja sopimiselle. Se, ettei lentoaseman käyttäjillä ole mahdollisuutta lykätä lentoasemien suunnitelmia, antaa lentoasemille mahdollisuuden aloittaa infrastruktuurihankkeet viipymättä, mikä puolestaan säästää niiden ja lopulta myös lentomatrustajien rahaa, kun nämä todennäköisimmin hyötyvät lisäkustannussuunnitelmista.

Haluaisin kiittää parlamentin kollegoitani, jotka tukivat alkuperäiseen ehdotukseen tekemiäni tarkistuksia sekä näkemyksiäni neuvotteluissa, mikä tarkoittaa, että alueelliset eli pienet lentoasemat välttyvät edelleen – ainakin lähitulevaisuudessa – lisäbyrokratialta ja sen kustannuksilta. Yhdyn vielä kerran muiden kiitoksiin: kiitokset esittelijä Stockmannille hyvin tehdystä työstä.

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). – (PT) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, minun on kiitettävä ja onniteltava Stockmannia hänen avoimuudestaan ja kyvystään saavuttaa kompromissi eri intressien välillä, jotka liittyivät tämän korkealaatuisen mietinnön valmisteluun, ja erityisesti mitä tulee syrjäisimpiin alueisiin. Kannatan komission ehdotuksen laajoja linjauksia ja sitoudun mietintöön, koska se takaa syrjimättömät lentoasemamaksut, paitsi tilanteissa, kuten erityisesti syrjäisimpien alueiden kohdalla, jolloin erisuuruiset maksut ovat EY:n perustamissopimuksen mukaisia ja välttämättömiä. Lentoaseman pitäjien ja käyttäjien välillä on oltava pakollinen kuulemismenettely. Maksujen eriyttämisen on tapahduttava avoimesti ja selkeiden kriteereiden pohjalta sekä ottamalla huomioon alueellisen yhteenkuuluvuuden periaate.

Ehdotuksemme mukaan tuleva uudelleen muotoilu on mahdollista yleisen edun objektiivisista ja avoimista syistä ja erityisesti yleisen saatavuuden nimissä. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että – lainaan nyt mietintöä – ”lentoasemat perivät saman maksun samasta palvelusta. Lentoaseman pitäjä voi myöntää lentoaseman käyttäjille alennuksia maksuista käytettyjen palvelujen laadun perusteella sillä edellytyksellä, että kyseinen alennus on kaikkien lentoaseman käyttäjien saatavilla julkaistuin, avoimin ja objektiivisin ehdoin. Se voi myöntää alennuksen uusia reittejä avaaville käyttäjille ... EY:n kilpailulainsäädännön mukaisesti...

(Puhemies keskeytti puhujan.)

Alojz Peterle (PPE-DE). – (SL) Parlamentin jäsenenä, matkustajana ja lentäjänä olen tyytyväinen, että tämän direktiivin myötä unioni on nyt ensimmäistä kertaa sääntelemässä lentoasemamaksuja, mikä on minusta hyödyllistä useastakin syystä. Ensinnäkin minusta on ratkaisevan tärkeää, että voimme direktiivin avulla määritellä lentoasemamaksujen perimisen yhteiset periaatteet, mikä selkiyttää tilannetta ja vähentää syrjiviä käytäntöjä.

Toinen painotus liittyy mielestäni lentoasemaviranomaisten ja lentoyhtiöiden välisen vuoropuhelun avaamiseen, jonka pitäisi tarkoittaa, että matkustajiin kiinnitetään entistä enemmän huomiota, olipa kyse sitten heidän turvallisuudestaan tai palvelujen laadusta. Minusta on tärkeää, että olemme tämän direktiivin myötä voineet näyttää suhtautuvamme suopeasti lentoasemien kehitystarpeisiin, toisin sanoen mahdollisuuteen nostaa maksuja, mutta tällöin edellytetään, että käydään vuoropuhelua käyttäjien kanssa, annetaan heille selkeää tietoa sekä osoitetaan maksut suoraan kehittämistarkoituksiin.

Lopuksi haluaisin antaa vahvan tukeni riippumattomien sääntelyviranomaisten perustamiselle, kunhan se ei johda liialliseen byrokraatiaan, kuten suhteellisuusperiaatteet velvoittavat. Ajattelen erityisesti niitä jäsenvaltioita, joissa on yksi suuri lentoasema ja yksi vahvasti valtion omistuksessa oleva kansallinen lentoyhtiö. Vaikka tällöin ei tarvita laajaa sääntelyviranomaista, on äärimmäisen tärkeää erottaa rakenteellisesti toisistaan sääntely sekä toimet, jotka liittyvät omistajuuteen tai valvontaan.

Saanan huomauttaa myös terminologiasta: minusta englanninkielinen ilmaisu ”riippumaton sääntelyviranomaisen” on parempi kuin ”riippumaton valvontaviranomainen”, koska jälkimmäinen voidaan ymmärtää jonkinlaiseksi valvontaelimeksi, mitä direktiivissä ei tarkoiteta. Ehdotankin, että toisessa käsittelyssä mahdollistetaan poikkeuksen tai ”opt-outin” mahdollisuus tietyin ehdoin niiden lentoasemien kohdalla, jotka toimivat erityisolosuhteissa. Kiitokset esittelijälle ja hänen kanssaan työskennelleille.

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Haluaisin kiittää esittelijä Stockmannia hänen merkittävistä parannuksistaan komission ehdotukseen.

Kaikkiin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin lentoasemiin sovelletaan samoja avoimuuden sääntöjä, ja lentoasemien on toimitettava tietoa lentoasemamaksujen laskemisesta ja käytöstä.

Johdanto-osan kappaleen 1 mukaan lentoasemien tärkein tehtävä on varmistaa ilma-aluksista sekä matkustajista ja rahdista huolehtiminen laskeutumisesta nousuun. Kun otetaan huomioon lentoasemalla tapahtuvien toimintojen suuri kirjo, on tarpeen määritellä selkeästi kaikkien elinten vastuut ja erityisesti tapa, jolla nämä toiminnot rahoitetaan.

Erityistä huomiota olisi kuitenkin kiinnitettävä mahdollisuuteen, että direktiiviä noudatettaisiin jopa kaikissa jäsenvaltioissa.

Lentoasemien ja liikenteenharjoittajien välinen jatkuva vuoropuhelu on välttämätöntä. Yhdessä tarkistuksessamme suositellaan, että lentoasemamaksuja, jotka on otettu käyttöön turvatoimista aiheutuvien menojen kattamiseksi, olisi käytettävä ainoastaan turvatoimien täytäntöönpanoon. Jäsenvaltioiden olisi myös käytettävä rakennerahastoja alueellisten lentoasemiensa infrastruktuurin kehittämiseen. Eurostatin tilastojen mukaan lentoliikenne kasvoi viidessä uudessa jäsenvaltiossa 25 prosentilla vuonna 2006 vuodesta 2005.

Samana ajanjaksona Romaniassa kasvu on ollut voimakkainta, 35 prosenttia.

Puhemies. – Arvoisa esittelijä Stockmann, teillä on mahdollisuus puheenvuoroon keskustelun lopussa. Haluatteko käyttää sen nyt vai keskustelun lopussa?

Ulrich Stockmann, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, vaikka *catch the eye* -menettely ei oikeastaan ole tarkoitettu esittelijöille, haluaisin esittää muutaman kysymyksen komission jäsenelle, koska hän ei kuullut esittelyäni hetki sitten. Puhun lyhyesti, kun saan siihen seuraavan kerran mahdollisuuden.

Puhemies. – Hyvä on, asia on selvä, mutta meidän on ensin käytävä esityslista loppuun. Sen vuoksi siirrymme nyt seuraavaan puhujaan ja palaamme sen jälkeen ”catch the eye” -menettelyyn.

Timothy Kirkhope (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, minusta tämän keskustelun pääsisältö voidaan kiteyttää kysymykseen: kuinka määrävää markkina-asemaa voidaan mitata?

Tällä direktiivillä komissio yrittää sisällyttää suuren joukon yhteisön lentoasemia sääntelyn piiriin. Komission mielestä tämä on oikein, koska se katsoo, että lentoasemien ja niiden käyttäjien, lentoyhtiöiden, väliset suhteet eivät ehkä ole tasapainossa. Joissakin tapauksissa komissio on oikeassa: EU:n suuria lentoasemia, kuten Lontoon Heathrow'ta ja Pariisin Charles de Gaullea olisi syytä säännellä, jotta ne eivät voisi käyttää väärin markkina-asemaansa. Mutta minusta EU:n pieniä alueellisia lentoasemia olisi säänneltävä vain jos todetaan, että ne toimivat kilpailusääntöjen vastaisesti.

Takaisin siis itse kysymykseen: kuinka määrävää markkina-asemaa voidaan mitata? Järjestelmä, johon sisältyvät kaikki yhteisön lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on vähintään 5 miljoonaa, on mielivaltaisen mutta varmasti parempi kuin jos rajana olisi miljoona. Parempi on myös järjestelmä, johon sisällytetään lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on 15 prosenttia kyseisen jäsenvaltion matkustajamäärästä, tosin sekin on mielivaltaisen.

Esimerkiksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevan Newcastle'n lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä on 5,2 miljoonaa, mutta se joutuu silti kilpailemaan muiden, Pohjois-Englannissa sijaitsevien lentoasemien kanssa liiketoiminnan houkuttelemiseksi. Miksi siis lisääsimme niille pienille alueellisille lentoasemille raskaaksi ja kalliiksi käyvää byrokratiaa, kun ne itse asiassa kilpailevat keskenään ja niiden on kasvettava? Tämän vuoksi haluan, että kansallisilla sääntelyviranomaisilla olisi mahdollisuus jättää lentoasemia tämän sääntelyn ulkopuolelle.

Direktiivin toissijaiset tavoitteet sitä vastoin ovat oikein hyvät. Kannatan kernaasti yhteisiä sääntöjä keskinäisen tiedon tarjoamiselle, avoimuutta sekä maksujen perimistä. Mutta komission ei tosiaankaan pitäisi tältäkään osin säännellä enempää kuin mikä sääntelyn rajoissa on tarpeen.

Ulrich Stockmann, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, haluaisin kysyä komission jäseneltä kohdista, joissa valiokuntamme kanta erosi merkittävästi komission ehdotuksesta. Ensimmäinen kohta koskee direktiivin soveltamisalan kaventamista 5 miljoonaan matkustajamäärään vuodessa, ja toinen lentoasemaverkkojen sisällyttämistä soveltamisalaan, mikä on aivan uusi näkökanta. Kolmas kohta koskee sääntelyviranomaisten vastuun lisäämistä antamalla heille mahdollisuus delegoida toimivaltaansa alueellisille sääntelyviranomaisille. Neljäs kohta koskee etukäteisrahoitusta, joka puuttuu komission ehdotuksesta, vaikka se on mahdollista ICAO:n nojalla. Lopuksi vielä yksi kysymys: mikä on kantanne lentoasemamaksujen eriyttämiseen ympäristökriteerien perusteella? Näihin kysymyksiin haluaisin edelleen vastauksen.

Avril Doyle (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, Toistamatta sitä, mitä täällä on jo sanottu, totean olevani täysin samaa mieltä tarpeesta lisätä lentoasemamaksujen avoimuutta. Lentoasemamaksuhan eivät sisälly lentoyhtiöiden käyttökustannuksiin vaan ovat osa lentoasemien käyttö-, kehitys- ja ylläpitokustannuksia, joten haluaisin tietää komission näkökannan lentoyhtiöiden veloitteeseen palauttaa lentoasemamaksut, jos matkustaja joutuu perumaan lentonsa.

Matkustajien olisi ainakin saatava täysi hyvitys, ellei tosiasiallista korvausta, lentoasemamaksuista lennon peruuntuessa. Minusta ei voida hyväksyä, että lentoyhtiöt panevat lentoasemamaksut omaan taskuunsa, jos lento perutaan. Jotkin lentoyhtiöt nimittäin toimivat näin nykyään, kun taas toiset palauttavat maksun perittyään siitä ensin muhkean hallintomaksun, minkä vuoksi tosiallista palautusta ei enää kannata hakea.

Tämä oli pieni mutta paljon ärtymystä matkustajien keskuudessa herättävä asia EU:ssa, ja meidän olisikin nyt sanottava jotakin tästä aiheesta ja se liittyy se siihen, mistä keskustelemme parlamentissa.

Puhetta johti

varapuhemies **Luisa MORGANTINI**

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Koska velvollisuutemme on varmistaa avoimuus, käyttäjille ja matkustajille tarkoitettun tiedon oikeellisuus sekä lentoliikennepalvelujen laatu ja koska vuoden 2006 yhdentoista ensimmäisen kuukauden aikana otettiin käyttöön 211 uutta alueellista reittiä, mikä vastaa 1 800 uutta lentoa viikossa, haluaisin kysyä komissiolta, mihin toimiin on ryhdytty lentoasemamaksujen tiedottamisessa matkustajille, sillä heidän eivät valitettavasti tiedä, mitä oikeuksia heillä on lennon peruuntuessa tai myöhästyessä.

Jacques Barrot, komission varapuheenjohtaja. – (FR) Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, haluaisin ensiksi kiittää vielä kerran esittelijääne Stockmannia, joka jatkoi vuoropuheluumme. Aloitimme, minä aloitin, vuoropuhelun lentoasemien ja lentoyhtiöiden edustajien kanssa. Kiitos, esittelijä Stockmann, että kuuntelit molempia osapuolia, sillä ei ole helppoa laatia sääntöjä hyvälle vuoropuhelulle, joka mahdollistaisi tasapainoisten ratkaisujen löytymisen ja estäisi määrävässä markkina-asemassa olevia lentoasemia käyttämästä väärin asemaansa.

Esittelijä Stockmann, vastaan nyt kysymyksiinne. Lentomatikustajien määrästä sanoisin, että meistä 5 miljoonaa on sopiva luku. On välttämätöntä ottaa huomioon lentoasemaverkot, ja hyväksyn sen. Suhtaudun kuitenkin vastahakoisesti toimivallan delegointiin alueellisille sääntelyviranomaisille. Se voisi olla vaarallista, enkä näe sen tuomaa lisähyötyä. Tarvitsemme puolueettoman viranomaisen, joka varmistaa, että lentoasemiin sovelletaan samoja vuoropuhelun ja maksujen määrittelyn ehtoja. Kannatan maksujen eriyttämistä ympäristökriteerien pohjalta. Sitä vastoin – palaan tähän vielä – ei ole syytä harkita infrastruktuurien etukäteisrahoitusta. Lentoasemien ja maksujen perinnän hyvässä hallinnoinnissa on luonnollisesti kyse siitä, että ennakoidaan infrastruktuurien tarpeita. Etukäteisrahoitusta ei tällöin tarvita.

Tässä oli teille muutamia vastauksia. Haluan seuraavaksi palata muutamaa täällä esitettyihin huomioihin. Ensiksi vastaisin jäsen Simpsonille, että direktiivin avulla on voitu estää liiallinen sääntely ja byrokratia. Pyrimme perusperiaatteiden noudattamiseen. Jäsenvaltiot ovat sitä paitsi jo hyväksyneet nämä periaatteet Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä. Emme halua sääntelyä sääntelyn vuoksi. Uskon vilpittömästi voivamme väittää, että olemme löytäneet parhaat puitteet lentoyhtiöiden ja lentoasemien välisen hyvän vuoropuhelun varmistamiselle, ja minusta juuri tässä vuoropuhelussa avoimuutta voidaan parantaa. Jäsen Allister totesi, että direktiivi saa aikaan sen, että alueellisista lentoasemista tulee muita kalliimpia. Asia on juuri päinvastoin! Päinvastoin siksi, että juuri avoin tilinpito, pakollinen kuuleminen sekä liikenteenharjoittajien välinen syrjimättömyys mahdollistavat sen, että varsinkin tietyt alueelliset lentoasemat toimivat avoimesti ja että kuluttajien eli matkustajien on entistä helpompi matkustaa lentokoneella ilman ikäviä yllätyksiä.

Kuten sanoin – ja osoitan sanani Lichtenbergerille, direktiivin ansiosta jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön melusaasteeseen tai muihin ympäristönäkökohtiin perustuvia maksuja tai veroja. Koska direktiivissä pyritään kuitenkin välttämään ylisääntelyä, kaikkia maksuja ei ole tarpeen määrittää erikseen. Vastauksena El Khadraouille sanoisin, että on toki olemassa mahdollisuus mukauttaa maksuja ympäristökriteerien pohjalta. Neuvosto on ehdottanut tätä, ja aion hyväksyä sen.

Minulle on esitetty kysymyksiä lentojen peruuntumisen aiheuttamista ongelmista. Teksti ei kyllä rehellisesti sanottuna käsittele tätä kysymystä, joten vastaaminen on hankalaa. Matkustajien oikeuksissa on menty paljon eteenpäin, ja samalla tiellä on jatkettava. Arvoisa jäsen, pyytäisin teitä kääntymään puoleeni kirjallisesti,

jotta voin toimittaa täsmällisen vastauksen kysymykseenne, joka on täysin aiheellinen, kuten oli myös jäsen Ticăun, joka puhui samasta aiheesta.

Arvoisa puhemies, esittelen seuraavaksi lyhyesti komission kannan tarkistuksiin. Monet esittelijänne jättämistä tarkistuksista vahvistavat komission tavoitetta parantaa lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiä suhteita. Esittelijä Stockmann, komissio hyväksyy 21 näistä tarkistuksista, joilla edistetään tämän tavoitteen saavuttamista. Mainitsen erityisesti tarkistuksen 12 lentoasemamaksujen määrittelystä sekä tarkistukset 14 ja 16 lentoasemaverkoista muutamain sanamuutoksin. Komissio ehdotti alun perin direktiivinä sovellettavaksi lentoasemiin, joiden vuotuinen liikennemäärä on yli 1 miljoonaa matkustajaa. Komissio hyväksyy tarkistuksen 7 alkuosassa ehdotetun uuden rajan, jota sekä parlamentin että neuvoston enemmistö näyttää tukevan. Sitä vastoin komissio ei voi hyväksyä 27 muuta esittelijänne jättämää tarkistusta sellaisinaan, ja ne vaativat mielestämme syvällisempää keskustelua. Näitä ovat erityisesti turvamaksuja koskevat tarkistukset 13, 21, 22, 23 ja 24. Tästä aiheesta keskusteltiin pitkään ja hartaasti. Sovittelumenettelyssä löytyi kompromissi, ja näyttääkin siltä, arvoisa Stockmann, etteivät nämä tarkistukset ole enää tarpeen. Direktiivi ei myöskään saa ulottua vain tapauksiin, joissa kilpailulainsäätöä on rikottu. Näin ollen komissio ei voi hyväksyä tarkistuksia, jotka koskevat tilanteita, joissa lentoasemilla on määräävä asema lentoasemien käyttäjiin nähden. Direktiivin soveltamisala on laajempi, joten mielestämme tarkistus 7 osittain, tarkistus 16 osittain, tarkistus 19 ja tarkistus 20 ovat tarpeettomia. Komissio ei voi hyväksyä myöskään lentoasemainfrastruktuurien etukäteisrahoitusta käsitteleviä tarkistuksia. maksun periminen ennen infrastruktuurin valmistumista on vastoin periaatteita, joille direktiivi perustuu.

Arvoisa puhemies, hyvät parlamentin jäsenet, tällä ei kuitenkaan väheksytä esittelijä Stockmannin erinomaista työtä, joka on mielestäni tuonut merkittävän parannuksen tähän direktiiviluonnokseen. Vaikka esitin huomioita joihinkin tarkistuksiin, haluan siitä huolimatta kiittää jälleen kerran esittelijä Stockmannia ja liikennevaliokuntaa laadukkaasta työstä ja panoksesta tämän tärkeän tekstin etenemisessä, joka mahdollistaa lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisen vuoropuhelun jäsentymisen. Haluamme, etteivät lentoasemien käyttäjät joudu kärsimään vuoropuhelun puutteesta, sekä estää tilanteet, joissa avoimuuden puute mahdollistaa käytännöt, joita emme voi mitenkään hyväksyä. Nämä huomiot halusin esittää, ja haluan kiittää parlamenttia sen omistautumisesta tähän asiaan. Uskon näin ollen, että lentoasemamme ja lentoyhtiömme ovat nyt saaneet välineen pysyvän, kaikkia osapuolia hyödyttävän vuoropuhelun luomiseen.

Komission kanta parlamentin tarkistuksiin

Stockmannin mietintö (A6-0497/2007)

Hyväksyttävissä olevat tarkistukset: 8, 10, 11, 12

Tarkistukset, jotka voidaan periaatteessa hyväksyä: 3, 21, 27, 29, 30, 33, 35, 40, 44, 45

Tarkistukset, jotka voidaan hyväksyä uudelleen muotoiltuina: 14, 15

Osittain hyväksyttävissä olevat tarkistukset: 7 (1. osa), 16, 17, 18, 22, 35 (1.osa)

Hylätyt tarkistukset: 1, 2, 4, 5, 6, 9, 13, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 46, 47, 48

Ulrich Stockmann, esittelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, ensinnäkin haluan kiittää kaikkia huomioista ja ehdotuksista. Yhteistä matkaa on vielä jonkin verran jäljellä, ja kovaa vääntöä tullaan käymään neuvoston esittäessä yhteisen kantansa.

Viime viikkoina on käynyt ilmeiseksi, että neuvosto on tullut lähemmäksi ajatustapaamme monessa kysymyksessä, joita ovat muun muassa direktiivin soveltamisala, lentoasemaverkkokysymys sekä *opt-out* mallin hylkääminen joissakin jäsenvaltioissa. On kuitenkin olemassa myös joitakin uusia kohtia, joista ei ole vielä keskusteltu, kuten kansallisten ylärajojen asettaminen lentoasemamaksuille. Näistä asioista on siis vielä keskusteltava myöhemmin. Ensinnäkin on tärkeää löytää mahdollisimman suuri yksimielisyys näistä kohdista huomenna, jotta meillä olisi vahva neuvottelumandaatti neuvoston kannan rinnalla.

Haluan kiittää teitä, komission jäsen, seikkaperäisestä kannastanne. Haluan lopettaa kertomalla, miksi infrastruktuurin etukäteisrahoitus on niin tärkeä asia parlamentille: ensinnäkin ICAO mahdollistaa etukäteisrahoituksen, toiseksi emme luonnollisestikaan halua lentoasemamaksujen yhtäkkiä nousevan uuden infrastruktuurin tullessa markkinoille, ja kolmanneksi infrastruktuurin tarve on valtaisa paitsi Itä-Euroopassa myös muissa uusissa jäsenvaltioissa. Tiedän, että tämä on kiistanalainen aihe, joten meidän on odotettava ja katsottava, miten tässä voitaisiin mennä eteenpäin.

Kiitos jälleen kerran. Odotan innolla tulevia keskusteluja kanssanne ja kollegoideni kanssa. Kiitän myös varjoesittelijöitä hienosta yhteistyöstä.

(Suosionosoituksia)

Puhemies. – Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan tiistaina 15. tammikuuta 2008.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 142 artikla)

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), kirjallinen. – (RO) Aloite, jolla pyritään selventämään lentoasemamaksujen sääntelyä sekä lentoasemamaksujen laskemista koskevien avointen ja syrjimättömien menettelyjen kehittämistä, on tervetullut, koska siten estetään määräävässä markkina-asemassa olevien lentoasemien väärinkäytökset.

Näin varmistetaan myös avoimuus ja keskeytymätön tiedonkulku lentoliikennepalvelujen tarjoajien ja asiakkaiden välillä sekä yksittäisten lentoasemien että lentoasemaverkkojen kohdalla. Lisäksi jäsenvaltiot voivat soveltaa tämän direktiivin säännöksiä muihin lentoasemiinsa ja edistää siten kilpailua sekä alentaa epäsuorasti lentoasemamaksuja loppukäyttäjien eduksi.

Yhteisten normien ansiosta matkustajat saavat samoja palveluja samaan hintaan, ja kustannustehokkuus on ainoa kriteeri, jota lentoasemat käyttävät laitteistojensa ja palvelujensa hoidossa. Näiden menettelyjen täytäntöönpanon asianmukainen valvonta taataan perustamalla riippumaton kansallinen sääntelyviranomainen kaikkiin jäsenvaltioihin.

Uskon vakaasti, että sääntelystä hyötyvät ennen kaikkea EU:n kansalaiset. Muita hyviä puolia ovat: ilmailualan investoinnit lisääntyvät, matkustajien turvallisuus ja luottamus paranevat, mikä puolestaan edistää merkittävästi Euroopan unionin lentoliikenteen kehittämistä pitkällä aikavälillä.

18. Vaarallisten kemikaalien vienti ja tuonti (keskustelu)

Puhemies. – Esityslistalla on seuraavana Johannes Bloklandin ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan puolesta laatima mietintö (A6-0406/2007) ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaarallisten kemikaalien viennistä ja tuonnista (KOM(2006)0745 - C6-0439/2006 - 2006/0246(COD)).

Stavros Dimas, komission jäsen. – Arvoisa puhemies, haluaisin ensiksi kiittää ja onnitella Euroopan parlamenttia ja erityisesti esittelijä Bloklandia, varjoesittelijöitä, ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa, jäsen Mannia sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavalioikuntaa erinomaisista mietinnöistä sekä ensimmäisessä käsittelyssä esitetyistä näkemyksistä.

Euroopan unionin politiikka ja lainsäädäntö kansanterveyden suojelua ja ympäristöä koskevilla kysymyksissä ovat edistyneet merkittävästi kemiallisten aineiden aiheuttamien riskien vähentämisessä paitsi Euroopan unionissa myös maailmanlaajuisesti. Euroopan unioni on kansainvälisten sopimusten pysyvä osapuoli. Yksi näistä on vaarallisia kemikaaleja ja torjunta-aineita koskevaa ilmoitetun ennakkosuostumuksen menettelyä kansainvälisessä kaupassa koskeva Rotterdamin yleissopimus. Sopimus pantiin täytäntöön yhteisössä vaarallisten kemikaalien viennistä ja tuonnista annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 304/2003. Monilta osilta asetus ei rajoitu vain Rotterdamin yleissopimuksen määräyksiin vaan menee pidemmälle ja tarjoaa korkean tason suojan kemikaaleja maahan tuoville jäsenvaltioille.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi 10. tammikuuta 2006 tuomion asetuksen (EY) N:o 304/2003 kumoamiseksi, koska se katsoi, että asetuksella olisi oltava kaksinkertainen oikeusperusta eli EY:n perustamissopimuksen 133 artikla sekä 175 artiklan 1 kohta. Näin ollen ehdotuksen tarkoituksena on antaa uusi asetus, jolla olisi nämä kaksi oikeusperustaa. Komissio ehdotti samalla asetuksen säännöksiin joitakin teknisiä muutoksia, jotka perustuvat sen laatimaan kertomukseen menettelyjen täytäntöönpanon tähänastisista kokemuksista. Kertomus toimitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhdessä tämän ehdotuksen kanssa. Seuraavassa esitetään komission tärkeimmät muutosehdotukset asetukseen:

Ensinnäkin on ehdotettu joitakin poikkeuksia keskeiseen vaatimukseen, jonka mukaan tuojamaa antaa ennen tuontia nimenomaisen suostumuksen tuotteen maahantuonnille. Näitä poikkeuksia sovelletaan tietyin ehdoin ainoastaan tapauksiin, joissa komission ja viejämään nimeämän kansallisen viranomaisen kohtuullisista

ponnisteluista huolimatta nimenomaista suostumusta koskevaan pyyntöön ei ole saatu vastausta. Poikkeuksilla pyritään saamaan aikaan jonkinasteista joustavuutta säilyttämällä samalla korkean suojelun taso, joka on itse asiassa parempi kuin Rotterdamin yleissopimuksessa.

Toiseksi komissio ehdottaa poikkeusta nimenomaisen suostumuksen vaatimukseen tietyin ehdoin tapauksissa, joissa kemikaaleja viedään OECD- maihin.

Kolmanneksi on selkiytetty nimenomaisen suostumuksen voimassaoloaika. Lisäksi nimenomaisia suostumuksia tarkistetaan säännöllisin väliajoin ja tapauksissa, joissa hyväksytään vaihtoehtoinen näyttö.

Neljänneksi säädetään menettelyistä ja keinoista, joilla mahdollistetaan tulliviranomaisten tiedonsaanti, sillä tulliviranomaisilla on useimmissa jäsenvaltioissa tärkeä sija asetuksen noudattamisen varmistamisessa etenkin viennin valvonnan suhteen.

Arvoisa puhemies, haluan tuoda esiin tyytyväisyyteni ponnisteluihin, joita me kaikki olemme tehneet päästäksemme yksimielisyyteen tästä asetuksesta ensimmäisessä käsittelyssä. Euroopan komissio on valmis hyväksymään tarkistusten kompromissipaketin sopuun pääsemiseksi ensimmäisessä käsittelyssä.

Johannes Blokland, esittelijä. – (NL) Arvoisa puhemies, kemikaalien tuontia ja vientiä koskevan mietinnön esittelijänä minulla on ilo kertoa, että saimme aikaan hyvän tuloksen ensimmäisessä käsittelyssä. Haluan siksi kiittää kaikkia tämän asian parissa yhteistyötä tehneitä. Kiitän erityisesti ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan sihteeristöä sekä varjoesittelijöitä ja heidän henkilökuntaansa, joilta sain huomattavaa tukea. Arvostan suuresti hyvää yhteistyötä neuvoston kanssa, etenkin puheenjohtajavaltio Portugalin ja Euroopan komission kanssa.

Ehdotus oli teknisesti monimutkainen, ja keskustelut kävivät aika ajoin melko kuumina siitä, mikä tarkalleen ottaen olisi paras ratkaisu ympäristön kannalta. Merkittävin saavutuksemme on mielestäni se, että tämän uuden asetuksen ansiosta vaarallisten kemikaalien kauppaa tullaan käsittelemään eettisesti vastuullisella tavalla.

Halusimme erityisesti toimia ottamalla lähtökohdaksi kultaisena sääntönä tunnetun periaatteen: ”Kaikki, mitä te tahdotte ihmisten tekevän teille, tehkää se heille”. Vaikka tämä on ikivanha Raamatusta ja muista uskonnoista löytyvä periaate, se sai aikaan yleisluontoista keskustelua.

Komission alkuperäinen ehdotus sisälsi itse asiassa hyvin ennakkoluulottomia järjestelmiä, jotka mahdollistavat vaarallisten kemikaalien viennin hiljaisella sopimuksella. Tätä ehdotettiin, vaikka erityisesti kehitysmaiden kannalta täydellinen avoimuus tuonnissa on tärkeää. Kysehän on loppujen lopuksi aineista, jotka ovat kiellettyjä Euroopan unionissa tai joihin kohdistetaan tiukkoja rajoituksia. Minusta pääsimme hyvään tulokseen saavutetussa sovussa. Se tarkoittaa kehitysmaiden suojelun ja tietoisuuden lisäämisen varmistamista vaarallisista aineista.

Arvoisa puhemies, tällä uudella asetuksella voidaan panna asianmukaisesti täytäntöön maailmanlaajuinen Rotterdamin yleissopimus, joka hyväksyttiin vuonna 1998 mutta joka on ollut virallisesti voimassa vuodesta 2004. Näin ollen voin suositella lämpimästi, että jokainen äänestäisi huomenna neuvoston kanssa löydetyn sovun puolesta.

Arvoisa puhemies, haluaisin lopuksi kehottaa myös neuvostoa ja komissiota tekemään kaikkensa sisällyttääkseen kemikaaliluettelon Rotterdamin yleissopimukseen. Yleissopimuksessa olevaan luetteloon sisältyy nyt noin 40 kemikaalia. Luetteloon on määrätty arvioitavaksi tai mahdollisesti lisättäväksi ainakin 200 kemikaalia. Meidän on työskenneltävä tarmokkaasti muiden kemikaalien parissa etenkin kehitysmaiden suojelemiseksi.

Erika Mann, teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan lausunnon valmistelijä. – (DE) Arvoisa puhemies, haluan kiittää lämpimästi etenkin esittelijää ja komissiota sekä tietenkin myös neuvostoa. Olemme esitelleet erittäin hyvän mietinnön. Pidimme teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnassa ensisijaisena sellaisen käytännönläheisen asetuksen laatimista, jolla voidaan valvoa vaarallisten kemikaalien kansainvälistä tuontia ja vientiä järkevästi, loogisesti ja riittävän johdonmukaisesti siten, että tuojamaat ymmärtäisivät Euroopan unionin pyrkimyksiä. Suurin ongelma olikin esittäessämme joitakin arkaluontoisia ja vaarallisia aineita kansainvälisen luettelon täydennysosaan, kun kukaan ei ymmärtänyt, mistä kaikissa aineissa oli kyse.

Käsiteltävänäme oleva asetusehdotus on hyvä, ja toivon, että se on ymmärrettävissä myös kansainvälisesti, jotta se voidaan panna asianmukaisesti täytäntöön. Kohdat, joita ei ymmärretä, eivät tietenkään ole kovinkaan järkeviä. Tämä voi olla yhtä vaarallista: jos jotakin kohtaa ei ymmärretä, se ei voi mitenkään toimia.

Teollisuusvaliokunta on tyytyväinen, ja haluan kiittää erityisesti esittelijä Bloklandia siitä, että hän jaksoi neuvotella väsymättä ja järkevästi niin kauan, että päädyimme lopulta hyvään kompromissiin. Toivoisin vain, ettemme tekisi enää luetteloon välittömiä lisäyksiä vaan että sitä testattaisiin ensin käytännössä, jotta meillä olisi todella toimiva laki.

Frieda Brepoels, PPE-DE-ryhmän puolesta. – (NL) Arvoisa puhemies, arvoisa komission jäsen, hyvät parlamentin jäsenet, käsiteltävänäme oleva asetus koskee, kuten tiedetään, hyvin teknistä kysymystä. Sen vuoksi siitä ei aluksi ollut mahdollisuutta keskustella, mutta nyt kun meillä onkin tilaisuus esittää näkemyksemme, haluaisin puhua lyhyesti PPE-DE-ryhmän puolesta.

Myös minä olen hyvin mielissäni siitä, että useiden neuvoston ja komission kanssa käytyjen epämuodollisten kuulemisten päätteeksi pääsimme yksimielisyyteen ensimmäisessä käsittelyssä. Tämä oli yksinomaan esittelijämme ponnistelujen ja avoimuuden ansiota, sillä hän oli valmis kuulemaan kaikkia osapuolia. Kiitä luonnollisesti myös komissiota ja neuvostoa niiden panoksesta.

Kaksinkertaisen oikeusperustan – 133 artikla ja 175 artiklan 1 kohta – ja teknisten muutosten ohella, nykyinen asetus tiettyjen vaarallisten aineiden tuonnista ja viennistä keskittyykin, kuten esittelijä totesi, nimenomaista suostumusta koskevaan muutettuun menettelyyn, jota käsitellään 13 artiklassa. Epämuodollisissa keskusteluissa keskityttiin lähinnä tähän kysymykseen.

Olen vakuuttunut, että joissakin tapauksissa joustavuuden lisääminen on paikallaan paitsi Euroopan maiden vienti-intressien turvaamiseksi myös mahdollisimman korkean ympäristön ja kansanterveyden suojelun tason varmistamiseksi kaikille osapuolille. Tällä tavoin mahdollistetaan, että tiettyjä vaarallisia kemikaaleja voidaan edelleen viedä maasta ilman selvää hyväksyntää tai suostumusta mutta hyvin tiukoin ehdoin.

Sopimuksen sanamuoto mahdollistaa mielestäni kemikaalien turvallisen viennin ja jopa turvallisuuden lisääntymisen. Tässä viimeisessä kohdassa päästiin itse asiassa yhteisymmärryksen hylkäämällä osa komission alkuperäisestä tekstistä. PPE-DE-ryhmän varjoesittelijänä olen varma myös siitä, että olemme neuvoston ja komission kanssa saaneet aikaan onnistuneen, tasapainoisen ja käytännönläheisen kompromissin. Toivon, että kollegani hyväksyvät kaiken huomenna.

Gyula Hegyi, PSE-ryhmän puolesta. – Arvoisa puhemies, haluaisin ensinnäkin kertoa hyväksyväni mietinnön ja tietenkin Rotterdamin yleissopimuksen täytäntöönpanon, sillä se on tärkeä kansainvälinen sopimus useiden vaarallisten kemikaalien kieltämisestä.

Aihe ei ole minulle vieras. Toimin PSE-ryhmän varjoesittelijänä mietinnölle, joka käsitteli useiden kemikaalien, myös perfluorioktaanisulfonaattien sekä elohopean viennin kieltämistä, ja nyt minä ja kollegani työskentelemme ammoniumnitraatin ja muiden aineiden kieltämisen parissa. Yhteistyö näissä kysymyksissä oli antoisaa kollegani Bloklandin kanssa.

Meidän on ymmärrettävä, ettei Euroopan laajuinen kieltäminen riitä. Esimerkiksi DDT ja lindaani ovat olleet jo vuosikausia kiellettyjä EU:ssa, mutta kansalaisten verestä voidaan edelleen löytää jäämiä näistä aineista. Usein sen jälkeen, kun EU on kieltänyt jonkin kemikaalin, monet monikansalliset yritykset valmistavat ja myyvät näitä kiellettyjä kemikaaleja EU:n ulkopuolisiin maihin, erityisesti kolmansiin maihin. Tämän jälkeen kiellettyjen kemikaalien on helppo palata tuontituotteissa, ja niitä on myös ympäristösaasteina valtamerissä, merissä, joissa ja ilmassa. Elohopean vientikielto, jolle parlamentti antoi täyden tukensa, näytti meille, miten pitäisi reagoida oikein. Sama kohtelu on tarpeen myös muiden vaarallisten kemikaalien kohdalla.

Korostan kemikaaleista tehtyjen kansainvälisten sopimusten – kuten Rotterdamin yleissopimuksen, Tukholman yleissopimuksen ja kansainvälistä kemikaalihallintaa koskevan strategisen lähestymistavan – merkitystä, sillä kemikaalien aiheuttamat ongelmat voidaan ratkaista kansainvälisesti vain tällaisilla välineillä.

Marios Matsakis, ALDE-ryhmä puolesta. – Arvoisa puhemies, minäkin haluan kiittää esittelijä Bloklandia erinomaisesta mietinnöstä ja siitä ihailtavan taitavasta tavasta, jolla hän käsitteli kaikkia tähän tärkeään mietintöön liittyviä menettelyä koskevia kysymyksiä. Lisäksi haluan kiittää esittelijää kaikkia varjoesittelijöitä kohtaan esittämästään kunnioituksesta ja heidän huomioon ottamisestaan. Komission ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaarallisten kemikaalien viennistä ja tuonnista, parannettuna kompromissitarkistuksilla, jotka kaikki parlamenttiryhmät ovat yhdessä hyväksyneet, esitetään joukko tarkoituksenmukaisia ja kipeästi kaivattuja sääntöjä, joilla voidaan suurella todennäköisyydellä taata korkean tason kansanterveyden ja ympäristön suojelu. Myrkyllisten aineiden häikäilemättömän kansainvälisen kaupan aiheuttamat vakavat ongelmat ovat hyvin tiedossa ja aiheuttavat huolta, joten on hyvin toivottavaa,

että komission ehdotuksen täytäntöönpano auttaa kehitysmaita torjumaan näiden aineiden aiheuttamaa vakavaa uhkaa kansalaistensa hyvinvoinnille ja meidän ympäristöllemme.

Lukuun ottamatta tämän asetusehdotuksen asiasisältöä, se osoittaa myös jossain määrin Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen päätöksen hyödyllisyyden. Kyseinen päätös koskee komission neuvostoa ja Euroopan parlamenttia vastaan nostamaa kannetta. Samalla herää kysymys siitä, miksi näihin toimiin oli ylipäättään ryhdyttävä, ja mikseivät EU:n kolme keskeisintä toimielintä löytäneet ratkaisua sovinnolla joutumatta turvautumaan tuomioistuimen päätökseen. Oikeustoimet johtivat vääjäämättä viivästyksiin, koituivat kalliiksi ja aiheuttivat mahdollista kitkaa toimielinten välille, mitä olisi syytä välttää. Näin nyt kuitenkin tapahtui, mutta nyt menneet on jätettävä, vaikka tämä voi kenties olla meille kaikille opetuksesi sekä auttaa viisaampien päätösten teossa välttäen oikeustoimia mahdollisimman pitkälle vastaisuudessa.

Carl Schlyter, Verts/ALE-ryhmän puolesta. – (SV) Arvoisa puhemies, saanen kiittää Johannes Bloklandia hienosta yhteistyöstä, jota harjoitimme läpi koko prosessin. Rotterdamin yleissopimus allekirjoitettiin kymmenen vuotta sitten. Tuolloin todettiin, että ennen vaarallisten aineiden vientiä olisi syytä saada aikaan kirjallinen hyväksyntä. Kysehän ei ole mistä tahansa kemikaaleista; kemikaaliluettelo sisältää kaikkein vaarallisimpia kemikaaleja, joita ihmisten käytössä on nykyään. Tähän meni siis kymmenen vuotta. Yksi syy tähän on entisen komission itsepäinen suhtautuminen sen väittäessä, että kyse on vain kaupallisesta asiasta. Kiitän komission jäsentä Stavros Dimasta sen varmistamisesta, että meillä on nyt asianmukainen oikeusperusta ja voimme jatkaa tästä eteenpäin.

Neuvottelut neuvostonkaan kanssa eivät aina olleet helppoja. Olin järkyttynyt neuvoston puheenjohtajavaltion näkemyksestä, että tappavia kemikaaleja, jotka ovat periaatteessa kiellettyjä EU:ssa, voidaan viedä muihin maihin *pitkiksi ajoiksi* ilman ennakkosuostumusta. Neuvosto ei nimittäin halunnut EU:n teollisuuden joutuvan epäedulliseen kilpailuasemaan. *Todellinen* epäedullinen kilpailuasema syntyisi silloin, jos ala joutuisi selviytyäkseen vaarantamaan kansalaisten terveyden sekä ympäristö- ja kansainvälisen lainsäädännön. On absurdia väittää, että kansainvälisiä yleissopimuksia on rikottava vain siksi, että *muut* eivät noudata sääntöjä ja normeja. Yhtä hyvin voitaisiin väittää, että EU:n pitäisi viedä laittomia huumausaineita, sillä jos se ei tee niin, mafia tekee.

Olen mielissäni siitä, että pääsimme lopulta sopuun ja tukimme vihdoin laittoman viennin mahdollistavan porsaanreiän. Nyt meillä on lainsäädäntö, joka paitsi kattaa yleissopimuksen kemikaalit myös sisältää vaatimuksia, jotka kohdistuvat muihin EU:ssa tiukan valvonnan alaisiin kemikaaleihin. Toimivaltaisten viranomaisten on nyt syytä arvioida lainsäädäntöä terveys- ja ympäristönäkökohtien kannalta ennen vientiä. On hyvä, että poikkeusten määräaika on lyhennetty 36 kuukaudesta 12:een. Hyvä asia on myös se, että asetusehdotukseen sisällytettiin myös tuotteiden sisältämät kemikaalit. Nyt meillä on lopultakin asianmukainen ja komission ehdotusta parempi lainsäädäntö, vaikka se olisi voinut olla *vieläkin parempi*, jos kansanterveys- ja ympäristönäkemykset olisivat menneet yritysten intressien edelle. Se on itse asiassa ainoa kestävä talousmalli.

Hiltrud Breyer (Verts/ALE). – (DE) Arvoisa puhemies, minäkin haluan kiittää esittelijä Bloklandia. Olen tyytyväinen, että Euroopan parlamentti on muuttanut kurssia ja sulkenut tämän valtavan porsaanreiän. Tiedämme, että kehitysmaissa on yli 1,5 miljoonaa myrkytystapausta ja lähes 30 000 kuolemantapausta vuodessa. Olisi ollut pöyristyttävää, jos komission ehdotus olisi tullut voimaan, sillä se olisi mahdollistanut vaarallisten kemikaalien viennin ilman tuojamaiden lupaa, ellei vastausta toimitettaisi 90 päivän kuluessa.

Myös terveys- ja ympäristölainsäädännön tulkinta olisi joutunut hyvin arveluttavaan valoon, jos olisimme sallineet viennin jatkumisen, kun yhtäältä olemme luomassa uutta turvallisuuden virstanpylvästä uusimmalla torjunta-ainetodistuksella ja toisaalta toimimme täysin päinvastaisesti vientiasioissa. EU:n olisi varmistettava korkea suojelun taso paitsi omalla maaperällään myös pyrittävä siihen muualla maailmassa, joten vientisääntöjen paradoksaalisella lieventämisellä ei olisi autettu EU:n uskottavuuden lisäämistä.

Kaiken lisäksi kemikaalien ja torjunta-aineiden viennissä tarvitaan lisää avoimuutta. Tarvitaan nykyistä parempi järjestelmä, jolla ilmoitetaan EU:n jäsenvaltioiden viemien tuotteiden määrä. Kysehän on loppujen lopuksi rajoitusten ja kieltojen kohteena olevien tavaroiden liikkumisesta, ja tältä osin jäsenvaltioissa kaivataan maksimaalista avoimuutta. Siten tarvitaan entistä enemmän tietoja viennin määrästä ja yksittäisistä jäsenvaltioista, joista materiaalit ovat peräisin.

Avril Doyle (PPE-DE). – Arvoisa puhemies, koska olemme vielä tottumattomia tähän menettelyyn – ja katsoessani ympärilläni huomaan, että kaikki muut paikalla olijat ovat jo puhuneet – tarkoittaako se sitä, että saan puhua kokonaiset viisi minuuttia? Oletan, että saan ainakin kaksi minuuttia, jotka otettiin pois ”catch-the-eye” -menettelyn takia. Tähän on saatava selvyys.

Tuen kollegoitani tässä tärkeässä sääntelyssä, joka on toisella kierroksella valiokunnissa ja parlamentissa, sillä Euroopan yhteisöjen tuomioistuin päätti vuosi sitten, että asetuksella olisi pitänyt olla alun perin kaksi oikeusperustaa.

Pääasiallinen asia, josta haluan puhua "catch-the-eye"-menettelyn yhteydessä, on yleinen huoleni oikeusperustoista ja hankaluuksista joihin olemme törmänneet paitsi tämän lain käsittelyssä myös toistemme suhteen. Valiokunnissa ja täysistunnossa on kulunut paljon aikaa keskusteluihin tarkistuksista joko yhden tai kahden oikeusperustan puolesta sekä eri näkökohdista.

Minusta parlamentin on nyt aika arvioida menettelyitä – joihin olemme tulossa – eri oikeusperustoja – sillä usein kaksinkertaisia oikeusperustoja ehdotetaan meille tai neuvostossa, joka kääntyy uudelleen puoleemme ennen yhteisen kannan löytymistä. Pidän tätä melko ontuvana lainsäätämisenä, sillä mitä suuremmaksi EU tulee – nyt siinä on jo 27 jäsenvaltiota ja lisää tulee, mitä kannatan – sitä vaikeampaa on asianmukainen lainsäädäntö. Meidän on oltava todella tarkkoja siinä, mitä teemme tällä alalla. On mielenkiintoista, että nyt asia onkin käänteinen. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on itse asiassa todennut, että kaksinkertaista oikeusperustaa tarvitaan tällä nimenomaisella alalla yhden oikeusperustan sijasta, kun normaalisti vain yksi oikeusperusta helpottaisi huomattavasti elämää – jos voimme pitäytyä vain yhdessä – sillä hyvin usein kaksinkertaiset oikeusperustat ovat toimineet lakimiesten pelinappulana.

Voisikohan komission jäsen kertoa, mistä Euroopan yhteisöjen tuomioistuimelle esitettyä yhtä oikeusperustaa koskeneessa kanteessa tarkalleen ottaen oli kysymys, kuka sen esitti, ja jos komission jäsen voisi toimittaa meille lisätietoja siitä, miksi Euroopan yhteisöjen tuomioistuin valitsi kaksinkertaisen oikeusperustan. Olemme saaneet aikaa menettelyn läpivientiin toistamiseen, ja asetuksen vaikutukset pidetään voimassa siihen asti, kunnes annamme uuden asetuksen, kuten nyt teimme, ja olenkin erittäin mielissäni siitä, että olemme nähtävästi kattavan yhteistyön ansiosta pääsemässä sopuun jo ensimmäisessä käsittelyssä. Komission jäsenen näkemykset tästä ja koko oikeusperustatapauksesta, jonka vuoksi olemme täällä toistamiseen, olisivat hyvin tervetulleita.

Puhemies. – Annoin teille lisääaikaa, kuten muillekin, mutta vain tämän kerran, sillä viisi minuuttia ei ole liikaa, kun kerran paikalla olevia jäseniäkin on vähemmän.

Stavros Dimas, komission jäsen. – (EL) Arvoisa puhemies, haluaisin kiittää kaikkia puhujia heidän myönteisistä näkemyksistään.

Yhdyn täysin parlamentin pyrkimykseen saada aikaan korkea kansanterveyden ja ympäristönsuojelun taso erityisesti maissa, joissa ei ole tarvittavaa infrastruktuuria tai valmiuksia vaarallisten kemikaalien käsittelyyn.

Olen täysin samaa mieltä myös näkemyksestä, että Euroopan yhteisön olisi otettava ohjat käsiinsä yhteisön lainsäädäntökehyksen laatimisessa varmistaakseen korkean suojelun tason. Monissa kohdissa asetus ei rajoitu vain Rotterdamin yleissopimuksen määräyksiin vaan siinä säädetään myös niistä täytäntöönpanon ehdoista, joilla varmistetaan korkean suojelun taso kaikissa maailman maissa, ei pelkästään yleissopimuksen allekirjoittajamaissa.

Olen vakuuttunut, että tämä esimerkki rohkaisee myös muita maita seuraamaan perässä ja liittymään yleissopimukseen. Komissio tekee kaikkensa tukeakseen Rotterdamin yleissopimusta ja mahdollistaakseen näiden tavoitteiden saavuttamisen.

Vastauksena arsenikista ja elohopeasta esitettyyn huoleen komissio haluaa korostaa, että asetuksen (EY) N:o 304/2003 22 artiklan 3 kohdan nojalla ehdotukseen on sovellettava asiaa koskevaa liitettä, jos metalliarsenikki on kielletty tai jos siihen kohdistetaan tiukkoja rajoituksia yhteisössä. Komissio korostaa myös, että neuvostossa ja parlamentissa valmistellaan parhaillaan ehdotusta elohopean viennin kieltämiseksi yhteisön ulkopuolisiin maihin. Kiellossa mennään, kunhan se tulee voimaan, pidemmälle kuin Rotterdamin yleissopimuksessa, johon sisältyy ennakkosuostumuksen vaatimus, ja pidemmälle kuin yhteisön asetuksessa, jolla tuo yleissopimus on pantu täytäntöön.

Haluan vielä kerran kiittää varsinkin esittelijä Bloklandia sekä varjoesittelijöitä heidän ponnisteluistaan ja erinomaisesta työstään. Komissio on erityisen tyytyväinen neuvottelujen tulokseen ja pitää kaikkia esitetyjä kompromissitarkistuksia hyväksyttävänä.

Olisi itse asiassa ollut paljon helpompaa ja selkeämpää, jos meillä olisi kaksinkertaisen oikeusperustan sijasta ollut vain yksi oikeusperusta, mutta tämä kovin usein esiintyvä ongelma on meille tuttu: jos muistan oikein, meillä on nyt 133 ja 175 artikla, kun taas monissa tapauksissa meillä on 95 ja 175 artikla. Oikeusperustaa ehdottaessamme turvaamme toki aina oikeudellisen yksikön lausuntoon. Tässä tapauksessa kyse oli kaupasta

ja ympäristöstä, kuten olen todennut, mikä oli syynä Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen päätökselle kaksinkertaisesta oikeusperustasta.

Johannes Blokland, esittelijä. – (NL) Arvoisa puhemies, jäsenet Doyle ja Matsakis puhuivat oikeusperustan ongelmasta, ja komission jäsen Dimas, jota haluan kiittää lämpimästi vastauksesta, käsitteli niin ikään samaa ongelmaa.

Toimiessani esittelijänä ongelmana olikin, että neuvoston puheenjohtajan mukaan neuvosto myönsi yksimielisesti vakavat ongelmat, jotka nousivat siitä, että oikeusperustana olisi ”kaupankäynti”. Neuvosto kertoi haluavansa saada lausunnon neuvoston oikeudelliselta yksiköltä muuttaakseen oikeusperustaksi ”ympäristön”.

Parlamentti puolestaan kääntyi oman oikeudellisen yksikkönsä puoleen. Tämä oli ehdottomasti sitä mieltä, että oikeusperustan pitäisi koskea ”ympäristöä” kaupan sijasta. Tältä pohjalta päädyimme nykyiseen päätelmään, joka tehtiin lähes yksimielisesti, ainakin neuvostossa.

Olisi itse asiassa ollut parempi, jos emme olisi vieneet ongelmaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimeen vaan olisimme poliittisen ratkaisun löytämiseksi aloittaneet neuvottelut komission jäsenen, neuvoston puheenjohtajan ja parlamentin kesken. Mitä tämän jälkeen tapahtui? Asetus on onneksi tullut voimaan. Se nimittäin toimii: neuvosto käsitteli aihetta kiireellisenä, samoin parlamentti. Keskusteluja oli kuitenkin melkoisesti, ja lopulta kaikki olivat väärällä tiellä, niin komissio, neuvosto kuin parlamenttikin.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi ikään kuin Salomonin tuomion päätyessään kaksinkertaiseen oikeusperustaan, vaikka neuvosto ja parlamentti olivat todenneet sen mahdottomaksi. Tämänkaltaisessa tilanteessa kaikki ovat loppujen lopuksi väärässä, ja vuosia on mennyt hukkaan, vaikka ei onneksi sentään kehitysmaiden kustannuksella, koska työhän jatkui edelleen.

Tähän on joka tapauksessa mennyt melkoisesti aikaa. Meidän olisi mielestäni toimittava yhdessä, jotta vastaavia ongelmia ei syntyisi jatkossa. Otimme tämän ongelman esille myös komission jäsenen Dimasin kanssa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan alustavassa haastattelussa.

Puhuimme ongelmasta myös komission jäsenen Verheugenin ja komission puheenjohtaja Barroson kanssa järjestetyissä kolmessa kuulemistilaisuudessa. Tuolloin meille jäi myönteinen mielikuva, ettei Euroopan yhteisöjen tuomioistuimeen meno ollut niinkään komission päätös vaan pikemminkin oikeudellisen yksikön. Minusta vastaisuudessa ongelman ratkaiseminen olisi jätettävä poliitikkojen eikä lakimiesten hoidettavaksi.

Puhemies. – Keskustelu on päättynyt.

Äänestys toimitetaan huomenna tiistaina 15. tammikuuta 2008.

Kirjalliset lausumat (työjärjestyksen 142 artikla)

Daciana Octavia Sârbu (PSE), kirjallinen. – (RO) Ehdotus asetukseksi vaarallisten kemikaalien viennistä ja tuonnista merkitsee parannusta kemikaalien käyttöön siltä osin, että kansan ja ympäristön terveyttä voidaan suojella entistä tehokkaammin. Asetuksella pyritään edistämään viejien ja tuojien yhteistä tilivelvollisuutta ja tukemaan heitä yhteistyöponnisteluissa, joilla pyritään varmistamaan vaarallisten kemikaalien kansainvälisen kaupan valvonta. Uudella asetuksella muutetaan viejän määritelmää siten, että viejiksi lasketaan myös henkilöt, jotka vievät EU:sta vaarallisia kemikaaleja mutta jotka eivät asu EU:n alueella. Täten varmistetaan vaarallisten kemikaalivirtojen tehokas valvonta.

Ilmoitetun ennakkosuostumuksen menettely, jossa tiettyjen kemikaalien vienti edellyttää tuojamaan nimenomaisen luvan, auttaa osaltaan kauppaa käyviä maita saamaan entistä tarkempaa tietoa niistä ympäristö- ja terveyskriteereiden perusteella kielletyistä vaarallisista kemikaaleista, jotka saattavat kulkea tuojamaiden kautta. Tällä menettelyllä ei kuitenkaan ole tarkoitus korvata tehokasta ja yhtäjaksoista rajavalvontaa, ja jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä varmistakseen vaarallisten materiaalien liikkumisen tehokas valvonta alueellaan.

Richard Seeber (PPE-DE), kirjallinen. – (DE) Uusi asetukset tiettyjen vaarallisten kemikaalien ja torjunta-aineiden tuonnista pitää nyt sisällään myös joukon järkeviä teknisiä tarkistuksia. Aiemmin tämän alan kansainvälinen kauppa kariutui aina hallinnollisiin esteisiin. Tämä johtui pääasiassa siitä, että tuojamaan oli annettava ”nimenomainen suostumus” ennen tavaroiden toimittamista. Suostumus on kiistatta äärimmäisen tärkeä, kun on kyse mahdollisesti vaarallisista aineista, minkä vuoksi vaatimus on säilytettävä.

Toissijaisuusperiaate on loppujen lopuksi yksi unionin pilareista, joten on tärkeää, että jäsenvaltioilla olisi vastaisuudessakin mahdollisuus päättää, mitä mahdollisesti vaarallisia aineita on lupa viedä jäsenvaltioiden rajojen ulkopuolelle.

Vapaakaupan näkökulmasta ajatellen meidän on kuitenkin säilytettävä jonkinasteinen joustavuus. Suuremman liikkumatilan ansiosta on myös helpompi estää se, että viejät, joiden toimintaa ei valvota riittävän tehokkaasti, eivät voisi käyttää hyväkseen maita, joiden tuonninvalvontajärjestelmät eivät ole vielä riittävän kehittyneet. Nykyisessä kompromississa otetaan huomioon nämä näkökohdat, ja sillä varmistetaan paitsi mahdollisten vaarallisten kemikaalien vastuullinen kauppa myös tarjotaan liikkumatilaa, jota tarvitaan mahdollistamaan tavaroiden kansainvälisen kaupan kitkaton jatkuminen.

19. Seuraavan istunnon esityslista: ks. pöytäkirja

20. Istunnon päättäminen

(Istunto päättyi klo 21.50.)