

PONEDELJEK, 14. JANUAR 2008

PRESEDUJOČI: PÖTTERING

Predsednik

(Seja se je začela ob 17.00)

1. Nadaljevanje zasedanja

Predsednik. – Razgllašam nadaljevanje zasedanja, ki je bilo prekinjeno v torek, 18. decembra 2007.

2. Izjave predsedstva

Predsednik. – Gospe in gospodje, to je prva od naših sej v novem letu 2008. Vsakemu izmed vas želim zdravja in sreče ter upam, da bomo skupaj uspešno opravljali naloge, ki so nam bile zaupane, in sicer popeljali Evropsko unijo proti pozitivni prihodnosti.

Naj najprej povem nekaj o delu, ki ga moramo opraviti. Na dan, ko je Evropski parlament izvedel svojo zadnjo sejo tu v Strasbourgu, in sicer 13. decembra 2007, je bila v Lizboni podpisana reformna pogodba. V svojem kratkem govoru – v prisotnosti predsednika Evropskega sveta, Joséja Socratesa, in predsednika Evropske komisije, Joséja Manuela Barrosa – sem izrazil voljo velike večine Evropskega parlamenta, da mora biti reformna pogodba zakonita in zato politična realnost do 1. januarja 2009. Ta cilj ostaja najpomembnejša prednostna naloga za leto 2008.

21. decembra so bile odpravljene mejne omejitve za tistih devet držav, ki so se pridružile Evropski uniji 1. maja 2004. To so bili resnično pomembni dogodki. Več stoletij so vojaki vdiral prek nacionalnih meja naše celine in ljudem vsiljevali vojno, revščino in trpljenje. Odprava meja med našimi narodi pomeni tole: naši sosednje nas pozdravljajo. Vsi smo državljani Evropske unije in kot je zapisano v berlinski deklaraciji iz 25. marca 2007: „Združeni smo za boljše“.

(Ploskanje.)

Malta in Ciper sta se 1. januarja pridružila Evropski monetarni uniji. Naša skupna valuta euro je tako uradno plačilno sredstvo v obeh državah. Malti in Cipru izrekamo toplo dobrodošlico.

(Ploskanje.)

9. januarja je v Ljubljani potekala izjemna proslava ob evropskem letu medkulturnega dialoga, ki so se je udeležili člani Evropskega sveta, komisarji in poslanci Parlamenta. Medkulturni dialog bo ključna poteza našega dela v prihodnjem letu in bo to tudi ostal. Vse vas naprošam, da ste prisotni jutro ob govoru velikega muftija iz Sirije, šejka Ahmeda Badr Al-Din Hasuna.

Naj nadaljujem z dvema končnima točkama: na naše letošnje zakonodajno delo bodo močno vplivala podnebna in okoljska vprašanja. Kot zakonodajalci imamo veliko odgovornost, da zaščitimo podnebje in okolje na eni strani, po drugi strani pa moramo zaščititi evropsko konkurenčnost in delovna mesta. Skupaj moramo vzpostaviti pravo ravnovesje med ekonomijo in ekologijo.

Evropska unija temelji na vrednotah, pravicah in odgovornostih. 12. decembra 2007 so predsedniki Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije v tej dvorani podpisali listino o temeljnih pravicah. To je zaznamovalo pomemben dogodek za državljane Evropske unije in tudi za Evropski parlament. Med podpisovanjem je več udeležencev prekinjalo postopek z glasnim vpadanjem v besedo, poleg tega so poskušali preprečiti, da bi se slišalo govorce. Nič ne more upravičiti takšnega vedenja.

(Ploskanje.)

Svoboda govora je osnova demokracije in parlamentarizma. Vsa poslanec Evropskega parlamenta je upravičen do svobode izražanja svojega mnenja na kateri koli razpravi. Naša skupna dolžnost je, da ves čas ščitimo to pravico. Še več, onemogočanje, da bi govorniki nagovorili Evropski parlament, zlasti kadar so gostje v tem parlamentu, pomeni žalitev temeljnih pravic svobode, demokracije in parlamentarizma.

(Ploskanje.)

To tudi pomeni nasprotovanje našemu poslovníku, česar v nobenih okoliščinah ni mogoče sprejeti. Zato nameravam ukrepati, kot je določeno v poslovníku, proti tistim poslancem, ki so vztrajali pri motenju postopkov, kljub večkratnim opozorilom predsednika, naj prenehajo.

(Ploskanje.)

Isto velja tudi za tiste poslance, ki so se neprimerno obnašali do našega osebja v dvorani, ki je le opravljalo svoje dolžnosti.

(Ploskanje.)

Novo leto nam prinaša veliko izzivov. Vendar sem prepričan, da jih bomo premagali, če bomo pokazali medsebojno spoštovanje in razumevanje. S tem v mislih vam ponovno želim vse najboljše v letu 2008.

(Ploskanje.)

3. Sprejetje zapisnika

Predsednik. – Zapisnik za zasedanje v torek 18. decembra 2007 je bil razdeljen.

Ali ima kdo kake pripombe?

Sophia in 't Veld (ALDE). – Gospod predsednik, preden preidemo k dnevnemu redu, bi želela pojasniti točke dnevnega reda za jutrišnje zasedanje, ki ste jo že omenili: nagovor velikega muftija iz Sirije. Njegov govor bo prvi v sklopu govorov verskih voditeljev na plenarnem zasedanju tega parlamenta v okviru evropskega leta medkulturnega dialoga. Zanima me, zakaj se je konferenca predsednikov odločila, da medkulturni dialog obravnava izključno kot medverski monolog, ter ali meni, da je delno zasedanje ustrezna platforma za verska sporočila.

(Ploskanje.)

Končno, zanima me, ali je konferenca predsednikov pripravljena razmisliti o razširitvi seznama gostujočih govornikov, da bo ta bolj reprezentativen, z vključitvijo žensk in neverskih organizacij. Skupina ALDE je predlagala, da se povabi gospo Jahangir, posebno poročevalko Združenih narodov o svobodi religije ali vere, da prav tako govori na plenarnem zasedanju. Upam, da mi lahko odgovorite ta vprašanja.

(Ploskanje.)

Predsednik. – Hvala vam, gospa in 't Veld. Če se pravilno spominjam, je bila ta odločitev soglasno sprejeta na konferenci predsednikov. Gospod Cohn-Bendit je izrazil dvome o tem, zato bomo to preverili. V vsakem primeru je to odločitev, ki jo je sprejela velika večina, pri čemer je bilo tudi rečeno, da ni nujno, da je seznam izčrpen ter da bomo pozvali predvsem različne odbore Evropskega parlamenta, naj predlagajo nadaljnje dejavnosti, o katerih se bo glasovalo.

Gospa in 't Veld, lahko ste prepričani, da je bila v tem primeru razprava kar najbolj široka ter da smo ostali odprti za nadaljnje predloge, seveda pa se bomo morali o njih dogovoriti na konferenci predsednikov ali Parlamenta.

Monica Frassoni (Verts/ALE). – *(IT)* Gospod predsednik, gospe in gospodje, rada bi le poudarila, da se moja skupina s tem ne strinja.

Predsednik. – Ponovno bi rad poudaril, da vaša skupina očitno ni bila vključena v sporazum. To bomo ponovno preverili v zapisniku, ne zato ker dvomimo v vaše besede, ampak da se prepričamo, da je zapisnik pravilen. V vsakem primeru je odločitev sprejela tako velika večina, kot jo redko vidimo na konferenci predsednikov.

Sarah Ludford (ALDE). – Gospod predsednik, rada bi dodala svoje mnenje k pripombi gospe in 't Veld. Kot sem omenila v e-pošti, ki sem jo naslovila na vas in sem jo zjutraj posredovala drugim poslancem, je obžalovanja vredno tudi dejstvo, da ste položaj velikega muftija predstavili kot primerljiv položaju papeža ali glavnega rabina Združenega kraljestva kot evropskega predstavnika svoje vere. Mislim, da to pošilja zelo slabo sporočilo muslimanom, ki so Evropejci.

Jutrišnji gost zahteva vse spoštovanje – čeprav bi bilo zanimivo z njim izmenjati mnenja o zlorabah človekovih pravic v Siriji. Upam, da boste v prihodnjem seznamu povabljenec to leto poskrbeli, da boste povabili

evropskega predstavnika islama in ne nekoga izven EU, da bi zastopal muslimane v Evropi – česar ne more storiti.

Predsednik. – Gospa Ludford, tudi z vso dobro voljo in medsebojnim razumevanjem nikoli ne bo mogoče doseči stoođtstotnega sporazuma o tovrstni zadevi. Kljub temu vam lahko zagotovim, da je predsednik skupine sprejel odločitev z veliko večino. Z malce dobre volje bo to prav tako mogoče uskladiti z dejavnostmi različnih odborov, da se bodo vsi počutili vključene v rezultat. Zdaj vas želim prosti, da naše goste, ko prispejo, obravnavate z razumevanjem in spoštovanjem. Konec koncev želimo spodbuditi dialog, ne pa ga preprečiti. To je v bistvu moja prošnja za vse.

(Zapisnik je sprejet.)

4. Sestava Parlamenta: gl. zapisnik

5. Sestava odborov in delegacij: gl. zapisnik

6. Podpis aktov, sprejetih v postopku soodločanja: gl. zapisnik

7. Predložitev dokumentov: glej zapisnik

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

9. Brezpredmetne pisne izjave: glej zapisnik

10. Peticije: glej zapisnik

11. Posredovanje besedil sporazumov s strani Sveta: glej zapisnik

12. Razpored dela

Predsednik. – Končna različica dnevnega reda, kot jo je pripravila konferenca predsednikov na seji v torek 10. januarja 2008 o podlagi členov 130 in 131 poslovnika, je bila razdeljena. Predlagane so bile naslednje spremembe:

Ponedeljek:

Ni predlogov sprememb.

Torek:

Skupina PPE-DE je predlagala, da se dve poročili, Demetrioujevo in Cashmanovo poročilo, o kontroli oseb na zunanjih mejah EU preložita na naslednjo sejo.

Panayiotis Demetriou (PPE-DE). – *(EL)* Gospod predsednik, zdi se, da je Svet v celoti odobril vsebino tega poročila, vendar obstajajo postopkovna vprašanja, ker se Coreper še ni sestel – mislim, da se bo sestel jutri ali pojutrišnjem. Razen tega je slovensko predsedstvo zaprosilo za postopkovne in uradne razloge za preložitev tega zasedanja do naslednjega delnega plenarnega zasedanja v Belgiji. Temu odlogu ni nihče ugovarjal.

(Parlament je sprejel ta predlog.)

Sreda:

Predsednik. – Skupina zaveznštva liberalcev in demokratov za Evropo je predlagala, da se razprava o izjavah Sveta in Komisije o položaju v Pakistanu po uboju Benazir Buto zaključi s predložitvijo predloga resolucije.

Graham Watson (ALDE). – Gospod predsednik, med počitnicami smo lahko spremljali več zelo zaskrbljujočih dogodkov v Pakistanu, nenazadnje seveda umor Benazir Buto.

Ta teden imamo priložnost, da razpravljamo o tej zadevi. Mnenje moje skupine je, da moramo našo razpravo zaključiti z resolucijo, zlasti ker moramo zavzeti stališče in poslati sporočilo pakistanskim organom pred obiskom gospoda Mušarafa v odboru za zunanje zadeve Parlamenta.

Predsednik. – Želi še kdo spregovoriti v podporo temu predlogu?

Daniel Cohn-Bendit (Verts/ALE). – (DE) Gospod predsednik, gospe in gospodje, mislim, da je zelo slaba praksa, da se pomembne razprave zaključijo brez resolucije. Ta parlament je tu, da sprejme jasna stališča in se ne le pogovarja o delu za predsednike skupin in druge govornike skupin brez sprejetja resolucij.

Gospod Mušaraf bo obiskal Parlament in vedeti mora, kaj Parlament meni o položaju v njegovi državi, da se lahko z njim pogovorimo o tej zadevi. Verjamem, da moramo biti dovolj drzni, da zaključimo staro navado odlaganja sprejetja odločitev iz strahu pred ukrepanjem po lastni volji, tako da glasujemo za resolucijo.

(Parlament je zavrnil ta predlog.)

Predsednik. – Da bi skrajšali čas govora za zasedanje v sredo popoldne je skupina socialdemokratov predlagala, da se razprave podaljšajo do 18.00. S soglasjem Sveta se lahko čas za vprašanja podaljša do 19.30.

Hannes Swoboda (PSE). – (DE) Gospod predsednik, povedali ste vse, kar je bilo treba za obrazložitev. Dobro je, da se zaradi tega čas Sveta za vprašanja ni skrajšal. Samo to sem želel povedati.

(Parlament je sprejel ta predlog.)

(Dnevni red je bil zato sprejet.)

13. Enominutni govori o zadevah političnega pomena

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

Simon Busuttil (PPE-DE). – (MT) Naj izrazim svojo zahvalo za vaše dobre želje moji državi Malti, ki se je skupaj s Ciprom pred dvema tednoma pridružila euroobmočju, s čimer se je število držav, ki kot svojo valuto uporabljajo euro, povečalo na 15. To pomeni, da večina držav članic zdaj uporablja isto valuto. Med proslavami, ki so pred dvema dnevoma potekale na Malti, so predsednika Sveta in Komisije ter Mario Mauro, podpredsednik Evropskega parlamenta, čestitali Malti zaradi hitrega napredka, ki ga je dosegla v treh letih od priključitve Evropski uniji, ter zaradi njenega prehoda na euro, ki poteka dobro in brez težav. Kljub temu da se obdobje dvojnega obtoka izteče konec tega meseca, lahko izjavim, da se že le po dveh mesecih vse transakcije opravljajo v eurih. Ljudje na Malti in Gozu so s ponosom sprejeli euro ter so ponosni, da so storili še en pomemben korak naprej v postopku približevanja Evropski uniji.

Yannick Vaugrenard (PSE). – (FR) Gospod predsednik, Evropsko sodišče je decembra podalo dolgo pričakovano sodbo, ki ima zelo zaskrbljujoče posledice za varstvo poštnih delavcev v Evropi.

Daje namreč negativen signal našim državljanom, ki so zaskrbljeni zaradi tveganj socialnega dampinga. Kaj Sodišče meni o tej tako imenovani „Lavalovi“ odločitvi? Meni, da je bilo narobe, da so švedski sindikati poskušali prisiliti latvijsko družbo k podpisu kolektivne pogodbe, zlasti v zvezi z minimalno plačo. Vendar so v direktivi iz leta 1996 poštni delavci opazili jedro obveznih predpisov glede minimalne zaščite v državi članici gostiteljici.

Sodišče je odločilo, da švedski sistem kolektivnega pogajanja ni bil veljaven ter da lahko takšne predpise določi le zakon. S tem evropsko sporočilo ni več jasno: na eni strani daje Komisija prednost prožni varnosti in sistemu kolektivnega pogajanja kot modelu; na drugi strani pa Sodišče dvomi o tem modelu.

Parlament in Svet morata zato pojasniti to vprašanje. Sicer bi to bilo tako, kot da vržemo Bolkesteinovo direktivo čez prag samo zato, da se lahko ponovno prikrade noter, kar bi bilo povsem nesprejemljivo.

Graham Watson (ALDE). – Gospod predsednik, odpiram vprašanje, ki se posebej nanaša eno državo članico, vendar menim, da ima širše evropske posledice. To leto je evropsko leto medkulturnega dialoga. Ena od institucij, ki si zelo prizadeva za spodbujanje medkulturnega dialoga, je Britanski svet. Zato je posebej zaskrbljujoče, da želi Rusija zapreti pisarne Britanskega sveta v Sankt Peterburgu in Ekaterinburgu. Delo Britanskega sveta v Rusiji je povsem zakonito. Ureja ga kulturni sporazum med Londonom in Moskvo iz leta 1994. Zato zahtevam, da se to vprašanje predloži ruskim kolegom v okviru medparlamentarnega dialoga ter, da vi, gospod predsednik, izkoristite vsako priložnost, ki vam je na voljo, da ruskim organom izrazite

zaskrbljenost zaradi dejstva, da se kulturna dejavnost, ki jo ureja povsem običajen sporazum med dvema državama, onemogoča v poskusu ruskih organov, da bi zadušili politično razpravo.

Ewa Tomaszewska (UEN). – (PL) Gospod predsednik, Parlament je večkrat razpravljal o težavah, ki so povezane z demografskim primanjkljajem, ki ogroža Evropo, torej razpravljali smo o posledičnih socialnih težavah. Hkrati se v Evropski uniji DDV na otroške izdelke zaračunava po osnovni stopnji, z drugimi besedami po najvišji možni stopnji.

Na Poljskem je, preden se je država pridružila Uniji, za otroške izdelke veljala nižja stopnja. Ena od pravnih posledic vstopa Poljske v Unijo žal vključuje dvig stopnje DDV na otroške izdelke, kar je v nasprotju z družinam naklonjeno politikom, ki se izvaja na Poljskem.

Evropsko komisijo pozivam, naj obravnava spremembo zadevnih določb v korist vseh držav članic Unije ter zlasti v korist najrevnejših družin, ki vzgajajo otroke. To bi nam vsem pomagalo izvajati lizbonsko strategijo.

Mikel Irujo Amezaga (Verts/ALE). – (ES) Gospod predsednik, delovni program Komisije za leto 2008 navaja, da je državljan v središču evropskega projekta in mora tam tudi ostati.

Na podlagi te zamisli verjamem, da Evropska unija ne pristopa h kosovskemu procesu na pravičen način. Ne moremo nadaljevati z razpravo, ali so določene mednarodne razmere ugodne za priznanje kosovske neodvisnosti. Vprašanje, ki mora imeti prednost pred vsemi ostalimi, je: kaj želijo ljudje na Kosovem? Oni so pomembnejši od vsega drugega. Ključ do rešitve sporov je v dveh elementih: spoštovanju človekovih pravic in priznanju njihove človeške pravice, da se svobodno odločajo o svoji prihodnosti.

Verjamem, da mora Evropska unija uporabiti te besede kot sklic na razmere, ki nastajajo znotraj in zunaj njenih meja.

Daniel Stroj (GUE/NGL). – (CS) Rad bi spregovoril o spornem vprašanju, to je razširjena kampanja proti kajenju in kadilcem v Evropski uniji; kampanja, ki temelji na pravnih aktih, ki jih je sprejel Evropski parlament. Nobenega dvoma ni, da je pobuda za kampanjo plemenita, ker je povezana z zdravjem državljanov. Vendar po mojem mnenju odpira vprašanja, ki niso dostojanstvena in ki diskriminirajo velik del družbe, ki se je praktično kriminalizirala zaradi odvisnosti od kajenja. Prav tako ne moremo spregledati velikih finančnih izgub gostiln v državah, ki so uvedle prepoved kajenja v restavracijah. Domnevam, da bi bilo treba enako pozornost, kot se jo namenja kadilcem, nameniti tudi tobačni industriji. Nobena skrivnost ni, da se tobaku že več desetletij dodajajo določene sestavine, kot so nitrozamini, ki so dušikove spojine, ki povzročajo raka in povečajo absorpcijo nikotina. V večini primerov človeku ne škoduje nikotin, ampak te primesi. Menim, da bi bilo treba pravno urediti tudi proizvodnjo tobaka in sestavo tobačnih izdelkov.

Jim Allister (NI). – Gospod predsednik, pred tremi leti so pripadniki IRE v Belfastu brutalno umorili Roberta McCartneyja. Zgroženost zaradi umora je dosegla ta parlament, ko so McCartneyjeve sestre primer predložile Parlamentu, da bi dosegle pravico.

Tri leta pozneje primer še vedno ni zaključen. Zakaj? Predvsem zato, ker stranko, ki bi jim lahko najbolj pomagala – Sinn Fein – še vedno bolj zanima zaščita lastnih ljudi, kot predaja morilcev v roke pravice. Dejansko se je položaj še poslabšal, ker se je pritisk na Sinn Fein z vstopom stranke v vlado zmanjšal, zaradi česar so številni, tudi moja nekdanja stranka DUP, zaradi ohranitve vlade pripravljeni Sinn Feinu pogledati skozi prste.

Žal je pravica za Roberta McCartneyja drugotnega pomena v primerjavi z ohranjanjem „zadovoljne koalicije“ v Stormontu. Prav tako kot primer nedavno umorjenega Paula Quinna, za katerega je nedvomno odgovorno vojaško krilo Sinn Feina – se bo tudi ta primer sramotno pozabil in pometel pod preprogo. To se zgodi, ko sodeluješ s terorističnimi silami.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). – (EL) Gospod predsednik, na prvem delnem zasedanju v novem letu bi želela spregovoriti o politični krizi, ki še naprej vlada v Libanonu, ter o vlogi, ki jo mora odigrati ta parlament.

Skupaj z zapletenimi gospodarskimi in političnimi težavami, s katerimi se srečuje ta prijazen narod, še vedno obstaja institucionalna praznina, ker od 23. novembra 2007 parlament te države ni mogel izvoliti predsednika; volitve so namreč 12-krat prestavili. Zato ostaja parlament zaprt in nobene možnosti ni za razpravo o težavah in možnostih ali za uporabo vseh ustavnih pooblastil parlamenta za izvolitev predsednika.

Gospod predsednik, zavedam se vaše občutljivosti in sporočil, ki ste jih poslali, da bi dosegli ta cilj, vendar želim ponovno poudariti, da moramo izraziti svojo globoko zaskrbljenost glede posledic te krize za trpeče prebivalstvo Libanona ter za mir in stabilnost v regiji. K temu nas zavezujejo naše demokratične dolžnosti, kot tudi naše obveznosti znotraj partnerstva. Pridružitveni sporazum z Libanonom zagotavlja stabilen politični dialog med Evropskim parlamentom in libanonskim parlamentom; izkoristiti moramo to priložnost in poslati učinkovito sporočilo.

Pierre Pribetich (PSE). – (FR) Gospod predsednik, gospe in gospodje, Slovenija, edina država nekdanje Jugoslavije, ki se je pridružila Evropski uniji, je zdaj prevzela predsedovanje Uniji. Ob tem zgodovinskem dogodku ji želimo uspešno izvedbo predsedovanja.

Kljub temu še nikoli ni bilo bolj nujno, da enkrat za vselej rešimo jugoslovansko krizo ne glede na to, ali je to kosovsko vprašanje ali pospešitev pristopa njenih balkanskih sosed. Edina rešitev za države, ki so bile del nekdanje Jugoslavije je hiter pristop k Uniji v skladu z določenimi merili. Mir zahteva ambiciozno vizijo in predvsem pripravljenost narodov, da sežejo prek balkanske zgodovine in se ozrejo proti evropski prihodnosti.

Kosovsko vprašanje do danes ni rešeno, ker mednarodna skupnost ne more doseči sporazuma. Tudi Evropska unija je bila žrtev tega zastoja, tega sindroma. Med državami, ki se bojijo vpliva neodvisnosti in tistimi, ki sanjajo o čimprejšnji potrditvi neodvisnosti iz različnih diplomatskih razlogov, bo morala Slovenija sprva zagotoviti skladnost Unije, tako da si bo najprej in predvsem prizadevala za notranji kompromis, če nočemo, da se zunanja politika EU, kot je določena v lizbonski pogodbi, trivializira ali celo osmeši.

Vemo, da je Triglav v Sloveniji simbol odločenosti in dosežka. Upajmo, da bo simbol za leto 2008.

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.

Gyula Hegyi (PSE). – (HU) Szigetköz, ki se razteza med Avstrijo in Slovaško ter Madžarskim porečjem Donave, je eno najlepših območij v Evropi. Je otok biološke raznovrstnosti z naravnimi lastnostmi, bogastvom rastlinstva in živalstva, vodnim habitatom in tradicionalnim načinom življenja ljudi, ki tam živijo.

Žal je pretok reke, ki hrani to regijo, v zadnjih desetletjih padel na nevarno raven zaradi hidroloških motenj. Ni samo v interesu prizadetega območja, ampak tudi v interesu Madžarske in celotne Unije, da se to edinstveno naravno bogastvo ohrani za prihodnje generacije.

Že zdaj imamo dobre zakone, kot je okvirna direktiva o vodah, ki bi načeloma morali zaščititi to regijo. Vendar je treba te zakone, če želimo, da so uspešni, izvrševati na nacionalni ravni in na ravni Unije. Zaželeno je, da bi Slovaška, kljub zadevi Nagy-Duna, sodelovala z Madžarsko pri stabilizaciji vodne oskrbe tega območja.

Rad bi vas povabil na spomladanski izlet po tej romantični pokrajini, vendar tega žal ne moremo izvesti brez vode, zato potrebujemo vso vašo pomoč.

Thierry Cornillet (ALDE). – (FR) Gospod predsednik, pozornost tega parlamenta želim usmeriti na usodo dveh francoskih novinarjev, Pierra Creissona in Thomasa Dandoisa, ki sta trenutno zaprta v Nigru. Obtožena sta ogrožanja državne varnosti, za kar je v Nigru zagrožena smrtna kazen.

Nobenega dvoma ni, da so novinarja in njun voznik Al Hasan prekršili nigrske zakone z vstopom na prepovedano območje. Po mojem mnenju sta to storila z upravičenimi novinarskimi razlogi, ker je bil njun

cilj poročati o uporu Tuaregov, prav tako sta se nameravala vrniti v prestolnico, da bi se pogovorila z nigrskimi organi in si ustvarila čim bolj široko sliko.

Zato menim, da je bistveno, da ukrepamo za pomoč tema novinarjema: prvič, ker tvegata smrtno kazen, kazen, ki nikakor ni sorazmerna z njunimi dejanji, in drugič, ker Niger velja za prijateljsko državo, ki ji veliko pomagamo. Ne zasluži si ugleda, ki ga lahko ustvari tak odnos.

Gospod predsednik, verjamem, da lahko vi in moji kolegi poslanci veliko pomagata, če sodelujete pri tej prošnji za preučitev primera, za milost predsednika Tandže, tako da bosta oba novinarja lahko izpuščena. Tudi če sta prekršila nigrske zakone, njuna dejanja ne upravičujejo tako dolge zaporne kazni.

Predsednik. – To bomo zelo pozorno spremljali.

Bogusław Rogalski (UEN). – (PL) Gospod predsednik, danes govorim kot član odbora za državljanske svoboščine, pravosodje in notranje zadeve in tudi kot državljan države, ki je bila pogosto prisiljena, da se bori za neodvisnost in svobodo.

Pozornost tega parlamenta želim usmeriti na pomanjkanje človekovih pravic in zavračanje svobode govora v Ljudski republiki Kitajski, ker to prizadene prebivalce Tibeta. Najnovejši primer politike režima do Tibeta je zatiranje menihov, ki so izrazili svoje zadovoljstvo ob podelitvi kongresne zlate medalje Dalaj Lami. Dalaj lama je prejel tudi Nobelovo nagrado in se že več desetletij bori za spoštovanje človekovih pravic.

Ne moremo dopustiti, da Tibetance ali kateri koli drug narod v 21. stoletju uniči diktatorstvo, tiranija ali sadistična želja po politični prevladi. Parlament mora reči stop. Reči mora stop napadom na kulturo, ki velja za najbolj miroljubno kulturo na svetu. Kot svobodni ljudje, zavezani temeljnim vrednotam Evropske unije, moramo storiti vse, kar je v naši moči za zagotavljanje, da lahko tudi prebivalci Tibeta razumejo resnični pomen besede svoboda.

Milan Horáček (Verts/ALE). – (DE) Gospod predsednik, resnično smo presenečeni, da je ruska vlada zaprla vse regionalne pisarne Britanskega sveta. Te regionalne pisarne so bile žrtve poslabšanja odnosov med Rusijo in Združenim kraljestvom. Ali lahko civilna družba v Rusiji pričakuje, kaj več kot tovrstno provokacijo?

Umor Aleksandra Litvinenka še ni rešen, Rusija pa zavrača sodelovanje v tej zadevi. Glavni osumljenec, Andrej Lugovoj, je bil član dume od konca leta 2007. Okoliščine v zvezi s smrtjo Ane Politkovskaje še vedno niso pojasnjene. Se je kritika zadušila s plaščem skrivnostnosti ali je bila preprosto izbrisana?

EU mora pozvati Rusijo, naj spoštuje človekove pravice in pravno državo. Vzor lahko pokažemo s tem, da našo tiskovno agencijo poimenujemo po Ani Politkovskaji.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL). – (PT) Gospod predsednik, po tretjem krogu pogajanj med fronto Polisario, edinim zakonitim predstavnikom saharskega ljudstva Sahrawi, in Kraljevino Maroko, ki je potekal pod okriljem Združenih narodov 8. in 9. januarja, moram poudariti trenutno potrebo in pomen zahtevanja polnega spoštovanja neodtujljive pravice ljudstva Sahrawi do samoodločanja. To je edina poštena in trajna rešitev tega spora in je tudi v skladu z mednarodnim pravom in resolucijami ZN. Maroškim organom je treba reči, naj prenehajo s svojim zamudnim manevriranjem, ki je namenjeno odlaganju in, če je mogoče, bojkotiranju sedanjega pogajalskega postopka. Maroškim organom je treba tudi povedati, naj končajo zatiranje in kolonizacijo zasedenih ozemelj Zahodne Sahare.

Avril Doyle (PPE-DE). – Gospod predsednik, gospoda Hu Jia, borca proti aidsu, aktivista za človekove pravice in kandidata tega parlamenta za nagrado Sakharov leta 2007, so kitajski organi aretirali 27. decembra 2007 v Pekingu ter ga obtožili prevrata.

Občudujem napredek, ki ga je dosegla Kitajska v preteklih desetletjih, vendar daje aretacija gospoda Hu Jia s strani kitajskih organov povsem napačno sporočilo, ki ga zelo težko razumemo. Bodo Kitajci ignorirali zavezo, ki so jo dali mednarodni skupnosti, ko so obljubili, da bodo izboljšali položaj na področju človekovih pravic na Kitajskem v zameno za olimpijske igre v Pekingu?

Kot parlament se moramo odzvati zelo odločno, da zaščitimo tega človeka, ki je zdaj v ječi, najverjetneje zaradi sodelovanja z Evropskim parlamentom, ko je pričal pred pododborom za človekove pravice novembra 2007. Prav tako moramo podpreti tiste aktiviste na Kitajskem, ki si prizadevajo za njegovo izpustitev.

Ker bi se diplomatski jezik sam po sebi obravnaval le kot privolitev v kitajsko kulturo, menim, da potrebujemo odločno parlamentarno rešitev – najbolje še ta teden – za zaščito gospoda Hu Jia. Gospod predsednik,

pozivam vas, da vprašanje gospoda Hu Jia predložite kitajskim organom: nujno je, da slišijo stališča tega parlamenta.

Proinsias De Rossa (PSE). – Gospod predsednik, rad bi predstavil vprašanje, ki je na zunaj morda precej nepomembno: izvajanje evropske okvirne direktive o vodah iz leta 2000 na Irskem. Žalostno dejstvo je, da vlada na Irskem to direktivo izvaja tako, da šolam zaračunava za uporabo vode. Ker se večina šol na Irskem večinoma financira iz prostovoljnih prispevkov, to v osnovi pomeni, da morajo straši zbirati denar za plačilo vode.

Že to bi bilo dovolj slabo, vendar se je irska vlada odločila, da za to odločitev okrivi Evropo, medtem ko je seveda povsem v pristojnosti irske vlade, da se odloči, kakšno politiko bo izvajala v zvezi z izvajanjem vodne direktive. To vprašanje je še bolj občutljivo, ker bomo na Irskem izvedli referendum za sprejetje politične odločitve, bojzljiva politična taktika okrivljenja Evrope za odločitev vlade pa predstavlja nevarnost, da se bodo stališča staršev na Irskem obrnila proti Evropi.

To je po mojem mnenju resna zadeva in zato želim pozvati predsednika Parlamenta in podpredsednika Komisije, ki je danes prisoten, da irski vladi pojasnita, da se lahko sama odloči, ali bo šolam zaračunavala vodo ter da ne sme ogroziti prihodnosti Evrope s strahopetnimi političnimi taktikami, ter da o tem podata javno izjavo.

Gay Mitchell (PPE-DE). – Gospod predsednik, v nekaterih državah članicah lahko ljudje dobesedno stopijo z ulice ter se naučijo ravnanja z orožjem, tudi s pištolami magnum, brez kakršne koli identifikacije ali brez dovoljenja za nošnje orožja. To vprašanje odpiram zaradi dokazov, da pripadniki organiziranega kriminala na Irskem odhajajo v dele Evropske unije, da bi se udeležili takšnega usposabljanja, ter se nato vračajo na Irsko, kjer pobijajo ljudi zaradi sporov med tolpami. Pogosto so žrtve tudi nedolžni mimoidoči.

To vprašanje sem postavil novembra, Parlament je odobril novo direktivo, ta direktiva je zdaj pri Svetu. Svet pozivam, naj ta mesec odobri to direktivo, da bo šla v prvo obravnavo.

Drugič, Komisijo želim prositi, naj ne čaka, da se ta direktiva prenese v nacionalno zakonodajo 27 držav članic – kar lahko traja do dve leti – ampak naj začne izvajati nekatere določbe, med drugim tudi ustanovitev kontaktne skupine 27 držav članic s Komisijo, da začne delo na področju boja proti nezakoniti uporabi orožja. Pozivam Komisijo, naj to stori nemudoma.

Siiri Oviir (ALDE). – (ET) Gospod predsednik, gospe in gospodje.

Že nekaj časa spremljamo dogajanje v Gruziji. Predsedniške volitve so končane in končno so znani rezultati.

Kot pravijo, revolucija požre lastne otroke. Predsednika Sakašvilija je verjetno premagal strah pred njo. Izkazovanje fizične moči države ni znak njene mogočnosti, ampak šibkosti.

Z objektivnega vidika moramo omeniti, da je po zatrtju demonstracij Gruzija vsaj poskušala izvesti demokratične volitve. Vendar demokracija ni predmet. Demokracija je način razmišljanja in je ni mogoče nenadoma odpraviti ali prenesti iz ene države v drugo.

V Gruziji se je pojavila močna opozicija. V imenu demokratičnega napredka moramo pomagati vladnim krogom k razumevanju narave bistvenih sestavin demokracije.

Gruzija mora najti svojo moč, da se izmakne krizi. Parlamentarne volitve so razveljavljene. Država potrebuje demokratične reforme, da bo še naprej delovala, ljudje ne pričakujejo nič manj kot to.

V Evropski uniji ne smemo staviti na enega samega posameznika. Podpreti moramo institucije, zagotoviti strokovno pomoč ter odkrito in odprto pokazati vidike, ki niso združljivi z demokracijo.

Končno, rad bi povedal, da so dogodki v Gruziji morda tudi ključ do dogajanja v Armeniji. Tudi tam so predsedniške volitve razveljavljene.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – (PL) Gospod predsednik, za obdobje med letoma 2008 in 2012 je Evropska komisija Poljski podelila pravico do izpusta 208 milijonov ton ogljikovega dioksida. To je skoraj 30 % manj od količine, za katero je zaprosila poljska vlada. Poljska se je pri Evropskem sodišču pritožila proti tej odločitvi, vendar ni znano, kdaj v prihodnosti bo Sodišče sprejelo odločitev o tej zadevi. Zato se mora poljsko gospodarstvo prilagoditi nizki omejitvi.

Cementarne, jeklarne in druga podjetja morajo zmanjšati proizvodnjo. Najpomembneje, prišlo bo do precejšnje podražitve električne energije. Po ocenah se bodo cene letos dvignile za približno 10 %, v prihodnjih štirih letih pa za 20 %, ker so omejitve emisij znatno vplivale tudi na proizvodnjo električne energije.

Določitev omejitev emisij na tak način in nepravilna delitev s tem povezanega bremena ne bo le upočasnila razvoja novih držav članic, kot je Poljska, ampak bo tudi znatno vplivala na življenjske stroške njenih državljanov. Želim, da se zabeleži, da temu odločno nasprotujem.

Hélène Flautre (Verts/ALE). – (FR) Gospod predsednik, v petek 11. januarja so mi zavrnilo dostop v center za pridržanje tujcev Lille-Lesquin. Moj obisk je bil vključen v evropski akcijski teden proti pridržanju tujcev v Evropi. Gospod predsednik, julija 2003 so morali na zahtevo tedanjega predsednika našega parlamenta in podpredsednika Onesta francoski organi pogodbeno določiti, da pravila, ki veljajo za obiske poslancev francoskega parlamenta in senatorjev veljajo tudi za poslance Evropskega parlamenta.

Zato vas prosim, gospod predsednik, da ponovno govorite s francoskimi organi za zagotovitev, da se obveznosti, ki so jih takrat sprejeli, v celoti spoštujejo, ter zlasti, da se poslanci Evropskega parlamenta obravnavajo na enak način kot poslanci francoskega parlamenta. To je še toliko bolj primerno, ker poslanci tega parlamenta trenutno pregledujejo predlog direktive o vračanju državljanov tretjih držav, kar ima lahko zelo resne posledice za pridržanje tujcev.

K temu bi dodal, da so nenapovedani obiski centrov za pridržanje namenjeni preprečevanju slabega ravnanja, ki v Franciji večinoma ostane nekažnovano, kot je navedeno v zadnjem poročilu odbora za preprečevanje mučenja.

Maria Petre (PPE-DE). – (RO) Danes govorim pred vami, da bi vas opozorila na položaj romunskega kmeta eno leto po pristopu Romunije.

V Romuniji je kmetijstvo še vedno neučinkovito oziroma je premalo učinkovito, kljub temu ostaja ključna zaposlitev večine prebivalstva. Kmetje predstavljajo pomemben delež delovnega prebivalstva, poleg tega obstaja velik delež starejših kmetov.

V zvezi s tem pozdravljam odločitev Komisije, naj ne aktivira klavzule o zaščiti na tem področju; vendar to ni dovolj.

Leta 2008 bodo evropska izplačila znašala 25 % evropskega povprečja; le v devetletnem obdobju bo Romunija lahko dosegla to povprečje.

V zadnjih letih je Romunija hitro prenesla pravni red na področju kakovosti, zdravja in fitofarmaceutskih izdelkov.

Stroški za prilagoditev so lahko velika ovira za romunske kmete pri izkoriščanju prednosti skupne kmetijske politike. Romunija je drugi največji kmetijski proizvajalec v osrednji Evropi, takoj za Poljsko, le s kapitalizacijo evropskih sredstev je ta potencial mogoče inteligentno izkoriščati in dobro uporabiti.

PRESEDUJOČI: VIDAL-QUADRAS

Podpredsednik

Vladimír Maňka (PSE). – (SK) Na decembrskem zasedanju je bil Evropski parlament napačno obveščen, da bo na Slovaškem ukinjen radijski program za manjšine ter da javne službe ukinjajo programe na radiu Patria v jezikih manjšin.

Gospa in gospodje, slovaška radiotelevizijska služba ne pripravlja nobenih omejitev v zvezi z radijem Patria. Nasprotno, od 29. januarja 2007 ima radio Patria prvič v svoji zgodovini neodvisen oddajni radij, ki pokriva 100 % ozemlja Slovaške republike. Na dan oddaja 8–10 ur visokokakovostnega programa, ki vključuje novice, novinarski program in kulturo. To je več, kot kadar koli prej. Nobena druga evropska javna služna ne ponuja podobnega obsega oddajanja programa za nacionalne manjšine.

Gospod predsednik, žalostno je, ko si poslanec Evropskega parlamenta prestavlja, da lahko v demokraciji reče kar koli, ne da bi prej preveril resničnost navedb. Takšni napadi povzročajo napetosti in škodijo dobremu imenu države.

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.

Marek Aleksander Czarnecki (UEN). – (PL) Septembra 2006 je Evropski parlament vložil prošnjo za prekinitev trgovanja z izdelki iz tjulnja. Rekordno število poslancev je podprlo to deklaracijo. Vendar žal kljub odločni podpori in posledičnemu sprejetju akcijskega načrta za zaščito in dobro počutje živali s strani Parlamenta, ki poziva k popolni prepovedi trgovine z izdelki iz tjulnja na ozemlju Evropske unije, ni bil dosežen noben pozitiven rezultat. Prepoved se je izkazala za neučinkovito in ni ustavila trgovine s krznom tjulnja znotraj Unije, ki ostaja eden od največjih trgov za to krzno.

Mladi tjulnji, ki so le nekaj dni starejši od starosti, ki je zaščiten s prepovedjo, se lovijo za komercialne namene in se zakonito prodajajo. Metode lova ne ustrezajo niti najbolj osnovnim načelom. Živali se oderejo, ko se še žive, njihova trupla pa se odvržejo v morje. To klanje se bo nadaljevalo, dokler Evropska komisija ne uveljavi popolne prepovedi trgovine z vsemi izdelki iz tjulnjov.

Jim Higgins (PPE-DE). – Gospod predsednik, v Evropski uniji imamo dva milijona odvisnikov od drog. Soočamo se z epidemijo drog, ki se je moramo lotiti pri glavi.

Pred petnajstimi leti je bila zasvojenost z drogami na Irskem omejena na Dublin. Zdaj najdemo droge v vsakem mestu in vsaki vasi: heroin, marihuana, kokain. Na Irskem in v EU ljudje vsak dan umirajo zaradi zasvojenosti z drogami.

Pozdravljam sedanjo osemletno strategijo EU o drogah. Vendar se moramo resnično vprašati: ali deluje? S problemom drog se moramo soočiti na vseh frontah. Najprej moramo prekiniti dobavo. Drugič, poskušati moramo in prepričati uporabnike, naj prenehajo uporabljati droge, poskušati moramo in prepričati ljudi, naj ne začnejo uporabljati drog, za kar moramo uporabiti obsežne oglaševalske kampanje, s katerimi enostavno prestrašimo ljudi. Nenezadnje potrebujemo več in boljše mednarodno sodelovanje.

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Leto 2008 je evropsko leto medkulturnega dialoga. To je priložnost za vseh 27 držav članic, da spodbujajo svojo kulturo, zgodovino, jezik in tradicije.

Moto Unije je Enakost v raznolikosti, v letu 2008 moramo resnično prispevati h krepitvi kohezije znotraj Unije, in sicer z uporabo medkulturnega dialoga kot podlage.

Skozi stoletja so se v Romuniji mešali različni vplivi – bizantinski, ruski, avstro-ogrski in otomanski. 86 % romunskega prebivalstva pripada vzhodni ortodoksni cerkvi, Romunija je edina romansko govoreča dežela, kjer prevladuje vzhodna ortodoksna vera.

Rada bi poudarila, da je v Romuniji uradno priznanih 18 veroizpovedi. Zato bi moral medkulturni dialog vključevati tudi medverski dialog.

34 delegacij Evropskega parlamenta želim prositi, da v evropskem letu medkulturnega dialoga pospešijo spodbujanje evropskih vrednot na drugih kontinentih ter da olajšajo poznavanje drugih kultur in tradicij.

Upam, da bo medkulturni dialog v letu 2008 učinkovito prispeval k spodbujanju miru, ene od temeljnih vrednot Evropske unije.

Jorgo Chatzimarkakis (ALDE). – (DE) Gospod predsednik, vprašanje, ki ga želim postaviti, se neposredno navezuje na to, kar je povedala gospa Țicău: leto medkulturnega dialoga 2008. S tem se strinjam in spoštujem dejstvo, da je konferenca predsednikov sprejela nekatere odločitve, vendar z obžalovanjem ugotavljam, da verski predstavniki, ki bodo govorili na tem zasedanju, z izjemo papeža, vsi prihajajo izven Evrope.

Ali v Evropi nimamo dovolj verskih voditeljev, ki jih lahko povabimo, da nagovorijo ta parlament? Zato verjamem, da je smiselno in dejansko ste se tega pravkar dotaknili, ker je Romunija velika ortodoksna država, da se v ta parlament povabi govornike, ne le papeža in voditeljev protestantske cerkve – ker obstaja tudi

medkulturni dialog med kristjani – ampak tudi predstavnike ortodoksne cerkve. Zato bi zahteval, da v okviru leta medkulturnega dialoga razmislite tudi o razširitvi povabila na ekumenskega patriarha Bartolomeja.

Teresa Riera Madurell (PSE). – (ES) Gospod predsednik, v tem novem letu sta se dve novi članici pridružili euroobmočju ter sprejeli našo enotno valuto. To v ospredje ponovno postavlja zahtevo, ki bi že morala biti resničnost v napredni in sodobni Uniji: enakost spolov na novih kovancih.

Skozi zgodovino se je ta tema ponavljala: ženske so bile le redko upodobljene na na novo skovanih kovancih. Ženske osebnosti, prispevki in delo nikoli niso prejeli nobenega simboličnega priznanja, niti v tem smislu. Enakost spolov je ena od vrednot, na katerih gradimo Evropsko unijo, v zvezi s tem bi morali enakost razširiti na vsa področja.

Pomembno je, da priznamo in podpremo dejanja številnih žensk na različnih področjih – znanost, kultura, izobraževanje, politika – katerih delo, življenje in imena bi morali biti priznani, preučevani in zapomnjeni. V nekaterih državah, kot je moja država Španija, je parlament odobril predlog v ta namen.

Ta parlament in Komisija morata sprejeti potrebne pobude in priporočiti vsem državam članicam, naj sprejmejo ustrezne ukrepe za zagotavljanje, da se pri kovanju kovancev za euro enakomerno uporabljajo sklicevanja in podobe moških in žensk.

Mairead McGuinness (PPE-DE). – Gospod predsednik, eden od mojih kolegov je omenil, da je temu parlamentu predložil nepomembno zadevo, in sicer izvajanje okvirne direktive o vodah na Irskem. Menim, da je zadeva vse prej kot nepomembna. Če je nepomembna, moramo o njen podrobneje razpravljati, ker se je irska vlada spustila v vročo razpravo z okrivljenjem Evrope, da jo je prisilila v zaračunavanje vode šolam, medtem ko je v tem primeru glavna težava slabo financiranje šol ter slaba seznanjenost in izvajanje tega pomembnega dela zakonodaje.

Pri tem je ogroženo stališče Ircev o Evropski uniji, ker ves čas krivimo Evropo za odločitve, s katerimi nismo zadovoljni, čeprav vlada sodeluje pri sprejemanju teh odločitev. V času pred referendumom o reformni pogodbi niso le starši tisti, ki z nezadovoljstvom gledajo na EU, ampak se jim pridružujejo tudi kmetje in druge lobistične skupine.

Zato mora irska vlada v celoti razložiti, kako izvaja to direktivo, šole mora ustrezno financirati, odgovoriti na vprašanje financiranja ter kdaj bo začela zaračunavati domače tarife irskemu prebivalstvu. To moramo vedeti na tej stopnji.

Predsednik. – S tem se zaključuje ta točka.

14. CARS 21: Konkurenčni ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo (razprava)

Predsednik. – Naslednja tema je poročilo (A6-0494/2007) Jorgoja Chatzimarkakisa v imenu odbora za industrijo, raziskave in energijo o CARS 21: Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo (2007/2120(INI)).

Jorgo Chatzimarkakis, poročevalec. – (DE) Gospod predsednik, komisar Verheugen, poročilo, o katerem razpravljamo, je dejansko le poročilo o poročilu, ki ga je pripravila Komisija o avtomobilih prihodnosti. Vendar je 19. decembra Evropska komisija sprejela predlog v zvezi z emisijami CO₂ osebnih avtomobilov, ki bodo dovoljene v prihodnosti. Zato je povsem naravno, da želi javnost videti, kako se bo odzval Evropski parlament na ta predlog ter v kakšnem obsegu so odločitve Parlamenta v skladu z drugimi odločitvami, ki so bile sprejete nedavno. Pravkar smo razpravljali in glasovali o poročilu, ki ga je predstavil moj kolega Chris Davies in je zato pomembno, da je dosledno. Pozneje bi želel še nekaj spregovoriti na to temo, ker poročilo CARS 21 prav tako pokriva številne vidike, ki nimajo nič skupnega z emisijami CO₂.

Zelo pomembno je, da si v tem parlamentu postavimo vprašanje v zvezi z avtomobili. Zakaj? Ker že več let razpravljamo o libbonski strategiji in ker smo to upoštevali pri razpravi o konkurenčnosti evropske industrije. Tu imamo sektor, v katerem smo resnično konkurenčni. Na trgu za avtomobile višjega razreda, na primer, Evropa določa standarde na mednarodni ravni. Več kot 80 % avtomobilov najvišjega razreda prihaja iz Evrope. Industrija je eden od temeljnih kamnov evropskega gospodarstva, prav tako je ključni dejavnik za evropsko konkurenčnost.

CARS 21 je kratica za Konkurenčni ureditveni sistem za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju. To je sporočilo Komisije, ki je leta 2005 ustanovila skupino na visoki ravni CARS 21 za pripravo predlogov za prihodnji

ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo EU. Cilj te naloge je bil določiti prilagoditve, ki so potrebne v avtomobilski industriji, da se ohrani konkurenčnost tega sektorja v prihodnjih letih. Na tej točki ni mogoče obravnavati vseh predloženih predlogov. Vendar so člani odbora Evropskega parlamenta za industrijo, raziskave in energijo pripravili seznam 89 točk. Tu ne morem obravnavati vseh, vendar zadevajo vprašanja, kot je cestna varnost, varstvo okolja, notranji trg, svetovna trgovina, raziskave in inovacije ter številna druga vprašanja.

Naj izločim nekaj zadevnih vidikov. Dokončati moramo na primer notranji trg za dele za predelavo avtomobilov in rezervnih delov. Ni pravično, da na primer nemška podjetja za predelavo avtomobilov ne smejo prodajati izdelkov, kot so kolesa, v Italiji, ker ta država prepoveduje uvoz delov za predelavo po ustalitvi cene, medtem ko lahko italijanski proizvajalci izvažajo v katero koli državo, vključno z Nemčijo. Tu Evropa potrebuje ustrezen notranji trg za dele za predelavo in rezervne dele, prav tako potrebujemo enake varnostne standarde za sektor predelave avtomobilov. Poleg tega moramo uvesti sistem za homologacijo, ki velja za celotno EU, ker so na tem področju trenutno očitne neskladnosti.

Tu je še nekaj: Potrebujemo bolj poenostavljen sistem za ureditev postopka homologacije za rabljena vozila, kupljena znotraj EU in drugje. Nekatere države so postavile velike ovire in uveljavile obsežno birokracijo, ki zelo otežuje delo prodajalcev in nakupe rabljenih vozil s strani zasebnih kupcev. Evropa potrebuje skupen regulativni sistem na tem področju. To bo prav tako pomembno orodje za obnovo voznega parka. Na več drugih področjih razvijamo politiko za varstvo podnebja, potrebujemo jo tudi na tem področju, kar pomeni, da se moramo prilagajati.

Drugo pomembno vprašanje zadeva financiranje raziskav. Avtomobilska industrija potrebuje več denarja za raziskave od držav članic. Vedno večje število obveznih ciljev, kot je zakonodaja o emisijah CO₂, zahteva stalno prilagajanje s strani avtomobilске industrije. Če želi Evropa okrepiti svoj položaj na tem trgu, bodo morale države članice in Evropska unija veliko več vlagati v raziskave na področju vozil in ne le v razvoj alternativnih voznih sistemov, ampak tudi na druga področja, kot je shranjevanje energije. Že zdaj zaostajamo pet do deset let za našimi azijskimi konkurenti na področju raziskav tehnologije akumulatorjev.

Zdaj pa k vprašanju CO₂: v sodelovanju s Chrisom Daviesom, poročevalcem odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane, smo ponovno določili več osrednjih parametrov. Ti temeljijo na konceptu kazni, namesto prepovedi, pri čemer je ključni parameter teža vozila, vendar so osredotočeni tudi na realno oceno vprašanja, kdaj bo lahko začela veljati zakonodaja o CO₂. Parlament se je odločil, da mora biti ciljni datum leto 2015. Prav tako smo glasovali za številko 125 gramov kot za osnovni cilj za emisije. Le nekaj bi še želel pripomniti za Komisijo: kazen, ki ste jo določili v vašem predlogu je 15-krat višja od kazni, ki je določena za emisije CO₂ iz dimnikov. Zaradi tega so emisije CO₂ iz izpuha vozil 15-krat dražje od emisij iz dimnikov. Zato zahtevamo realno ocenjevanje. Kar imamo zdaj je preveč ambiciozno. Rad bi izrazil svojo hvaležnost tistim kolegom, ki so mi pomagali pripraviti to poročilo.

Günter Verheugen, *podpredsednik Komisije*. – (DE) Gospod predsednik, gospe in gospodje, pomen CARS 21 sega daleč prek avtomobilskega sektorja. Je tudi model za prihodnjo evropsko industrijsko politiko. Zdaj prvič in s tesnim sodelovanjem z vsemi vpletenimi stranmi poskušamo doseči skupen dolgoročni sporazum, stabilen okvir za razvoj ene od ključnih evropskih industrij. S ponosom trdim, da smo bili pri tem uspešni.

Vse to temelji na dokaj jasni razdelitvi odgovornosti. Evropskim proizvajalcem avtomobilov smo povedali, da ne morejo pričakovati, da bomo uvedli zaščitne ukrepe za zaščito pred rastočo konkurenco iz drugih delov sveta. Vendar smo jim povedali tudi, da se lahko zanašajo na sklop trdnih, zanesljivih in predvidljivih okvirnih pogojev ter, kar je še pomembneje, dovolj časa – kar je gospod Chatzimarkakis pravkar omenil – da se pripravijo na obvezne zahteve, ki bodo določene.

Na tej točki bi želel spregovoriti o položaju evropske avtomobilске industrije: to je eden od redkih tržnih sektorjev, v katerem Evropa nedvomno ostaja vodilna v svetu. Je ključna industrija za Evropo, za tehnološki razvoj, za rast in nenazadnje za zaposlovanje. Odločno sem nasprotoval tistim glasovom v Evropi, ki dajejo vtis, da so proizvodnja, nakupovanje in vožnja avtomobilov povezani z nečim nemoralnim, celo kaznivim. Avtomobil je del našega evropskega načina življenja in mora biti cenovno dostopen, varen, zanesljiv in čist. To je točno to, kar obravnava CARS 21.

Evropska avtomobilska industrija ne nasprotuje ambicioznim okoljskim ciljem, ki jih je določila Evropska komisija v svojem predlogu. Na tej točki želim pojasniti še nekaj: Tudi tem ne nasprotujem. Naslednja stopnja pri omejevanju emisij CO₂ iz zasebnih avtomobilov – brez če, in ali ampak – bo določitev evropskega

povprečja na 120 gramov na kilometer. To ni neusklajeno z 125 grami, ki jih omenja gospod Chatzimarkakis, ker je 5 gramov tega treba doseči z uporabo biogoriv. Nobenega dvoma ni, da bo to naš naslednji cilj.

Prav tako sem prepričan, da bo imela evropska avtomobilska industrija koristi od takšne zakonodajne spodbude za inovativnost, tako da sektor ne bo proizvajal le najvarnejših in najbolj kakovostnih vozil, ampak tudi najbolj okolju prijazne avtomobile na svetu. Niti najmanj ne dvomim, da se bo to zgodilo.

Med razpravo so se pojavili nekateri predlogi, ki mi sploh niso bili všeč, in sicer – o tem ne bom podrobneje razpravljal – poskus, da se proizvajalce večjih vozil naščuva proti proizvajalcem manjših vozil, ali izigra voznike večjih vozil, tiste, ki si lahko privoščijo taka vozila ali želijo voziti taka vozila, proti tistim, ki si lahko privoščijo le manjša vozila ali imajo raje manjša vozila, pri čemer se moto glasi: velik avto slabo, majhen avto dobro.

Francoski predsednik, Nicolas Sarkozy, je predstavil omembe vredno točko v razpravi, ko je pisal predsedniku Komisije, da vam sposobnost porabe več denarja za avtomobil – z drugimi besedami nakupa večjega in dražjega avtomobila – ne daje pravice do večjega onesnaževanja. To je gotovo argument, o katerem je treba razmisliti.

Ne živim v Franciji, vendar vem, da v Franciji živijo ljudje, ki živijo v velikih gradovih in porabijo veliko energije za ogrevanje teh zgradb. Prav tako vem, da v Franciji živijo ljudje, ki živijo pod mostovi in ne porabijo nič za ogrevanje. Kje je razlika? Če je nemoralno voziti velike avtomobile in s tem povzročati več onesnaženja kot nekdo, ki vozi manjši avtomobil, je prav tako nemoralno živeti v stanovanjski hiši in porabiti več energije za ogrevanje kot nekdo, ki živi v enosobnem stanovanju.

Pozornost želim usmeriti k dejstvu, da medtem, ko se ta argument na prvi pogled morda zdi prepričljiv, natančnejši pogled pokaže, da bi vprašanje CO₂ v širšem smislu povzročilo razširjene predpise o življenjskem slogu v Evropi. To je nekaj, česar nikakor ne želimo, prav tako tega ne želi Komisija. Želimo ohraniti celoten obseg modelov, ki jih proizvaja evropska avtomobilska industrija, nobenega razloga ni, zakaj bi to bilo nemogoče.

Menim, da bomo morali v postopku posvetovanja, ki se bo kmalu začel, pazljivo pretehtati, kaj lahko in želimo zahtevati od proizvajalcev, potrošnikov in drugih uporabnikov cest. Gospe in gospodje, povedati moram, da od njih veliko pričakujemo. Vse, o čemer smo se dogovorili pri pripravi standardov Euro 5 in Euro 6, ki sta pravkar začela veljati, bo močno podražilo evropsko avtomobilsko industrijo.

Predpisi, ki jih bomo uveljavili za boljšo zaščito pešcev, z drugimi besedami ukrepi, ki so namenjeni za zagotovitev oblike vozila, ki bo učinkoviteje zaščitila pešce, če bodo vpleteni v nesrečo, bo prav tako zahtevala veliko denarja. Obvezna uvedba elektronskih krmilnih sistemov v evropske avtomobile bo prav tako zelo draga, poleg tega so tu še stroški za zmanjšanje emisij CO₂. Vse to izvajamo ob upoštevanju položaja, v katerem noben poseben sektor evropske avtomobilske industrije ni ogrožen s strani mednarodnih konkurentov, sektor, ki že služi najnižje dohodke, v katerem priložnosti za izvoz upadajo in v katerem uvoz presega izvoz, in sicer trg malih in srednje velikih vozil.

Sem dokaj zaskrbljen glede prihodnosti velikega števila evropskih proizvajalcev. Povsem sem prepričan, da je za vse industrijske proizvode absolutno bistveno, to vključuje tudi avtomobile, da se njihov razvoj dvigne na najvišjo raven prijaznosti okolju, ki je tehnološko izvedljiva. Vendar mislim, da tega ne smemo storiti na način – to velja za vse industrijske proizvode, ne le za avtomobile – ki bi ogrozil mednarodno konkurenčnost naše industrije.

O eni stvari moramo biti zelo jasni: če naše politike – to pravim z mislimi na razpravo, ki bo potekala naslednji teden – povzročijo, da industrija opusti svoje obrate v Evropi in preseli proizvodnjo drugam po svetu, vpliv na okolje gotovo ne bo pozitiven, ker bo v teh drugih krajih proizvodnja potekala v veliko slabših okoljskih pogojih. Če bi se proizvajalci jekla preselili iz Evrope v Kazahstan; verjemite mi, v tej državi so predpisi veliko manj strogi kot v Evropi. Rezultat bi bilo povečanje emisij, hkrati bi bilo izgubljenih tudi več deset, če ne sto, tisoč delovnih mest.

Želel bi, da se te točke ne pozabijo med razgreto razpravo, ki bo sledila. Sodobna evropska industrijska politika in sodobna evropska okoljska politika lahko prikažeta, da gospodarstvo in ekologija nista naravni nasprotji ter da je ekološke izzive prihodnosti mogoče rešiti z racionalnim gospodarskim pristopom, združenim s sodobno tehnologijo.

O tem so razpravljali vsi, ki so sodelovali pri pripravi poročila CARS 21, o katerem danes tu razpravljamo; to je bil končni rezultat. Mislim, da si rezultat zasluži široko podporo evropske javnosti.

(Ploskanje.)

Erika Mann, pripravljavka mnenja odbora za mednarodno trgovino. – (DE) Gospod predsednik, komisar, gospod Chatzimarkakis, odgovorna sem bila za pripravo ustreznega poročila za odbor INTA. Ti smo se v osnovi osredotočili na tri ključne vidike.

Prvič, Komisijo smo pozvali, naj čim prej in z ustrezno skrbnostjo in prizadevnostjo zagotovi, da se vsa priporočila preverijo za določitev, kakšen je njihov vliv na mednarodnem prizorišču – tako imenovan krog pogajanj iz Dohe – in na dvostranske sporazume. Ti dvostranski sporazumi so bili posebej zanimivi za nas, kot velja tu v primeru Koreje. Vendar smo svojo pozornost usmerili tudi na druge države, kot so Indija in države ASEAN.

Pomembno je zagotoviti, da se dostop na trg omogoči le, če lahko zagotovimo ustrezna jamstva druge strani. To se posebej nanaša na tako imenovane netarifne trgovske ovire.

Drugič, želimo večjo usklajenost, ko je treba sprejeti mednarodne sporazume in mednarodne standarde.

Tretjič, nujno bi priporočili, da pri preverjanju notranje konkurence ne izgubimo stika z mednarodnimi konkurenčnimi pogoji, ki so se močno spremenili v zadnjih letih. Zdaj priznavamo, da imamo veliko mednarodnih konkurentov, s katerimi se moramo soočiti.

Antolín Sánchez Presedo, pripravljavec mnenja odbora za ekonomske in monetarne zadeve. – (ES) Gospod predsednik, avtomobilski sektor, ki evropskemu gospodarstvu zagotavlja veliko število delovnih mest, potrebuje ambiciozen okvir, ki zagotavlja skladne in celostne ukrepe v skladu z lizbonsko strategijo, da se sooči z novimi izzivi.

Naša industrija je največji svetovni proizvajalec avtomobilov in drugi največji proizvajalec tovornjakov, poleg tega ima dobre prodajne storitve. Kot tak mora uveljaviti svoj položaj ter zagotoviti, da je sposoben izpolnjevati zahteve mobilnosti in prometa, povečati produktivnost, izboljšati varnost in koristiti okolju.

Za doseg tega je bistvena gospodarska učinkovitost. To nam bo omogočilo, da izpolnimo vse cilje in zajamčimo dostopne cene za obnovo voznega parka; tj. nakup vozil in njihovo vzdrževanje skozi njihovo življenjsko dobo. Odbor za gospodarske in monetarne zadeve je poudaril ta vidik in izrazil svojo podporo prizadevanjem za izboljšanje konkurence in zaščito pravic intelektualne lastnine ter za izboljšanje davčne obravnave sektorja.

Te točke so v veliki meri vključene v poročilo in zato čestitam poročevalcu.

Ona Juknevičienė, poročevalka mnenja odbora za zaposlovanje in socialne zadeve. (LT) Čestitam gospodu Jorgu Chatzimarkakis za pripravo tega poročila. Avtomobilska industrija je resnično ena najpomembnejših. 2,3 milijona ljudi dela neposredno v tej industriji, dodatnih 10–12 milijonov pa jih dela v pomožnih sektorjih. To zavzema 7 odstotkov vseh ljudi, ki delajo v industrijskem sektorju Skupnosti. Članice Skupnosti morajo vnaprej ustrezno poskrbeti za ljudi, ki so izgubili delo zaradi strukturnih sprememb in se na to ustrezno pripraviti. Trenutno se težave rešujejo šele, ko se pojavijo. Zagotoviti moramo, da sredstva Skupnosti, dodeljena podjetjem, ki izvajajo rekonstrukcijo, neposredno dosežejo zaposlene. Zlasti je treba podpreti tiste, ki želijo odpreti lastno podjetje – pri tem imam v mislih globalizacijski sklad. V času različnih sprememb je najpomembnejša človečnost, naša odgovornost je, da poskrbimo za državljane Skupnosti, jih zaščitimo pred brezposelnostjo in učinkovito uporabljamo socialne dajatve. Le to nam lahko pomaga pridobiti zaupanje ljudi.

Claude Turmes, pripravljavec mnenja odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane. – (DE) Gospod predsednik, razpravo bi rad dopolnil z predstavitev dveh števil, tako da vsi vemo, o čem govorimo. Po svetu je zdaj 700 milijonov avtomobilov v času, ko so cene nafte okrog 100 dolarjev. Prejšnji teden je družba Tata Motors predstavila nizkocenovni avtomobil, ki v povprečju porabi pet litrov bencina na sto kilometrov, vendar je pet litrov še vedno veliko za tako majhen avtomobil.

Vse to kaže, da bo na ceste držav v razvoju – Kitajske, Indije, drugih azijskih držav, Južne Amerike in afriških držav – v prihodnjih letih prišlo več sto milijonov avtomobilov. Ob upoštevanju takega poteka dogodkov, gotovo ne načrtujemo zaščite tistih evropskih proizvajalcev, ki verjamejo, da morajo tržiti dvotonske limuzine s porabo goriva sedem, osem, deset litrov ali več, preprosto zato, ker imamo konkurenčno prednost na tem področju.

Menim, da je trenutna razprava ni uspešna. Gospod Ferber iz skupine CSU je nedavno grozil predsedniku Komisije Barroso, da njegova skupina CDU/CSU ne bo podprla drugega mandata, če bo gospod Barroso še naprej podpiral gospoda Dimasa pri nasprotovanju nemški avtomobilski industriji.

Gospod Verheugen, oprostite mojim besedam, gotovo ne morete biti v navzkrižju z gospodom Sarkozyjem. Zakaj nista usklajena? Ker je skupaj z gospodom Prodiem napisal pismo, v katerem sta Komisiji zagotovila, da krivulje rasti ne bosta določila na 80, kot je želela nemška avtomobilski industrija, ampak bosta poiskala kompromis. Menim, da je to, kar sta gospod Prodi in gospod Sarkozy storila v zvezi s to razpravo povsem in v celoti zakonito. Prav tako nisem presenečen, da je bil politik FDP vključen v dogajanje v ozadju nemškega avtomobilskega lobija.

Če lahko to rečem, gospod Chatzimarkakis, vaše poročilo zaostaja za tem, kar je pripravil Chris Davies, ker namesto onesnaževanju dajete zdaj prednost teži vozila in ker namesto 125 gramov, ki temeljijo na tehnologiji vozila, zdaj pozivate k celostnemu cilju 125 gramov. To pomeni, da se danes Parlament na nek način ponavlja. Kar zadeva vprašanje pravočasnosti, kaj smo storili na tem področju? Če določimo datum 2012, s tem le poskušamo hitreje dati na trg tehnologijo, ki že obstaja.

Najpomembnejši element manjka: kje je cilj za leto 2020? Gospod Verheugen, pozivate k trdnemu okviru. Kako naj jaz, poslovodja v avtomobilski industriji, vem, katera smer je pravilna, ko evropski oblikovalci politike ne znajo določiti formalnih pogojev, ki bi določali, kako energetsko učinkovit moram biti do leta 2020. Tega nihče ne omenja ne v predlogu Komisije ne v vašem predlogu.

Če želimo, da ta Parlament stori kar koli, ko je treba poročati o zakonodaji, potem mora pripraviti predlog o tem, kaj moramo storiti do leta 2020. Potrebujemo naslednje: stabilno in dolgoročno načrtovanje.

Malcolm Harbour, pripravljavec osnutka mnenja odbora za notranji trg in varstvo potrošnikov. – Gospod predsednik, tokrat se strinjam z gospodom Turmesom. Namen tega poročila je, da se temeljni industriji zagotovi trden okvir, znotraj katerega bo izpolnjevala družbene zahteve, ki jih zahtevamo od nje – ne glede na to, ali so to zahteve v zvezi z okoljem ali varnostjo. Vendar se ne strinjam, da je gospod Dimas to dosegel in opravil ustrezno presojo vpliva v primerjavi z vsebino poročila CARS 21. Ena od stvari, za katere želim zaprositi komisarja Verheugena, je, da prenese sporočilo gospodu Dimasu in ga zaprosi, naj mu razloži, kako je postopek, ki ga trenutno uporablja za razvoj te uredbe na kakršen koli način združljiv s predlogom CARS 21.

Ta tema me zanima, ker sem bil član – delovni član – skupine na visoki ravni. To je tretje poročilo. Skupina na visoki ravni je pripravila svoje poročilo, Komisija se je zelo dobro odzvala s sprejetjem večine priporočil zainteresiranih strani in zdaj bo ta parlament zaradi dobrega dela gospoda Chatzimarkakisa prepričljivo potrdil te sklepe.

Vendar obstaja še ena skupina, ki kot običajno ne sodeluje v tej razpravi, to so države članice. Eno najpomembnejših priporočil poročila CARS 21 je celosten pristop. Države članice imajo pri tem pomembno vlogo, zakaj torej nocoj niso prisotne? V svojih nacionalnih uredbah se obnašajo idiosinkratično in ogrožajo doseganje zelenih stabilnega okvira, notranjega trga in ciljev glede okolja in varnosti, prav tako tudi ciljev zmanjšanja smrti na cestah, za kar imamo zelo ambiciozne cilje, ter, kjer so mogoče, velike naložbe v infrastrukturo in usposabljanje voznikov. Zakaj niso tu?

Poslati jim moramo jasno sporočilo. Ena od stvari, ki jih zahtevamo od odbora za notranji trg in varstvo potrošnikov, je, da ta parlament sprejme pobudo za združevanje drugih nacionalnih poslancev v tem parlamentu, da se v okviru poročila CARS 21 dogovorijo o tem, kako bodo kot nacionalni in lokalni politiki prispevali k splošnim ciljem doseganja konkurenčne avtomobilski industrije z najboljšo možno tehnologijo ter k ohranjanju in razvoju delovnih mest in zaposlovanja, pri čemer se bodo hkrati dosegali zastavljeni cilji na področju znanosti, varnosti in izboljšanja stanja okolja.

(Ploskanje.)

Luca Romagnoli, pripravljavec mnenja odbora za promet in turizem. – (IT) Gospod predsednik, gospe in gospodje, nekaj predlogov sem želel vključiti v mnenje o Konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju, glede na njegovo visoko strateško vrednost za rast in delovna mesta v Uniji, vendar tudi ob upoštevanju potrebe, da storimo več za varnejše ceste v Evropi, in sicer s prilagajanjem vozil in infrastrukture ter uporabo tehnoloških inovacij.

Verjamem, da je vse to dejansko mogoče storiti z zmanjšanjem emisij, vendar je v ta namen treba sprejeti celosten pristop, kot določa skupina CARS 21; vendar imam vtis, da Komisija tega pristopa ni upoštevala.

Zlasti obžalujem neuspeh, da bi poudarila politike, ki so potrebne, da se doseže sprejeto načelo stroškov in koristi.

Razen tega ugotavljam, da je za dosego tega cilja povečanja uporabe biogoriv, bistveno spodbujati potrebno lokalno mrežo zmogljivosti, ki državljanom omogoča oskrbo z gorivom. Sicer ta cilj ne bo dosežen. Sklenil bom z besedami, da sem upal –in še vedno upam – da bodo sprejeti razumni pristopi za zagotovitev, da je stroške tehnološke prilagoditve mogoče pokriti pri enakih konkurenčnih pogojih, kar jamči prosto konkurenco in resnično konkurenčnost znotraj EU. Dejansko sem pozornost svojih kolegov poslancev in Komisije usmeril k pomenu vzdrževanja, vendar z manj uspeha.

Gary Titley, *Pripravljaec osnutka mnenja odbora za pravne zadeve*. – Gospod predsednik, odbor za pravne zadeve podpira pobudo CARS 21, za katero menimo, da je bila vzorčni primer vpletenosti interesnih skupin.

Soglašamo s celostnim pristopom, za katerega menimo, da je bistven za uspeh te pobude. Tako kot gospod Harbour želim zastaviti vprašanje o zavezanosti držav članic, glede na njihovo enostransko željo po izdaji predpisov ali izvajanju davčnih režimov, ki ogrožajo celostni pristop.

Strinjam se s poenostavitvijo, nadomeščanjem 38 direktiv s predpisi ZN – dokler to ne pomeni, da se odrekamo svoji pravici do izdaje predpisov, če je to potrebno – prav tako se strinjam s pripravo tehnoloških rešitev, kot je ECOR. Vendar bi želel, da bi Komisija bolj ukrepala, kot je predlagal gospod Mann, na področju pravic intelektualne lastnine, zlasti v odnosih s Kitajsko. Želimo videti ustrezno izvajanje uredbe o distribuciji motornih vozil v EU ter menimo, da je bistveno obravnavati neusklajeno izvajanje direktive o izrabljenih vozilih.

Izboljšati moramo čezmejne inšpekcijske preglede vozil in čezmejno izvrševanje prometnih predpisov v drugih državah članicah, ker bo sicer celoten položaj postal zelo brezupen. Vendar tako kot gospod Turmes verjamem, da moramo poiskati okvir, ki sega do leta 2020 in naprej.

Nicole Fontaine, *v imenu skupine PPE-DE*. – (FR) Gospod predsednik, gospe in gospodje, rada bi čestitala komisarju Verheugenu, da je sprejel pobudo za oblikovanje skupine na visoki ravni, CARS 21, ki je preučila evropsko avtomobilsko industrijo.

Leta 2003 je več ministrov za industrijo, vključno z mano, podprlo to novo metodo, ki vključuje natančno preverjanje posameznega industrijskega sektorja, da se najdejo ustrezne rešitve zanj. Kot veste, se je ta metoda uspešno uporabila na primer v tekstilnem sektorju. Omogoča nam, da vključimo interesne skupine in dosežemo celosten pristop.

Za prihodnost imam le eno željo: zastopstvo, ki bolj poudarja raznolikost poklicev, ki jih zajema sektor in celo večje sodelovanje Evropskega parlamenta.

Sedaj pa želim omeniti tri predloge, ki jih je predložil Jorgo Chatzimarkakis, v svojem odličnem poročilu. Prvi je pomembnost poudarka, da je avtomobilska industrija vir delovnih mest, konkurenčnosti, rasti in inovacij, ter s tem poziva k večjim vlaganjem v raziskave in razvoj, zlasti na področjih vodikovih motorjev, gorivnih celic ali hibridov. Sporočilo je jasno in raziskave tehnologije vozil bodo morale biti ena od prednostnih nalog Evropskega inštituta za inovacije in tehnologijo.

Drugič – v zvezi s prispevkom avtomobilske industrije k boju proti segrevanju podnebja – cilji za zmanjšanje emisij CO₂ so v skladu z Daviesovim poročilom, ki smo ga sprejeli oktobra. Industrijskim sektorjem moramo dati čas, da se pripravijo. Zaradi tega verjamem, da ni pametno predlagati roka do leta 2015. Kljub temu mora boj proti emisijam toplogrednih plinov vključevati davčne ukrepe, ki delujejo kot spodbuda za obnovo voznega parka.

Končno, zadovoljna sem, da naš poročevalec poziva k oblikovanju notranjega trga za carino in dele za predelavo ter k večjim prizadevanjem za boj proti uvozu ponarejenih rezervnih delov. Tu gre za varnost državljanov ter za preživetje več tisoč evropskih malih in srednje velikih podjetij.

Gospe in gospodje, v sklepu bi želela poudariti le, da je bistveno upoštevati pritisk na evropsko avtomobilsko industrijo in vedno hujšo konkurenco.

Rada bi se zahvalila gospodu Chatzimarkakis za njegovo izjemno sodelovanje s poročevalci v senci, poleg tega mu čestitam, da je dosegel ta zelo dinamičen rezultat, ki temu pomembnemu sektorju našega gospodarstva napoveduje uspešno prihodnost.

Matthias Groote, v imenu skupine PSE. – (DE) Gospod predsednik, komisar, gospe in gospodje, ustanovitev skupine na visoki ravni CARS 21 je bila pravilna odločitev. Rezultati govorijo sami zase. V tej skupini imamo dva predstavnika Parlamenta – Malcolm Harbourja in Garrelta Duina – opravila sta zelo dobro delo. Kot poročevalec v senci za to poročilo v odboru za okolje, javno zdravje in varnost hrane želim obravnavati le okoljska vprašanja. Vendar sem kot član odbora za industrijo, raziskave in energetiko trdno prepričan, da je ohranjanje in povečevanje konkurenčnosti evropske avtomobilske industrije tesno povezano z vprašanjem, kako okolju prijazna in okoljsko trajnostna bodo v prihodnosti vozila, ki nosijo oznako „proizvedeno v Evropi“.

Zato pozdravljam dejstvo, da smo hitro vpeljali standarda Euro 5 in Euro 6 za avtomobile ter da je bil zdaj predložen predlog Komisije za standard Euro 6 za tovorna vozila. Ta zakonodaja, ki temelji na viru nam bo omogočila, da krajem, mestom in skupnostim v Evropi pomagamo, da dosežejo določene cilje glede emisij, ki so bili določeni, ter bo na ta način zagotovila boljšo kakovost zraka.

Vendar ostaja zame skrivnost, zakaj želijo ljudje vedno, ko se govori o zmanjšanju emisij, rok, določen za uvedbo zakonodaje o CO₂, z leta 2012 premakniti na leto 2015. To ni prav. Na Baliju je potekala konferenca o podnebnju, na kateri je Evropa predstavila zelo odločna stališča. Vendar se, ko je treba ta stališča prenesti v dejansko zakonodajo, vedno elegantno umaknemo. Proizvajalci avtomobilov od leta 1995 vedo, da je treba nekaj storiti na področju raziskav in razvoja, da bodo ustvarili okolju prijazne modele. Menim, da bi bil začetni čas 12 let dovolj za doseg cilja 120 g/km do leta 2012, to vključuje vse dodatne ukrepe. To je precej pomembno.

Podnebne spremembe nas gotovo ne bodo čakale, kar pomeni, da moramo ukrepati zdaj. Prav tako je pomembno zagotoviti, da bo proizvodnja CO₂ dosegla vrh do leta 2015, da lahko začnemo določati ukrepe za zmanjšanje teh emisij. Pri tem bo vsaka industrija morala odigrati svojo vlogo, vključno s proizvodnjo vozil.

Chris Davies, v imenu skupine ALDE. – Gospod predsednik, avtomobilska industrija bi morala zmanjšati svoje emisije precej bolj, kot jih je, vendar je naš položaj tak kot je, gospodarske spremembe pa terjajo svoj čas, zato pozdravljam predlog poročevalca, da določi cilj 125 g do leta 2015, da ga uskladi z odločitvijo tega parlamenta v oktobru.

Menim, da je ta cilj ambiciozen, vendar dosegljiv. V veliki meri odraža predloge Komisije za zelo postopno uveljavljanje kazni po letu 2012. Vendar obžalujem predlog poročevalca, naj ciljne vrednosti temeljijo na teži, ker to odpravlja spodbudo za zmanjšanje teže avtomobilov in je v nasprotju z odločitvijo, ki smo jo sprejeli oktobra. Zato zahtevam, da smo dosledni. V svojih predlogih je Komisija priznala, da ima onesnaževanje veliko vlogo pri tem, preprosto nam pravi, da še nimamo podatkov za določitev poverilnic za to, zato moramo čim prej pridobiti podatke in pustiti možnosti odprte.

Ne želimo nasprotovati našim poslovnem in podjetnikom. Nasprotno, če se želimo boriti proti podnebnim spremembam in zmanjšati grožnjo, ki zdaj ogroža preživetje milijard ljudi v najrevnejših delih tega planeta, jih moramo prepričati, da sprejmejo odgovornost za svoja dejanja. Novembra sem se motil, ko sem zatrdil, da je Michael O'Leary, predsednik Ryanaira, izjavil, da ga okolje ni zanimalo, dokler je lahko svoje žepe in žepe svoje družbe polnil z denarjem. To je morda vtis, ki ga včasih dobimo zaradi njegovega prezira do okoljevarstvenikov, vendar se opravičujem in umikam trditev ter se veselim njegovega povabila na razpravo na to temo. Vendar, če želimo odpraviti težavo podnebnih sprememb, potrebujemo na svoji strani ljudi, kot so O'Leary in drugi v avtomobilski industriji, da sodelujejo z nami ter postavljajo nove meje inovativnosti in usmerjajo razvoj.

Vladimír Remek, v imenu skupine GUE/NGL. – (CS) Gospod predsednik, gospe in gospodje, prepričan sem, da je v tem primeru poročevalec opravilo izjemno delo in pokazal precejšnje sposobnosti na področju pogajanja in sklepanja kompromisov. To zlasti zadeva vprašanje zmanjšanja emisij v avtomobilski industriji. Biti moramo realni in upoštevati, da avtomobilska industrija spada med najpomembnejše evropske industrije ter da je hkrati eden od ključnih delodajalcev. Kot je bilo prej omenjeno, industrija zagotavlja več kot dva milijona in četrto delovnih mest ter več milijonov delovnih mest na z njo povezanih področjih. Po mojem mnenju bo zmanjšane emisij v tej industriji zelo težka naloga. Menim, da je rezultat, ki ga imamo tu, spoštljiv in realističen dokument. Prav tako je pomembno, da podpre prizadevanja za precejšnjo poenostavitev zakonodaje, ki vpliva na avtomobilsko industrijo: danes obstaja več kot 200 predpisov. V zvezi s tem sem kot poročevalec v senci poskušal podpreti poročilo z nekaterimi predlogi sprememb. Njihov glavni cilj je bil prepričati, da bi ambiciozni načrti ovirali razvoj na tem področju v Evropi in našo sposobnost, da smo konkurenčni na svetovnem trgu.

Ján Hudacký (PPE-DE). – (SK) Dovolite mi, da se najprej zahvalim poročevalcu, gospodu Chatzimarkakisu, za njegovo odlično poročilo, ki upošteva in pragmatično obravnava vse vidike regulativnega okvira, ki so pomembni za prihodnost avtomobilske industrije.

Ko v tem poročilu govorimo o spodobnosti evropske avtomobilske industrije, da je konkurenčna pod pogoji svetovnega razvoja, moramo predvsem upoštevati tiste vidike, ki lahko znatno omejijo to sposobnost. Sprva sem bil mnenja, da Evropske komisije ni treba opozoriti na pomen te industrije za gospodarski in socialni razvoj Evropske unije, vendar o tem nisem več prepričan, ker je Komisija pripravila predlog za določitev standardov za emisije za nove osebne avtomobile. Če je to res, potem bi Komisija očitno več pozornosti namenila mnenju večine v Evropskem parlamentu ter mnenjem strokovnih skupin, ki zagovarjajo bolj celosten pristop.

Evropski parlament prav tako kritično obravnava čas, v katerem je Evropska avtomobilska industrija sposobna izpolniti tehnološko ambiciozne cilje glede emisij na način, ki bi imel minimalen vpliv na konkurenčnost evropske industrije. Evropski parlament je to jasno izrazil v poročilu gospoda Daviesa in v tem poročilu: z večinskimi glasovanjem je odbor izrazil svoje prepričanje, da lahko avtomobilska podjetja dosežejo raven CO₂ 125 g/km do leta 2015. Če želimo resnično zmanjšati emisije v avtomobilskem sektorju, moramo bolj poglobljeno razumeti ta vprašanja.

Predlagan ukrep bi nedvomno upočasnil izmenjavo starih avtomobilov, poleg drugih negativnih vplivov, kot je nezmožnost revnejših državljanov, da bi kupili nove avtomobile. Ta vidik bi najverjetneje prevladal v novih državah članicah, v katerih je stopnja menjave starih avtomobilov za nove iz gospodarskih razlogov nizka. To gotovo ne bi prispevalo k zmanjšanju emisij CO₂, prej nasprotno.

Dorette Corbey (PSE). – (NL) Gospod predsednik, emisije zaradi prometa predstavljajo petino emisij toplogrednih plinov. Število avtomobilov na tisoč prebivalcev po svetu hitro narašča, zato morajo avtomobili resnično postati trajnostni. Vendar je to sporočilo redko mogoče slišati v odgovoru Komisije na poročilo CARS 21 in v samem poročilu. Dokument govori o proizvodnji čistejših avtomobilov in konkurenčnosti avtomobilske industrije, vendar ne vsebuje nobene povezave med tema dvema vprašanjema, medtem ko je očitno, da so trajnostni in gospodarski avtomobili stvar prihodnosti.

Indijski in kitajsko proizvajalci avtomobilov bodo zapolnili svet z majhnimi, gospodarskimi, čistimi in poceni avtomobili. Evropska avtomobilska industrija se medtem bori z zaščitnim ukrepom, da bi se ji dovolilo oddajanje več emisij CO₂. To škoduje tako okolju kot tudi zaposlovanju v Evropski uniji. Skupina na visoki ravni CARS 21 je zamujena priložnost, da se uveljavi vizija trajnostne avtomobilske industrije, vizija, ki daje odgovor na resnične izzive.

Inovativnost je ključna beseda pri tem. V Združenih državah Amerike se gradi vodikova avtocesta, poleg tega se trg pripravlja na električna vozila. Kje so evropske pobude? Nekateri avtomobilski proizvajalci imajo na voljo prototipe, vendar na cesti še vedno ni nobenih vodikovih vozil. Čas je, da se vlade in industrija združijo ter skupaj delajo za doseg hitrejšega napredka. Zgolj raziskave niso dovolj.

Ustanovitev skupine na visoki ravni je v teoriji odlična zamisel, vendar je skupini CARS 21 žal vladala konzervativna veja industrije. Resnično je pomembno, da sestava skupin na visoki ravni ustrezno odraža izzive, s katerimi se srečujemo. Milijoni novih avtomobilov bodo v prihodnjih letih prišli na trg, resnično bi pomagalo, če bi bili čisti in varčni.

Holger Krahmer (ALDE). – (DE) Gospod predsednik, proizvodnja avtomobilov je ena od ključnih industrij v Evropi. Zaposluje približno 12 milijonov ljudi, predstavlja inovativnost in rast ter proizvaja nekaj, kar je namenjeno zagotavljanju mobilnosti posameznika. Zato mora biti naš cilj poskrbeti, da evropska avtomobilska industrija ohrani vodilni položaj v svetu in svojo konkurenčnost. Hkrati je treba opozoriti, da v današnjem svetovnem gospodarstvu obstaja zelo tanka črta med spodbudami za inovacije in kaznimi za gospodarske tožbe, konec koncev moramo tudi upoštevati, da še vedno izvažamo najboljše proizvode na svetu ter ne le selimo proizvodnih lokacij v tujino.

V osnovi se želim osredotočiti na vprašanje CO₂, ki je nedvomno eden najpomembnejših vidikov teme, o kateri tu razpravljamo. Kritika življenjskega sloga, ki jo je omenil gospod Verheugen, je bila dolgo neprijeten vidik evropske razprave o podnebjju. Danes je zelo modno kritizirati življenjski slog posameznikov. Claude Turmes je tudi prispeval svoje kritike. Dejstvo pa je, da bi bilo, če bi s trga umaknili vse dvotonske limuzine, kot bi želel gospod Turmes, zmanjšanje emisij CO₂ komajda mogoče izmeriti, vendar bi bila škoda za državno gospodarstvo ogromna.

Naj povem svoje mnenje o predlagani uredbi za CO₂, o kateri trenutno razpravljamo. Gospod Verheugen je v zvezi s tem jasno povedal, da ne želi uvesti zakonodaje, ki bi kritizirala življenjski slog. Vendar, če pogledam višine kazni, ki so zdaj predlagane za najmanjša odstopanja od predpisanih omejitev, je to točno to, kar je Komisija storila. Dejansko je uredba, o kateri tu razpravljamo in jo potrjujemo, sovražna do inovacij, ker je denar, ki ga bodo morali plačati proizvajalci, potreben za inovacije in raziskave.

Gunnar Hökmark (PPE-DE). – Gospod predsednik, današnji avtomobili so na nek način precej podobni avtomobilom izpred 100 let, hkrati pa so zelo različni glede varnosti, učinkovitosti in njihovega vpliva na okolje. To dokazuje eno: moč konkurence razvija tehnologijo s hitrostjo, ki si je ne moremo predstavljati. Prav tako poudarja potrebo Evrope po konkurenčni avtomobilski industriji, če želimo prispevati k svetovni agendi in boljšim standardom za okolje v svetovnem gospodarstvu, ker sicer ne bomo mogli vplivati na ta razvoj.

Tisti, ki pozivajo k politiki, ki bi zmanjšala konkurenčnost evropske avtomobilske industrije, ne prispevajo k boljšemu okolju – to je treba povedati. Pri tem je prav tako pomembno omeniti, da je cilj 125 g, kot je navedeno v poročilu, sprejemljiv in pomeni korak naprej.

Vendar je pomembno, da ne razpravljamo o emisijah posameznih avtomobilov – velikih ali malih – ker potrebujemo tako velike kot majhne avtomobile: ti imajo različno vlogo v različnih delih Unije in v naših državah. Potrebujemo splošen razvoj, ki zmanjšuje emisije vseh vrst avtomobilov. Zato je pomembno, da podpiramo nove avtomobile, boljše cestne sisteme, boljše prometne sisteme, boljše goriva in boljše motorje. To lahko stori le konkurenčna evropska avtomobilska industrija in to lahko dosežemo le, če bomo imeli prave politike za uskladitev okolja in konkurenčnosti, to poročilo pa je dober prispevek v to smer.

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Najprej želim čestitati tudi poročevalcu za delo, ki ga je opravil pri tem poročilu.

Menim, da je to izjemno pomembna razprava.

Evropska unija ima lahko najbolj dinamično gospodarstvo na podlagi znanja, le če dovolj vlaga v raziskave in zlasti če je rezultate mogoče vključiti v industrijsko proizvodnjo.

Podnebne spremembe so eden od najpomembnejših izzivov stoletja.

V večjih mestnih območjih promet in onesnaženje povzročata težave 66 % evropskih državljanov, 70 % državljanov pa pričakuje, da se bo Unija dejavno vključila v obravnavo teh težav.

Avtomobilska industrija mora biti sposobna proizvajati proizvode, ki manj onesnažujejo okolje; vendar potrebuje industrija podporo v raziskovalnih dejavnostih, zlasti je pomembno, da vse omejitve upoštevajo čas, ki je potreben za razvoj novih vrst avtomobilov od zasnove do načrta, proizvodnje, preskušanja in trženja.

Prav tako moramo upoštevati zahteve trga in zlasti kupno moč državljanov. V zvezi s tem verjamem, da je treba države članice spodbuditi k pripravi davčnih olajšav za končne uporabnike, da se jih spodbudi k vlaganju v okolju prijaznejše avtomobile.

Tak sistem se je uvedel v Romuniji na začetku leta 2003, rezultati pa so bili zelo dobri.

Razvoj evropske avtomobilske industrije bo povzročil ohranjanje in oblikovanje pomembnega števila delovnih mest.

Olle Schmidt (ALDE). – (SV) Gospod predsednik, zahvaljujem se poročevalcu za dobro opravljeno delo o tej pomembni in občutljivi zadevi. Vsi vemo, kako pomembna je avtomobilska industrija v EU. Naša avtomobilska industrija, nenazadnje v moji državi, je vodilna na področju razvoja, raziskav, storilnosti, okolja in varnosti. Uspešna avtomobilska industrija je pomembna za Unijo. Govorimo o delovnih mestih in rasti, vendar tudi o odgovornosti za naše okolje, za svetovno podnebje.

Komisija predlaga daljnosežno zakonodajo, usmerjeno na obvezno zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida iz izpušnih plinov, boljšo tehnologijo vozil in uporabo biogoriv. Poročevalec ima pomisleke o ciljih, ki jih industrija tako težko doseže, da to ogroža konkurenčnost podjetij, vendar se je v tej razpravi o tem že govorilo. Takšne argumente sem slišal že doma. Te pomisleke lahko razumem in se z njimi strinjam, vendar menim, da bi bilo v tem položaju neprimerno, če bi Parlament zmanjšal raven svojih ambicij. Prepričan sem, da je avtomobilska industrija v EU z raziskavami in razvojem lahko kos ciljem, postavljenim na visoki ravni. To sposobnost je pokazala v preteklosti.

Ljudje v naši državi ne želijo preveč plačevati za njihove avtomobile, vendar vedo tudi, da se moramo odločno spopasti s podnebnimi spremembami ter hitro ukrepati.

Christian Rovsing (PPE-DE). – (DA) Gospod predsednik, rad bi se pridružil več poslancem, ki so se poročevalcu zahvaliti za odlično poročilo, o katerem tu razpravljamo. Jasno je, da je – glede na veliko število avtomobilov vse večja mobilnost in vse večja želja, da se čim več ljudem ponudi možnost, da vozijo – vprašanje emisij ključna težava, ki jo moramo obravnavati.

Ogljikov dioksid sam po sebi ni strupen za ljudi, malce več CO₂ v ozračju bi dejansko rahlo pospešilo rast rastlin. Vendar je to škodljivo za podnebje, zato je pomembno, da storimo vse, kar lahko za zmanjšanje emisij CO₂. Po mojem mnenju moramo dati večji pomen raziskavam, da lahko razvijemo motorje, ki delujejo pri precej višjih temperaturah kot zdaj – po možnosti z uporabo keramičnih ali drugih materialov ter zlasti prek precej bolj razširjene uporabe programske opreme za nadzor.

Menim, da bo cilje, ki so tu določeni, enostavno doseči. Nobenega razloga ni, da Evropa glede na koncentrirano, ciljno usmerjeno prizadevanje in precejšnja sredstva za raziskave ne bi bila sposobna doseči ciljev, ki si jih je zastavila ter postala vodilna industrija v avtomobilskem sektorju, kar je sicer že.

Joan Calabuig Rull (PSE). – (ES) Gospod predsednik, želim čestitati gospodu Chatzimarkakisu za to poročilo, ker poziva Komisijo, da postavi ambiciozne, vendar realne cilje. Upošteva tudi nekatera priporočila CARS 21, kot je celosten pristop k zmanjšanju emisij CO₂, potreba za zagotovitev ustreznih izvedbenih rokov ter zaščita notranje in zunanje konkurenčnosti evropske industrije.

Rada bi poudarila več vprašanj. Prvi od teh je dejstvo, da so cilji varnosti na cesti ključni element in tudi tu potrebujemo celosten pristop, ki vključuje izboljšave tehnologije vozil, infrastrukturne ukrepe ter izobraževanje in informiranje.

Kar zadeva trgovino in zlasti poganjanja s Korejo, je pomembno zagotoviti, da Koreja odpravi obstoječe netarifne ovire in ne ustvarja novih. Prav tako je bistveno, da poudarimo ključno vlogo načel boljše ureditve, to so ustrezna ocena vpliva, načelo cenovne učinkovitosti ali ustrezni izvedbeni roki, pri oblikovanju konkurenčnega regulativnega okvira za avtomobilsko industrijo.

V zvezi s tem je načrt celosten del končnega poročila CARS 21 in ga je treba spoštovati.

Očitno je, da obstajajo nekatere strukturne težave in seveda je treba določiti splošne pogoje za to, da bo avtomobilska industrija v EU trajnostna.

Edini način, da to dosežemo, je, da omogočimo, da naša industrija ostane v ospredju tehnološke, ekološke in socialne inovativnosti ob podpori visoko usposobljene delovne sile. Zaradi tega je zelo pomemben vidik zavezanost izobraževanju in usposabljanju delavcev v avtomobilski industriji. Okoljska zakonodaja Skupnosti, zakonodaja za cestno varnost in energetska učinkovitost zahteva ustrezno usposabljanje za delavce, da jim omogoči enostavnejše prilagajanje na spremembe, ki so lahko tehnične ali regulativne narave ter da uživajo enake ali boljše možnosti za delo.

Poleg tega je za zagotovitev prihodnosti evropske avtomobilske industrije bistveno, da v Uniji okrepimo pravice delavcev in njihovih sindikatov do informacij in posvetovanj. En od primerov, ki to kažejo, je nedaven sporazum med Fordom in splošnim sindikatom delavcev v tovarni v Valenciji, ki bo omogočal nove naložbe za posodobitev in proizvodnjo novih modelov.

Sodelovanje krepi sektor, v primerih, ko je prestrukturiranje potrebno, lahko ublaži njegove negativne učinke. Zaradi tega je bistveno poudariti potrebo po krepitvi direktive o ustanovitvi evropskega sveta delavcev, seveda ob ustrezni spremembi te direktive.

Ivo Belet (PPE-DE). – (NL) Gospod predsednik, komisar Verheugen, gospe in gospodje, poročevalec, jutri se bo v Bruslju odprl 86. avtomobilski razstavniki salon, na katerem bodo osrednji prostor zavzeli okolju prijazni avtomobili. Jasno je, da so se proizvajalci avtomobilov in potrošniki končno prepričali o nujni potrebi za spremembo smernic. Prav tako je jasno, da bo sprememba smeri in sprememba razmišljanja mogoča in dosegljiva le z obveznimi ukrepi, to pa zahteva ukrepe na več različnih področjih.

Menim, da se vsi, ki še vedno razmišljajo obrambno, motijo. Veliko število evropskih in drugih srednje velikih avtomobilov že izpolnjuje nov standard 120 gramov CO₂ na kilometer. Celo nemški avtomobili, gospod Verheugen: novi Golf TDI 1900 oddaja 115 gramov na kilometer, zato je to mogoče tudi v Nemčiji, zato menim, da moramo odločno nadaljevati po tej poti. Okolju prijazna tehnologija: to je najbolj pomembno.

Ta sektor ima veliko možnosti za rast in ponuja velike prednosti. Zato je dobro, da Komisija spodbuja to temo. Kot ste že povedali komisar, moramo zdaj vlagati, da bomo vodili svet na tem področju.

Preveril sem te številke: sedmi okvirni program vsebuje več kot 4 milijarde EUR posojil za prevozni sektor. To je veliko denarja, vendar z vidika Parlamenta – kot je omenjeno v poročilu gospoda Chatzimarkakisa – ni dovolj za izpolnitev naših visokih ambicij. Zato prosimo, da se pri pregledu proračuna več posojil nameni za raziskave novih tehnologij.

Če sklenemo, gospe in gospodje, skrajni čas je, da Svet hitreje napreduje, zlasti na področju davkov. Komisiji je bil predložen predlog, da se davek na avtomobile združi z davkom na emisije škodljivih snovi. Kaj čakajo nacionalne vlade? Žal tu niso zastopane, vendar upam, da bo sporočilo seglo do njih. Zakaj vlade čakajo, da bodo ukrepale o tem predlogu? To je edini način, da dobimo resnično okolju prijazen avtomobil, sprejet v kratkem času.

Tadeusz Zwiefka (PPE-DE). – (PL) Gospod predsednik, v celoti se zavedamo, da je avtomobilska industrija Evropske unije eden od najbolj pomembnih sektorjev njenega gospodarstva, ki proizvede 19 milijonov vozil na leto. Najpomembneje, zagotavlja tudi 2,3 milijona delovnih mest. Nadaljnjih 10 milijonov delovnih mest v sorodnih sektorjih je neposredno odvisnih od te industrije. Omeniti je treba, da ni le količina, ampak verjetno predvsem kakovost zagotovljenih delovnih mest tista, ki določa ključno vlogo, ki jo ima avtomobilska industrija v gospodarskem življenju Evropske unije. Najboljši način za prikaz tega uspeha je sklicevanje na 35 milijard EUR letnega izvoznega trgovinskega presežka in visoka raven inovativnosti.

Kljub vsem tem optimističnim podatkom se evropska avtomobilska industrija srečuje z nekaterimi zelo resnimi izzivi.

V celoti podpiram končno poročilo skupine na visoki ravni CARS 21 in sporočilo Evropske Komisije na to temo. Kljub temu bi rad pozval k nadaljnjim ukrepom, namenjenim oblikovanju resnično enotnega notranjega trga z avtomobili. Posamezne evropske države še vedno uporabljajo različne davčne ureditve za avtomobile, in sicer z zaračunavanjem carine ali prek pristojbin za registracijo, pri čemer se ohranjajo neenakosti med potrošniki.

Pozdravil sem kompromis, ki ga je Evropski parlament dosegel glede tako imenovane „klavzule o popravilih“, ker gotovo predstavlja korak naprej proti poenotenju določb na tem področju, s čimer prispeva k sprejemanju boljše zakonodaje. Avtomobilska industrija mora biti oproščena nepotrebnih birokratskih bremen, zlasti v zvezi s povečanjem števila že veljavnih mednarodnih določb.

V skladu z načeli sprejemanja boljše zakonodaje je treba pri oblikovanju konkurenčnega pravnega okvira za avtomobilsko industrijo vedno upoštevati ustrezno oceno učinka ter načelo optimiziranja stroškov in koristi. Glede na stalen tehnološki razvoj v tem sektorju podpiram ukrep Komisije, ki uvaja mehanizem za pregledovanje in spremembe za zagotovitev, da pravne določbe ne upočasnjujejo tehničnega napredka, ki se stalno dosega.

Evropska avtomobilska industrija je ena od najbolj konkurenčnih tovrstnih industrij na svetu. Kljub temu je njen položaj lahko ogrožen, če se konkurenti zatekajo k nepoštenim trgovskim praksam ali ne spoštujejo pravic intelektualne lastnine.

Komisijo želim pozvati, naj sprejme bolj dosledne in učinkovite ukrepe za zagotovitev spoštovanja pravic intelektualne lastnine in njihovega izvajanja po vsem svetu, zlasti na Kitajskem. Nobenega dvoma ni o pomembnosti strateškega partnerstva s Kitajsko, vendar je treba zavarovati evropsko intelektualno lastnino. To je povsem bistveno.

Kartika Tamara Liotard (GUE/NGL). – (NL) Gospod predsednik, menim, da so bili divji poskusi avtomobilskega lobija, da bi odložili nujne okoljske ukrepe, uspešni. En za drugim so se poslanci tega Parlamenta pustili prepričati temu lobiju: Najprej gospod Davies in zdaj še gospod Chatzimarkakis.

Zelo neodgovorno je, da čakamo do leta 2015 za zmanjšanje emisij CO₂. Še več, tehnično je mogoče doseči 120 gramov na kilometer do leta 2012, za sedanji položaj pa lahko krivimo samo avtomobilsko industrijo. Konec koncev so bili poskusi za prostovoljno zmanjšanje emisij neuspešni. Zdi se, da bo delovalo le določanje obveznih standardov.

Pričakujemo, da se bodo evropski državljani pripravljani čemu odpovedati, da bi rešili naše podnebje. Zakaj tega ne moremo zahtevati od avtomobilske industrije? Zato je treba določiti največ 120 gramov emisij CO₂ na kilometer do leta 2012.

Claude Turmes (Verts/ALE). – (DE) Gospod predsednik, gospodu Verheugenu bi želel postaviti še eno vprašanje. Gospod Verheugen, v vašem govoru ste povedali, da bi pravila, ki jih zdaj določamo za avtomobilsko industrijo, pomenila selitev evropske industrije. Večkrat ste omenjali pritisk, ki se izvaja na evropsko avtomobilsko industrijo. Lahko zaradi tega v vaši predstavitvi jasno poudarite, da bodo predpisi, ki jih uveljavljamo, v enaki meri veljali za vse proizvajalce motornih vozil po svetu? To seveda pomeni, da bo morala biti japonska avtomobilska industrija usklajena s temi pravili.

Razen tega želim v zvezi s tem dodati še en komentar: prejšnji teden ste nam predstavili „pobude za vodilni trg“. Ali to ne pomeni, da zlasti v avtomobilskem sektorju Evropo predstavljamo kot trg, na katerem zdaj velja najstrožja zakonodaja, ter da zato ustvarjamo vodilni trg za učinkovite avtomobile, ki upošteva tudi okoljske omejitve in težave pri oskrbi z nafto?

Günter Verheugen, komisar. – (NL) Gospod predsednik, takoj bi želel odgovoriti na vprašanje gospoda Turmesa. Moja opomba ni zadevala avtomobilske industrije, vendar je obravnavala eno od načel v zvezi s povezavo med industrijsko politiko in okoljsko politiko, med gospodarstvom in ekologijo. Seveda se boste zavedali mojega stališča: v Evropi moramo postaviti najvišje standarde. Vendar nima smisla, da te standarde tako zaostrimo, da se začne industrija seliti v tujino, s čimer izvažamo onesnaženje in posledično uvažamo brezposelnost. Te opombe na noben način niso bile povezane z avtomobilsko industrijo. Zato v celoti soglašam z vašim mnenjem, da nimamo le priložnosti, ampak tudi dolžnost, da Evropo oblikujemo v stalen vodilni trg za okolju prijazne avtomobile.

Ker imam zdaj besedo, bi želel gospo Corbey opozoriti na nekaj: trditev, da Kitajci proizvajajo avtomobile, ki so bolj okolju prijazni od avtomobilov, proizvedenih v Evropi ter da več milijonov teh avtomobilov zdaj preplavlja evropski trg, je napačna. Nekaj sto kitajskih avtomobilov, ki jih je zdaj mogoče kupiti v Evropi, je zelo sumljive kakovosti, ne le, ampak tudi z okoljskega vidika. Isto je mogoče reči tudi za ljudski avtomobil Tata, ki ga proizvajajo v Indiji. Če težo teh vozil povežete z njihovo porabo goriva, boste videli, da je njihova zmogljivost veliko slabša kot zmogljivost avtomobilov, ki se trenutno proizvajajo v Evropi.

Enako velja tudi za ZDA: obtožbe, da so ameriški avtomobili okolju bolj prijazni od evropskih, so povsem nerealne. Če samo malce razmislite, boste kmalu ugotovili, da to ne more biti res. Kar zadeva sodobno tehnologijo, je mogoče v Evropi najti edine delujoče avtomobile na vodik na svetu. Nihče drug ne porabi več za raziskave na tem področju kot mi.

Rad bi zaključil z mislijo, ki nas bo morda vse združila: Skozi celotno razpravo sem lahko ostal dokaj miren, ker resnično verjamem, da smo na pravi poti, ker vem, da evropski avtomobilski proizvajalci in še pomembneje evropski dobavitelji avtomobilov – ki so resnično gonilna sila v ozadju evropske industrije – v zadnjih letih niso počivali, ampak so delali na področju številnih tehnoloških rešitev, ki nam bodo omogočale doseg naših ciljev.

Gospod Turmes, povsem prav imate in z veseljem bi podprl takšen predlog: industrija bi bila srečna – in tudi jaz, kot komisar, ki je odgovoren za industrijo – če bi lahko zdaj določili, kakšen mora biti naslednji korak v tem procesu. To je točno to, kar smo določili v CARS 21, in sicer dolgoročen, stabilen in predvidljiv regulativni okvir. To je lahko kar najbolj ambiciozno, če je dolgoročno in stabilno.

PRESEDUJOČI: Gospod DOS SANTOS

Podpredsednik

Jorgo Chatzimarkakis, poročevalec. – (DE) Gospod predsednik, rad bi začel z zahvalo kolegom poslancem za to resnično pošteno in odprto razpravo. Razprava je potekala na visoki ravni in je zajemala vprašanja varstva okolja, inovacij in – česar smo se zavedali ves čas, zlasti ko je o tem govoril poslanec iz skupine GUE/NGL – varnosti zaposlitve. To so tri področja, na katerih moramo najti skupen sporazum.

Prav tako želim izraziti svojo hvaležnost Claudiu Turmesu za njegova različna pojasnila in predloge. Vendar želim odkrito povedati, da se mi zdijo opombe gospe Liotard nepošteno. Ne gre samo za iskanje podpore posameznih lobijev. Gre tudi za navdušen boj za politiko, ki predstavlja ključni trg za nas v Evropi. Tu v celoti podpiram komisarja, prav tako v celoti podpiram tudi vas Claude.

Vztrajam pri trditvi, da ste bili tu nepravilni, gospa Liotard. Ni prav, da to imenujete lobiranje. Na tej točki bi rad citiral slavnega nemškega sociologa Maxa Webra, ki je rekel, da morajo imeti politiki strast – kar poskušam zdaj pokazati – hkrati pa morajo imeti tudi občutek za dolžnost in občutek za sorazmernost. Slednji se v tovrstnih razpravah z vso histerijo o podnebnih spremembah včasih izgubi.

Ohranjanje občutka za sorazmernost pomeni tudi zagotavljanje, da so pomembni cilji, ki jih želimo doseči, izvedljivi. Zdaj želim omeniti svojega kolega Chrisa Daviesa, ker sem ponosen nanj. V skupini ALDE ni nikogar, ki bi bil bolj zelen ali ekološko ozaveščen, kot je Chris Davies. Kljub temu je v svojem poročilu ohranil občutek za sorazmernost, ko je pozval k praktičnim omejitvam in rokom. To je vse, kar je pomembno: ljudem v Evropi ne smemo ponujati tekanja od vrat do vrat, ampak moramo delati to, kar je resnično dosegljivo.

Zadovoljen sem, da je odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane sprejel poročilo z veliko večino. Prav tako se želim zahvaliti članom odbora za industrijo, raziskave in energijo, da so sprejeli to poročilo z dokaj veliko večino in upam, da bo jutri veliko poslancev v tem parlamentu glasovalo zanj.

Predsednik. – Ta razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo jutri.

Pisne izjave (člen 142)

Péter Olajos (PPE-DE), v pisni obliki – (HU) Kot poročevalec v senci Ljudske stranke v odboru za okolje, javno zdravje in varnost hrane želim poudariti, da poročilo ne obravnava avtomobilov enaindvajsetega stoletja, ampak predpise za konkurenčno avtomobilsko industrijo v enaindvajsetem stoletju.

Do zdaj so motorna vozila postala drugi največji onesnaževalec CO₂ in so odgovorna za 12 % vseh emisij CO₂ v Uniji. Stopnja povišanja je zaskrbljujoča, ker se je ta sektor povečal za 26 % med letoma 1990 in 2004, zaradi česar porabi 26,5 % vse porabe energije v Skupnosti.

Prostovoljni sporazumi proizvajalcev avtomobilov o zmanjšanju emisij niso uspešni, prav tako so predpisi Skupnosti brez moči, ker lahko sektor vozil vključijo v sistem za trgovanje z emisijami šele po letu 2013, če sploh.

Edini uspeh je bil, da se je povprečna poraba avtomobilov od leta 1995 do leta 2004 zmanjšala za 12,4 %. To je v celoti rezultat tehnoloških inovacij, ker se ves čas povečujeta velikost in moč avtomobilov.

Države članice in kupci avtomobilov si morajo nadalje prizadevati v to smer. Na eni strani potrebujemo davčne spodbude za vozila z varčno porabo goriva in nizkimi emisijami CO₂, da se ustvari prisotnost na trgu in podpora za proizvajalce za ciljno usmerjen razvoj. Po drugi strani moramo izboljšati informacije, ki so na voljo kupcem, posodobiti in razširiti sistem označevanja za manjše tovarnjake, uskladiti razrede energetske učinkovitosti in predlagati letne tekoče stroške. Končno, uspešno moramo uveljaviti zamisel o ekološki vožnji z avtomobili in vlaki, voditi kampanje za pridobitev pozornosti in sprejeti predpise za pridobitev vozniškega dovoljenja.

15. Davčna obravnava izgub v čezmejnih primerih (razprava)

Predsednik. – Naslednja točka je poročilo (A6-0188/2005) gospe Kauppi v imenu odbora za gospodarske in denarne zadeve o davčni obravnavi izgub v čezmejnih primerih [2007/2144(INI)].

Piia-Noora Kauppi, poročevalka. – Gospod predsednik, na začetku želim poudariti, o čem govori moje poročilo, o katerem danes tu razpravljamo. Medtem ko poročilo v osnovi obravnava obdavčevanje, je pravo vprašanje v tem primeru ustrezno delovanje notranjega trga EU.

Svetovno gospodarstvo se razvija na način, ki vse bolj pritiska na Evropo, naj ohrani svojo konkurenčnost, kar je dejstvo, ki se poudarja in podpira na več instancah, zlasti v lizbonski strategiji in njenih revizijah. Pri soočanju s tem izzivom moramo delovati proaktivno ter verjamem, da je v celoti delujoč enotni trg prednostna naloga za doseg tega.

Poleg prostega pretoka blaga, ljudi in storitev to v osnovi pomeni enake konkurenčne pogoje za vsa evropska podjetja, da lahko poslujejo kjer koli v Evropi, kot bi bila v eni državi, na domačem trgu – resnično domačem trgu – kjer odločitve temeljijo na resnični gospodarski prednosti in ne na izkrivljenih pogojih, ki jih ustvari odvečna birokracija.

Ovire temu prostemu pretoku niso razlog le za ne najboljše gospodarske izbire, ampak tudi preprečujejo širjenje evropskih podjetij. Dejstvo, da nekatere tovrstne ovire še vedno ostajajo, je obžalovanja vredno, ker je vseevropski domači trg temeljni kamen za rast evropskih podjetij in predpogoj za nastanek več evropskih svetovnih vodilnih družb.

Čezmejna konsolidacija izgub – predmet tega poročila – je korak proti takšnemu delujočemu domačemu trgu. Trenutno se na tem področju skupina, ki deluje znotraj ene države članice, v zvezi z davki obravnava zelo prednostno v primerjavi s skupinami, ki delujejo v čezmejnem okolju. Znotraj ene države članice lahko podjetje navadno poravnava izgube, ki jih imajo njegove podružnice in hčerinske družbe pri obdavčevanju matične družbe. Vendar se v primeru podružnic in hčerinskih družb v drugih državah članicah, nacionalna zakonodaja zelo razlikuje.

V večini primerov se, če je konsolidacija izgub zaradi davkov znotraj iste skupine mogoča, ta vseeno odobri, ampak s precejšnjimi in različno dolgi zamudami. To neskladje ima hude posledice za ustrezno delovanje notranjega trga. Izkrivlja odločitve glede naložb, ustvarja oviro za vstop na nekatere trge, medtem ko daje nepravilno prednost večjim trgov, na katerih je izgube mogoče lažje absorbirati. To zlasti ovira možnost malih in srednje velikih podjetij, da se širijo, ker imajo ob ustanovitvi pogosto izgube, ki jih ne morejo takoj absorbirati – za mala in srednje velika podjetja je zelo pomemben tudi časovni dejavnik. Obstoje različnih zakonodaj v državah članicah prav tako povečuje stroške usklajevanja, ki si jih mala in srednje velika podjetja komaj lahko privoščijo ter vodijo k davčnemu inženiringu z večjimi podjetji.

Končno, zamude pri odbitku izgube od davčne osnove so razumljivo drage in obremenilne za vsa evropska podjetja. Kadar je kapital, ki ga je mogoče zakonito pridobiti, vezan, pogosto za več let, so stroški visoki, ker trenutna nacionalna zakonodaja glede odbitka izgube od davčne osnove ne dopušča takojšnje konsolidacije.

To poročilo spodbuja rešitev za to s spodbujanjem možnosti za poravnavo izgub v istem davčnem letu, kar bi nerazumljivo časovno obremenitev preneslo s podjetja na javni sektor. To bi tudi izenačilo konkurenčne pogoje ter hkrati znižalo stroške podjetij za usklajevanje. Prav tako bi pomenilo, da je davčna domena ena, kadar je še vedno treba opraviti delo, da se najbolj izkoristi notranji trg. To ne pomeni uskladitve davčnih stopenj, ampak da je davčna konkurenca zdrava lastnost evropskega gospodarstva. Vendar to pomeni pripravo zakonodaje za olajšanje čezmejnega poslovanja, za vzpostavitev enakopravnih konkurenčnih pogojev, kadar naložbe temeljijo na neizkrivljenih gospodarskih koristih.

Zato pozdravljam dejavnosti Komisije na tem področju pri spodbujanju čezmejnih ukrepov v zvezi z odbitkom izgube od davčne osnove. Želim, da Parlament podpre to nujno potrebno zakonodajo ter sem hvaležen za sporočila o podpori, ki smo jih prejeli med procesom. Menim, da bo mnenje Parlamenta o tem vprašanju časovno ustrezno, ker je tudi Evropsko sodišče pozvalo k političnemu vodstvu na tem področju.

Prav tako želim spodbuditi Komisijo, naj podpre skupno konsolidirano davčno osnovo kot dolgoročno rešitev, za katero upam, da jo bo v tem poročilu podprl tudi ta Parlament. Vendar je skupna konsolidirana davčna osnova dolgoročen projekt, katerega uresničitev je še daleč v prihodnosti. V vmesnem času so nujno potrebni čezmejna zakonodaja, odbitek izgub od davčne osnove in konsolidacija izgub ter takojšnja pomoč za nekatere resne težave, s katerimi se srečujemo pri delovanju notranjega trga.

László Kovács, komisar. – Gospod predsednik, pred tedni smo, kot se spomnite, razpravljali o prispevku davčne in carinske politike k lizbonski strategiji za rast, delovna mesta in konkurenčnost. Odbitek čezmejne izgube od davčne osnove je ključni element za vzpostavitev konkurenčnega notranjega trga brez ovir ter s tem prispeva k rasti in zaposlovanju.

Naj razložim pomen odobritve odbitka čezmejne izgube od davčne osnove za notranji trg. Predstavljajte si malo ali srednje veliko podjetje, ki uspešno deluje na domačem trgu. Ko začne načrtovati širitev svojega delovanja na druge države članice, na notranji trg, se ne bo srečalo le s težavami v zvezi z dodatnimi stroški za usklajevanje. Zato v več primerih mala in srednje velika podjetja ne bodo sposobna poravnati začetnih izgub z dobički, ki jih še naprej ustvarjajo v državi članici, v kateri je sedež podjetja.

Neupoštevanje tujih izgub povzroči dvojno obdavčevanje ter številna mala in srednje velika podjetja odvrča od vlaganj v druge države članice. Z novo pobudo za odbitek čezmejnih izgub od davčne osnove lahko večja podjetja – vendar predvsem mala in srednje velika podjetja – lažje širijo svoje dejavnosti v tujino in uživajo vse koristi notranjega trga.

Pobuda za odbitek čezmejnih izgub od davčne osnove vsebuje ciljno usmerjeno rešitev za kratko do srednje ročno obdobje in predstavlja vmesni korak. Vendar morate vedeti, da bo ta pobuda v prihodnosti lahko dopolnjevala skupno konsolidirano davčno osnovo, zlasti za podjetja, ki jih ne zajema skupna konsolidirana davčna osnova.

Pobuda za odbitek čezmejnih izgub od davčne osnove je glede področje uporabe bolj omejena kot bi bila konsolidacija davčne osnove v okviru skupne konsolidirane davčne osnove, ker zagotavlja samodejno in obsežno poravnavo vseh dobičkov in izgub znotraj skupine podjetij.

Zelo cenim odločno podporo, ki jo je izrazila gospa Kauppi v svojem poročilu za pobudo Komisije na področju odbitka čezmejnih izgub od davčne osnove, za uskladitev pristopa in seveda za naše delo na področju skupne konsolidirane davčne osnove.

Tako kot vi sem prepričan, da moramo nadaljevati naša prizadevanja za odpravo davčnih ovir na notranjem trgu.

Zsolt László Becsey, v imenu skupine PPE-DE – (HU) Hvala vam, gospod predsednik. Komisarju in gospe Kauppi bi se rad zahvalil za to poročilo. Obravnavala sta pomembno vprašanje, ki vzbuja občutljiva in nasprotujoča si čustva.

Dve pripombi. Po eni strani se mi zdi pomembno, da matična družba in podružnica z vidika notranjega trga nista prikrajšani zgolj zato, ker delujeta v dveh različnih državah članicah v primerjavi z družbami, ki delujejo le v eni državi članici.

Zato vas pozivam, da ovržete dvojno obdavčevanje, kot je povedal komisar, morda z mehanizmom za elektronsko sodelovanje. Glede na časovne dejavnike lahko spodbujamo učinkovito čezmejno dejavnost gospodarskih udeležencev ter uporabimo kreditne metode in metode izvzetja.

Hkrati menim, da moramo biti zaskrbljeni, kadar podružnica ustvarja dobiček, matična družba pa izgubo. Gospa Kauppi, v novih državah članicah je z našega vidika to na primer bolj zanimivo.

Moja druga točka o odpravi dvojnega obdavčevanja zadeva skupno konsolidirano davčno osnovo. O tem se moramo še pogovoriti, vendar imam zadržke. Ne želim zagovarjati davčne suverenosti, vendar ne vidim jasno vpliva skupne konsolidirane davčne osnove. Prav tako se bojim velikega političnega pritiska za najnižjo stopnjo, tako kot za DDV ali davek na dohodek. Predlogi socialistov in komunistov ter morda tudi predstavnikov levega krila to nakazujejo, čeprav menim, da maastrichtska merila to preprečujejo.

Vendar se bojim, da ni jasno, kakšen bo vpliv na nove kapitalsko revne vzhodnoevropske članice, če upoštevamo pretok kapitala na notranjem trgu. Kje bo uprava? Ali bo mogoče ohraniti posamezne davčne olajšave, da se zagotovi protiutež neugodnemu položaju na področju infrastrukture?

Iz teh razlogov se bom vzdržal teh poglavij, vendar se želim ponovno zahvaliti komisarju in poročevalki. Hvala vam, gospod predsednik.

Donata Gottardi, v imenu skupine PSE. – (IT) Gospod predsednik, komisar, gospe in gospodje, predlog resolucije, o katerem bomo glasovali jutri, kaže na potrebo po davčni politiki na ravni EU.

To ne pomeni odprave ali brzdjanja nacionalnih davčnih politik; nihče ne dvomi o sposobnosti posameznih držav članic na tem področju. Vendar pomeni, da jih je treba pospremiti in uskladiti, zlasti kadar, kot v primeru izgub podjetja pri čezmejnem poslovanju, odločitve o združitvi ali selitvi, ki jih sprejmejo podjetja znotraj ali zunaj Evrope presegajo nacionalne meje.

Jasno, ne le nacionalne uredbe, ampak tudi dvostranski sporazumi niso dovolj glede na to, da je v dobi globaliziranih finančnih trgov in globalizirane proizvodnje ta pojav pogost in presega meje posameznih držav. Vsebinska predloga je rezultat soglasja glede številnih točk; poudarila bom najpomembnejše, pri čemer se zahvaljujem poročevalki za njeno stalno pripravljenost za sodelovanje.

Sedemindvajset različnih davčnih sistemov ovira nemoteno delovanje notranjega trga in pomeni oviro za podjetja, zlasti majhna, kot je povedal komisar Kovács. Prva trditev v tem besedilu je samoumevna, izraža globoko zaskrbljenost zaradi negativnega vpliva, ki ga ima različna obravnava čezmejnih izgub držav članic na delovanje notranjega trga.

Predlagana rešitev je še vedno prehodna in začasna, ker je edina popolna rešitev skupna konsolidirana osnova za davek od dobička pravnih oseb (CCCTB). Zato podpiramo sporočilo Komisije kot pomemben korak pri obravnavi položaja, medtem ko pozivamo k ustreznemu usklajevanju med državami članicami, kar zadeva časovni razpored in rešitve: Citiram iz odstavka 4.

Pomembno je, da opozorimo na obstoj skupnih evropskih institucij, kot so evropsko podjetje ali evropska združna podjetja ter postopke EU v zvezi s skupinami podjetij na ravni Skupnosti. Te je treba nadgraditi, ker nam ne omogočajo le, da obudimo vezi z industrijo ter tako vplivamo na zaposlovanje, ampak da priznamo oblikovanje stabilnih skupin na ravni Skupnosti. Konec koncev, želimo spodbujati razvoj in vpeljavo proizvodnega sistema, ki ima s svojim središču Evropo in ne posameznih držav članic, proizvodni sistem, ki se sledi zavajajočim glasovom in se v posameznih državah taktično razvija na podlagi davčnih

olajšav, poravnave dajatev in izgub, kjer je to primerno. Proizvodni sistem mora biti tak, da se lahko zanaša na enako obravnavo in se prepreči različne računovodske prakse glede na to, ali ima nadzorno podjetje sedež le v eni državi ali je prisotno v več državah.

Tega rezultata ni mogoče doseči brez ustreznih pravil in enotnih pogojev. Priznavanje, da bi dobičkonosna davčna konkurenca bistveno ogrozila vsebino tega predloga ne pomeni, da mu v ideološkem smislu nasprotujemo.

Olle Schmidt, v imenu skupine ALDE. – (SV) Zahvaljujem se Piii-Noori Kauppi za dobro poročilo. Navaja uravnotežene podatke o težavah, ki se pojavljajo na notranjem trgu, če imamo 27 različnih davčnih sistemov. Globalizacija je, kot je bilo omenjeno, še dodatno povečala potrebo po skupnem pristopu k davčnim vprašanjem v EU, da je mogoče preprečiti ovire konkurenci. Različna pravila in birokracija prav tako pomenijo izgubo gospodarske moči podjetij in izgubo delovnih mest v EU. Potrebujemo jasnejša pravila in pristop, ki daje prednost podjetjem, kot je predlagala gospa Kauppi. Morda moramo nekateri od nas odpreti oči.

Kot vsi vemo so davki občutljivo vprašanje. Ključne besede so davčna konkurenca in svoboda držav, da določijo svoje davčne stopnje. Dolgoročni cilj Komisije je doseči konsolidirano davčno osnovo za podjetja. Ker tega ni mogoče doseči, je treba izvajati ciljno usmerjene ukrepe, ki so odločilni za učinkovitost na notranjem trgu.

Poročilo pregleduje različne možnosti za ukrepanje in kaže, kako so posamezne države izbrale različne pristope, kar je dobro, vendar ni dovolj. Načeloma je razumno, da podjetja poravnajo čezmejne izgube znotraj podjetja ali med podjetji v konzorciju. Da bi olajšali takšno ureditev, je potreben skupen pristop k obdavčevanju, z drugimi besedami konsolidirana davčna osnova za pravne osebe. V skupini ALDE menimo, da je to prava pot. Uvedba skupne konsolidirane davčne osnove za podjetja sama po sebi ne bo preprečevala davčne konkurence, prej nasprotno. Davčna osnova bo skupna, preglednost pa boljša. Ta nov sistem bo izboljšal možnosti predvsem za mala in srednje velika podjetja, da poravnajo svoje izgube. Zaskrbljeni finančni ministri – in teh ni malo – so lahko brez skrbi. Vaša pristojnost za pobiranje davkov bo ostala.

V zvezi s bi naša skupina želela ločeno glasovanje, katerega prvi del lahko ločeno obravnava trošarine. Kar zadeva preostalo, se nagibamo k vzdržanju pri glasovanju o predlogu spremembe Donate Gottardi k uvodnima izjavama E in F, da se olajša čezmejno soglasje in široka podpora v Parlamentu za to odlično poročilo.

Dariusz Maciej Grabowski, v imenu skupine UEN. – (PL) Gospod predsednik, poročevalka si zasluži priznanje za njeno delo, vendar je to kontroverzno poročilo. Glasovali bomo proti in tule bom razložil zakaj.

To je poskus za poenotenje davčnih sistemov v Uniji ter za določanje davčnih rešitev državam članicam. Razen tega daje čezmejnim podjetjem prednost pred malimi in srednje velikimi podjetji, zaradi česar bi številna domača podjetja morala ustanoviti podružnice in hčerinske družbe v drugih državah brez kakršnega koli gospodarskega razloga, zgolj zato, da bi imele koristi od določb, ki veljajo za čezmejna podjetja.

Rad bi poudaril, da so več let čezmejna podjetja izkoriščala pomanjkanje kvalifikacij in odsotnost korupcije uradnikov v nekdanjih komunističnih državah, pri čemer so se zatekla k davčnim in računovodskim zankam, da bi prijavila izgube in se izognila plačevanju davkov. Unija je to obsodila. Nova določba bi dopustila, da se takšno vedenje nadaljuje ter bi mu dala pravno podlago. Posebej sem presenečen zaradi negativnih posledic za države stare Unije, ker bi se njihovi davki zmanjšali.

Menim, da je najprej treba rešiti težavo davčnih in računovodskih zank za čezmejna podjetja v Uniji ter izboljšati davčni sistem, zlasti v novih državah članicah. To bi pomagalo pri preprečevanju in odkrivanju davčnih prekrškov.

Sahra Wagenknecht, v imenu skupine GUE/NGL. – (DE) Gospod predsednik, gospe in gospodje, v določeni meri se lahko strinjamo z eno zadevo: sedanjí položaj v EU, ko en ob drugem deluje 27 različnih pravnih sistemov na združenem skupnem trgu s popolnoma prostim pretokom kapitala, je povsem napačen. Tu se enotnost resnično konča. Davčna konkurenca je davčni damping za bogate in močne ter določa le večjo davčno obremenitev ljudem s povprečnimi dohodki in potrošnikom. Ne preseneča nas, da je ta položaj posebej ugoden za lastnike nepremičnin in velika podjetja.

Kar je resnično presenetljivo in skrb vzbujajoče je dejstvo, da ta parlament še vedno razpravlja o tej resničnosti, medtem ko bi moral v resnici zastopati interese več ljudi, ne le elite. Kljub vsem svojim različicam in različnim ocenam je poročilo Kauppijeve še vedno le običajno zavajanje. To velja za stališče, ki je bilo sprejeto o domnevem pozitivnem vplivu davčne konkurence, ter za način, kako obravnava dejansko vprašanje, in sicer davčno obravnavo izgub pri čezmejnem poslovanju.

Javna skrivnost je, da podjetja redno uporabljajo olajšavo za čezmejne izgube za zmanjšanje davkov, tako da svoje dobičke prenašajo na območja z nizkimi davki in v države z nizkimi davki. Pri tem so zelo uspešni, kot kaže statistika: takšna navidezna poravnava izgube je dejansko pomenila, da je v zadnjih 20 letih znesek plačanega davka na dobiček multinacionalk stalno padal. Odločitve Evropskega sodišča so namenjene le za olajševanje te davčne ureditve in so zato močno posegle v davčno suverenost držav članic. Vse to enostavno spodbuja prizadevanje za opustitev davka na podjetja.

Tisti, ki podpirajo tak razvoj dogodkov, želijo Evropo, v kateri se na vrhu kupa nabirajo izjemne količine bogastva, medtem ko se na dnu povečuje revščina, nekdanji srednji razredi pa se preživljajo od dohodkih, katerih resnična vrednost dejansko pada. Želimo videti drugačno Evropo ter socialno pravično davčno politiko. Zato bo naša skupina zavrnila to poročilo.

John Whittaker, v imenu skupine IND/DEM. – Gospod predsednik, poročevalec trdi, da bo ta pobuda spodbujala mala in srednje velika podjetja k širitvi njihovega čezmejnega poslovanja. Vendar ne dvomim, da so jo zelo spodbujale velike multinacionalke, ker imajo največ koristi od tega. V moji državi, Veliki Britaniji, je večina podjetij malih ter zagotavljajo približno 70 % vseh delovnih mest. Le manjši delež teh je zainteresiran za poslovanje v tujini. Vendar je moj glavni ugovor temu to, da to pomeni več vmešavanja Evropske unije v obdavčevanje. Glede na izkušnje EU v zvezi z davkom na dodano vrednost, to pomeni neskončne spremembe zakonodaje. Doslej smo imeli osem direktiv o DDV, kljub temu na tem področju še vedno vladata zmeda in nagnjenost k goljufijam.

Podjetja najuspešneje poslujejo, kadar veljajo enostavna in razumljiva pravila, kot je pravkar povedal gospod Schmidt. EU ve, kako storiti eno stvar in to izvede do popolnosti. To je zapletati stvari. Zato je, v nasprotju s stališči drugih poslancev, precej boljši načrt spodbujati davčno konkurenco. Tako bodo tiste države, ki imajo najnižje davke in najbolj enostavno obdavčevanje, privlačile največ podjetij.

Elisa Ferreira (PSE). – (PT) Gospod predsednik, različna obravnava izgub s strani različnih držav članic izkrivlja konkurenco na notranjem trgu, je nepravilna in spodbuja slabo davčno prakso. Zato pozdravljamo pobudo Komisije, da predlaga najmanjšo raven uskladitve teh pravil, ter upa, da se bo Svet strinjal s tem predlogom. To je področje, na katerem je boljša ureditev bistvena, zlasti za odpravo s tem povezanih pravnih negotovosti, kar je povzročilo ponavljajoče se zatekanje na Sodišče Evropskih skupnosti in je prispevalo k vse večji negotovosti na področju gospodarskih odnosov, kar je škodilo družbam ter malim in srednje velikim podjetjem.

Povsem nujno je zagotoviti, da so različne davčne prakse združljive z učinkovitim delovanjem notranjega trga. Kakovost poročila, ki ga je pripravila poročevalka, gospa Kauppi, je omogočila doseganje širokega soglasja med glavnimi političnimi skupinami glede temeljnih elementov tega poročila. Vendar lahko nekateri nebitni vidiki poročila v njegovi prvotni različici ovirajo ta sporazum. Predvsem po mnenju socialistične skupine ta postopek ni združljiv z odprto obrambo praks davčne konkurence. Te prakse spodbujajo umetne selitve podjetij, kapitala in ljudi. Takšne selitve pogosto povzročajo tako socialno kot okoljsko krizo ter zlom proizvodnje. Razen tega v nekaterih gospodarstvih davčna konkurenca povzroča resne težave za makrogospodarsko ravnovesje, kar ima različne posledice, zlasti v smislu ravni kakovosti in količine javne lastnine, ki jo dajo te države na voljo svojim državljanom.

Socialistična skupina v Evropskem parlamentu verjame, da bi bilo za vprašanje takšnega strateškega pomena zelo koristno Komisiji in Svetu predložiti stališče Evropskega parlamenta s široko podporo. Na področju te pobude čaka Evropsko unijo še dolga pot, zlasti v smislu oblikovanja pogosto omenjene skupne konsolidirane osnove za davek od dobička pravnih oseb. Oblikovati moramo politične pogoje za to prihodnje delo.

Sporazum o tem poročilu je na dosegu roke. Upamo, da bo, ko pride do končnega glasovanja, duh sodelovanja med različnimi glavnimi političnimi skupinami omogočil soglasje o glavnih sporočilih, ki jih je treba sprejeti za obsežno končno odobritev. Ti drugotni vidiki, ki nas politično ločujejo v taki meri, ki je ni mogoče preseči, ne smejo preprečiti te odobritve.

Pozdravljamo dejavno sodelovanje v tem postopku s strani različnih poslancev predvsem iz skupine PPE-DE, vključno s poročevalko, njihovo prizadevanje za soglasje in njihovo odprtost, ki sta omogočila soglasje o temeljnih vprašanjih tega poročila. Hvala vam, gospod predsednik.

Margarita Starkeviciute (ALDE). – (LT) Vašo pozornost želim usmeriti na vprašanje, o katerem veliko govorimo, različne pomanjkljivosti notranjega trga, ter poudariti dejstvo, da nam razvoj notranjega trga zagotavlja številne prednosti. Ta dokument je pomemben z vidika zagotavljanja prednosti za izboljšanje produktivnosti dela podjetij, ki delujejo na enotnem trgu. Vendar ne smemo pozabiti drugega vidika.

Predstavljam državo, v kateri večina podjetij pripada evropskim multinacionalkam; to niso nacionalne družbe. Zato včasih zelo težko nadzorujemo naše gospodarstvo v makroekonomskem smislu, ker strategije podjetij postavljajo cilje nacionalnega gospodarstva, kot je davčno ravnovesje itd., v ozadje. Poiskati moramo ustrezen kompromis med prednostmi razvoja notranjega trga in makrogospodarsko stabilnostjo. Pozornost komisarja želim usmeriti k potrebi po usklajevanju politike z gospodarskimi vprašanji in ponovno z gospodom Almunia.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). – (PL) Gospod predsednik, v tej razpravi o davčni obravnavi izgub pri čezmejnem poslovanju, bi rad poudaril naslednja vprašanja.

Prvič, neposredno obdavčevanje, kot je davek na podjetja, ni v pristojnosti Evropske komisije. Zato Komisija ne sme biti zaskrbljena zaradi tega.

Drugič, presenečen sem, ko vidim, da poročilo vsebuje izjave, ki nasprotujejo znižanju davčnih stopenj za dohodek pravnih oseb, ki so jih uvedle nekatere države članice, zlasti nove.

Tretjič, zaskrbljen sem zaradi poziva Komisije k delu za uvedbo konsolidirane davčne osnove za davek od dobička pravnih oseb. Narava takšnega davka, njegova stopnja in določitev davčne osnove so le nekateri instrumenti, ki še vedno ostajajo v pristojnosti držav članic in jih je mogoče uporabiti za pospešitev gospodarskega razvoja manj razvitih držav.

Četrtič, študija predloga Komisije za konsolidirano davčno osnovo za davek od dobička pravnih oseb predlaga, naj bo cilj zagotoviti, da se vse države članice razvijajo s stopnjo, ki vključuje največ 2 % dvig BDP na leto. Pri takšnem scenariju, kako naj nove države članice, ki za 20 do 30 let zaostajajo za razvitejšimi državami, premagajo to razliko?

Katerina Batzeli (PSE). – (EL) Gospod predsednik, komisar, vprašanja obdavčevanja in možnosti prenosa izgub pri skupinah podjetij, ki poslujejo čez mejo znotraj Evropske unije, ni mogoče obravnavati zgolj in preprosto na podlagi olajševanja čezmejnega poslovanja podjetij. Ta cilj je seveda pomemben za nemoteno delovanje notranjega trga, vendar ga je pri obdavčevanju podjetij, kot je navedeno v poročilu gospe Kauppi, ki ga danes obravnavamo, umestiti v širši okvir razprave o večji uskladitvi obdavčevanja znotraj Evropske unije.

Če davčna konkurenca ni enakopravna ter če ni minimalnega potrebnega sporazuma o skupni, enotni davčni osnovi za davek na dobiček podjetij, da se uveljavijo enotna in pregledna pravila za izmero davčne osnove, zagotovitev priložnosti, kot je ta v zvezi z davčnimi olajšavami za izgube pri čezmejnem poslovanju, zahteva previden pristop. To je zato, ker to vključuje veliko tveganje izkrivljanja davčnih sistemov in dohodkov držav članic ter delovanje notranjega trga in konkurence med podjetji.

Olle Schmidt (ALDE). – Gospod predsednik, s to novo obliko razprave lahko seveda izrabim ta trenutek in vprašam komisarja, kakšno je trenutno stanje v zvezi s skupno konsolidirano davčno osnovo v Svetu, ker vemo, da nekateri finančni ministri niso zadovoljni. Ali nam, gospod komisar, lahko poveste, kako poteka razprava v Svetu ter kaj zdaj predlagajo države članice?

László Kovács, komisar. – Gospod predsednik, z veliko zanimanja sem spremljal razpravo, ki je potrdila moje prepričanje, da je uvedba odbitka čezmejne izgube od davčne osnove pomemben dejavnik pri poglobljanju notranjega trga.

V celoti se strinjam s stališči gospe Kauppi, da je to vprašanje le na površini povezano z davki, v resnici pa gre za vprašanje ustreznega delovanja notranjega trga.

Posebej sem hvaležen za vašo podporo pri olajševanju zlasti čezmejnih gospodarskih dejavnosti malih in srednje velikih podjetij, do katerih imam zelo pozitiven odnos. Rad bi se zahvalil poročevalki, gospe Kauppi, za zelo spodbudno poročilo, prav tako se želim zahvaliti odboru za gospodarske in denarne zadeve ter odboru za pravne zadeve za njuno podporo. Komisija se lahko strinja z večino sklepov.

Podpora Parlamenta je dobrodošel dejavnik, ki ima lahko pozitiven vpliv na nadaljnjo razpravo v Svetu. Kot predlaga poročilo, vam lahko zagotovim, da nadaljujemo s prizadevanji za skupno konsolidirano davčno osnovo ter za usklajevanje sistemov neposrednih davkov v državah članicah. Tudi skupno konsolidirano davčno osnovo zelo cenim, razlog za to je, da sem povsem gotov, da bi zagotovila večjo sorazmerno korist malim in srednje velikim podjetjem kot pa velikim multinacionalkam.

Vendar razumem skrbi ter vam želim v odgovor na vprašanje na koncu razprave povedati, da je to vprašanje na dnevnem redu Sveta, vendar ne kot konkreten predlog. Trenutno je na dnevnem redu kot koncept. Kar zadeva koncept sta približno dve tretjini držav članic izrazili podporo, manj kot ena tretjina pa je izrazila dvome ali nasprotovanje.

Vsaka razprava, zlasti razprava, ki bi posegala v trenutno razpravo o vprašanju čezmejnne pomoči za izgubo, bi bila prenagljena, ker trenutno ni nobenega konkretnega zakonodajnega predloga na to temo. Vendar je v zakonodajnem programu Komisije točka, ki navaja, da bomo v drugi polovici leta predstavili konkreten zakonodajni predlog – skupaj s potrebno oceno učinka – o skupni konsolidirani davčni osnovi. Nato lahko razpravljamo, ali so skrbi zadevne ali ne.

Še ena točka: če ni soglasnega sporazuma – zaenkrat verjamem, da tak sporazum ne bo dosežen – lahko kot rešitev izberemo boljše sodelovanje. Tako nobena posamezna država članica ne bi bila prisiljena, da sprejme skupno konsolidirano davčno osnovo in jo uporabi. Tudi v državah, ki se odločijo za skupno konsolidirano davčno osnovo, nobeno podjetje ne bi bilo prisiljeno, da jo uporabi, ker podjetij, ki ne delujejo na notranjem trgu – ki ne poslujejo na notranjem trgu – ne bi bilo smiselno siliti k uporabi te skupne davčne osnove. Ta podjetja lahko ohranijo domačo nacionalno osnovo, ki so jo uporabljala v preteklosti.

Zato se strinjam z vašim sklepom, da je za spodbujanje skladnega razvoja in ustreznega delovanja notranjega trga treba odpraviti ovire, ki izhajajo iz obstoja različnih davčnih režimov za podjetja v državah članicah, najboljše s skupnimi pristopi in usklajenimi ukrepi.

V zvezi s poravnavo izgube, vaše poročilo poudarja več posebnih področij, na katerih je potrebno opraviti več dela, kot je obravnavo posebnih potreb malih in srednje velikih podjetij, opredelitev skupin in področja uporabe za samodejno izmenjavo informacij.

Moje službe bodo preučile te predloge in komentarje ter, kjer je to mogoče, ta vprašanja posredovale naprej. Vidik malih in srednje velikih podjetij je pomemben del dela podpredsednika Güntherja Verheugena. Drug vidik, opredelitev skupin podjetij, je bistven element dela na področju skupne konsolidirane davčne osnove.

Prav tako vam lahko zagotovim, da bodo vaša priporočila za odbitek čezmejnne izgube od davčne osnove v podjetjih in skupinah podjetij usmerjala naše delo v prihodnjih mesecih. V vašem poročilu je več omemb izogibanja davkom. Tu lahko omenimo, da je decembra lani Komisija sprejela sporočilo o uporabi ukrepov proti zlorabam na področju neposrednega obdavčevanja.

Tudi Komisija je zaskrbljena zaradi izogibanja davkom, ki je omenjeno v vašem poročilu. Države članice morajo biti sposobne preprečiti spodkopavanje svojih davčnih osnov zaradi zlorab in agresivnega davčnega načrtovanja. Hkrati je pomembno zagotoviti, da ne bo nobenih nepotrebnih omejitev svoboščin iz Pogodbe. S sprožitvijo te najnovejše pobude si Komisija prizadeva za spodbujanje nadaljnje razprave z drugimi institucijami o tem, kako lahko nacionalni ukrepi proti zlorabi izpolnijo te zahteve. Vaše ugotovitve v zvezi z nevarnostjo izogibanja davkom se bodo upoštevale.

Končno, kar zadeva predlagane spremembe k poročilu, Komisija nasprotuje predlogom sprememb 1, 2, 3, 4, 5 in 6, vendar bi podprla spremembi 7 in 8, ki sta v skladu z duhom sporočila.

Piia-Noora Kauppi, poročevalka. – Gospod predsednik, zelo kratka bom. Seveda z zadovoljstvom ugotavljam, da bo večina skupin na jutrišnjem glasovanju podprla poročilo. Moja skupina je predlagala vzdržanje pri spremembah 7 in 8. Menim, da je v skladu s priporočili Komisije tudi to, da bosta spremembi 7 in 8 verjetno sprejeti, kar pomeni, da imamo veliko večino, ki bo jutri podprla poročilo.

Prav tako želim opozoriti na preteklost: kako težko je bilo, preden smo sprejeli prve direktive o obdavčevanju podjetij – direktivo o obdavčitvi matičnih in odvisnih družb ter direktivo o obrestih in licenčnihah v devetdesetih letih 20. stoletja – da bi obravnavali te zadeve. Vendar so zdaj po resni razpravi sprejete in še vedno verjamem, da imamo lahko vse praktične elemente, kot so ukrepi proti zlorabam, da lahko izboljšamo direktivo o obdavčitvi matičnih in odvisnih družb in da lahko izboljšamo delo foruma za transferne cene. Takšne pobude so zelo pomembne.

Vendar na koncu potrebujemo obsežno rešitev in skupno konsolidirano osnovo za davek od dobička pravnih oseb. To je zdaj najboljša razpoložljiva možnost in jo moramo resno obravnavati. Upam, da bo to storjeno v tem mandatu Evropskega parlamenta pred volitvami leta 2009. Nekaj je treba storiti pred volitvami leta 2009, ne moremo več čakati, da bodo države članice začele izvajati svoje ratifikacije in referendumne. Ukrepati moramo zdaj, preden poteče mandat tega parlamenta.

Predsednik. – Ta razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo jutri.

16. Odprava diskriminacije pri prevozninah in pogojih za prevoz (razprava)

Predsednik. – Naslednja točka je poročilo (A6-0513) gospoda Coste v imenu odbora za promet in turizem o predlogu uredbe Evropskega Parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe št. 11 o odpravi diskriminacije pri prevozninah in pogojih za prevoz po členu 79(3) Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti in Uredbe št. 852/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o higieni živil – prevoz [KOM(2007)0090 – C6-0086/2007 – 2007/0037A(COD)].

Günter Verheugen, *podpredsednik Komisije.* – (NL) Gospod predsednik, gospe in gospodje, najprej se želim zahvaliti gospodu Costi za pripravo poročila. Zmanjšanje upravne obremenitve, ki izhaja iz uredb EU je eden od najbolj učinkovitih načinov za izboljšanje regulativnega okolja za 24 milijonov evropskih podjetij. Ta pobuda zato pomembno prispeva k doseganju naših ambicioznih ciljev v okviru partnerstva za rast in delovna mesta.

Komisija zato pozdravlja podporo Parlamenta za hitro sprejetje tega nujnega postopka. To bo pomagalo odpraviti tiste nepotrebne elemente dokumentacije, ki so potrebni pri prevozu blaga prek nacionalnih meja znotraj EU. Zadevni ukrep bo odpravil tiste uredbe, ki so zdaj postale zastarele in ki dejansko segajo nazaj do leta 1960.

V skladu s veljavnimi uredbami morajo prevozniki zagotoviti različne informacije o tarifah, sporazumih o cenah in prometnih ureditvah, takoj ko blago, ki ga prevažajo, prečka nacionalne meje znotraj Skupnosti. Poenostavljen sistem, ki ga predlaga Komisija, bo znatno zmanjšal upravno breme za približno 300 000 evropskih prevoznih podjetij, po ocenah pa bi ti izvajalci s tem prihranili skupno 160 milijonov EUR na leto: kar sploh ni slabo.

V zvezi s tem postopkom Komisija priznava, da je Parlament tako imenovani predlog omnibus razdelil v dva ločena dela za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta, ki spreminja Uredbo št. 11 o opravi diskriminacije pri prevozninah in pogojih za prevoz in Uredbo (ES) št. 852/2004 o higieni živil.

Rad bi povedal, da bo Komisija v prihodnosti dala prednost tako imenovanemu pristopu omnibus, z drugimi besedami, uporabi enotnega predloga za zajetje več ukrepov, oblikovanih za zmanjšanje nepotrebne upravne bremena. Za to obstajata dva razloga: prvič, jasno je, da cilj ni spremeniti vsebine zadevnega zakonodajnega besedila, ampak le – poudarjam besedo le – odpraviti nepotrebno birokratsko breme, ter drugič, tak pristop bo pospešil hitrost izvajanja tovrstnih ukrepov.

Komisija zato upa, da bosta lahko oba zakonodajna organa hitro napredovala pri drugem delu predloga, in sicer tistem, ki obravnava higieno živil.

Zahvaljujem se vam za pozornost.

Paolo Costa, *poročevalec.* – (IT) Gospod predsednik, komisar, gospe in gospodje, lahko bi ponovil veliko tega, kar je že povedal komisar Verheugen, vendar tega ne bom storil. To je priporočljiva pobuda: majhni ukrepi pogosto skrivajo velike rezultate, to je eden od teh primerov.

Očitno je, da se tu srečujemo s pravili, ki so bila uzakonjena v drugačni Evropi. Osnovna uredba je iz leta 1960, ko so bile naše države ločene in ko so pravila o higieni in živilih lahko zakrila diskriminacijo in ovire pri konkurenci. Zato je bilo treba nakazati, po kateri cesti je treba peljati in kje prečkati meje. Povedati je bilo treba veliko stvari in navesti številne podrobnosti, ker pa veliko tega ne služi več svojemu namenu, je dobro, da opustimo ta pravila in jih prilagodimo.

Zavedamo se, da je vsa zakonodaja o higieni živil občutljiva tema in zato zahteva veliko časa. To je razlog za rešitev, za katero menim, da je precej smiselna, in sicer ločiti pravila za prevoz, ki jih je lažje sprejeti in upam tudi izvajati.

Odbor, ki mu imam čast predsedovati, je soglasno sprejel moje poročilo. Menim, da je to spodbudno znamenje, da bo Parlament jutri storil enako, s čimer bo omogočil sprejetje ustreznih korakov v bližnji prihodnosti.

To je primer uspešne poenostavitve. To je poenostavitev, ki se skupaj s poenostavljanjem prilagaja trenutnim okoliščinam in novim načinom posredovanja informacij, zaradi česar so števili birokratski postopki

nepotrebni, kar nam omogoči, da lahko več pozornosti namenimo zagotavljanju, da se živila znotraj Unije prevažajo na higienski način.

Silvia-Adriana Țicău, v imenu skupine PSE. – (RO) Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe št. 11 o odpravi diskriminacije pri prevozninah in pogojih za prevoz zahteva, da prevozniki tovora po cesti, železnici ali vodi znotraj Skupnosti zagotovijo informacije o njihovih prevozninah, veljavnih sporazumih, pogojih prevoza ter vso potrebno dokumentacijo.

Zato izvajalci dejavnosti ne smejo izvajati diskriminacije z uporabo različnih prevoznin (za isti proizvod, ki se prevažata v istem prevoznem sistemu po isti poti), vendar pa se diskriminacija pojavlja glede na namembno državo in državo izvora.

To je zelo pomembna uredba, ampak jo je treba posodobiti, ker je bila sprejeta leta 1960. Osnutek predloga spremembe poenostavlja obstoječo zakonodajo in zagotavlja več stabilnosti pri pogojih, ki se uporabljajo za prevoz blaga.

Na podlagi statistike, ki jo je predložila Komisija, je res, kot je povedal komisar, da bo uredba vplivala na dejavnosti približno 300 000 prevoznikov, ta predlog spremembe pa bo zmanjšal vseevropske upravne stroške za približno 160 milijonov EUR na leto.

Evropski parlament načrtuje, da bo do leta 2012 za 25 % zmanjšal upravno breme za podjetja. Predlog za spremembo dveh uredb, kot ga je predlagala Komisija, je med ukrepi oblikovanimi za doseg tega cilja.

Vendar je res, da je bil odbor za promet obveščen v postopku soodločanja, kar je v nasprotju s členom 73(3) Pogodbe. Zaradi tega je bil predlog gospoda Coste, kot poročevalca, sprejet soglasno.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Gospod predsednik, z moje strani bi bilo nepazljivo, če v imenu svoje skupine ne ponovim, kar je povedal komisar v svojem nagovoru, in sicer da je naš predsednik odbora za promet in turizem resnično izpolnil svojo nalogo predsednika odbora pri obravnavi tega dokaj nezanemivega, vendar vseeno dokaj pomembnega regulativnega vprašanja o storitvah zračnega prometa, zlasti ker mu je uspelo pridobiti soglasno podporo v odboru.

Upamo, da je soglasna odobritev njegovega dela z naše strani olajšala njegovo življenje in delo, samo to sem želel ponovno poudariti.

PRESEDUJOČI: GOSPOD SIWIEC

Podpredsednik

Derek Roland Clark (IND/DEM). – Gospod predsednik, čestitam Komisiji – to pogosto slišite tule, kajne? Vendar je to redki primer poročila, ki je na pravi poti – v Damask?

Vztrajamo pri razpravi o tem predlogu, ker si prizadeva za skrajšanje uredbe. Priznava, da mala podjetja obremenjuje nepotrebna zakonodaja, nekatera sega nazaj vse do šestdesetih let 20. stoletja. Obrazložitev navaja, da ta nepotrebna upravna bremena ovirajo gospodarsko dejavnost in imajo negativen vpliv na konkurenčnost podjetij. S tem se povsem strinjam, zakaj bi se ustavili tu? Zakaj bi omejili nepotrebno administrativno delo le 10 zaposlenih ali manj? Zakaj ne gremo do konca in to pravilo uporabimo za vso živilsko industrijo. Napravimo kres še iz drugih 100 000 zakonodajnih dokumentov. In ko smo že pri tem, pretresite še Komisijo, Parlament in Svet. Resno mislim. Z zmanjševanjem regulativnih bremen, omogočite evropskim narodom, da odvržejo spono, ki nas bodo sicer neizogibno spremenile v gospodarske poražence enaindvajsetega stoletja.

Paolo Costa, poročevalec. – (IT) Gospod predsednik, gospe in gospodje, rad bi le povedal, da tu govorimo več, kot je potrebno.

Zdi se mi, da se v celoti strinjamo s tem: spremembe so bile potrebne in potekajo v pravi smeri; prav je, da ločimo dva sklopa zakonodaje, da odpravimo diskriminatorne pogoje prevoza. Moje edino priporočilo je, da jutri ponovim, kar sem povedal v odboru, v upanju, da bom dosegel enak rezultat: soglasno ali skoraj soglasno izglasovan predlog.

Predsednik. – Ta razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo v torek.

17. Letališke pristojbine (razprava)

Predsednik. – Naslednja točka je poročilo gospoda Stockmanna (A6-0497/2007) v imenu odbora za promet in turizem o predlogu za direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o letaliških pristojbinah (KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD)).

Ulrich Stockmann, poročevalec. – (DE) Gospod predsednik, gospe in gospodje, seveda je vedno bolje, da je prisoten komisar, ker se bodo pojavile nekatere kritične točke, ki mu jih želim predstaviti, vendar bom moral to storiti pozneje.

Že več kot 15 let poskušamo, oziroma Komisija poskuša, določiti regulativni okvir v obliki direktive EU o letaliških pristojbinah. Dva poskusa sta že propadla zaradi navzkrižja interesov med letališči in letalskimi družbami ter med različnimi državami članicami. Tudi ob tej priložnosti so se pojavila velika navzkrižja; ne spominjam se niti enega od 189 predlogov sprememb v odboru, ki bi ga sprejele vse zadevne strani.

Številne letalske družbe želijo čim večjo preglednost stroškov z druge strani, letališč, ter upravnega organa, ki bi določal končne cene, skupaj z uvedbo sistema „single till“. Številna letališča ne želijo nobene spremembe statusa quo. Razen tega so pogajanja ovirala tudi strukturne značilnosti, ki veljajo v različnih državah članicah.

Združeno kraljestvo na primer že ima strog regulativni organ, CAA, medtem ko večina letališč želi deregulacijo, tudi trendi se nagibajo v to smer. Na Švedskem, Portugalskem, Finskem in v Španiji številna letališča delujejo v sistemu letaliških mrež s standardnimi letalskimi pristojbinami, kar pomeni navzkrižno subvencioniranje, in je pogosto slabo pregleden. V Španiji letališke pristojbine celo določa parlament, z drugimi besedami poslanci odločajo o ravneh, ki se bodo uporabljale. V Nemčiji se to področje nadzoruje na zvezni ravni in ne s strani nacionalnega organa, medtem ko so v novih državah članicah letališke pristojbine potrebne za razvoj letališke infrastrukture.

Vse te različne interese navajam samo zato, da bi pokazal, kako zapletena so bila pogajanja. Kar smo do zdaj dosegli, je bilo zato usmerjeno predvsem k reševanju teh navzkrižij interesov, ker v odboru menimo, da je takšna ureditev potrebna ter da je potrebno vsako prizadevanje za dosego sporazuma na to temo.

Kaj smo torej do zdaj dosegli pri usklajevanju teh razlik? Zmanjšali smo področje uporabe na letališča s pet milijoni ali več potniki na leto ali s 15 % nacionalnim deležem potnikov v zadevni državi članici, ker je pri regionalnih letališčih z manj kot pet milijoni potnikov na leto tveganje za zlorabo tržne moči majhno ali ga ni. Drugič, domneval sem, da bodo letališča lahko prosto izbirala zelen poslovni model, in tretjič, letališko mrežo na splošno smo vključili v področje uporabe direktive. Četrto, utrdili smo vlogo regulativnih organov in jim dopustili, da izvajanje vseh določb ali le dela določb preložijo na regionalne regulativne organe. Petič, uvedli smo strožje zahteve za poseg regulativnega organa in, šestič, organom, ki upravljajo letališča, smo ponovno dovolili, da predfinancirajo infrastrukturne projekte iz letaliških pristojbin, kot je bilo mogoče v preteklosti, čeprav morajo za to veljati nekateri pogoji. Želimo diferenciacijo pristojbin na podlagi objektivnega merila in v skladu z ravno zagotovljenih storitev ter okoljske zmogljivosti, prav tako želimo sistem za opredelitev in sklepanje splošnega sporazuma o ravni storitev.

Kompromise, ki so bili doseženi pri pogajanjih, je sprejel odbor za promet in turizem z le enim glasom proti. To je resničen dosežek, ob upoštevanju začetnega položaja, s tega vidika želim izraziti svojo hvaležnost vsem poročevalcem v senci za njihovo tesno in konstruktivno sodelovanje.

Zdaj moramo določiti standardizirana načela preglednosti, nediskriminacije in reguliranega posvetovanja ter obveščanja za določanje letaliških pristojbin v Evropi. To bo pomagalo zmanjšati izkrivljanje konkurence v prihodnosti, poleg tega bo otežilo delo vsem, ki želijo zlorabiti svojo tržno moč.

Direktiva bo po mojem mnenju veliko prispevala k stabilizaciji s tem povezanega partnerstva, ki obstaja med letališči in letalskimi družbami ter bo hkrati okrepila položaj Evrope kot letališkega vozlišča. Zato pozivam poslance, naj podprejo odbor za promet in turizem pri jutrišnjem glasovanju o direktivi na prvi obravnavi.

Jacques Barrot, podpredsednik Komisije. – (FR) Gospod predsednik, gospe in gospodje, rad bi se zahvalil gospodu Stockmannu za njegov velik trud ter na kratko predstavil predlog direktive o letaliških pristojbinah.

Ta predlog direktive skuša predvsem prenesti v zakonodajo Skupnosti načela, ki so jih države članice že odobrile v okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo: nediskriminacija, preglednost, posvetovanje.

Okvir, ki ga direktiva določa na tej podlagi, bo zagotavljal strukturo za dialog med prevozniki in letališči pri določanju in pobiranju pristojbin. Direktiva bo na primer zahtevala, da se letališča posvetujejo s prevozniki, preden sprejmejo odločitev o pristojbinah.

Sprejel sem isti pristop ter se posvetoval z letalskimi prevozniki in letališči, preden sem pripravil ta predlog, katerega načela so odobrile obe strani.

Direktiva uveljavlja tudi koncept neodvisnega regulativnega organa v vsaki državi članici. Ta organ bo imel ključno vlogo, ker bo zagotovil spoštovanje osnovnih načel, ki sem jih omenil.

To je kratek povzetek ciljev tega predloga, o katerem je poročilo pripravil gospod Stockmann.

Preden nadaljujemo z razpravo bi se rad zahvalil vašemu poročevalcu in odboru za promet in turizem za njuno podporo predlogu Komisije.

Gospod predsednik, verjamem, da je ta predlog pravično uravnotežen, in kot je poudaril gospod Stockmann, nedvomno bomo morali biti zelo pozorni glede načina izvajanja direktive, da bomo olajšali boljše sodelovanje med podjetji in letališči.

Hvala. Zdaj bom z veliko zanimanja prisluhnil govorcem v tej razpravi.

Brian Simpson, v imenu skupine PSE. – Gospod predsednik, želim se zahvaliti gospodu Stockmannu za njegovo poročilo ter bi rad v imenu skupine PSE obvestil zbornico, da bomo podprli besedilo, ki ga je sprejel odbor za promet in turizem.

Naš poročevalec je dobro opravil svoje delo pri pripravi bolj realnega in usklajenega stališča, vendar še vedno ne razumem, zakaj je Komisija ta predlog predložila v tej obliki in v tem času.

Če zdaj spregovorim v svojem imenu: več let so nas v industriji civilnega letalstva in v Komisiji prepričevali, da je deregulacija pozitivna zadeva, zdaj pa nam pravijo, da je v zvezi z letališkimi pristojbinami rešitev uredba. Moram reči, da sem opazil ironijo v tem. Vendar smo tam, kjer smo.

V celoti podpiram potrebo po preglednosti letaliških pristojbin, glede česar se je treba natančno posvetovati z interesnimi skupinami. V celoti podpiram potrebo po zagotovitvi, da večja prevladujoča letališča ne izkoriščajo svojega položaja, ter v celoti podpiram odprt in pregleden pritožbeni postopek, če so pravila o sodelovanju in pristojnost razsodnika jasno opredeljeni.

Vendar močno dvomim, da bo predlog za urejanje uspešnosti letališč po EU dal takšno rešitev na področju letaliških pristojbin, kot si jo želijo letalske družbe in Komisija. Seveda, če želimo zakonodajo, ki bo odpravila monopolistične prakse, mora uredba temeljiti na tržnem preskusu za vsako posamezno letališče in ne na poljubni številki, ki se določi brez očitnega razloga. Verjamem, da morate, če je treba uporabljati številke, uporabiti številko, ki odraža gospodarsko prevlado letališča, in sicer odstotek nacionalnega prometa, ter jo nasloviti na tista letališča, ki so prevladujoča in ne na tista, ki to niso.

Ne nasprotujem urejanju letališč, ki so v prevladujočem tržnem položaju, vendar verjamem, da je urejanje večine letališč, da bi prišli v korak z največjimi, na podlagi poljubne številke potnikov z uredbo po načelu ena ustreza vsem, napačen pristop.

Arunas Degutis, v imenu skupine ALDE. – (LT) Rad bi čestital gospodu Stockmannu za poročilo, v katerem je ponovno pokazal strpnost in sposobnost pri obravnavi dokaj spornih predlogov. Ta prihodnja direktiva se dotika dokaj specifičnega področja in ni običajna glede svoje vsebine. Vsi popolnoma razumemo, da večina letališč deluje pod pogoji naravnega monopola in se neizogibno zapletajo v navzkrižja interesov, zaradi česar lahko uporabniki, to so letalske družbe, trpijo. Zato vsi razumemo, da je na tem področju uredba bistvena, vendar obstaja tudi tveganje, da bo imela uredba nasproten učinek – povečani stroški in izdatki lahko povišajo cene za storitve letališč, kar lahko vpliva na letalske družbe.

Vse od prvih srečanj z zainteresiranimi stranmi se pojavlja vprašanje, ali je treba zakonsko urediti vsa letališča, če ne, katera in koliko letališč je treba zakonsko urediti. Kot poslanec liberalne skupine podpiram uredbo in čim manjše poseganje države v poslovanje, da se, kot sem rekel, bolj poudari dejstvo, da približno 25 letališč v Evropski skupnosti zlorablja monopolni položaj ali to poskuša. Zato je moja ponudba vključevala možnost, da uredba zajema približno to število. Vendar se za doseg kompromisa strinjamo s stališčem večine in z drugimi ponudbami ter smo razpravljali o kompromisih.

Zsolt László Becsey, v imenu skupine PPE-DE – (HU) Gospod predsednik, gospe in gospodje. Rad bi povedal, kako sem zadovoljen, da je bil v tej novi dokumentaciji dosežen kompromis, pri katerem je potrebna skupna odločitev. Imel je podporo različnih skupin na ravni odbora za promet in turizem.

Morda se bo pojavilo vprašanje, ali je treba to vprašanje sploh urejati in kakšen bo prag [...] letališča, letališča pod pragom [...] nižji prag. Verjamem, da smo sprejeli dobro odločitev, ko smo obravnavali le tista načela, ki so resnično potrebna, da se v državah članicah ne uveljavi praksa odstopanja od dogovorov in medsebojnega izigravanja.

Prav tako sem zelo zadovoljen, da bodo regulirana le letališča, ki so resnično velika ali imajo monopolni položaj. Prav tako menim, da je skupen uspeh, da se pritožbeni postopek začne le, če je določen prag presežen. Postavili smo realne cilje za ta proces, s čimer smo skrajšali neskončne razprave.

Osebnostno menim, da je uspeh, da imamo v besedilu možnost za prefinanciranje in preprečevanje zlorabe. Ustvarili smo skupen kompromis glede obsega nalog za regulativni organ ter glede neodvisnosti lastnika.

Največja korist bo preglednost, ki bo zelo pomagala strankam, da bodo poznale razčlenitev cene letalske karte. Zaupanje državljanov Unije v EU se bo okrepi, hkrati pa ne bo ogroženo niti načelo subsidiarnosti.

Vseh vprašanj nismo rešili. Pričakujem razpravo s Svetom glede nekaterih vprašanj, na primer pristojbine za varnost ali sistemov dvojne prijave. V vsakem primeru smo zdaj v zelo močnem položaju, upam, da nas bo ta uspeh vodil pri naših pogajanjih s Svetom. Hvala vam gospod predsednik, ponovno se vam opravičujem za zamudo.

Roberts Zīle, v imenu skupine UEN. – (LV) Hvala vam, gospod predsednik, komisar. Najprej bi se rad zahvalil gospodu Stockmannu za dogovor, ki ga je dosegel na tem težavnem področju. Po mojem mnenju je letalski trg dejansko prometni sektor, ki poziva k evropski uredbi, ker imajo nacionalni trgi držav članic na tem področju največjo vlogo. Iz tega razloga je zelo težko vzpostaviti nediskriminatoren odnos do letalskih družb EU med glavnimi lastniki infrastrukture v letalstvu, in sicer letališč. Zadovoljen sem, da odbor za promet in turizem ustvarja kompromis, pri čemer je mogoče uveljaviti popuste na pristojbine ne glede na kakovost ali količino storitev ter tudi na nove poti. Poleg tega, v zvezi s področjem uporabe in pomembnostjo direktive se zdi, da se direktiva dotika ene od odprtih ran letalstva. Želja več ljudi po zmanjšanju števila letališč, ki jih pokriva ta direktiva, je dokaz za to. Hvala.

Eva Lichtenberger, v imenu skupine Verts/ALE. – (DE) Gospod predsednik, gospe in gospodje, obstaja še en razlog, zakaj je razprava o letaliških pristojbinah in o njihovi skupni ureditvi trajala tako dolgo. Dodaten dejavnik je bila neskončna serija posegov med razpravo v odboru za promet in turizem. Ta dokumentacija je bila predmet izjemnega lobiranja, z drugimi besedami, s tem je bilo povezanih veliko denarnih interesov, in kot poslanci tega parlamenta moramo zastaviti eno ali dve vprašanji. Kaj je v ozadju tega? Zakaj se to dogaja? Zakaj tako trd boj, zakaj tako odločno argumentiranje? Odgovor lahko vedno najdemo z vprašanjem: kdo bo imel korist od nepreglednosti? Staro vprašanje, kdo ima dobiček, ali v latinščini *cui bono*, pomaga dati odgovor v tem primeru.

Nepreglednost vedno koristi tistim, ki imajo tržno moč, tistim, ki lahko narekujejo pogoje. Le v redkih primerih to koristi potrošniku ali je celo koristno zanj. Nepoštena konkurenca se pojavi vedno, kadar primanjkuje preglednosti, kadar obstaja prikrito mecenstvo in ko obstajajo skrite subvencije. Zato sem bila mnenja, da je zelo pomembno, da pripravimo skupno uredbo.

Zame je slaba stran tega, da nismo mogli zakonsko urediti večjega števila letališč. Prav tako bi želela na področje uporabe te direktive vključiti manjše objekte, ker so ti pogosto v položaju nepoštena konkurenca glede na večja letališča, ker ta spodbujajo nizkocenovne prevoznike.

Še za konec: Verjamem, da je zelo pomembno uvesti spremembo, ki bo letališke pristojbine povezala z oddajanjem emisij. To je za nas priložnost, da zmanjšamo okoljski vpliv industrije zračnega prometa ter hkrati zmanjšamo hrup, ki moti bližnje prebivalce.

Erik Meijer, v imenu skupine GUE/NGL. – (NL) Gospod predsednik, letališča imajo precej večji vpliv na naše gospodarstvo, prostorsko načrtovanje, promet na kopnem in na okolje, kot smo lahko predvideli v preteklosti. Velika letališča s pomembno vlogo mednarodnih prometnih vozlišč ali kot vstopne točke v večja somestja so se razvila v nakupovalna središča, poslovne lokacije za pisarne in distribucijska podjetja, vozlišča za javni promet na kopnem in kot kontrolna točka za vstop v bližnja območja.

Letališča so pomemben politični inštrument v rokah organov ali so bila prodana mednarodnemu podjetju, ki si prizadeva le za dobiček in širitev. Prav tako ustvarjajo dobiček zunaj letalskega sektorja, sodelujejo v mednarodni konkurenci in so vpletena v spore glede navzkrižja interesov z letalskimi družbami, potniki in drugimi uporabniki ter lokalnimi prebivalci. Letališča je mogoče zlorabiti, ker lahko prisilijo vsako stranko, ki je odvisna od njih, od letalske družbe do potnikov, da nesorazmerno prispevajo k njihovem dobičku.

Ta draga letališča vodijo tudi k razvoju manjših konkurenčnih letališč v bližini, ki imajo nižje pristojbine, slabše zmogljivosti, zavzamejo več prostora, zaradi česar bo še več območij prizadetih zaradi motenj. Če Evropska unija zakonsko ureja prihodek letališč, to ne sme biti namenjeno zaščiti dobičkov teh podjetij ali omejitvi stroškov letalskih družb, prav tako ne sme biti namenjeno krepitevi letalstva, tako da se potnikom ponujajo najnižje možne tarife.

Cilj mora biti zaščititi okolje, kolikor je to mogoče pred neprestanim širjenjem letalstva in spodbujati varnost na najboljši način. Prav tako je pomembna preglednost, da tokov finančnih sredstev in neupravičenih razlik v višini pristojbin ne bo več mogoče pokriti kot poslovnih skrivnosti.

Zdaj postaja opazen rezultat, pri katerem za letališča z 1 do 5 milijonov potnikov na leto ta pravila ne bodo veljala. Ne bi me presenetilo, če bi se zaradi tega povečale naložbe v manjša letališča na gosto naseljenih območjih. Tudi pri drugih vidikih, kot je pritožbeni postopek, strogost standardov in stopnja dobička, se bo besedilo ublažilo v primerjavi s prvotnim predlogom Komisije. Predvidevam, da bo to vodilo k stalnim zlorabam, zaradi česar se bo v nekaj letih povpraševanje po strožjih pravilih povečalo.

Johannes Blokland, *in imenu skupine IND/DEM*. – (NL) Gospod predsednik, to poročilo o preprečevanju zlorabe konkurenčnega položaja s strani letališč lahko računa na mojo podporo. Posebej sem zadovoljen s tremi točkami. Prva je prilagoditev področja uporabe. Vsa letališča ne morejo zlorabiti svojega položaja. Usmerjanje na večja letališča je smiselno, zato se ne strinjam z nekaterimi prejšnjimi govorniki.

Drugič, zadovoljen sem s priložnostjo za diferenciacijo pristojbin v poročilu. Zaradi škodljivih okoljskih vplivov, ki jih ima letalstvo na letališčih in okrog njih, lahko instrument diferenciacije spodbuja uporabo čistejših in bolj tihih letal. Prav tako menim, da letališčem ne bi smeli naložiti prekomernega upravnega bremena. Zaradi preglednosti morajo letališča razkriti nekatere informacije, vendar moramo pozorno spremljati stroške in zaupnost.

Končno, rad bi nekaj povedal o predlogu spremembe 19. Medtem ko pozdravljam neodvisni upravni organ, menim, da besedilo predloga spremembe 19 lahko povzroči težave v nekaterih državah, ker sta priprava postopkov in njihov nadzor dodeljena eni in isti organizaciji. Upam, da bodo razprave s Svetom dale priložnost za zadovoljivo rešitev tega vprašanja.

Za sklep, rad bi se zahvalil poročevalcu za njegovo delo ter se veselim nadaljevanja razprave o tem poročilu.

Jim Allister (NI). – Gospod predsednik, Komisija veliko govori o spodbujanju konkurenčnosti v industriji in o zmanjševanju birokracije vendar njena obravnava teh tem Evropo pogosto usmeri v povsem nasprotno smer, kar se dogaja tudi na področju letalskega prometa.

Potem ko smo se zavzeli za višje stroške za potnike v letalskem prometu z uvedbo zelenih davkov, zdaj predlagamo direktivo o letalskih pristojbinah, ki bodo neizogibno povečale stroške za potnike v letalskem prometu. Posebej me zanimajo regionalna letališča. So katalizator napredka v številnih regionalnih gospodarstvih: odprla so trge; nedostopni kraji so postali dostopni; nenadomestljiva so pri gospodarskem preoblikovanju. In zdaj, kot običajno, jih želi Komisija zadušiti s težkim bremenom birokracije, inovativnost želi pokopati pod kupe zahtev po poročilih, za katera bo nazadnje moral plačati potnik.

Komisiji pravim tole: če je resničen razlog za to direktivo, da želi odpraviti zlorabo prevladujočega položaja na trgu, zakaj vključuje tudi regionalna letališča, ki sploh niso težava v tem primeru? V mojem volilnem okrožju na Severnem Irskem so letališča ključnega pomena za razvoj, vendar je bil prejšnji teden, ko je predsednik Barroso govoril o podpori Severni Irski – in to na dan, ko se je odprla nova linija med Belfastom in Heathrowom – predložen ta predlog Komisije, ki bo povečal stroške in odvrčal od širjenja. Za to in brez opravičila bom glasoval proti temu predlogu.

Antonio De Blasio, *Pripravljaivec mnenja odbora za regionalni razvoj*. – (HU) Hvala vam gospod predsednik, dame in gospodje. Najprej se opravičujem za zamudo in se vam zahvaljujem, da ste mi dali besedo.

Oblikovanje preglednega sistema za letalske pristojbine je izjemnega pomena, ker trenutno ne obstaja nobena standardizirana uredba, ki bi to urejala. Okvirna direktiva Komisije je zagotovila metodo za

zaračunavanje letaliških pristojbin, vendar daje državam članicam dovolj prostora tudi za odstopanja. Letališča in letalski promet so posebej pomembni za Evropsko unijo, ker pomenijo vez z regijami, ustvarjajo delovna mesta in privabljajo podjetja. Pomenijo velik prispevek k družbeni in gospodarski koheziji EU.

S privatizacijo in vstopom komercialnih udeležencev se je prejšnje ravnovesje pri letaliških pristojbinah nekoliko zrušilo. Letalske družbe se pritožujejo, da se večja letališča obnašajo monopolno. To težavo odpravlja osnutek direktive, ki spodbuja ustrezno tržno konkurenco, ker predlog navaja, da sistemi za zaračunavanje pristojbin in letališča, ki jih določajo, ne morejo ustvarjati diskriminacije med različnimi letalskimi prevozniki. Z nekaterimi izjemami morajo pristojbine odražati resnične stroške za storitve ali infrastrukturo.

Določiti je treba objektivna in jasna merila za vsako diferenciacijo ali povišanje pristojbin, tako da uporabniki storitev letalske družbe in letališča plačujejo jasno določene cene – isto pristojbino za enake storitve.

Pomemben je tudi mehanizem za posvetovanje, ki ga uvajamo. Če letalske družbe niso zadovoljne s pristojbinami, ki se zaračunavajo v njihovem imenu, lahko poiščejo pomoč pri neodvisnem regulativnem organu.

Končno, menim, da je zelo pomembno zabeležiti potrebo, da Komisija Evropske unije pripravi poročilo o uspehu direktive za Evropski svet in Evropski parlament v štirih letih od njenega začetka. To poročilo bi ocenilo rezultate in kaže, ali so bili cilji uredbe doseženi. Hvala.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Gospod predsednik, slišali smo nekaj zanimivih argumentov, vsaj v povzetku in splošnih pogojih, glede tega, ali potrebujemo deregulacijo ali prestrogo ureditev. Vendar se bo v posameznih primerih vedno izkazalo, da je ena od teh rešitev najbolj praktična. V zvezi z letalskimi pristojbinami ima po mojem mnenju Komisija prav, ko je predložila predlog za direktivo, čeprav smo imeli v primeru Costovega poročila tudi prav, ko smo pohvalili prizadevanja za zmanjšanje upravnega bremena.

Letališča so pomembni gospodarski udeleženci, razen tega obstajajo pozitivne in morebiti negativne posledice, povezane z njihovo ključno gospodarsko vlogo. Komisija je v svojem predlogu predlagala zanimiv koncept, čeprav je morda nekoliko preveč natančno pripravljen. V odboru za promet in turizem smo pripravili nekaj sprememb in upam, ne verjamem, da bodo izboljšale položaj.

Naš poročevalec, gospod Stockmann, je vodil sklop dolgih pogovorov z interesnimi skupinami, zlasti z različnimi skupinami v tem parlamentu, preden je pripravil nekatere odlične kompromise, ki smo jih večinoma lahko podprli.

Osredotočil bi se rad na tri vidike. Prvič, želimo zagotoviti, da bi direktiva preprečila posameznim letališčem, da bi zlorabila svoj vodilni položaj na trgu. Drugič, potrebujemo določbe, ki bodo veljale po vsej Skupnosti, za vzpostavitev nemotenega delovanja, nediskriminatornih, preglednih in obsežnih postopkov za izračun ter pristojbin. Tretjič, logično je, da se v vsaki državi članici ustanovi neodvisni regulativni organ za zagotovitev, da se določbe izvajajo.

Domnevam, da bo jutri na plenarnem zasedanju naše predloge sprejela večina, ter želim posebej čestitati poročevalcu za njegovo izjemno delo.

Saïd El Khadraoui (PSE). – (PT) Gospod predsednik, komisar, gospe in gospodje, na začetku bi rad čestital gospodu Stockmannu za njegovo izjemno poročilo in dobro sodelovanje. Menim, da bomo ob koncu zakonodajnega postopka sprejeli pomemben nov korak k uresničevanju položaja, v katerem najpomembnejša evropska letališča končno upoštevajo enake predpise glede zaračunavanja vseh oblik pristojbin za storitve v zvezi s pristajanjem, vzletanjem, osvetljevanjem letališča, parkiranjem letala ter obravnavanjem potnikov in tovora.

Področje uporabe je bila ena od najpomembnejših prelomnih točk. Menim, da je kompromis odlična rešitev: 5 milijonov potnikov, 15 % letov v državi članici. Poleg tega je treba upoštevati dejstvo, da smo v našem kompromisu sprejeli tudi določbe za države članice, s katerimi se jim da priložnost, če je potrebno po preiskavi, da od drugih letališč v isti državi članici zahtevajo, da upoštevajo te predpise.

Menim, da obstajajo štiri pomembni elementi. Prvi je, da je preglednost stalna tema v zakonodaji ter da je uvedba zadevnih ciljev in preglednih meril za določanje višine letalskih pristojbin bistvena.

Drugi je, da bodo razlike v višini letaliških pristojbin še vedno mogoče, prav tako imam v mislih razlike, ki temeljijo na primer na okoljski učinkovitosti ali motnjah zaradi hrupa. S tem bi bila mogoča usmerjevalna politika.

Tretji pomemben element je priprava jasnega in obveznega postopka za posvetovanja med organom, ki upravlja letališča, in uporabniki ter določitev dobrega pritožbenega postopka. Končni element je, da je treba skleniti jasne sporazume o predfinanciranju večjih naložb v letališča in kako obračunati te naložbe.

Če povzamem, menim, da lahko dobimo dober končni rezultat, če ima Svet voljo za to. Zavedam se, da bomo na poti naleteli na nekaj težav. Prav tako razmišljam o odobrenih predlogih spremembe o financiranju varnostnih ukrepov, ki so bili predvsem namenjeni kot sredstvo za izvajanje pritiska za iskanje rešitve na drugo vprašanje, kot že veste. Medtem smo s tem zaključili, zato menim, da moramo biti v parlamentu bolj prilagodljivi v preostalem delu tega postopka.

Eugenijus Gentvilas (ALDE). – (LT) Direktiva, ki jo je predlagala Evropska komisija zagotavlja sodelovanje med institucijami, ki nadzorujejo letališča, in uporabniki, to večjim letališčem ne bo dovolilo, da zanemarijo interese strank in prevzamejo monopolni položaj na trgu. Zato želim kot član odbora za regionalni razvoj podpreti to poročilo. Letalski promet mora ustrezati gospodarskim in družbenim potrebam regionalnih skupnosti, poleg tega je treba poudariti, da 90 % državljanov Evropske unije ne živi v glavnih mestih. Zato je treba zagotoviti uspeh pri delovanju regionalnih letališč, ker bo to pomagalo povečati privlačnost regij.

Predstavljen dokument zmanjšuje tveganje monopolnega položaja največjih letališč, to bo pomagalo zmanjšati okoljske, infrastrukturne in prometne težave, s katerimi se srečujejo velja letališča in mesta, ki se nahajajo v njihovi bližini. In sicer, to bo omogočilo hitrejši razvoj regionalnih letališč in zagotovilo družbeni in gospodarski razvoj regij v različnih državah. Razporejanje tokov tovora in potnikov je zelo pomembna osnova za učinkovit regionalni razvoj. Zato ponovno spodbujam k podpori poročila gospoda Stockmanna.

Adam Bielan (UEN). – (PL) Gospod predsednik, ena od odgovornosti Evropske unije je zagotavljanje, da se trg Skupnosti razvija v skladu z načeli pravične konkurence.

Direktiva o letaliških pristojbinah je namenjena preprečevanju morebitnih zlorab s strani letališč, ki imajo prevladujoč položaj na trgu Skupnosti ali v določenih državah. Direktiva je bila predlagana, ker vse države ne uveljavljajo preglednih postopkov pri izračunu letaliških pristojbin. Nove določbe je treba uporabljati na 67 večjih letališčih. Menim, da bi bilo dobro opozoriti, da ima razvoj letališč, zlasti manjših, pomembno vlogo pri spodbujanju regionalnega razvoja v Evropi. To pomeni velik prispevek k izravnavanju gospodarskih razlik med posameznimi regijami Unije. To zlasti velja za države Srednje in Vzhodne Evrope.

Moja država Poljska je ena od vodilnih v zračnem prometu. Poljski trg zračnega prometa je lani zrasel za 13 % in je v svetu med tistimi, ki imajo najbolj dinamično rast. Vendar rast zračnega prometa zahteva precejšnje naložbe. Zato je pomembno, da se manjšim letališčem dovoli, da v svoje letališke pristojbine vključijo del stroškov dolgoročnih projektov za infrastrukturni razvoj. To bi zelo pomagalo pri financiranju njihovega razvoja.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL). – (PT) Gospod predsednik, v tem enominutnem govoru bi rad poudaril predloge sprememb, ki so bili predloženi za zagotavljanje, da ta direktiva izrecno upošteva omejitve regij, ki so v stalnem geografskem in naravnem neugodnem položaju, kot so najbolj oddaljene regije, zlasti v skladu s členom 299(2) Pogodbe ES.

Menimo, da mora direktiva izrecno priznati pomen letališč za socialni in gospodarski razvoj teh regij in za ozemeljsko kohezijo. Zato je treba v direktivo vključiti ustrezne izjeme, od tu predlog, da za letališča v teh regijah predpisi iz direktive ne veljajo, kadar ne jamčijo skladnosti z obveznostmi glede univerzalnih javnih storitev. Upam, da lahko ta predlog računa na vašo podporo.

Kathy Sinnott (IND/DEM). – Gospod predsednik, mislim, da je občasno treba Komisijo opomniti, da je Irska otok ter da smo povsem odvisni od letališč, če želimo biti del Evrope in preostalega sveta. Pomembno vprašanje zame so regionalna letališča ter da ta dobijo polno podporo.

V več primerih slišim argument, da bo pomoč malim letališčem povečala onesnaževanje z ogljikom, vendar menim, da to ni res. Če vsi leti vzletajo iz Dublina, to pomeni, da se morajo ljudje, ki živijo v bližini letališča Cork, kot na primer jaz, ali v bližini letališč Shannon ali Waterford ali Kerry, peljati v Dublin ali vzeti vezni let do Dublina in nato vzleteti od tam. Medtem ko bi ta letala lahko povsem razumno, s pomočjo regionalnih letališč, vzletela iz regionalnega območja neposredno na cilj.

Poleg tega so moja skrb invalidni potniki. Še ne dolgo tega, je bila na seznamu letaliških pristojbin za irska letališča tudi pristojbina za invalidne vozičke. Več invalidnih ljudi je stopilo v stik z mano ter me zaprosilo, da se ta pristojbina umakne, ker so menili, da bodo drugi potniki mislili, da plačujejo dodatke zaradi ljudi na vozičkih. Zelo pomembno je, da se zavedamo, da bo eden na deset Evropejcev trpel zaradi invalidnosti,

mogoče celo več – včasih je ta odstotek 17 – prav tako je pomembno, da se za to ne zaračunava posebna pristojbina.

Luís Queiró (PPE-DE). – (PT) Znotraj Evrope in v Evropo se opravi vedno več potovanj, vendar postaja vse bolj drago potovati znotraj naše celine in vanjo. Dejavniki, ki povzročajo te višje stroške, so rast cen nafte, stroški za varnost in zmanjšanje emisij CO₂, to so stalni dejavniki, ki se ne bodo spremenili.

V tem okviru mora biti naš cilj spodbujati resnično konkurenčen letalski trg, ki je mogoč le tam, kjer obstajata preglednost in predvidljivost. To so, po mojem mnenju glavne pozitivne strani tega predloga direktive v različici, o kateri se zdaj razpravlja, h kateri je pomembno prispeval gospod Stockmann. Ena od posebnih dobrih strani je serija splošnih predpisov za določanje in zaračunavanje letaliških pristojbin, ki določajo splošna načela za preprečitev kakršne koli zlorabe vodilnega položaja. Ker ti predpisi veljajo za približno 70 % letališč, se to izogiba določanju zakonodaje za manjša ali regionalna letališča, za katera to tveganje ne obstaja.

Razen tega je za primere, kot sta na primer Portugalska ali Finska, kjer zračni promet urejajo združenja ali mreže letališč, pripravljena določba za usklajene pristojbine za vse, če izpolnjujejo pravila konkurence. Naslednje točke je prav tako treba poudariti: določitev dajatve za upravljavce in uporabnike letališč za izmenjavo informacij, zahtev po preglednosti in metode za izračun letaliških pristojbin. Oblikovanje neodvisnega nacionalnega regulativnega organa, ki bo posegal le v primeru dokončnega nesoglasja glede odločitve o letaliških pristojbinah, bo prav tako prispevalo k ustreznemu delovanju trga.

Gospod predsednik, končno moram zaključiti z besedami, da opredelitev strogih in preglednih meril za uporabo pristojbin za predfinanciranje novih projektov letališke infrastrukture hkrati štiti javni interes za razvoj letališč in nove letališke infrastrukture ter tudi pravic potnikov, z drugimi besedami potrošnikov, katerih interes mora biti konec koncev v središču naše pozornosti.

Inés Ayala Sender (PSE). – (ES) Gospod predsednik, rad bi čestital vašemu poročevalcu za njegovo potrpljenje pri poslušanju in upoštevanju različnih zahtev, ki odražajo obstoječo raznolikost letaliških sistemov v Evropi. Prav tako bi rad čestital Komisiji, ker je občutljiva na dejstvo, da raznolikost ne sme pomeniti sistemov, ki niso pregledni, kar je lahko diskriminatorno ali zagotavlja omejeno udeležbo različnih interesnih skupin in uporabnikov.

Na podlagi poročevalčevega poglobljenega dialoga in arbitraže verjamem, da sedanje besedilo ponuja zelo uporaben instrument za zagotavljanje, da tri glavne interesne skupine – nacionalni organi, letališča in letalske družbe – v kratkem rešijo njihove razlike v korist delavcev in potnikov. To jim bo omogočilo zagotavljanje visokokakovostnih storitev, ki so v skladu z zahtevami novih potnikov in z zahtevami okoliške dostopnosti, večje varnosti, manjšega vpliva na okolje, zlasti v zvezi s hrupom, manj sporov in pravne negotovosti prek boljšega posvetovanja.

Morda bi bilo bolje poenostaviti uporabo merila, tako da se določi le odstotek, s čimer bi morda dobili bolj reprezentativen rezultat. V vsakem primeru sem zadovoljen, da besedilo priznava operativno zmogljivost letaliških mrež, ki so se izkazale za zelo uporaben sistem za države, kot je moja, v katerih resne sezonske težave vplivajo na letalske družbe.

Poleg tega bi k temu rad dodal predlog za sprejetje parlamentarne ali sodne metode zagotavljanja trenutnih stopenj.

Samuli Pohjamo (ALDE). – (FI) Gospod predsednik, rad bi se zahvalil poročevalcu, gospodu Stockmannu za tako natančno pripravo razprave o tej temi. Kljub temu bi želel usmeriti pozornost drugam, z vidika nekoga, ki živi v redko poseljeni državi z dolgimi razdaljami med poseljenimi središči.

Letališča na Finskem tvorijo skladno mrežo, v kateri večinoma veljajo standardne cene. Ta ureditev je zagotovila razumne operativne stroške, celo na letališčih z malo prometa, ki se nahajajo v oddaljenih regijah. Zračne povezave s temi območji so bistvene.

Predloga sprememb 9 in 16 upoštevata obstoj letalske mreže, vendar se manjša letališča ne obravnavajo pošteno. Upam, da bo Parlament upošteval različne pogoje, ki obstajajo v državah članicah in bo oblikoval direktivo na način, ki omogoča vzdrževanje, razvoj in financiranje nacionalne mreže letališč na enotni podlagi.

Mieczysław Edmund Janowski (UEN). – (PL) Gospod predsednik, rad bi začel z besedami, da cenim delo, ki sta ga opravila gospod Stockmann, poročevalec, in Komisija.

Konkurenčnost evropskega gospodarstva zahteva pregleden in razumen pristop k letalskim pristojbinam. Slednje so pomemben del operativnih stroškov prevoznikov. To vprašanje ne zadeva le lastnikov letališč, ampak tudi letalske družbe in s tem tudi potnike. Letališča nacionalnega ali celinskega pomena so prizadeta skupaj s regionalnimi.

Pojavlja se vprašanje omejitve velikosti. Je predlagano spremenjeno merilo 5 milijonov letov potnikov ali 15 % letov potnikov v določeni državi primerno? V nobenih okoliščinah ne smejo te določbe negativno vplivati na potnike. Storitve, ki jih zagotavljajo letališča morajo biti v skladu z merilom za varnost in točnost prihodov, odhodov in transferjev. Vsi se zavedamo, da se trenutno naša letališča precej razlikujejo, kar zadeva kulturo točnosti. V nekaterih od njih se potniki obravnavajo kot nadloga. Izboljšave in boljše storitve za potnike bi bile zelo dobrodošle.

Jim Higgins (PPE-DE). – Gospod predsednik, zelo sem zadovoljen z rezultatom pogajanj, ki potekajo več mesecev, ter me veseli, da je Parlament sprejel pristop zdrave pameti.

Prvotni predlog Evropske komisije, da bi ta predlog veljal za vsa letališča s številom potnikov, višjim od enega milijona na leto, je bil zelo zaskrbljujoč, zlasti z irskega stališča, ker bi v tem primeru direktiva veljala tudi za letališči Shannon in Cork ter v prihodnosti tudi za Ireland West Airport, ki si prizadeva za nadaljnjo širitev svojega delovanja. Temu nasprotujem, ker za letališča z manj kot pet milijoni potnikov na leto veljajo precej strožje tržne sile kot za večja letališča, uveljavitev pogojev te direktive za ta letališča bi nepotrebno obremenila regionalna letališča.

Glede na stališče, ki ga je danes sprejel Parlament, lahko pričakujemo, da bodo večja letališča bolj pregledna glede njihovih politik določanja cen in financiranja infrastrukturnega razvoja. Prav tako bomo priča močni neodvisni ureditvi v vseh državah članicah za zagotovitev, da letališča in uporabniki letališč ne zlorablajo svojega prevladujočega položaja na trgu.

Zlasti sem vesel, da uporabniki letališč, medtem ko se obravnavajo pritožbe, ne morejo odlagati načrtov, ki jih je sprejelo letališče, menim, da bo obvestilo o spremembi cen šest mesecev vnaprej, pri čemer je to odvisno od letalske družbe, zagotovilo dovolj časa za sporazum in pogajanja, če bodo ta potrebna, obeh strani. Dejstvo, da uporabnik letališča ne more preložiti letaliških načrtov, bo omogočilo letališčem, da začnejo infrastrukturne načrte brez zamude ter tako prihranijo svoj denar – in nenazadnje tudi denar potnikov – ker bodo zelo verjetno imeli koristi od napovedi glede dodatnih stroškov.

Rad bi se zahvalil svojim kolegom v Parlamentu, ki so podprli moje spremembe k prvotnemu predlogu ter ki so podpirali moje stališče med pogajanja, kar bo pomenilo, da bodo regionalna letališča – manjša letališča – še naprej, vsaj v bližnji prihodnosti, prosta dodatne birokracije in stroškov, ki jih ta povzroča. Ponovno se pridružujem vsem: čestitke gospodu Stockmannu, poročevalcu, za dobro opravljeno delo.

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). – (PT) Gospod predsednik, komisar, gospe in gospodje, moram se zahvaliti in čestitati gospodu Stockmannu za njegovo odprtost in zmogljivost, da doseže kompromis med različnimi interesi, ki so vpleteni v pripravo tega poročila na visoki ravni, zlasti v zvezi z najbolj oddaljenimi regijami. Podpiram široke linije predloga Komisije in sem zavezan temu poročilu, ker zagotavlja nediskriminacijo pri letaliških pristojbinah, razen kadar je to združljivo in potrebno v okviru Pogodbe, zlasti v zvezi z napovedmi za najbolj oddaljene regije. Obstajati mora obvezen postopek za posvetovanje med vodstvenimi letališkimi organi in uporabniki. Vsaka diferenciacija pri pristojbinah mora biti pregledna in mora temeljiti na jasnih merilih, pri čemer je treba upoštevati načelo teritorialne kohezije.

Glede na naš predlog bo mogoče prihodnje preoblikovanje za objektivne in pregledne razloge javnega interesa, zlasti v zvezi z univerzalnim dostopom. Države članice morajo zagotoviti, citiram, „da letališča zaračunavajo enako pristojbino za enako storitev. Vodstveni organ letališča lahko uporabnikom letališča podeli koncesije za pristojbine na podlagi kakovosti uporabljenih storitev, če je zadevna koncesija na voljo vsem uporabnikom letališča po objavljenih, preglednih in objektivnih pogojih. Lahko podeli koncesijo uporabnikom, ki odpirajo nove poti ... v skladu s konkurenčnim pravom ES ...

Predsednik je prekinil govornika.

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-outa“, za letališča, ki delujejo v posebnih okoliščinah. Vse čestitke poročevalcu in tistim, ki so sodelovali.

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Rada bi čestitala poročevalcu, gospodu Stockmannu za pomembne izboljšave predloga Komisije.

Za vsa letališča, ki spadajo na področje uporabe te direktive, bodo veljala ista pravila preglednosti in bodo zagotovila informacije v zvezi z izračunom in uporabo letaliških pristojbin.

V skladu z uvodno izjavo 1 je glavna naloga letališč zagotoviti ravnanje z zrakoplovom, od pristajanja so vzleta, ter obravnavo potnikov in prtljage. Glede na širok obseg dejavnosti, ki potekajo na letališčih, je treba jasno opredeliti odgovornosti vsake enote in zlasti način financiranja teh dejavnosti.

Vendar moramo posebno pozornost nameniti možnosti za dejansko izvrševanje te direktive v vseh državah članicah.

Stalen dialog med letališči in prevozniki je nenadomestljiv. Eden od naših predlogov sprememb zahteva, da se letališke pristojbine, ki so bile uvedene za kritje stroškov varovanja uporabijo izključno za izvajanje varnostnih ukrepov.

Države članice morajo tudi uporabljati strukturne sklade za razvoj infrastrukture svojih regionalnih letališč.

V skladu s podatki Eurostata o petih novih državah članicah, se je v letu 2006 zračni promet povečal za 25 % v primerjavi z letom 2005.

V tem času je v Romuniji prišlo do največjega povečanja (35 %).

Predsednik. – Gospod Stockmann, kot poročevalec boste imeli priložnost, da spregovorite ob koncu razprave. Boste govorili zdaj ali želite počakati do konca?

Ulrich Stockmann, poročevalec. – (DE) Gospod predsednik, čeprav postopek prijave k razpravi v resnici ni namenjen za poročevalce, bi želel postaviti eno ali dve vprašanji komisarju, ker ni slišal moje predstavitve, ki je potekala malo prej. Kratek bom, ko dobim naslednjo priložnost.

Predsednik. – Dobro, to je razumljivo, vendar moramo priti do konca seznama. Zato se bomo premaknili k naslednjemu govorniku ter nato nadaljevali po postopku prijave k razpravi.

Timothy Kirkhope (PPE-DE). – Gospod predsednik, verjamem, da je bistvo te razprave mogoče povzeti z vprašanjem: kako merite prevlado na trgu?

Ta direktiva je poskus Komisije, da večje število letališč Skupnosti združi v skupni uredbi, ter meni, da je to mogoče storiti, ker verjame v obstoj neravnovesja med letališči in njihovimi uporabniki, letalskimi družbami. V nekaterih primerih imajo prav; večja letališča v EU, kot sta London Heathrow in Paris Charles de Gaulle, je treba urejati, da ne morejo zlorabiti svojega prevladujočega položaja na trgu. Vendar verjamem, da bi bilo treba manjša regionalna letališča EU urejati le, kadar se ugotovi, da delujejo proti konkurenci.

Vrnimo se k vprašanju: kako merite prevlado na trgu? Sistem, ki zajema vsako letališče v Skupnosti s številom potnikov pet milijonov in več na leto, je poljuben, vendar je gotovo boljši od sistema, ki zajema milijon

potnikov. Kadar letališče letno opravi več kot 15 % potovanj potnikov v državi članici, je ta sistem boljši, vendar še vedno poljuben.

Letališče Newcastle v Združenem kraljestvu ima 5,2 milijona potnikov na leto, vendar mora še vedno tekmovali z drugimi letališči severne Anglije, da privablja potnike. Zakaj bi dodajali obremenjujočo in drago birokracijo manjšim regionalnim letališčem, ki so si med seboj konkurenčna in morajo rasti? Zato želim možnost, da nacionalni zakonodajalci ta letališča izvzamejo iz te uredbe.

Drugotni cilji te direktive pa so zelo dobri. Pozdravljam skupna pravila o zagotavljanju vzajemnih informacij, preglednosti in pobiranju pristojbin. Vendar v tem primeru Komisija ne sme urejati več od tega.

Ulrich Stockmann, poročevalec. – (DE) Gospod predsednik, komisarja bi rad vprašal glede točk, o katerih se naše stališče v odboru močno razlikuje od predloga Komisije: prvič, o zmanjšanju področja uporabe direktive na 5 milijonov potniških letov; drugič, o vključitvi mrež letališč, kar je povsem nova točka; tretjič, o utrditvi odgovornosti regulativnih organov in dopustitvi, da naloge prelagajo na regionalne organe; četrto, o predfinanciranju, ki ga Komisija ni vključila, čeprav je dovoljeno v okviru ICAO. Končno, imam še eno vprašanje: kakšno je vaše stališče o diferenciaciji pristojbin glede na okoljska merila? To so vprašanja, na katera še vedno želim dobiti odgovor.

Avril Doyle (PPE-DE). – Gospod predsednik, da ne bi ponavljala tega, kar je že bilo povedano, v celoti podpiram potrebo po večji preglednosti letaliških pristojbin. Ker letališke pristojbine niso vključene med stroške obratovanja letalskih prevoznikov, ampak so del operativnih, razvojnih in vzdrževalnih stroškov letališč, me zanima stališče Komisije glede nujne potrebe, da letališča povrnejo letališke pristojbine, če mora potnik odpovedati let.

Če se jim letališka pristojbina za odpovedan let ne povrne, se jim mora ta znesek vsaj v celoti knjižiti v dobro. Mislim, da ni sprejemljivo, da si letališča pridržijo letališke pristojbine, če so leti odpovedani. Nekatera letališča to zdaj izvajajo, druga vrnejo pristojbino, potem ko od nje odtržejo visoko upravno pristojbino, zaradi česar nima smisla zahtevati samega povračila.

To je le mala, vendar zelo moteča točka za potnike v EU, zato menim, da moramo zdaj o tem spregovoriti in to točko vključiti v današnjo razpravo.

PRESEDUJOČA: LUISA MORGANTINI

Podpredsednica

Silvia-Adriana Țicău (PSE). – (RO) Ker je naša dolžnost zagotoviti preglednost, prave informacije za uporabnike in potnike ter kakovost storitev zračnega prometa ter ker je v prvih 11 mesecih leta 2006 nastalo 211 novih regionalnih poti – kar je ustvarilo 1 800 novih letov na teden – bi rad vprašal Komisijo, katere ukrepe je sprejela za obveščanje potnikov o letaliških pristojbinah, ker potniki žal ne poznajo njihovih pravic, kadar so leti odpovedani ali imajo zamudo.

Jacques Barrot, podpredsednik Komisije. – (PT) Gospod predsednik, gospe in gospodje, ponovno bi se rad zahvalil poročevalcu, gospodu Stockmannu, ki je podaljšal naš dialog. Mi – in jaz osebno – smo sodelovali v dialogu z letališči in letalskimi družbami. Hvala vam, gospod Stockmann, da ste poslušali obe strani, ker ni enostavno določiti, do neke mere, pravil za dober dialog, ki dopušča doseganje uravnoteženih rešitev in zagotavlja, da letališča v prevladujočem položaju ne morejo zlorabiti tega položaja.

Zdaj bom odgovoril na vaša vprašanja, gospod Stockmann. Kar zadeva število potnikov, menimo, da je število 5 milijonov sprejemljivo. Pomembno je, da se mreže upoštevajo, to podpiram. Vendar ne želim podpreti prelaganja nalog na regionalne organe. To je lahko nevarno, poleg tega ne vidim koristi tega. Potrebujemo nepristranski organ, ki bo zagotovil, da za zadevna letališča veljajo enaki pogoji v zvezi z dialogom in določanjem pristojbin. Podpiram diferenciacijo pristojbin glede na okoljska merila. Vendar – k temu se bom vrnil pozneje – nobenega razloga ni, da predvidimo kakršno koli predfinanciranje infrastrukture. Ko obravnavamo uspešno upravljanje letališča in pobiranja pristojbin, je očitno potrebno predvideti prihodnje infrastrukturne zahteve. Nobene potrebe ni po predfinanciranju.

Poleg teh odgovorov, želim sedaj odgovoriti na nekatere pripombe. Prvič, gospodu Simpsonu želim povedati, da se je direktivi uspelo oddaljiti od uredbe in birokracije. Želimo spoštovanje osnovnih načel. Države članice so ta načela že sprejele znotraj Mednarodne organizacije za civilno letalstvo. Zaradi tega ne želimo uvesti uredbe. Resnično verjamem, da lahko dejansko rečemo, da smo našli najboljši okvir za zagotavljanje dobrega dialoga med letalskimi družbami in letališči, ter bomo, po mojem mnenju, napredek na področju preglednosti

dosegli v tem dialogu. Gospod Allister je povedal, da bo direktiva podražila regionalna letališča. Vendar je resnica prav nasprotna. Nasprotno, s preglednimi računi, tem obveznim posvetovanjem in nediskriminacijo med prevozniki bomo dejansko zagotovili, zlasti na nekaterih regionalnih letališčih, popolno preglednost ter poenostavili letenje za potrošnike, to je potnike, tako da ne bo nobenih neprijetnih presenečenj.

Kot sem povedal in tule odgovarjam gospe Lichtenberger, direktiva dopušča državam članicam, da določijo pristojbine ali pristojbine na podlagi onesnaženja s hrupom ali drugih okoljskih vidikov. Ker pa ta direktiva ne želi ustvariti prekomerne ureditve, nam ni treba opredeliti vsake od teh pristojbin. Če odgovorim gospodu El Khadraoui, rekel bi, da bo pristojbine gotovo mogoče prilagoditi glede na okolje. Svet je to predlagal in jaz nameravam to podpreti.

Nekateri ste me vprašali o težavah v zvezi z odpovedjo letov. Če sem odkrit besedilo ne obravnava tega vprašanja, zato težko odgovorim. Veliko napredka je bilo opravljenega na področju pravic potnikov, to se mora nadaljevati. Gospa, prosil bi vas da me kontaktirate v pisni obliki, da vam lahko zagotovim natančen odgovor na vaše vprašanje, ki je, priznavam, dokaj upravičeno, kot vprašanje gospe Țicău, ki je prav tako povedala svoje mnenje.

Gospod predsednik, zdaj bi rad na kratko začrtal stališče Komisije o predlogih spremembe. Število predlogov spremembe, ki jih je vložil vaš poročevalec krepi cilj Komisije, ki je izboljšati odnos med letališči in letalskimi družbami. Gospod Stockmann, Komisija lahko sprejme več kot 21 predlogov sprememb, ki prispevajo k temu cilju. Rad bi omenil predvsem predlog spremembe opredelitve pristojbine, predlog spremembe 12, in predloga spremembe letaliških mrež, predloga spremembe 14 in 16, z nekaterimi spremembami besedila. Komisija je na začetku predlagala, naj direktiva velja za letališča, katerih letni promet presega 1 milijon letov potnikov. Komisija sprejema novo omejitev, ki je predlagana v prvem predlogu sporazuma 7, ker se zdi, da jo podpira večina v Parlamentu in Svetu. Vendar 27 predlogov spremembe, ki jih je vložil vaš poročevalec ni mogoče prevzeti takih kot so, ter je treba o njih podrobneje razpravljati. To vključuje predvsem predloge sprememb varnostnih pristojbin: Predlogi sprememb 13, 21, 22, 23, 24. To vprašanje je bilo predmet dolgih in zanimivih razprav. Med poravnavo je bil dosežen kompromis, zdi se, gospod Stockmann, da zato na tej stopnji ti predlogi sprememb niso več potrebni. Poleg tega direktiva ne more veljati le za primere kršitev konkurenčnega prava. V taki obliki Komisija ne more sprejeti predlogov sprememb v zvezi s položajem, ko imajo letališča prevladujoč položaj glede na njihove uporabnike. Področje uporabe direktive je širše od tega. Zato menimo, da predlog spremembe 7 in deloma predlog spremembe 16, predlog spremembe 19 in predlog spremembe 20 niso potrebni. Prav tako Komisija ne more sprejeti predlogov spremembe o predfinanciranju letališke infrastrukture. Pobiranje davkov, preden je infrastruktura operativna, je v nasprotju z načeli, na podlagi katerih temelji direktiva.

Vendar ničesar ne odvzema, gospod predsednik, gospe in gospodje, odličnemu delu gospoda Stockmanna, ki je po mojem mnenju zelo izboljšal ta osnutek direktive. Povedal sem svoje mnenje o več predlogih sprememb, vendar se moram ponovno zahvaliti gospodu Stockmannu in odboru za promet za kakovost njihovega dela in za pomoč pri napredovanju na področju tega pomembnega besedila, kar nam bo omogočilo strukturirati dialog med letališči in letalskimi družbami. Uporabnikom želimo preprečiti, da bi postali žrtve tega pomanjkanja dialoga, poleg tega želimo preprečiti položaj, v katerem je zaradi pomanjkanja preglednosti mogoče izvajati številne prakse brez dejanske možnosti, da se jih potrdi. To so pripombe, ki sem jih želel povedati. Parlamentu se želim zahvaliti za njegovo zavezanost temu predlogu. Mislim, da mora našim letališčem in letalskim družbam zagotoviti sredstva za vzpostavitev stalnega dialoga, od katerega bodo imele koristi vse vpletene strani.

, *podpredsednik Komisije. – Stališče Komisije o predlogih sprememb Parlamenta*

Stockmannovo poročilo (A6-0497/2007)

Sprejemljivi predlogi sprememb: 8, 10, 11, 12

Predlogi sprememb, ki so načeloma sprejemljivi: 3, 21, 27, 29, 30, 33, 35, 40, 44, 45

Predlogi sprememb, sprejemljivi po preoblikovanju: 14, 15

Delno sprejemljivi predlogi sprememb: 7 (1. del), 16, 17, 18, 22, 35 (1. del)

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

Ulrich Stockmann, *poročevalec*. – (DE) Gospa predsednica, komisar, gospe in gospodje, najprej se želim zahvaliti vsem za pripombe in predloge. Še vedno moramo skupaj prehoditi določeno razdaljo, poleg tega nas čakajo težavna pogajanja, ko bo Svet predstavil svoje skupno stališče.

V zadnjih letih je postalo jasno, da se Svet strinja z nami pri več točkah, vključno s področjem uporabe direktive, vprašanjem letaliških mrež in zavračanjem „izvzetij“ s strani nacionalnih držav. Vendar obstajajo tudi nekatere nove točke, o katerih še nismo razpravljali, kot so določitev nacionalnih zgornjih omejitev za pristojbine. Zato so potrebne dodatne notranje razprave o teh zadevah. Najprej bo pomembno, da se jutri doseže čim bolj skupen sporazum o teh točkah, da bomo imeli močan pogajalski mandat, ko nam bo Svet predstavil svoje stališče.

Komisar, rad bi se vam zahvalil za natančno stališče, ki ste nam ga predstavili. Rad bi zaključil z razlago, zakaj je infrastruktura predfinanciranja tako pomembna za ta Parlament: Prvič, možna je v okviru ICAO; drugič, seveda ne želimo nenadnega povišanja pristojbin, ko bo prišla na trg nova infrastruktura; in končno, obstaja obsežna zahteva glede zaostankov, ne le v vzhodni Evropi, ampak tudi v drugih državah članicah. Vendar vem, da je to pravdno vprašanje in bomo morali počakati in videti, kakšen napredek je mogoč v tem primeru.

Ponovno se vam zahvaljujem in se veselim nadaljnjih razprav z vami in drugimi poslanci v tem parlamentu. Rad bi se zahvalil tudi vsem poročevalcem v senci za njihovo odlično sodelovanje.

(Ploskanje.)

Predsednik. – Ta razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo jutri.

Pisne izjave (člen 142)

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), *v pisni obliki*. – (RO) Pobuda za pojasnitev predpisov v zvezi z letališkimi pristojbinami in priprava preglednih in nediskriminatornih postopkov za izračun teh pristojbin je dobrodošla, ker preprečuje kakršno koli zlorabo s strani letališč, ki prevladujejo na trgu.

Preglednost in neprekinjena izmenjava informacij med izvajalci letalskega prevoza in strankami sta zato zagotovljeni za posamezna letališča in mreže letališč. Razen tega lahko države članice uporabljajo določbe te direktive za druga letališča na njihovem ozemlju, s čimer spodbujajo konkurenco in implicitno zmanjšajo letališke pristojbine v korist končnim uporabnikom.

Zaradi obstoja skupnih standardov bodo potniki dobili iste storitve za iste cene, stroškovna učinkovitost pa bo edino merilo, ki ga bodo letališča uporabljala pri upravljanju njihove opreme in storitev. Ustrezno izvrševanje teh postopkov bo zagotovljeno z ustanovitvijo neodvisnega nacionalnega regulativnega organa v vsaki državi članici.

Trdno verjamem, da bodo od te uredbe imeli koristi predvsem evropski državljani. Druge koristi bodo: dodatna preiskava letalskega sektorja, boljša varnost potnikov, varnost in zaupanje, ki bodo posledično omogočili precejšen dolgoročen prispevek k razvoju letalskega prometa v Evropski uniji.

18. Izvoz in uvoz nevarnih kemikalij (razprava)

Predsednik. – Naslednja točka je poročilo Johannesesa Bloklanda (A6-0406/2007) v imenu odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane o predlogu Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvozu in uvozu nevarnih kemikalij (KOM(2006)0745 – C6-0439/2006 – 2006/0246(COD)).

Stavros Dimas, *komisar*. – (EL) Gospa predsednica, gospe in gospodje, najprej bi želel čestitati Evropskemu parlamentu in zlasti poročevalcu gospodu Bloklandu, poročevalcem v senci in odboru za okolje, javno zdravje in varnost hrane ter gospe Mann in odboru za industrijo, raziskave in energijo za njihova odlična poročila in stališča, ki so jih izrazili na prvi obravnavi.

V zadnjih 30 letih so politike Evropske unije in zakonodaja o varstvu javnega zdravja in okolja bistveno napredovale na področju zmanjševanja tveganj, ki jih predstavljajo kemične snovi, ne le v Evropski uniji, ampak po vsem svetu. Evropska unija je bila ves čas pomemben partner v mednarodnih konvencijah, vključno z rotterdamsko konvencije o postopku soglasja po predhodnem obveščanju za nekatere nevarne kemikalije in pesticide v mednarodni trgovini. Uredba 304/2003 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izvozom

in uvozom nevarnih kemikalij vpeljuje rotterdamsko konvencijo znotraj Skupnosti. Pri več točkah se uredba ne ustavi pri določbah rotterdamske konvencije, ampak gre še dlje s ponudbo visoke ravni varstva za države, ki uvažajo kemikalije.

10. januarja 2006 je Sodišče Evropskih skupnosti sprejelo sodbo, ki je razveljavila Uredbo 304/2003, ker bi morala imeti dvojno pravno podlago, in sicer člena 133 in 175(1) Pogodbe. Kot odgovor, cilj tega predloga je sprejeti novo uredbo z zgoraj omenjeno dvojno podlago. Hkrati je Komisija na podlagi svojega poročila o dosedanjih izkušnjah pri izvajanju zadevnih postopkov predstavila nekatere tehnične predloge sprememb za določbe uredbe. To poročilo je bilo predloženo Evropskemu parlamentu in Svetu skupaj s tem predlogom. Glavni predlogi Komisije za spremembe uredbe so naslednji:

Predlagajo se nekatere izjeme k osrednji zahtevi za izrecno soglasje v državah uvoza pred izvozom. Te izjeme se izvajajo le v primerih, ko kljub razumnim prizadevanjem s strani Komisije in nacionalnega organa, ki ga je imenovala država izvoza, ni nobenega odgovora na zahtevo ter če so izpolnjeni nekateri pogoji. Te izjeme so namenjene za oblikovanje določene stopnje prilagodljivosti, medtem ko se hkrati ohranja visoka stopnja varstva – ki je dejansko višja od stopnje, ki jo določa rotterdamska konvencija.

Drugič, predlaga se izjema k zahtevi za izrecno soglasje v primerih, ko se kemikalije izvažajo v države OECD, če so izpolnjeni nekateri pogoji.

Tretjič, pravila v zvezi z obdobjem veljavnosti izrecnega soglasja so pojasnjena. Poleg tega se izrecna soglasja pregledujejo z rednimi presledki ter v primerih, ko se sprejme nadomestni dokaz.

Četrto, določeni so postopki in sredstva, da se carinskim organom omogoči dostop do informacij, ker imajo v večini držav članic ti organi glavno vlogo pri zagotavljanju skladnosti z uredbo, zlasti v zvezi z nadzorom izvoza.

Gospa predsednica, rad bi vam izrekel svoje zadovoljstvo s prizadevanji vseh nas za doseg sporazuma o tej uredbi na prvi obravnavi. Evropska komisija je lahko sprejela kompromisni paket predlogov sprememb za doseg sporazuma na prvi obravnavi.

Johannes Blokland, *poročevalec*. – (NL) Gospa predsednica, kot poročevalec za uvoz in izvoz kemikalij sem zadovoljen, da lahko tu poročam, da smo na prvi obravnavi dosegli dober rezultat. Zato bi se rad zahvalil vsem, ki so sodelovali pri tem. Predvsem imam v mislih sekretariat odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane ter poročevalce v senci in njihovo osebje, ki so mi dali izjemno podporo. Močno cenim dobro sodelovanje s Svetom, zlasti portugalskim predsedstvom, in Evropsko komisijo.

To je bil tehnično kompleksen predlog, razprava glede vprašanja, kaj je najbolje za okolje, je bila včasih zelo razgreta. Najpomembnejša stvar, ki smo jo dosegli je po mojem mnenju, da se bo prek te nove uredbe trgovina z nevarnimi kemikalijami obravnavala na etično odgovoren način.

Zlasti smo želeli delovati na podlagi načela, ki ga poznate kot zlato pravilo: „Ne stori drugim, kar ne želiš, da bi drugi storili tebi.“ Čeprav je to starodavno načelo, ki ga najdemo v Bibliji ter v drugih verah, je ta vidik sprožil neobičajne razprave.

Prvoten predlog Komisije je dejansko vseboval zelo liberalne ureditve, ki omogočajo izvoz nevarnih kemikalij s tihim soglasjem. To je bilo predlagano, medtem ko je za države v razvoju zlasti pomemben obstoj popolne preglednosti tega, kar se uvažja. Konec koncev, govorimo o snoveh, ki so v Evropski uniji prepovedane ali resno omejene. Verjamem, da imamo dobre rezultate v doseženem sporazumu. Pomeni, da je varstvo in izboljšanje ozaveščenosti v državah v razvoju zagotovljeno, kar zadeva nevarne snovi.

Gospa predsednica, ta nova uredba ustrezno izvaja globalno rotterdamsko konvencijo, ki je bila sprejeta leta 1998, vendar uradno velja od leta 2004. Zato lahko trdno prepričan priporočam, naj jutri vsi glasujejo za sporazum, ki je bil dosežen s Svetom.

Nazadnje, gospa predsednica, bi rad poudaril, naj Svet in Komisija storita kar največ lahko, da razširita seznam snovi v rotterdamski konvenciji. Na seznamu konvencije je trenutno približno 40 snovi. Gotovo obstaja 200 snovi, ki so bile določene za oceno in morebiti dodane na ta seznam. Zlasti za zaščito držav v razvoju, moramo energično delati tudi na področju drugih snovi.

Erika Mann, *pripravljalca mnenja odbora za industrijo, raziskave in energetiko*. – (DE) Gospa predsednica, svojo hvaležnost bi rada razširila na poročevalca in Komisijo ter seveda tudi na Svet. Predstavili smo zelo dobro poročilo. V odboru za industrijo, raziskave in energetiko smo dali pomemben poudarek pripravi praktične

uredbe, ki bo nadzorovala mednarodni uvoz in izvoz nevarnih kemikalij na razumen in logičen način ter ki je dovolj skladna, da države uvoznice lahko razumejo, kaj želimo doseči v Evropski uniji. V osnovi je bila to glavna težava, in sicer ker smo morali vanjo vključiti nekatere prijetne stvari in nekatere nevarne stvari, vendar ni nihče mogel razumeti, kaj je vse to dejansko pomenilo, vse, kar smo dodali v dodatku k mednarodnemu seznamu.

Predlog, ki ga imamo pred sabo, je dobra uredba, upam, da bo ustrezno razumljen na mednarodni ravni, da ga bo mogoče ustrezno uporabiti. Stvari, ki se ne razumejo, bodo seveda ostale nesmiselne. To je lahko prav tako nevarno; če nečesa ne razumemo, potem to nikakor ne bo delovalo.

Odbor za industrijo je zadovoljen, posebej bi se želel zahvaliti poročevalcu, gospodu Bloklandu, da je tako vztrajno in razumno sodeloval pri pogajanjih, da smo končno dosegli dober kompromis. Poleg tega bi želela prositi, da tega seznama ne poskušamo dodatno dopolniti, ampak da preskusimo, kar imamo, tako da bomo končno dobili del zakonodaje, ki deluje.

Frieda Brepoels, v imenu skupine PPE-DE. – (NL) Gospa predsednica, komisar, gospe in gospodje, kot veste uredba, ki jo imamo pred sabo, zadeva zelo tehnično vprašanje. Zato prvotno nimamo nobene določbe za razpravo, ampak zdaj ko imamo končno priložnost, da izrazimo naše stališče, bi želela povedati nekaj na kratko v imenu skupine PPE-DE.

Prav tako sem zelo zadovoljna, da smo po več neuradnih posvetovanjih s Svetom in Komisijo na prvi obravnavi dosegli sporazum. To je bilo mogoče le zaradi prizadevanj in odprtosti našega poročevalca, ki je bil pripravljen poslušati vse strani. Seveda se zahvaljujem tudi Komisiji in Svetu za njune prispevke.

Sedanja uredba o uvozu in izvozu nekaterih nevarnih kemikalij se, poleg dvojne zakonodajne podlage – člena 133 in člena 175(1) – ter več tehničnih sprememb – dejansko osredotoča, kot je že omenil poročevalec, na spremenjen postopek za izrecno soglasje, ki se obravnava v členu 13. Neuradna razprava je večinoma osredotočena na to vprašanje.

Prepričan sem, da je v nekaterih primerih ustrezna večja prilagodljivost, ne le za zaščito izvoznih interesov evropskih držav, ampak tudi za zagotovitev najvišje stopnje varstva okolja in javnega zdravja za vse zadevne strani. Na ta način je še vedno mogoče izvažati nekatere nevarne kemikalije brez izrecnega dogovora ali soglasja, vendar pod zelo strogimi pogoji.

Menim, da besedilo v sporazumu zagotavlja varen izvoz snovi in ga celo krepi. Ta zadnja točka je bila dejansko dosežena z odstranitvijo dela prvotnega besedila Komisije. Kot poročevalka v senci skupine PPE-DE sem prepričana, skupaj s Svetom in Komisijo, da smo dosegli dober, uravnotežen in izvedljiv kompromis. Upam, da bodo moji kolegi poslanci vse to jutri odobrili.

Gyula Hegyi, v imenu skupine PSE. – Gospa predsednica, naprej želim pozdraviti poročilo ter seveda pozdravljam izvajanje Rotterdamske konvencije, ki je pomembna mednarodna konvencija o prepovedi več nevarnih kemikalij.

Ta tema mi ni neznana. Delal sem kot poročevalec v senci za skupino PSE o omejitvah za več kemikalij, vključno s prepovedjo PFOS in prepovedjo izvoza živega srebra, zdaj pa s kolegi delam na področju omejevanja amonijevega nitrata in drugih snovi. Z gospodom Bloklandom sva uspešno sodelovala na tem področju.

Razumeti moramo, da prepoved na evropski ravni včasih ne zadostuje. Na primer DDT in lindan sta v EU že več let prepovedana, vendar je v krvi naših državljanov še vedno mogoče odkriti njuno prisotnost. Po evropski prepovedi nekaterih kemikalij se pogosto zgodi, da več nadnacionalnih družb proizvede in proda prepovedane kemikalije v državah, nečlanicah EU, zlasti v tretjem svetu. Nato se prepovedane kemikalije zlahka vračajo v uvoženih izdelkih, prav tako so prisotne kot onesnaževalci okolja v oceanih, morjih, rekah in v zraku. Prepoved izvoza živega srebra, ki jo v celoti podpira ta parlament, nam je pokazala pravi odziv. Enaka obravnava je potrebna tudi za druge nevarne kemikalije.

Poudarjam pomembnost mednarodnih konvencij o kemikalijah – Rotterdamske konvencije, Stockholmske konvencije in SAICM – ker lahko le ti instrumenti omogočijo mednarodno rešitev težav, ki jih povzročajo kemikalije.

Marios Matsakis, v imenu skupine ALDE. – Gospa predsednica, tudi jaz želim čestitati gospodu Bloklandu za odlično poročilo ter za občudovanja vreden način, kako je obravnaval vsa postopkovna vprašanja v zvezi s to pomembno vlogo. Razen tega se mu želim zahvaliti za spoštovanje in pozornost, ki jo je namenil vsem poročevalcem v senci. Predlog Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izvozom in

uvozom nevarnih kemikalij, obogaten z dogovorjenimi skupnimi predlogi sprememb skoraj vseh parlamentarnih skupin, bo predstavil sklop ustreznih in zelo potrebnih pravil, ki bodo zelo verjetno zagotovila zaščito javnega zdravja in okolja na visoki ravni. Resne težave, ki jih povzročajo brezobzirni mednarodni trgovci s strupenimi snovmi so znane in vzbujajo strah, zato upamo, da bo izvajanje predloga Komisije pomagalo državam v razvoju, da se zoperstavijo resnim nevarnostim za dobro počutje državljanov in za naše okolje.

Razen vsebine tega dela zakonodaje je prav tako omembe vredno, da do določene mere kaže uporabnost sklepa Sodišča v zvezi z ukrepi Komisije proti Svetu in Evropskemu parlamentu. Hkrati postavlja vprašanja, zakaj so bili takšni ukrepi sploh sprejeti in zakaj tri osrednje inštitucije EU niso mogle poiskati načina za prijateljski dogovor brez potrebe po zatekanju k posvetovanju s Sodiščem. Tak ukrep, ki je neizogibno povzročil zamudo, je bil drag in je morda povzročil določeno medinstitucionalno sovraštvo, ki bi se mu bilo mogoče izogniti. Kljub temu se je to zgodilo in zdaj moramo to pozabiti – čeprav nas morda mora to voditi k pametnejšim odločitvam v prihodnosti ter k izogibanju sodnim postopkom, kolikor je to mogoče.

Carl Schlyter, v imenu skupine Verts/ALE. – (SV) Gospa predsednica, naj se zahvalim gospodu Johannesu Bloklandu za odlično sodelovanje med celotnim postopkom. Od podpisa rotterdamske konvencije je preteklo deset let, poleg tega je bilo rečeno, da je za izvoz nevarnih snovi potrebno predhodno pisno obvestilo. Konec koncev ne obravnavamo katerih koli kemikalij; seznam kemikalij vsebuje najnevarnejše kemikalije, ki jih danes uporablja človek. Zato je to trajalo deset let. En razlog za to je trmast odnos stare Komisije, ki je vztrajala, da gre le za komercialno zadevo. Zahvaljujem se Stavrosu Dimasu za zagotovitev, da imamo zdaj ustrezno pravno podlago in lahko stvari prenesemo na višjo stopnjo.

Prav tako ni bilo vedno enostavno pogajati se s Svetom. Presenečen sem bil, ko je predsedstvo izrazilo mnenje, da bi se lahko smrtonosne kemikalije, ki so v praksi prepovedane v EU, daljša obdobja izvažalo v druge države brez predhodnega soglasja. Razlog za to je, da Svet ni želel, da bi bila evropska komisija v konkurenčno neugodnem položaju. Vendar bi bil za našo industrijo resnično neugoden položaj, če bi bila prisiljena ogroziti zdravje, okolje in mednarodno zakonodajo, da bi preživel. Absurdno je trditi, da moramo kršiti mednarodne konvencije samo zato, ker drugi ne upoštevajo pravil in standardov. Prav tako lahko rečete, da bi morala EU izvažati nezakonite droge, ker, če jih ne bo EU, jih bo pa mafija.

Vesel sem, da smo se na koncu lahko sporazumeli in končno zapolnili vrzel za neodobren izvoz. Zdaj imamo zakonodajo, ki ne pokriva le kemikalij iz konvencije, ampak vsebuje tudi zahteve za druge kemikalije, ki se strogo nadzorujejo v EU. Te morajo ustrezni organi zdaj oceniti pred izvozom glede na zdravstvena in okoljska merila. Dobro je, da se je obdobje za izjeme skrajšalo s 36 mesecev na 12 mesecev. Prav tako je dobro, da so vključene kemikalije, ki jih vsebujejo proizvodi. Končno imamo zakonodajo, ki je sprejemljiva in izboljšuje predlog Komisije, vendar bi lahko bil še boljši, če bi imela javno zdravje in okolje prednost pred interesi podjetij; to je konec koncev trajnostni gospodarski model.

Hiltrud Breyer (Verts/ALE). – (DE) Gospa predsednica, tudi jaz bi se želela zahvaliti gospodu Bloklandu. Zadovoljna sem, da je Evropski parlament spremenil taktiko in zapolnil to velikansko vrzel. Vsi vemo, da je v svetu v razvoju več kot 1,5 milijona primerov zastrupitev in skoraj 30 000 primerov smrti na leto. Grozljivo bi bilo, če bi predlog Komisije začel veljati, ker bi to pomenilo, da je mogoče nevarne kemikalije izvažati brez dovoljenja držav uvoznic, če se v 90 dneh ne prejme noben odgovor.

Prav tako bi to bila zelo vprašljiva zakonodaje o zdravju in okolju, če bi nadaljevali z izvozom, ko na eni strani določamo nove varnostne mejnike z najnovejšo certifikacijo za pesticide, po drugi strani pa počnemo ravno nasprotno pri uvozu. EU ne sme le zagotoviti visoke ravni varstva na lastnem pragu, ampak mora isto zagovarjati tudi za preostali svet, to paradokсно mehčanje izvoznih pravil ne bi nikakor pripomoglo k verodostojnosti EU.

Še več, potrebujemo večjo preglednosti v zvezi z izvozom kemikalij in pesticidov. Prav tako potrebujemo boljši sistem za razkritje količin proizvodov, ki jih izvažajo države članice EU. Konec koncev govorimo o gibanju blaga, za katerega veljajo omejitve in prepovedi, v državah članicah pa potrebujemo maksimalno preglednost na tem področju. Zato zahtevamo več informacij o zadevnih količinah in o državah članicah, iz katerih izvirajo te snovi.

Avril Doyle (PPE-DE). – Gospa predsednica, ker nimam izkušenj s tem, postopkom – in ker so, če se ozrem naokoli, vsi ostali že spregovorili – ali to pomeni, da imam lahko na voljo pet minut? Predvidevam, da lahko govorim vsaj dve minuti, kar je čas, ki je bil odvzet naši strani zaradi postopka prijave k razpravi. Obstaja zadeva, ki jo moramo razjasniti.

Podpiram svoje kolege v zvezi s to pomembno uredbo, ki je v drugi obravnavi v odborih in domovih zaradi odločitve Sodišča izpred 12 mesecev, da bi bila potrebna dvojna pravna podlaga.

Glavna točka, o kateri želim govoriti v okviru postopka prijave in razpravi, je moja splošna zaskrbljenost zaradi pravnih podlag in težave, s katero se tu srečujemo, ne le pri tem delu zakonodaje, ampak tudi pri ostalih. Na ravni odbora in na plenarnih zasedanjih se veliko časa porabi za razprave o predlogih sprememb v zvezi z enotno ali dvojno pravno podlago ter različnimi stališči.

Mislím, da je čas, da ta parlament natančno obravnava postopke, za katere smo se odločili – na različnih pravnih podlagah – ker pogosto prejmemo predlog za dvojno podlago ali ga prejme Svet, ki nato pristopi do nas, preden se doseže skupno stališče za površne zakonodajne razloge, kot bi jaz to poimenovala, ker bo z rastjo EU – zdaj ima 27 držav članic in se še povečuje – težje povezati našo zakonodajo. Resnično moramo obravnavati naše delo na tem področju. Zato je zanimivo, da je v tem primeru resnica ravno obratna. Sodišče je navedlo, da na tem področju potrebujemo dvojno pravno podlago in ne enotne pravne podlage, kar običajno precej olajša življenje – če lahko ohranimo enotno pravno podlago – ker so dvojne pravne podlage pogosto v korist odvetnikom.

Zanima me, ali nam lahko komisar pove, kakšen je bil natančen izziv za Sodišče v zvezi z enotno pravno podlago, kdo jo je sprejel ter ali nam lahko pove več informacij o tem, zakaj se je Sodišče odločilo na podlagi dvojne pravne podlage. Dali so nam čas, da ponovno pregledamo postopek, ter so ohranili učinke uredbe, dokler je ponovno ne sprejmemo, take kot je bila. Zato pozdravljam dejstvo, da bomo dosegli sporazum o prvem branju zaradi vsega tega sodelovanja. Stališča komisarja v zvezi s tem in o celotnem dogajanju v zvezi s pravno podlago, zaradi katere smo že drugič tu, bi bila zelo dobrodošla.

Predsednica. – Pustila sem vam dodaten čas, tako kot drugim, ker pet minut očitno ni bilo preveč, ker ni prisotnih veliko poslancev, vendar le tokrat.

Stavros Dímas, komisar. – (EL) Gospa predsednica, rad bi se zahvalil vsem govornikom za zelo pozitivne pripombe.

V celoti priznavam in se strinjam z željo Komisije, da doseže visoko raven varstva zdravja ljudi in okolja, zlasti v tistih državah, ki nimajo potrebne infrastrukture ali zmogljivosti za pravilno obravnavo nevarnih kemikalij.

Prav tako se v celoti strinjam s stališčem, da mora imeti Evropska skupnost vodilno vlogo pri vzpostavljanju pravnega okvira za Skupnost, da zagotovi visoko raven varstva. Pri več točkah se uredba ne omejuje na določbe rotterdamske konvencije, vendar določa pogoje za izvajanje, ki zagotavljajo visoko raven varstva za vse države po svetu, ne le za podpisnice konvencije.

Prepričan sem, da bo ta primer spodbudil druge države, da bodo sledile vzoru in se pridružile konvenciji. Komisija si bo kar najbolj prizadevala za podporo rotterdamske konvencije, da bo omogočila uresničitev teh ciljev.

Kot odgovor na skrbi, ki so bile izražene v zvezi z arzenikom in živim srebrom, bi želela Komisija poudariti, da bo v skladu s členom 22(3) Uredbe 304/2003, predložila predlog za uporabo zadevne priloge, če se čisti arzenik prepove ali se zanj uvedejo stroge omejitve. Razen tega Komisija poudarja, da v Svetu in parlamentu poteka delo v zvezi s predlogom za prepoved izvoza živega srebra v države zunaj Skupnosti, prepoved, ki dokler bo veljala, sega prek zahtev za soglasje, ki sta jih določili rotterdamska konvencija in uredba Skupnosti, ki jo izvaja.

Ponovno bi se želel zahvaliti poročevalcu in poročevalcem v senci za njihova prizadevanja in odlično opravljeno delo, zlasti gospodu Bloklandu. Komisija je zlasti zadovoljna z rezultati pogajanj in meni, da so vsi kompromisni predlogi sprememb sprejemljivi.

Kar zadeva dvojno pravno podlago, bi bilo dejansko bolj enostavno imeti enojno pravno podlago, vendar dobro poznamo težavo, ki se pri tem pogosto pojavi: Če se prav spomnim imamo pri tem člen 133 s členom 175, medtem ko imamo v večini drugih primerov člen 95 s členom 175. Gotovo se pri predlaganju pravne podlage vedno zanašamo na mnenje naše pravne službe. Tu smo, kot sem že povedal, obravnavali trgovino in okolje, kar je bil razlog za sklep Sodišča Evropskih skupnosti o dvojni pravni podlagi.

Johannes Blokland, poročevalec. – (NL) Gospa predsednica, gospa Doyle in gospod Matsakis so predstavili težavo pravne podlage, tega vprašanja se je dotaknil tudi komisar Dimas, ki se mu zahvaljujem za odgovor.

Ko sem bil poročevalec, je bila težava tako velika, da me je obiskal predsednik Sveta in rekel: „V Svetu se zavedamo, da imamo resne težave s „trgovino“ kot s pravno podlago; želimo upoštevati nasvet naše pravne službe in jo preoblikovati v „okolje“.

Parlament se je posvetoval s svojo pravno službo, naša pravna služba je bila povsem prepričana, da pravna podlaga ne sme biti „trgovina“, ampak „okolje“. Na tej podlagi smo prišli do tega sklepa skoraj soglasno, vsaj v Svetu.

Dejansko bi bilo bolje, če te težave ne bi posredovali na Sodišče, ampak bi začeli pogajanja s komisarjem, predsednikom Sveta in Parlamentom, da bi našli politično rešitev za to težavo. Kaj se je zgodilo potem? Na srečo je začela veljati uredba. Delovalo je: Svet je zadevo obravnaval kot nujno, prav tako tudi Parlament. Vendar smo imeli veliko razprav, na koncu so se vsi motili: Komisija, Svet in Parlament.

Sodišče je razglasilo salomonsko sodbo in povedalo: dvojna pravna podlaga, medtem ko sta Svet in Parlament domnevala, da tega ne moreš imeti, da je to nemogoče. V takem primeru končaš v položaju, ko se vsi motimo, da je to povzročilo več let zamude, čeprav na srečo ne vse na račun držav v razvoju, ko se je delo nadaljevalo.

V vsakem primeru smo za to porabili veliko časa. Menim, da bi morali ukrepati skupaj, da preprečimo take težave v prihodnosti. Ko je komisar Dimas opravil svoj predhodni intervju z odborom za okolje, javno zdravje in varnost hrane, smo mu predstavili to težavo.

To težavo smo prav tako predstavili na treh obravnavah, na katerih sta sodelovala komisar Verheugen in predsednik komisije, gospod Barroso. Takrat smo dobili pozitiven vtis, da predložitev primera na Sodišče ni bila le odločitev Komisije, ampak pravne službe. Menim, da moram od zdaj naprej reševanje te težave prepustiti politikom in ne odvetnikom.

Predsednik. – Ta razprava je zaključena.

Glasovanje bo potekalo jutri.

Pisne izjave (člen 142)

Daciana Octavia Sârbu (PSE), v pisni obliki. – (RO) Predlog uredbe v zvezi z izvozom in uvozom nevarnih kemikalij pomeni izboljšanje pri uporabi kemikalij, ker se zdravje prebivalstva in okolje učinkoviteje zaščitita. Uredba je namenjena spodbujanju skupne odgovornosti izvoznikov in uvoznikov ter njihovi podpori pri prizadevanju za sodelovanje, da se zagotovi nadzor nad mednarodnim kroženjem nevarnih kemikalij. Nova uredba spreminja opredelitev izvoznika, tako da vključuje osebe, ki izvažajo take nevarne snovi iz EU, vendar niso stalni prebivalci EU, s čimer se zagotovita učinkovit nadzor in spremljanje toka nevarnih kemikalij.

Postopek soglasja po predhodnem obveščanju, pri čemer nekatere kemikalije zahtevajo izrecno dovoljenje s strani države uvoznice, pomaga državam, ki trgujejo, do pridobitve več pravilnih informacij v zvezi z nevarnimi kemikalijami, ki so prepovedane na podlagi okolja in javnega zdravja, ki se lahko uvozijo v države uvoznice. Kljub temu postopek po predhodnem obveščanju ni nadomestilo za učinkovite in trajne mejne kontrole, države članice morajo sodelovati za zagotovitev učinkovitega upravljanja premikanja teh nevarnih snovi na njihovem ozemlju.

Richard Seeber (PPE-DE), v pisni obliki. – (DE) Nova uredba o uvozu nekaterih nevarnih kemikalij in pesticidov zdaj vključuje več občutljivih tehničnih sprememb. V preteklosti je bila mednarodna trgovina na tem področju ves čas ovirana zaradi upravnih ovir. To je bilo večinoma zaradi dejstva, da so morale države uvoznice podati svoje „izrecno soglasje“, preden so lahko odpremile blago. Nobenega dvoma ni, da je to soglasje absolutno bistveno pri delu s potencialno nevarnimi snovmi in zato je to zahtevo treba zadržati.

Načelo subsidiarnosti je konec koncev eden od stebrov Unije, prav tako je pomembno, da lahko države članice v prihodnosti še vedno določajo, katere potencialno nevarne snovi lahko prečkajo njihove meje.

Vendar moram z vidika proste trgovine ohraniti določeno stopnjo prilagodljivosti na tem področju. Več prostora za manevriranje prav tako olajšuje preprečevanje, da bi države, ki nimajo še dobro razvitega sistema za nadzor uvoza, izkoriščali uvozniki, katerih delo se ne spremlja učinkovito. Trenuten kompromis upošteva te domneve in ne zagotavlja le, da se s potencialno nevarnimi kemikalijami trguje na odgovoren način, ampak tudi zagotavlja prostor za manevriranje, ki je potrebno, da lahko mednarodna izmenjava blaga poteka nemoteno.

19. Dnevni red naslednje seje: glej zapisnik

20. Konec seje

(Seja se je končala ob

21.50.)