

ПОНЕДЕЛНИК 14 ЯНУАРИ 2008 Г.
LUNES 14 DE ENERO DE 2008
PONDĚLÍ, 14. LEDNA 2008
MANDAG DEN 14. JANUAR 2008
MONTAG, 14. JANUAR 2008
ESMASPÄEV, 14. JAANUAR 2008
ΔΕΥΤΕΡΑ 14 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2008
MONDAY, 14 JANUARY 2008
LUNDI 14 JANVIER 2008
LUNEDI' 14 GENNAIO 2008
PIRMDIENA, 2008. GADA 14. JANVĀRIS
2008 M. SAUSIO 14 D., PIRMADIENIS
2008. JANUÁR 14., HÉTFŐ
IT-TNEJN, 14 TA' JANNAR 2008
MAANDAG 14 JANUARI 2008
PONIEDZIAŁEK, 14 STYCZNIA 2008
SEGUNDA-FEIRA, 14 DE JANEIRO DE 2008
LUNI 14 IANUARIE 2008
PONDELOK 14. JANUÁRA 2008
PONEDELJEK, 14. JANUAR 2008
MAANANTAI 14. TAMMIKUUTA 2008
MÅNDAGEN DEN 14 JANUARI 2008

VORSITZ: HANS-GERT PÖTTERING
Präsident

(Die Sitzung wird um 17.00 Uhr eröffnet.)

1 - Wiederaufnahme der Sitzungsperiode

Der Präsident. – Ich erkläre die am Dienstag, dem 18. Dezember 2007, unterbrochene Sitzungsperiode für wieder aufgenommen.

2 - Erklärungen des Präsidenten

Der Präsident. – Liebe Kolleginnen und Kollegen. Es ist das erste Mal, dass wir im neuen Jahr 2008 zusammenkommen. Ihnen allen wünsche ich für Sie persönlich Gesundheit und alles Gute und uns gemeinsam Erfolg bei den uns gestellten Aufgaben, die Europäische Union in eine gute Zukunft zu führen.

Gestatten Sie mir einige wenige Bemerkungen zu unserer Arbeit. Am letzten Sitzungstag des Europäischen Parlaments hier in Straßburg, am 13. Dezember 2007, wurde in Lissabon der Reformvertrag unterzeichnet. Ich habe in einer kurzen Rede – neben dem Präsidenten des Europäischen Rates, José Socrates, und dem Präsidenten der Europäischen Kommission, José Manuel Barroso – den Willen der großen Mehrheit des Europäischen Parlaments zum Ausdruck

gebracht, dass der Reformvertrag bis zum 1. Januar 2009 rechtliche und damit politische Wirklichkeit wird. Für das Jahr 2008 bleibt dieses Ziel die Priorität der Prioritäten.

Am 21. Dezember wurden die Grenzkontrollen zu neun der am 1. Mai 2004 der Europäischen Union beigetretenen Länder aufgehoben. Es waren ergreifende Erlebnisse. Viele Jahrhunderte sind Soldaten gewaltsam über die Grenzen in andere Länder unseres Kontinents eingedrungen und haben Krieg, Not und Leid über die Menschen gebracht. Die Beseitigung der Schlagbäume zwischen unseren Ländern bedeutet: Wir sind bei unseren Nachbarn willkommen. Wir sind gemeinsam Bürgerinnen und Bürger der Europäischen Union und auch – wie es in der Berliner Erklärung vom 25. März 2007 heißt: „Wir sind zu unserem Glück vereint.“

(Beifall)

Am 1. Januar sind Malta und Zypern der Europäischen Währungsunion beigetreten. Damit ist unsere gemeinsame Währung, der Euro, das offizielle Zahlungsmittel in beiden Ländern. Wir heißen Malta und Zypern herzlich willkommen.

(Beifall)

Am 9. Januar wurde in Ljubljana das europäische Jahr des Dialogs der Kulturen in einer beeindruckenden Veranstaltung durch Rat, Kommission und Parlament feierlich proklamiert. Der Dialog der Kulturen wird ein Schwerpunkt unserer Arbeit in diesem Jahr und auch in der Zukunft sein. Ich bitte Sie alle, morgen bei der Rede des Großmufti von Syrien, Scheich Ahmad Badr Al-Din Hassoun, anwesend zu sein.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lassen Sie mich auf zwei abschließende Bereiche hinweisen: Unsere gesetzgeberische Arbeit wird in diesem Jahr maßgeblich geprägt sein von den Erfordernissen des Klima- und Umweltschutzes. Als Gesetzgeber haben wir dabei eine hohe Verantwortung gegenüber dem Klima- und Umweltschutz einerseits und der Sicherung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit einschließlich unserer Arbeitsplätze andererseits. Es muss uns gemeinsam gelingen, zwischen Ökonomie und Ökologie eine verantwortungsvolle Balance zu finden.

Die Europäische Union beruht auf Werten, Rechten und Pflichten. Am 12. Dezember 2007 ist hier in diesem Plenarsaal die Grundrechtecharta durch die Präsidenten des Europäischen Rates, der Kommission und des Parlaments unterzeichnet worden. Für die Bürgerinnen und Bürger der Europäischen Union und auch das Europäische Parlament war es ein bedeutendes Ereignis. Dabei haben einige Abgeordnete lautstark den ordnungsgemäßen Ablauf der Sitzung gestört und den Versuch unternommen, die Redner am Reden zu hindern. Dieses Verhalten kann durch nichts gerechtfertigt werden.

(Beifall)

Die freie Rede ist die Grundlage der Demokratie und des Parlamentarismus. Jedes Mitglied des Europäischen Parlaments kann in allen dafür vorgesehenen Debatten seine freie Meinung friedlich zum Ausdruck bringen. Es ist unsere gemeinsame Aufgabe, dieses Recht immer zu verteidigen. Redner allerdings im Europäischen Parlament am Reden zu hindern, zumal noch Gäste, verstößt gegen die Grundregeln von Freiheit, Demokratie und Parlamentarismus.

(Beifall)

Es verstößt damit gegen unsere Geschäftsordnung. Dies ist auf keinen Fall hinnehmbar. Ich werde daher gegen die Abgeordneten, die trotz mehrfacher Aufforderung durch die Sitzungsleitung, die Störung zu beenden, diese fortgesetzt haben, die dafür von der Geschäftsordnung vorgesehenen Maßnahmen einleiten.

(Beifall)

Das gleiche gilt für Abgeordnete, die unsere Saaldiener, die ihrer Pflicht nachgekommen sind, in nicht vertretbarer Weise behandelt haben.

(Beifall)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das neue Jahr stellt uns vor sehr große Herausforderungen. Mit Respekt und Achtung voreinander werden wir diese Herausforderungen gut bewältigen. Davon bin ich überzeugt. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen noch einmal ein gutes Jahr 2008.

(Beifall)

1-007

3 - Genehmigung des Protokolls

1-008

Der Präsident. – Das Protokoll der Sitzung vom Dienstag, 18. Dezember 2007, wurde verteilt.

Gibt es Einwände?

1-009

Sophia in 't Veld (ALDE). – Mr President, before we get to the agenda, I would like a little clarification on an item on the agenda for tomorrow morning, which you have already mentioned: the address by the Grand Mufti of Syria. His will be the first of a series of speeches by religious leaders before the plenary of this House in the context of the European Year of Intercultural Dialogue. I would like to know why the Conference of Presidents has chosen to interpret intercultural dialogue exclusively as an interreligious monologue and whether it feels a part-session is an appropriate platform for religious messages.

(Applause)

Finally, I would like to know whether the Conference of Presidents is willing to consider widening the list of guest speakers and making it more representative by including women and non-religious organisations. The ALDE Group has suggested that Ms Jahangir, the UN Special Rapporteur on freedom of religion or belief, should be invited to address the plenary as well. I hope you can enlighten me.

(Applause)

1-010

Der Präsident. – Vielen Dank, Frau Kollegin in 't Veld. Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, war es sogar ein einstimmiger Beschluss der Konferenz der Präsidenten. Kollege Cohn-Bendit bezweifelt das, wir werden das nachprüfen. Es war jedenfalls eine Entscheidung mit sehr großer Mehrheit, wobei wir auch gesagt haben, dass die Liste nicht abschließend sein muss und dass wir insbesondere auch die Ausschüsse des Europäischen Parlaments auffordern, weitere Aktivitäten vorzuschlagen, die wir dann beschließen können.

Frau Kollegin in 't Veld, Sie können sich also sicher sein, dass hier eine möglichst breite Diskussionsgrundlage vorhanden war und dass wir auch für weitere Vorschläge offen sind, die allerdings dann noch von der Konferenz der Präsidenten oder vom Plenum beschlossen werden müssen.

1-011

Monica Frassoni (Verts/ALE). – Signor Presidente, onorevoli colleghi, solo una precisazione: il mio gruppo non era d'accordo.

1-012

Der Präsident. – Ich weise also noch einmal darauf hin, dass Ihre Fraktion offensichtlich nicht einverstanden war. Wir werden dies im Protokoll nochmals überprüfen, nicht um Ihre Äußerung zu bezweifeln, sondern damit das Protokoll auch seine Richtigkeit hat. Es war jedenfalls eine Entscheidung mit einer Mehrheit, wie sie in der Konferenz der Präsidenten selten zum Ausdruck kommt.

1-013

Sarah Ludford (ALDE). – Mr President, I would just like to add to the point made by Ms in 't Veld. As I said in an email addressed to you and copied to other Members this morning, another regrettable fact is that it seems that you have made the Grand Mufti comparable to the Pope and the UK Chief Rabbi as a European representative of his particular religion. I think that sends a very bad signal to Muslims who are European.

The visit tomorrow demands every courtesy – although one would like an exchange of views about human rights abuses in Syria. I hope, however, that in your future list of invitees this year you will make sure that a European representative of Islam is invited and not somebody from outside the EU who might be taken to represent Muslims in Europe – which he does not.

1-014

Der Präsident. – Frau Kollegin Ludford! Bei allem guten Willen und allem Verständnis füreinander: Eine hundertprozentige Übereinstimmung in solchen Fragen kann man sicher nicht herbeiführen, aber ich kann Ihnen doch sagen, dass die Fraktionsvorsitzenden mit großer Mehrheit zu einem Ergebnis gekommen sind. Bei gutem Willen wird es auch möglich sein, dies durch weitere Aktivitäten unserer Ausschüsse so ausgewogen zu machen, dass sich jeder darin wiederfindet. Ich bitte nun wirklich darum, dass wir unseren Gästen, wenn sie zu uns kommen, mit Achtung und Respekt begegnen, denn wir wollen ja den Dialog fördern und nicht behindern. Das ist meine wirkliche Bitte an uns alle.

(Das Protokoll der vorangegangenen Sitzung wird genehmigt.)

1-015

4 - Zusammensetzung des Parlaments: siehe Protokoll

1-016

5 - Zusammensetzung der Ausschüsse und der Delegationen: siehe Protokoll

1-017

6 - Unterzeichnung von Rechtsakten, die im Mitentscheidungsverfahren angenommen wurden: siehe Protokoll

1-018

7 - Vorlage von Dokumenten: siehe Protokoll

1-019

8 - Mündliche Anfragen und schriftliche Erklärungen (Vorlage): siehe Protokoll

1-020

9 - Hinfällige schriftliche Erklärungen: siehe Protokoll

1-021

10 - Petitionen: siehe Protokoll

1-022

11 - Übermittlung von Abkommenstexten durch den Rat: siehe Protokoll

1-023

12 - Arbeitsplan

1-024

Der Präsident. – Der endgültige Entwurf der Tagesordnung dieser Tagung, wie er in der Konferenz der Präsidenten in ihrer Sitzung vom Donnerstag, dem 10. Januar 2008, gemäß Artikel 130 und 131 der Geschäftsordnung festgelegt wurde, ist verteilt worden. Zu diesem Entwurf wurden folgende Änderungen beantragt:

Montag:

Keine Änderungen.

Dienstag:

Die EVP-Fraktion hat beantragt, die beiden Berichte Demetriou und Cashman über Personenkontrollen an den EU-Außengrenzen auf eine der nächsten Tagungen zu verschieben.

1-025

Παναγιώτης Δημητρίου (PPE-DE). – Κύριε Πρόεδρε, η έκθεση αυτή φαίνεται ότι τυγχάνει επί της ουσίας της, της πλήρους έγκρισης και του Συμβουλίου, όμως υπάρχει διαδικαστικό θέμα επειδή η COREPER δεν έχει συνεδριάσει ακόμη –θα συνεδριάσει νομίζω αύριο ή μεθαύριο- και η Προεδρία της Σλοβενίας έχει ζητήσει, για λόγους διαδικασίας και για λόγους τυπικούς, να αναβληθεί για τη συνεδρίαση της Ολομέλειας προσεχώς στο Βέλγιο. Δεν υπάρχει δε, καμία ένσταση γι' αυτήν την αναβολή.

1-026

(Das Parlament nimmt den Antrag an.)

Mittwoch:

Der Präsident. – Die Fraktion der Allianz der Liberalen und Demokraten für Europa hat beantragt, die Aussprache über die Erklärungen des Rates und der Kommission zur Lage in Pakistan nach der Ermordung von Benazir Bhutto mit der Einreichung von Entschließungsanträgen abzuschließen.

1-027

Graham Watson (ALDE). – Mr President, we have over the holiday break seen a number of very worrying developments in Pakistan, not least, of course, the assassination of Benazir Bhutto.

We have the opportunity to discuss this matter this week. It is the view of my group that we should close our debate with a resolution, in particular since we should take a position sending a message to the Pakistani authorities in advance of the visit of Mr Musharaff to the Committee on Foreign Affairs of the House.

1-028

Der Präsident. – Möchte jemand zusätzlich zur Begründung für den Antrag sprechen?

1-029

Daniel Cohn-Bendit (Verts/ALE). – Herr Präsident, liebe Kollegen! Ich finde es eine Unsitte, wichtige Debatten ohne Entschließung zu beenden. Dieses Parlament ist dafür da, klare Positionen zu beziehen, und nicht einfach die Fraktionsvorsitzenden und irgendwelche Sprecher der Fraktion reden zu lassen, ohne eine Entschließung anzunehmen.

Herr Musharraf wird hierher kommen, und er soll wissen, wie das Parlament über die Situation in seinem Land denkt, damit man sich mit ihm auseinandersetzen kann. Ich finde, wir sollten die Sitte, aus Angst vor der eigenen Courage die Annahme von Entschließungen zu verschieben, mutig beenden, indem wir für eine Entschließung stimmen.

1-030

(Das Parlament lehnt den Antrag ab.)

Der Präsident. – In Anbetracht der knappen Redezeit für die Sitzung am Mittwoch Nachmittag hat die Sozialdemokratische Fraktion beantragt, die Aussprachen bis 18 Uhr zu verlängern. Im Einvernehmen mit dem Rat kann die Fragestunde bis 19.30 Uhr verlängert werden.

1-031

Hannes Swoboda (PSE). – Herr Präsident! Sie haben alles gesagt, was die Begründung betrifft. Es ist gut, dass die Fragestunde des Rates dadurch nicht gekürzt wird. Darauf wollte ich noch aufmerksam machen.

1-032

(Das Parlament nimmt den Antrag an.)

(Der Arbeitsplan ist somit angenommen.)

1-033-500

13 - Ausführungen von einer Minute zu wichtigen politischen Fragen

1-034

Der Präsident. – Als nächster Punkt folgen die Ausführungen von einer Minute zu wichtigen politischen Fragen.

1-035

Simon Busuttil (PPE-DE). – Nixtieq niringrazzjak filfatt għall-awguri li għamilt lil pajjizi Malta li gimgħatejn ilu flimkien ma' Ċipru nġhaqdu fiz-zona Euro biex issa n-numru ta' pajjizi li jużaw l-Euro bħala l-munita tagħhom tela' għal 15. Dan ifisser illi l-maġġoranza tal-pajjizi Membri ta' l-Unjoni Ewropea llum jużaw l-istess munita. Jumejn ilu f'Malta matul iċ-ċelebrazzjonijiet li saru l-President tal-Kunsill, il-President tal-Kummissjoni u anke l-Viċi President tal-Parlament Ewropew, Mario Mauro, li kien preżenti, ilkoll ferħu lil Malta għall-progress mġhaġġel li wettqet f'dawn l-aħħar tliet snin biss minn meta ssiehbet fl-Unjoni Ewropea u għat-tranzizzjoni għall-Euro li qiegħda ssir b'mod tajjeb u mingħajr problemi. Filfatt, minkejja li l-perjodu taċ-ċirkolazzjoni doppja għandu sa l-aħħar ta' dan ix-xahar, nista' ngħid li wara biss gimgħatejn kważi t-tranzizzjonijiet kollha diġà qegħdin isiru bl-Euro. Il-poplu Malti u Għawdx i huwa kburi li jhaddan l-Euro u li għamel pass ieħor kbir fil-proċess ta' l-għaqda Ewropea.

1-036

Yannick Vaugrenard (PSE). – Monsieur le Président, la Cour de justice européenne a rendu, en décembre, un arrêt attendu dont les implications sont préoccupantes pour la protection des salariés détachés en Europe.

C'est un signal négatif envoyé à nos concitoyens qui sont préoccupés par les risques de dumping social. Que dit la Cour dans cet arrêt dit "Laval"? Que les syndicats suédois ont eu tort de vouloir imposer à une entreprise lettonne l'adhésion à leur convention collective, notamment en ce qui concerne le salaire minimum. Or, la directive de 1996 impose aux travailleurs détachés de respecter un noyau de règles impératives de protection minimale dans l'État membre d'accueil.

La Cour a jugé que le système de convention collective suédois n'était pas concerné et que seule la loi pouvait imposer des normes. Le message européen n'est en conséquence plus lisible: d'un côté, la Commission met en avant la flexisécurité et le système de négociation collective comme un modèle, de l'autre, la Cour de justice disqualifie ce modèle.

Le Parlement et le Conseil doivent donc faire la lumière sur cette question, sans quoi ce serait accepter que la directive Bolkenstein, sortie par la porte, revienne par la fenêtre, ce qui serait tout à fait inacceptable.

1-037

Graham Watson (ALDE). – Mr President, I rise on a matter which refers particularly to one Member State but, I believe, has wider European implications. This year is the European Year of Intercultural Dialogue. One institution which does much to promote intercultural dialogue is the British Council. It is therefore of particular concern that Russia seeks to close the offices of the British Council in St Petersburg and Yekaterinburg. The work of the British Council in Russia is perfectly legal. It is regulated by a 1994 cultural agreement between London and Moscow. I therefore request that the matter be raised by colleagues with Russia in the context of our interparliamentary dialogue and that you, Mr President, use any opportunity which presents itself to express concern to the Russian authorities that a cultural matter, regulated by a perfectly normal agreement between two countries, is being trodden upon in an attempt by the Russian authorities to stifle political debate.

1-038

Ewa Tomaszewska (UEN). – Panie Przewodniczący! Wielokrotnie debatowaliśmy nad problemami związanymi z zapaścią demograficzną grożącą Europie – nad problemami społecznymi, które ona wywoła. Jednocześnie stawki VAT na wyroby dla dzieci w krajach Unii Europejskiej są stawkami podstawowymi, czyli najwyższymi.

W Polsce przed wejściem do Unii wyroby te obłożone były niższą stawką, stawką uprzywilejowaną. Wejście do Unii, poza innymi skutkami prawnymi, zaowocowało niestety także podwyższeniem stawki VAT na wyroby dla dzieci, co było sprzeczne z przyjętą przez Polskę polityką prorodzinną.

Zwracam się do Komisji Europejskiej o rozważenie zmiany przepisów w tym zakresie dla dobra wszystkich krajów Unii, a przede wszystkim dla dobra uboższych rodzin wychowujących dzieci, co nam wszystkim ułatwi realizację strategii lizbońskiej.

1-039

Mikel Irujo Amezaga (Verts/ALE). – Señor Presidente, el programa de trabajo de la Comisión para 2008 establece que el ciudadano es y debe ser el núcleo central del proyecto europeo.

Extrapolando esta idea, considero que la Unión Europea está enfocando el proceso de Kosovo de manera errónea. No podemos seguir debatiendo si diferentes coyunturas internacionales son apropiadas o no para reconocer la independencia de ese país. La pregunta que debe primar sobre todas las demás es: ¿qué desean los ciudadanos de Kosovo? Porque ellos son lo más importante y porque la clave para la resolución de conflictos es siempre doble: el respeto de los derechos humanos y el reconocimiento del derecho a decidir libremente su futuro como pueblo.

Considero que la Unión Europea debería asumir como referente este discurso para situaciones que se producen tanto fuera como dentro de sus fronteras.

1-040

Daniel Stroj (GUE/NGL). – Chci mluvit o ožehavém tématu, jakým je rozsáhle založené tažení proti kouření a kuřákům v Evropské unii. Tažení opírající se i o právní akty schválené Evropským parlamentem. Jde o tažení motivované nepochybně ušlechtilé, tedy ochranou zdraví občanů. Ovšem podle mne s sebou přináší jevy nedůstojné a diskriminační pro velkou skupinu obyvatelstva, která je až kriminalizována kvůli své závislosti na kouření. Nepřehlédnutelným momentem jsou rovněž těžké ekonomické ztráty pro hostinské živnosti ve státech, které zavedly zákaz kouření v restauracích. Domnívám se, že pozornost, která je věnována kuřákům, by měla být adekvátně věnována také tabákovému průmyslu. Není žádným tajemstvím, že po desetiletí se do tabáku přidávají kupříkladu nitrosaminy, tedy dusíkaté sloučeniny vyvolávající rakovinu a zvýšené vstřebávání nikotinu. Není to hlavně nikotin, co člověka poškozuje, ale právě tyto další přídavné látky. Stranou regulace by proto podle mne neměla zůstat výroba tabáku a složení tabákových výrobků.

1-041

Jim Allister (NI). – Mr President, three years ago this month, Robert McCartney was brutally murdered by IRA members in Belfast. Abhorrence at that murder reached this House when the McCartney sisters brought here and put their case for justice in respect of that.

Three years on, justice still evades them. Why? Primarily because the party which could help the most – Sinn Fein – is still more interested in protecting their own than seeing the killers brought to justice. Indeed, the situation has worsened, because pressure on Sinn Fein has been eased by their admission to government, with the result that, for the sake of maintaining that government, those like my former party the DUP are prepared to let Sinn Fein off the hook.

Tragically, justice for Robert McCartney is secondary to maintaining the ‘chuckle coalition’ at Stormont. Likewise with the more recent murder of Paul Quinn, undoubtedly by the military wing of Sinn Fein – it, too, will be shamefully whitewashed and swept under the carpet. That is what happens when you treat with the forces of terrorism.

1-042

Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου (PPE-DE). – Κύριε Πρόεδρε, στη πρώτη αυτή συνεδρίασή μας του καινούργιου χρόνου, θα ήθελα να αναφερθώ στην πολιτική κρίση στην οποία συνεχίζει να βυθίζεται ο Λίβανος και στο ρόλο που πρέπει να παίζει το Κοινοβούλιό μας.

Παράλληλα με τα πολύπλοκα οικονομικά και πολιτικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η φίλη αυτή χώρα, συνεχίζει να υφίσταται το θεσμικό κενό, αφού από τις 23 Νοεμβρίου 2007 δεν έχει καταστεί δυνατό να εκλεγεί πρόεδρος από το Κοινοβούλιο -12 φορές έχει αναβληθεί αυτή η εκλογή- το δε Κοινοβούλιο παραμένει κλειστό και δεν υπάρχει δυνατότητα να συζητηθούν τα προβλήματα, οι προοπτικές και να αξιοποιηθούν όλες οι συνταγματικές δικαιοδοσίες του Κοινοβουλίου για να εκλέξει πρόεδρο.

Γνωρίζω την ευαισθησία σας και τα μηνύματα που έχετε στείλει προς αυτήν την κατεύθυνση, κύριε Πρόεδρε, θέλω όμως να τονίσω ακόμη μια φορά ότι πρέπει να εκφράσουμε τη βαθιά μας ανησυχία για τις συνέπειες αυτής της κρίσης στον ταλαιπωρημένο λαό του Λιβάνου, αλλά και όσον αφορά την ειρήνη και τη σταθερότητα στην περιοχή. Μας το επιβάλλουν τα δημοκρατικά μας καθήκοντα, αλλά και οι δεσμεύσεις μας μέσα από την εταιρική σχέση. Η συμφωνία σύνδεσης με το Λίβανο προβλέπει ένα σταθερό πολιτικό διάλογο μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Κοινοβουλίου του Λιβάνου και πρέπει να αξιοποιήσουμε αυτήν τη δυνατότητα και να στείλουμε ένα μήνυμα αποτελεσματικό.

1-043

Pierre Pribetich (PSE). – Monsieur le Président, mes chers collègues, la Slovénie, seul pays de l'ancienne Yougoslavie à avoir rejoint l'Union européenne, assure maintenant la Présidence de l'Union. Au-delà de l'événement historique, nous lui formons des vœux de plein succès pour sa présidence.

Néanmoins, jamais la nécessité de résoudre définitivement la crise yougoslave n'a été aussi pressante, que ce soit pour la question du Kosovo ou l'accélération de l'adhésion de ses voisins des Balkans. Car la seule solution, pour l'ensemble des pays de l'ex-Yougoslavie, réside dans une adhésion accélérée à l'Union en respectant les critères édictés. La paix nécessite une hauteur de vue et surtout de dépasser l'histoire des Balkans pour affronter l'avenir européen.

À ce jour, la question du Kosovo n'a pu trouver de solution car la communauté internationale a été dans l'incapacité de s'entendre. L'Union européenne a été elle aussi victime de ce blocage, de ce syndrome. Entre les pays craignant les effets de l'indépendance et ceux qui ne rêvent que de se précipiter pour valider cette indépendance pour diverses raisons diplomatiques, la Slovénie devra en premier lieu assurer la cohésion de l'Union en recherchant un compromis d'abord interne, si on ne veut pas rendre dérisoire, voire ridiculiser la politique étrangère de l'Union européenne prévue par le traité de Lisbonne.

Mais nous savons que le mont Triglav en Slovénie symbolise la détermination et l'achèvement. Qu'il soit donc le symbole de cette année 2008!

1-044

Romana Jordan Cizelj (PPE-DE). – Oktobra 2003 je Hrvaška razglasila ekološko-ribolovno cono na Jadranu. Slovenija in Italija sta temu nasprotovali. Dosegli sta, da je leto kasneje prišlo do podpisa sporazuma med Slovenijo, Italijo, Evropsko unijo in Hrvaško. V skladu s tem sporazumom cona ne velja za države članice. Kljub temu je hrvaški sabor lani enostransko odločil, da bo ekološko-ribolovna cona začela veljati tudi za države članice, najpozneje 1. januarja letos.

S tem je sabor občutno otežil življenje ljudi ob Jadranu. Z enostransko odločitvijo Hrvaške so bili na primer v težavah ribiči, ki se jim je zmanjšal teritorij za lov, pristanišče v Kopru pa je izgubilo dostop do mednarodnih voda. Odločitev sabora, da ekološko-ribolovna cona od 1. januarja letos velja tudi za države članice, je v nasprotju z mednarodno sprejeto obvezo Hrvaške in poraja dvom v njeno verodostojnost. Kršenje zavez, ki jih je država sama sprejela, pa se v sodobnih demokratičnih pravnih državah ne dogaja. To je povsem v nasprotju s politično kulturo Evropske unije.

Zato se sprašujem, ali si Hrvaška resnično želi postati članica Evropske unije. Če je odgovor da, mora ukrepati takoj in začeti izpolnjevati tako dogovor o ekološko-ribolovni coni, kot tudi vse druge, doslej že sklenjene dogovore.

1-045

Gyula Hegyi (PSE). – A Szigetköz a magyar Duna-szakaszon, Szlovákia és Ausztria szomszédóságában Közép-Európa egyik legszebb tájegysége. Természeti értékei, a flóra és a fauna gazdagsága, a vízi élőhelyek és az itt élő emberek hagyományos életformája a biodiverzitás egyik épen maradt szigete.

Sajnos a területet tápláló folyó vízhozama az elmúlt évtizedek hidrológiai beavatkozásai miatt vészesen lecsökkent. Nemcsak az érintett régió, de Magyarország és az egész Unió érdeke, hogy ne vesszen el a jövő nemzedékek számára ez az egyedülálló természeti érték.

Jó jogszabályaink vannak, így például a vízkeretirányelv, amely elvben biztosítaná a terület védelmét. Ehhez azonban az kellene, hogy nemzeti és uniós szinten is tartsák be a jogszabályt. Kívánatos lenne, hogy Szlovákia a Nagy-Duna ügyétől függetlenül is működjön együtt Magyarországgal a terület vízellátásának normalizálásában.

Szívesen meghívnám Önöket egy tavaszi vízi túrára e vadregényes tájra, ehhez azonban víz is kellene. Ehhez várjuk minden érintett segítségét.

1-046

Thierry Cornillet (ALDE). – Monsieur le Président, je voulais attirer l'attention de nos collègues parlementaires et du Parlement sur le sort de deux journalistes français, Pierre Creisson et Thomas Dandois, qui sont actuellement incarcérés au Niger, avec une atteinte à la sûreté de l'État, ce qui est passible de la peine de mort dans ce pays.

Il n'est pas niable que ces deux journalistes et leur chauffeur Al Hassane ont violé les lois du Niger puisqu'ils se sont rendus dans une zone interdite, mais c'était, je dirais, pour la bonne cause journalistique, puisqu'il était dans leur intention de faire un reportage sur la rébellion touareg, et il était également dans leurs intentions de revenir à la capitale pour interroger les autorités du Niger, pour avoir le point de vue le plus large possible.

Donc, il me semble important que nous nous mobilisions pour ces deux journalistes parce que, d'abord, ils risquent la peine capitale, peine qui est totalement disproportionnée par rapport à ce qu'ils ont fait, et puis, parce que le Niger est un pays ami que nous aidons beaucoup et qu'il ne mériterait pas la réputation que cette attitude pourrait lui valoir.

Je pense, Monsieur le Président, que vous pourriez vous honorer ainsi que mes collègues, de participer à cet appel à la réflexion, à la clémence auprès du Président Tandja, de façon à ce que ces deux journalistes puissent être libérés, et même s'il est vrai qu'ils ont violé les lois du Niger, ce n'est quand même pas une violation qui mérite un emprisonnement aussi long.

1-047

Der Präsident. – Wir werden das alles sehr sorgfältig begleiten.

1-048

Bogusław Rogalski (UEN). – Panie Przewodniczący! Zabieram dzisiaj głos jako członek Komisji Wolności Obywatelskich, ale także jako obywatel kraju, który wielokrotnie był zmuszony do walki o niepodległość i wolność.

Pragnę zwrócić uwagę tej izbie na brak poszanowania praw człowieka, brak wolności wyrażania własnych uczuć, który ma miejsce w Chińskiej Republice Ludowej, a dotyczy mieszkańców Tybetu. Ostatnim przykładem polityki reżimu wobec Tybetu jest pacyfikacja mnichów okazujących radość z powodu uhonorowania Złotym Medalem Kongresu Dalajlamę (który jest przecież także uhonorowany nagrodą Nobla), od kilkudziesięciu lat walczącego o poszanowanie praw człowieka.

Nie możemy pozwolić, aby Tybet ani jakikolwiek inny naród w XXI w. przestał istnieć z powodu dyktatury, tyranii oraz sadystycznej chęci dominacji politycznej. Powinniśmy w tej izbie powiedzieć „dość” niszczeniu kultury, która uznawana jest za najbardziej pokojową na świecie. Jako ludzie wolni i wyznający wartości, na których zbudowano Unię Europejską, powinniśmy zrobić wszystko, aby Tybetańczycy także mogli poznać znaczenie słowa „wolność”.

1-049

Milan Horáček (Verts/ALE). – Herr Präsident! Wir sind sehr erschrocken über die Schließung aller Regionalbüros des *British Council* durch die russische Regierung. Diese Regionalbüros mussten als Bauernopfer für die verschlechterten Beziehungen zwischen Russland und Großbritannien erhalten. Hat die Zivilgesellschaft in Russland nur Provokationen zu erwarten?

Der Mord an Alexander Litwinenko ist noch immer nicht aufgeklärt, Russland verweigert die Kooperation. Der Hauptverdächtige, Andrej Lugowoi, sitzt seit Ende 2007 in der Duma. Auch die Umstände, die zum Tode von Anna Politkowskaja geführt haben, sind ungeklärt. Wird Kritik unter einem Mantel des Schweigens erstickt oder direkt beseitigt?

Die EU muss Russland dazu auffordern, die Menschenrechte und das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit zu achten. Wir können ein Zeichen setzen, indem wir unseren Presseraum nach Anna Politkowskaja benennen!

1-050

Pedro Guerreiro (GUE/NGL). – Caro Senhor Presidente, na sequência da terceira ronda de negociações entre a Frente Polisário, única e legítima representante do povo sarauí, e o Reino de Marrocos, que, sob os auspícios das Nações Unidas, se realizou a 8 e 9 de Janeiro, gostaria de sublinhar a necessidade e a importância de, neste momento, se exigir o pleno respeito do direito inalienável do povo sarauí à autodeterminação, única solução justa e durável para o conflito, aliás no cumprimento do direito internacional e das resoluções das Nações Unidas, de se exigir às autoridades de Marrocos que ponham fim às suas manobras dilatórias que visam atrasar e, se possível, boicotar o actual processo de negociações e se exigir às autoridades de Marrocos que ponham termo à repressão nos territórios ocupados do Sara Ocidental e à sua colonização.

1-051

Avril Doyle (PPE-DE). – Mr President, Mr Hu Jia, an AIDS campaigner, a human rights activist and nominee of this Parliament for the Sakharov Prize in 2007 was arrested in Beijing on 27 December 2007 by the Chinese authorities and charged with subversion.

I am an admirer of the progress made in recent decades in China; however, the arrest of Mr Hu Jia by the Chinese sends out completely the wrong message, one that is very difficult for us to understand. Are the Chinese going to ignore the commitment they made to the international community when they promised to improve the human rights situation in China in return for the Beijing Olympics?

We as a parliament need to respond very firmly to protect this man who is now incarcerated, most probably for cooperating with the European Parliament when he gave testimony to the Subcommittee on Human Rights in November 2007. We also need to lend support to those campaigners in China seeking his release.

Since diplomatic language alone would only be regarded as acquiescence in Chinese culture, I believe we need a strong parliamentary resolution – hopefully this week – to protect Mr Hu Jia. I urge you, Mr President, to raise the case of Mr Hu Jia with the Chinese authorities: it is imperative they hear the views of this Parliament.

1-052

Proinsias De Rossa (PSE). – Mr President, I rise to raise what may seem, on the face of it, a rather mundane issue: the implementation of the European Water Framework Directive of 2000 in Ireland. The sad fact is that this Directive is being implemented in Ireland by the Irish Government by charging schools for water usage. Because most schools in Ireland are funded to a large extent by voluntary fundraising, this essentially means that parents must raise the money to pay for the water.

That would be bad enough, but the Irish Government has decided to blame Europe for this decision, when of course it is entirely a matter for the Irish Government as to what policy it implements in relation to implementing the Water Directive. The sensitivity of the issue arises because we are having a referendum in Ireland to make a political decision, and a cowardly political tactic to blame Europe for the Government's decision runs the risk of alienating all the parents in Ireland against Europe.

This is, in my view, a serious matter and I would urge the President of Parliament and the Vice-President of the Commission, who is here today, to make it clear to the Irish Government and to make a public statement to the effect that they are free to charge or not to charge schools for water and that they should not be taking risks with the future of Europe with cowardly political tactics.

1-053

Gay Mitchell (PPE-DE). – Mr President, in some of our Member States it is possible for people to walk in off the street and receive training in the use of guns, and indeed Magnum guns, without any identification whatsoever, or without having a gun licence. I raise this here because there is evidence to suggest that organised criminals in Ireland are coming to parts of the European Union for such training and then returning to Ireland and murdering people through gangland murders. Often innocent bystanders are murdered as well.

I raise this because, in November, Parliament approved a new directive, and that directive is now with the Council. I urge the Council to approve this directive this month so that it will pass at first reading.

Secondly, I want to ask the Commission not to wait until this is transposed into national law in 27 Member States – that could take up to two years – but to start implementing some of the provisions, one of which is to set up a contact group of the 27 Member States with the Commission to start working to counteract the illegal use of weapons. I urge that this be done without further delay.

1-054

Siiri Oviir (ALDE). – President, lugupeetud kolleegid! Juba mitu aega on meie pilgud olnud pööratud Gruusiale. Presidendivalimised on läbi ja lõpuks nüüd ka tulemused selgunud.

Revolutsioon söövat oma lapsi. Küllap seda kartes pingutas ka president Saakašvili mõnevõrra üle. Füüsilise jõu kasutamine ühe riigi poolt ei ole riigi tugevuse, vaid nõrkuse tunnus.

Olles objektiivne, tuleb öelda, et pärast rahutuste mahasurumist Gruusia vähemalt püüdis valimist demokraatlikult läbi viia. Kuid demokraatia ei ole asi. See on mõtteviis ja seda ei saa tõsta ühest päevast või ühest riigist teise.

Arvestatav opositsioon on Gruusias sündinud. Demokraatia edasiarengu nimel tuleb aidata valitsusringkondadel mõista selle kui demokraatliku keskkonna koostisosa olemust.

Gruusia peab leidma endas jõudu kriisi kõrvaldamiseks. Ees seisavad parlamendivalimised. Riik vajab ja rahvas ootab demokraatlike reformide jätkumist.

Väär oleks meil Euroopa Liidus panustada ühele isikule. Toetada tuleb institutsioone, anda ekspertabi, ausalt ja otsekoheselt osundada sammudele, mis ei sobi demokraatiaga.

Lõpetuseks tahan õelda, et Gruusias toimuv on ehk võti ka Armeeniale. Sealgi seisavad ees presidendivalimised.

1-055

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – Panie Przewodniczący! Komisja Europejska przyznała Polsce na lata 2008-2012 prawo do emisji tylko 208 milionów ton dwutlenku węgla – o blisko 30% mniej, niż wnioskował polski rząd. Wprawdzie tę decyzję Komisji Polska zaskarżyła do Trybunału Sprawiedliwości, ale niestety rozstrzygnięcie sporu nastąpi w bliżej nieokreślonej przyszłości, tak więc Polska gospodarka musi się dostosować do tak ograniczonego limitu.

W tej sytuacji ograniczają produkcję takie zakłady, jak cementownie, huty, a przede wszystkim znacząco podrożeje energia elektryczna. Przewiduje się, że o około 10% już w tym roku, a o 20% w ciągu czterech lat, ponieważ ograniczenia emisji w znacznym stopniu dotknęły także przemysłu wytwarzania energii elektrycznej.

Takie ograniczenie emisji, niesprawiedliwe rozkładanie jej ciężarów będzie nie tylko opóźniało rozwój krajów nowoprzyjętych do Unii, takich jak Polska, ale w znacznym stopniu obciążało koszty utrzymania ich obywateli. Przeciwno temu chciałem w zdecydowany sposób zaprotestować.

1-056

Hélène Flautre (Verts/ALE). – Monsieur le Président, ce vendredi 11 janvier, j'ai été interdite de visite au Centre de rétention des étrangers de Lille-Lesquin. Cette visite s'inscrivait dans le cadre de la semaine d'action européenne contre l'enfermement des étrangers en Europe. Or, Monsieur le Président, depuis juillet 2003, suite d'ailleurs à la demande du Président de notre Parlement de l'époque et du vice-président Onesta, les autorités françaises ont été amenées à préciser que les règles qui s'appliquent aux visites des parlementaires nationaux et des sénateurs s'appliquent également aux députés européens.

C'est pourquoi je vous demande, Monsieur le Président, de bien vouloir à nouveau interpellier les autorités françaises afin que les engagements de l'époque soient pleinement respectés et notamment que soit garantie l'égalité de traitement entre députés européens et nationaux. Ceci est d'autant plus pertinent que les députés européens examinent en ce moment un projet de directive sur le retour qui pourrait avoir des conséquences très graves sur la rétention des étrangers.

J'ajoute que les visites inopinées de lieux de privation de liberté visent à prévenir les mauvais traitements et que ceux-ci sont généralement impunis en France, comme l'indique le dernier rapport du comité de prévention de la torture.

1-057

Maria Petre (PPE-DE). – Intervin astăzi pentru a vă aduce în atenție situația în care se află astăzi fermierii români la un an de la aderarea noastră la Uniunea Europeană.

Agricultura este, încă, în România o activitate ineficientă sau prea puțin eficientă și, cu toate acestea, vitală pentru o mare parte a populației. Avem o pondere mare a agricultorilor în totalul populației ocupate, dar și un număr mare de fermieri în vârstă.

În acest context, salut decizia Comisiei de a nu activa clauza de salvagardare pe acest domeniu; acest lucru însă nu este suficient.

Plățile care se vor face din fondurile europene vor fi în anul 2008 doar de 25% din media europeană. Sunt necesari 9 ani pentru a o atinge.

În ultimii ani, România a transpus accelerat acquis-ul comunitar în domeniul calitativ, sanitar și fitosanitar.

Costurile de adaptare pot fi o piedică semnificativă în calea obținerii avantajelor politice agricole comune de către fermierii români. România este al doilea mare producător agricol din Europa Centrală și de Est după Polonia și doar utilizarea fondurilor europene poate recupera și valorifica inteligent acest potențial.

1-058

PRESIDE: ALEJO VIDAL-QUADRAS

Vicepresidente

1-059

Vladimír Maňka (PSE). – Na decembrovom zasadnutí Európskeho parlamentu zaznela nepravdivá informácia, že na Slovensku je menšinové rozhlasové vysielanie pred zánikom a že verejnoprávny rozhlas ruší vysielanie Rádia Patria v jazykoch menšín.

Kolegyne, kolegovia, Slovenský rozhlas žiadne reštrikcie voči Rádiu Patria nepripravuje. Naopak, od januára 2007 má Rádio Patria po prvý krát vo svojej histórii samostatný vysielací okruh so 100 % pokrytím územia Slovenskej republiky. Vysiela denne 8 – 10 hodín premiérového programu, t. j. spravodajstva, publicistiky, kultúry. To je viac ako kedykoľvek

predtým. Žiadny iný európsky verejnoprávny rozhlas takto široko koncipované vysielanie pre príslušníkov národnostných menšín neposkytuje.

Pán predseda, je smutné, keď poslanec Európskeho parlamentu si pod pojmom demokracia predstavuje, že môže povedať čokoľvek bez toho, aby si overil, či je to pravda. Takéto útoky potom vyvolávajú napätie a poškodzujú dobré meno štátu.

1-060

Jelko Kacin (ALDE). – Slovenija predseduje Evropski uniji in predsednik njene vlade, ki je tudi predsednik Sveta Evropske unije, je sedaj že dvakrat izrekel oceno o razmerah v Bosni in Hercegovini, ki je izredno dramatična in ki odstopa od dosedanjih ocen o razmerah v tej državi. Pravi, da so razmere tako dramatične, da so celo slabše kot na Kosovu.

To je izzvalo zelo burne reakcije tako v Bosni in Hercegovini kot tudi v inštitucijah Federacije, inštitucijah Republike srbske in med celotnim prebivalstvom. Tudi visoki predstavnik gospod Lajčák vse do danes ni izrekel nobene take tako črne ocene.

Zato se mi zdi, da je ta ocena nerealna, je nekorektna in je tudi neprofesionalna in ne motivira ne inštitucij ne prebivalcev te države, da bi bili bolj uspešni v približevanju Evropski uniji. Zato se mi zdi, da je potrebno v tem času več usklajenosti med inštitucijami Evropske unije, ko gre za tako občutljiva vprašanja, kot je Bosna in Hercegovina.

1-061

Marek Aleksander Czarnecki (UEN). – Parlament Europejski we wrześniu 2006 r. wezwał do położenia kresu handlowi produktami z fok. Deklarację poparła rekordowa ilość posłów. Mimo jednak tak dużego poparcia i późniejszego przyjęcia przez Parlament Europejski tzw. „planu akcji dla dobra zwierząt”, który wzywa do całkowitego zakazu handlu wyrobami z fok na terenie Unii Europejskiej, niestety nie widać żadnych pozytywnych efektów. Zakazy są nieskuteczne i nie powstrzymały handlu foczymi futrami w Unii, która nadal jest jednym z największych rynków zbytu.

W celach komercyjnych poluje się na młode foki, o kilka dni starsze niż obejmuje zakaz, i legalnie sprzedaje. Poluje się bez poszanowania elementarnych zasad, obdzierając je żywcem z futer, a pozostałe ciała zwierząt wrzuca się do wody. Ta rzeź będzie trwała nadal, dopóki Komisja Europejska nie wprowadzi całkowitego zakazu obrotu wszelkimi produktami z fok.

1-062

Jim Higgins (PPE-DE). – Mr President, we have two million drug addicts in the European Union. We have a drug epidemic, which has to be tackled head-on.

Fifteen years ago in Ireland, drug addiction was confined to Dublin. Now it is in every city, town and village: heroin, cannabis, cocaine. People are dying every day in Ireland and within the EU from drug addiction.

I welcome the current eight-year EU drug strategy. But we have to ask ourselves realistically: is it working? We need to tackle the drug problem on all fronts. First of all, we need to cut off supply. Secondly, we need to try and persuade users to stop using drugs and to try and persuade people never to start using them, by means of high-profile advertising campaigns to simply frighten people. Last but by no means least, we need more and better international cooperation.

1-063

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – Anul 2008 este Anul european al dialogului intercultural. În acest an, toate cele 27 de state membre ale Uniunii au oportunitatea să-și promoveze mai mult cultura, istoria, limba și tradițiile.

Deviza Uniunii este „Uniți în diversitate”, iar anul 2008 trebuie cu adevărat să contribuie la întărirea coeziunii Uniunii Europene, tocmai pe baza dialogului intercultural.

România a cunoscut de-a lungul secolelor mai multe influențe: bizantină, rusă, austro-ungară și otomană. 86% din populația României este de religie ortodoxă, fiind singura țară europeană de origine latină preponderent ortodoxă. Subliniez, în același timp, că în România sunt recunoscute în mod oficial 18 culte. Dialogul intercultural trebuie însă să includă și dialogul interconfesional.

Solicit ca, în Anul european al dialogului intercultural, cele 34 de delegații ale Parlamentului European să fie mai active în promovarea valorilor europene în alte țări și pe alte continente, dar și în facilitarea cunoașterii unor alte culturi și tradiții.

Sper ca, prin dialogul intercultural, anul 2008 să contribuie în mod eficient la promovarea păcii, una dintre rațiunile și valorile fundamentale ale Uniunii Europene.

1-064

Jorgo Chatzimarkakis (ALDE). – Herr Präsident! Mein Anliegen schließt sich unmittelbar dem an, was die Kollegin Țicău vorher gesagt hat: 2008, Jahr des interkulturellen Dialogs. Ich bin einverstanden damit und habe Respekt davor, dass die Konferenz der Präsidenten bestimmte Beschlüsse gefasst hat, sehe aber mit Bedauern, dass die religiösen Vertreter, die hier sprechen, bis auf den Papst alle aus dem Raum außerhalb Europas kommen.

Haben wir denn nicht genügend europäische religiöse Vertreter, die wir hier zu Wort kommen lassen können? Deswegen glaube ich, macht es Sinn – und Sie haben es eben angesprochen: Rumänien ist ja ein großes orthodoxes Land –, neben dem Papst auch protestantische Vertreter – denn es gibt auch einen interkulturellen Dialog unter den Christen –, aber eben auch orthodoxe Vertreter hier sprechen zu lassen. Deswegen möchte ich darum bitten, dass Sie erwägen, auch den Ökumenischen Patriarchen Bartholomäus im Rahmen dieses interkulturellen Jahres auftreten zu lassen.

1-065

Teresa Riera Madurell (PSE). – Señor Presidente, con el nuevo año dos nuevos países se han incorporado a la zona del euro adoptando nuestra moneda común. Este hecho trae nuevamente a colación una reivindicación que debería ser ya una realidad en una Unión avanzada, moderna y progresista: la paridad en la acuñación de monedas.

Es una constante a lo largo de la historia: la presencia de mujeres en la acuñación de las monedas prácticamente no ha existido. Sus figuras, sus aportaciones y sus trabajos no han sido objeto, ni tan sólo de esta forma, de reconocimiento simbólico. La igualdad entre hombres y mujeres es uno de los valores sobre los que estamos construyendo la Unión Europea y, en este contexto, la paridad debe llegar a todos los ámbitos.

Hay que reconocer y dar apoyo a la labor de tantas y tantas mujeres en distintos ámbitos del saber —las ciencias, la cultura, la pedagogía, la política— que merecen que sus trabajos, sus vidas y sus nombres sean reconocidos, investigados y recordados. En algunos países, como mi país, España, el Parlamento aprobó una propuesta en este sentido.

Este Parlamento y la Comisión deberían tomar las iniciativas necesarias y recomendar a todos los Estados miembros que tomen las medidas oportunas para garantizar que, en la acuñación de monedas de euro, se incluyan de manera paritaria referencias e imágenes de hombres y mujeres.

1-066

Mairead McGuinness (PPE-DE). – Mr President, one of my colleagues has suggested that a mundane matter has been brought up in this House, and that is the implementation of the Water Framework Directive in Ireland. I think it is anything but mundane. If it is mundane, we need to have more debates on it, because the Irish Government has got itself into hot water by blaming Europe for forcing it to charge schools for water, when in fact the issue is how it is underfunding schools and how badly it is communicating and implementing this important piece of legislation.

What is at risk is the view the Irish have of the European Union, because we constantly blame Europe for decisions that we are unhappy with, even though the government is party to the process of decision-making. At a time when we are facing a referendum on the Reform Treaty, not only are parents looking at the EU with a side glance and believing it is the problem, but farmers and other lobby groups are also certainly not happy with the European Union at the moment.

Therefore, the Irish Government needs to explain fully how it is implementing this Directive; it needs to fund the schools properly and it needs to answer the question of if and when domestic rates will be levied on Irish people. That is what we need to know at this stage.

1-067

El Presidente. – Con esto se cierra este punto.

1-068

14 - CARS 21: Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo (debate)

1-069

El Presidente. – El siguiente punto es el informe de Jorgo Chatzimarkakis, en nombre de la Comisión de Industria, Investigación y Energía, sobre CARS 21: un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo (2007/2120(INI)) (A6-0494/2007).

1-070

Jorgo Chatzimarkakis, *Berichterstatter*. – Herr Präsident, sehr geehrter Herr Kommissar Verheugen! Eigentlich ist der Bericht, den wir hier besprechen, nur ein Bericht über einen Bericht, nämlich über den Bericht der Kommission zu dem Automobil der Zukunft. Aber seit dem 19. Dezember liegt uns ein Vorschlag der Europäischen Kommission zur künftigen CO₂-Bewertung in Bezug auf die Automobile vor. Daher schaut natürlich die Öffentlichkeit auch darauf, wie das Europäische Parlament auf diesen Vorschlag reagiert und wie konsistent die Beschlüsse des Europäischen Parlaments mit anderen, kürzlich erst ergangenen Beschlüssen sind. Wir haben vor kurzem den Bericht meines Kollegen Chris Davies besprochen und auch beschlossen, und deswegen sollten wir auch konsistent bleiben. Zu diesen Aspekten möchte ich etwas später sprechen, denn der Bericht CARS 21 umfasst auch viele Aspekte, die gar nichts mit dem CO₂-Thema zu tun haben.

Sich hier mit dem Thema Automobil zu beschäftigen, ist sehr wichtig. Warum? Weil wir schon seit Jahren über die Lissabon-Agenda sprechen, weil wir seit Jahren über die Wettbewerbsfähigkeit der Europäer sprechen. Hier haben wir nun einen Bereich, wo wir wettbewerbsfähig sind. Im Premiumbereich beispielsweise haben wir als Europäer eine prägende

Position im Weltmarkt. Über 80 % aller Premiumautos auf der Welt kommen aus Europa. Das ist ein Eckpfeiler der europäischen Wirtschaft und auch ein Eckpfeiler der europäischen Wettbewerbsfähigkeit.

CARS 21 steht für *Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*. Das ist eine Mitteilung der Kommission, die seit 2005 im Rahmen einer hochrangigen Expertengruppe Vorschläge für eine Modernisierung der EU-Automobilgesetzgebung erarbeitet hat. Darin ging es darum, welche Anpassungen wir um das Auto herum brauchen, um den Automobilsektor auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu halten. Nun kann ich nicht auf alle Anregungen eingehen. Wir im Europäischen Parlament, im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, haben 89 Anregungen aufgelistet. Auf die werde ich nicht eingehen, aber es geht hierbei um Aspekte wie Straßensicherheit, Umweltschutz, Binnenmarkt, Welthandel, Forschung und Innovation sowie viele andere Themen.

Lassen Sie mich einige wenige Aspekte herausgreifen. So brauchen wir etwa die Vollendung des Binnenmarktes z.B. für Tuning und Ersatzteile. Es ist ungerecht, dass z.B. deutsche Autotuninghersteller ihre Produkte, wie etwa Felgen, in Italien nicht absetzen dürfen, weil es dort ein Tuningverbot gibt, italienische Hersteller umgekehrt aber sehr wohl in alle Länder, unter anderem nach Deutschland, exportieren können. Hier braucht Europa einen echten Binnenmarkt für Tuning und Ersatzteile und im Übrigen brauchen wir auch gleiche Sicherheitsvorkehrungen für den Bereich Tuning. Im Übrigen müssen wir auch die Zulassungspolitik europäisieren. Hier gibt es eklatante Unterschiede, was die Zulassung angeht.

Ein anderer Aspekt: Wir brauchen eine einfachere Regelung für die Zulassung von im EU-Ausland erworbenen Gebrauchtfahrzeugen. Die Nationalstaaten haben teilweise hohe Hürden und sehr viel Bürokratie aufgebaut, die einen Handel mit und Privatkauf von Gebrauchtautomobilen sehr erschweren. Hier braucht Europa eine gemeinschaftliche Regelung. Das ist auch ein wichtiges Instrument, um die Flotten zu erneuern. Wir machen eine Klimaschutzpolitik in vielen anderen Bereichen, wir brauchen sie auch hier, also brauchen wir auch hier eine Anpassung.

Ein weiterer Aspekt sind die Forschungsmittel. Wir brauchen mehr Forschungsgelder der Mitgliedstaaten für die Automobilindustrie. Immer neue gesetzliche Vorgaben, wie z.B. die CO₂-Gesetzgebung, erfordern Anpassungsmaßnahmen der Automobilindustrie. Um den Standort Europa zu stärken, müssen die Investitionen der Mitgliedstaaten, aber auch der Europäischen Union in die Automobilforschung deutlich erhöht werden, nicht nur bei den alternativen Antrieben, insbesondere z.B. bei der Speichertechnologie. Wir sind bei der Erforschung der Batterietechnologie unseren Konkurrenten aus Asien fünf bis zehn Jahre hinterher.

Nun zum Thema CO₂: In Abstimmung mit dem Berichterstatter aus dem Umweltausschuss, Chris Davies, haben wir einige zentrale Parameter noch einmal deutlich gemacht. Dabei geht es um Strafen statt Verbote, es geht um den zentralen Parameter Gewicht, aber es geht auch um eine realistische Einschätzung, ab wann diese CO₂-Gesetzgebung greifen kann. Wir haben uns im Parlament für das Jahr 2015 entschieden. Wir haben uns auch für 125 Gramm als Grundlage entschieden. Wenn ich das als Kommentar gegenüber der Kommission sagen darf: Die Bestrafung, die Sie in Ihrem Vorschlag vorsehen, ist fünfzehn Mal so hoch wie für CO₂, das aus dem Kamin kommt. Also ist das CO₂, das aus dem Auspuff kommt, fünfzehn Mal teurer als das, was aus dem Kamin kommt. Deswegen brauchen wir eine realistische Einschätzung. Es ist sehr ambitioniert. Ich möchte mich bei den Kollegen bedanken, die geholfen haben, diesen Bericht auf die Beine zu stellen!

1-071

Günter Verheugen, *Vizepräsident der Kommission*. – Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! CARS 21 hat eine Bedeutung weit über den Sektor der Automobilindustrie hinaus. Es ist das Modell für eine zukunftsweisende europäische Industriepolitik. Hier ist zum ersten Mal versucht worden, im Zusammenwirken aller Akteure einen langfristigen, stabilen Rahmen für die Entwicklung einer europäischen Schlüsselindustrie gemeinsam zu vereinbaren. Ich bin sehr stolz darauf, dass das gelungen ist.

Dem liegt eine ganz klare Arbeitsteilung zu Grunde. Wir haben der europäischen Automobilindustrie gesagt, sie kann nicht damit rechnen, dass wir protektionistische Maßnahmen ergreifen werden, um sie vor der stärker werdenden Konkurrenz aus anderen Teilen der Welt zu schützen. Aber wir haben ihr auch gesagt, dass sie damit rechnen kann, stabile, verlässliche und vorhersehbare Rahmenbedingungen zu bekommen, vor allen Dingen genug Zeit — ein Aspekt, auf den Herr Chatzimarkakis gerade hingewiesen hat —, um sich auf die gesetzlichen Anforderungen der Zukunft vorzubereiten.

Ich möchte hier zur Lage der Automobilindustrie in Europa eines festhalten: Es ist eine der wenigen Industrien, in denen Europa eine unbestrittene Weltführerschaft besitzt, nach wie vor. Es ist eine Schlüsselindustrie für Europa, für die Technologie, für das Wachstum und *last but not least* für die Beschäftigung. Ich wehre mich dagegen, dass in Teilen der europäischen Öffentlichkeit der Eindruck erweckt wird, dass es etwas Unmoralisches, ja geradezu Kriminelles ist, ein Auto zu bauen, ein Auto zu kaufen und ein Auto zu fahren. Das Auto gehört zu unserer europäischen Lebensweise dazu, und es muss bezahlbar sein, es muss sicher sein, es muss zuverlässig sein und es muss sauber sein. Genau das ist das Ergebnis von CARS 21.

Die europäische Automobilindustrie ist nicht gegen die ambitionierten Klimaschutzziele, die die Europäische Kommission in ihrem Vorschlag vorgelegt hat. Ich möchte hier ganz klar sagen: Auch ich bin nicht dagegen. Es gilt ohne Wenn und Aber, dass wir im nächsten Schritt der Begrenzung von CO₂ von Personenkraftwagen auf einen europäischen Durchschnitt von 120 Gramm pro Kilometer kommen werden. Das ist kein Widerspruch zu den 125 Gramm, die Herr Chatzimarkakis erwähnt hat, weil 5 Gramm davon ja durch die Beimischung von Biotreibstoffen erreicht werden sollen. Es gibt keinerlei Streit darüber, dass dieses Ziel als nächster Schritt gilt.

Ich bin auch der festen Überzeugung, dass die europäische Automobilindustrie davon profitieren wird, wenn der Gesetzgeber sie zu einem starken Innovationsschub zwingt, neben den qualitativ besten und den sichersten eben auch die umweltfreundlichsten Autos der Welt zu bauen. Das wird auch geschehen, ich habe nicht den geringsten Zweifel daran.

Ich habe in der Debatte darüber ein paar Untertöne gehört, die mir nicht gefallen, nämlich — ich will es hier sehr klar sagen — den Versuch, die Hersteller größerer Autos gegen die Hersteller kleinerer Autos, oder auch die Verbraucher, diejenigen, die sich größere Autos leisten können oder wollen, gegen diejenigen, die sich nur kleinere Autos leisten können oder wollen, auszuspielen nach der Devise: Großes Auto schlecht, kleines Auto gut!

Der französische Präsident Sarkozy hat ein sehr bemerkenswertes Argument in die Debatte eingeführt, indem er dem Kommissionspräsidenten geschrieben hat, dass man mit der Fähigkeit, viel Geld für ein Auto auszugeben — also ein teures und großes Auto zu kaufen —, nicht das Recht erwirbt, mehr Schmutz zu machen. Über dieses Argument lohnt es sich nachzudenken.

Ich lebe nicht in Frankreich, aber ich weiß, dass es in Frankreich Menschen gibt, die in großen Schlössern wohnen und sehr viel Energie brauchen, um diese Schlösser zu beheizen. Und ich weiß, dass es in Frankreich auch Menschen gibt, die unter den Brücken leben und überhaupt keine Heizkosten verursachen. Wo ist der Unterschied? Wenn es unmoralisch ist, ein großes Auto zu fahren und deshalb mehr Dreck zu machen als jemand, der ein kleines fährt, dann ist es ebenso unmoralisch, in einem Einfamilienhaus zu wohnen und mehr Heizkosten zu verursachen als jemand, der in einem Ein-Zimmer-Apartment wohnt.

Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, dass diese Argumentation auf den ersten Blick sehr schlüssig erscheint, beim näheren Hinsehen aber bedeutet, dass wir auf dem Umweg über die CO₂-Frage zu einer tiefgreifenden Lifestyle-Regulierung in Europa kommen würden. Und das wollen wir gerade nicht. Das will auch die Kommission nicht. Wir wollen, dass die gesamte Modellpalette des europäischen Automobilbaus erhalten bleibt, und das ist auch möglich.

Ich denke, dass wir in der Beratung, die jetzt unmittelbar vor uns liegt, schon sehr genau abwägen werden, was wir den Herstellern, was wir den Verbrauchern und was wir den Verkehrsteilnehmern zumuten können und wollen. Wir muten ihnen eine ganze Menge zu, ich muss Ihnen das sagen, meine Damen und Herren! Was wir alles bereits beschlossen haben, Euro 5 und Euro 6, die bereits in Kraft getreten sind, wird zur deutlichen Verteuerung der europäischen Automobile führen.

Die Vorschriften, die wir zur Verbesserung des Fußgängerschutzes erlassen werden, also Maßnahmen am Auto, um Fußgänger stärker zu schützen, wenn es Unfälle gibt, an denen sie beteiligt sind, werden auch eine Menge Geld kosten. Die obligatorische Einführung von elektronischen Stabilitätskontrollsystemen in europäischen Autos wird ebenfalls eine Menge Geld kosten, und dann kommt CO₂ noch dazu. Das tun wir vor dem Hintergrund einer Situation, in der weltweit genau der Sektor der europäischen Automobilindustrie angegriffen wird, in dem ohnehin am wenigsten verdient wird, in dem unsere Exportchancen schlechter sind, in dem wir mehr Importe als Exporte haben, nämlich in dem Bereich der kleineren und mittleren Fahrzeuge.

Ich mache mir durchaus Sorgen um die Standortsicherheit einer ganzen Reihe von europäischen Herstellern. Ich bin vollkommen der Überzeugung, dass es absolut notwendig ist, alle Industrieprodukte, auch das Auto, zu dem Maß von Umweltfreundlichkeit zu bringen, das technisch möglich ist. Ich bin aber nicht der Meinung, dass wir das in einer Art und Weise tun sollten — das gilt für alle Industrieprodukte, nicht nur für das Auto —, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit von Industrien aufs Spiel setzt.

Denn eines muss man ganz klar sehen: Wenn wir durch unsere Politik — und das sage ich auch im Hinblick auf die Debatte, die wir nächste Woche zu führen haben — Industrien dazu veranlassen, ihre Standorte in Europa aufzugeben und anderswo in der Welt zu produzieren, dann entsteht daraus für die Umwelt kein positiver Effekt, weil sie anderswo zu wesentlich schlechteren Umweltbedingungen produzieren werden. Wenn die Stahlindustrie aus Europa weggeht nach Kasachstan, glauben Sie mir, dass in Kasachstan weniger strenge Regeln gelten als in Europa. Das Ergebnis wären mehr Emissionen, und gleichzeitig wäre das Ergebnis der Verlust von Zigtausenden, wenn nicht Hunderttausenden von Arbeitsplätzen.

Ich wäre dankbar, wenn diese Aspekte bei der sehr kontroversen Debatte, die wir haben werden, niemals vergessen würden. Eine moderne europäische Industriepolitik und eine moderne europäische Umweltpolitik können demonstrieren,

dass Ökonomie und Ökologie sich nicht in einem natürlichen Gegensatz befinden, sondern dass es möglich ist, die ökologischen Herausforderungen der Zukunft durch vernünftige Ökonomie und moderne Technologie zu lösen.

Das war das, was in CARS 21, über das heute hier gesprochen wird, von allen Beteiligten diskutiert wurde, und das war das eigentlich entscheidende Ergebnis. Es ist ein Ergebnis, das es wert ist, wie ich finde, von einer breiten europäischen Öffentlichkeit unterstützt zu werden.

(Beifall)

1-072

Erika Mann, *Verfasserin der Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für internationalen Handel*. – Herr Präsident, Herr Kommissar und verehrter Kollege Jorgo Chatzimarkakis! Für den INTA-Ausschuss habe ich den entsprechenden Bericht verfasst. Dabei haben wir uns im Wesentlichen auf drei Aspekte konzentriert.

Erstens empfehlen wir der Kommission dringend, doch sorgfältiger darauf zu achten, dass alle Empfehlungen auch dahingehend überprüft werden, inwieweit sie Auswirkungen auf die multilaterale Runde – die so genannte Doha-Runde – und auf die bilateralen Abkommen haben. Uns haben besonders die bilateralen Abkommen interessiert, wie hier im Fall Korea. Aber auch die anderen Staaten wie Indien oder die ASEAN-Staaten sind interessant.

Wichtig ist dabei, dass wir wollen, dass der Marktzugang nur geöffnet wird, wenn wir auch eine entsprechende Gewährleistung von der anderen Seite haben können. Das bezieht sich besonders auf die so genannten nichttarifären Handelshemmnisse.

Zweitens wünschen wir eine stärkere Koordinierung im Bereich der Abstimmung im internationalen Umfeld und im Bereich der internationalen Standards.

Drittens empfehlen wir dringend, bei den internen Wettbewerbsbedingungen auch die internationalen Wettbewerbsbedingungen nicht aus den Augen zu verlieren, die sich in den letzten Jahren erheblich gewandelt haben. Wir sehen, dass wir es mit erheblich mehr internationalen Wettbewerbern zu tun haben.

1-073

Antolín Sánchez Presedo, *Ponente de opinión de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios*. – Señor Presidente, el sector del automóvil, con gran peso en el empleo y en la economía europea, necesita un marco ambicioso que contemple medidas coherentes integradas, en línea con la Estrategia de Lisboa, para hacer frente a los nuevos desafíos.

Nuestra industria, líder en la producción mundial de turismos, segunda en camiones y con buenos servicios postventa, debe afirmar su posición y estar en condiciones de satisfacer las necesidades de movilidad y transporte, mejorando la productividad, aumentando la seguridad y contribuyendo al medio ambiente.

Para conseguirlo, es clave la eficiencia económica. Es lo que va a permitir cubrir todos los objetivos y garantizar precios asequibles para la renovación de la flota, adquiriendo vehículos, y también para su mantenimiento durante toda la vida útil. Esto es lo que ha subrayado la Comisión de Asuntos Económicos, respaldando también el avance en la competencia y en la protección de los derechos de propiedad intelectual, y el perfeccionamiento del tratamiento fiscal del sector.

Todo ello se incorpora en buena medida en el informe, por lo que felicito al ponente.

1-074

Ona Juknevičienė, *Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto nuomonės referentė*. – Sveikinu Jorgo Chatzimarkakis parengus šį pranešimą. Automobilių pramonė iš tiesų yra viena iš svarbiausių. Joje tiesiogiai dirba 2,3 milijono žmonių ir dar 10 – 12 milijonų pagalbiniuose sektoriuose. Tai 7 procentai visų dirbančiųjų gamybos sektoriuje Bendrijoje. Bendrijos narės privalo iš anksto pasirūpinti žmonėmis, kurie dėl struktūrinių pokyčių gali likti be darbo, ir tam tinkamai pasirengti. Dabargi problemas sprendžiamos su jomis jau susidūrus. Turime garantuoti, kad Bendrijos lėšos, skirtos žmonėms, kurios persitvarko, patektų tiesiogiai darbuotojams. Ypač reikia remti tuos, kurie nori pradėti savo verslą – turiu omenyje globalizacijos fondo lėšas. Žmogus yra svarbiausias vykstant įvairiems pokyčiams ir mūsų pareiga pasirūpinti Bendrijos piliečiais, apsaugoti nuo nedarbo, efektyviai panaudoti socialines garantijas. Tik tokiu būdu įgaunamas žmonių pasitikėjimas.

1-075

Claude Turmes, *Verfasser der Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit*. – Herr Präsident! Ich wollte bei dieser Debatte eigentlich zwei Zahlen in den Raum stellen, damit wir wissen, wovon wir reden. Es gibt heute in der Welt 700 Millionen Autos bei einem Ölpreis von 100 Dollar. Tata hat letzte Woche ein Billigauto vorgestellt, das nur fünf Liter verbraucht. Fünf Liter ist viel für so ein kleines Auto!

Das zeigt ja klar, dass in den Schwellenländern – China, Indien, anderen asiatischen Ländern, Südamerika, afrikanischen Ländern – in den nächsten Jahren hunderte Millionen weitere PKW hinzukommen. Und vor diesem Hintergrund kann es

doch nicht sein, dass wir in Europa die Hersteller schützen, die glauben, Zweittonnen-Limousinen mit einem Verbrauch von sieben, acht, zehn oder mehr Litern auf den Markt bringen zu müssen, weil wir da einen so genannten kompetitiven Vorteil haben.

Ich finde, die heutige Debatte reiht sich ein in ein Trauerspiel. Herr Ferber von der CSU hat jüngst Kommissionspräsident Barroso damit gedroht, seine CDU/CSU-Fraktion würde sich für kein zweites Mandat von Herrn Barroso einsetzen, wenn dieser weiterhin Herrn Dimas unterstützen und gegen die deutsche Automobilindustrie kämpfen würde.

Herr Verheugen, mit Verlaub, Sie können doch nicht sauer sein auf Herrn Sarkozy. Warum sind Sie sauer? Weil er und Herr Prodi einen Brief geschrieben haben, um zu bewirken, dass der Steigungswinkel der Kurve von der Kommission nicht auf 80 gesetzt wurde, wie die deutsche Automobilindustrie wollte, sondern dass ein Kompromiss gefunden wird. Ich finde das sehr, sehr legitim, was die Herren Prodi und Sarkozy bei dieser Debatte gemacht haben. Mich wundert auch nicht, dass ein FDP-Politiker natürlich hier auch wieder auf die deutsche Automobillobby zurückfällt.

Mit Verlaub, Chatzi, Dein Bericht fällt zurück hinter das, was Chris gemacht hat, weil Du anstatt Fläche jetzt Gewicht in den Vordergrund stellst, und weil Du anstatt 125 Gramm nur Technik jetzt 125 Gramm integriert forderst. Das heißt, wir gehen heute im Parlament noch ein Stück weit zurück. Und dieses Argument von der Zeitschiene! Was machen wir denn? Wir versuchen mit 2012 doch nur, Technik, die schon besteht, schneller auf den Markt zu bringen.

Das Wichtigste fehlt: Wo ist das Ziel 2020? Herr Verheugen, Sie fordern einen stabilen Rahmen. Wie soll ich denn als Automobilmanager wissen, wo ich hin will, wenn die europäische Politik mir keinen Rahmen setzt, wo ich 2020 energieeffizienzmäßig sein soll. Das ist nicht im Kommissionsvorschlag, und das ist auch nicht in Deinem Vorschlag.

Wenn dieses Parlament etwas in dem Bericht zu der Gesetzgebung tun sollte, dann sollte es einen Vorschlag machen, wo wir 2020 stehen sollen. Das ist es, was wir brauchen: Stabile, langfristige Planung.

1-076

Malcolm Harbour, *Draftsman of the opinion of the Committee on the Internal Market and Consumer Protection*. – Mr President, I want to start my speech by agreeing for once with Mr Turmes. This report is all about giving a crucial industry a stable framework within which to meet the societal demands that we are placing on it – whether they concern environment or safety. Whether Mr Dimas has achieved that and done a proper impact assessment in comparison with what is in the CARS 21 report, I beg to differ. One of the things I would like to ask Commissioner Verheugen to do is to take a message to Mr Dimas and ask him to explain how the process that he is currently using to develop this regulation is in any way compatible with what is in the CARS 21 proposal.

I declare an interest in this because I was a member – a working member – of the High Level Group. This is the third report. The High Level Group made its report, the Commission made a very good response accepting most of the recommendations of the stakeholders and now this Parliament, thanks to the good work of Mr Chatzimarkakis, is going to convincingly endorse those conclusions.

But there is one other group that characteristically is conspicuously missing from this debate, and that is the Member States. One of the most important recommendations of CARS 21 is an integrated approach. Member States have a major stake in this, so why are they not here this evening? They are the ones who behave idiosyncratically in their national regulations and undermine the achievement of that stable framework, that internal market, that achievement of the environmental and safety goals that we want to achieve, those targets of reducing road deaths – where we have very ambitious targets and where they can make big investments in infrastructure and driver training. Why are they not here?

We need to send a clear message to them. One of the things that we ask from the Committee on the Internal Market and Consumer Protection is for this Parliament to take an initiative in getting other national parliamentarians together in this House to talk in the framework of CARS 21 about how they, as national and local politicians, are going to contribute to these overall goals of achieving a competitive car industry with the highest possible technology and preserving and developing jobs and employment, while achieving the goals that we all want to meet in terms of science, safety and environmental improvements.

(Applause)

1-077

Luca Romagnoli, *relatore per parere della commissione per i trasporti e il turismo*. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'opinione sul quadro normativo competitivo nel settore automobilistico del XXI secolo ho inteso redigerla includendo alcuni suggerimenti, considerando l'alto valore strategico per la crescita e l'occupazione dell'Unione, ma anche considerando la necessità di promuovere ulteriormente sia l'innovazione tecnologica dei veicoli, da un lato, sia quella dell'infrastruttura, dall'altro, ma ovviamente curare la sicurezza delle strade europee.

Credo che tutto questo si possa realizzare attraverso la riduzione delle emissioni, ma credo che per questa reale riduzione delle emissioni maggiore attenzione andava conferita ad un approccio integrato, quale quello proposto dal gruppo *CARS 21*, che ho l'impressione, invece, la Commissione abbia un poco disatteso. In particolare, lamento la poca rilevanza data alle politiche necessarie per il conseguimento del principio concordato dei costi/benefici.

Ritengo, inoltre, che per realizzare l'obiettivo di una maggiore utilizzazione di biocarburanti sia necessario e urgente dare impulso ad una rete adeguata di distribuzione, altrimenti l'obiettivo non è raggiungibile, senz'altro a livello locale. Concludo dicendo che ho auspicato e auspico che si adottino accorgimenti necessari affinché i costi dell'adeguamento tecnologico possano essere sostenuti in condizioni paritetiche e di libera concorrenza ed effettiva competitività nell'Unione. Ho, invero, richiamato l'attenzione dei colleghi e della Commissione, con poca fortuna, anche sull'importanza della manutenzione.

1-078

Gary Titley, *Draftsman of the opinion of the Committee on Legal Affairs*. – Mr President, the Committee on Legal Affairs supports the *CARS 21* initiative, which we believe was an exemplary example of stakeholder involvement.

We say yes to the integrated approach, which we believe is fundamental to the success of this initiative. But, like Mr Harbour, I would raise the question about Member States' commitment, given their unilateral desire on occasion to legislate or implement fiscal regimes which undermine the integrated approach.

Yes to simplification, replacing 38 directives with UN regulations – as long as we are not seen as abdicating our right to legislate should we need to – and yes to the development of technologically driven solutions such as *ECOR*. But I would hope that the Commission could take more action, as Ms Mann has suggested, on intellectual property rights, particularly in relation to China. We would like to see a proper implementation of the Regulation on Motor Vehicle Distribution in the EU and we believe it is fundamental to address non-harmonised implementation, the End-of-Life Vehicles Directive.

We have to improve cross-border inspections of vehicles and cross-border enforcement of traffic rules in other Member States, because otherwise the whole situation becomes very disparate. But, like Mr Turmes, I believe that what we should be looking for is a framework which extends to 2020 and beyond.

1-079

Nicole Fontaine, *au nom du groupe PPE-DE*. – Monsieur le Président, chers collègues, je voudrais féliciter le commissaire Verheugen d'avoir pris cette initiative de créer un groupe de haut niveau, *CARS 21*, sur le marché européen automobile.

En 2003, nous avons été plusieurs ministres de l'industrie à souhaiter cette nouvelle méthode qui consiste à se pencher sur un secteur industriel donné afin de dégager les solutions appropriées. On se rappelle que ceci fut le cas, par exemple, pour le secteur textile, et ce fut un succès. Cette démarche permet en effet d'associer les professionnels et de parvenir à une approche intégrée.

Je ferais juste un souhait pour l'avenir: une représentation qui tienne mieux compte de la diversité des professions concernées par le secteur et une association plus forte encore du Parlement européen.

Cela étant dit, j'évoquerai trois des pistes tracées dans l'excellent rapport de Jorgo Chatzimarkakis. Tout d'abord, le fait de rappeler que le secteur automobile est source d'emploi, de compétitivité, de croissance et d'innovation et ainsi de demander une augmentation substantielle du financement de la recherche et du développement, notamment dans les domaines des moteurs à hydrogène, des piles à combustible ou des véhicules hybrides. Le message est clair et la recherche de la technologie automobile devra certainement être une des priorités de l'Institut européen d'innovation et de technologie.

En second lieu, s'agissant de la contribution de l'industrie automobile à la lutte contre le réchauffement climatique, les objectifs de baisse des émissions de CO₂ sont dans la ligne du rapport Davies que nous avons voté en octobre dernier. Nous devons permettre aux industriels de se préparer. Dès lors, je crois que le délai de 2015 ne saurait raisonnablement être raccourci. En revanche, la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre doit également passer par des mesures fiscales, incitatives au renouvellement du parc automobile.

Enfin, j'apprécie que notre rapporteur demande la création d'un marché intérieur des équipements et accessoires automobiles ainsi que l'intensification de la lutte contre l'importation des pièces contrefaites. Il y va de la sécurité des citoyens, il y va aussi de la survie de milliers de PME européennes.

En conclusion, mes chers collègues, je dirais qu'il est essentiel de prendre la mesure de la pression sur l'industrie européenne de l'automobile et de la concurrence de plus en plus prégnante.

Je remercie M. Chatzimarkakis de l'excellente collaboration avec les rapporteurs fictifs et je voudrais le féliciter d'être parvenu à ce résultat très dynamique et très porteur d'avenir pour ce secteur important de notre économie.

1-080

Matthias Groote, *im Namen der PSE-Fraktion*. – Herr Präsident, Herr Kommissar, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Einberufung der hochrangigen Expertengruppe CARS 21 war genau richtig. Das Arbeitsergebnis kann sich auch sehen lassen. Wir hatten ja zwei Parlamentsvertreter – Malcolm Harbour und Garrelt Duin – in dieser Gruppe, und sie haben sehr gut gearbeitet. Als Schattenberichtersteller für diesen Bericht im Umweltausschuss möchte ich nur auf die Umweltfragen eingehen. Aber auch als Mitglied im Industrieausschuss bin ich der festen Überzeugung, dass der Erhalt und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie eng mit der Frage verbunden ist, wie klima- und umweltfreundlich die Fahrzeuge *made in Europe* zukünftig sein werden.

Ich begrüße daher die Tatsache, dass wir die Euro-5- und Euro-6-Norm für Pkw schnell auf den Weg gebracht haben und dass der Kommissionsvorschlag für eine Euro-6-Norm für Lastkraftwagen nun vorliegt. Mit dieser quellenbezogenen Gesetzgebung helfen wir den Städten und Gemeinden in Europa, die vorgeschriebenen Feinstaubrichtwerte einzuhalten und somit für eine bessere Luftqualität zu sorgen.

Mir ist aber schleierhaft, dass immer wieder versucht wird, wenn es um Klimaschutz geht, den für 2012 angestrebten Zeitpunkt der Einführung der CO₂-Gesetzgebung auf 2015 zu verschieben. Das ist nicht gut. Wir haben die Klimaschutzkonferenz auf Bali gehabt, und dort ist Europa sehr forsch aufgetreten. Aber wenn es dann um konkrete Gesetzgebung geht, dann hechten wir immer wieder einen Schritt zurück. Seit 1995 wissen die Automobilhersteller Bescheid, dass im Bereich Forschung und Entwicklung für klimafreundliche Fahrzeugmodelle etwas gemacht werden muss. Ich denke, zwölf Jahre Anlaufzeit müssen ausreichen, um im Jahr 2012 das Ziel 120 g/km zu erreichen, und dies inklusive komplementärer Maßnahmen. Das ist ganz wichtig.

Der Klimawandel wird sicherlich nicht auf uns warten, sondern wir müssen jetzt handeln. Und es ist wichtig, dass wir bis zum Jahr 2015 beim CO₂-Ausstoß die Spitze überschritten haben und dann mit einer Reduzierung anfangen. Da muss jeder Bereich, auch das Automobil, seinen Beitrag leisten.

1-081

Chris Davies, *on behalf of the ALDE Group*. – Mr President, the car industry should have reduced its emissions by a great deal more than it has, but we are where we are and it takes time to achieve change economically, so I welcome the rapporteur's proposal to set a target of 125 g by 2015, to bring it in line with the vote of this Parliament last October.

I think it is ambitious, but it is achievable. And, to a significant degree, it now reflects the Commission's proposals for only a very gradual phase-in of penalties after 2012. But I am sorry that the rapporteur has proposed that the target values should be based on weight, because this removes an incentive to reduce the weight of cars and it goes counter to the vote we had in October. So, please, let us be consistent. In its proposals, the Commission has recognised that footprint may have great merit; it simply says that we have not got the data to establish the credentials for that yet, so let us get the data as fast as we can and keep the options open.

We do not want to fight our business leaders and our entrepreneurs. On the contrary, if we are to combat climate change and reduce the threat that now hangs over the survival of billions of people in the poorest parts of this planet, we have to get them to accept responsibility for their actions. I was wrong in November when I claimed here that Michael O'Leary, the boss of Ryanair, had said that he did not give a toss for the environment so long as he could stuff his pockets and those of his airline full of gold. That may be the impression his scorn for environmentalists sometimes creates, but I apologise and withdraw the claim, and look forward to taking up his offer of a debate. But if we are to tackle the problem of climate change, we need people like Mr O'Leary and his counterparts in the car industry on side, working with us, pushing the boundaries of innovation and leading from the front.

1-082

Vladimír Remek, *za skupinu GUE/NGL*. – Vážený pane předsedo, vážení přítomní, jsem přesvědčen, že zpravodaj odvedl v tomto případě velký kus práce a prokázal značnou schopnost pro vyjednávání a kompromisy. Zejména snižování emisí v automobilovém průmyslu a přitom zachování si realistického pohledu na odvětví, které patří mezi špičková v Evropě a je zároveň jedním z klíčových zaměstnavatelů, jak už bylo řečeno přede mnou, poskytuje více než dva a čtvrt milionů pracovních míst a další miliony v návazných odvětvích, to byl podle mého opravdu tvrdý oříšek. Výsledkem je podle mého solidní a realistický dokument. Důležité je i to, že navíc podporuje snahu výrazně zjednodušit legislativu ovlivňující automobilový průmysl dnes existujícími více než dvěma sty normami. V tomto duchu jsem se jako stínový zpravodaj snažil zprávu podpořit také svými pozměňovacími návrhy. Směřovaly především k tomu, aby ambiciózní plány na snižování emisí nepodráždily nohy jak rozvoji oboru v Evropě, tak i naší konkurenceschopnosti se světem.

1-083

Ján Hudacký (PPE-DE). – Dovoľte mi úvodom poďakovať sa spravodajcovi pánovi Chatzimarkakisovi za jeho vynikajúcu správu, ktorá berie do úvahy a pragmaticky poukazuje na všetky aspekty regulačného rámca, tak dôležitú pre budúcnosť automobilového priemyslu.

Ak v tejto správe hovoríme o konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu v podmienkach globálneho rozvoja, musíme brať do úvahy predovšetkým to, čo ju môže výrazne obmedzovať. Pôvodne som si myslel, že nie je nutné

Európskej komisii pripomínať význam tohto odvetvia pre ekonomický a sociálny rozvoj Európskej únie, ale potom, čo Komisia vyšla s návrhom stanovovania emisných štandardov pre nové osobné autá, nie som si tým už tak istý. Ak by to bolo tak, Komisia by zrejme viac rešpektovala väčšinový názor Európskeho parlamentu, ako aj expertných skupín, ktorý hovorí o presadzovaní viac integrovaného prístupu.

Európsky parlament rovnako kriticky berie do úvahy aj obdobie, za ktoré je európsky automobilový priemysel schopný technologicky zvládnuť ambiciózne emisné ciele tak, aby to malo čo najmenší vplyv na jeho konkurencieschopnosť. Európsky parlament to jasne vyjadril v správe pána Daviesa a taktiež aj v tejto správe, keď výbor veľkou väčšinou hlasov prezentoval svoje stanovisko, že automobilové spoločnosti by mohli dosiahnuť úroveň CO₂ 125 g/km do roku 2015. Ak nám skutočne ide o redukcie emisií v celom automobilovom sektore, musíme tieto veci vnímať viac komplexne.

Navrhovaný krok by iste okrem iných negatívnych dopadov, ako napríklad schopnosť kúpy nových áut pre sociálne slabých občanov, viedol aj k spomaleniu obmeny starých áut. Tento aspekt by zrejme najviac dominoval predovšetkým v nových členských krajinách, kde je miera výmeny starých áut z ekonomických dôvodov obyvateľov veľmi nízka, čo by rozhodne neprispievalo k redukcii CO₂, ba naopak.

1-084

Dorette Corbey (PSE). – Voorzitter, transportemissies zorgen voor één vijfde van de broeikasuitstoot. Het aantal auto's per duizend inwoners neemt overal ter wereld snel toe. Auto's moeten dus echt duurzaam worden. Maar dit is een boodschap die slechts zwak doorklinkt in de reactie van de Commissie op het CARS 21-verslag en in het verslag zelf. Er wordt in het document gesproken over het schoner maken van auto's en er wordt gesproken over de concurrentiepositie van de auto-industrie. Maar de verbinding tussen die twee wordt niet gemaakt, terwijl het duidelijk is dat duurzame en zuinige auto's de toekomst hebben.

Indiase en Chinese autofabrikanten veroveren de wereld met kleine, zuinige, schone en goedkope auto's. De Europese auto-industrie voert intussen een achterhoedegevecht om toch maar weer wat meer CO₂ te kunnen uitstoten. Jammer dus voor het milieu, maar ook voor de werkgelegenheid in de Europese Unie. De groep op hoog niveau CARS 21 is een gemiste kans om een visie op een duurzame auto-industrie neer te zetten, een visie die een antwoord geeft op de echte uitdagingen.

Innovatie is hierbij het sleutelwoord. In de Verenigde Staten wordt een waterstofsnelweg aangelegd en wordt de markt voorbereid op elektrische auto's. Waar blijven de Europese initiatieven? Sommige autofabrikanten hebben de prototypes klaarstaan, maar op de weg is nog geen waterstof te zien. Tijd om de handen ineen te slaan om op basis van samenwerking tussen overheden en industrie snel voortgang te boeken. Onderzoek alleen is niet genoeg.

Het instellen van groepen op hoog niveau is op zich een heel erg goed idee, maar helaas werd CARS 21 gedomineerd door een conservatief ingestelde industrietak. Het is echt belangrijk dat de *high level* groepen een samenstelling hebben die recht doet aan de uitdagingen waar we voor staan. De komende jaren komen er miljoenen nieuwe auto's op de markt en het zou écht helpen als die schoon en zuinig zijn.

1-085

Holger Krahmer (ALDE). – Herr Präsident! Der Automobilbau ist eine Schlüsselindustrie in Europa. Sie beschäftigt 12 Millionen Menschen, sie steht für Innovation und Wachstum und ein Produkt, das individuelle Mobilität ermöglicht. Es muss daher unser Ziel sein, dass die europäische Autoindustrie weltweit spitze und wettbewerbsfähig bleibt. Wir müssen uns aber auch immer daran erinnern, dass heutzutage in einer globalisierten Weltwirtschaft der Grad zwischen Anreizen zu Innovationen und der Bestrafung für wirtschaftliches Handeln sehr klein ist und wir am Ende auch noch die besten Produkte auf der Welt exportieren und nicht etwa nur Produktionsstandorte verlagern.

Ich will mich nur auf den CO₂-Aspekt – der ja mit Sicherheit einer der wichtigsten Aspekte ist, die wir hier diskutieren – konzentrieren. Die Lifestyle-Kritik, von der Herr Verheugen gesprochen hat, ist längst ein unerträglicher Bestandteil in der europäischen Klimaschutzdebatte. Es ist in, individuelle Lebensstile zu kritisieren. Claude Turmes hat das gerade gesagt. Nur, wenn wir Zweitonnen-Limousinen vom Markt nähmen, was er am liebsten tun würde, wären die CO₂-Minderungen kaum messbar, der volkswirtschaftliche Schaden allerdings gigantisch.

Ein Wort noch zum CO₂-Verordnungsvorschlag, der jetzt auf dem Tisch liegt. Herr Verheugen hat hier gerade deutlich gesagt, dass es ihm nicht daran gelegen war, eine Lifestyle-Kritik-Verordnung auf den Weg zu bringen. Wenn ich mir aber die Strafzahlungen anschau, die jetzt für minimale Grenzwertabweichungen auf dem Tisch liegen, dann hat die Kommission meines Erachtens genau das getan. An der Stelle wird hier von uns eine Verordnung diskutiert und erlassen, die innovationsfeindlich ist, denn das Geld, das die Automobilhersteller da zahlen müssen, brauchen sie für Innovation und Forschung.

1-086

Gunnar Hökmark (PPE-DE). – Mr President, the car of today is, in some ways, very much the same as that of 100 years ago but, at the same time, it is extremely different regarding security, efficiency and its effect on the environment. This

proves one thing: the strength of competition develops technology at a pace we cannot imagine. It also underlines the need for Europe to have a competitive car industry if we are to contribute to the global agenda and to better standards for the environment in the global economy, because, if we do not, we will not be able to influence that development.

Those who call for a policy that would decrease the competitiveness of the European car industry do not contribute to a better environment – it is important to state that. It is also important to state that the target of 125 g, as stated in the report, is acceptable and a step forward.

But the important thing is not to discuss emissions from individual cars – big or small – because we need big cars and we will need small cars: they play a different role in different parts of our Union, in our countries. What we need is an overall development that decreases emissions in all sorts of cars. Therefore, it is important to support new cars, because they are better, to support better road systems, better transport systems, better fuels and better engines. That can only be done by a competitive European car industry and that can only be achieved if we have the right policies to balance the environment and competitiveness, and this report makes a good contribution towards that.

1-087

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – Încep prin a felicita raportorul pentru munca depusă pentru acest raport.

Consider că această dezbatere este extrem de importantă.

Uniunea Europeană poate avea cea mai dinamică economie bazată pe cunoaștere doar dacă investește suficient în cercetare și, mai ales, dacă rezultatele obținute pot fi integrate în producția industrială.

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale acestui secol.

De asemenea, în marile aglomerări urbane, traficul rutier și poluarea sunt probleme ce au fost semnalate de 66% din cetățenii europeni, iar 70% dintre aceștia așteaptă ca Uniunea să se implice în soluționarea lor.

Industria producătoare de autovehicule trebuie să fie capabilă să livreze produse mai puțin poluante; este însă nevoie ca această industrie să fie sprijinită în activitatea de cercetare pe care o desfășoară și, mai ales, este important ca orice impunere să țină cont de timpul cerut de întregul ciclu necesar pentru apariția unor noi tipuri de autovehicule: de la concepție la proiectare, realizare, testare și punere pe piață.

Trebuie, de asemenea, să ținem cont de cererea pieței și, mai ales, de puterea de cumpărare a cetățenilor. În acest context, cred că statele membre ar trebui încurajate să introducă facilități fiscale dedicate consumatorilor finali pentru a-i încuraja pe aceștia să investească în mașini mai puțin poluante.

România a introdus încă din 2003 un astfel de sistem cu rezultate foarte bune.

Dezvoltarea industriei auto europene va permite păstrarea și crearea unui număr semnificativ de locuri de muncă.

1-088

Olle Schmidt (ALDE). – Herr talman! Jag vill tacka föredraganden för ett bra arbete med en viktig och känslig fråga. Vi vet alla hur viktig bilindustrin är i EU. Vår bilindustri, inte minst i mitt hemland, ligger i framkant vad gäller utveckling, forskning, prestanda, miljö och säkerhet. En framgångsrik bilindustri är viktig för unionen. Det handlar om jobb och tillväxt, men det handlar också om ett ansvar för vår miljö, för det globala klimatet.

Kommissionen föreslår långtgående lagstiftning som inriktas på obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen vad gäller utsläpp och förbättrad fordonsteknik och användning av biobränslen. Föredraganden är oroad över att skapa mål som är så svåra för industrin att uppnå att de riskerar företagets konkurrenskraft, vilket vi även har hört tidigare i denna debatt. Liknande argument har jag också hört på hemmaplan. Jag kan förstå och dela denna oro, men jag tror att det vore olyckligt i detta läge att sänka ambitionsnivån från parlamentets sida. Jag har stor förtröstan på att bilindustrin i EU med forskning och utveckling kan klara högt uppställda mål. Det har man visat förr.

Våra medborgare vill ha sin bil till en rimlig kostnad, men våra medborgare vet också att klimatförändringarna måste angripas, och att det måste ske snabbt.

1-089

Christian Rovsing (PPE-DE). – Hr. formand! Jeg vil som mange andre sige tak til ordføreren for den fremragende betænkning, som vi diskuterer her. Det er klart, at med så mange biler, stigende mobilitet og et stigende ønske om, at endnu flere får lejlighed til at køre, så er problemet med udstødning et nøgleproblem, som vi kommer til at forholde os til.

CO₂ som sådan er ikke giftigt for mennesker, og lidt mere CO₂ i atmosfæren ville faktisk få planterne til at gro lidt hurtigere. Men CO₂ er ødelæggende for klimaet, og derfor er det vigtigt, at vi gør, hvad vi kan for at reducere CO₂-

udledningen. Vi må efter min opfattelse satse mere på forskning, således at vi kan få fremstillet motorer, der kører ved markant højere temperatur end i dag - måske ved hjælp af keramiske eller andre materialer - og ikke mindst ved en meget mere udbredt anvendelse af software til styringen af det.

Jeg tror, at de mål, der er fastsat, er lette at nå. Der er ingen grund til at tro, at vi i Europa ikke med en koncentreret, målrettet indsats og med betragtelige forskningsmidler skulle kunne nå de mål, vi har sat, og udvikle os til at blive en ledende industri inden for bilbranchen, således som vi allerede er det i dag.

1-090

Joan Calabuig Rull (PSE). – Señor Presidente, quisiera felicitar al señor Chatzimarkakis por su informe, ya que urge a la Comisión a que fije objetivos ambiciosos, pero también que sean objetivos realistas. Además, sigue algunas de las recomendaciones de CARS 21, tales como el enfoque integrado para la reducción de emisiones de CO₂, la necesidad de unos períodos de entrada en vigor adecuados y la protección de la competitividad interna y externa de la industria europea.

Quisiera destacar algunas cuestiones. La primera de ellas es que los objetivos sobre seguridad vial en las carreteras son una cuestión esencial, y es necesario también aquí un enfoque integrado que incorpore mejoras a la tecnología de los vehículos, medidas sobre las infraestructuras y educación e información.

Respecto del comercio y, en concreto, respecto de las negociaciones con Corea, hace falta que este país suprima las actuales barreras no tarifarias y que no cree otras nuevas. Y conviene insistir también en que los principios de una mejor regulación, tales como los estudios de impacto adecuados, el principio de eficiencia en coste, o los períodos de entrada en vigor adecuados juegan un papel clave en la creación de un marco reglamentario competitivo para la industria del automóvil.

En este sentido, la hoja de ruta, parte esencial del informe final sobre CARS 21, debería ser respetada.

Evidentemente hay algunos problemas estructurales y, desde luego, lo que es evidente es que hay que crear unas condiciones marco que aseguren la sostenibilidad de la industria automovilística europea.

En este sentido, el único camino es mantenerse a la cabeza de la innovación tecnológica, ecológica y social con el apoyo de personal altamente cualificado. Para ello, un aspecto muy importante es el compromiso con la educación y la formación de los trabajadores de la industria automovilística. La normativa europea en materia de medio ambiente, de seguridad vial y eficiencia energética requiere una formación adecuada de los trabajadores, de forma que éstos puedan adaptarse mejor a los cambios, tanto técnicos como reglamentarios, y así mantener o mejorar sus perspectivas de empleo.

Además, para garantizar el futuro de la industria automovilística europea, hay que reforzar en el espacio de la Unión el derecho a la información y a la consulta con los trabajadores y sus organizaciones sindicales. En este sentido, permítame poner como ejemplo el reciente acuerdo entre la Compañía Ford y la Unión General de Trabajadores, en la factoría de Valencia, y que permitirá nuevas inversiones para su modernización y para la producción de nuevos modelos.

La participación da fortaleza al sector y en los casos en que las reestructuraciones son necesarias, permite mitigar sus efectos negativos. Por todo ello hay que insistir en la necesidad de que se refuerce, con la correspondiente revisión, la Directiva sobre el comité de empresa europeo.

1-091

Ivo Belet (PPE-DE). – Voorzitter, commissaris Verheugen, collega's, rapporteur, morgen opent in Brussel de 86ste autosalon zijn deuren en de milieuvriendelijke auto staat daar centraal. Het is duidelijk dat zowel de autoconstructeurs als de consumenten eindelijk overtuigd zijn van een dringende nood aan koerswijziging. Het is tegelijk ook duidelijk dat die koers- en mentaliteitswijziging alleen mogelijk zal zijn, alleen gerealiseerd zal kunnen worden via dwingende maatregelen, en wel op verschillende terreinen.

Wie nu nog defensief blijft denken, zit mijns inziens fout. Heel wat Europese en andere middenklassewagens beantwoorden nu al aan de nieuwe normen van 120 gram CO₂ per kilometer. Ook de Duitse wagens, meneer Verheugen, de nieuwe Golf TDI 1900 zit nu al op 115 gram per kilometer, dus het kan wel degelijk ook in Duitsland, en ik denk dat we op dat elan verder moeten gaan. Milieuvriendelijke technologie, daar gaat het om. Dat is een sector die enorm economisch potentieel en enorme opportuniteiten biedt. En het is daarom goed dat de Commissie hier de *forcing* voert. We moeten nu investeren - u hebt het al gezegd, commissaris - om op dat terrein de leiding te nemen in de wereld.

Ik heb het nog eens opgezocht: in het zevende kaderprogramma zit voor meer dan 4 miljard euro aan kredieten voor de transportsector. Dat is een pak geld, maar in de ogen van het Parlement - het staat in het verslag van de heer Chatzimarkakis - niet genoeg om onze hoge ambities waar te maken. Vandaar dat wij vragen dat bij de budgetherziening meer onderzoekskredieten voor nieuwe technologieën worden uitgetrokken.

Tot slot, beste collega's, het is ook hoog tijd dat er binnen de Raad een stroomversnelling op gang komt, met name op fiscaal vlak. Er ligt een voorstel op tafel van de Commissie om de belasting op auto's aan de uitstoot van schadelijke stoffen te koppelen. Waarop wachten de nationale regeringen? Ze zijn hier helaas niet vertegenwoordigd, maar ik hoop dat de boodschap tot bij hen komt. Waarop wachten de regeringen om van dit voorstel werk te maken? Het is de enige manier om de milieuvriendelijke auto op korte termijn ook echt ingang te doen vinden.

1-092

Tadeusz Zwiefka (PPE-DE). – Panie Przewodniczący! Doskonale wiemy, że przemysł motoryzacyjny Unii Europejskiej jest jednym z jej najważniejszych sektorów gospodarki, produkując rocznie 19 milionów pojazdów i – co szczególnie ważne – zapewniając 2,3 miliony miejsc pracy i pośrednio 10 milionów w sektorach pomocniczych. Należy podkreślić, że nie tylko ilość, ale może przede wszystkim jakość miejsc pracy świadczy o kluczowej roli, jaką przemysł ten odgrywa w życiu gospodarczym Unii Europejskiej. Sukces ten najłatwiej możemy zilustrować patrząc przez pryzmat 35 miliardów euro corocznej nadwyżki eksportowej w obrocie handlowym oraz wysokiego poziomu innowacyjności.

Pomimo tych optymistycznych danych, europejski przemysł motoryzacyjny stoi w obliczu bardzo poważnych wyzwań.

W pełni popieram sprawozdanie końcowe Grupy Wysokiego Szczebla Cars 21 oraz komunikat Komisji Europejskiej w tej sprawie, jednak chciałbym zaapelować o dalsze działania zmierzające do stworzenia prawdziwie jednolitego rynku wewnętrznego samochodów. W dalszym ciągu poszczególne państwa członkowskie stosują bowiem odmienne reżimy podatkowe odnoszące się do samochodów, czy to w formie stosowania akcyzy, czy też innych opłat rejestracyjnych, wzmacniając nierówność pośród konsumentów.

Z zadowoleniem przyjąłem kompromis, jaki udało się osiągnąć w Parlamencie Europejskim w temacie tzw. „klauzuli napraw”, bo jest to niewątpliwie krok w kierunku ujednoczenia przepisów w tym zakresie, przyczyniając się do lepszego stosowania prawa. Sektor motoryzacyjny powinien zostać uwolniony od niepotrzebnych obciążeń biurokratycznych, szczególnie w zakresie unikania powielania istniejących przepisów międzynarodowych.

Zgodnie z zasadami stanowienia lepszego prawa właściwa ocena wpływu, zasada optymalizacji kosztów i korzyści powinny być zawsze brane pod uwagę w tworzeniu konkurencyjnego otoczenia prawnego dla przemysłu motoryzacyjnego. Ze względu na ciągły rozwój technologiczny w tej branży popieram działania Komisji wprowadzające mechanizm rewizji i przeglądu tak, aby przepisy prawne nie hamowały stale czynionych postępów technologicznych.

Europejski przemysł motoryzacyjny jest jednym z najbardziej konkurencyjnych branż na świecie, jednakże jego pozycja może zostać zagrożona poprzez stosowanie nieuczciwych praktyk handlowych przez konkurencję oraz nieprzestrzeganie praw własności intelektualnej.

Chciałbym wezwać Komisję do podjęcia bardziej konsekwentnych i skutecznych działań w celu zapewnienia przestrzegania i egzekwowania praw własności intelektualnej we wszystkich regionach świata, ze szczególnym uwzględnieniem Chin. Znaczenie strategicznego partnerstwa z Chinami nie powinno podlegać dyskusji, ale skuteczna ochrona europejskiej własności intelektualnej powinna być warunkiem *sine qua non*.

1-093

Kartika Tamara Liotard (GUE/NGL). – Voorzitter, de verwoede pogingen van de autolobby om zo lang mogelijk uitstel te krijgen voor absoluut noodzakelijke milieumaatregelen hebben volgens mij succes. Keer op keer lijken leden van dit Huis gevoelig voor deze lobby. Eerst de heer Davies en nu ook de heer Chatzimarkakis.

Wachten tot 2015 om CO₂-uitstoot voor auto's substantieel te verminderen, is echt onverantwoordelijk. Daar komt nog bij dat het technisch gewoon kan, 120 gram per kilometer tegen 2012, en dat de huidige situatie uitsluitend te danken is aan de auto-industrie zelf. Pogingen om vrijwillig tot minder uitstoot te komen, hebben immers jammerlijk gefaald. Het blijkt dat alleen het stellen van verplichte normen zal werken.

Wij verwachten dat de Europese burgers opofferingen zullen doen om ons klimaat te redden. Waarom zouden we dat niet evengoed vragen van de auto-industrie? Maximaal 120 gram CO₂-uitstoot per kilometer tegen 2012 dus.

1-094

Claude Turmes (Verts/ALE). – Herr Präsident! Ich wollte noch eine Nachfrage an Herrn Verheugen richten. Herr Verheugen, in Ihrer Rede haben Sie gesagt, dass das Regelwerk, das wir jetzt für die Automobilindustrie setzen, quasi die Verlagerung der europäischen Industrie nach sich ziehen würde. Sie haben immer von dem Druck auf die europäische Automobilindustrie gesprochen. Können Sie vielleicht nachher in Ihrem Beitrag klarstellen, dass das Regelwerk, das wir schaffen, selbstverständlich für alle Automobilhersteller weltweit gilt. Das heißt, dass die japanische Automobilindustrie selbstverständlich auch diese Regeln einhalten muss.

Und in der Hinsicht vielleicht noch ein Weiteres: Sie haben vor einer Woche die *lead market initiatives* vorgestellt. Müsste es denn nicht so sein, dass wir gerade auf dem Automobilsektor Europa als den Markt positionieren, der jetzt die

anspruchsvollste Gesetzgebung hat und uns dadurch gerade für effiziente Autos einen *lead market* schafft, auch vor dem Hintergrund der Klimaproblematik und der Erdölproblematik.

1-095

Günter Verheugen, *Vizepräsident der Kommission*. – Herr Präsident! Ich möchte die Frage von Herrn Turmes sofort beantworten. Die Bemerkung, die ich zitiert habe, bezog sich gar nicht auf die Automobilindustrie, sondern es war eine ganz prinzipielle Bemerkung zur Verbindung zwischen Industriepolitik und Umweltpolitik, zwischen Ökonomie und Ökologie. Und Sie kennen ja meinen Standpunkt: Wir müssen in Europa die höchsten Standards haben. Es macht aber keinen Sinn, so weit voranzulaufen, dass die Industrien abwandern und wir die Verschmutzung exportieren und im Ergebnis die Arbeitslosigkeit importieren. Das bezog sich aber überhaupt nicht auf die Automobilindustrie. Da bin ich durchaus Ihrer Meinung, dass wir nicht nur die Chance haben, sondern auch die Verpflichtung, Europa als den *lead market* für umweltfreundliche Autos fest und dauerhaft zu etablieren.

Da ich nun doch das Wort ergriffen habe, möchte ich der Abgeordneten Frau Corbey noch einen Hinweis geben: Es ist nicht richtig, zu behaupten, dass die Chinesen umweltfreundlichere Autos bauen als die Europäer und dass sie jetzt millionenfach den europäischen Markt aufrollen. Die paar Hundert chinesischen Autos, die es zurzeit in Europa gibt, sind — nicht nur unter Umweltgesichtspunkten, aber auch unter Umweltgesichtspunkten — außerordentlich bedenklich. Dasselbe gilt übrigens für den Volkswagen, der da in Indien gebaut werden wird, den Tata. Wenn Sie das Gewicht dieses Autos in Beziehung setzen zu seinem Verbrauch, werden Sie feststellen, dass die Werte deutlich schlechter sind als die Werte derjenigen, die in Europa zurzeit hergestellt werden.

Dasselbe gilt auch für die USA: Es ist nun schon sehr weit hergeholt, den Vorwurf zu erheben, die amerikanischen Automobile seien umweltfreundlicher als die europäischen. Ich glaube, wenn man nur einen ganz kleinen Augenblick darüber nachdenkt, kommt man sehr schnell zu dem Ergebnis, dass das nicht stimmen kann. Und was die modernen Technologien angeht: Die einzig funktionierenden Wasserstoffautos der Welt fahren in Europa. Nirgendwo wird für die Erforschung dieser Technologie mehr Geld ausgegeben als bei uns.

Ich möchte mit einem vielleicht uns zusammenführenden Gedanken schließen: Ich bin deshalb ganz gelassen in dieser ganzen Diskussion und wirklich der Auffassung, dass wir auf dem richtigen Weg sind, weil ich weiß, dass nicht nur die europäischen Automobilhersteller, sondern insbesondere die europäischen Automobilzulieferer — das sind nämlich die wahrhaft innovativen Kräfte in der europäischen Industrie — in den letzten Jahren eben nicht geschlafen haben, sondern dass wir vor einer ganzen Reihe von technologischen Durchbrüchen stehen, die es uns erlauben werden, die Ziele zu erreichen.

Herr Turmes, Sie haben vollkommen Recht, und ich hätte einen solchen Vorschlag gerne unterstützt: Der Industrie wäre es lieb — und mir als dem für die Industrie verantwortlichen Kommissar wäre es auch lieb — wenn man jetzt schon sagen könnte, wie der nächste Schritt aussehen soll. Präzise das, was wir in CARS 21 gewollt haben, langfristige, stabile und vorhersehbare Rahmenbedingungen. Die können dann sehr anspruchsvoll sein, wenn sie langfristig sind, und wenn sie stabil sind.

1-096

PRESIDÊNCIA: MANUEL ANTÓNIO DOS SANTOS
Vice-Presidente

1-097

Jorgo Chatzimarkakis, *Berichterstatter*. – Herr Präsident! Ich möchte mich zunächst einmal bei den Kollegen für die wirklich faire und offene Debatte bedanken. Das war eine Debatte auf hohem Niveau, in der es um die Themen Klimaschutz, Innovation und – das haben wir überall gemerkt, insbesondere bei den Kollegen der GUE – Arbeitsplatzzerhaltung ging. Das sind drei Dinge, die wir miteinander vereinbaren müssen.

Ich bedanke mich auch bei Claude Turmes für einige Klarstellungen oder Anregungen. Aber eins war unfair, nämlich die Bemerkungen der Kollegin Liotard, das möchte ich ganz klar sagen. Hier geht es nicht darum, irgendwelchen Lobbyisten nachzulaufen. Hier geht es darum, leidenschaftlich für eine Politik zu kämpfen, die uns Europäer als Leitmarkt darstellt. Da bin ich ganz beim Kommissar, da bin ich auch ganz bei Dir, Claude.

Aber ich unterstelle Ihnen, Frau Liotard, dass Sie hier unfair waren. Es ist nicht in Ordnung, dass Sie Lobbyismus unterstreichen. Ich will einmal den großen deutschen Soziologen Max Weber hier zitieren. Der hat nämlich gesagt: Ein Politiker muss Leidenschaft haben – ich versuche gerade, Ihnen das auch zu zeigen –, er muss aber gleichzeitig Verantwortungsgefühl haben und er muss Augenmaß besitzen. Und dieses Augenmaß scheint manchmal abhanden zu kommen, wenn wir hier klimahysterisch diskutieren.

Augenmaß heißt, dass diese großen Ziele, die wir erreichen wollen, auch machbar sein müssen. Ich zeige jetzt einmal auf meinen Kollegen Chris Davies, auf den ich nämlich ein bisschen stolz bin. Es gibt bei uns in der ALDE-Fraktion keinen, der grüner und ökologischer ist als Chris Davies. Dennoch hat er das Augenmaß besessen, in seinem Bericht umsetzbare

Daten und Termine zu fordern. Darum geht es doch hier, und wir sollen die Leute in Europa nicht an der Nase herumführen, sondern wir sollen hier Dinge tun, die umsetzbar sind.

Ich freue mich, dass der Umweltausschuss seinen Bericht mit großer Mehrheit angenommen hat. Ich danke den Mitgliedern des Ausschusses für Industrie-, Forschung und Energie, dass sie mit ganz großer Mehrheit diesem Bericht zugestimmt haben, und ich wünsche mir, dass morgen hier im Parlament viele Kollegen diesem Bericht zustimmen.

1-098

Presidente. – O debate está encerrado.

A votação terá lugar na terça-feira, 15 de Janeiro de 2008.

Declarações escritas (artigo 142º)

1-099

Péter Olajos (PPE-DE), írásban. – Mint a jelentés néppárti árnyék-jelentéstevője a Környezetvédelmi Bizottságban, szeretném hangsúlyozni, hogy a jelentés nem a 21. század autójáról szól, hanem a 21. században is versenyképes autópár szabályozásáról.

Mára a gépjármű-közlekedés a 2. legnagyobb CO₂ kibocsátó szektorrá vált és az Unió teljes CO₂ kibocsátásának 12%-áért felelős. A folyamat dinamikája ijesztő, hiszen 1990–2004 között 26%-kal nőtt e szektor, az Unió teljes energiafelhasználásának 26,5%-át adva.

A kibocsátás csökkentését célzó, az autógyártók részéről vállalt önkéntes megállapodások nem működtek, és az uniós szabályozás is tehetetlen, hiszen a gépjárműszektort az ETS alá csak 2013 után lehet bevonni, ha egyáltalán be lehet.

Az egyetlen „siker”, hogy a 2004-ben eladott autók átlagfogyasztása 12,4%-kal kisebb, mint 1995-ben, ami szinte kizárólag a technológiai újításoknak köszönhető, ugyanis az autók nagysága és ereje folyamatosan nőtt.

Mind a tagállamok, mind a vásárlók részéről további erőfeszítések szükségesek. Egyrészt az adók területén segíteni az üzemanyag-hatékony és alacsony CO₂ kibocsátású autók piaci betörését, támogatni a gyártókat a célirányos fejlesztésben. Másrészt javítani a vásárlók információellátottságát, modernizálni és kiterjeszteni a címkézést a könnyű tehergépjárművekre, harmonizálni az energiahatékonysági osztályokat és jelölni az éves futási költségeket. Végül pedig az ökövezetés gyakorlatának terjesztése, a képzések, figyelemfelhívó kampányok, valamint a jogosítványok megszerzésének feltételei közé történő felvétele által.

1-100

15 - Tratamento fiscal dos prejuízos transfronteiriços (debate)

1-101

Presidente. – Segue-se o relatório da Deputada Piiia-Noora Kauppi, em nome da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, sobre o tratamento fiscal dos prejuízos num contexto transfronteiriço [2007/2144(INI)] (A6-0188/2005).

1-102

Piiia-Noora Kauppi, rapporteur. – Mr President, I would like to start by emphasising what my report, which is being debated today, is essentially about. While the report is nominally about taxation, the real issue at stake here is the proper functioning of the internal market of the EU.

The global economy is developing in a way that puts an increasing amount of pressure on Europe to maintain its competitiveness, a fact that has been underlined and widely agreed upon in various instances, notably in the Lisbon Strategy and its revisions. We must be proactive in rising to the challenge and I believe that a fully-functioning single market is the first priority in achieving this.

In addition to the freedom of movement of goods, people and services, this implies, crucially, a level playing field for European companies to establish business in any location in Europe as if it were a single country, a home market – a genuine home market – where decisions are based according to a real economic advantage, not a distorted one created by red tape.

Obstacles to this freedom do not only lead to suboptimal economic choices but also prevent European businesses from expanding. The fact that some such obstacles still remain is regrettable, as a Europe-wide home market is a stepping stone to growth for European businesses and a precondition for creating more European world leaders.

Cross-border consolidation of losses – the subject of this report – is a step towards such a working home market. Currently, in this respect, the tax treatment of a group operating within a single Member State is heavily preferential compared to a cross-border situation. Within a single Member State a company can usually offset losses incurred by its

branches and subsidiaries in the taxation of the parent company. However, in the case of branches and subsidiaries in other Member States, the national legislation varies considerably.

In most cases, if consolidation of losses for tax purposes within the same group is possible, it is nevertheless granted with considerable and varying delays. This discrepancy has grave consequences for the proper functioning of the internal market. It distorts investment decisions, constituting a barrier to entering some markets while tending to unfairly favour the large markets where losses can more easily be absorbed. It particularly hampers the SMEs' capacity to expand, as they frequently incur start-up losses that they cannot immediately absorb – even the time factor is very relevant to SMEs. The existence of differing Member State legislation obviously also increases compliance costs, ill afforded by SMEs and conducive to tax engineering with larger companies.

Finally, delays in loss relief are understandably costly and burdensome to all European companies. There is a considerable cost burden involved when capital that is legitimately recoverable is tied up, often for years, because the current national loss relief legislation will not allow consolidation without delays.

The report promotes a remedy to this by promoting the possibility to offset losses in the same tax year, which would transfer the unreasonable time burden away from the company and to the public sector. It would also level the playing field, at the same time lowering companies' compliance costs. It would also mean that the tax domain is one where there is still work to be done to make the most of the internal market. This does not imply harmonising tax rates, rather that tax competition is a healthy feature of the European economy. However, it does mean legislating to facilitate cross-border business, to establish a level playing field where investments are based on undistorted economic benefits.

I therefore welcome the Commission's activities in this area in promoting cross-border loss relief measures. I would like to see Parliament support this urgently needed legislation, and I am grateful for the messages of support we have received during the process. I think that Parliament's opinion on the question will also be very timely because the European Court of Justice has called for political guidance on the issue as well.

I would further like to encourage the Commission to push ahead with the CCTB as a longer-term solution, which I hope will also be supported by this House in this report. However, the CCTB is a long-term project, the realisation of which lies far in the future. In the mean time, cross-border laws, relief and consolidation of losses are urgently needed as an intermediate remedy to some serious problems encountered within the functioning of the internal market.

1-103

László Kovács, *Member of the Commission*. – Mr President, some weeks ago, as you remember, we discussed the contribution of taxation and customs policies to the Lisbon Strategy of growth, jobs and competitiveness. Cross-border loss relief is one key element for establishing a competitive internal market without obstacles and thus contributing to growth and employment.

Let me explain the importance of granting cross-border loss relief for the internal market. Imagine a small or medium-sized enterprise which is operating successfully in its domestic market. Once it plans to expand its operation to other Member States, to the internal market, it will not only run into problems regarding additional compliance costs. Thus, in many cases, this SME will not be able to set off any start-up losses against profits which it may continue to generate in its Member State of residence.

The non-consideration of foreign losses results in double taxation and discourages many SMEs from investing in other Member States. With the new initiative on cross-border loss relief, large enterprises – but also SMEs in particular – could more easily extend their activities abroad and enjoy the full benefits of the internal market.

The initiative on cross-border loss relief constitutes a targeted solution in the short to medium term and represents an intermediary step. But please note that this initiative could in the future be complementary to the common consolidated corporate tax base (CCTB), notably for companies that are not covered by the CCTB.

The initiative on cross-border loss relief is more limited in scope than the consolidation of the tax base under the CCTB would be, as this provides automatic and comprehensive off-setting of all profits and losses within a group of companies.

I highly appreciate the strong support expressed in Ms Kauppi's report for the Commission's initiative in the field of cross-border loss relief, for the coordination approach and of course also for our work on the CCTB.

Like you, I am persuaded that we should continue our efforts to dismantle tax barriers in the internal market.

1-104

Zsolt László Becsey, *a PPE-DE képviselőcsoport nevében*. – Köszönöm, elnök úr! Nagy elismerésemet szeretném kifejezni a biztos úrnak és Kauppi asszonynak a jelentés elkészítéséért, mert érzékeny és ellentétes indulatokat kiváltó, fontos témához nyúltak.

Két megjegyzés: egyrészt magam is fontosnak tartom, hogy a belső piac működése szempontjából ne álljon fel annak a veszélye, hogy csak azért, mert az anyavállalat és a leányvállalat két különböző tagállamban fejt ki tevékenységét, hátrányba kerüljenek a csupán egyetlen tagállamban tevékenykedőkhöz képest.

Ezért magam is szorgalmazom, hogy a kettős adóztatást zárjuk ki – amit a biztos úr is mondott –, akár elektronikus együttműködési mechanizmusok révén. Az időtényező miatt bátorítsuk a gazdasági szereplők hatékony határon átnyúló tevékenységét, alkalmazzuk a jóváírás vagy a mentesítés módszerét.

Ugyanakkor szerintem azzal is kell gondolatilag foglalkozni, amikor a leányvállalat nyereséges és az anyavállalat veszteséges. Piia-Noora Kauppi asszonynak: az új tagállamokban például ez egy érdekesebb helyzet a mi szempontunkból.

Másik megjegyzésem a kettős adóztatás eltörlése mellett a közös konszolidált adóalapra vonatkozik. Még előtte vagyunk a vitának, de vannak fenntartásaim: nem az adószuverenitás bajnoka akarok lenni, hanem ennek a közös konszolidált alapnak a hatását nem látom még tisztán. Félő ugyanis, hogy nagy lesz a politikai nyomás arra, hogy legyen itt is minimum szint, mint az áfánál vagy a jövedéki adózásnál. Ezt mutatják a szocialista és a kommunista, tehát a baloldali képviselők javaslata is, holott a maastrichti kritériumok ennek azt hiszem, hogy gátat szabnak.

De félelmem van ebben az ügyben azért is, mert nem tudom, milyen lesz a hatása az új, tőkeszegény keleti tagállamokra a belső piaci tőkeáramlás szempontjából. Kihez telepszik le az adminisztráció? És fenn lehet-e majd tartani a hátrányos infrastrukturális helyzet ellensúlyozására az egyedi adóalap-kedvezményeket is?

Ezért fogok ezeknél a részeknél tartózkodni, de egyébként szeretnék gratulálni még egyszer a biztos úrnak és a jelentéstevőnek. Köszönöm, elnök úr.

1-105

Donata Gottardi, *a nome del gruppo PSE*. – Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, la proposta di risoluzione che voteremo domani è emblematica per la necessità di una politica fiscale a livello di Unione europea.

Questo non significa esautorare o limitare le politiche fiscali nazionali – nessuno dubita della competenza in materia dei singoli Stati membri – ma significa accompagnarle e coordinarle in particolare quando, come nel caso delle perdite delle società quando ci si trova in situazione transfrontaliera, i confini nazionali sono superati nei fatti con le scelte di aggregazione e dislocazione delle imprese sul territorio europeo e non solo.

È evidente come non possono bastare regole nazionali, ma nemmeno accordi bilaterali, dato che i fenomeni sono molteplici, plurali e superano i singoli confini, oggi al tempo della globalizzazione dei mercati finanziari e produttivi. Il testo nei suoi contenuti è frutto della condivisione di numerosi punti comuni e mi limito a ricordare i principali ringraziando davvero la relatrice per la costante disponibilità manifestata.

27 regimi fiscali diversi impediscono il buon funzionamento del mercato interno ed ostacolano le imprese soprattutto quelle di minori dimensioni, come ci ricordava ora il Commissario Kovács. La prima affermazione che si trova nel testo è di palmare evidenza ed esprime la sua più viva preoccupazione per l'incidenza negativa che la diversità dei regimi applicati dagli Stati membri alle perdite transfrontaliere ha sul funzionamento del mercato interno.

La soluzione trovata è ancora transitoria e intermedia, perché solo una base imponibile consolidata comune per le società (CCTB) rappresenta la soluzione idonea. Ecco perché si appoggia la comunicazione della Commissione quale passo importante per affrontare la situazione e nello stesso tempo sollecitando un adeguato coordinamento tra gli Stati membri per quanto riguarda tempi e soluzioni – cito dal punto 4 .

L'importante è aver ricordato che esistono comuni istituti europei quali la società europea e la società cooperativa europea e disposizioni di fonte europea in materia di gruppi di dimensione comunitaria, che è importante valorizzare, perché ci consentono oltre di evocare il collegamento con le relazioni collettive di lavoro e quindi con le ripercussioni sull'occupazione, di riconoscere la costruzione di gruppi di imprese di livello europeo dotate di stabilità; perché quello che vogliamo promuovere è lo sviluppo e radicamento di un sistema produttivo che abbia nel suo cuore l'Europa e non il singolo Stato membro, un sistema produttivo che non segua le sirene e non scelga di dispiegarsi tatticamente nei diversi paesi a seconda delle convenienze fiscali, compensando i diritti e le perdite denunciate laddove convenga. Un sistema produttivo che possa contare sulla parità di trattamento, evitando contabilizzazioni diverse a seconda che società controllate capigruppo si trovino in uno stesso Stato o siano presenti nei diversi Stati.

Questo risultato si ottiene solo con regole apposite e con condizioni uniformi. Non si tratta di farne una bandiera di contrapposizione ideologica, riconoscere che la concorrenza fiscale fruttuosa smentirebbe in radice il contenuto di questa proposta.

1-106

Olle Schmidt, för ALDE-gruppen. – Herr talman! Ett tack till vår kollega Pii-Noora Kauppi för ett bra betänkande. På ett balanserat sätt redogör hon för de problem och svårigheter som uppstår på den inre marknaden när vi har 27 olika skattesystem. Globaliseringen, som har nämnts, har ju ytterligare ökat kraven på en gemensam syn inom EU på skattefrågor, så att konkurrenshinder kan undvikas. Olika regler och byråkrati gör också att företagen förlorar i ekonomisk styrka och att vi förlorar *jobb* inom EU. Vi behöver tydligare regler och ett synsätt som gynnar företagande, såsom Kauppi föreslår. Kanske också vissa av oss behöver ta bort en del skygglappar.

Skatter är som bekant ett mycket känsligt ämne. Det känsliga ordet heter skattekonkurrens och självständighet för nationerna att bestämma skattesatser. Det långsiktiga målet för kommissionen är en konsoliderad företagsskattebas. Då detta inte går att uppnå bör riktade åtgärder eftersträvas inom de områden som gynnar effektiviteten på den inre marknaden.

Betänkandet redovisar olika handlingsmöjligheter och visar på att enskilda länder har valt olika vägar, vilket är bra men inte tillräckligt. Det är principiellt rimligt att företag kan kvitta förluster inom ett bolag eller mellan bolag i ett konsortium även över gränser. För att underlätta en sådan ordning behövs en gemensam syn på vad som ska beskattas, dvs. en konsoliderad bolagsskattebas. Vi inom ALDE-gruppen tycker att detta är en riktig väg. Införandet av CCCTB förhindrar i sig inte skattekonkurrens, snarare tvärtom. Basen blir gemensam och överskådligheten bättre. Denna nyordning kommer att förbättra möjligheterna särskilt för små och medelstora företag att kvitta sina förluster. Oroade finansministrar – det finns ju många sådana – kan känna sig lugna. Er makt att beskatta kvarstår.

I fråga om ändringsförslag 1 vill vi från vår grupp ha en delad omröstning där den första delen, som handlar om punktskatter, kan behandlas separat. För övrigt kan vi tänka oss att lägga ned rösterna i omröstningen om Donata Gottardis ändringsförslag till skälen E och F för att möjliggöra en bred samsyn och ett brett stöd här i kammaren för detta utmärkte betänkande.

1-107

Dariusz Maciej Grabowski, w imieniu grupy UEN. – Panie Przewodniczący! Słowa uznania dla sprawozdawczyni, ale sprawozdanie jest kontrowersyjne. My będziemy głosować przeciwko, a oto powody.

Jest to próba ujednoczenia systemu podatkowego w Unii, a zatem narzucenia krajom członkowskim rozwiązań podatkowych. Jest to zatem jednocześnie uprzywilejowanie firm ponadnarodowych w stosunku do małych i średnich przedsiębiorstw, a to z kolei wymusiłoby na wielu firmach krajowych zakładanie filii i przedstawicielstw w innych krajach, bez uzasadnienia ekonomicznego, ale celem korzystania z przepisów obowiązujących firmy ponadnarodowe.

Ja przypomnę tylko, że firmy ponadnarodowe przez wiele lat korzystały z braku kwalifikacji i korupcji urzędników w krajach postkomunistycznych, by poprzez machinacje księgowo-podatkowe deklorować straty i nie płacić podatków. Działo się to za przyzwoleniem Unii. Nowa regulacja umożliwiłaby kontynuację procederu w majestacie prawa. Dziwi mnie to tym bardziej, że te szkodliwe efekty przeniosłyby się także na kraje starej Unii, gdzie właśnie obniżono by wysokość podatków.

Moim zdaniem należy w Unii rozwiązać problem machinacji księgowo-podatkowych firm ponadnarodowych oraz lepiej przygotować aparat skarbowy, szczególnie w nowych krajach członkowskich, co zapobiegłoby i pozwoliłoby lepiej wykrywać przestępstwa podatkowe.

1-108

Sahra Wagenknecht, im Namen der GUE/NGL-Fraktion. – Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! In einem Punkt kann man sich ansatzweise einig sein: Die derzeitige Situation in der EU, in der 27 verschiedene Steuersysteme auf einem einheitlichen Binnenmarkt bei voller Kapitalverkehrsfreiheit nebeneinander stehen, hat fatale Konsequenzen. Da hört allerdings die Einigkeit auch schon auf. Steuerwettbewerb ist Steuerdumping für die Großen und Reichen und wachsender Steuerdruck auf den Schultern von Normalverdienern und Konsumenten. Es ist nicht erstaunlich, dass diese Situation den Vermögensbesitzern und den Konzernen überaus gut gefällt.

Erstaunlich und erschreckend ist aber, dass diese Realität auch in diesem Hause, das eigentlich nicht nur die Interessen der oberen Zehntausend artikulieren sollte, immer wieder schöngeredet wird. Trotz Nuancen und nuancierten Bewertungen ist der Bericht Kauppi auch wieder ein Beispiel solcher Schönrederei. Das betrifft die Position zu angeblich positiven Wirkungen des Steuerwettbewerbs ebenso wie den Umgang mit dem eigentlichen Gegenstand, dem grenzüberschreitenden Verlustausgleich.

Es ist ein offenes Geheimnis, dass gerade die grenzüberschreitende Verlustverrechnung ein gern genutztes Mittel der Konzerne ist, Steuern zu minimieren, indem man Gewinne in Niedrigsteuergebiete und Niedrigsteuerrländer verschiebt. Mit erheblichem Erfolg, wie die Statistiken zeigen. Denn nicht zuletzt solcherart virtuose Verlustverschiebung hat dazu beigetragen, dass der Anteil der Steuern an den Profiten der Multis in den letzten 20 Jahren kontinuierlich gesunken ist. Die Urteile des EuGH haben diese Steuergestaltung zusätzlich erleichtert und damit massiv in die Steuerhoheit der Mitgliedstaaten eingegriffen. Der Dumpingwettlauf bei den Unternehmenssteuern wurde so immer weiter angeheizt.

Wer diese Entwicklung stützt, der will offenbar ein Europa, in dem sich oben unermesslicher Reichtum häuft, während die Armut auf der Gegenseite immer größer wird und auch die ehemaligen Mittelschichten mit sinkenden Realeinkommen zu kämpfen haben. Wir wollen ein anderes Europa, und wir wollen eine sozial gerechte Steuerpolitik. Deshalb wird unsere Fraktion den vorliegenden Bericht ablehnen.

1-109

John Whittaker, *on behalf of the IND/DEM Group*. – Mr President, the rapporteur claims that this initiative will encourage small and medium-sized enterprises to expand their cross-border business. But I have little doubt that it has been heavily promoted by the large multinationals, because it is they that stand to benefit most. In my country, in Britain, the vast majority of businesses are small, and they provide for some 70% of employment. Only a tiny proportion of these have any interest in foreign operations. But my main objection is that it is more meddling by the European Union in taxation matters. Judging by the EU's record of value added tax, there will be endless changes to the law. We have had eight directives on VAT so far, and it is still a mess and prone to fraud.

Businesses operate best when there are simple, well understood rules, as Mr Schmidt has just said. The EU knows how to do only one thing, and it does it to perfection. And that is to make things complicated. So, contrary to the views of other Members, a much better plan would be to encourage tax competition. Then those nations that have the lightest and simplest taxes will attract the most businesses.

1-110

Elisa Ferreira (PSE). – Senhor Presidente, as práticas diferenciadas entre os distintos países no tratamento das perdas fiscais distorcem a concorrência no mercado interno, são injustas e incentivam más práticas fiscais. Saudamos, pois, a iniciativa da Comissão de propor um nível mínimo de harmonização destas regras esperando que o Conselho possa convergir no mesmo sentido. Trata-se de uma área em que a melhor regulação é necessária, também para substituir a incerteza jurídica que lhe está associada. Ela tem suscitado, esta incerteza, o repetido recurso à intervenção do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias e é factor de aumento de incerteza nas relações económicas prejudicando as empresas e as PME.

É de facto da maior importância garantir que as diferentes práticas fiscais são compatíveis com um efectivo funcionamento do mercado interno. A qualidade do parecer preparado pela relatora, Sra. Kauppi, permitiu um consenso alargado dos principais grupos políticos em torno dos elementos fundamentais que o integram. No entanto, há aspectos do parecer, na sua versão inicial, que, não sendo essenciais, poderiam impedir essa convergência. Em concreto, aos olhos do grupo socialista, este processo não é compatível com a defesa aberta de práticas de concorrência fiscal. Tais práticas estimulam movimentos artificiais de empresas, capitais e pessoas. Tais movimentos deixam frequentemente rastros de desagregação social, ambiental e do tecido produtivo. Por outro lado, a concorrência fiscal gera, em algumas economias, graves problemas de equilíbrio macroeconómico com consequências diversas, nomeadamente ao nível da qualidade e quantidade dos bens públicos disponibilizados por esses países aos seus cidadãos.

O Grupo dos Socialistas Europeus considera que, num assunto desta relevância estratégica, há todo o interesse em apresentar perante a Comissão e o Conselho uma posição do Parlamento Europeu reforçada por uma ampla base de apoio. Na linha da presente iniciativa, a União Europeia tem ainda um longo caminho a percorrer, nomeadamente naquela que já foi hoje tão falada a CCCTB na criação de uma base consolidada comum em matéria tributável para as suas empresas e temas de criar condições políticas para esse trabalho futuro.

A convergência em relação ao presente relatório está ao nosso alcance. Esperamos que, até ao momento da votação final, o espírito de compromisso entre os principais grupos políticos permita valorizar o consenso alcançado em torno das suas mensagens essenciais e não venha a perturbar a amplitude da aprovação final, valorizando aspectos que apesar de acessórios no presente contexto, nos dividem politicamente de forma não ultrapassável.

Temos de agradecer neste processo o activo envolvimento de vários membros do Grupo do PPE em particular, incluindo a sua relatora, o seu espírito de compromisso e o seu espírito de abertura, que permitiu atingir uma posição que esperamos seja de consenso em torno das matérias essenciais deste relatório. Muito obrigada, Senhor Presidente.

1-111

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). – Aš norėčiau atkreipti dėmesį į vieną dalyką, kad mes labai daug kalbam apie įvairius vidaus rinkos trūkumus ir per mažai dėmesio akcentuojame, kad vidaus rinkos plėtra suteikia mums didžiulius privalumus. Šitas dokumentas yra svarbus tuo aspektu, kad jis suteikia privalumus įmonėms, dirbančioms bendroje rinkoje, padidinti savo darbo našumą. Tačiau nereikia pamiršti kito aspekto. Aš atstovauju šali, kurioje dauguma įmonių priklauso europinėms įmonėms, jos nėra nacionalinės. Ir mums kartais labai sunku valdyti savo ekonomiką makroekonominio aspektu todėl, kad korporatyvinės strategijos užgožia nacionalinės ekonomikos tikslus, kaip fiskalinis subalansuotumas ir panašiai. Vadinasi, čia mes turime surasti puikų kompromisą tarp vidaus rinkos plėtros privalumų ir makroekonominio stabilumo. Aš dar kartą norėčiau komisaro atkreipti dėmesį į būtinybę koordinuoti savo politiką su ekonominiais klausimais ir su ponu Almunia.

1-112

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – Panie Przewodniczący! Zabierając głos w debacie dotyczącej przepisów podatkowych odnoszących się do odliczania strat powstających w sytuacjach transgranicznych, chcę zwrócić uwagę na następujące kwestie.

Po pierwsze, podatki bezpośrednie – a takim jest podatek dochodowy od firm – nie wchodzą w kompetencje Komisji Europejskiej, w związku z tym z zasady nie powinny być przedmiotem jej zainteresowania.

Po drugie, wyrażam zdziwienie, że w raporcie znalazły się stwierdzenia wyrażające dezaprobatę dla przeprowadzonych w niektórych państwach członkowskich, szczególnie nowoprzyjętych, obniżek stawek podatku dochodowego od osób prawnych.

Po trzecie, wyrażam również zaniepokojenie wzywaniem Komisji do przyspieszenia prac nad wprowadzaniem w Unii Europejskiej jednolitej podstawy opodatkowania w podatku dochodowym od osób prawnych. Konstrukcja tego podatku, stawki, ustalanie podstawy opodatkowania są bowiem jednym z nielicznych instrumentów pozostających w gestii rządów państw członkowskich, które mogą być używane do przyspieszenia rozwoju gospodarczego państw słabiej rozwiniętych.

Po czwarte wreszcie, analizując propozycje w zakresie podatku dochodowego od osób prawnych, przedstawiane przez Komisję, można odnieść wrażenie, że chodzi jej o to, aby wszystkie kraje członkowskie rozwijały się w tempie najwyżej 2% przyrostu PKB rocznie, ale wtedy w jaki sposób państwa nowoprzyjęte nadrobią dwudziesto-, trzydziestoletni dystans dzielący je od krajów najbardziej rozwiniętych?

1-113

Κατερίνα Μπατζελή (PSE). – Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, το πρόβλημα της φορολόγησης και δυνατότητας μεταφοράς των ζημιών για ομίλους εταιρειών με διασυνοριακή δράση στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται απλά και μόνο με το κριτήριο της διευκόλυνσης της διασυνοριακής δράσης των επιχειρήσεων. Ασφαλώς ο στόχος αυτός είναι σημαντικός για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, αλλά όταν ζητούμενο είναι η φορολογία των επιχειρήσεων, όπως στην περίπτωση της έκθεσης που εξετάζουμε σήμερα, την έκθεση της κ. Kauppi, τότε η διάστασή του θα πρέπει να τεθεί στο γενικότερο πλαίσιο της συζήτησης για μεγαλύτερο φορολογικό συντονισμό στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσο δεν υφίστανται ίσοι όροι φορολογικού ανταγωνισμού και δεν υπάρχει η ελάχιστη απαιτούμενη συμφωνία επί της κοινής, ενοποιημένης φορολογικής βάσης επιχειρήσεων- που θα θέτει ομοιόμορφους και διαφανείς κανόνες προσμέτρησης της φορολογικής βάσης- η παροχή δυνατοτήτων όπως αυτή των φορολογικών ελαφρύνσεων για ζημιές διασυνοριακού χαρακτήρα, μας βρίσκει επιφυλακτικούς στη σημερινή φάση διότι ενέχει σοβαρούς κινδύνους διαστρέβλωσης των φορολογικών συστημάτων και εσόδων των κρατών μελών, αλλά και της ίδιας της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων.

1-114

Olle Schmidt (ALDE). – Mr President, with this new form of debate I could of course use this minute to ask the Commissioner what the current state of play is concerning CCCTB in the Council, because we know that some Ministers of Finance are not very happy. Could you please, Mr Commissioner, tell us how the debate is going on within the Council and what the 27 Member States are proposing today?

1-115

László Kovács, Member of the Commission. – Mr President, I have followed the debate with great interest, and it has confirmed my conviction that the introduction of cross-border loss relief is an important factor for the deepening of the internal market.

I fully share the views of Ms Kauppi that on the surface it is about taxation, but in reality it is about the proper functioning of the internal market.

I am particularly grateful for your support with facilitating, in particular, the cross-border economic activities of the SMEs, which is very close to my heart. I would like to thank the rapporteur, Ms Kauppi, for the very encouraging report, as well as the Committee on Economic and Monetary Affairs and the Committee on Legal Affairs for their support. The Commission can agree with most of the conclusions.

The support of Parliament is welcome as a factor which may have a positive impact on the subsequent discussion in the Council. As suggested in the report, I can assure you that we are continuing efforts on the CCCTB and on the coordination of Member States' direct tax systems. The CCCTB is also very close to my heart, and the reason is that I am absolutely certain that it would be of greater relative benefit to the small and medium-sized enterprises than the big multinationals.

However, I understand the concerns, and to respond to the question at the end of the debate, I want to tell you that in the Council it is on the table, but not as a concrete proposal. For the time being it is on the table as a concept, and as far as the

concept is concerned, some two thirds of Member States expressed their support and less than one third expressed either doubts or opposition.

Any discussion, particularly discussion which would prejudice the current debate on the cross-border loss relief issue, would be premature because there is, for the time being, no concrete legislative proposal. In the legislative work programme of the Commission, however, there is one point which states that, in the second half of the year, we will present a concrete legislative proposal – with the necessary impact assessment – on the CCCTB. Then we can discuss whether the concerns are relevant or not.

One more point: if there is no unanimous agreement – and for the time being I believe that there will be no unanimous agreement – we can resort to enhanced cooperation as a solution. So, no single Member State would be forced to accept the CCCTB and to use it. And, even in those countries that chose the CCCTB, no companies would be forced to use it, because there would be no sense in forcing companies that are not operating in the internal market – that are not doing business in the internal market – to use this common tax base. They can stay with the domestic national base used previously.

So I share your conclusion that, in order to promote coherent development and the proper functioning of the internal market, obstacles deriving from the existence of different company tax regimes in the Member States must be tackled, preferably through common approaches and coordinated actions.

With regard to the loss offset, your report highlights several specific areas where more work needs to be done, such as addressing the particular needs of SMEs, the definition of groups and the scope for automatic information exchange.

My services will study these suggestions and comments and, where possible, bring the issues forward. The SME aspect is already an important part of the work of Vice-President Günther Verheugen. Another aspect, the definition of groups of companies, is an essential element of the work on the CCCTB.

I can also assure you that your recommendations for cross-border loss relief within companies and groups of companies will orient our work in the coming months. There are several references in your report to tax avoidance. Here it may be noted that, last December, the Commission adopted a communication on the application of anti-abuse measures in the area of direct taxation.

The Commission shares the concerns about tax avoidance expressed in your report. Member States need to be able to prevent their tax bases from being eroded because of abuse and aggressive tax planning. At the same time it is vital to ensure that there will be no undue restrictions to the Treaty freedoms. By launching this latest initiative, the Commission seeks to prompt further discussions with the other institutions on how national anti-abuse measures can meet those requirements. Your observations on tax avoidance risk will be taken into consideration.

Finally, as regards the proposed amendments to the report, the Commission would advise against amendments 1, 2, 3, 4, 5 and 6, but it could support amendments 7 and 8, which are in line with the spirit of the communication.

1-116

Piia-Noora Kauppi, rapporteur. – Mr President, I will be very brief. I am of course happy to note that most of the groups are going to support the report tomorrow in the vote. My group has suggested abstaining with regard to Amendments 7 and 8. I think that it is in line with the Commission's recommendations as well that 7 and 8 will probably be adopted and that means that we have a very large majority backing the report tomorrow.

I also would like to remember a little bit the past: how difficult it was before we accepted the first company taxation directives – a Parent-Subsidiary Directive and an Interest and Royalties Directive in the 1990s – to speak about these items. But they are now there after serious discussion, and I still believe that we can have all the practical things, like anti-abusive measures, that we can improve the Parent-Subsidiary Directive and that we can improve the workings of the Transfer Pricing Forum, and such initiatives are very much needed.

But, in the end, we need a very large solution and CCCTB. At this time it is the best available option and we must take it seriously. I hope that it will be done during this European Parliament term, before the 2009 elections. Something must be done before the 2009 elections and we cannot afford to wait for Member States to come up with their ratifications and referendums. We must act now and before the time is up for this Parliament.

1-117

Presidente. – O debate está encerrado.

A votação terá lugar na terça-feira, 15 de Janeiro de 2008.

1-118

16 - Supressão de discriminações em matéria de preços e condições de transporte (debate)

1-119

Presidente. – Segue-se o relatório do Deputado Paolo Costa, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, sobre uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento n.º 11 relativo à supressão de discriminações em matéria de preços e condições de transporte, em execução do disposto no n.º 3 do artigo 79.º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, e o Regulamento (CE) n.º 852/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à higiene dos géneros alimentícios - Aspectos relativos aos transportes [COM(2007)0090 - C6-0086/2007 - 2007/0037A(COD)].

1-120

Günter Verheugen, Vizepräsident der Kommission. – Herr Präsident, meine Damen und Herren Abgeordneten! Ich möchte zunächst Herrn Costa für die Erarbeitung dieses Berichts danken. Der Abbau des Verwaltungsaufwandes, der durch EU-Regelungen entsteht, ist eine der wirkungsvollsten Maßnahmen, um das Regelungsumfeld für unsere 24 Millionen Unternehmen in Europa zu verbessern. Dadurch leistet diese Initiative auch einen wichtigen Beitrag zur Erreichung unserer ambitionierten Ziele im Rahmen der Partnerschaft für Wachstum und Beschäftigung.

Die Kommission begrüßt daher die Unterstützung des Parlaments für eine rasche Verabschiedung dieser Sofortmaßnahme. Damit werden unnötige Informationsverpflichtungen bezüglich der innergemeinschaftlichen Transportströme beseitigt. Die Maßnahme, um die es heute geht, wird Vorschriften außer Kraft setzen, die überholt sind und tatsächlich aus dem Jahre 1960 stammen.

Laut diesen Vorschriften, die heute noch gelten, müssen Transportunternehmer derzeit eine Reihe von Informationen über Tarife, Preisvereinbarungen und Beförderungsvereinbarungen zur Verfügung stellen, sobald ihre Transportgüter über nationale Grenzen innerhalb der Gemeinschaft hinweg transportiert werden. Die Vereinfachung, die die Kommission vorgeschlagen hat, wird für 300 000 europäische Transportunternehmen eine bedeutende Vereinfachung sein, und wir rechnen mit einer Kostenersparnis für diese Unternehmen von mindestens 160 Millionen Euro pro Jahr. Das ist also immerhin schon ein Wort.

Was das Verfahren betrifft, so nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass das Europäische Parlament den so genannten „Omnibusvorschlag“ für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung sowohl der Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen, sowie der Verordnung Nr. 852/2004 über Lebensmittelhygiene in zwei getrennte Vorschläge geteilt hat.

Ich möchte Ihnen aber sagen, dass die Kommission weiterhin den so genannten „Omnibusansatz“ bevorzugt, d. h. mehrere Maßnahmen zum Abbau von unnötigem Verwaltungsaufwand in einem Vorschlag zu behandeln, und zwar aus zwei Gründen: Erstens wird deutlich, dass das Ziel nicht die Änderung der Substanz des betreffenden Gesetzestextes ist, sondern dass es nur — ich wiederhole: nur — um den Abbau unnötiger bürokratischer Belastungen geht, und zweitens soll auf diese Art und Weise eine raschere Verabschiedung dieser Maßnahmen erreicht werden.

Die Kommission hofft daher, dass die beiden Gesetzgeber nun auch rasche Fortschritte mit dem zweiten Teil des Vorschlages erzielen werden, nämlich dem Teil des Vorschlages, der sich mit Lebensmittelhygiene befasst.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

1-121

Paolo Costa, relatore. – Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, dovrei nel merito ripetere molte delle cose che sono state dette dal Commissario Verheugen e quindi le evito. Siamo di fronte ad un'attività meritoria, molto spesso in piccoli provvedimenti si celano grandi risultati, e questo è uno di quelli.

È chiaro che siamo di fronte a norme che erano nate con un'altra Europa, la base del regolamento risale al 1960, quando i paesi erano distinti, quando attraverso le norme sull'igiene e sui cibi si potevano celare delle discriminazioni e degli impedimenti alla concorrenza, per cui occorreva indicare la strada da fare, occorreva indicare quali erano i punti in cui si attraversavano le frontiere, occorreva dire molte cose e molti dettagli, molte cose che oggi non servono più ed è quindi bene che ci liberiamo di queste norme e che le adattiamo.

Sappiamo che tutta la normativa relativa all'igiene del cibo è delicata e quindi poteva portar via molto tempo ed è per questo che si è trovata questa soluzione – che mi pare poter dire intelligente – di separare le norme sul trasporto, che sono facilmente accettabili e più facilmente, io mi auguro, percorribili.

La commissione, che ho anche l'onore di presiedere, ha accettato questo mio rapporto all'unanimità. Credo che questo sia un buon viatico affinché domani l'Assemblea faccia lo stesso lavoro e consenta quindi di fare molto presto in questa direzione.

È un caso di semplificazione virtuosa, è un caso di semplificazione che contemporaneamente nel semplificare adatta alle condizioni correnti, alle nuove possibilità di informazione che prescindono da tanti adempimenti burocratici e che consentono forse di concentrarsi di più sull'idea e sull'attenzione da porre affinché i cibi siano trasportati in modo igienico da un punto all'altro dell'Unione.

1-122

Silvia-Adriana Țicău, *în numele Grupului PSE*. – Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului nr. 11/1960 privind eliminarea discriminării în materie de tarife și condiții de transport impune operatorilor de transport de marfă în sistem rutier, feroviar sau fluvial, realizat în spațiul comunitar, să furnizeze informații privind tarifele, acordurile aplicabile, condițiile de transport, precum și documentele însoțitoare necesare.

Se interzice astfel operatorilor să creeze discriminări prin aplicarea unor tarife diferențiate (și aici mă refer la transportul aceluiși produs, în același tip de sistem de transport, pe aceeași rută), dar discriminări create în funcție de țara de destinație sau de origine.

Acest regulament este extrem de important, dar, fiind inițiat în 1960, se impunea o actualizare a sa. Propunerea de modificare simplifică legislația existentă și asigură o mai mare stabilitate în ceea ce privește condițiile de transport de marfă.

Conform datelor statistice furnizate de către Comisie, este adevărat - așa cum spunea și dl Comisar - că vor fi afectate, practic, sau regulamentul se referă la, activitatea a 300 de mii de operatori de transport, iar această modificare va permite reducerea cheltuielilor administrative la nivel comunitar cu aproximativ 160 de milioane de euro pe an.

Parlamentul European și-a propus ca, până în 2012, să reducă cu 25% sarcina administrativă a întreprinderilor. Propunerea de modificare a celor două regulamente, așa cum a fost ea prezentată de Comisie, se încadrează în măsurile destinate atingerii acestui obiectiv.

Este adevărat însă, Comisia de transport a fost sesizată în procedura de codecizie, iar articolul 75 alineatul (3) al Tratatului nu permite acest lucru. Tocmai de aceea, propunerea cu care a venit dl președinte Costa, dl raportor, a fost adoptată în unanimitate.

1-123

Reinhard Rack (PPE-DE). – Herr Präsident! Ich möchte nicht verabsäumen, auch im Namen unserer Fraktion darauf hinzuweisen, was der Herr Kommissar als Erstes angesprochen hat, nämlich dass unser Vorsitzender im Verkehrsausschuss hier bei einem zwar unspektakulären, aber nichtsdestoweniger wichtigen Regelungsthema im Flugverkehr seiner Aufgabe als Vorsitzender des Ausschusses gerecht wurde, insbesondere auch deswegen, weil es ihm gelungen ist, hier in dieser Frage eine weitgehend einheitliche Meinung im Ausschuss zu organisieren.

Wir haben ihm hoffentlich mit einem einhelligen Stimmenergebnis das Leben und die Arbeit versüßt, und ich wollte das nur noch einmal ausdrücklich betonen.

1-124

PRZEWODNICZY: MAREK SIWIEC
Wiceprzewodniczący

1-125

Derek Roland Clark (IND/DEM). – Mr President, I congratulate the Commission – and you do not hear that very often from up here, do you? But this is a rare example of a report that is on the right road – to Damascus?

We insist on debating this proposition, for it seeks to cut regulation. It admits that small businesses are being weighed down by unnecessary legislation, some of it going back to 1960. The explanatory statement says that these unnecessary administrative burdens hamper economic activity and have a negative impact on the competitiveness of enterprises. I could not agree more; why stop here? Why only limit unnecessary paperwork from 10 employees or less? Let us go the whole hog and apply it to the whole of the foodstuffs industry! Go on, make a bonfire of another 100 000 pieces of legislation! While you are at it, scrap the Commission, Parliament and the Council. I am serious. By cutting regulatory burdens, you enable the nations of Europe to throw off the shackles that will otherwise inevitably turn us into the economic also-rans of the 21st century.

1-126

Paolo Costa, relatore. – Signor Presidente, onorevole colleghi, solo per dire che stiamo dicendo più parole del necessario.

Mi pare che siamo assolutamente tutti d'accordo: le modifiche andavano apportate, vanno nella giusta direzione, è giusta la separazione tra i due riferimenti in modo che si eliminino le condizioni di discriminazione nel trasporto. Mi pare che la mia raccomandazione non può essere altro che quella di ripetere domani quello che ho detto in commissione e sperare di ottenere lo stesso risultato: un voto unanime o quasi su questa proposta.

1-127

Przewodniczący. – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się we wtorek 15 stycznia 2008 r.

1-128

17 - Oplaty lotniskowe (debata)

1-129

Przewodniczący. – Kolejnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie sporządzone przez Ulricha Stockmanna w imieniu Komisji Transportu i Turystyki w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat lotniskowych (COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD)) (A6-0497/2007).

1-130

Ulrich Stockmann, Berichterstatter. – Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Natürlich ist es besser, wenn der Kommissar anwesend ist, denn man hat ja auch ein paar kritische Punkte, die man ihn selbst fragen will. Dann muss ich das nachher machen.

Seit über fünfzehn Jahren versuchen wir, oder besser die Kommission, den Rahmen zur Aushandlung von Flughafenentgelten in einer EU-Richtlinie zu regeln. Zwei Anläufe sind bisher gescheitert an den großen Interessengegensätzen zwischen Airports und Airlines sowie zwischen den Mitgliedstaaten. Auch dieses Mal sind die Interessengegensätze sehr groß, und ich entsinne mich an keinen einzigen der 189 Änderungsanträge im Ausschuss, der von allen Akteuren gemeinsam getragen wurde.

Viele Airlines wollen größtmögliche Kostentransparenz bei der anderen Seite, bei den Airports, eine Regulierungsbehörde, die zum Schluss gar Preise festsetzt, und die Anwendung des „Single Till“-Modells. Viele Flughäfen wollen am liebsten keine Veränderung des Status quo. Auch die Besonderheiten in den Mitgliedstaaten erschweren die Verhandlungen.

Großbritannien z. B. hat eine strenge Regulierungsbehörde, CAA, gleichzeitig wollen die meisten Flughäfen aber dereguliert werden, und die Tendenz geht auch dahin. In Schweden, Portugal, Griechenland, Finnland und Spanien sind viele Flughäfen in Netzwerken mit einheitlichen Entgelten organisiert, das bedeutet Quersubventionierung und häufig wenig Transparenz. In Spanien wird die Höhe der Flughafenentgelte sogar vom Parlament festgelegt, also Abgeordnete entscheiden darüber. In Deutschland liegt die Aufsicht bisher bei den Bundesländern und nicht bei einer nationalen Behörde. Und in den neuen Mitgliedsländern werden die Flughafenengebühren in besonderem Umfang zum Ausbau von Infrastrukturen benötigt.

Ich breite einmal diese Interessenunterschiede etwas aus, damit wir wissen, wie kompliziert die Verhandlungen sind. Deshalb war das, was wir bisher gemacht haben, auch vor allen Dingen auf den Interessenausgleich gerichtet, denn wir im Ausschuss glauben, dass wir eine solche Regelung brauchen und dass sie deshalb anzustrengen ist.

Was ist das Ergebnis des Interessenausgleichs bisher? Wir haben den Anwendungsbereich reduziert auf Flughäfen mit jährlich fünf Millionen Passagierbewegungen oder 15 % Anteil am nationalen Passagieraufkommen, denn bei den so genannten Regionalflughäfen bis fünf Millionen ist die Gefahr eines Machtmissbrauchs gering bzw. nicht vorhanden. Zweitens haben wir die Wahlfreiheit des Geschäftsmodells für die Flughäfen festgeschrieben, drittens haben wir auch Flughafenetzwerke insgesamt in den Anwendungsbereich einbezogen. Wir haben viertens die Aufgaben der Regulierungsbehörde konkretisiert und eine mögliche Delegation an regionale Strukturen zugelassen. Fünftens haben wir strengere Voraussetzungen für die Anrufung der Regulierungsbehörde eingeführt, und sechstens haben wir die mögliche Vorfinanzierung von Infrastrukturen über Entgelte, wie es in der Vergangenheit möglich war — allerdings unter bestimmten Voraussetzungen —, hier wieder zugelassen. Wir wollen eine Entgeltdifferenzierung nach objektiven Kriterien, nach unterschiedlichen Dienstleistungen sowie nach Umweltkriterien, und wir wollen eine Festschreibung von ausgehandelten Dienstleistungsniveaus.

Die verhandelten Kompromisse wurden im Verkehrsausschuss mit nur einer Gegenstimme angenommen. Das ist bei dieser Ausgangslage ein Erfolg, und ich danke in diesem Zusammenhang allen Schattenberichterstattern für die enge konstruktive Zusammenarbeit.

Nun geht es darum, die Prinzipien von Transparenz, Nichtdiskriminierung und geregelten Konsultations- und Informationspflichten bei der Festsetzung von Flughafenengebühren in Europa einheitlich festzuschreiben. Dadurch werden Wettbewerbsverzerrungen künftig reduziert und der Missbrauch von Marktmacht wird erschwert.

Die Richtlinie ist damit aus meiner Sicht ein starker Beitrag zur Stabilisierung der Systempartnerschaft zwischen Airports und Airlines und bedeutet zugleich eine Stärkung des Luftfahrtstandorts Europa. Bei der morgigen Abstimmung über die Richtlinie in erster Lesung werde ich dafür, dass wir das Votum des Verkehrsausschusses unterstützen.

1-131

Jacques Barrot, *vice-président de la Commission*. – Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés, Monsieur Stockmann, que je remercie de tout son travail, je voudrais brièvement vous présenter la proposition de directive sur les redevances aéroportuaires.

Cette proposition de directive vise avant tout à traduire en droit communautaire des principes que les États membres ont déjà approuvés dans le cadre de l'organisation de l'aviation civile internationale: non-discrimination, transparence, consultation.

Le cadre dessiné sur cette base par la directive permettra de structurer le dialogue entre transporteurs et aéroports lors de la détermination et de la collecte des redevances. La directive obligera, par exemple, les aéroports à consulter les transporteurs avant d'adopter une décision relative aux redevances.

J'ai procédé de la même manière en consultant les transports aériens et les aéroports avant d'établir cette proposition dont les principes ont été approuvés par les deux parties.

La directive introduit également la notion d'organisme national de surveillance indépendant. Cet organisme jouera un rôle-clé. Il garantira le respect des principes de base que je viens d'indiquer.

Voici, dans ses grandes lignes, les objectifs de cette proposition dont M. Stockmann est rapporteur.

Avant de laisser la place au débat, je voudrais d'ores et déjà remercier votre rapporteur et la commission des transports et du tourisme pour le soutien qu'ils ont témoigné à la proposition de la Commission.

Voilà, Monsieur le Président. Cette proposition est, je le crois, assez équilibrée, et comme l'a souligné à l'instant M. Stockmann, il est certain que nous devons faire très, très attention à la manière dont cette directive pourra être appliquée afin de faciliter une meilleure coopération entre les compagnies et les aéroports.

Merci, et je vais écouter avec beaucoup d'attention les orateurs inscrits.

1-132

Brian Simpson, *on behalf of the PSE Group*. – Mr President, I would like to thank Mr Stockmann for his report and, on behalf of the PSE Group, I would inform the Chamber that we will be supporting the line adopted by the Committee on Transport and Tourism.

Our rapporteur has done a fine job in producing a more realistic and balanced position, but I still find it difficult to understand why this proposal was put forward by the Commission in this format and at this time.

Speaking now in a personal capacity: for many years within the civil aviation industry and with the Commission we have been fed a diet of deregulation and yet, in regard to airport charges, we are now being told regulation is the answer. I have to say that the irony of this is not lost on me. However, we are where we are.

I fully support the need for transparency in airport charges, with full consultation with the stakeholders. I fully support the need to ensure that airports in a dominant position do not abuse that situation and I fully support an open and transparent appeals procedure, provided that the rules of engagement and the remit of the arbitrator are clearly defined.

However, I very much doubt whether the proposition to regulate scores of airports throughout the EU is going to produce the utopia in airport charges that the airlines and the Commission want. Surely, if it is legislation to eliminate monopolistic practices that we seek, the regulation should be based on a market test relating to each individual airport, not an arbitrary figure plucked out of thin air for no apparent reason. I believe that, if you have to use a figure, you should use one that reflects the economic dominance of an airport, namely a percentage of national traffic, and address it to those airports that are dominant, not those which are not.

I am not against regulating airports that are in a dominant market position, but I think regulating the majority of airports to catch the big boys, based on an arbitrary passenger figure in a one-cap-fits-all regulation, is a flawed process.

1-133

Arūnas Degutis, *ALDE frakcijos vardu*. – Norėčiau pasidžiaugti pono Stockmann darbu, kuriame jis eilinį kartą pademonstravo toleranciją ir kompetenciją sprendžiant gana kontraversiškus pasiūlymus. Ši būsima direktyva liečia gana specifinę sritį ir nėra įprasta savo turiniu. Visi puikiai suprantame, kad dauguma oro uostų dirba natūralaus monopolio sąlygomis ir neišvengiamai patenka į interesų konfliktus, dėl ko gali nukentėti naudotojai, tai yra oro pervežimų kompanijos. Todėl visi suprantame, kad reguliavimas šioje srityje yra būtinas, tačiau kyla ir pavojai, kad reguliavimas nepadarytų priešingo efekto – padidėję kaštai ir sąnaudos gali atsiliiepti į paslaugų, kurias teikia oro uostai, kainas ir taip pasisukti kitu lazdos galu pačioms avia kompanijoms.

Nuo pat pirmų susitikimų su suinteresuotom pusėm iškyla klausimas, ar visi oro uostai, ir jeigu ne visi, tai kokie ir kiek jų turėtų būti reguliuojami. Aš, kaip liberalų frakcijos narys, esu už kuo mažesnę reguliavimą ar valstybės kišimąsi į verslą, juolab, kad visi su kuriais teko bendrauti pabrėžė, kad Europos Bendrijoje monopolinėmis teisėmis piktnaudžiauja ar siekia tai daryti maždaug 25 oro uostai. Todėl mano pasiūlymas buvo toks, kad reguliavimas apimtų maždaug tą skaičių. Tačiau kompromiso dėlei pritariame daugumos pozicijai, kaip ir kitiems pasiūlymams ir apsvastytiems kompromisams.

1-134

Zsolt László Becsey, *a PPE-DE képviselőcsoport nevében*. – Tisztelt elnök úr, kollégák! Magam is szeretném nagy örömet kifejezni amiatt, hogy sikerült olyan kompromisszumot elérni ebben az új, ráadásul együttes döntést kívánó dossziében, mely a Közlekedési Bizottság szintjén élvezte a frakciók támogatását.

Felmerülhet, hogy vajon egyáltalán kell-e szabályozni ezt a kérdést és mi legyen a hatály a repülő [...] a hatálya alá vont repterek [...] alsó határa. Azt hiszem, hogy jól döntöttünk, hogy csak azokkal az elvekkal foglalkoztunk, amelyek igazán szükségesek ahhoz, hogy ne legyen a tagállamok között eltérő, és ezért egymást kijátszó gyakorlat.

Örülök annak is, hogy csak a valóban nagy, vagyis monopolhelyzetbe kerülhető repterek lesznek a szabályozás tárgyai. Azt is közös sikernek tartom, hogy csak meghatározott küszöb elérése esetén lehessen a panaszfolyamatot elindítani. Ennek lefolytatására is racionális határidőket szabtuk meg, elejét véve ezáltal a végeláthatatlan vitáknak.

Személyesen azt is sikernek érzem, hogy belevettük a szövegbe az előfinanszírozás lehetőségét, méghozzá megakadályozva az ezzel való visszaélést is. Közös kompromisszumot alakítottunk ki az eljáró szabályozhatóság feladatköréről, valamint tulajdonosi függetlenségéről.

A legnagyobb hozadék az átláthatóság lesz, ami a repülőjegyek árának nyilvános részletezése után itt is nagyobb segítséget adhat ahhoz, hogy az uniós polgárok bizalmát erősítsük az EU iránt, ugyanakkor ne sértsük a végrehajtást illetően a szubszidiaritás elvét.

Nem minden kérdést rendeztünk, vitát várok a Tanáccsal jónéhány kérdésben: a biztonsági illetékről vagy arról, hogy egy-vagy kétkasszás rendszer legyen-e. Mindenesetre most egy szerintem nagyon határozott pozíciót foglaltunk el, és remélem, hogy ez sikerre vezet bennünket a Tanáccsal való tárgyalásokon. Köszönöm szépen, elnök úr, és még egyszer elnézést a késésért.

1-135

Roberts Zile, *UEN grupas vārdā*. – Paldies, priekšsēdētāja kungs, godātais komisāra kungs! Vispirms paldies Stokmana kungam par rasto kompromisu šajā grūtajā darbā. Manuprāt, aviācijas tirgus ir tieši tā transporta nozare, kas prasa Eiropas regulējumu, jo šeit dalībvalstu nacionālie tirgi spēlē mazāku lomu. Un tāpēc ļoti svarīgi ir radīt nediskriminējošu attieksmi pret Eiropas Savienības aviokompānijām no galvenajiem infrastruktūras turētājiem aviācijā, respektīvi, lidostām. Mani gandarī, ka Transporta komiteja rada kompromisu, ka nodevu atlaides var būt piemērojamas atkarībā no pakalpojumu kvalitātes, nevis kvantitātes, kā arī uz jaunajiem maršrutiem. Un, runājot par direktīvas tvērumu un būtības kopsakarību, šķiet, ka direktīva labi trāpa aviobiznesā vienā no sāpju punktiem. Par to liecina daudzu vēlme samazināt direktīvā ietvertu lidostu skaitu. Paldies!

1-136

Eva Lichtenberger, *im Namen der Verts/ALE-Fraktion*. – Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Debatte um die Flughafengebühren und ihre gemeinschaftliche Regelung hat nicht umsonst so extrem lang gedauert. Ein weiteres Symptom waren die unendlich vielen Interventionen während dieser Debatte im Verkehrsausschuss. Dieses Dossier war Gegenstand von extremem Lobbying. Das heißt, es sind extrem viele monetäre Interessen damit verbunden und man muss sich als Abgeordnete in diesem Fall fragen: Was steckt dahinter? Warum ist das so? Warum ist gerade hier so ein harter Kampf, so eine harte Auseinandersetzung gegeben? Der Hinweis ist dann immer: Wem nützt Intransparenz? Die alte Frage nach dem *cui bono*, die uns schon die Lateiner gelehrt haben, hilft uns auch hier weiterzukommen.

Intransparenz nützt immer dem, der die Marktmacht besitzt, der Bedingungen diktieren kann. Dies ist aber in den seltensten Fällen zum Vorteil des Konsumenten oder auch gerecht. Es gibt unfairen Wettbewerb, wenn die Transparenz nicht gegeben ist, wenn es auf diesem Gebiet versteckte Begünstigungen oder Subventionen gibt. Deswegen war es mir sehr wichtig, dass wir hier eine gemeinsame Regelung finden.

Es gibt für mich einen Wermutstropfen, nämlich dass es nicht gelungen ist, eine sehr viel größere Anzahl an Flughäfen zu regeln. Ich hätte gerne die kleineren Flughäfen auch mit geregelt, weil diese ja oft in einer unfairen Konkurrenz zu den großen stehen, weil sie Billigflieger stark begünstigen.

Ein letzter Punkt: Mir ist es sehr wichtig, dass wir in einem Änderungsantrag ermöglichen, Flughafengebühren auch emissionsabhängig zu gestalten. Hier gibt es die Chance für uns, die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs zu vermindern und auch die Lärmbelastung für die extrem belasteten Anrainer etwas herunterzufahren.

1-137

Erik Meijer, *namens de GUE/NGL-Fractie*. – Voorzitter, luchthavens hebben veel meer invloed op onze economie, onze ruimtelijke ordening, ons landverkeer en ons milieu dan we in het verleden hebben kunnen voorzien. Grote luchthavens met een belangrijke rol als internationaal overstappunt, of als toegang tot een grootstedelijke agglomeratie, zijn uitgegroeid tot winkelcentrum, vestigingsplaats voor kantoren en distributiebedrijven, knooppunt van openbaar vervoer op de grond en tolpoort naar de omgeving.

Ze zijn een belangrijk beleidsinstrument in handen van de overheid óf ze zijn verkocht aan een internationaal bedrijf dat alleen winst en expansie zoekt. Ze maken ook buiten de luchtvaartsector winsten, zijn deel van een internationale concurrentiestrijd en komen terecht in belangenconflicten met luchtvaartmaatschappijen, passagiers, medegebruikers en omwonenden. Luchthavens kunnen misbruikt worden, doordat zij eenieder die ervan afhankelijk is - van luchtvaartmaatschappij tot passagier - kan dwingen om onevenredig bij te dragen aan de winst.

Zulke dure luchthavens leiden ook tot het ontstaan van concurrerende, kleinere luchthavens in hun nabije omgeving, met een lager tarief, slechtere voorzieningen, nog meer ruimtebeslag en nog meer gebieden met overlast. Als de Europese Unie regels stelt voor de inkomsten van luchthavens, moet het niet gaan om het veilig stellen van de winsten voor deze ondernemingen of om het beperken van de kosten voor luchtvaartmaatschappijen, en ook niet om het versterken van het luchtverkeer door aan passagiers zo laag mogelijke tarieven aan te bieden.

Het doel moet zijn dat het milieu zo goed mogelijk kan worden beschermd tegen de steeds verdergaande expansie van de luchtvaart en dat de veiligheid op de best mogelijke manier wordt beschermd. Het moet ook gaan om transparantie, waardoor geldstromen en ongemotiveerde tariefverschillen niet langer worden toegedekt door bedrijfsgeheimen.

Er tekent zich nu een uitkomst af waarin luchthavens met tussen de 1 en 5 miljoen passagiers per jaar buiten deze regels zullen vallen. Het zou me niet verbazen, als dit tot gevolg heeft dat nu juist in kleinere luchthavens in dichtbevolkte gebieden meer zou worden geïnvesteerd. Ook op andere onderdelen, zoals de klachtenprocedure, de strengheid van de eisen en de hoogte van de winsten, zal de tekst ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie worden gematigd. Ik verwacht dat dit ertoe zal leiden dat misstanden blijven bestaan en binnen enkele jaren de roep om strengere regels zal toenemen.

1-138

Johannes Blokland, *namens de IND/DEM-Fractie*. – Voorzitter, dit verslag over het voorkomen van misbruik van concurrentiepositie door luchthavens kan op mijn instemming rekenen. Met een drietal punten ben ik vooral tevreden. In de eerste plaats de aanpassing van de reikwijdte. Niet alle luchthavens zijn in staat van hun positie misbruik te maken. De concentratie op grotere luchthavens is daarom nuttig en ik ben het dan ook niet eens met enkele voorgaande sprekers.

Daarnaast ben ik blij met de opgenomen mogelijkheid voor differentiatie van tarieven. Gelet op de negatieve milieueffecten door luchtvaart op en rond luchthavens, kan het differentiatie-instrument een stimulans voor het gebruik van schonere en stillere vliegtuigen betekenen. Verder deel ik de mening dat moet worden gewaakt voor een te zware administratieve last voor luchthavens. In het kader van inzichtelijkheid dienen ze bepaalde informatie vrij te geven, maar daarbij moeten de kosten en confidentialiteit scherp in het oog worden gehouden.

Afsluitend wil ik een opmerking maken over amendement 19. Hoewel ik een onafhankelijk functionerende toezichthoudende instantie van harte toejuich, meen ik dat de formulering van amendement 19 in sommige landen tot problemen kan leiden, omdat zowel de vaststelling van procedures als het toezicht daarop aan een en dezelfde organisatie worden toegewezen. Ik hoop dat de gesprekken met de Raad gelegenheid bieden om dit punt tot tevredenheid op te lossen.

Afsluitend wil ik de rapporteur danken voor zijn werk en zie ik uit naar het vervolg van de behandeling van dit verslag.

1-139

Jim Allister (NI). – Mr President, the Commission talks much about promoting competitiveness in industry and about cutting red tape, but its walk in these issues is often one that takes Europe in quite the opposite direction, and so it seems to me with its stance on air travel.

Having championed increased costs for air travellers through green taxes, we now have a proposed directive on airport charges which will inevitably drive up costs for the flying public. Regional airports are my particular concern. They have been a catalyst for progress in many regional economies: they have opened up markets; they have made the inaccessible accessible; they have been indispensable in economic transformation. And now, true to form, the Commission wishes, effectively, to stifle them with the heavy hand of bureaucracy, burying innovation under a mountain of reporting requirements for which the traveller will ultimately pay.

I say this to the Commission: if the genuine reason for this directive is to tackle the abuse of dominant position in the market, then why does it include regional airports at all, when they are not the problem? In my own constituency of Northern Ireland, its airports are key to its development, yet last week, when President Barroso was providing sound bites of support for Northern Ireland – and on the very day that we open a new route between Belfast and Heathrow – we have

this Commission proposal which will hike costs and discourage expansion. For those reasons, and without apology, I will vote against this proposal.

1-140

Antonio De Blasio, a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményének előadója. – Köszönöm szépen, elnök úr, tisztelt Parlament! Először is elnézést a késésért, és köszönöm, hogy szót kapok.

A repülőtéri illetékek kérdésében kiemelkedő fontosságú egy átlátható rendszer megteremtése, hiszen jelenleg ebben a kérdésben nincs semmilyen közösségi szabályozás. A Bizottság által kidolgozott keretjogszabály meghatározza a repülőtéri díjak kivetésének módját, de elegendő mozgásteret biztosít a tagállamok részére is. A repülőterek és a légi közlekedés az Európai Unió számára rendkívül fontos, hiszen azáltal, hogy ezek összekötik a régiókat, munkahelyeket teremtenek és vonzzák a vállalkozásokat, jelentős mértékben hozzájárulnak az Európai Unió társadalmi és gazdasági kohéziójához.

A privatizációval, valamint üzleti szereplők megjelenésével valamelyest felborult egy korábbi egyensúly a reptéri díjak kiszabása területén. A légitársaságok arra panaszkodnak, hogy a nagy repülőterek monopóliumként viselkednek. Ezt a problémát orvosolja az irányelvtervezet, mely a korrekt piaci versenyt szolgálja, hiszen a javaslat kimondja, hogy a díjszabási rendszerek, vagyis az azokat meghatározó repülőterek nem diszkriminálhatnak a különböző légitársaságok között. Az egyes esetekben eltérően megállapított díjak az igénybe vett szolgáltatás vagy infrastruktúra valós költségeit kell, hogy tükrözzék.

A díjak differenciálásának vagy növelésének objektív és világos kritériumokon kell alapulniuk, hogy a légitársaságok és a repülőterek szolgáltatásait igénybe vevők megalapozott költségeket fizessenek ki – azonos szolgáltatásért, azonos díjat.

Nagyon fontos a konzultációs mechanizmus, amit bevezetünk, hiszen független szabályozó hatósághoz fordulnak, hogyha a légitársaságok nem elégedettek azzal a díjjal, amit számukra kiszabnak.

Nagyon fontosnak tartom végül leszögezni azt, hogy az Európai Unió Bizottsága az irányelv működéséről az irányelv hatálybalépésétől számított legkésőbb 4 éven belül készítsen egy jelentést az Európai Tanács és az Európai Parlament számára, mely értékeli a szabályozás célkitűzései fényében az elért eredményeket. Köszönöm szépen.

1-141

Reinhard Rack (PPE-DE). – Herr Präsident! Über die Frage Deregulierung oder Überregulierung lässt sich trefflich streiten, abstrakt und ganz allgemein jedenfalls. Im konkreten Einzelfall macht aber doch das eine oder das andere mehr Sinn. Beim Thema Flughafengebühr hat die Kommission meines Erachtens richtigerweise einen Richtlinienentwurf vorgelegt, selbst wenn wir gerade zu Recht beim Bericht Costa die Verwaltungsvereinfachung gelobt haben.

Flughäfen sind wichtige Wirtschaftsfaktoren mit all den positiven, aber auch potentiellen negativen Konsequenzen dieser wirtschaftlichen Schlüsselfunktionen. Die Kommission hat mit ihrem Vorschlag ein interessantes Konzept vorgelegt, vielleicht ein wenig zu kleinmaschig. Wir im Verkehrsausschuss haben einiges geändert, – wie ich hoffe und wie ich überzeugt bin – zum Besseren.

Unser Berichterstatter, Kollege Stockmann, hat in langen Arbeitsgesprächen mit allen *stakeholders*, aber vor allem auch mit den Fraktionen in diesem Haus gute Kompromisse erarbeitet, und denen haben wir dann auch weitgehend zugestimmt.

Ich möchte drei Aspekte besonders hervorheben. Erstens: Wir wollen, dass mit der Richtlinie verhindert werden soll, dass einzelne Flughäfen ihre marktbeherrschende Stellung missbräuchlich ausnutzen. Zweitens: Wir brauchen gemeinschaftsweite Bestimmungen, um ein gut funktionierendes, diskriminierungsfreies, transparentes und umfassendes Verfahren zur Berechnung der Entgelte zu erarbeiten. Drittens: Es macht Sinn, in jedem EU-Mitgliedstaat zur Umsetzung dieser Bestimmungen eine unabhängige Regulierungsbehörde einzurichten.

Ich gehe davon aus, dass wir diesem Ergebnis morgen im Plenum mit großer Mehrheit zustimmen werden, und beglückwünsche vor allem den Berichterstatter noch einmal zu seiner guten Arbeit.

1-142

Saïd El Khadraoui (PSE). – Voorzitter, commissaris, collega's, ik zou om te beginnen collega Stockmann willen danken voor het uitstekende verslag en de goede samenwerking. Ik denk dat we aan het einde van het wetgevend proces een belangrijke nieuwe stap gezet zullen hebben om ertoe te komen dat de belangrijkste Europese luchthavens eindelijk voldoen aan dezelfde spelregels, wanneer het gaat over het aanrekenen van allerlei vergoedingen voor diensten die te maken hebben met landen, opstijgen, de verlichting van de luchthaven, het parkeren van vliegtuigen en ook de verwerking van passagiers en goederen.

Het toepassingsgebied was een van de grote knelpunten. Ik denk dat het compromis uitstekend is: vijf miljoen passagiers, 15% van de vliegbewegingen in een lidstaat. Men moet er ook rekening mee houden dat wij in ons compromis voorzien

hebben dat lidstaten de mogelijkheid krijgen om eventueel na onderzoek ook andere luchthavens binnen dezelfde lidstaat te verplichten om aan deze regelgeving te voldoen.

Ik denk dat er vier elementen belangrijk zijn. Ten eerste dat transparantie de rode draad is door de hele wetgeving heen, het opleggen van relevante objectieven en transparante criteria voor het bepalen van de hoogte van de luchthavengelden - dat is essentieel.

Ten tweede dat variatie in het niveau van luchthavengelden mogelijk blijft en ik denk dan bijvoorbeeld ook aan variatie op basis van milieuprestaties, op basis van geluidsoverlast. Op die manier is een sturend beleid mogelijk.

Ten derde dat er een duidelijke en verplichte procedure is uitgewerkt voor overleg tussen het beheersorgaan van de luchthavens, enerzijds, en de gebruikers, anderzijds, en dat er ook een goede klachtenprocedure in het leven is geroepen. En tenslotte dat er ook duidelijke afspraken komen in verband met de prefinanciering van belangrijke investeringen in de luchthavens en hoe deze aangerekend kunnen worden.

Kortom, ik denk dat we tot een goed eindresultaat kunnen komen als de Raad van goede wil is. Ik besef dat er hier en daar nog wat knelpunten zijn. Ik denk ook aan de goedgekeurde amendementen inzake financiering van veiligheidsmaatregelen die vooral bedoeld zijn als pressiemiddel om een ander dossier op te lossen, zoals u weet. Dat is ondertussen van de baan, en bijgevolg denk ik dat we als Parlement in het vervolg van de procedure terzake flexibeler moeten zijn.

1-143

Eugenijus Gentvilas (ALDE). – Europos Komisijos pasiūlyta direktyva užtikrina bendradarbiavimą tarp oro uostų valdančių institucijų ir naudotojų ir tai neleidžia didiesiems oro uostams ignoruoti klientų interesus ir užimti monopolinę padėtį rinkoje. Būtent todėl aš ir noriu palaikyti šį pranešimą, kaip regionų plėtros komiteto narys. Oro transportas turi užtikrinti ekonominius bei socialinius regionų bendruomenių poreikius ir svarbu pabrėžti, kad 90 procentų Europos Sąjungos piliečių gyvena ne sostinėse, todėl būtina užtikrinti regioninių oro uostų funkcionavimo sėkmę, nes tai leis didinti regionų patrauklumą.

Pateiktas dokumentas mažina didžiųjų oro uostų monopolinės padėties riziką ir tai leis sušvelninti aplinkosaugines, infrastruktūrines ar transporto problemas, kylančias didiesiems oro uostams bei prie jų esantiems didmiesčiams. Ir būtent tai leis sparčiau vystyti regioniniams oro uostams ir užtikrins regionų socialinę ir ekonominę plėtrą įvairiose šalyse. Transporto krovinių bei keleivių srautų išskaidymas yra labai svarbus pagrindas efektyviai regioninei plėtrai. Todėl dar kartą raginu palaikyti šį pono Stockmanno pranešimą.

1-144

Adam Bielan (UEN). – Panie Przewodniczący! Jednym z zadań Unii Europejskiej jest dbanie o to, by rynek wspólnotowy rozwijał się zgodnie z zasadami uczciwej konkurencji.

Direktywa w sprawie opłat lotniskowych ma na celu uniknięcie możliwych nadużyć ze strony portów posiadających dominującą pozycję na rynku unijnym lub w poszczególnych państwach, a zaproponowana została, ponieważ nie wszystkie z nich stosują przejrzyste procedury naliczania opłat lotniskowych. Nowe zasady mają objąć 67 dużych portów lotniczych. Myślę, że warto pamiętać, iż rozwój portów lotniczych, a w szczególności mniejszych lotnisk, ma duże znaczenie w promowaniu rozwoju regionalnego w Europie, znacząco wpływając na wyrównywanie różnic gospodarczych pomiędzy poszczególnymi regionami w Unii. Tak jest przede wszystkim w państwach Europy Centralnej i Wschodniej.

Mój kraj – Polska, należy do liderów przewozów lotniczych. W mijającym roku polski rynek lotniczy wzrósł o 13%. Przewozy lotnicze w Polsce zaliczają się do najdynamiczniej rosnących na świecie. Wzrost ruchu lotniczego wiąże się jednak z wielkimi inwestycjami. Dlatego też istotne jest umożliwienie mniejszym portom lotniczym częściowego ujmowania kosztów długoterminowych projektów związanych z rozwojem infrastruktury w opłatach lotniskowych, co znacząco ułatwi finansowanie ich rozwoju.

1-145

Pedro Guerreiro (GUE/NGL). – Senhor Presidente, nesta intervenção de um minuto gostaria de valorizar as alterações que apresentámos com o objectivo que nesta directiva sejam explicitamente considerados os constrangimentos a que estão sujeitas as regiões que sofrem de desvantagens geográficas e naturais permanentes, como as regiões ultraperiféricas, nomeadamente em consonância com o disposto no n.º 2 do artigo 299.º do Tratado.

Consideramos que a directiva deverá reconhecer explicitamente a importância dos aeroportos para o desenvolvimento socioeconómico destas regiões e para a coesão territorial devendo, por isso, estabelecer-se as adequadas excepções na Directiva. Daí a proposta de que, quanto aos aeroportos situados nestas regiões, as normas inscritas na Directiva não se apliquem quando não salvaguardarem a garantia do cumprimento das obrigações de serviço público universal, proposta para a qual esperamos contar com o vosso apoio.

1-146

Kathy Sinnott (IND/DEM). – Mr President, I think it is useful, from time to time, to remind the Commission that Ireland is an island and that we have a complete dependence on airports to be part of Europe and part of the rest of the world. The important issue for me is regional airports and that they get full support.

In many cases I keep hearing the argument that helping small airports will increase the carbon footprint but I do not think that is true. When all flights go out of Dublin, it just means that all the people who live near Cork Airport, as I do, or Shannon Airport or Waterford or Kerry, have to drive to Dublin or take a second flight – a shuttle to Dublin – and then go on. Whereas often these flights could reasonably, with support for regional airports, go from a regional area directly to where they need to go.

My other point concerns disabled passengers. It was not long ago that, when you got the breakdown of charges for airports in Ireland, it would have a wheelchair charge. Many disabled persons contacted me and asked that this be removed because they felt that other passengers would feel that they were paying extra because of people in wheelchairs. It is very important that we realise that one out of every ten persons in Europe will have a disability, possibly even more than that – up to 17% sometimes – and that there should not be specific charges.

1-147

Luís Queiró (PPE-DE). – Viaja-se cada vez mais na Europa e para a Europa, mas está a ficar cada vez mais caro viajar no e para o nosso Continente. Os factores que estão a provocar este encarecimento, como seja o aumento do preço do petróleo, os custos com a segurança e a redução das emissões de CO₂, são dados persistentes e muito evidentemente irão manter-se.

Neste contexto, deve ser nosso objectivo estimular um verdadeiro mercado aeroportuário concorrencial, só viável onde há transparência e previsibilidade. Estas são, creio, as principais virtudes desta proposta de directiva para cuja versão aqui em debate muito contribuíu o nosso colega Stockmann. De entre elas destaco o estabelecimento de normas genéricas para a definição e a cobrança das taxas aeroportuárias, que prescrevem princípios comuns para combater eventuais abusos de posição dominante, ficando abrangidos cerca de 7 dezenas de aeroportos evita-se muito correctamente legislar para situações de aeroportos de menor dimensão ou regionais em que este risco não se coloca.

Também para condições como as que existem em Portugal ou na Finlândia, por exemplo, onde o tráfego aéreo é organizado por associações ou redes de aeroportos, se previu a possibilidade de taxas harmonizadas para todos eles, desde que compatíveis com as regras da concorrência. Igualmente são de destacar a imposição de um dever de reciprocidade na informação entre os operadores aeroportuários e os utilizadores, os requisitos em matéria de transparência e a metodologia de cálculo das taxas aeroportuárias. A instituição de uma entidade reguladora nacional independente, que intervirá somente no caso de desacordo definitivo sobre uma decisão relativa às taxas aeroportuárias, contribui igualmente para o bom funcionamento do mercado.

E, finalmente, queria concluir, Senhor Presidente, dizendo que a definição de critérios de transparência e rigor relativamente à utilização das taxas para pré-financiamento de novos projectos de infra-estruturas aeroportuárias defende simultaneamente o interesse público do desenvolvimento aeroportuário e de novas infra-estruturas aeroportuárias e também os direitos dos passageiros, isto é, dos consumidores, cujos interesses afinal devem merecer a nossa principal atenção.

1-148

Inés Ayala Sender (PSE). – Señor Presidente, querría felicitar al ponente por su paciente escucha y atención a los distintos requerimientos que reflejan la actual diversidad de los sistemas aeroportuarios en Europa. Felicitar, también, a la Comisión, por ser sensible al hecho de que esta diversidad no puede, por otro lado, suponer sistemas poco transparentes susceptibles de resultar discriminatorios o con escasa participación de los distintos actores y usuarios.

Creo que el texto actual, tras el profundo esfuerzo de diálogo y arbitraje llevado a cabo por el ponente, nos ofrece un instrumento muy útil para que los tres actores principales —autoridades nacionales, aeropuertos y compañías— resuelvan sus diferencias, a favor, en definitiva, de los trabajadores y pasajeros, ofreciendo un buen servicio de calidad, acorde con las exigencias de los nuevos viajeros, así como con las nuevas necesidades de accesibilidad, mayor seguridad, menor impacto ambiental, especialmente en el ruido, y baja conflictividad e inseguridad jurídica mediante una mejor consulta.

Tal vez hubiese sido mejor hacer el criterio de aplicación más simple y solamente hacia un porcentaje, lo que tal vez hubiera resultado más representativo. En todo caso, agradezco que el texto reconozca la operatividad de las redes aeroportuarias que han resultado un sistema muy útil para países como el mío, con problemas estacionales graves que las compañías aprecian.

Anuncio, por otro lado, mi interés por completar esto con la propuesta de aceptar fórmulas parlamentarias o judiciales para asegurar las actuales tasas.

1-149

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 lentoasemaverkoston 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 lentoasemaverkosta.

1-150

Mieczysław Edmund Janowski (UEN). – Panie Przewodniczący! Chcę wyrazić uznanie zarówno dla posła sprawozdawcy Pana Stockmanna, jak i dla Komisji za wykonaną pracę.

Konkurencyjność gospodarki europejskiej wymaga transparentnego i racjonalnego podejścia do opłat lotniskowych. Mają one bowiem znaczący udział w kosztach operacyjnych przewoźników. Sprawa ta dotyczy nie tylko właścicieli portów, zainteresowane są nimi linie lotnicze, a przez to pasażerowie. Chodzi przy tym zarówno o lotniska o znaczeniu ogólnokrajowym czy wręcz kontynentalnym, jak i lotniska regionalne.

Tutaj pojawia się pytanie o graniczną wielkość: czy proponowane, zmienione kryterium 5 milionów pasażerów lub 15% wszystkich pasażerów w danym kraju jest zasadne? W żadnym wypadku uregulowania te nie powinny uderzać w pasażerów. Usługi świadczone przez porty lotnicze muszą spełniać kryteria bezpieczeństwa, terminowości startów i lądowań oraz przesiadek. Widzimy dziś jak zróżnicowane są, co do punktualności kultury obsługi nasze lotniska. Na niektórych pasażer traktowany jest niby swoisty intruz. Oby więc nastąpiła poprawa i upodmiotowienie pasażera.

1-151

Jim Higgins (PPE-DE). – Mr President, I am very pleased at the outcome of the negotiations that have been ongoing for a number of months, and I am glad to see that a common-sense approach has been taken by Parliament.

The original European Commission proposal that this directive would apply to all airports with passenger numbers greater than one million per annum was extremely worrying, particularly from an Irish viewpoint, because, if this approach had been adopted, then the directive would have applied to both Shannon and Cork airports, and possibly, in due course, to Ireland West Airport as it seeks to continue its expansion operations. What I have been arguing is that airports under the five million passenger per annum threshold are subject to much stronger market forces than larger airports, and to subject them to the terms of this directive would put an unnecessary stranglehold on regional airports.

Given the position adopted by Parliament today, we can now expect larger airports to be more transparent with their pricing policies and financing of infrastructural developments. We will also see a strong independent regulation in all Member States to ensure that airports and airport users do not abuse their dominant market power.

I am particularly glad that, while appeals are being dealt with that airport users cannot delay plans adopted by the airport, I myself think that the six-month notice of price changes, while biased against the airline, will ensure adequate time for agreement and negotiation, if necessary, by both parties. The fact that the airport user cannot delay airport plans will allow airports to begin infrastructure plans without delay and thus save them – and ultimately air passengers – money, as they will most likely be the beneficiaries of added cost projections.

I would like to thank my colleagues in Parliament who supported my amendments to the original proposal, and who supported my view during the negotiations, which will mean that regional airports – the smaller airports – will continue to be free, at least for the foreseeable future, from more red tape and costs of bureaucracy. Again I join with everybody: congratulations to Mr Stockmann, the rapporteur, on a job well done.

1-152

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). – Senhor Presidente, Senhor Comissário, caras e caros Colegas, agradeço e felicito o colega Ulrich Stockmann pela sua abertura e capacidade de promover compromissos entre os vários interesses envolvidos durante a preparação deste relatório de grande qualidade, designadamente sobre as regiões ultraperiféricas. Apoio as linhas da proposta da Comissão e co-empenho este relatório porque garante a não discriminação das taxas aeroportuárias, excepto se tal for compatível e necessário face ao Tratado, designadamente quanto às previsões relativas às regiões ultraperiféricas, sendo obrigatório existir um procedimento obrigatório de consulta entre entidades gestoras e utilizadores. Que eventuais discriminações de taxas serão transparentes e baseadas em critérios claros, tendo em conta em perspectiva o princípio da coesão territorial.

Segundo a nossa proposta, futuras remodelações serão possíveis por razões objectivas e transparentes de interesse geral, designadamente quanto à universalidade do acesso. Que os Estados-Membros assegurem, e passo a citar, "que os aeroportos cobrem a mesma taxa pelo mesmo serviço, sendo que podem ser concedidos aos utilizadores do aeroporto descontos nas taxas com base na qualidade de um serviço utilizado, desde que todos os utilizadores do aeroporto possam beneficiar desse desconto em condições públicas, transparentes e objectivas, pode igualmente conceder descontos aos utilizadores que abram novas rotas em conformidade com o direito de concorrência...

(O Presidente retira a palavra ao orador)

1-153

Alojz Peterle (PPE-DE). – Kot poslanec, potnik in pilot sem vesel, da s to direktivo zveza prvič ureja področje letaliških pristojbin, kar se mi zdi koristno iz več razlogov. Najprej se mi zdi ključno, da z njo določamo skupna načela za zaračunavanje letaliških pristojbin na letališčih, kar bo vodilo k več preglednosti in manj diskriminacije.

Drugi poudarek vidim v uvedbi dialoga med upravljavci letališč in letalskimi prevozniki, kar bi moralo nujno pomeniti tudi večjo pozornost do potnikov, naj gre za njihovo varnost ali za kakovost storitev. Pomembno se mi zdi, da smo v tej direktivi pokazali tudi naklonjen odnos do razvojnih potreb letališč, kar pomeni možnost višjih pristojbin, vendar pod pogojem dialoga z uporabniki ob jasnih informacijah in izključni namembnosti pristojbin za razvojne namene.

Ob koncu želim poudariti podporo ustanovitvi neodvisnih regulatornih organov z željo, da bi sledeč načelu proporcionalnosti to ne vodilo v pretirano birokratizacijo. V mislih imam še posebej tiste države članice, ki imajo eno veliko letališče in enega nacionalnega prevoznika v pretežno državni lasti. Četudi v takšnih primerih ne potrebujemo obsežnih regulatornih organov, pa je nujno potrebno poskrbeti za strukturno ločenost te funkcije od dejavnosti, povezanih z lastništvom ali z nadzorom.

Dovolite mi še terminološko opombo: bolj ustrezno bi se mi zdelo v angleščini uporabiti termin: "independent regulatory authority" kot "independent supervisory authority", kajti slednjega bi lahko razumeli tudi kot inšpekcijski organ, kar pa ni namen te direktive. Za drugo branje pa predlagam, da bi pod določenimi pogoji vpeljali tudi možnost izjeme, „opt-out“, za letališča, ki delujejo v posebnih okoliščinah. Vse čestitke poročevalcu in tistim, ki so sodelovali.

1-154

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – Doresc să încep prin a-l felicita pe domnul Stokman în calitate de raportor pentru că a îmbunătățit substanțial propunerea Comisiei.

Toate aeroporturile care intră sub incidența acestei directive se vor supune unor reguli comune de transparență și vor asigura informări cu privire la modul în care taxele de aeroport sunt calculate și utilizate.

Considerentul 1 menționează că sarcina principală a aeroporturilor este să asigure manipularea aeronavelor de la aterizare și până la decolare, precum și a pasagerilor și a mărfurilor. Având în vedere multitudinea de activități dintr-un aeroport, este importantă definirea clară a responsabilității fiecărei entități și, mai ales, modul de finanțare a acestor activități.

Trebuie însă să fim atenți la posibilitatea efectivă de aplicare a acestei directive în toate statele membre.

Un dialog continuu între aeroporturi și operatorii de transport aerian este indispensabil. Am solicitat printr-un amendament ca taxele impuse pentru îmbunătățirea măsurilor de securitate să fie utilizate doar în acest scop.

Statele membre ar trebui să utilizeze și Fondurile Structurale pentru dezvoltarea infrastructurii aeroporturilor regionale.

Conform datelor furnizate de Eurostat în cinci dintre noile state membre, transportul aerian de pasageri a crescut în 2006 cu 25% față de cel din 2005.

România a înregistrat în aceeași perioadă cea mai mare creștere, și anume de 35%.

1-155

President. – Mr Stockmann, as rapporteur, you will have the opportunity to speak at the end of the debate. Do you wish to speak now or wait until the end?

1-156

Ulrich Stockmann, Berichterstatter. – Herr Präsident! Ich wollte – auch wenn *catch the eye* nachher eigentlich nicht für den Berichterstatter gedacht ist – noch ein paar Fragen an den Kommissar stellen, weil er vorhin meinen Beitrag nicht gehört hat. Nur kurz, bei nächster Gelegenheit.

1-157

President. – All right, that is clear, but we have to finish our list. We shall therefore move on to the next speaker and then continue with the 'catch-the-eye' procedure.

1-158

Timothy Kirkhope (PPE-DE). – Mr President, I believe the essence of this debate can be summed up with the question: how do you measure market dominance?

This directive is the Commission's attempt to bring a large number of Community airports under regulation, and it has seen fit to do this because it believes there could be an imbalance in the relationship between airports and their users, the airlines. In some cases they are right; the more sizeable airports in the EU, like London Heathrow and Paris Charles de Gaulle, should be regulated so they are not in a position to abuse their market dominance. But I believe the smaller regional airports of the EU should only be regulated when they are found to be operating anti-competitively.

So, back to the question: how do you measure market dominance? A system that captures every Community airport with passenger numbers of five million per annum and above is arbitrary but certainly better than one million. And, where an airport accounts annually for more than 15% of the passenger movements in the Member State, that is better too – but still arbitrary.

Newcastle Airport in the UK, for example, with 5.2 million passengers, still has to compete with other airports all over the north of England to attract business. Why add burdensome and costly red tape to the smaller regional airports that do actually compete with each other and need to grow? That is why I want the possibility for national regulators to opt out their airports from this regulation.

The secondary aims of this directive are, however, very good. Common rules on provision of mutual information, transparency and the collection of charges is something which I applaud. But surely, in this case, the Commission should not regulate further than that for regulation's sake.

1-159

Ulrich Stockmann, *Berichterstatter*. – Herr Präsident! Ich möchte den Kommissar nur zu den Punkten befragen, bei denen wir in unserer Position im Ausschuss deutlich vom Kommissionsvorschlag abweichen. Erstens zur Reduzierung des Anwendungsbereichs auf fünf Millionen, zweitens zur Einbeziehung von Flughafennetzwerken – das ist ja ein gänzlich neuer Punkt –, drittens zur Konkretisierung der Aufgaben der Regulierungsbehörde und auch zu der Möglichkeit, Aufgaben an regionale Strukturen zu delegieren, viertens zur Vorfinanzierung – das hat ja die Kommission nicht mehr drin gehabt, auch wenn es nach der ICAO möglich ist – und schließlich zu der Frage: Wie stehen Sie zur Entgeltdifferenzierung nach Umweltkriterien? Das sind unsere Fragen, die ich gerne noch beantwortet hätte.

1-160

Avril Doyle (PPE-DE). – Mr President, in the interests of not repeating anything that has been said, I fully support the need for more transparency in airport charges. As charges at airports are not part of the operational costs of airlines but are part of the operational, development and maintenance costs of airports, I would like to know the Commission's view on the compulsory need for airlines to refund airport charges if a passenger has to cancel a flight.

At the very least they should get full credit, if not an actual refund of any airport charges on a cancelled flight. I do not think it is acceptable for airlines to pocket airport charges if flights are cancelled. Some of them are doing that at the moment, others will refund after taking a hefty administration charge out of it, which makes it unworthy to pursue the actual refund itself.

That is a small point but a very irritating point for passengers in the EU, and I think we should say something now and tie that in to what we are talking about here.

1-161

PRESIDENZA DELL'ON. LUISA MORGANTINI

Vicepresidente

1-162

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – Având în vedere că trebuie să asigurăm transparență, o corecă informare a utilizatorilor și a pasagerilor, și că trebuie să asigurăm calitatea serviciilor de transport aerian și, având în vedere că, doar în primele 11 luni ale anului 2006, au fost create 211 noi rute regionale, ceea ce a condus la apariția aproximativ a 1800 de noi zboruri pe săptămână, aș dori să întreb Comisia ce măsuri ia pentru a informa pasagerii privind taxele de aeroport, având în vedere că, din păcate, pasagerii nu-și cunosc nici drepturile pe care le au în situații precum anulările sau întârzierile de zboruri.

1-163

Jacques Barrot, *vice-président de la Commission*. – Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais d'abord remercier à nouveau votre rapporteur, M. Stockmann, qui a prolongé notre dialogue. Nous avons nous-mêmes, j'ai moi-même engagé un dialogue avec les aéroports et avec les compagnies aériennes. Merci, Monsieur Stockmann, d'avoir écouté les deux parties, car il n'est pas facile d'établir, en quelque sorte, les règles d'un bon dialogue qui permettent de parvenir à des solutions équilibrées et d'éviter, en effet, que des aéroports se trouvant en situation dominante puissent abuser de cette position.

Alors, Monsieur Stockmann, je réponds déjà à vos questions. Sur le nombre de passagers, les cinq millions nous paraissent acceptables. La prise en compte des réseaux est nécessaire, et je l'accepte. Par contre, je suis très réservé sur la délégation aux autorités régionales. Une telle délégation pourrait être dangereuse et je ne vois pas ce qu'elle apporterait de plus. Il faut justement arriver à avoir une autorité impartiale qui s'efforce de veiller à ce que, pour les aéroports concernés, il y ait bien les mêmes conditions de dialogue et de fixation des redevances. Concernant la modulation environnementale, elle est acceptable. Par contre, je vais y revenir, nous n'avons pas de raison d'imaginer un préfinancement des infrastructures. Dans la bonne gestion d'un aéroport, dans les redevances, il est évidemment question de prévoir ce qui sera nécessaire pour les infrastructures. Il n'y a pas de raison de faire un préfinancement.

Voilà, c'était quelques réponses. Je voudrais revenir à quelques observations. D'abord, je veux répondre à M. Simpson que la directive a évité de tomber dans la réglementation, dans la bureaucratie. Ce que nous voulons, c'est le respect de principes de base. Les États membres ont d'ailleurs accepté ces principes au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il ne s'agit pas de faire de la réglementation pour la réglementation. Honnêtement, je crois que là, nous pouvons vraiment dire que nous avons trouvé le meilleur cadre pour assurer un bon dialogue entre les compagnies et les aéroports et c'est dans le cadre de ce dialogue que, à mon avis, pourra progresser la transparence. M. Allister a dit que la directive allait augmenter le coût des aéroports régionaux. C'est le contraire, n'est-ce pas! C'est, au contraire, par la transparence des comptes, par cette consultation exigée, par cette non-discrimination entre transporteurs que nous parviendrons précisément à obtenir, notamment dans certains aéroports régionaux, que tout cela soit transparent et permette vraiment aux consommateurs, aux passagers, de pouvoir prendre l'avion plus aisément, sans mauvaise surprise.

Je l'ai dit, et je me tourne vers Mme Lichtenberger, la directive permet aux États membres d'établir des redevances ou des taxes liées aux nuisances sonores ou à d'autres questions environnementales. Mais dans la mesure où cette directive ne veut pas réglementer à tout prix, nous n'avons pas à entrer dans toute cette définition des taxes. Par contre, pour répondre à M. El Khadraoui, il est certain qu'il y aura possibilité de moduler les redevances sur la base environnementale. Le Conseil l'a proposé et je compte l'accepter.

Des questions m'ont été posées sur les problèmes concernant les annulations de vol. Très honnêtement, ce texte ne traite pas de cette question. Donc, je peux difficilement répondre. Nous avons beaucoup avancé sur le problème des droits des passagers. Il faut continuer. Et je vous demanderai, Madame, de me saisir par écrit pour que je réponde d'une manière plus précise à votre question, dont j'admets le bien-fondé, comme d'ailleurs c'est le cas aussi pour l'oratrice qui est intervenue, Mme Țicău.

Je vais maintenant, Monsieur le Président, brièvement vous donner la position de la Commission sur les amendements. Plusieurs amendements proposés par votre rapporteur renforcent les objectifs de la Commission pour améliorer la relation entre les aéroports et les compagnies aériennes. La Commission, Monsieur Stockmann, accepte 21 de ces amendements qui concourent à cet objectif. Je cite notamment les amendements sur la définition d'une redevance, amendement n° 12, et aussi l'amendement sur les réseaux d'aéroports, amendements 14 et 16, avec quelques changements rédactionnels. La Commission avait, au départ, proposé que la directive concerne les aéroports jouissant d'un trafic annuel supérieur à un million de passagers. La Commission accepte la nouvelle limite telle que proposée dans la première partie de l'amendement 7, puisqu'elle semble remporter l'accord d'une majorité tant au sein du Parlement que du Conseil. En revanche, 27 des amendements proposés par votre rapporteur ne sont pas acceptables en l'état et nous paraissent devoir mériter un débat plus approfondi. C'est notamment le cas des amendements concernant les redevances de sûreté: 13, 21, 22, 23, 24. Ce sujet a fait l'objet de débats longs et passionnés. La conciliation a abouti à un compromis et il me semble, Monsieur Stockmann, que ces amendements, de ce fait, ne sont plus, aujourd'hui, nécessaires. Par ailleurs, la directive ne doit pas concerner les seuls cas d'infraction au droit de la concurrence. La Commission ne peut dès lors accepter les amendements qui concernent des situations où les aéroports ont une position dominante vis-à-vis de leurs usagers. La portée de la directive est plus large. Donc, l'amendement 7, en partie, l'amendement 16, en partie, l'amendement 19 et l'amendement 20 ne nous paraissent pas nécessaires. La Commission ne peut pas accepter non plus les amendements sur le préfinancement des infrastructures aéroportuaires. Le prélèvement d'une taxe avant que l'infrastructure ne soit opérationnelle est contraire aux principes sur lesquels repose la directive.

Mais cela n'enlève rien, je le dis, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés, à l'excellent travail de M. Stockmann, qui, me semble-t-il, a encore beaucoup amélioré ce projet de directive. J'ai donc fait quelques observations sur un certain nombre d'amendements, mais je tiens encore à remercier M. Stockmann et la commission des transports pour la qualité des travaux et pour la contribution à l'avancement de ce dossier important, qui va nous permettre de structurer le dialogue entre les aéroports et les compagnies aériennes. Nous voulons précisément éviter que les usagers soient victimes, finalement, de cette absence de dialogue et que, faute de transparence, un certain nombre de pratiques puissent se faire sans qu'il soit vraiment possible de les approuver. Voilà ce que je voulais indiquer, en remerciant beaucoup le Parlement de tout l'engagement qui a été le sien dans l'étude de ce dossier. Je pense ainsi que nos aéroports et nos compagnies aériennes devraient trouver là le moyen d'établir un dialogue permanent qui sera bénéficiaire aux uns et aux autres.

*Commission's position on amendments by Parliament**Stockmann report (A6-0497/2007)*

Amendments acceptable: 8, 10, 11, 12

Amendments acceptable in principle: 3, 21, 27, 29, 30, 33, 35, 40, 44, 45

Amendments acceptable with redrafting: 14, 15

Amendments partly acceptable: 7 (1st part), 16, 17, 18, 22, 35 (1st part)

Amendments rejected: 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

1-165

Ulrich Stockmann, Berichterstatter. – Frau Präsidentin, Herr Kommissar, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst herzlichen Dank für die Kommentare und Anregungen. Wir werden ja noch gemeinsam ein Stück des Weges zu gehen haben und noch heftig verhandeln müssen, wenn wir dann den Gemeinsamen Standpunkt des Rates haben.

In den letzten Wochen war deutlich, dass der Rat sich ja in vielen Punkten auf uns zubewegt, etwa was den Anwendungsbereich angeht, was Flughafenetzwerke angeht, oder auch die Ablehnung von *opt-outs* von Nationalstaaten. Aber es gibt da auch ganz neue Punkte, die wir überhaupt noch nicht diskutiert haben, wie z. B. nationale Entgeltobergrenzen. Wir müssen also auch intern weiter diskutieren. Zunächst wird es wichtig sein, dass wir morgen möglichst geschlossen abstimmen, damit wir auch ein starkes Verhandlungsmandat gegenüber der Position des Rates haben.

Herzlichen Dank, Herr Kommissar, für die detaillierte Stellungnahme, die Sie abgegeben haben. Vielleicht nur ein Satz, warum dem Parlament das mit der Infrastrukturvorfinanzierung so wichtig ist. Einmal, weil das nach der ICAO möglich ist, zweitens, weil wir natürlich keine Sprünge in den Entgeltsystemen haben wollen, wenn die neue Infrastruktur auf den Markt kommt, und natürlich auch, weil ein großer Nachholbedarf besteht, nicht nur in Osteuropa, sondern auch bei anderen neuen Mitgliedsländern. Aber ich weiß, das ist umstritten, wir werden sehen, wie wir da weiterkommen.

Herzlichen Dank, ich freue mich auf die weitere Diskussion mit Ihnen und mit den Kollegen hier. Schönen Dank noch einmal allen Schattenberichterstattern für die tolle Zusammenarbeit.

(Beifall)

1-166

Presidente. – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà martedì 15 gennaio 2008.

Dichiarazioni scritte (articolo 142)

1-167

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), în scris. – Inițiativa de a clarifica regulile în ceea ce privește taxele de aeroport și elaborarea de proceduri nediscriminatorii și transparente pentru calcularea acestor taxe este binevenită deoarece se previn astfel abuzurile provocate de aeroporturile cu o poziție dominantă pe piață.

Se asigură astfel transparența și schimbul continuu de informații între furnizorii și beneficiarii de servicii de transport aerian, atât pentru aeroporturile individuale, cât și pentru rețelele de aeroporturi. În plus, statele membre au posibilitatea să aplice prevederile acestei directive și altor aeroporturi de pe teritoriul lor național, încurajând astfel competiția și, implicit, scăderea taxelor aeroportuare, în beneficiul utilizatorilor finali.

Prin existența unor standarde comune, pasagerii vor beneficia de servicii similare la aceleași prețuri, iar aeroporturile vor gestiona toate instalațiile și serviciile strict pe criterii de rentabilitate. Crearea unei autorități independente naționale de reglementare în fiecare stat membru va asigura implementarea corespunzătoare a acestor proceduri.

Am convingerea că, prin adoptarea acestei reglementări, cei care vor beneficia cel mai mult vor fi cetățenii europeni. De asemenea, se va încuraja și extinderea investițiilor către sectorul aviatic, precum și creșterea siguranței, a securității și a încrederii pasagerilor, ceea ce va avea, pe termen lung, o contribuție semnificativă la dezvoltarea sectorului transportului aerian din Uniunea Europeană.

1-168

18 - Esportazione ed importazione di prodotti chimici pericolosi (discussione)

1-169

Presidente. – L'ordine del giorno reca la relazione dell'on. Johannes Blokland, a nome della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'esportazione e importazione di prodotti chimici pericolosi (COM(2006)0745 - C6-0439/2006 - 2006/0246(COD) (A6-0406/2007).

1-170

Σταύρος Δήμας, Μέλος της Επιτροπής. – Κυρία Πρόεδρε, αξιότιμα μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θα ήθελα πρώτα να ευχαριστήσω και να συγχαρώ το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ιδιαίτερα τον εισηγητή κ. Blokland, τους σκιώδεις εισηγητές και την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, όπως επίσης και την κ. Mann και την Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας για τις εξαιρετικές εκθέσεις τους και τη γνώμη που διατυπώθηκε κατά τη διάρκεια της πρώτης ανάγνωσης.

Την τελευταία 30ετία οι πολιτικές και η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος επέφεραν σημαντική πρόοδο στη μείωση των κινδύνων από τις χημικές ουσίες, όχι μόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και σε παγκόσμια κλίμακα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ανέκαθεν, υπήρξε σημαντικός εταίρος σε διεθνείς συμβάσεις μεταξύ των οποίων και η Σύμβαση του Ρότερνταμ σχετικά με τη διαδικασία συγκατάθεσης για ορισμένα επικίνδυνα χημικά προϊόντα και φυτοφάρμακα στο διεθνές εμπόριο. Με τον κανονισμό 304/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις εισαγωγές και εξαγωγές επικίνδυνων χημικών προϊόντων, εφαρμόζεται η Σύμβαση του Ρότερνταμ στο εσωτερικό της Κοινότητας. Σε πολλά σημεία ο κανονισμός δεν περιορίζεται στις διατάξεις της Σύμβασης του Ρότερνταμ, αλλά προχωρεί περισσότερο προσφέροντας υψηλότερο επίπεδο προστασίας για τις χώρες που εισάγουν χημικά προϊόντα.

Με απόφασή του στις 10 Ιανουαρίου 2006 το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ακύρωσε τον κανονισμό 304 του 2003 κρίνοντας ότι θα έπρεπε να στηρίζεται σε διπλή νομική βάση. Στο άρθρο 133 και στο άρθρο 175, παράγραφος 1 της Συνθήκης. Κατόπιν αυτού, σκοπός της παρούσας πρότασης είναι η υιοθέτηση νέου κανονισμού που θα στηρίζεται στη διπλή αυτή νομική βάση που προανέφερα. Ταυτόχρονα η Επιτροπή, με βάση έκθεσή της για την έως σήμερα εμπειρία εφαρμογής των σχετικών διαδικασιών, έχει προτείνει ορισμένες τεχνικές τροποποιήσεις στις διατάξεις του κανονισμού. Η έκθεση αυτή υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο παράλληλα με την παρούσα πρόταση. Οι κυριότερες τροποποιήσεις του κανονισμού τις οποίες πρότεινε η Επιτροπή είναι οι εξής:

Πρώτον, προτείνονται περιορισμένες εξαιρέσεις από την κεντρική προϋπόθεση της ρητής συγκατάθεσης στις χώρες εισαγωγής πριν από την εξαγωγή. Οι εξαιρέσεις εφαρμόζονται μόνον εφόσον, παρά τις εύλογες προσπάθειες της Επιτροπής και της εθνικής αρχή που έχει ορίσει η χώρα εξαγωγής, δεν υπάρξει ανταπόκριση στο αίτημα και εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις. Με τις εξαιρέσεις αυτές επιδιώκεται να υπάρξει κάποια ευελιξία, ενώ ταυτόχρονα διατηρείται υψηλό το επίπεδο προστασίας, υψηλότερο και εκείνου που παρέχει η Σύμβαση του Ρότερνταμ.

Δεύτερον, προτείνεται εξαίρεση από την προϋπόθεση της ρητής συγκατάθεσης στις περιπτώσεις εξαγωγής χημικών ουσιών σε χώρες του ΟΟΣΑ, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

Τρίτον, αποσαφηνίζονται οι κανόνες που αφορούν τη διάρκεια ισχύος των ρητών συγκαταθέσεων. Επίσης επανεξετάζονται σε τακτά διαστήματα οι ρητές συγκαταθέσεις, καθώς και οι περιπτώσεις αποδοχής εναλλακτικών αποδεικτικών στοιχείων.

Τέταρτον, θεσπίζονται διαδικασίες και μέσα για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των τελωνειακών αρχών στις πληροφορίες, επειδή στα περισσότερα κράτη μέλη οι αρχές αυτές παίζουν κύριο ρόλο στη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό, ιδιαίτερα όσον αφορά στον έλεγχο των εξαγωγών.

Κυρία Πρόεδρε, εκφράζω την ικανοποίησή μου για τις προσπάθειες όλων μας ώστε να πετύχουμε συμφωνία σε πρώτη ανάγνωση σχετικά με τον παρόντα κανονισμό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί τη συμβιβαστική δέσμη προτάσεων ώστε να καταλήξουμε σε συμφωνία σε πρώτη ανάγνωση.

1-171

Johannes Blokland, Rapporteur. – Voorzitter, het is met genoegen dat ik als rapporteur voor de import en export van chemische stoffen hier kan zeggen dat we een goed resultaat hebben bereikt in eerste lezing. Eenieder die hieraan meegewerkt heeft, wil ik daarvoor bedanken. Ik denk dan in het bijzonder aan het secretariaat van de Milieucommissie en de schaduwrapporteurs en hun medewerkers die mij voortreffelijk terzijde stonden. De goede samenwerking met de Raad, met name met het Portugees voorzitterschap, en de Europese Commissie heb ik zeer gewaardeerd.

Het was een technisch gecompliceerd voorstel, waarbij soms de discussie hoog opliep over de vraag wat nu het beste was voor het milieu. Mijns inziens is het belangrijkste wat we bereikt hebben, dat door middel van deze nieuwe verordening ethisch verantwoord wordt omgegaan met de handel in gevaarlijke chemische stoffen.

Hierbij hebben we vooral uit willen gaan van het principe dat ook wel bekendstaat als de gulden regel: "wat gij niet wilt dat u geschiedt, doe dat ook een ander niet". Hoewel dit al een oud principe is, wat we in de bijbel, maar ook in andere religies tegenkomen, heeft dit onderdeel tot de nodige discussies geleid.

In het oorspronkelijke voorstel van de Commissie stond namelijk een wel érg ruime regeling voor het met stilzwijgende toestemming laten doorgaan van exporten van gevaarlijke chemische stoffen. Dit werd voorgesteld, terwijl het met name voor ontwikkelingslanden van belang is dat volledig duidelijk is wat er geïmporteerd wordt. We spreken hier tenslotte over stoffen die in de Europese Unie verboden of streng beperkt zijn. Ik ben van mening dat we er in het bereikte akkoord goed zijn uitgekomen. Dit betekent dat de bescherming en de bewustwording van ontwikkelingslanden gewaarborgd blijft als het gaat om gevaarlijke stoffen.

Voorzitter, met deze nieuwe verordening wordt het mondiale Verdrag van Rotterdam, dat in 1998 getekend, maar vanaf 2004 officieel van kracht is, op een goede wijze geïmplementeerd. Ik kan daarom ook iedereen van harte aanbevelen om morgen vóór het met de Raad bereikte akkoord te stemmen.

Tenslotte Voorzitter, wil ik er nog wel voor pleiten dat door de Raad en de Commissie het maximale gedaan wordt om de stoffenlijst van het Verdrag van Rotterdam uit te breiden. Op dit moment staan er zo'n veertig stoffen op de lijst van dat verdrag. Er staan wel zeker 200 stoffen op de nominatie om beoordeeld en eventueel toegevoegd te worden aan die lijst. Ter bescherming van met name de ontwikkelingslanden moet er met de andere stoffen voortvarend aan de slag worden gegaan.

1-172

Erika Mann, *Verfasserin der Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie*. – Frau Präsidentin! Ich möchte besonders dem Berichterstatter und der Kommission, und natürlich auch dem Rat, herzlich danken. Wir haben hier einen guten Bericht vorliegen. Wir vom Industrieausschuss hatten besonderen Wert darauf gelegt, dass wir eine vernünftige Regelung bekommen, bei der Import und Export von gefährlichen Chemikalien in vernünftiger und rechtslogischer Form international geregelt werden, und zwar so verständlich, dass die importierenden Länder kapieren, was wir denn in der Europäischen Union wollen. Das war ja das Hauptproblem, dass wir da nette Sachen draufstehen hatten, gefährliche Sachen draufstehen hatten, aber keiner begriff, worum es denn eigentlich ging, was wir denn zusätzlich nun noch in Ergänzung der internationalen Liste da draufgestellt hatten.

Wir haben mit dem Vorschlag hier eine gute Regelung, die jetzt hoffentlich auch international begriffen werden kann, so dass sie dann auch angewandt wird. Was nicht verstanden wird, macht natürlich auch nicht besonders viel Sinn. Das kann dann noch so gefährlich sein; wenn es nicht begriffen wird, dann funktioniert es trotzdem nicht.

Wir sind zufrieden von Seiten des Industrieausschusses, und ich würde gerne dem Berichterstatter, Herrn Blokland, ganz ausdrücklich danken, dass er so hartnäckig und so vernünftig verhandelt hat, dass wir einen guten Kompromiss hinbekommen haben. Ich würde darum bitten, die Liste jetzt nicht schon wieder sofort ergänzen zu wollen, sondern jetzt erst einmal das zu erproben, was wir vorliegen haben, damit wir dann auch tatsächlich einen Rechtsbestand haben, der funktioniert.

1-173

Frieda Brepoels, *namens de PPE-DE-Fractie*. – Voorzitter, commissaris, beste collega's, de voorliggende verordening betreft zoals u weet een zeer technisch dossier. Vandaar dat er oorspronkelijk ook geen debat was voorzien, maar nu we toch de mogelijkheid hebben om ons standpunt te vertolken, wil ik namens de PPE-DE-Fractie ook kort iets kwijt.

Ik ben ook heel blij dat we na enkele informele gesprekken met de Raad en de Commissie tot een akkoord zijn gekomen in eerste lezing. Dit was inderdaad alleen maar mogelijk dankzij de inzet en de openheid van onze rapporteur die bereid was naar alle partijen te luisteren. Ik dank natuurlijk ook de Commissie en de Raad voor hun inbreng.

Nu, de bestaande verordening die de import en export van bepaalde gevaarlijke chemische stoffen regelt, heeft inderdaad naast de dubbele rechtsbasis - artikel 133 en artikel 175, lid 1 -, en enkele technische wijzigingen, vooral aandacht - zoals de rapporteur ook al gezegd heeft - voor de gewijzigde procedure voor de expliciete toestemming, die geregeld wordt in artikel 13. Met name rond dat punt heeft de discussie zich vooral toegespitst tijdens de informele gesprekken.

Ik ben ervan overtuigd dat er in sommige gevallen een grotere flexibiliteit is aangewezen om niet alleen de exportbelangen van Europese bedrijven veilig te stellen, maar tevens de hoogste bescherming van milieu en volksgezondheid te garanderen voor alle betrokken partijen. Zo zullen inderdaad bepaalde gevaarlijke chemicaliën nog geëxporteerd kunnen worden zonder expliciete toestemming of instemming, maar onder heel strikte voorwaarden.

Ik denk dat de formulering in het akkoord ervoor zorgt dat een veilige export van stoffen gegarandeerd en zelfs versterkt is. Dit laatste werd inderdaad bereikt door de schrapping van een deel van de originele tekst van de Commissie. Als schaduwrappporteur van de PPE-DE ben ik er dan ook van overtuigd dat we samen met de Raad en de Commissie een goed, evenwichtig en haalbaar compromis hebben bereikt. Ik hoop dat de collega's het morgen ook allemaal goedkeuren.

1-174

Gyula Hegyi, *on behalf of the PSE Group*. – Madam President, first of all I would like to welcome the report and of course I welcome the implementation of the Rotterdam Convention, which is an important international convention on the ban of several dangerous chemicals.

The topic is not unknown to me. I worked as the shadow rapporteur of the PSE Group on the restriction of several chemicals, including the ban of PFOS and the export ban on mercury, and now I and my colleagues are working on the restriction of ammonium nitrate and other substances. We had good cooperation on these issues with my colleague Mr Blokland.

We have to understand that a European-level ban is sometimes not enough. For instance, DDT and lindane have been banned in the EU for many years but their presence can still be detected in the blood of our citizens. Following the European ban on certain chemicals, it frequently happens that several multinational companies produce and sell the banned chemicals in non-EU countries, especially in the Third World. Then the banned chemicals easily return in imported products and they are also present as environmental pollutants in oceans, seas, rivers and air. The export ban on mercury, fully supported by this House, showed us the right reaction. The same treatment is needed for other dangerous chemicals as well.

I underline the importance of the international chemical conventions – the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention and the SAICM – as only these instruments can lead to an international solution to the problems caused by chemicals.

1-175

Marios Matsakis, *on behalf of the ALDE Group*. – Madam President, I also wish to congratulate Mr Blokland for an excellent report and for the admirably skilful way with which he has handled all the procedural issues concerned with this important report. Additionally, I wish to thank him for the respect and attention he has shown to all shadow rapporteurs. The Commission proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning the export and import of dangerous chemicals, enriched with the compromise joint amendments by almost all the parliamentary groups, will present a set of adequate and much-needed rules which will most likely provide protection of public health and of the environment at a high level. The serious problems caused by unscrupulous international merchants of toxic substances are well known and feared, and it is very much hoped that the implementation of the Commission's proposal will assist in helping developing nations to counter the serious hazards to the well-being of their citizens and to our environment.

Apart from the substance of this piece of legislation, it is also noteworthy that it demonstrates to some extent the usefulness of the Court of Justice decision concerning action of the Commission against the Council and the European Parliament. At the same time, it raises questions as to why such actions had to be taken in the first place, and why the three core institutions of the EU could not find ways of agreeing amicably and without the need to resort to court deliberations. Such action inevitably brought about delay, was expensive and may have caused a certain amount of avoidable interinstitutional animosity. Nonetheless, it has happened, and it must now be put behind us – although it must perhaps guide all of us to perhaps take wiser decisions in the future and avoid court actions as much as possible.

1-176

Carl Schlyter, *för Verts/ALE-gruppen*. – Fru ordförande! Jag vill tacka Johannes Blokland för det utmärkta samarbete vi har haft i hela processen. Det är tio år sedan Rotterdamkonventionen skrevs under, då man sa att det skulle krävas skriftligt godkännande i förväg för export av farliga kemikalier. Det handlar ju inte om vilka kemikalier som helst, utan i förteckningen över kemikalier ingår de mest farliga kemikalierna som människan använder på jorden i dag. Det har alltså tagit tio år. En orsak till det är den gamla kommissionens envisa inställning att det enbart rörde sig om en handelsfråga. Jag tackar Stavros Dimas för att vi nu har fått en lämplig rättslig grund så att vi kan komma vidare.

Inte heller med rådet har det alltid varit lätt att förhandla. Jag blev chockad när ordförandeskapet tyckte att man under *långa* tider ska exportera livsfarliga, inom EU i praktiken förbjudna kemikalier, till andra länder utan förtida samtycke. Orsaken till detta var att rådet inte ville att europeisk industri ska drabbas av konkurrensnackdelar. Den *verkliga* konkurrensnackdelen för vår industri vore emellertid om den var tvungen att riskera hälsa, miljö och internationell rätt för att överleva. Det är absurt att påstå att vi måste bryta mot internationella konventioner bara för att *andra* inte följer regler och normer. Då kan man lika säga att EU ska exportera illegalt knark, för annars gör maffian det.

Jag är glad att vi till slut kom överens och slutligen täpper till kryphålet för icke godkända export. Vi har nu en lagstiftning som inte enbart omfattar konventionskemikalierna utan som även innehåller krav på andra kemikalier som är kraftigt begränsade i EU. Dessa måste nu utvärderas av kompetenta myndigheter ur hälso- och miljösynpunkt före export.

Det är bra att tiden för undantag har minskat från 36 till 12 månader. Det är även bra att kemikalier i produkter omfattas. Till slut får vi en lagstiftning som är acceptabel och förbättrar kommissionens förslag men hade kunnat vara *ännu* bättre om folkhälsa och miljö fick råda över företagens intressen, vilket ju är den enda hållbara ekonomiska modellen.

1-177

Hiltrud Breyer (Verts/ALE). – Frau Präsidentin! Auch meinen Dank an Herrn Blokland. Ich freue mich, dass das Europäische Parlament noch das Ruder herumgerissen hat und das größte Schlupfloch geschlossen worden ist. Wir wissen, in den so genannten Drittweltländern kommt es jährlich zu mehr als 1,5 Millionen Vergiftungen und zu fast 30 000 Todesfällen. Es wäre verheerend gewesen, wenn sich der Vorschlag der Kommission durchgesetzt hätte, dass gefährliche Chemikalien ohne Einverständnis der importierenden Länder hätten ausgeführt werden können, wenn innerhalb von 90 Tagen keine Antwort erfolgt wäre.

Es wäre auch ein sehr fragwürdiges Verständnis von Umwelt- und Gesundheitsschutz, das wir da exportieren würden, wenn wir einerseits mit der derzeit laufenden neuen Pestizidzulassung Meilensteine für mehr Sicherheit setzen, andererseits aber beim Export das genaue krasse Gegenteil tun. Die EU muss ein hohes Schutzniveau nicht nur vor der eigenen Haustür sichern, sondern auch im Rest der Welt vertreten, und diese widersinnige Aufweichung der Exportregeln hätte die EU unglaublich gemacht.

Aber wir brauchen auch mehr Transparenz bei Chemikalien- und Pestizidexporten. Da muss besser offengelegt werden, welche Mengen denn von den EU-Mitgliedstaaten exportiert werden. Es geht immerhin um den Handel mit zum Teil verbotenen Materialien, und hier brauchen wir in den EU-Mitgliedstaaten maximale Transparenz. Von daher brauchen wir hier auch mehr Information über die Mengen sowie darüber, aus welchen Mitgliedstaaten die Materialien stammen.

1-178

Avril Doyle (PPE-DE). – Madam President, as we are new to this procedure – and, having looked around, everybody else present has spoken – does that mean I can have five minutes myself? I assume I can have at least two, which was the time taken off our side to allow the ‘catch-the-eye’ procedure. It is a matter we need to clarify.

I stand to support colleagues on this important regulation, which is on its second trip through the committees and these houses, because of a Court of Justice ruling 12 months ago that it should have been a dual legal base originally.

The main point I want to speak on under the ‘catch-the-eye’ procedure is my general concern about legal bases and the trouble we have been running into here, not just with this piece of legislation but also with others. A lot of time is spent, at committee level as well as plenary, in debating amendments in relation to single versus dual legal bases and different views.

I think it is time that this Parliament took stock of exactly the procedures we arrive at – different legal bases – because, often, dual legal bases are proposed to us or are proposed at Council coming back to us before a common position is reached for what I would call sloppy legislating reasons, because the larger the EU gets – 27 Member States now and growing, and I welcome that – the harder it is to be tidy in our legislation. We really must look at what we are doing in this area. So it is interesting that the reverse is true here. In fact, the Court of Justice has said that we need a dual legal base in this particular area rather than the single legal base, which normally makes life much easier – if we can keep to a single legal base – because very often dual legal bases have been lawyers’ charters.

I wonder whether the Commissioner could indicate what exactly the challenge to the Court of Justice was in relation to the single legal base, who took it, and if he could give us more information on why the Court of Justice itself determined, if you like, on a dual legal base. They have given us time to go through the procedure again and have maintained the effects of the regulation until we readopt it, as it were, and I very much welcome the fact that it looks like we are going to have a first reading agreement because of all the cooperation all round. The Commissioner’s views on that and on the whole saga of the legal base that has us here a second time would be very welcome.

1-179

Presidente. – Le ho lasciato il tempo in più, come l’ho lasciato anche ad altri, perché era chiaro che questi cinque minuti erano meno, visto che c’erano meno parlamentari, però solo in questo caso.

1-180

Σταύρος Δήμας, Μέλος της Επιτροπής. – Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ όλους τους ομιλητές για τις θετικές παρεμβάσεις τους.

Αναγνωρίζω πλήρως και συμμερίζομαι την επιδίωξη του Κοινοβουλίου για μια υψηλού επιπέδου προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα σε όσες χώρες δεν διαθέτουν την αναγκαία υποδομή και ικανότητα να διαχειρίζονται σωστά τις επικίνδυνες χημικές ουσίες.

Συντάσσομαι, επίσης, πλήρως με την άποψη ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στη θέσπιση κοινοτικού νομικού πλαισίου, το οποίο θα διασφαλίζει υψηλό επίπεδο προστασίας. Σε πολλά σημεία ο

κανονισμός δεν περιορίζεται στις διατάξεις της Σύμβασης του Ρότερνταμ, αλλά θεσπίζει προϋποθέσεις εφαρμογής που προσφέρουν υψηλό επίπεδο προστασίας για όλες τις χώρες του κόσμου και όχι μόνο για τα μέρη της Σύμβασης.

Είμαι πεπεισμένος ότι το παράδειγμα αυτό θα ενθαρρύνει και άλλες χώρες να ακολουθήσουν και να προσχωρήσουν στη Σύμβαση. Η Επιτροπή θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να στηρίξει τη Σύμβαση του Ρότερνταμ, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί.

Ανταποκρινόμενοι στις ανησυχίες σχετικά με το αρσενικό και τον υδράργυρο, η Επιτροπή θα ήθελε να τονίσει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 22, παράγραφος 3 του Κανονισμού 304 του 2003, αν το μεταλλικό αρσενικό απαγορευθεί ή υπαχθεί σε αυστηρό περιορισμό στην Κοινότητα, τότε θα κατατεθεί πρόταση για την προσαρμογή του σχετικού παραρτήματος. Επί πλέον, υπενθυμίζει ότι βρίσκονται σε εξέλιξη εργασίες στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο σχετικά με πρόταση για απαγόρευση των εξαγωγών υδραργύρου σε χώρες εκτός της Κοινότητας, απαγόρευση η οποία, εφόσον ισχύσει, υπερκαλύπτει την απαίτηση συγκατάθεσης που επιβάλλουν η Σύμβαση του Ρότερνταμ και ο κοινοτικός κανονισμός εφαρμογής της.

Για άλλη μια φορά ευχαριστώ τον εισηγητή και τους σκιάδεις εισηγητές για τις προσπάθειες που κατέβαλαν και το εξαίρετο έργο τους, ιδιαίτερα δε τον κ. Blokland. Η Επιτροπή είναι ιδιαίτερα ικανοποιημένη από το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων και θεωρεί αποδεκτές όλες τις προτεινόμενες συμβιβαστικές τροπολογίες.

Σχετικά με τη διπλή νομική βάση, πράγματι, θα ήταν πολύ ευκολότερο και απλούστερο εάν έχουμε μία μόνο νομική βάση, αλλά γνωρίζετε το πρόβλημα το οποίο δημιουργείται σε πολλές περιπτώσεις, εδώ έχουμε –εάν θυμάμαι καλά– τα άρθρα 133 με 175 σε άλλες περιπτώσεις –τις πιο πολλές– έχουμε τα άρθρα 95 με 175. Βεβαίως, πάντοτε εμείς όταν προτείνουμε μια νομική βάση, στηρίζομαστε στη γνωμοδότηση της Νομικής μας Υπηρεσίας. Εδώ, προδήλως, είχαμε –όπως είπα προηγουμένως– το θέμα του εμπορίου και του περιβάλλοντος και αυτό προκάλεσε την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου σχετικά με τη διπλή νομική βάση.

1-181

Johannes Blokland, Rapporteur. – Voorzitter, door mevrouw Doyle en de heer Matsakis is het probleem van de rechtsgrondslag ter sprake gebracht en commissaris Dimas, die ik ook hartelijk wil danken voor zijn antwoord, is daar ook al een beetje op ingegaan.

Het probleem was indertijd, toen ik rapporteur was, dat ik het Raadsvoorzitterschap op bezoek kreeg en het Raadsvoorzitterschap zei: "We hebben in de Raad unaniem grote problemen met de rechtsgrondslag "handel"; wij willen er op advies van onze Juridische Dienst "milieu" van maken".

Het Europees Parlement heeft de Juridische Dienst van het Parlement geraadpleegd, en ook onze Juridische Dienst was er absoluut van overtuigd dat de rechtsgrondslag niet "handel" mocht zijn, maar "milieu" moest worden. Op grond daarvan zijn we toen - vrijwel in unaniteit, in ieder geval in de Raad - tot deze conclusie gekomen.

Het zou inderdaad beter zijn geweest als we dit probleem vervolgens niet aan het Hof hadden voorgelegd, maar met de commissaris, met het Raadsvoorzitterschap en met het Parlement om de tafel waren gaan zitten om dit probleem politiek op te lossen. Wat is er nu gebeurd? Ja, gelukkig is de verordening van kracht geworden. Het heeft gewerkt; de Raad had er haast mee, het Parlement had er haast mee. Maar er is een hele discussie geweest, en die heeft er uiteindelijk toe geleid dat iedereen ongelijk heeft gekregen: de Commissie, de Raad én het Parlement.

Het Hof heeft een soort Salomonsoordeel geveld en heeft gezegd: dubbele rechtsgrondslag, terwijl Raad en Parlement ervan uitgingen dat dat niet zou kunnen, dat dat onmogelijk was. In zo'n situatie zit je dan met het punt dat we allemaal ongelijk krijgen, dat het jaren vertraging kost. Gelukkig niet ten nadele van de ontwikkelingslanden, want het werk is gewoon doorgegaan.

Maar goed, we hebben ons hiermee een tijd lang kunnen bezighouden. Ik denk dat we in het vervolg met elkaar deze problemen moeten voorkomen. Toen commissaris Dimas zijn kennismakingsgesprek met de Milieucommissie van het Parlement had, hebben we dit probleem ook bij hem aangekaart.

We hebben het probleem in de drie hoorzittingen ook aangekaart bij commissaris Verheugen en bij de voorzitter van de Commissie, de heer Barroso. We hebben daar toen toch stellig de indruk gekregen dat het niet zozeer een beslissing van de Europese Commissie was om naar het Hof te stappen, maar van de Juridische Dienst. Ik denk dat het voortaan niet meer aan de juristen, maar aan de politici moet worden overgelaten om dit probleem op te lossen.

1-182

Presidente. – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà domani martedì 15 gennaio 2008.

Dichiarazioni scritte (articolo 142)

1-183

Daciana Octavia Sârbu (PSE), *în scris*. – Propunerea de regulament privind exportul și importul de substanțe periculoase îmbunătățește modalitatea de utilizare a produșilor chimici astfel încât sănătatea populației și a mediului să fie mai eficient protejate. Se are astfel în vedere încurajarea răspunderii comune pe care o au exportatorii și importatorii și sprijinirea eforturilor acestora de cooperare în vederea asigurării unui control asupra circulației internaționale a produselor chimice periculoase. Noul regulament amendează definiția exportatorului prin includerea persoanelor care exportă aceste substanțe chimice din Uniunea Europeană, dar care nu sunt stabilite pe teritoriul Uniunii, asigurând astfel un control efectiv și supravegherea eficientă a fluxului de substanțe chimice periculoase.

De asemenea, procedura de consimțământ prealabil, cunoscută sub denumirea de PIC, pentru care anumite substanțe chimice necesită autorizare explicită din partea țării importatoare, ajută țările participante la schimburile comerciale să fie mai bine informate despre substanțele chimice periculoase care au fost interzise din considerente de mediu și sănătate publică și care pot intra pe teritoriul național al țărilor importatoare. Cu toate acestea, procedura PIC nu reprezintă un substitut la controlul eficient și robust al granițelor naționale, iar statele membre trebuie să coopereze pentru a asigura un management eficient al circulației acestor produse periculoase pe teritoriul național.

1-184

Richard Seeber (PPE-DE), *schriftlich*. – Mit der neuen Verordnung über die Einfuhr bestimmter gefährlicher Chemikalien und Pestizide wurden nun sinnvolle technische Änderungen zu diesem Verfahren eingeführt. In der Vergangenheit war der internationale Austausch durch administrative Hürden immer wieder ins Stocken geraten. Grund dafür war hauptsächlich die "ausdrückliche Zustimmung" des importierenden Staates, die zur Einfuhr nötig war. Es besteht kein Zweifel darüber, dass eine solche Zustimmung gerade bei potentiell gefährlichen Substanzen unbedingt erforderlich ist und auch weiterhin beibehalten werden muss.

Denn schließlich ist das Subsidiaritätsprinzip ein Grundpfeiler der Union und die Staaten sollten auch in Zukunft selbst bestimmen können, welche möglichen Gefahrgüter ihre Grenzen passieren.

Im Sinne des freien Handels sollte jedoch eine gewisse Flexibilität erhalten bleiben.

Durch etwas größeren Handlungsspielraum kann auch leichter verhindert werden, dass Länder, deren diesbezügliche Einfuhrüberwachungssysteme noch nicht ausreichend ausgebildet sind, von weniger kontrollierten Exporteuren übervorteilt werden. Der aktuelle Kompromiss trägt diesen Überlegungen Rechnung und garantiert sowohl verantwortungsvollen Umgang mit potentiell gefährlichen Chemikalien als auch den nötigen Handlungsspielraum, um den internationalen Warenaustausch weiterhin reibungslos aufrecht zu erhalten.

1-185

19 - Ordine del giorno della prossima seduta: vedasi processo verbale

1-186

20 - Chiusura della seduta

1-187

(La seduta è tolta alle 21.50).