

ΠΕΜΠΤΗ 2 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2006

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΟΥ κ. COCILOVO

Αντιπροέδρου

1. Έναρξη της συνεδρίασης

(Η συνεδρίαση αρχίζει στις 9.00)

2. Κατάθεση εγγράφων: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

3. Ευρωπαϊκή στρατηγική επικοινωνίας - Λευκή Βίβλος

Πρόεδρος. Η ημερήσια διάταξη προβλέπει τη συζήτηση της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την ευρωπαϊκή στρατηγική επικοινωνίας – Λευκή Βίβλος.

Margot Wallström, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής. – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου προς εσάς και τους αξιότιμους βουλευτές για την παρουσία σας εδώ τόσο νωρίς το πρωί. Σας ευχαριστώ που μου προσφέρετε την ευκαιρία να σας παρουσιάσω τη Λευκή Βίβλο για μια ευρωπαϊκή πολιτική επικοινωνίας την οποία ενέκρινε η Επιτροπή στη χθεσινή της συνεδρίαση.

Αυτή δεν είναι η πρώτη φορά που μιλώ για τη Λευκή Βίβλο ενώπιον του Κοινοβουλίου. Την ανακοίνωσα για πρώτη φορά κατά τη συζήτηση της έκδοσης Herrero, η οποία αποτέλεσε σημαντικό κείμενο αναφοράς για το έργο που ανέλαβα στη συνέχεια. Στα διάφορα στάδια προετοιμασίας της Λευκής Βίβλου, ενημέρωνα τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τις ιδέες μου, μετέχοντας σε συνεδριάσεις με τις διάφορες πολιτικές ομάδες, επιτροπές, κλπ., και είμαι βεβαία ότι οι κεντρικές ιδέες και μηνύματα της Λευκής Βίβλου είναι οικεία σε πολλούς από εσάς.

Η ανταπόκριση και η ενθάρρυνση της προσπάθειάς μου με κάνουν να πιστεύω ότι, σε θέματα επικοινωνίας, το Σώμα θα εξακολουθήσει να είναι ο πιο αφοσιωμένος και πολύτιμος σύμμαχός μου. Η επικοινωνία είναι πρωτίτως θέμα δημοκρατίας. Οι λαοί μας έχουν το δικαίωμα να γνωρίζουν τι κάνει και τι αντιπροσωπεύει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ ως πολίτες έχουν το δικαίωμα να μετέχουν πλήρως στο ευρωπαϊκό εγχείρημα. Αυτό είναι το κεντρικό μήνυμα της Λευκής Βίβλου.

Υπάρχει ένα ανησυχητικό χάσμα μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των πολιτών της. Επτά στους δέκα ερωτηθέντες σε έρευνες του Ευρωβαρομέτρου δηλώνουν ότι γνωρίζουν ελάχιστα ή τίποτα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Περισσότεροι από τους μισούς αισθάνονται ότι δεν έχουν λόγο στα ευρωπαϊκά ζητήματα. Η εμπιστοσύνη στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα μειώνεται, όπως άλλωστε και ο αριθμός όσων πιστεύουν ότι η Ευρώπη ωφελεί τους ίδιους ή τις χώρες τους. Αυτή δεν είναι η πρώτη φορά που διαπιστώνεται χάσμα επικοινωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των πολιτών της. Αποτέλεσε αντικείμενο συζητήσεων στους κύκλους της ΕΕ τουλάχιστον από την περίοδο των δημοψηφισμάτων που προηγήθηκαν της θέσης σε ισχύ της Συνθήκης του Μάαστριχτ το 1992. Από αυτήν την άποψη, τα πρόσφατα δημοψηφίσματα για τη Συνταγματική Συνθήκη αποτέλεσαν ηχηρό εγερτήριο σάλπισμα.

Η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των πολιτών της έχει καταστεί περισσότερο επείγουσα από κάθε άλλη φορά. Για να σημειώσει πρόοδο, το ευρωπαϊκό εγχείρημα πρέπει να στηρίζεται στις επιθυμίες και τις προσδοκίες των πολιτών. Πρέπει να ανήκει στους πολίτες, όχι μόνο σε μια μικρή ελίτ η οποία βρίσκεται στις Βρυξέλλες ή σε μία ή δύο μεγάλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Η Λευκή Βίβλος είναι η πρόταση της Επιτροπής για την ανταπόκριση σε αυτήν την πρόκληση και τη θεμελίωση μιας πολιτικής επικοινωνίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ποιος πρέπει να είναι ο κύριος στόχος μιας ευρωπαϊκής πολιτικής επικοινωνίας; Στη Λευκή Βίβλο υποστηρίζεται η ανάπτυξη μιας λειτουργικής ευρωπαϊκής δημόσιας σφαιρας, στην οποία θα μπορεί να διεξαχθεί διάλογος σε ευρωπαϊκό επίπεδο με τη συμμετοχή των πολιτών. Αυτήν την ιδέα την είχε ενστερνιστεί στο παρελθόν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και τώρα αποτελεί κεντρικό στοιχείο του οράματος της Επιτροπής για μια πολιτική επικοινωνίας.

Στη Λευκή Βίβλο υπογραμμίζεται η σημασία της ανάπτυξης μιας πραγματικής ευρωπαϊκής πολιτικής κουλτούρας, με πανευρωπαϊκές πολιτικές ομάδες, πανευρωπαϊκά μέσα ενημέρωσης και βήματα δημοσίου διαλόγου ή τόπους συνάντησης στους οποίους οι πολίτες θα μπορούν να συζητούν θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Σπεύδω, εντούτοις, να διευκρινίσω ότι όλα αυτά δεν αποσκοπούν στην αντικατάσταση ή υποβάθμιση του ρόλου των εθνικών, περιφερειακών ή τοπικών επιπέδων πολιτικής οργάνωσης και δραστηριοποίησης των μέσων ενημέρωσης απεναντίας, έχουν ρόλο συμπληρωματικό.

Για να διαμορφωθεί μια ευρωπαϊκή πολιτική κουλτούρα, εκείνο που πρωτίστως ίσως απαιτείται είναι να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των ευρωπαϊκών θεμάτων στους εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς δημοσίους διαλόγους. Η ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής δημόσιας σφαίρας είναι, βεβαίως, πολύ φιλόδοξος στόχος και απαιτεί χρόνο. Υπερβαίνει κατά πολύ τις δυνατότητες της Επιτροπής. Σε αυτό το πλαίσιο, αποφασιστική σημασία θα έχει ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αλλά γνωρίζουμε ότι ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί μόνον εάν όλοι οι εμπλεκόμενοι –και πρωτίστως τα κράτη μέλη– επιδείξουν διάθεση να δεσμευτούν και να αναλάβουν τις ευθύνες τους.

Συνεπώς, η Λευκή Βίβλος είναι μια έκκληση για ανάληψη δράσης από όλα τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, τις κυβερνήσεις και τα πολιτικά κόμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την κοινωνία των πολιτών και τα μέσα ενημέρωσης σε όλες τις χώρες της ΕΕ. Προτείνεται να ξεκινήσουμε τις εργασίες μας σε πέντε βασικούς τομείς: καταρχάς, καθορίζοντας κοινές αρχές. Μια ευρωπαϊκή πολιτική επικοινωνίας πρέπει να στηρίζεται στη θεμελιώδη παραδοχή ότι όλοι οι πολίτες της ΕΕ έχουν ορισμένα δικαιώματα, όπως το δικαίωμα ισότητας και πλήρους ενημέρωσης σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση, το δικαίωμα να πληροφορούνται όλες τις απόψεις για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και το δικαίωμα να λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις τους από τους υπευθύνους για τη χάραξη των πολιτικών.

Στη Λευκή Βίβλο προτείνεται η κατοχύρωση αυτών των αρχών σε ένα έγγραφο πλαίσιο –ενδεχομένως σε έναν ευρωπαϊκό χάρτη ή κώδικα δεοντολογίας– στο οποίο όλοι οι βασικοί συντελεστές θα δεσμευτούν σε εθελοντική βάση να συμφωνήσουν επί των αρχών της επικοινωνιακής πολιτικής. Χρειαζόμαστε αυτές τις κοινές αρχές ως οδηγούς για την κοινή μας δράση αλλά και για να διασφαλιστεί η αξιοπιστία και η νομιμοποίηση των δραστηριοτήτων μας στον τομέα της επικοινωνίας· για να καταστεί σαφές ότι η ευρωπαϊκή πολιτική επικοινωνίας δεν αποσκοπεί στην προώθηση της Ευρώπης ή στην παραγωγή προπαγανδιστικού υλικού αλλά στην ενίσχυση της δημοκρατίας μας. Είναι ένα μέσο το οποίο θα επιτρέψει στους πολίτες να αξιολογήσουν κατά πόσο γίνονται σεβαστά τα δικαιώματά τους.

Ο δεύτερος τομέας δράσης που προτείνεται στη Λευκή Βίβλο είναι η συμμετοχή των πολιτών. Πώς μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου αυτού μια ευρωπαϊκή πολιτική επικοινωνίας; Στη Λευκή Βίβλο προτείνονται τρεις μέθοδοι: η στενότερη συνεργασία στον τομέα της αγωγής του πολίτη, η σύνδεση των πολιτών μεταξύ τους και η σύνδεση πολιτών και δημοσίων θεσμών. Η αγωγή του πολίτη είναι μέλημα κυρίως των εθνικών ή περιφερειακών αρχών, ωστόσο η Ευρώπη μπορεί να προσφέρει προστιθέμενη αξία. Η ΕΕ μπορεί να συμβάλει στη διασφάλιση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και στη διευκόλυνση της ανάπτυξης κοινών εκπαιδευτικών μέσων έτσι, ώστε να υποστηρίζεται καλύτερα η ευρωπαϊκή διάσταση. Αυτό το διαπιστώνω σε κάθε επίσκεψή μου στα κράτη μέλη. Οι εκπαιδευτικοί και όσοι εμπλέκονται στην εκπαιδευτική διαδικασία ρωτούν: «Είναι ανάγκη να εφευρίσκουμε εκ νέου τον τροχό; Δεν μπορεί να βελτιωθεί η ανταλλαγή πρακτικών, υλικού ή εμπειριών;»

Αναγκαία για την ανάπτυξη αμοιβαίας εμπιστοσύνης και σεβασμού αλλά και για την ενίσχυση της προθυμίας για συνεργασία στο πλαίσιο της προσπάθειας επίτευξης κοινών στόχων είναι η δημιουργία νέων βημάτων δημοσίου διαλόγου για τα ευρωπαϊκά θέματα. Επιπλέον, η καλή αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ των πολιτών και των δημοσίων θεσμών είναι αναγκαία σε μια υγιή δημοκρατία. Η επικρατούσα τάση να καταστούν τα θεσμικά όργανα της ΕΕ πιο επικοινωνιακά, ανοικτά και προσβάσιμα πρέπει να συνεχίσει να ενισχύεται.

Ο τρίτος τομέας δράσης που περιλαμβάνεται στη Λευκή Βίβλο αφορά τα μέσα ενημέρωσης και τις νέες τεχνολογίες. Τα μέσα ενημέρωσης είναι κεντρικοί συντελεστές στην πολιτική επικοινωνίας και, γι' αυτό, οι δημόσιες αρχές σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης επιβάλλεται να εξεύρουν καινοτόμους τρόπους συνεργασίας με τα εθνικά, περιφερειακά και τοπικά μέσα ενημέρωσης. Πρέπει επίσης να συζητήσουμε για τους τρόπους με τους οποίους μπορεί να διασφαλιστεί η δίκαιη εκπροσώπηση όλων των απόψεων σε αυτές τις συζητήσεις και να προσφερθεί στους πολίτες πλήρης, ισότιμη και αντικειμενική ενημέρωση μέσω ποικίλων διαύλων, όχι μόνο μέσω του Τύπου, του ραδιοφώνου ή της τηλεόρασης αλλά και μέσω του Διαδικτύου. Μια από τις προτάσεις, όπως άλλωστε πληροφορηθήκατε ήδη από τα μέσα ενημέρωσης, είναι να αναβαθμίσουμε την υπάρχουσα «Ευρώπη μέσω δορυφόρου» –μια διοργανική υπηρεσία– και, για παράδειγμα, την περιφερειακή τηλεόραση, η οποία ανήκει στους χρήστες της εν λόγω υπηρεσίας.

Ο τέταρτος τομέας δράσης είναι η κατανόηση της κοινής γνώμης. Αυτή είναι μια πρόκληση για όσους είναι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής. Πρέπει να βρίσκονται σε διαρκή επαφή με την ευρωπαϊκή κοινή γνώμη, διότι οι απόψεις των πολιτών για τα επιμέρους ζητήματα μπορεί να διαφέρουν δραματικά μεταξύ των διαφόρων χωρών ή ακόμη και περιφερειών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι πρωτοπόρος στην ανάπτυξη σύγχρονων μέσων, όπως οι έρευνες του Ευρωβαρομέτρου, για την ανάλυση της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης. Η Λευκή Βίβλος ενθαρρύνει τον διάλογο σχετικά με το πώς μπορούμε να βελτιώσουμε τη χρήση αυτών των μέσων με σκοπό την περαιτέρω εμφάθιση των αναλύσεών μας και πώς μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε πιο αποτελεσματικά αυτές τις αναλύσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας χάραξης των πολιτικών.

Ο πέμπτος τομέας κοινής συζήτησης είναι το πώς μπορούμε να διασφαλίσουμε την επιτυχία αυτής της εταιρικής σχέσης: ο τίτλος που δώσαμε σε αυτήν την ενότητα είναι «πώς να εργαστούμε μαζί». Πώς μπορούν οι κυβερνήσεις

της ΕΕ να συνεργαστούν στενότερα μεταξύ τους και με τις Βρυξέλλες για την ενημέρωση και τη διαβούλευση με τους πολίτες; Πώς μπορούν τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συνεργαστούν πιο αποτελεσματικά και να ενισχύσουν περαιτέρω την αποκέντρωση των προσπαθειών τους; Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές βρίσκονται στην κατάλληλη θέση για να διεξαγάγουν πραγματικό διάλογο με τους πολίτες. Ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος για να μεταφέρουν τις απόψεις των τοπικών κοινοτήτων στους υπευθύνους για τη χάραξη πολιτικών στις Βρυξέλλες; Τι άλλο μπορούν να πράξουν πολιτικά κόμματα και ΜΚΟ, ώστε να ενισχύσουν την ευαισθητοποίηση των πολιτών για τα ευρωπαϊκά θέματα και να ενθαρρύνουν τον δημόσιο διάλογο;

Η Επιτροπή δεν έχει έτοιμες απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά και δεν θεωρούμε ότι πρέπει να δίνουμε μαθήματα στους λοιπούς μετέχοντες σε αυτήν τη διαδικασία σχετικά με το τι πρέπει να πράξουν. Συνεπώς, η Λευκή Βίβλος εγκαινιάζει μια ευρεία διαδικασία διαβούλευσης, καλώντας όλους τους ενδιαφερόμενους να μελετήσουν εμβριθώς αυτά τα ερωτήματα και να προτείνουν τις δικές τους ιδέες. Ποτέ δεν πραγματοποιήσαμε δημόσια διαβούλευση σχετικά με την πολιτική επικοινωνίας της Ευρώπης. Είναι λοιπόν καιρός να το πράξουμε, αν θέλουμε πραγματικά να τοποθετήσουμε τους πολίτες στο επίκεντρο των δραστηριοτήτων μας. Επιθυμώ το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να είναι ο στενότερος σύμμαχος και υποστηρικτής μας σε αυτήν τη διαδικασία. Η διάθρωση για μια τέτοια συνεργασία υφίσταται ήδη, οπότε μπορούμε να την χρησιμοποιήσουμε ως βάση για τη βελτίωση της διάθρωσης και του συντονισμού των προσπαθειών μας.

Ολοκληρώνω την ομιλία μου με μια φράση του φιλοσόφου John Dewey, ο οποίος έγραψε: “Η σύνδεση μεταξύ των λέξεων «κοινός», «κοινότητα» και «επικοινωνία» δεν είναι απλώς λεκτική. Επιχειρήστε να επικοινωνήσετε, με πληρότητα και ακρίβεια, μια εμπειρία σε ένα άλλο πρόσωπο, ιδίως αν παρουσιάζει κάποιο βαθμό πολυπλοκότητας, και θα διαπιστώσετε ότι αλλάζει και η δική σας στάση έναντι της εμπειρίας σας”.

Η επικοινωνία συμβάλλει στην κατανόηση, αναπτύσσει κοινές αξίες και δημιουργεί κοινότητες. Αυτό χρειάζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από οτιδήποτε άλλο. Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας. Αναμένω τις απόψεις σας με ενδιαφέρον.

Struan Stevenson, *εξ ονόματος της Ομάδας PPE-DE*. – (EN) Επίτροπε Wallström, σας ευχαριστώ για την πολύ ενδιαφέρουσα και επαρκή παρουσίαση της Λευκής Βίβλου σας σήμερα το πρωί. Εξ ονόματος της Ομάδας του ΕΛΚ-ΕΔ, χαιρετίζω θερμά τη Λευκή Βίβλο για μια ευρωπαϊκή πολιτική επικοινωνίας την οποία εκπονήσατε. Η παρουσίασή της συμπίπτει με μια περίοδο κατά την οποία το χάσμα μεταξύ της Ευρώπης και των πολιτών της διευρύνεται. Στο εκλογικό μας σώμα κυριαρχεί η αίσθηση της αποξένωσης από τις Βρυξέλλες: αποξένωσης από τα θεσμικά της όργανα και από την πολιτική εν γένει. Η μειωμένη συμμετοχή των ψηφοφόρων στις εκλογές του 2004 αποτέλεσε, δυστυχώς, σαφή υπενθύμιση της ανάγκης να μάθει η ΕΕ να επικοινωνεί περισσότερο με τους πολίτες της.

Ωστόσο, το ζήτημα δεν είναι απλώς η *περισσότερη επικοινωνία* στην Ευρώπη: χρειαζόμαστε *καλύτερη επικοινωνία*. Και για να επικοινωνεί καλύτερα, η Ευρώπη πρέπει επίσης να ακούει περισσότερο. Οι ευρωπαίοι ηγέτες έχουν χάσει την επαφή με τους πολίτες τους, και συμφωνώ μαζί σας, κυρία Επίτροπε, όσον αφορά το σημείο της ανακοίνωσής σας στο οποίο δηλώνετε ότι οι πολίτες προσβλέπουν στην Ευρώπη αναζητώντας εγγυήσεις ευημερίας, αλληλεγγύης και ασφάλειας ενόψει της παγκοσμιοποίησης. Οι πολίτες μας δεν ανησυχούν για τις επιμέρους λεπτομέρειες της μεταρρύθμισης των θεσμικών οργάνων· ανησυχούν για τις θέσεις εργασίας τους, ανησυχούν για τα 20 εκατομμύρια των ευρωπαίων ανέργων. Συνεπώς, *στηρίζω βεβαίως θερμά τη νέα προσέγγιση* την οποία υιοθετείτε και η οποία συνίσταται στη μετάβαση από τον επικοινωνιακό μονόδρομο στον ενισχυμένο διάλογο, από τη βρυξελλοκεντρική επικοινωνία σε μια πιο αποκεντρωμένη προσέγγιση, από τη θεσοκεντρική –όπως αναφέρετε στην ανακοίνωσή σας– επικοινωνία σε μια επικοινωνία που θα έχει ως επίκεντρο τους πολίτες.

Αυτό ακριβώς προσπάθησα να πράξω στη Σκωτία, στην εκλογική μου περιφέρεια. Ξεκίνησα έναν διαγωνισμό σχολικού δοκιμίου με σκοπό να ενθαρρύνω το ενδιαφέρον των μαθητών για τα ευρωπαϊκά θέματα. Αύριο μάλιστα θα επισκεφθώ το Aberdeen για να μιλήσω σε εκπροσώπους των δημοτικών αρχών σχετικά με τις δημοσιονομικές προοπτικές, και αυτό είναι ένα παράδειγμα εφαρμογής στην πράξη της ευρωπαϊκής επικοινωνίας. Ωστόσο, πρέπει να μεριμνήσετε, ώστε η Λευκή Βίβλος να μην περιοριστεί σε μια απλή άσκηση διαβούλευσης, η οποία θα είναι επουσιώδης και αποκομμένη από τους πολίτες στους οποίους απευθύνεται. Στην Ευρώπη έχουμε την τάση να είμαστε πολύ καλοί στα λόγια και λιγότερο καλοί στις πράξεις.

Οι ιδέες μας πρέπει να συνοδεύονται από δράσεις. Αναρωτήθηκα, όταν αναφερθήκατε στη σπουδαιότητα που έχουν τα προγράμματα «Erasmus» και «Πολίτες για την Ευρώπη» στη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ της ΕΕ και των πολιτών της, μήπως αυτό είναι κάπως αντιφατικό, δεδομένου ότι στον προϋπολογισμό του 2006 προβλέπονται σημαντικές περικοπές στα εν λόγω προγράμματα. Θα χρειαστεί ίσως να κατανοήσουμε καλύτερα και να ενημερωθούμε λεπτομερέστερα για τους συγκεκριμένους τρόπους με τους οποίους σκοπεύετε να χρηματοδοτήσετε αυτήν την τεράστια στρατηγική δημοσίων σχέσεων.

Η επικοινωνία, η διαφάνεια, η ελεύθερη πρόσβαση στα έγγραφα και η συμμετοχή στη χάραξη πολιτικής δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί πλήρως σε εμάς τους ίδιους, τους βουλευτών του ΕΚ, τους εκπροσώπους της ΕΕ. Το Κοινοβούλιο εκπροσωπεί αυτούς ακριβώς τους πολίτες με τους οποίους προσπαθούμε να επικοινωνήσουμε· δυστυχώς, όμως, η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δεν ζητείται αρκετά συχνά, ενώ πολλές φορές ζητείται όταν είναι πολύ αργά. Συχνά οι απόψεις του δεν λαμβάνονται υπόψη και συχνά προσκρούουν στην εναντίωση του Συμβουλίου, το οποίο λειτουργεί χωρίς λογοδοσία και διαφάνεια. Γι' αυτό, κυρία Επίτροπε, ενώ χαιρετίζω θερμά τους στόχους και τις προσπάθειές σας, σας καλώ να εξετάσετε το ενδεχόμενο προσθήκης ενός ακόμη «Δ» στο σχέδιό σας για τον διάλογο, τη δημόσια συζήτηση και τη δημοκρατία: ενός «Δ» που θα αναφέρεται στη λέξη «δράση».

(Χειροκροτήματα)

Jan Marinus Wiersma, *εξ ονόματος της Ομάδας PSE*. – (EN) Κύριε Πρόεδρε, ορθώς μας απασχολούν τα προβλήματα επικοινωνίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ορθώς, όπως αναφέρεται στον τίτλο αυτής της Λευκής Βίβλου, επιδιώκουμε τη συμμετοχή των πολιτών στη συζήτηση για την Ευρώπη. Η διάγνωση είναι σαφής και οι συνταγές για τον χειρισμό του προβλήματος που περιλαμβάνονται στη Λευκή Βίβλο είναι λεπτομερείς.

Θέλω να ευχαριστήσω θερμά την κ. Επίτροπο για τις προσπάθειες που κατέβαλε, ώστε να φτάσουμε σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας αντιμετώπισης του κρίσιμου αυτού προβλήματος. Αργότερα, θα συζητήσουμε λεπτομερώς πολλές από τις προτάσεις των πολιτικών ομάδων. Θα προσπαθήσω, λοιπόν, σε αυτή μου την παρέμβαση να διατυπώσω ορισμένες γενικές παρατηρήσεις σχετικά με την επικοινωνία εν γένει.

Στην επικοινωνία, τα πολλά λόγια είναι φτώχεια. Η ουσία της καλής επικοινωνίας είναι η διατύπωση ενός ισχυρού μηνύματος με απλό τρόπο. Πρέπει να εξηγήσουμε στους πολίτες τι ακριβώς κάνουμε και γιατί έχει σημασία για αυτούς. Όταν αντιληφθούν ότι τα συμφέροντά τους επηρεάζονται από τις αποφάσεις μας, θα μεριμνήσουν οι ίδιοι για τη δημόσια σφαίρα.

Στη Λευκή Βίβλο ζητείται να γίνουν επενδύσεις σε μηχανισμούς, διαδικασίες και νέες τεχνολογίες για τη διευκόλυνση των διαύλων επικοινωνίας. Αυτό είναι θετικό, αλλά δεν προσδιορίζει την ποιότητα του περιεχομένου που θα μεταδοθεί μέσω αυτών των διαύλων επικοινωνίας. Γίνεται αναφορά σε σύνδεση των πολιτών και σε διάλογο στη δημόσια σφαίρα. Δεν διαφωνούμε επ' αυτού. Εντούτοις, προτού οι πολίτες μετάσχουν σε οποιαδήποτε τέτοια δραστηριότητα, πρέπει να ενδιαφερθούν. Μόνο τότε θα επιτευχθεί η συμμετοχή τους. Πρέπει να τους δείξουμε γιατί πρέπει να ενδιαφέρονται για το έργο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ευθύνη για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων βαρύνει όλους μας –όλα τα θεσμικά όργανα– και όχι μόνο την αίθουσα Τύπου στον κάτω όροφο. Ως εκ τούτου, η εταιρική σχέση που προτείνεται στη Λευκή Βίβλο είναι εξίσου σημαντική.

Όπως ανέφερα προηγουμένως, θα ήταν θετικό να επενδύσουμε σε νέες ιστοθέσεις και σε δικούς μας τηλεοπτικούς σταθμούς, αλλά έχουμε ήδη στη διάθεσή μας τη μεγαλύτερη ομάδα διαπιστευμένων ανταποκριτών στον κόσμο: 1 300 δημοσιογράφοι είναι πρόθυμοι να στείλουν ανταποκρίσεις υψηλής ποιότητας σε ένα παγκόσμιο κοινό. Αν προσφέρουμε εγκαίρως στους δημοσιογράφους αυτούς αξιόλογες ειδήσεις, τα πρωτοσέλιδα, οι ιστοθέσεις, οι νέοι τηλεοπτικοί σταθμοί και οι συζητήσεις στη δημόσια σφαίρα θα ακολουθήσουν.

Η πραγματικότητα, όμως, είναι ότι οι περισσότερες από τις απόπειρες επικοινωνίας μας καταβαραθρώνονται επειδή η ΕΕ αποτυγχάνει στα βασικά ζητήματα. Η ΕΕ προσφέρει κοινότοπες ανακοινώσεις Τύπου αντί να καταβάλλει εντονότερες προσπάθειες αναζήτησης νέων μηνυμάτων τα οποία θα προσελκύουν το ενδιαφέρον των επιμέρους ομάδων μέσωσ ενημέρωσης στις διάφορες χώρες και περιφέρειές μας.

Πολύ σωστά, στη Λευκή Βίβλο δίνεται έμφαση στη σφυγμομέτρηση της κοινής γνώμης και στην ανάγκη κατανόησης της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης. Εάν, όμως, χρησιμοποιεί σωστά αυτό το μέσο, γιατί η Επιτροπή επιμένει να υποβάλλει βαθύτατα αντιδημοτικές προτάσεις όπως η οδηγία για τις λιμενικές υπηρεσίες την οποία συζητήσαμε πριν από έναν μήνα; Στη Λευκή Βίβλο γίνεται αναφορά στην ανάγκη να λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις των πολιτών, και πολύ σωστά. Και όμως, σε αυτήν την περίπτωση η Επιτροπή δεν άκουσε ούτε καν το δικό της Κοινοβούλιο, πόσο μάλλον τους πολίτες της. Συνεπώς, δεν αρκεί να δηλώνει ότι η Ευρώπη πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους πολίτες: πρέπει επίσης να ενεργεί σεβόμενη τις απόψεις τους. Για ποιον λόγο να απευθυνθούν οι πολίτες σε εμάς εδώ στις Βρυξέλλες, εφόσον κανείς δεν τους εγγυάται ότι οι απόψεις τους θα ληφθούν υπόψη ή ότι θα αλλάξουν τα σχέδιά μας;

Χαιρετίζω αυτήν τη Λευκή Βίβλο, διότι εγκαινιάζει μια πολύ αναγκαία συζήτηση. Το Σώμα οφείλει να χαιρετίσει τη σημαντική συμβολή της κ. Επιτρόπου. Ως μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οφείλουμε να διαδραματίσουμε τον ρόλο που μας αναλογεί, ώστε να διασφαλίσουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αναπτυχθεί με τη στήριξη των πολιτών της και θα εξυπηρετεί τα συμφέροντά τους κατά τον βέλτιστο δυνατό τρόπο.

Gérard Onesta, *εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE.* – (FR) Η ανακοίνωσή σας για τη Λευκή Βίβλο ξεκίνησε πολύ καλά, κυρία Wallström, εφόσον διαβάζω στην πρώτη σελίδα ότι η επικοινωνία δεν μπορεί να διαχωριστεί από το περιεχόμενό της.

Περίμενα, συνεπώς, να βρω μια πολιτική ανάλυση για τα αίτια του κλονισμού των σχέσεων που όλοι μας –εσείς, εμείς, όλοι μας– διαπιστώνουμε ότι υπάρχει μεταξύ των Ευρωπαίων και των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων. Από αυτήν την άποψη, ομολογώ ότι είμαι πολύ απογοητευμένος, διότι η αυτοκριτική σταματά στη φράση που μόλις ανέφερα. Κατά τη γνώμη σας, χρειάζεται απλώς να μιλήσουμε πιο θετικά για την Ευρώπη και αυτό προφανώς είναι αρκετό για να αποκατασταθεί η χαμένη εμπιστοσύνη των Ευρωπαίων έναντι των θεσμικών οργάνων τους και του κοινοτικού σχεδίου. Μπορεί κανείς να ισχυριστεί σοβαρά, ωστόσο, ότι οι φιλελεύθεροι στόχοι, τους οποίους ενστερνίζεται η ομάδα του κ. Barroso, δεν έχουν άραγε κάποια σχέση με όλα όσα –δικαίως– απασχολούν τους πολίτες της ΕΕ;

Είναι αλήθεια ότι στο έγγραφό σας επισημαίνετε ορισμένες κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθήσουμε. Το έγγραφο περιέχει ορισμένες ελκυστικές φόρμουλες: αποκέντρωση, συμμετοχή και πολιτισμός. Πέρα και πίσω όμως από αυτούς τους όρους, υπάρχει καμία ουσία; Έχω την εντύπωση ότι συγχέετε την επικοινωνία με τον διάλογο. Η δημοκρατία δεν είναι μόνο επικοινωνία· έχει να κάνει πάνω από όλα με την πραγματική συμμετοχή των εθνών μέσω των θεσμών τους. Όταν ο κ. Barroso μάς λέει στο τέλος του καλοκαιριού, «Το έλαβα το μήνυμα, θα αποσύρω τα κείμενα επί των οποίων δεν υπάρχει συναίνεση», και αποσύρει όντως δεκάδες κείμενα, αλλά διατηρεί την οδηγία για τις υπηρεσίες, αισθάνομαι ότι δεν έκανα εκστρατεία για το ίδιο πράγμα με εκείνον στο δημοψήφισμα, και αυτό είναι κάτι που δεν μπορώ να ανεχτώ. Προσωπικά, δεν πιστεύω ότι η οδηγία για την προστασία των εργαζομένων δημιουργούσε κάποιο πρόβλημα, αντίθετα με την οδηγία για τις υπηρεσίες, η οποία προκαλεί προβλήματα στην πράξη. Δεν αρκεί να μεταμφιέζουμε τις πολιτικές· ίσως χρειάζεται να τις αλλάξουμε.

Έχω την εντύπωση ότι η προσέγγισή σας είναι αρκετά τεχνοκρατική και ελιτίστικη. Το Erasmus είναι ένα φανταστικό πρόγραμμα αλλά, όπως είπε ο προηγούμενος ομιλητής, δεν έχει τεράστιο αντίκτυπο στα έθνη, διότι δεν διαθέτουμε τους πόρους γι' αυτό. Το να πούμε ότι στηριζόμαστε στις νέες τεχνολογίες, που είναι κατά τα φαινόμενα η απάντηση σε όλα, είναι σαν να πιστεύουμε κατά κάποιον τρόπο ότι ο πολλαπλασιασμός των ιστοθέσεων θα είναι αρκετός για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν από την άποψη που έχει ο κόσμος για τα προβλήματα της ΕΕ· προβλήματα που, επιπλέον, γνωρίζουμε. Χρειάζεται πραγματικά να επαναλάβουμε μια σειρά ερευνών του Ευρωβαρόμετρου για να μάθουμε ότι οι ανησυχίες των πολιτών μας αφορούν τις μετεγκαταστάσεις επιχειρήσεων, την κοινωνική αβεβαιότητα, την κρίση στον τομέα της υγείας και τις περιβαλλοντικές αλλαγές; Είμαι σχεδόν βέβαιος ότι το Ευρωβαρόμετρο θα σας αποκαλύψει αυτό που σας είπα προ ολίγου με μία μόνο πρόταση.

Ποια μέσα θεσπίζετε ενόψει αυτών των ανησυχιών; Όταν ήμουν εισηγητής για το πρόγραμμα Prince στο πλαίσιο του προϋπολογισμού για το 2005, θυμάμαι ότι η Επιτροπή είχε προτείνει τη διαίρεση των κονδυλίων για αυτό το πρόγραμμα στα δύο, και αυτό μετά το σοκ του διπλού «όχι» στο σχέδιο Συντάγματος. Το Κοινοβούλιο ήταν εκείνο, σε αυτήν την Αίθουσα, που εξαπλασίασε στη συνέχεια τα κονδύλια.

Κυρία Επίτροπε, οι προθέσεις σας είναι αξιέπαινες, αλλά ακόμη μία φορά σας λέω ότι όσο δεν διευκρινίζετε για τι ακριβώς επιθυμείτε τη στήριξη σε πολιτικό επίπεδο, δεν θα έχει κανένα νόημα να ασχολείστε με το περιτύλιγμα και το φιογκάκι που θα βάλετε στη συσκευασία: η επανεξέταση της επικοινωνίας κάποιου είναι μια καλή ιδέα, αλλά η αναθεώρηση της πολιτικής του είναι καλύτερη ιδέα.

Jens-Peter Bonde, *εξ ονόματος της Ομάδας IND/DEM.* – (DA) Κύριε Πρόεδρε, αγαπητή μου Margot, πίσω από τα ωραία σου λόγια κρύβεται το γεγονός ότι το τμήμα προπαγάνδας της ΕΕ θα ήθελε να είχε περισσότερα χρήματα για επιπλέον προπαγάνδα. Περισσότεροι δημοσιογράφοι θα προσληφθούν για να διαφημίσουν τις δικές τους αρετές και μια νέα υπηρεσία ενημέρωσης πρόκειται να δημιουργηθεί έτσι, ώστε να μπορείτε να αποφασίσετε τι θα γράψουν τα μέσα ενημέρωσης για την ΕΕ και να μπορείτε να εμπλουτίσετε κάθε νέα είδηση με ένα εύκολα κατανοητό μήνυμα που θα εξυμνεί την ΕΕ. Η Επιτροπή δεν χρειάζεται μια πολιτική επικοινωνίας. Αυτό που χρειάζεται είναι διαφάνεια και δημοκρατία.

Πρέπει να ξεκινήσει από το άνοιγμα των λογαριασμών στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Δώστε στους ελεγκτές της ΕΕ πρόσβαση σε όλες τις δαπάνες έτσι, ώστε να μπορούν να τις παρακολουθούν. Δημοσιεύστε τα ονόματα εκείνων που πληρώνονται για να παρέχουν καλές συμβουλές στις κρυφές ομάδες εργασίας της Επιτροπής. Ανοίξτε το συρτάρι που περιέχει τις προειδοποιητικές επιστολές έτσι, ώστε οι εκλογείς και οι εκλεγμένοι αντιπρόσωποι να μπορούν να δουν ποιες πτυχές των νόμων μας δεν αρέσουν στην Επιτροπή. Πείτε μας πώς ψηφίζει κάθε μέλος της Επιτροπής. Υπάρχουν, για παράδειγμα, Επίτροποι οι οποίοι να εναντιώθηκαν στο σχέδιο επικοινωνίας της κ. Wallström ή στην πρωτοβουλία για τη διαφάνεια του κ. Kallas. Είναι καλύτερο να έχουμε διαφάνεια και δημοκρατία και να είμαστε κοντά στους πολίτες παρά να έχουμε χρήματα για δημόσιες σχέσεις.

David Hammerstein Mintz (Verts/ALE). – (ES) Κύριε Πρόεδρε, κυρία Wallström, πρόκειται να κάνω μία πολύ συγκεκριμένη πρόταση, καθώς η Ευρώπη πρέπει να λάβει θαρραλέα και εφευρετικά μέτρα, προκειμένου να φέρει τα ευρωπαϊκά θέματα πιο κοντά σε όλους και να σημειώσει πρόοδο στη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής κοινής γνώμης.

Πιστεύω ότι χρειαζόμαστε ένα πιλοτικό πρόγραμμα, προκειμένου να ανοίξουμε τις μεγάλες ευρωπαϊκές συζητήσεις, να ανοίξουμε τα Συμβούλια στα οποία οι υπουργοί συζητάνε θέματα που αφορούν τους πολίτες, με έναν σαφή κώδικα δεοντολογίας που θα καθιστά τη συζήτηση κατανοητή. Πιστεύω ότι, ύστερα από όλα τα συνταγματικά προβλήματα, αυτό το πιλοτικό πρόγραμμα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένδειξη καλής θέλησης για διαφάνεια και ανοιχτό διάλογο. Προτείνω το εν λόγω πρόγραμμα να είναι μία δημόσια συζήτηση της οδηγίας Bolkestein μπροστά στις τηλεοπτικές κάμερες.

Γίνεται πολύς λόγος για τη διαφάνεια του Συμβουλίου, αλλά τίποτα συγκεκριμένο δεν γίνεται ποτέ.

Αυτό θα οδηγούσε τους ανθρώπους να μιλήσουν για αυτήν τη συζήτηση· μία συζήτηση που θα αποσκοπεί να παρουσιάσει την Ευρώπη στην κοινή γνώμη, να δείξει ξεκάθαρα τις θέσεις και, έτσι, να ξέρει ο κόσμος τι αποφασίζεται σε σχέση με τα θέματα που επηρεάζουν τον καθέναν μας στην καθημερινή του ζωή.

Θα ήθελα επίσης να προσθέσω ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Κανονισμού του Συμβουλίου, οποιοδήποτε μέλος της Επιτροπής ή του Συμβουλίου δύναται να υποβάλει πρόταση για δημόσια συζήτηση αυτού του είδους. Θα μπορούσατε να προτείνετε αυτήν τη συζήτηση εσείς η ίδια.

Margot Wallström, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής. – (EN) Κύριε Πρόεδρε, αξιότιμοι βουλευτές, σας ευχαριστώ για τις πολύτιμες απόψεις που καταθέσατε σχετικά με τη Λευκή Βίβλο.

Καταρχάς, πρέπει να ακολουθήσει η ανάληψη δράσης. Όταν μιλάμε για προσέγγιση των πολιτών, δεν μπορούμε να περικόπτουμε τους πόρους των προγραμμάτων με τα οποία επιδιώκουμε αυτόν ακριβώς τον στόχο. Εξ όσων γνωρίζω, η θέση μας επ' αυτού ταυτίζεται με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Θέλουμε έναν προϋπολογισμό ο οποίος ευελπιστούμε ότι θα είναι αυξημένος και σίγουρα όχι μειωμένος. Αυτή είναι άλλωστε η θέση μας στις διαπραγματεύσεις για τον προϋπολογισμό που βρίσκονται σε εξέλιξη. Θα καταστήσουμε απολύτως σαφείς τις απόψεις μας επ' αυτού. Στο συγκεκριμένο θέμα, οι θέσεις μας ταυτίζονται απολύτως.

Κύριε Wiersma, θεωρώ πολύ εύστοχη μία από τις επισημάνσεις σας, καθότι ένα από τα επίμαχα ζητήματα είναι επίσης η συμμετοχή των πολιτών. Έχω δηλώσει επανειλημμένα ότι η δημοκρατία δεν είναι άθλημα για παθητικούς θεατές. Απαιτείται η ενεργός συμμετοχή των πολιτών, οι οποίοι όμως πρέπει να γνωρίζουν, έστω και στοιχειωδώς, τι συμβαίνει και πώς μπορούν να ασκήσουν επιρροή. Συνεπώς, έχουμε και εμείς την υποχρέωση να μεριμνήσουμε για την πρόσβαση, λόγου χάρι, στην αγωγή του πολίτη, στο πλαίσιο της οποίας μπορεί κανείς να διδαχθεί πώς λειτουργεί η δημοκρατική διαδικασία και πώς μπορεί να έχει λόγο σε αυτήν.

Φρονώ ότι η οδηγία για τις υπηρεσίες είναι πολύ καλό παράδειγμα του πώς η απλή έκθεση των γεγονότων δεν είναι εποικοδομητική όταν απουσιάζει η αναγκαία βάση, όταν δεν έχει πραγματοποιηθεί διαβούλευση. Στο τέλος, δεν θα πεισθεί κανείς να υποστηρίξει την πρόταση. Φρονώ ότι αυτό είναι ένα παράδειγμα για το πού ακριβώς οφείλουμε να παρέμβουμε διορθωτικά. Το ζητούμενο είναι η συμμετοχή των πολιτών. Εχθές, ένας από τους συναδέλφους μου σε συνεδρίαση της Επιτροπής ανέφερε ότι, όταν η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη των παιδιών σχετικά με μια πρόταση για τα δικαιώματα των παιδιών, το κείμενο που επεστράφη στην Επιτροπή είχε αλλάξει ριζικά. Τα παιδιά έχουν διαφορετικές προτεραιότητες. Διδαχθήκαμε πολλά από αυτήν τη διαδικασία διαβούλευσης.

Αυτό είναι το κεντρικό ζήτημα. Το κεντρικό ζήτημα είναι το ήθος της επικοινωνίας. Δεν μπορεί να αποσυνδέεται από την πολιτική, διότι το περιεχόμενο της επικοινωνίας είναι καθοριστικό της ποιότητάς της. Πρέπει να αφορά το περιεχόμενο της πολιτικής, τα όσα επιθυμούμε να πράξουμε για να αλλάξουμε την πραγματικότητα. Ωστόσο, πρέπει επίσης να διευκρινίσουμε ποιους κανόνες και στάσεις υιοθετούμε έναντι της δημοκρατίας και της δημοκρατικής διαδικασίας. Συγχρόνως, πρέπει να διευκρινίσουμε πώς η επικοινωνία και το ήθος της επικοινωνίας μπορούν να συμβάλουν αποφασιστικά στην επίτευξη των στόχων μας. Αυτά αποφασίζουμε εν προκειμένω: τα μέσα, το πλαίσιο και τις διαδικασίες που θα μας επιτρέψουν να επικοινωνούμε, να βρισκόμαστε σε αμφίδρομο διάλογο με τους πολίτες. Αυτά προσπαθούμε να δημιουργήσουμε.

Ορθώς θέτετε ερωτήματα σχετικά με τον προϋπολογισμό. Ζητούμε απλώς μια μικρή αύξηση του προσωπικού, το οποίο θα μας βοηθήσει κατά τη διάρκεια της περιόδου διαβούλευσης. Είναι πολύ νωρίς για να γνωρίζουμε τις ακριβείς ανάγκες μας για τις συγκεκριμένες προτάσεις δεδομένου ότι διεξάγουμε διαβουλεύσεις επί του θέματος. Πρέπει να επανέλθουμε στις συγκεκριμένες προτάσεις και σχέδια δράσης με κατάλληλες αξιολογήσεις επιπτώσεων, προϋπολογισμούς και συγκεκριμένα στοιχεία. Προς το παρόν, καθορίζουμε απλώς την περίοδο διαβούλευσης και προετοιμάζουμε τη διεξαγωγή της.

Όταν άκουσα την περιγραφή του κ. Bonde, αναρωτήθηκα αν είχαμε όντως διαβάσει το ίδιο έγγραφο. Οφείλω να απαντήσω στο όλο θέμα της υπηρεσίας Τύπου, το οποίο είναι εν μέρει γλωσσικό. Ποτέ δεν εξετάσαμε άλλο ενδεχόμενο πέραν της αναβάθμισης της υπηρεσίας που λειτουργεί σήμερα στο πλαίσιο της Γενικής Διεύθυνσης Επικοινωνίας. Ονομάζεται «Ευρώπη μέσω δορυφόρου». Διαθέτουμε ελάχιστο προσωπικό για τη λειτουργία της υπηρεσίας, η οποία προσφέρει εικόνα και ήχο σε ραδιόφωνα και τηλεοράσεις σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτό γίνεται σε 20 γλώσσες. Εάν θέλουμε να βελτιώσουμε την ποιότητα, να προσφέρουμε περισσότερα δεδομένα και στοιχεία και να καλύψουμε καλύτερα τις εξελίξεις στο Συμβούλιο, το Κοινοβούλιο και την Επιτροπή, θα χρειαστούμε περισσότερο προσωπικό και εξοπλισμό. Όπως ανέφερα νωρίτερα, με τον τρόπο αυτό βοηθούμε τους περιφερειακούς τηλεοπτικούς ή ραδιοφωνικούς σταθμούς που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να στείλουν ανταποκριτές στις Βρυξέλλες. Εάν όντως θέλουμε να προσφέρουμε αυτήν την εμπειριστατωμένη, διοργανική ενημέρωση, χρειαζόμαστε το κατάλληλο προσωπικό. Εν τέλει, θα χρειαστούμε κάποιον ειδικευμένο επαγγελματία ο οποίος θα αποφασίζει τι είναι πιο ενδιαφέρον από δημοσιογραφικής άποψης: πρέπει σήμερα να στείλουμε μία ομάδα στο Κοινοβούλιο, ή μήπως πρέπει να την στείλουμε κάπου αλλού για να καλύψει μια εντελώς διαφορετική υπόθεση; Αυτό είναι κάτι που ήδη κάνουμε αλλά με ελάχιστους πόρους.

Αυτός ο στόχος δεν συγκρούεται με τη διαδικτυακή τηλεόραση, στην οποία το Κοινοβούλιο έχει ήδη αποφασίσει να επενδύσει και η οποία καλύπτει τις δραστηριότητες στο εσωτερικό του θεσμικού οργάνου, αλλά λειτουργεί συμπληρωματικά προς τις προσπάθειες βελτίωσης της επικοινωνίας με τους πολίτες. Αυτός ήταν ο στόχος εξαρχής.

Οι δημοσιογράφοι που εδρεύουν στις Βρυξέλλες δεν είναι ικανοποιημένοι. Θεωρούν ότι κινδυνεύουν από τον ανταγωνισμό. Κατά τη γνώμη μου, ο ανταγωνισμός για την κάλυψη συνεντεύξεων Τύπου σε 20 γλώσσες είναι ελάχιστος. Δεν νομίζω ότι δημιουργείται τέτοιο πρόβλημα. Ωστόσο, όλοι προσπαθούν να καλύψουν την περιοχή τους. Πρέπει να είμαστε πραγματιστές. Εάν επιθυμούμε τη μετάδοση αυτών των ειδήσεων, σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, από το ραδιόφωνο και την τηλεόραση –τα μέσα που χρησιμοποιούν σήμερα οι περισσότεροι πολίτες μας για να ενημερωθούν σχετικά με την ΕΕ– πρέπει να επενδύσουμε στο ραδιόφωνο και την τηλεόραση. Μόνο εμείς είμαστε σε θέση να προσφέρουμε αυτές τις εικόνες και ήχους από το εσωτερικό των θεσμικών οργάνων. Κανείς δεν θα μας ανταγωνιστεί σε αυτόν τον τομέα. Αυτό επιδιώκουμε με την πρότασή μας, η οποία περιλαμβάνεται στη Λευκή Βίβλο.

Η έγκρισή της δεν προέκυψε μέσω ψηφοφορίας. Στην Επιτροπή συζητούμε τα θέματα, αλλά σπανίως διεξάγουμε ψηφοφορίες. Καθ' όλη τη διάρκεια της πενταετούς θητείας της Επιτροπής Πρόντι, οι ψηφοφορίες που διεξήγαμε δεν ήταν περισσότερες από πέντε ή δέκα. Συνεπώς, δεν υπήρξε ψηφοφορία, αλλά η Λευκή Βίβλος μου έτυχε θερμής στήριξης, γεγονός το οποίο με χαροποίησε. Το θέμα δεν είναι μόνο η ψηφοφορία. Ορθώς υποστηρίζετε ότι πρέπει να πούμε στους πολίτες ότι αυτή είναι μια ακόμη πολιτική κόνιστρα στην οποία ο πολιτικός διάλογος έχει καίρια σημασία. Χρειαζόμαστε τον διάλογο. Έχουμε διαφορετικές ιδεολογικές προσεγγίσεις σε επιμέρους θέματα και ο διάλογος θα συνεχιστεί στην ευρωπαϊκή πολιτική κόνιστρα. Πρέπει να βοηθήσουμε τους πολίτες έτσι, ώστε να είναι σε θέση να παρακολουθούν και να κατανοούν τις εξελίξεις και να έχουν λόγο σε αυτές. Στη Λευκή Βίβλο μας θα βρείτε ορισμένες ιδέες για το πώς μπορούμε να επιτύχουμε αυτόν τον στόχο.

Τέλος, συμφωνώ με τον κ. Hammerstein Mintz. Ευελπιστώ ότι θα ξεκινήσει κάποιο πιλοτικό πρόγραμμα στο πλαίσιο του οποίου οι συνεδριάσεις του Συμβουλίου θα είναι ανοικτές. Αυτός είναι επίσης ένας τρόπος τερματισμού του παιχνιδιού μετάθεσης ευθυνών και αλληλοκατηγοριών μεταξύ των θεσμικών οργάνων. Οι χαμένοι εν τέλει είναι οι πολίτες, καθότι αδυνατούν να παρακολουθήσουν ή να κρίνουν τις εξελίξεις και τις θέσεις που υποστηρίζουν οι υπουργοί τους στο Συμβούλιο. Συμφωνώ ότι οι συνεδριάσεις του Συμβουλίου πρέπει να είναι ανοικτές και να μπορούν να τις παρακολουθούν οι πολίτες. Θα συμβάλουμε όσο μπορούμε προς αυτήν την κατεύθυνση. Εξάλλου, και η ίδια η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άνοιγμα και η διαφάνεια είναι αποφασιστικής σημασίας για τη βελτίωση της επικοινωνίας.

Πρόεδρος. Η συζήτηση έληξε.

Γραπτή δήλωση (άρθρο 142)

Alyn Smith (Verts/ALE). – (EN) Παρακολουθώντας τη συζήτηση, συνειδητοποίησα για μία ακόμη φορά πόσο άστοχο είναι το ερώτημα που θέτουμε, και γι' αυτό άλλωστε καταλήγουμε σε εσφαλμένη απάντηση. Η στρατηγική επικοινωνίας της Επιτροπής θέτει αρκετά αξιόλογους στόχους, όμως αμφιβάλλω αν θα επιτύχει κάτι σημαντικό, διότι η πραγματικότητα που επικρατεί συνολικά στην ΕΕ, και όχι μόνο ως προς τη λειτουργία της ίδιας της Επιτροπής, απέχει πολύ από το ιδεώδες. Ως εκ τούτου, οι πολίτες αντιμετωπίζουν την ΕΕ με σκεπτικισμό, όχι επειδή δεν την κατανοούν αλλά επειδή την κατανοούν πάρα πολύ καλά.

Στη Σκωτία έχουμε ένα παλαιό ρητό, ότι δεν μπορεί κανείς να κάνει το γογγύλι να λάμψει, και καμιά εξωραϊσμένη παρουσίαση δεν μπορεί να συγκαλύψει ένα μείζον διαρθρωτικό πρόβλημα της ΕΕ το οποίο αρνούμαστε να αντιμετωπίσουμε. Οι θεσμικοί μηχανισμοί και το αντικείμενο ενασχόλησης των διαφόρων τμημάτων της ΕΕ πρέπει

να αναθεωρηθούν, λαμβάνοντας υπόψη τη διεύρυνση· διαφορετικά, δημιουργείται κίνδυνος αποτελέματος. Μόνο μια ουσιαστική μεταρρύθμιση θα φέρει την ΕΕ πιο κοντά στους πολίτες, και σε αυτήν τη μεταρρύθμιση πρέπει να εστιάσουμε τις προσπάθειές μας.

4. Κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών - Εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών

Πρόεδρος. Η ημερήσια διάταξη προβλέπει την κοινή συζήτηση των εκθέσεων (Α6-0005/2006 και Α6-0006/2006) του κ. Helmut Markov, εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού,

- σχετικά με το εγκριθέν από την επιτροπή συνδιαλλαγής κοινό σχέδιο οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τον καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ (PE-CONS 3672/2/2005 – C6 0417/2005 – 2003/0255(COD)), και

- σχετικά με το εγκριθέν από την επιτροπή συνδιαλλαγής κοινό σχέδιο κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (PE-CONS 3671/3/2005 – C6 0416/2005 – 2001/0241(COD)).

Helmut Markov (GUE/NGL), εισηγητής. – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, τον Σεπτέμβριο του 2001, η Επιτροπή ενέκρινε τη νέα Λευκή Βίβλο με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των αποφάσεων», στην οποία σκιαγραφούνται οι μέχρι τότε προοπτικές ανάπτυξης και στην οποία η Επιτροπή προτείνει περίπου 60 διαφορετικά μέτρα και ένα πρόγραμμα δράσης με κύριο σκοπό την αύξηση της ασφάλειας των μεταφορών. Φυσικά, η παρουσίαση του φακέλου που συζητούμε σήμερα –σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών καθώς και με τη σχετική οδηγία για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τους όρους που υπαγορεύονται από την πρώτη– αποτέλεσε μια καλή ευκαιρία να μετατραπούν οι καλές προθέσεις σε πρακτικές πολιτικές.

Επομένως, το κύριο ερώτημα κατά την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων στην επιτροπή συνδιαλλαγής μεταξύ Συμβουλίου και Κοινοβουλίου είναι εάν επιτεύχθηκαν οι στόχοι που είχαμε θέσει. Ο πρώτος ήταν η βελτίωση και εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας των επαγγελματιών οδηγών, ο δεύτερος η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και ο τρίτος η δημιουργία δίκαιων όρων για όλους τους ενδιαφερομένους.

Θα αναφέρω τώρα τα σημαντικότερα αποτελέσματα αυτού του συμβιβασμού.

Πρώτον, η διάρκεια οδήγησης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει τις εννέα ώρες ημερησίως, δεύτερον, η διάρκεια οδήγησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 56 ώρες εβδομαδιαίως και δεν πρέπει να καταλήγει σε υπέρβαση του ανώτατου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας που ορίζεται στην οδηγία για τον χρόνο εργασίας. Τρίτον, ο συνολικός χρόνος οδήγησης μέσα σε περίοδο δύο εβδομάδων δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 90 ώρες. Τέταρτον, η καθημερινή περίοδος ανάπαυσης αντιστοιχεί σε έντεκα ώρες, είτε συνεχόμενες είτε μοιρασμένες σε δύο περιόδους των τριών και των εννέα ωρών αντιστοίχως. Αυτό ανταποκρίνεται στην επιθυμία που εξέφρασαν οι οδηγοί για μεγαλύτερη ευελιξία. Έτσι, θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις περιόδους ανάπαυσης με πολύ διαφορετικούς τρόπους ανάλογα με τις διαφορετικές κλιματικές συνθήκες που επικρατούν τον χειμώνα και το καλοκαίρι. Το πέμπτο σημείο είναι ότι η ελάχιστη διάρκεια ανάπαυσης ορίζεται σε τουλάχιστον 45 ώρες και το έκτο ότι η έκθεση καθιερώνει τη χρησιμοποίηση του ψηφιακού ταχογράφου, καθιστώντας δυνατόν τον ευρύτερο και βελτιωμένο έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις κανονιστικές διατάξεις. Έβδομον, υπάρχουν σαφείς κανόνες για την ευθύνη των μεταφορέων. Όγδοον, η πυκνότητα των προβλεπόμενων δειγματοληπτικών ελέγχων αυξάνεται στο 2% με έναρξη το 2008 και στο 3% με έναρξη το 2010. Το ένατο σημείο που θέλω να αναφέρω είναι ότι οι έλεγχοι πρέπει να διεξάγονται όχι μόνο στους δρόμους αλλά και στις εγκαταστάσεις της εκάστοτε επιχείρησης.

Εύκολα μπορεί κανείς να παρατηρήσει, συγκρίνοντας τα υπό συζήτηση έγγραφα με εκείνα που ίσχυαν προηγουμένως, ότι οι συνθήκες δεν έγιναν από καμία άποψη χειρότερες. Αν, ωστόσο, συγκρίνει κανείς τα αποτελέσματα που επιτύχαμε με την αρχική μας ιδέα για το πώς θα διαμορφώνονταν τα πράγματα, καταλήγει σε διαφορετικά συμπεράσματα για ορισμένα από αυτά.

Θα σας δώσω μερικά παραδείγματα· πρώτον, από τον κανονισμό εξαιρούνται τα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων, μολονότι τέτοια οχήματα χρησιμοποιούνται ολοένα και συχνότερα για τη μεταφορά αγαθών και εμπλέκονται σε ολοένα και περισσότερα ατυχήματα. Δεύτερον, υπάρχουν μόνο δύο παραπομπές στην οδηγία για τον χρόνο εργασίας,

ενώ δεν ελέγχεται η τήρηση των διατάξεών της μαζί με την τήρηση των κανόνων για τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης. Δεν πιστεύω ότι αυτό αρκεί για να εξασφαλίσει ότι θα περιοριστεί ή και θα εξαλειφθεί η υπερκόπωση των οδηγών και η υπέρβαση των ανωτάτων ορίων. Τρίτον, μολονότι το παράρτημα της οδηγίας για τον έλεγχο ορίζει τι θεωρείται παραβίαση του κανονισμού, δεν υπάρχει καμία νομικά δεσμευτική εναρμόνιση. Τέταρτον, δεν προβλέπονται εναρμονισμένες κυρώσεις με επακόλουθο να εξακολουθούν τα κράτη μέλη να μπορούν να επιβάλλουν διαφορετικές κυρώσεις για την ίδια παράβαση.

Αν λάβει κανείς υπόψη όλα αυτά, μπορεί ασφαλώς να πει ότι βρήκαμε μαζί πολλές ευέλικτες λύσεις, και ελπίζουμε φυσικά ότι αυτή η νομοθεσία θα περάσει, μέσα στο προβλεπόμενο διάστημα των δύο ετών, στη νέα συμφωνία AETR και, έτσι, θα ισχύσει και για τα κράτη που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά των οποίων τα οχήματα χρησιμοποιούν τους δρόμους της ΕΕ, ούτως ώστε να καθιερωθούν γενικά ίσοι όροι ανταγωνισμού.

Όπως γνωρίζουν οι περισσότεροι από εσάς, στην επιτροπή συνδιαλλαγής καταψήφισα τον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε, και το έκανα επειδή πιστεύω ότι το Σώμα μπορούσε να επιτύχει περισσότερα και ότι η πλειοψηφία στην επιτροπή βιάστηκε να σταματήσει τις διαπραγματεύσεις με το Συμβούλιο. Ως εκ τούτου, μπορώ να καταλάβω πολύ καλά ότι στη σημερινή ψηφοφορία δεν θα υπάρχουν μόνο υπέρμαχοι του συμβιβασμού αυτού. Μολονότι πολλοί από εκείνους που αφορά ο κανονισμός και η οδηγία δεν είναι ιδιαίτερα ευχαριστημένοι, η απόλυτη πλειοψηφία αυτών εξέφρασε την υποστήριξή της για την έγκριση αυτών των δύο φακέλων, και η δική μου ψήφος θα ανταποκριθεί σε αυτό.

Τέλος, θα ήθελα να ζητήσω από την Επιτροπή να κάνει τρία πράγματα. Πρώτον, να αναθέσει την εκπόνηση μελέτης για την οδική συμπεριφορά των οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών κάτω των 3,5 τόνων, γιατί ευελπιστώ ότι θα επιτύχουμε να καθιερώσουμε ένα διαφορετικό είδος λόμπυ και να συμπεριλάβουμε αργότερα και αυτές τις κατηγορίες στην οδηγία. Δεύτερον, ζητώ να μας βοηθήσει να συντονίσουμε τα διάφορα όργανα που ελέγχουν τους χρόνους οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τον χρόνο εργασίας και, τρίτον, να οργανώσει από κοινού με τα κράτη μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους σεμινάρια για τη νέα αυτή νομοθεσία, προκειμένου να εφαρμοσθεί το συντομότερο δυνατόν.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους όσους συνεργάστηκαν μαζί μου επί πολλά έτη για τον φάκελο αυτό –από την επιτροπή, κυρίως τον κ. Hauck και τον κ. Darmis– καθώς και τους σκιώδεις εισηγητές. Συνεργαστήκαμε πολύ καλά, με τρόπο που ήταν μάλλον ασυνήθιστος, αλλά αποδείχθηκε ότι άξιζε τον κόπο. Θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον αντιπρόεδρό μας, κ. Vidal-Quadras Roca, που κατηύθυνε με σταθερό χέρι τη διαδικασία συνδιαλλαγής, καθώς και τον κ. Τζιώρκα που ήταν ο αρμόδιος για το θέμα μας.

Ελπίζω ότι ο ψηφιακός ταχογράφος θα καθιερωθεί σύντομα και ότι τα κράτη μέλη θα διαθέσουν τις κάρτες οδηγών, και έτσι θα σημειώσουμε κάποια πρόοδο παρέχοντας λίγο περισσότερη κοινωνική δικαιοσύνη, ασφάλεια και θεμιτό ανταγωνισμό στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Jacques Barrot, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής. (FR) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, η ουσιαστική ανάπτυξη των οδικών μεταφορών κατά τη διάρκεια των τελευταίων είκοσι ετών οδήγησε την Επιτροπή να παρουσιάσει δύο κείμενα. Το πρώτο είναι μια πρόταση κανονισμού που συντάχθηκε το 2001 με σκοπό την απλούστευση, αποσαφήνιση και ενημέρωση ενός κανονισμού πολύ γνωστού στους οδηγούς –αριθ. 3820/85– που ορίζει τους χρόνους οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα. Η δεύτερη είναι μια πρόταση οδηγίας που συντάχθηκε το 2003 με σκοπό να αντικαταστήσει μια οδηγία που χρονολογείται από το 1988. Αυτή η πρόταση οδηγίας εγγυάται ένα ελάχιστο επίπεδο ελέγχων σε σχέση με τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Εργαστήκαμε όλοι μας με σκοπό να ολοκληρώσουμε αυτήν τη δέσμη προτάσεων στις 6 Δεκεμβρίου 2005, ύστερα από μια μακρά και δύσκολη διαπραγματευτική διαδικασία που διήρκησε πάνω από δύο χρόνια. Η επιτροπή συνδιαλλαγής κατέληξε τελικά σε συμφωνία. Το Κοινοβούλιο συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην προώθηση αυτού του θέματος, και θα ήθελα να συγχαρώ τον πρόεδρο της αντιπροσωπείας σας, τον κ. Vidal-Quadras Roca, στον οποίο ο κ. Μαρκον απέτισε με μεγάλη ευχαρίστηση φόρο τιμής. Θα ήθελα επίσης να αποτίσω ιδιαίτερο φόρο τιμής στο έργο του κ. Μαρκον, του κ. Grosch και του κ. Piesyk, καθώς και των μελών της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, οι οποίοι έδωσαν μεγάλη προσοχή στα ζητήματα και εξασφάλισαν πραγματική πρόοδο σε σχέση με το κείμενο της κοινής θέσης του Συμβουλίου.

Επιτεύχθηκε συμβιβασμός επί των δύο τρίτων των τροπολογιών του Κοινοβουλίου όσον αφορά τον κανονισμό και επί των μισών και πλέον τροπολογιών του Κοινοβουλίου όσον αφορά την οδηγία. Θα φέρω ως παράδειγμα την εισαγωγή ενός κοινοτικού συστήματος που θα καθιερώνει την κοινή και ακριβή ταξινόμηση των παραβάσεων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους. Αυτού του είδους η εναρμόνιση θα μας επιτρέψει να αποσαφηνίσουμε τις υποχρεώσεις που επιβάλλουν οι κανόνες, από τη σκοπιά τόσο του κλάδου όσο και των επιθεωρητών σε ολόκληρη την Ευρώπη. Τονίζω «στο σύνολο της Ευρώπης» και όχι μόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Χάρη στην επιμονή του

Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο και η Επιτροπή δεσμεύτηκαν να εξασφαλίσουν ότι η συμφωνία ΑΕΤΡ θα μπορέσει να επικυρωθεί από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ρωσίας, και μάλιστα εντός διετίας.

Είναι αλήθεια ότι δεν καταφέραμε να συμπεριλάβουμε τον έλεγχο του χρόνου εργασίας στο πεδίο εφαρμογής της νέας οδηγίας. Μπορώ, ωστόσο, να σας διαβεβαιώσω ότι η Επιτροπή θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, για να εξασφαλίσει την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας. Στις 19 Δεκεμβρίου, η Επιτροπή απέστειλε επίσης δέκα αιτιολογημένες γνώμες στα κράτη μέλη που δεν είχαν ακόμη γνωστοποιήσει την πλήρη μεταφορά αυτής της οδηγίας στην εθνική τους νομοθεσία.

Επιπλέον, η διαδικασία συνδιαλλαγής επέτρεψε την επίτευξη περαιτέρω προόδου. Αυτή η νομοθετική δέσμη πρόκειται να φέρει μια σειρά οφελών και προόδων σε σχέση με την παρούσα κατάσταση. Είμαι πεπεισμένος για αυτό. Θα αναφέρω μερικά παραδείγματα: σαφή και απλά όρια σε σχέση με τους εβδομαδιαίους χρόνους οδήγησης, που θα καταστήσουν το κείμενο περισσότερο κατανοητό και, φυσικά, θα μας επιτρέψουν να παρακολουθούμε αποτελεσματικά αν τηρούνται ή όχι· σαφή και κατηγορηματική δέσμευση υπέρ της εναρμόνισης των συστημάτων ενημέρωσης, των τεχνικών χαρακτηριστικών του εξοπλισμού, της ταξινόμησης των κινδύνων και της ερμηνείας των κανόνων· και τέλος, φυσικά, αύξηση των ελέγχων, εξωδαφική εφαρμογή των κυρώσεων και υποχρέωση λογοδοσίας σε ολόκληρη την αλυσίδα μεταφορών.

Θα ήθελα ακόμη μία φορά να τονίσω, κύριε Πρόεδρε, ότι η πρόοδος αυτή επιτεύχθηκε κατά κύριο λόγο χάρη στις παρεμβάσεις του Κοινοβουλίου. Στην πράξη, οι έλεγχοι θα συντονίζονται καλύτερα και θα είναι πιο αποτελεσματικοί. Δεν αρκεί να τους αυξήσουμε, πρέπει επίσης να τους κάνουμε πιο αποτελεσματικούς.

Ένα τελευταίο σχόλιο για τους ψηφιακούς ταχογράφους. Θα ήθελα να πω στο Κοινοβούλιο, σε αυτήν την Αίθουσα σήμερα το πρωί, πόσο χρήσιμο θα ήταν να εγκριθούν τα εν λόγω κείμενα, διότι θα μας επιτρέψουν να θέσουμε σε εφαρμογή τη χρήση των ψηφιακών ταχογράφων. Το Κοινοβούλιο συμφώνησε με το Συμβούλιο όσον αφορά μια προθεσμία για την εισαγωγή τους. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατέληξαν σε κοινή δήλωση για το θέμα αυτό. Εν αναμονή της συμφωνίας σας για τη νομοθετική δέσμη, επεσήμανα στους υπουργούς Μεταφορών όλων των κρατών μελών, στις 12 Ιανουαρίου 2006, ότι, από την πλευρά μου, δέχτηκα την παράταση της περιόδου χάριτος μέχρι την προθεσμία. Έκανα αυτήν την κίνηση για να αποφύγω οποιοσδήποτε παρεξήγησεις. Ωστόσο, είναι σαφές ότι, πέρα από την επιθυμητή από τον νομοθέτη –δηλαδή από το Κοινοβούλιο– ημερομηνία, κάθε νέο φορτηγό που δεν έχει εγκαταστήσει ψηφιακό ταχογράφο θα διατρέχει τον κίνδυνο επιβολής άμεσων κυρώσεων από τις εθνικές αρχές, για παράδειγμα απαγόρευσης της κυκλοφορίας του.

Κύριε Μαρκον, με ρωτήσατε τρία σημεία. Θα ήθελα να σας καταστήσω σαφές ότι η Επιτροπή στρώθηκε αμέσως στη δουλειά για να σας δώσει τις απαντήσεις που περιμένετε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, τολμώ να ελπίσω ότι θα μπορέσετε να εγκρίνετε το αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας συνδιαλλαγής και ότι, μαζί, θα μπορέσουμε τελικά να κλείσουμε αυτό το θέμα δύο χρόνια και κάτι μετά την υποβολή της πρότασης από την Επιτροπή. Θα ήταν κρίμα να καθυστερήσουμε την πρόοδο που θα φέρουν αυτά τα κείμενα, πρόοδος που θα μπορέσει, ως εκ τούτου, χάρη στη δική σας ψήφο, να εφαρμοστεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Mathieu Grosch, *εξ ονόματος της Ομάδας PPE-DE*. – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, περάσαμε από τη διαδικασία συνδιαλλαγής, της οποίας το όνομα δείχνει πως σκοπός της είναι η επίτευξη συμβιβασμών. Θα ήταν υπερβολή να υποστηρίξει η Ομάδα του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος (Χριστιανοδημοκράτες) και των Ευρωπαίων Δημοκρατών –ή οποιοσδήποτε άλλος για το θέμα αυτό– ότι το αποτέλεσμα εκπληρώνει όλες μας τις προσδοκίες. Το ουσιαστικό ερώτημα αναφορικά με την εργασία που έγινε σε όλα τα επίπεδα είναι αν αυτό το θέμα έχει πάρει τη σωστή κατεύθυνση, αν επιτεύχθηκαν ορισμένοι στόχοι που είχαμε θέσει. Η απάντηση που μπορώ να δώσω εξ ονόματος της Ομάδας του ΕΛΚ-ΕΔ είναι σε κάθε περίπτωση καταφατική.

Εμείς θεωρούμε τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης ζήτημα ασφάλειας και καθετί που δίνει έμφαση στην ασφάλεια ή την βελτιώνει είναι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Ως εκ τούτου, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή, τα μέλη της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και την Επιτροπή, διότι πιστεύω ότι όλοι –όσο διαφορετικές κι αν ήταν οι προσδοκίες τους– εργάστηκαν από κοινού έχοντας στον νου τους τον ίδιο σκοπό. Από αυτήν την άποψη, κάναμε καλή δουλειά.

Αυτό είναι ένα σημαντικό βήμα προόδου, γιατί αναλύσαμε το πρόβλημα των ουσιαστικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με τις χώρες των οποίων τα οχήματα κινούνται και στους δρόμους της Ευρώπης. Επ' αυτού, βέβαια, αναμέναμε περισσότερα, αλλά πρέπει να έχουμε κατά νου τι είναι εφικτό και, εφόσον κατορθώσαμε, την επαύριον, 42 χώρες –τα 25 κράτη μέλη της ΕΕ συν τα άλλα κράτη της Ευρώπης– να αποδεχτούν τέτοια πράγματα μέσω της συμφωνίας ΑΕΤΡ, έχουμε στείλει ένα σαφές μήνυμα στον έξω κόσμο για την ασφάλεια,

γιατί οι χρόνοι οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης αφορούν την ασφάλεια, όχι μόνο των οδηγών αλλά και όλων των άλλων χρηστών των δρόμων.

Επίσης, απλουστεύσαμε και διασαφηνίσαμε ορισμένους όρους. Νιώσαμε περίεργα όταν ανακαλύψαμε ότι μιλούσαμε για χρόνους οδήγησης και περιόδους ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές, χωρίς κανένας να έχει ποτέ ορίσει τι σημαίνει «χρόνος οδήγησης». Κάναμε όμως και σημαντικότερα πράγματα από αυτό: καταστήσαμε απόλυτα σαφές ότι πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα ελέγχου ολόκληρου του χρόνου που δαπανάται σε οδήγηση ή σε ανάπαυση. Φυσικά, θα μπορούσε κανείς να περιμένει ακόμα περισσότερα, όμως ο όρος ότι ο χρόνος ανάπαυσης είναι εννέα συν τρεις ώρες ή εννέα ώρες χωρίς διακοπή, είναι πολύ προτιμότερος από το $8 + 1 + 1 + 1$ που ίσχυε προηγουμένως. Θεωρώ σωστές και τις σχετικές προτάσεις του Συμβουλίου. Ένας οδηγός γνωρίζει πόση ώρα διαλείμματος χρειάζεται ύστερα από τεσερισήμισι ώρες οδήγησης, είτε πρόκειται για 15 είτε για 30 λεπτά, χωρίς όλους αυτούς τους κανόνες που ίσχυαν έως τώρα. Κατάγομαι από μία παραμεθόριο περιοχή και σας λέω απλώς να φανταστείτε τους χιλιάδες ανθρώπους που χρησιμοποιούν τους δρόμους, ομιλούν διαφορετικές γλώσσες και έχουν διαφορετικούς τρόπους έκφρασης, και για τον λόγο αυτό πρέπει να υπάρχουν άτομα για τη στενή παρακολούθηση όλων αυτών.

Ως προς τις συσκευές καταγραφής ταξιδιού, διατηρούμε ακόμα το παλιό μοντέλο της προφορικής επικοινωνίας, όπου πρέπει κανείς να ρωτά: τι σημαίνει αυτό που δείχνει η συσκευή καταγραφής; Θεωρώ πολύ σημαντική πρόοδο τη δυνατότητα ελέγχου αυτών των πραγμάτων – έτσι ώστε τόσο ο οδηγός όσο και το άτομο που ασκεί τον έλεγχο να γνωρίζουν τι θα αντιμετωπίσουν. Νομίζω ότι εδώ καταστήσαμε απόλυτα σαφή κάποια πράγματα.

Ο ίδιος ο ταχογράφος έχει σχετικά μακρά ιστορία. Είχαμε ήδη θέσει κάποιες ερωτήσεις εξ ονόματος της Επιτροπής, θα προτιμούσαμε όμως να είχε ολοκληρωθεί το θέμα των ψηφιακών ταχογράφων ήδη από τον Αύγουστο του 2004. Πρέπει ωστόσο να πω, κύριε Επίτροπε, ότι οι σαφείς δηλώσεις σας τις τελευταίες εβδομάδες έστειλαν ένα σαφές μήνυμα στον έξω κόσμο.

Δεν έχει τόση σημασία αν αυτό θα γίνει έναν χρόνο νωρίτερα ή αργότερα· αυτό που έχει σημασία είναι το να διασαφηνίσει η Επιτροπή ότι όσοι δεν είναι έτοιμοι έως μία δεδομένη ημερομηνία, όσοι δεν έχουν εγκαταστήσει τους νέους ταχογράφους σε νέα οχήματα, θα αντιμετωπίσουν προβλήματα στις χώρες τους και στις επαγγελματικές τους δραστηριότητες. Θεωρώ δεδομένο ότι και εσείς θα πράξετε αυτό που εξαγγείλατε και θα πείτε ότι δεν θα υπάρξει καμία περαιτέρω ανοχή.

Δεν θα ήταν μόνο κρίμα αλλά θα έδινε και το λάθος μήνυμα αν οι χώρες που είχαν πράξει τις υποχρεώσεις τους κατέληγαν στο να τιμωρήσουν έμμεσα τις επιχειρήσεις τους ως αποτέλεσμα των χωρών που παρέβηκαν τις υποχρεώσεις τους και δεν τιμωρήθηκαν γι' αυτό – και γνωρίζουμε ποιες χώρες δεν έχουν κάνει τις απαραίτητες προετοιμασίες.

Ευχαριστώ πολύ τον κ. Επίτροπο, διότι κατά τη γνώμη μου έστειλε το σαφές μήνυμα ότι το πρωταρχικό μας μέλημα σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης είναι η ασφάλεια και το αμέσως επόμενο ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Αυτές οι δύο πτυχές είναι η αιτία που ολόκληρος αυτός ο κλάδος υποστηρίζει σύσσωμος τέτοιου είδους πρωτοβουλίες, διότι είναι απαράδεκτο αύριο να κερδίζουν τα περισσότερα στον τομέα αυτόν εκείνοι που δεν τηρούν τον νόμο. Με την υποστήριξη της πλειοψηφίας, τελικά όλες οι χώρες θα υιοθετήσουν την ίδια προσέγγιση.

Με αυτό έρχομαι στο δεύτερο θέμα που θέλω να θίξω: εμείς στο Σώμα μπορούμε να εκπονούμε –και τελικά να εγκρίνουμε– τις καλύτερες οδηγίες, αυτό όμως είναι άσκοπο αν τα κράτη μέλη δεν είναι πρόθυμα ή δεν θέλουν να ελέγχουν συστηματικά την εφαρμογή τους. Φθάνω μάλιστα στο σημείο να πω ότι είμαι πεπεισμένος πως υπάρχουν πολλοί τομείς όπου δεν χρειαζόμαστε πολλούς νέους νόμους. Αυτό που χρειαζόμαστε είναι απλούστευση και μερικές φορές, παράλληλα με αυτό, χρειάζεται να στενεύσει το περιθώριο ερμηνείας, προκειμένου να γνωρίζουν τα άτομα στις διάφορες χώρες τι να αναμένουν. Χωρίς δυνατότητες ελέγχου και επιβολής των ίδιων κυρώσεων, ακόμα και οι καλύτερες οδηγίες είναι αναποτελεσματικές. Ως εκ τούτου, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Επιτροπή, διότι θα αναλάβει την πρωτοβουλία να ασχοληθεί με τα σοβαρά παραπτώματα. Θα το κάνουμε αυτό σε συναινετική βάση. Οπωσδήποτε, θα ήθελα να ζητήσω να αναγνωριστεί αυτό το αποτέλεσμα και από όσους δεν ανήκουν στην Ομάδα του ΕΛΚ-ΕΔ, γιατί πιστεύω ότι είναι ένα βήμα προόδου.

Willi Piecyk, εξ ονόματος της Ομάδας PSE. – (DE) Κύριε Πρόεδρε, αν εγκρίνουμε σήμερα τον κανονισμό για τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, θα έχουμε κάνει αναμφίβολα ένα βήμα προόδου, αφού θα αυξηθεί ο ημερήσιος ελάχιστος χρόνος, θα μειωθεί ο μέγιστος επιτρεπόμενος χρόνος οδήγησης, θα καθιερωθεί ο ψηφιακός ταχογράφος προκειμένου να αποτραπούν οι παρεμβάσεις και θα είναι δυνατόν να ελεγχθούν οι προηγούμενες 28 ημέρες και, τέλος, θα θεωρούνται χρόνος εργασίας και οι μακρές και χρονοβόρες διαδρομές του οδηγού προς τον τόπο όπου βρίσκεται το εκάστοτε όχημα. Όλα αυτά αποτελούν προόδους και τα χρωστάμε και στον εισηγητή μας, κ. Μαρκον, ο οποίος κατέβαλε μέχρι το τέλος της διαδικασίας εξαιρετικές προσπάθειες για να εκπροσωπήσει τις θέσεις του Σώματος. Για τον λόγο αυτό, το μεγαλύτερο μέρος της ομάδας μου θα ψηφίσει υπέρ.

Πρέπει, όμως, να πω ότι υπάρχει ένας σοβαρός λόγος για τον οποίο δεν θα εγκρίνω το αποτέλεσμα της συνδιαλλαγής, και συγκεκριμένα η άρνηση του Συμβουλίου να συνδυαστεί αυτό με την οδηγία για τον χρόνο εργασίας. Παρά τις πολλές συμβιβαστικές προτάσεις του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο δεν θεώρησε δυνατό να κάνει εδώ παραχωρήσεις.

όμως, ο χρόνος εργασίας του οδηγού περιλαμβάνει και όλα τα άλλα του καθήκοντα, όπως η φόρτωση και εκφόρτωση, οι επισκευές και η συμπλήρωση εντύπων, που είναι όλα κοπιαστικά και, συνεπώς, έχουν άμεσες επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Για τον λόγο αυτό, η τήρηση της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας πρέπει να ελέγχεται σε συνάρτηση με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης. Γι' αυτό, πρέπει να είναι δυνατή η δίωξη των παραβιάσεων της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας και να επιβάλλονται σχετικές κυρώσεις. Το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να το κάνει και μας οφείλει μία εξήγηση γι' αυτό.

Ο λόγος της άρνησης του Συμβουλίου φάνηκε αφού πέρασε μία εβδομάδα, όταν αποκαλύφθηκε πως δέκα κράτη μέλη δεν έχουν μεταφέρει καθόλου έως σήμερα την οδηγία για τον χρόνο εργασίας, μολονότι η προθεσμία που είχαν γι' αυτό έληξε τον Μάρτιο του 2005. Τα εν λόγω δέκα κράτη μέλη είναι η Αυστρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Ιρλανδία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία και η Ισπανία. Δεν είναι περιεργο ότι το Συμβούλιο αρνήθηκε να επιτρέψει τη σύνδεση με άλλη μία νομοθετική πράξη. Θα ήθελα να μας είχε δώσει η Επιτροπή νωρίτερα αυτήν την πληροφορία στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, γιατί πιστεύω ότι η συζήτησή μας για το θέμα αυτό θα είχε ίσως πάρει κάπως διαφορετική τροπή, αν γνωρίζαμε ότι η οδηγία δεν έχει καν μεταφερθεί σε δέκα κράτη μέλη.

Οι χρόνοι οδήγησης και ανάπαυσης, ο χρόνος εργασίας και ο έλεγχος πάνε μαζί. Το Συμβούλιο επέλεξε να το εμποδίσει αυτό και, για τον λόγο αυτό, θα ψηφίσω σήμερα «όχι» σε αυτό το αποτέλεσμα.

Anne E. Jensen, *εξ ονόματος της Ομάδας ALDE*. – (DA) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών για αυτές τις δύο οδηγίες, η Ομάδα της Συμμαχίας Φιλελευθέρων και Δημοκρατών για την Ευρώπη υποστηρίζει την αυστηρότερη παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες για τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης, και χαιρετίζουμε τον ψηφιακό ταχογράφο, διότι υπάρχει ανάγκη για πιο ενιαία και συνεπή επιβολή των κανόνων. Είναι κάτι που το χρειαζόμαστε για την οδική ασφάλεια και το χρειαζόμαστε επίσης για να εξασφαλίσουμε δίκαιους όρους ανταγωνισμού για τους μεταφορείς και τους οδηγούς που τηρούν τους κανόνες. Οι παραβάσεις της νομοθεσίας πρέπει να εντοπίζονται και οι ένοχοι να τιμωρούνται. Είμαστε, ωστόσο, πιο σκεπτικοί για τις σημαντικές αλλαγές στους ίδιους τους κανόνες όσον αφορά τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης. Είναι γεγονός ότι οι κανόνες είναι περιπλοκοί, αλλά έχουν παγιωθεί και οι οδηγοί τους γνωρίζουν. Αν τους αλλάξουμε, πρέπει να τους αλλάξουμε προς το καλύτερο.

Με τον συμβιβασμό ο οποίος επιτεύχθηκε τώρα μεταξύ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, πιστεύω, ωστόσο, ότι έχουμε βρει μια λογική ισορροπία, και εμείς στην Ομάδα ALDE μπορούμε να υποστηρίξουμε τον συμβιβασμό. Οι κανόνες απλουστεύονται, πράγμα που, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να σημαίνει ότι γίνονται λιγότερο ευέλικτοι. Στο μέλλον, δεν θα είναι δυνατόν να χωρίζεται μια ημερήσια περίοδος ανάπαυσης σε αρκετές μικρότερες περιόδους ανάπαυσης. Οι κανόνες θα απαιτούν μια ημερήσια περίοδος ανάπαυσης να χωρίζεται σε περιόδους των εννέα και τριών ωρών. Ως αντιστάθμισμα, ωστόσο, οι κανόνες θα γίνουν πιο χαλαροί σε άλλα σημεία, προβλέποντας, για παράδειγμα, πιο ευέλικτες διατάξεις σε σχέση με τις υπηρεσίες πορθμείων. Επίσης, σημαντικό είναι ότι τώρα οι κανόνες θα καλύπτουν και τα φορτηγά από τρίτες χώρες, τα οποία δεν εμπίπτουν στη συμφωνία AETR. Είναι σημαντικό για τους οδηγούς των φορτηγών να αναπαύονται πλήρως, ανεξάρτητα από το αν προέρχονται από τη Δανία ή την Ουκρανία.

Το ζήτημα της παρακολούθησης του χρόνου εργασίας των οδηγών κατείχε κεντρική θέση στις διαπραγματεύσεις. Η Ομάδα ALDE αντιτέθηκε στο ενδεχόμενο του να καταστεί η αστυνομία υπεύθυνη για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες που διέπουν τον χρόνο εργασίας των οδηγών. Η παρακολούθηση αυτή οργανώνεται πολύ διαφορετικά από τη μία χώρα στην άλλη, και αυτό είναι κάτι που πρέπει να το δεχτούμε. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θέλουμε να δούμε την οδηγία για τον χρόνο εργασίας των οδηγών να εφαρμόζεται, και θα ήθελα πράγματι να καλέσω την Επιτροπή να παρακολουθήσει την εφαρμογή της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας και να διασφαλίσει ότι όλες οι χώρες παρακολουθούν τη συμμόρφωση με την οδηγία και την εφαρμόζουν με ενιαίο τρόπο έτσι, ώστε να μην υπάρξει στρέβλωση του ανταγωνισμού ούτε σε αυτόν τον τομέα. Οι ιδιοκτήτες λεωφορείων και πούλμαν δεν θα είναι ικανοποιημένοι με το αποτέλεσμα της συνδιαλλαγής. Θα δυσχερανθεί η διοργάνωση των ταξιδιών με λεωφορεία και πούλμαν κατά τον ίδιο τρόπο που ισχύει σήμερα, όπου οι οδηγοί μπορούν να είναι διαθέσιμοι περισσότερες από έξι ημέρες στη σειρά. Λυπάμαι που δεν καταφέραμε να εξασφαλίσουμε μια πιο ευέλικτη λύση σε αυτήν την περίπτωση. Διαφορετικά, είμαι ικανοποιημένη με το συνολικό αποτέλεσμα, και ευχαριστώ τον κ. Markon και τον σκώδη εισηγητή για τις προσπάθειές τους.

Γεγονός είναι ότι η νομοθεσία που αφορά τους ψηφιακούς ταχογράφους χαρακτηρίστηκε φάρσα, διότι για πολύ καιρό ήταν αβέβαιο το πότε θα ετιθέτο σε εφαρμογή. Αντιμέτωποι με τις μεταβαλλόμενες εξαγγελίες σχετικά με τους κανόνες, οι μεταφορείς βρέθηκαν σε νομικό κενό. Νομίζω ότι είναι καιρός να τερματισθεί η φάρσα, και θα

ολοκληρώσω θέτοντας την ακόλουθη ερώτηση στον Επίτροπο Barrot: Θα εγγυηθείτε ότι όταν, σε έναν χρόνο, τεθεί σε ισχύ η νέα νομοθεσία για τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης, θα ληφθούν υπόψη τα προβλήματα που σχετίζονται με τη μετατροπή των ψηφιακών ταχογράφων από τους ισχύοντες κανόνες στους νέους; Μπορείτε να το εγγυηθείτε αυτό, κύριε Επίτροπε;

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΟΥ κ. ΟΥΖΚΪ

Αντιπροέδρου

Eva Lichtenberger, *εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE.* – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, ευχαριστώ θερμά τα μέλη της ομάδας μας –εισηγητές και σκιώδεις εισηγητές– για την εξαιρετική συνεργασία στο πλαίσιο ενός κοινού μελήματος. Αυτό το κοινό μέλημα είναι ταυτόσημο με την αρχική πρόθεση της οδηγίας: να σταματήσουν επιτέλους στην Ευρώπη τα ατυχήματα που αφορούν τα βαρέα οχήματα και η διατάραξη της οδικής ασφάλειας εξαιτίας των οδηγών που αποκοιμούνται ξαφνικά λόγω συσσωρευμένης κούρασης από την οδήγηση, καθώς και το σκανδαλώδες κοινωνικό ντάμπινγκ στον τομέα των μεταφορών που καταλήγει σε αθέμιτο ανταγωνισμό, όχι μόνο ανάμεσα σε ευρωπαϊκές χώρες αλλά και ανάμεσα στις χώρες αυτές και σε τρίτες χώρες, όπου οι χαμένοι είναι όλοι όσοι ενεργούν δίκαια και σωστά – και απέναντι στα άτομα που απασχολούν.

Κατά τη διαδικασία συνδιαλλαγής για το θέμα αυτό, όμως, πρέπει να πούμε ότι βρήκαμε μπροστά μας έναν τσιμεντένιο τοίχο στο Συμβούλιο, που δεν μας άφησε να πάμε τόσο μακριά όσο θα ήταν αναγκαίο και χρήσιμο. Ασφαλώς, είναι βασικά αυτονόητο ότι στους ελέγχους του χρόνου οδήγησης είναι αναγκαίο να λαμβάνονται υπόψη και τα υπόλοιπα διαστήματα που εργάζεται ο οδηγός και θα έπρεπε να το βλέπει κανείς αμέσως. Για να βελτιωθεί όμως γενικά η κατάσταση αυτή, είναι ιδιαίτερα σημαντικό ένα πράγμα που μπορεί κανείς να το βρει στο δεύτερο μέρος του κανονισμού, συγκεκριμένα ο αποτελεσματικός έλεγχος. Αυτό τώρα θα είναι υποχρέωση των κρατών μελών που θα πρέπει να διεξάγουν συχνότερους ελέγχους, προκειμένου να περάσουν οριστικά στο παρελθόν τα σκάνδαλα που έχουμε συνηθίσει να βλέπουμε στις εμπορευματικές μεταφορές και τα σοβαρά ατυχήματα που οφείλονται στη συσσωρευμένη κούραση των οδηγών.

Αυτό που με έκανε να υποστηρίξω τελικά την οδηγία είναι η ανάγκη να γίνουν αυστηρότεροι οι έλεγχοι, γιατί αυτό είναι απολύτως απαραίτητο. Θεωρώ ότι χρειαζόμαστε αυτές τις ρυθμίσεις προκειμένου να επιτύχουμε ορισμένες βελτιώσεις, ακόμη και αν δεν έχουμε ακόμα την απαραίτητη συνάφεια με την οδηγία για τον χρόνο εργασίας. Υπάρχουν και άλλα σημεία που επιδέχονται κριτικής, όπως για παράδειγμα ότι μερικοί από τους κανόνες είναι τόσο πολύπλοκοι, ώστε όσοι δεν έχουν μυηθεί στα μυστήριά τους δεν μπορούν να τους καταλάβουν ή ότι ο χρόνος προσαρμογής στους ελέγχους είναι πάρα πολύ μεγάλος.

Οπωσδήποτε, για μένα ήταν μία μάλλον πικρή εμπειρία η ανακάλυψη ότι το Συμβούλιο δεν θέλησε μέχρι το τέλος να πεισθεί πως τα μέτρα που θα κάνουν ασφαλέστερους τους δρόμους μας και θα αντιμετωπίσουν το κοινωνικό ντάμπινγκ είναι απολύτως απαραίτητα. Παρόλα αυτά, καταφέραμε να προχωρήσουμε, τώρα όμως πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι τα κράτη μέλη θα μεταφέρουν επιτέλους τις διατάξεις και θα κάνουν κάτι στον τομέα αυτό.

Erik Meijer, *εξ ονόματος της Ομάδας GUE/NGL.* – (NL) Κύριε Πρόεδρε, στο παρελθόν, τα κράτη μέλη είχαν τη δυνατότητα να ρυθμίζουν την ασφάλεια στους δρόμους και την ασφάλεια των εργαζομένων, το καθένα με τον δικό του διαφορετικό τρόπο. Στον αγώνα τους για τη συνεχή βελτίωση αυτής της προστασίας, οι ομάδες συμφερόντων χτυπούσαν την πόρτα των εθνικών νομοθετών. Σήμερα, οι διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων είναι πολύ περισσότερες, και καλύπτουν εκατοντάδες, και ενίοτε, χιλιάδες μίλια. Αυτό μετατρέπει τις διαφορές μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών σε ενοχλητικό παράγοντα στη μάχη του ανταγωνισμού.

Οι εταιρείες που βάζουν τους εργαζόμενους τους να κάνουν μεγάλες βάρδιες φαίνονται να είναι σε ισχυρή θέση. Σε πολλές περιπτώσεις, δεν λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι το πλεονέκτημα αυτό ακυρώνεται από ατυχήματα στα οποία ανθρώπινες ζωές, οχήματα και φορτίο καταστρέφονται ή χάνονται ολοσχερώς. Σε πολλές περιπτώσεις, η συγκεντρωτική λήψη αποφάσεων δεν ωφελεί οργανισμούς που θέλουν να προστατεύσουν αυτές τις θέσεις εργασίας, το περιβάλλον και την ασφάλεια. Πάνω από όλα, ενισχύει τη θέση εκείνων που, παρά την κοινή γνώμη, θέλουν να ενισχύσουν τα συμφέροντα των εταιρειών, την επιχειρηματική ελευθερία και την ανεξέλεγκτη οικονομική ανάπτυξη. Αυτό είναι επίσης προφανές στις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης.

Οι εργαζόμενοι μπορούν να υποχρεωθούν να εργαστούν περισσότερο από τις κανονικές τους ώρες οδήγησης. Τα μικρότερα φορτηγά για τις κατεπείγουσες υπηρεσίες είναι εξαίρεση, γεγονός που σημαίνει ότι, αντί για διάλειμμα 12 ωρών, δικαιούνται διάλειμμα 11 ωρών. Η συμμόρφωση δεν παρακολουθείται ακόμη ικανοποιητικά. Θα μπορούσε ήδη να είχε θεσπισθεί καλύτερη νομοθεσία και θα χρειαστεί να περιληφθεί ξανά στην ημερήσια διάταξη στο εγγύς μέλλον. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί σοβαρά το νέο πρόβλημα των εταιρειών σε ορισμένα κράτη μέλη που δεν αμείβουν τους υπαλλήλους τους για τις υποχρεωτικές περιόδους ανάπαυσης ή δεν τους καλύπτουν τις απαραίτητες δαπάνες στέγασης. Σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, ο συμβιβασμός αυτός αποτελεί μια μικρή βελτίωση, ιδίως αφού

θα ισχύσει επίσης και για τα φορτηγά από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και λόγω του γεγονότος ότι ο ψηφιακός ταχογράφος μπορεί ευκολότερα να ελεγχθεί. Αυτός είναι ένας λόγος, παρά τις σοβαρές αντιρρήσεις, για να διατυπώσουμε μια θετική κρίση.

Michael Henry Nattrass, *εξ ονόματος της Ομάδας IND/DEM.* – (EN) Κύριε Πρόεδρε, η ΕΕ επιβαρύνει τα οχήματα με τέλη για δρόμους οι οποίοι έχουν ήδη χρηματοδοτηθεί μέσω εθνικής φορολογίας. Η ΕΕ δεν θα συντηρεί τίποτε· πρόκειται για καθαρή απάτη. Τα φορτηγά και τα λεωφορεία καλούνται να πληρώσουν: απάτη 1η, ημερήσιο τέλος 8 ευρώ· απάτη 2η, ετήσιο τέλος έως και 1 400 ευρώ· απάτη 3η, διόδια βάσει της απόστασης που διανύουν· απάτη 4η, πρόσθετα τέλη αστικής κυκλοφορίας σε ποσοστό 25% βάσει του ευρωπαϊκού σήματος τέλους κυκλοφορίας· απάτη 5η, περίπου 1 500 ευρώ κόστος εγκατάστασης ψηφιακού ταχογράφου· απάτη 6η, προσωπικές άδειες οδήγησης με φωτογραφία του δικαιούχου – με άλλα λόγια, δελτία ταυτότητας· και, τέλος, απάτη 7η, επιβάρυνση των πολιτών της ΕΕ κατά 3,5 δισ. ευρώ επειδή κάθε όχημα θα εντοπίζεται από το σύστημα Galileo, το οποίο περιγράφεται ως το μεγαλύτερο και πιο δαπανηρό άχρηστο σύστημα που μπήκε ποτέ σε τροχιά. Θα μειωθούν, όμως, έτσι η συμφόρηση και οι εκπομπές; Πρέπει τα λεωφορεία και τα πούλμαν να είναι η πρώτη κατηγορία που θα επιβαρυνθεί κατ' αυτόν τον τρόπο; Η απάντηση είναι «όχι».

Το 2005, τα πούλμαν χρησιμοποιήθηκαν από 500 εκατ. Ευρωπαίους, πολλοί εκ των οποίων ήταν ηλικιωμένοι. Αυτή η νομοθεσία ενθαρρύνει τη χρήση μικρότερων οχημάτων, προκαλώντας αυξημένη συμφόρηση, εκπομπές και κόστος. Υπάρχουν, όμως, ήδη τέλη τα οποία είναι προσανατολισμένα στη μείωση των εκπομπών: λέγονται «τέλη καυσίμου». Μήπως αυτό είναι υπερβολικά απλό για την ΕΕ;

Ωστόσο, το κόστος για όλα αυτά αφορά στην πραγματικότητα την επιβολή φορολογίας της ΕΕ για τη δημιουργία μιας συγκεντρωτικής Ευρώπης και τη χρηματοδότηση ενός δορυφόρου, έτσι δεν είναι; Δεν έχει καμία σχέση με τους δρόμους.

Luca Romagnoli (NI). – (IT) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, ευχαριστώ τον κ. Μαρκον για το εξαιρετικό έργο που επιτέλεσε και στον τομέα της διαμεσολάβησης. Συμφωνώ με τον συνάδελφο που προηγήθηκε, καθώς πιστεύω ότι η εναρμόνιση των κοινωνικών εγγυήσεων και της ασφάλειας των οδικών μεταφορών αποτελεί σημαντικό καθήκον του Κοινοβουλίου και των θεσμικών οργάνων μας. Ένα καθήκον με το οποίο δεν συμφωνώ πάντοτε, αν και, κατά την άποψή μου, όταν πρόκειται για την ενίσχυση της ασφάλειας των ευρωπαίων πολιτών, πρέπει να επιτυγχάνεται πάντοτε συμβιβασμός.

Θα ήθελα απλά να επισημάνω ότι, παρόλο που, αφενός, η ισορροπία που επετεύχθη από την οδηγία είναι ευλόγως αποδεκτή και συνεπώς, σε γενικές γραμμές, μπορώ να την στηρίξω, αφετέρου, υπάρχουν ορισμένες δυσκαμψίες που θα μπορούσαν ίσως να αποφευχθούν: αναφέρομαι ειδικότερα στα σημεία που αφορούν τον χρόνο εργασίας και τα διαλείμματα ανάπαυσης, τα οποία, αν και είναι κοινώς αποδεκτά, θα μπορούσαν να είναι λιγότερο αυστηρά όσον αφορά την εφαρμογή.

Μια ακόμη αμφιβολία –και εδώ απευθύνομαι στον κ. Barrot– μου γεννάται όσον αφορά τον ψηφιακό ταχογράφο. Γνωρίζω για παράδειγμα ότι στη χώρα μου, την Ιταλία, έχουν παρατηρηθεί δυσκολίες στην εξεύρεση εργαστηρίων για την εγκατάσταση αυτών των οργάνων. Αναρωτιέμαι μήπως και σε άλλες χώρες της Ένωσης υπάρχουν οι ίδιες δυσκολίες. Ο ιταλός υπουργός Παραγωγικών Δραστηριοτήτων ενέκρινε μία παρέκκλιση για τους οδηγούς φορτηγών οχημάτων όσον αφορά την πιστοποίηση των χρόνων και των ταχυτήτων, ακριβώς γιατί το μέσο δεν έχει εγκριθεί ακόμη. Εάν το πρόβλημα υπάρχει και σε άλλες χώρες, αναρωτιέμαι πώς πρέπει να παρέμβουμε για να το αντιμετωπίσουμε, καθώς υπάρχει κίνδυνος να ξεκινήσουμε μια διαδικασία που θα αποδειχθεί τελικά ανεφάρμοστη.

Georg Jarzembowski (PPE-DE). – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Αντιπρόεδρε της Επιτροπής, ο κ. Piesyk δεν θα βρει περίεργο το ότι θεωρώ εσφαλμένο το επιχειρήματά του με το οποίο συνιστά την απόρριψη. Και εμείς θα θέλαμε να υπάρξει σύνδεση με τον έλεγχο του χρόνου εργασίας. Αν όμως είχατε επιβάλει την άποψή σας στις 6 Δεκεμβρίου αργά το βράδυ, δεν θα είχαμε επιτύχει απολύτως τίποτα. Δεν θα είχαμε να παρουσιάσουμε κανένα αποτέλεσμα από τις διετείς διαπραγματεύσεις μας, και αυτό το θεωρούμε απαράδεκτο. Θεωρώ και εγώ, όπως είπε και η πλειοψηφία σήμερα το πρωί, ότι η ενημέρωση, ο εκσυγχρονισμός και η απλούστευση των διατάξεων κοινωνικής ασφάλισης είναι για το καλό όλων των ενδιαφερομένων και γι' αυτό πρέπει να τα επιβάλουμε. Γι' αυτό, απευθύνω έκκληση σε όλους τους συναδέλφους να υποστηρίξουν τον συμβιβασμό σήμερα το μεσημέρι κατά την ψηφοφορία.

Μπορώ να τα συνοψίσω όλα αυτά σε τρεις τίτλους: βελτίωση της οδικής ασφάλειας, καλύτερες συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και, το κυριότερο, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των νομοταγών επιχειρήσεων εμπορευματικών μεταφορών, αντί να ανεχόμαστε να την γλιτώνουν οι λιγότερο νομοταγείς επιχειρήσεις παρόλο που εξαναγκάζουν τους οδηγούς τους να εργάζονται περισσότερες ώρες από το επιτρεπόμενο, απλά γιατί δεν γίνονται έλεγχοι. Ας εγκρίνουμε λοιπόν όλοι το αποτέλεσμα, γιατί θα μας βοηθήσει όλους, και κυρίως τους ανθρώπους που χρησιμοποιούν τους δρόμους.

Ωστόσο, κύριε Επίτροπε, θα ήθελα να θίξω δύο σημεία. Δόξα τω Θεώ, ρυθμίσαμε τώρα το θέμα της τελικής ημερομηνίας καθιέρωσης του ψηφιακού ταχογράφου. Συνεχίζοντας όσα είπε ο κ. Romagnoli, σας παρακαλώ θερμά να συζητήσετε και πάλι σοβαρά με τα κράτη μέλη και να εξασφαλίσετε ότι η κρατική υποδομή θα είναι στη θέση της και θα διατεθούν οι κάρτες των οδηγών, γιατί η σημερινή κατάσταση είναι απαράδεκτη: αρχικά ο ταχογράφος επρόκειτο να καθιερωθεί από τον Αύγουστο του 2004 και το αναβάλαμε αυτό για τον Μάιο του ίδιου έτους, διότι ήταν εύλογο πως έτσι θα το εφάρμοζε ευκολότερα η βιομηχανία. Τώρα όμως ορισμένα κράτη μέλη δεν το έχουν ακόμα οργανώσει και ίσως θα πρέπει να εξετάσετε το ενδεχόμενο να τα σύρετε στα δικαστήρια.

Gary Titley (PSE). – (EN) Κύριε Πρόεδρε, θέλω καταρχάς να ζητήσω συγγνώμη από το Σώμα για την απρεπή συμπεριφορά του συμπατριώτη μου, κ. Nattress, ο οποίος δεν έχει, προφανώς, την πνευματική ικανότητα να συζητήσει για τη σωστή έκθεση. Νόμισε μάλλον ότι συζητούμε για το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας. Ντρέπομαι πραγματικά. Γνωρίζουμε ότι το βρετανικό Κόμμα Ανεξαρτησίας είναι παρωχημένο κατά 20 χρόνια τουλάχιστον, και αυτό είναι εμφανές στο Σώμα.

Καταρχάς, η κόπωση σκοτώνει. Βλέποντας τις σημερινές απαιτήσεις στις οποίες καλούνται να ανταποκριθούν οι οδηγοί, με τη συμφόρηση και τα συστήματα έγκαιρης παράδοσης, αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος της πίεσης που τους ασκείται. Γι' αυτό, το εν λόγω μέτρο αποτελεί σημαντικό βήμα προόδου για την οδική ασφάλεια. Κεντρικό ρόλο διαδραματίζουν οι ψηφιακοί ταχογράφοι και αποφασιστική σημασία για την επιτυχία του μέτρου είχε η θέσπιση πολύ πιο ρεαλιστικής προθεσμίας από την αρχική. Έτσι, μας προσφέρεται η δυνατότητα κατάλληλης παρακολούθησης, ενώ η οδηγία αυτή είναι πολύ απλούστερη από τις προηγούμενες. Αυτό πρέπει να είναι το κλειδί της επιτυχίας.

Χαίρομαι που το Κοινοβούλιο μπόρεσε να αυξήσει τον αριθμό των ελέγχων, όμως οι κεντρικές πτυχές είναι η παρακολούθηση, η εφαρμογή και η επιβολή της νομοθεσίας. Πρέπει να διασφαλίσουμε ότι το σύνολο των κρατών μελών θα διενεργεί αυτούς τους ελέγχους, ενώ απαιτείται συντονισμός μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου σε όλα τα κράτη μέλη. Ευελπιστώ ότι η Επιτροπή θα παρακολουθεί πολύ στενά την πρόοδο σε αυτόν τον τομέα.

Τα κράτη μέλη μπορούν να κάνουν πολύ περισσότερα από το να εφαρμόζουν απλώς τη νομοθεσία. Οι χώροι ανάπαυσης των οδηγών είναι ανεπαρκείς· εξίσου ανεπαρκή είναι και τα κίνητρα κατάρτισης. Συγχαίρω την προσπάθεια της εταιρείας Scania να ενθαρρύνει την κατάρτιση μέσω του διαγωνισμού της για την ανάδειξη του οδηγού της χρονιάς. Ο χρόνος εργασίας αποτελεί σαφώς αναπόσπαστο τμήμα αυτής της διαδικασίας και πρέπει να παρακολουθείται. Αισθάνθηκα φρίκη όταν πληροφορήθηκα ότι δέκα κράτη μέλη δεν έχουν ακόμη εφαρμόσει αυτό το μέτρο. Ευελπιστούμε ότι η Επιτροπή θα εντείνει τις προσπάθειές της. Πρέπει να τονίζουμε διαρκώς τη σημασία της συνεπούς εφαρμογής. Υποχρέωση της Επιτροπής είναι να διασφαλίζει ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους.

Jeanine Hennis-Plasschaert (ALDE). – (NL) Κύριε Πρόεδρε, έχουμε διανύσει μεγάλη απόσταση. Η κ. Jensen είπε όσα έπρεπε να λεχθούν. Ο στόχος αυτών των κειμένων ήταν η ενημέρωση, η αποσαφήνιση και, πάνω από όλα, η απλούστευση των ισχυόντων κανόνων στον τομέα των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης, με σκοπό τη θέσπιση δίκαιων όρων ανταγωνισμού για τους οδικούς μεταφορείς, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη διασφάλιση των κοινωνικών συμφερόντων των ατόμων που εργάζονται στον τομέα των οδικών μεταφορών. Τα προηγούμενα κείμενα υπερακόντιζαν εντελώς αυτόν τον στόχο.

Δεν δόθηκε αρκετή προσοχή στο γεγονός ότι αυτό που προέχει δεν είναι τόσο οι κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης αλλά η επιβολή τους, καθώς και οι διάφοροι τρόποι με τους οποίους οι κανόνες αυτοί ερμηνεύονται. Στον εισηγητή, κ. Markon, αξίζει κάθε έπαινος. Η δέσμευση και η ανάμιξη του ήταν πρωτοφανείς και θα ήθελα να τον ευχαριστήσω γι' αυτό. Το γεγονός ότι η συμφωνία επί της οποίας θα ψηφίσουμε σήμερα μπορεί να θεωρηθεί λογικά αποδεκτή, ακόμη και με τα κριτήρια των Φιλελευθέρων, οφείλεται κυρίως στην επιμονή του Συμβουλίου κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων – και αυτό είναι κάτι που δεν θα με ακούσετε να το λέω συχνά. Συνεπώς, διαφωνώ κάθετα με όσα είπε ο κ. Piecyk.

Στην πραγματικότητα, ο σκοπός και η αναγκαιότητα ενός αριθμού διατάξεων στην παρούσα συμφωνία μπορούν, ωστόσο, να αμφισβητηθούν. Για παράδειγμα, ο χωρισμός της ημερήσιας περιόδου ανάπαυσης σε δύο μικρότερες περιόδους των τριών και εννέα ωρών μου φαίνεται εξαιρετικά περιοριστικός. Ομοίως, ο κανόνας για ανάπαυση 45 ωρών το σαββατοκύριακο κάθε δύο εβδομάδες ασφαλώς και δεν συμβάλλει στην ευελιξία που χρειάζονται απεγνωσμένα οι οδικές μεταφορές. Μου είναι εντελώς αδύνατον να καταλάβω πώς τόσο αυστηρές διατάξεις θα μπορούσαν να συμβάλουν καθ' οιονδήποτε τρόπο στην οδική ασφάλεια ή στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Η παρούσα συμφωνία μπορεί, επομένως, να είναι κάθε άλλο παρά τέλεια αλλά, όπως είπα και προηγουμένως, είναι αποδεκτή. Τουλάχιστον ο κλάδος γνωρίζει πού βρίσκεται. Δόξα τω Θεώ, η ημερήσια περίοδος ανάπαυσης παρέμεινε περιορισμένη στις 11 ώρες. Η άμεση σύνδεση με τον έλεγχο των ωρών εργασίας αφαιρέθηκε. Οι μικρότερες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης μπορούν τώρα απλά να πραγματοποιούνται μέσα στο όχημα. Πολύ σημαντικό είναι που

αποσαφηνίστηκε επιτέλους το πότε πρόκειται να εισαχθεί ο ψηφιακός ταχογράφος. Με δύο λόγια, η πρόταση δεν είναι τέλεια αλλά είναι αποδεκτή, και θα την υπερψηφίσω.

Κυριάκος Τριανταφυλλίδης (GUE/NGL). – Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να συγχαρώ τον εκλεκτό συνάδελφο Helmut Markov για την προσπάθεια που κατέβαλε συντάσσοντας αυτήν την έκθεση.

Τουτέστιν, ξεχωρίζω δύο σημαντικά στοιχεία: πρώτον, τη βελτίωση των εργασιακών συνθηκών και δικαιωμάτων των οδηγών και, δεύτερον, την ανάληψη ευθύνης των κρατών μελών απέναντι στους εργοδότες για θέματα ασφάλειας, με αποτέλεσμα η τελευταία να μπορεί να βελτιωθεί στο προσεχές μέλλον ακόμη περισσότερο.

Θα πρέπει όμως να πούμε, κύριε Πρόεδρε, ότι παρά τα θετικά βήματα το περιβάλλον που επικρατεί στις ευρωπαϊκές μεταφορές δεν επιτρέπει, δυστυχώς, να τεθεί πέραν πάσης αμφιβολίας η αξία της ανθρώπινης ζωής. Να υπάρχει, δηλαδή, ανά πάσα στιγμή με συνέπεια έλεγχος στην εφαρμογή ενός ανθρώπινου ωραρίου εργασίας των οδηγών και έλεγχος εφαρμογής των κανόνων ασφάλειας στην πηγή, στη ρίζα του θέματος που συζητούμε, δηλαδή στις έδρες των εταιρειών.

Εξ ου και το Συμβούλιο απέρριψε την πρόταση, η οποία θα επέτρεπε στις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών να πραγματοποιούν ελέγχους και να διαπιστώνουν κατά πόσον εφαρμόζονται τα όρια χρόνου εργασίας που ορίζονται στην οδηγία για τον χρόνο εργασίας, καθώς και να λαμβάνεται υπόψη η κόπωση του οδηγού εξαιτίας της φόρτωσης ή εκφόρτωσης του οχήματος ή άλλων παραγόντων.

Johannes Blokland (IND/DEM). – (NL) Κύριε Πρόεδρε, ύστερα από περισσότερα από 20 χρόνια, η νομοθεσία που έχουμε για τις κοινωνικές συνθήκες στις οδικές μεταφορές επανεξετάζεται. Σε αυτά τα 20 χρόνια, η νομοθεσία απέκτησε δικαίως το καθεστώς της βάσης για τη δομή των εταιρικών μεταφορών. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο στην περίπτωση αλλαγών, οι δυσμενείς συνέπειες θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να περιοριστούν. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, η καλή έκβαση ήταν αβέβαιη για πολύ καιρό, αλλά η συμφωνία που έχουμε τώρα πιστεύω ότι είναι υποστηρίξιμη.

Τα κύρια στοιχεία προόδου είναι, κατά την άποψή μου, το γεγονός, αφενός, ότι μια σειρά στοιχείων παρέμειναν ανέπαφα. Θα ήθελα να αναφερθώ ιδιαίτερα στις 11 ώρες της ημερήσιας περιόδου ανάπαυσης και στην οδηγία 2002/15/EK που έμεινε εκτός της εξίσωσης. Εξασφαλίσαμε επίσης μια οριστική ημερομηνία για την εισαγωγή του ψηφιακού ταχογράφου. Αυτό θα διαλύσει μεγάλο μέρος της αβεβαιότητας σχετικά με τη χρήση αυτού του οργάνου και ελπίζουμε ότι θα συμβάλει στη θέσπιση αποτελεσματικότερων μέτρων παρακολούθησης. Οι αυστηρότεροι κανόνες παρακολούθησης θα συμβάλουν στην αποτελεσματικότητα του κανονισμού. Η ενιαία ερμηνεία και εφαρμογή των κανόνων σε όλες τις χώρες είναι ουσιαστικές για την καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Το παρόν καθεστώς βελτιώθηκε, μεταξύ άλλων, χάρη στις επαρκείς εξουσίες που δίνονται στους ελεγκτές και στις σαφείς συμφωνίες για τα κριτήρια των επιθεωρήσεων και των εκθέσεων. Γενικά, ένα αυστηρότερο καθεστώς θα τεθεί σε ισχύ, γεγονός που σημαίνει εξ ορισμού ότι η ευελιξία θα δοκιμαστεί κατά τη διάρκεια της εφαρμογής. Είμαι πεπεισμένος, ωστόσο, ότι οι παρούσες συμφωνίες θα συντείνουν στη δημιουργία ενός υγιούς και σταθερού τομέα σε τελική ανάλυση, όλα τα ενεχόμενα μέρη πρόκειται να επωφεληθούν από αυτές. Τέλος, είμαι υποχρεωμένος σε όλους εκείνους που συμμετείχαν, ιδιαίτερα στον εισηγητή, για τη δέσμευση και την επιμονή τους.

Ashley Mote (NI). – (EN) Κύριε Πρόεδρε, όταν πληροφορήθηκα για πρώτη φορά ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση ήθελε να μου πει πόσο μπορώ να εργάζομαι κάθε εβδομάδα, συνειδητοποίησα πραγματικά ότι έχει χάσει τη συλλογική της συνείδηση. Και να που ξαναβρισκόμαστε τώρα αντιμέτωποι με μια παρόμοια πρόταση!

Αυτή η πρόταση επιβολής περιορισμών στην κατάλληλη διαχείριση των μεταφορικών επιχειρήσεων στηρίζεται σε υπερβολικές και εντελώς αδικαιολόγητες υποθέσεις. Θεωρείται ότι οι διευθύνσεις των επιχειρήσεων δεν γνωρίζουν ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος οργάνωσης των εργασιών τους και εξισορρόπησης των αναγκών των πελατών και των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων. Θεωρείται πως οι επιχειρηματίες πιστεύουν ότι αξίζει τον κόπο να διακινδυνεύσουν –με εγκληματικό μάλιστα τρόπο– την εξάντληση ήδη κουρασμένων οδηγών, καθώς και τη δυσφήμιση της επιχείρησής τους, εφόσον κριθούν ένοχοι. Θεωρείται ότι οι οδηγοί ιδιόκτητων οχημάτων δεν γνωρίζουν το ίδιο το συμφέρον τους.

Τα τελευταία πενήντα χρόνια, αποδείχθηκε πέραν πάσης αμφιβολίας ότι η κοινωνική μηχανική αυτού του είδους είναι αναποτελεσματική. Πότε επιτέλους θα αντιληφθείτε ότι το χάος της ευρωπαϊκής οικονομίας οφείλεται ακριβώς σε τέτοιου είδους παρεμβάσεις; Με την πρόταση αυτή είναι σαν να χρησιμοποιούμε βαριοπούλα για να σπάσουμε ένα καρύδι και, γι' αυτό, όπως και στην περίπτωση της οδηγίας για τις λιμενικές υπηρεσίες, πρέπει να πεταχτεί στον κάλαθο των αχρήστων.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). – (DE) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, αναρωτιέμαι πόσο εξοικειωμένοι είναι οι κάτοικοι της Θουριγγίας με τους ευρωπαϊκούς κανόνες για τους χρόνους οδήγησης και

ανάπαυσης. Αναμφίβολα, πρόκειται για τη σημαντικότερη νομοθετική βάση για τη λειτουργία των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων εμπορευματικών μεταφορών και εταιρειών μεταφορών με λεωφορεία, που αναπτύχθηκε μέσα σε διάστημα μίας εικοσαετίας. Μόνο που είναι παρωχημένη και γραφειοκρατική. Είναι εύκολο να επέμβει κανείς στις συσκευές ελέγχου, και οι έλεγχοι δεν γίνονται χωρίς διακρίσεις. Η Λισαβόνα απαιτεί βελτίωση των όρων πλαίσιο ως προς την οδική ασφάλεια, την προστασία των εργαζομένων, τις ευκαιρίες του ανταγωνισμού και τη μείωση της γραφειοκρατίας και, για τον λόγο αυτό, επικροτώ θερμά τον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε επιτέλους τώρα.

Ασφαλώς δεν ενθουσιάζει τους πάντες, όμως είναι γεγονός ότι δεν περιέχει τίποτα που να κάνει τα πράγματα χειρότερα από ό,τι είναι με το ισχύον νομικό καθεστώς. Καταφέραμε να συμφωνήσουμε ακόμα και για το πόσο συχνά πρέπει να γίνονται έλεγχοι, καθώς και για το φάσμα των κυρώσεων που θα επιβάλλονται. Αν τον εγκρίνουμε σήμερα, θα επιβεβαιώσουμε ότι η Ευρώπη μπήκε στην ψηφιακή εποχή. Η καθιέρωση του ψηφιακού ταχογράφου φέρνει σαφήνεια. Θα πρέπει να εγκαθίσταται υποχρεωτικά από τον Μάιο του 2006 στα νέα φορτηγά και τα λεωφορεία. Τα οχήματα χωρίς ταχογράφο θα μπορούν τότε να αποσυρθούν από την κυκλοφορία.

Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν την ομαλή μετάβαση από το αναλογικό στο ψηφιακό σύστημα. Θα επιτύχουν άραγε αυτόν τον φιλόδοξο στόχο; Αν δεν τον επιτύχουν, θα υπάρξει μεγάλη αναταραχή, για παράδειγμα σε περίπτωση όπου ένα όχημα είναι εφοδιασμένο με ψηφιακό ταχογράφο, όπως προβλέπει ο κανονισμός, και ελέγχεται σε ένα κράτος μέλος της ΕΕ όπου οι υπάλληλοι δεν διαθέτουν ακόμα την κατάλληλη συσκευή ανάγνωσης. Επίσης, θα υπάρξουν προβλήματα όπου δεν έχουν ακόμα συναφθεί συμφωνίες με γειτονικά κράτη μέλη.

Τι θα κάνουμε με τον οδηγό φορτηγού από την Ουκρανία που ελέγχεται στις Βρυξέλλες και δεν έχει ακούσει ποτέ κάτι για τον ψηφιακό ταχογράφο; Και πώς θα ελέγχονται οι Ευρωπαίοι στην Τουρκία; Σας απευθύνω έκκληση να ζητήσετε μαζί μου την προσαρμογή των διατάξεων της ΑΕΤΡ στην ψηφιακή εποχή.

Gilles Savary (PSE). – (FR) Κύριε Πρόεδρε, η εξέλιξη της διαδικασίας είναι πολύ γρηγορότερη για κείμενα που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό από ό,τι για κείμενα που σχετίζονται με τα κοινωνικά πρότυπα – το έχουμε συνηθίσει αυτό. Το κείμενο που έχουμε ενώπιον μας σήμερα υπάρχει από το 2001. Είναι, συνεπώς, το αποτέλεσμα μιας μακράς νομοθετικής διαδικασίας που ολοκληρώθηκε με μια δύσκολη και απίθανη διαδικασία συνδιαλλαγής, καθώς η αντίδραση σε επίπεδο κρατών μελών ήταν πολύ μεγάλη.

Θα ψηφίσω υπέρ αυτού του κειμένου, που θεσπίζει ελάχιστες προδιαγραφές. Πρέπει να επισημανθεί ότι οι προδιαγραφές αυτές αποτελούν σημαντικό βήμα προς τα εμπρός, δεδομένου ότι, σε ορισμένα κράτη μέλη, οι εργαζόμενοι στις οδικές μεταφορές οδηγούσαν μέχρι και 70 ή 74 ώρες και ότι οι περίοδοι οδήγησης εφεξής θα περιοριστούν σε 56 ώρες· δεδομένου ότι πρόκειται για ένα κείμενο που σχετίζεται με την κοινωνική σύγκλιση, η οποία δεν εμποδίζει την ικανοποιητικότερη αντιμετώπιση των θεμάτων σε καθένα από τα κράτη μέλη· και δεδομένου ότι είναι ένα κείμενο που ελπίζω ότι επιδέχεται βελτιώσεων.

Εντούτοις, λυπάμαι πολύ για όσα είπε ο κ. Jarzembowski σχετικά με τον κ. Pieczyk. Ήθελε να δώσει μια πολύ δυσάρεστη ιδεολογική διάσταση στο θέμα. Λυπάμαι, διότι ο κ. Pieczyk επεσήμανε ένα πρόβλημα: την απουσία ταυτόχρονων ελέγχων του χρόνου οδήγησης και του χρόνου εργασίας. Αυτό σημαίνει ότι ένα βαρύ φορτηγό μπορεί να συνεχίσει να κινείται χωρίς διακοπή με τρεις κακοπληρωμένους οδηγούς: ο πρώτος οδηγεί, ο δεύτερος κάνει το διάλειμά του και αναπαύεται στη διπλανή θέση μέσα στην καμπίνα οδήγησης, ενώ ο τρίτος κάνει την εβδομαδιαία ανάπαυσή του στη θέση πίσω από τον οδηγό. Αυτή είναι η πραγματικότητα, και πιστεύω ότι αφήσαμε να μας ξεφύγει ένα σπουδαίο κοινωνικό κείμενο. Θλίβομαι εν μέρει για αυτό, εντούτοις θα ψηφίσω υπέρ.

Nathalie Griesbeck (ALDE). – (FR) Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα ευθύς αμέσως να συνταχθώ με τους άλλους ομιλητές και να ευχαριστήσω τον κ. Μαρκον που διεκπεραίωσε αυτήν τη μακρά και δύσκολη νομοθετική εποποιία. Όπως η πλειονότητα των συναδέλφων μου βουλευτών, είμαι πολύ χαρούμενη που η Ευρωπαϊκή Ένωση ασχολήθηκε με το ζήτημα της εναρμόνισης της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, παρά το γεγονός ότι ακόμη μένουν πολλά να γίνουν.

Όπως γνωρίζετε, παρόλο που η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει διστακτικά –υπερβολικά διστακτικά– πολιτικές που αποσκοπούσαν στη μετακίνηση των εμπορευματικών μεταφορών από τους δρόμους σε άλλα μέσα, μια εξέλιξη την οποία ελπίζουν και για την οποία προσεύχονται οι συμπολίτες μας, πρέπει να πούμε ότι οι οδικές μεταφορές αυξάνονται συνεχώς, και αυτό σε ολόκληρη την Κοινότητα. Σε αυτό το πλαίσιο, αντίθετως με όσα είπε ο κ. Μοτε, όλες οι ευρωπαϊκές χώρες διέλευσης –μεταξύ των οποίων και η Γαλλία– έχουν απόλυτη επίγνωση της ανάγκης όχι μόνο να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και οι συνθήκες εργασίας των οδικών μεταφορέων αλλά και να εξαλειφθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να καταπολεμηθεί το κοινωνικό ντάμπινγκ. Θα ήθελα να αναφέρω ως παράδειγμα τις σοβαρές δυσκολίες που αντιμετωπίζει η περιοχή της Αλσατίας σε σχέση με τη μείωση των καταστροφικών συνεπειών από τη διερχόμενη οδική κυκλοφορία.

Για να επανέλθουμε στο θέμα που συζητάμε σήμερα, υπάρχει επιτακτική ανάγκη –και σε αυτό το σημείο συμφωνώ με τον κ. Savary– να εναρμονίσουμε τις συνθήκες εργασίας των οδικών μεταφορέων και να εφαρμοστούν οι κανόνες που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης και τη διάρκεια οδήγησης. Ο στόχος αυτών των μέτρων είναι να μειωθεί ο αριθμός των οδικών ατυχημάτων που προκαλούνται από την κούραση του οδηγού, ακόμη και αν μένουν ακόμη πολλά να γίνουν, καθώς και να βελτιωθεί η ασφάλεια όλων στην Ευρώπη. Παρόλο που, σε αυτό το σημείο, η συμφωνία που συνήφθη είναι ανεπαρκής, κάτι που οφείλεται αναμφίβολα στο γεγονός ότι μιλάμε εδώ για συμβιβασμό, οι εκθέσεις Markon που είναι το αποτέλεσμα των αναγνώσεων του Κοινοβουλίου και των διαδικασιών συνδιαλλαγής αποτελούν ένα σημαντικό βήμα προόδου όσον αφορά την καταπολέμηση του κοινωνικού ντάμπινγκ και της απλούστευσης, και ταυτόχρονα αποσαφήνισης, του τομέα των οδικών μεταφορών. Για τον λόγο αυτό, στο τέλος, θα εγκρίνουμε αυτό το κείμενο.

Εν κατακλείδι, ελπίζω ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εκπονεί σε τακτική βάση μελέτες επιπτώσεων, προκειμένου να διαπιστώσει ότι τα μέτρα που λαμβάνουμε σήμερα όχι μόνο επαρκούν αλλά επίσης, και πρωτίστως, εφαρμόζονται και ελέγχονται, χάρη κυρίως στην αποτελεσματική χρήση των ψηφιακών ταχογράφων.

Jacky Henin (GUE/NGL). – (FR) Κύριε Πρόεδρε, επιτέλους σημειώνουμε πρόοδο – βέβαια με ρυθμό χελώνας, αλλά πάντως σημειώνουμε πρόοδο.

Αν υπάρχει ένας τομέας στον οποίο το κοινωνικό και φορολογικό ντάμπινγκ σπέρνουν τον όλεθρο και στον οποίο είναι επιτακτικό να παρέμβει ο νομοθέτης, αυτός είναι οι οδικές μεταφορές. Με τους εργαζόμενους να εξαναγκάζονται να εργάζονται με τρελούς ρυθμούς λόγω του φαινομένου των μεταφορών έγκαιρης παράδοσης, μπορούμε δικαίως να μιλήσουμε για μισθό φόβου. Ένας μισθός φόβου που είναι όλο και συχνότερα ένα ωρομίσθιο πείνας, που υποχρεώνει τους ανθρώπους να υπολογίζουν τις περιόδους οδήγησης βάσει των αποστάσεων που διανύθηκαν, χωρίς το παραμικρό ενδιαφέρον για την ασφάλεια ή την υγεία τους ή την ασφάλεια των άλλων. Σκέφτομαι επίσης τους μικροεπιχειρηματίες σε αυτόν τον τομέα που ζουν με τον καθημερινό φόβο της πτώχευσης, θύματα του εγκληματικού δόγματός του ελεύθερου και αστρέβλωτου ανταγωνισμού, οι οποίοι έχουν απομακρυνθεί σήμερα πάρα πολύ από τα ιδεώδη που τους οδήγησαν να γίνουν αυτοαπασχολούμενοι.

Υπάρχει μόνο ένας νόμος, αυτός της μεταφοράς ενός εμπορεύματος από ένα σημείο σε κάποιο άλλο, όσο το δυνατόν πιο γρήγορα και πιο φθηνά. Οι κίνδυνοι δεν έχουν καμία σημασία· εξάλλου, υπάρχει ασφάλεια. Αυτός ο νόμος έχει ένα όνομα: νόμος της ζούγκλας. Είναι καιρός να δράσουμε έτσι, ώστε οι δρόμοι μας να μην θυμίζουν πλέον Άγρια Δύση. Παρά τις θαρραλέες και επίμονες προσπάθειες του συναδέλφου μας, κ. Markon, με θλίβει η ατομία των τελικών κειμένων. Εντούτοις, αποτελούν πράγματι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Κάποιοι από τους συνάδελφους μας βουλευτές φωνάζουν για επιτήρηση τύπου Μεγάλου Αδελφού, όταν αναφέρεται η χρήση ηλεκτρονικών τεχνικών για τους σκοπούς της παρακολούθησης της συμμόρφωσης με τον κανονισμό. Το χαρακτηρίζουν προσβολή των ατομικών ελευθεριών. Ωστόσο, το ζήτημα εδώ είναι η προστασία της ζωής. Δεν βλέπουν ότι τα μεγάλα αφεντικά των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων είναι οι κύριοι τρομοκράτες, εκείνοι που παραβιάζουν τους κοινωνικούς νόμους και ενθαρρύνουν το φορολογικό και κοινωνικό ντάμπινγκ μεταξύ των εθνών μας, αυτοί οι εργοδότες που είναι άμεσα υπεύθυνοι, σε καθημερινή βάση, για δεκάδες μοιραία ατυχήματα στους δρόμους μας; Άρα ναι, αφήστε μας να χρησιμοποιήσουμε όλα τα μέσα που έχουμε στη διάθεσή μας, προκειμένου να διασφαλίσουμε την ασφάλεια και να επιτρέψουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ζήσει ειρηνικά.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Κύριε Πρόεδρε, η ψηφιακή τεχνολογία χρησιμοποιείται σε όλο και περισσότερους τομείς, και έτσι ελπίζουμε ότι και ο ψηφιακός ταχογράφος θα εκπληρώσει πραγματικά όσα υπόσχεται. Πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να καλωσορίσουμε το νέο σύστημα – εξάλλου, ο προορισμός του είναι να αποτελέσει, σε συνδυασμό με τα συστήματα πληροφόρησης και επικοινωνίας, ένα απλό εργαλείο διαχείρισης στόλων και να είναι απαραίτητος για την επιβολή των χρόνων οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών, βελτιώνοντας έτσι την οδική ασφάλεια και προλαμβάνοντας το κοινωνικό ντάμπινγκ.

Δεν πρέπει, ωστόσο, να έχουμε την ψευδαίσθηση ότι, για να επιτύχει τον στόχο της εφαρμογής της ψηφιακής τεχνολογίας, αρκεί να γίνουν όσα έχουν εξαγγελθεί – οι συχνότεροι έλεγχοι, που περιλαμβάνουν και έλεγχο της καταλληλότητας του οχήματος για κυκλοφορία. Συμβαίνει συχνά τα οχήματα –π.χ. από την Ανατολική Ευρώπη– να μην είναι κατάλληλα για κυκλοφορία.

Αν εξετάσει κανείς τους πολλούς και διάφορους τρόπους επέμβασης στις αναλογικές συσκευές ελέγχου, η ψηφιακή τεχνολογία φαίνεται πραγματικά να φέρνει βελτιώσεις, πιστεύω όμως ότι σύντομα θα βρεθούν νέοι τρόποι επέμβασης. Πραγματικά, τα νέα φορτηγά χωρίς ταχογράφους εν λειτουργία θα μπορούν να ακινητοποιηθούν από τον Μάιο του 2006, αλλά από τη στιγμή που δεν απαιτείται αναβάθμιση των παλιών, τα πολυμήχανα πρακτορεία μεταφορών ασφαλώς θα βρουν κάποιον τρόπο να εκμεταλλευτούν το γεγονός αυτό προς όφελός τους. Επίσης, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον θα καταφύγουν σε οχήματα με άδεια άλλης χώρας ή θα προτιμηθούν οι εταιρίες που στηρίζονται

σε αυτά. Μακάρι να μην αποδειχθεί αυτό άλλο ένα παράδειγμα, όπου μια καλή ιδέα μετατρέπεται σε μειονέκτημα ως προς τον ανταγωνισμό για τις επιχειρήσεις της ΕΕ.

Corien Wortmann-Kool (PPE-DE). – (NL) Κύριε Πρόεδρε, παρόλο που θεωρούμε αποδεκτή τη συμφωνία για τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης, την οποία συνήψαν το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο τον περασμένο Δεκέμβριο, δεν είναι σαφώς η πλέον ελκυστική λύση. Το αποτέλεσμα της συνδιαλλαγής ήταν αρχικά απαράδεκτο για τον εισηγητή, αλλά εγώ το θεώρησα ουσιαστικά ως βελτίωση του αποτελέσματος της ψηφοφορίας που διενήργησε η Ολομέλεια αυτού του Σώματος. Περιέχει μια εύκολα εφαρμόσιμη ρύθμιση για τα διαλείμματα –11 ώρες ανάπαυσης αντί για 12– και επιτρέπει στους οδηγούς να αποφασίζουν οι ίδιοι το πού θα κοιμηθούν αντί να αποφασίζει το Κοινοβούλιο για εκείνους.

Γενικά, νομίζω ότι η πρόταση είναι αποδεκτή, παρόλο που περιέχει στοιχεία που με δυσαρεστούν. Είναι υπερβολικά λεπτομερής σε κάποια σημεία, και ειδικότερα οι επιλογές για τον χωρισμό ενός ταξιδιού με πούλμαν σε αρκετές ημέρες είναι πολύ περιοριστικές. Θα ήθελα να ζητήσω από τον Επίτροπο Βαγροτ τη γνώμη του επ' αυτού, διότι αυτό θα προκαλέσει πραγματικά πρακτικά προβλήματα.

Επιτέλους, είμαστε βέβαιοι για το πότε θα εισαχθεί ο ψηφιακός ταχογράφος, και χαιρόμαι που βλέπω τον Επίτροπο Βαγροτ ακόμη μία φορά να υιοθετεί μια πολύ σθεναρή γραμμή ως προς αυτό. Κύριε Επίτροπε, είπατε ότι δεν θα υπάρξει περίοδος χάριτος μετά τον Μάιο του 2006, και θα σας υποχρεώσουμε να τηρήσετε αυτήν την υπόσχεση, καθώς δεν πρόκειται να ανεχθούμε μια κατάσταση στην οποία εκείνοι που θα εισάγουν πειθήνια τον νέο ψηφιακό ταχογράφο θα παρακολουθούνται πιο αυστηρά από τους συρμούς φορτηγών που δεν τον έχουν εγκαταστήσει. Ελπίζω, ως εκ τούτου, ότι θα αναλάβετε πραγματικά δράση.

Ewa Hedkvist Petersen (PSE). – (SV) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Μαρκον για την τόσο καλή εργασία του. Αυτό που χρειαζόμαστε είναι πιο ασφαλείς και αξιόπιστους δρόμους στην Ευρώπη. Επί του παρόντος, 43 000 άνθρωποι πεθαίνουν κάθε χρόνο στους δρόμους μας, και γνωρίζουμε ότι, όποτε εμπλέκονται στα τροχαία ατυχήματα μεγάλα οχήματα, οι συνέπειες είναι ολέθριες. Πρέπει να κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν, προκειμένου να αποκτήσουμε ασφαλείς και πιο αξιόπιστους δρόμους. Γεγονός είναι ότι η απόφαση που πρέπει να λάβουμε αφορά ένα αληθινά ευρωπαϊκό ζήτημα. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες οδηγοί δραστηριοποιούνται συχνά σε περισσότερες από μία ευρωπαϊκές χώρες. Η καθημερινή τους εργασία συνίσταται στη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών σε ολόκληρη την ήπειρό μας. Ο ανταγωνισμός είναι σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και επομένως σε ευρωπαϊκό επίπεδο χρειάζεται να έχουμε αρκετά όμοιους όρους ανταγωνισμού, καθώς και την ικανότητα να παρακολουθούμε σωστά τη συμμόρφωση με τους κανόνες.

Πρέπει επίσης να εξασφαλίσουμε καλύτερες συνθήκες για τους επαγγελματίες οδηγούς, συνθήκες που θα κάνουν την οδήγηση πιο ασφαλή και αξιόπιστη για αυτούς. Αυτό είναι κάτι που θα έχουμε την ευκαιρία να αποφασίσουμε σήμερα. Δεν θα επιτύχουμε τα πάντα, αλλά θα σημειώσουμε μια μικρή πρόοδο. Αυτό που μας ενδιαφέρει επίσης εδώ είναι η εισαγωγή των ψηφιακών ταχογράφων, και αυτό είναι, κατά την άποψή μου, ένα πολύ σημαντικό ζήτημα. Επί του παρόντος, έχουμε ταχογράφους που μπορούν να παραποιηθούν, και παραποιούνται. Είναι σημαντικό να αποκτήσουμε πιο αξιόπιστους ταχογράφους που θα συμβάλουν στο να καταστεί η οδήγηση πιο ασφαλής και πιο αξιόπιστη για όλους μας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ζουν από την οδήγηση. Προτείνω, ως εκ τούτου, να ψηφίσουμε υπέρ αυτής της συμβιβαστικής πρότασης.

Philip Bradbourn (PPE-DE). – (EN) Κύριε Πρόεδρε, έχω διαμαρτυρηθεί επανειλημμένα στο Σώμα γι' αυτό το περιττό νομοθέτημα. Εμμένω στους χαρακτηρισμούς που έχω αποδώσει σε αυτές τις προτάσεις, οι οποίες είναι ανεφάρμοστες, αστήρικτες και ανεδαφικές. Μετά τη μακρά, παρατεταμένη διαδικασία συνδιαλλαγής, το κείμενο που εξετάζουμε εξακολουθεί να μην λαμβάνει υπόψη τις πραγματικότητες στους τομείς της μεταφοράς και διανομής εμπορευμάτων και των δημοσίων μεταφορών.

Υποστηρίζεται ότι πρόκειται για μέτρο οδικής ασφάλειας. Αυτό δεν ισχύει! Οι λεωφορειακές γραμμές σε επαρχιακές περιοχές –πολλοί από τους κατοίκους των οποίων είναι ηλικιωμένοι και στηρίζονται στις δημόσιες μεταφορές– θα κινδυνεύσουν εξαιτίας της ανελαστικότητας αυτής της πρότασης. Ή αυτό θα συμβεί ή το κόστος για τους φορολογούμενους αυτών των περιοχών θα αυξηθεί δραστικά, καθώς οι δημόσιες αρχές θα πασχίζουν να προσφέρουν ακόμη μεγαλύτερες επιδοτήσεις, για να μην αναφέρω το γεγονός ότι η οικεία βιομηχανία στο Ηνωμένο Βασίλειο με ενημερώνει ότι θα χρειαστεί να περάσουν τουλάχιστον πέντε χρόνια, προκειμένου να υπάρξει επαρκής αριθμός καταρτισμένων οδηγών οι οποίοι θα πληρούν τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού.

Στον εμπορικό τομέα, τα συστήματα έγκαιρης παράδοσης –τα οποία αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του σύγχρονου συστήματος προμήθειας των βιομηχανιών– θα κινδυνεύσουν επίσης εξαιτίας της έλλειψης οδηγών. Όλα αυτά δεν είναι απλές υποθέσεις, όπως καταδεικνύει ανεξάρτητη έρευνα η οποία πραγματοποιήθηκε σε περισσότερες από 500 μεταφορικές επιχειρήσεις στην εκλογική μου περιφέρεια. Ορισμένες μεταφορικές επιχειρήσεις σκοπεύουν

ακόμη και να τερματίσουν τη δραστηριότητά τους εξαιτίας των υπερβολικών ρυθμίσεων της ΕΕ. Βεβαιώνω όλες και όλους τους βουλευτές αυτού του Σώματος ότι οι αρνητικές επιπτώσεις θα γίνουν αισθητές και σε άλλα κράτη μέλη.

Ακούμε την Επιτροπή να δηλώνει επανειλημμένα ότι θα ακυρώσει τα μέτρα υπερβολικής νομοθετικής ρύθμισης και δεν θα προωθήσει άλλες επιζήμιες προτάσεις. Η Επιτροπή έχει σήμερα μία ακόμη ευκαιρία να αποδείξει ότι εννοεί αυτά που λέει. Σήμερα έχουμε την ευκαιρία να επιτρέψουμε στις επιχειρήσεις να αναπτύξουν ελεύθερα τις δραστηριότητές τους χωρίς τη διαρκή προσπάθεια χειραγώγησης των Βρυξελλών.

Απευθύνω έκκληση να απορριφθεί αυτή η πρόταση, προκειμένου να διασφαλιστεί η ευημερία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται είτε στον τομέα των εμπορικών μεταφορών είτε στις δημόσιες μεταφορές.

Inés Ayala Sender (PSE). – (ES) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να συγχαρώ τον κ. Μαρκον για την εξαιρετική εργασία του και να συγχαρώ όλους εμάς που επιτύχαμε την καλύτερη δυνατή συμφωνία σε ένα επείγον και δύσκολο θέμα, καθώς αφορά τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των συνθηκών εργασίας των οδηγών, την εγγύηση της νομικής ασφάλειας και του θεμιτού ανταγωνισμού και, τέλος, το πράσινο φως για τους ψηφιακούς ταχογράφους.

Πιστεύω ότι είναι επίσης μία συμφωνία που πέτυχε την κοινωνική σύγκλιση των 25 κρατών μελών, και αυτό είναι ένα πολύ καλό πολιτικό μήνυμα αναφορικά με τη σταδιακή απομάκρυνση του ανησυχητικού κινδύνου του κοινωνικού ντάμπινγκ.

Κατανοώ, ωστόσο, την απογοήτευση του κ. Μαρκον, διότι δεν κατέστη δυνατόν να χρησιμοποιήσει αυτήν τη νομοθεσία ως μοχλό πίεσης, προκειμένου να υπάρξει πρόοδος στον χρόνο εργασίας. Ωστόσο, πιστεύω ότι θα είναι χρήσιμη, και θα το δούμε αυτό στο μέλλον.

Όπως σε όλες τις καλές συμφωνίες, επομένως, τα ιδιαίτερα συμφέροντα των μερών έχουν θυσιαστεί εν μέρει προς όφελος του γενικού συμφέροντος, αλλά η αλήθεια είναι ότι έχει γίνει σημαντική πρόοδος στον τομέα των διαλειμάτων, των ημερησίων και εβδομαδιαίων διαλειμάτων και των εβδομαδιαίων ωρών εργασίας, όπως επίσης και στον καθορισμό περισσότερων και πιο αυστηρών ελέγχων και ποινών σε διακρατική βάση. Επιπλέον, υποχρεώνει τα κράτη μέλη, και δεσμεύει την Επιτροπή, να διεθνοποιήσει αυτήν την πρόοδο στη συμφωνία AETR και, φυσικά, δεν υπάρχει καμία δικαιολογία να καθυστερήσει η εισαγωγή ταχογράφων.

Επομένως, καταφέραμε να ισορροπήσουμε την αυστηρότητα και την ευελιξία, την εναρμόνιση και την επικουρικότητα με άλλα λόγια, είναι ένα θαύμα, αν και λαϊκό θαύμα, φυσικά.

Θα τελειώσω υποστηρίζοντας τις απαιτήσεις του κ. Μαρκον να εξετάσει η Επιτροπή τον αντίκτυπο των μικρότερων φορτηγών στην οδική ασφάλεια, να προωθήσει τη συνεργασία μεταξύ των ελεγκτικών αρχών και να διεξαγάγει σεμινάρια με τους κοινωνικούς εταίρους.

Τέλος, θα προσθέσω ένα αίτημα: θα μπορούσε, παρακαλώ, να διενεργηθεί μελέτη για τον αντίκτυπο αυτής της νομοθεσίας στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και στη διασφάλιση των ίσων όρων ανταγωνισμού για τις περιφερειακές χώρες, όπως η δική μου;

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Κύριε Πρόεδρε, ακούσαμε σήμερα πολλά για τους βασικούς σκοπούς αυτών των δύο νομοθετικών πράξεων για τις οποίες θα γίνει σε λίγο ψηφοφορία: μεγαλύτερη ασφάλεια στους κύριους ευρωπαϊκούς οδικούς άξονες, τήρηση των κανόνων για τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης – με τη συνακόλουθη βελτίωση της προστασίας των οδηγών και των κοινωνικών τους δικαιωμάτων – και γενικά πιο δίκαιος ανταγωνισμός.

Ουσιαστικά, θα δώσουμε στους στόχους αυτών των δύο νομικών κειμένων απτή μορφή ως κοινοτικό δίκαιο. Τα επόμενα χρόνια, συνεπώς, το κυριότερο μέλημά μας θα πρέπει να είναι η τήρηση αυτών των νέων προδιαγραφών και θα πρέπει να επικεντρωθούμε ειδικότερα στον έλεγχο αυτής της τήρησης. Μολονότι αυτό θα είναι πρωταρχικά θέμα των κρατών μελών και των διοικητικών δομών τους, η Επιτροπή θα ήταν καλό να επαναφέρει στην οδό της αρετής τους παραβάτες που θα φανούν αμελείς σε ορισμένα κράτη μέλη – και ασφαλώς θα υπάρξουν αρκετοί τέτοιοι.

Η οδηγία επίσης επιδιώκει έναν ακόμα στόχο για τον κανονισμό, ο οποίος βασικά δεν αναφέρθηκε ακόμη σήμερα αλλά θα πρέπει, παρόλα αυτά, να ληφθεί υπόψη: ότι οι νέοι κανόνες πρέπει να απλουστευτούν. Δεν είμαι βέβαιος ότι το επιτύχαμε αυτό· ακούω ήδη τα ίδια, παλιά παράπονα ότι η Ευρώπη είναι ένα γραφειοκρατικό τέρας, και γνωρίζω ότι ίσως αναγκαστούμε να πούμε μόνο λίγα ή και τίποτα για τα μελλοντικά οφέλη αυτής της νομοθεσίας.

Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διασφαλίσουμε ότι οι εταιρείες μεταφορών και οι οδηγοί τους δεν θα θεωρήσουν τους κανόνες και τον έλεγχο της τήρησής τους ως ένα είδος γραφειοκρατικής παρενόχλησης και, αντί να αφήνουμε τους ανθρώπους να μιλούν μόνο για τα κακά της Ευρώπης, θα πρέπει να επαναφέρουμε πάντα τη συζήτηση στην προστιθέμενη αξία που φέρνει η βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Jan Andersson (PSE). – (SV) Κύριε Πρόεδρε, η οδηγία αυτή αφορά εν μέρει την υγεία και ασφάλεια των οδηγών, εν μέρει την οδική ασφάλεια και εν μέρει τον δίκαιο ανταγωνισμό. Εγώ ήμουν υπεύθυνος για τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων, και θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Μαρκον για την εποικοδομητική συνεργασία του. Πιστεύω τώρα ότι μπορούμε να νιώθουμε ικανοποιημένοι. Ίσως δεν επιλύσαμε απόλυτα όλα τα ζητήματα, αλλά η πρόταση που έχουμε τώρα για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης είναι μια καλή πρόταση. Είναι μια καλή πρόταση το ότι θα εισαχθεί ο ψηφιακός ταχογράφος για τη βελτίωση της παρακολούθησης.

Υπάρχει, φυσικά, ένα πρόβλημα με την οδηγία για τον χρόνο εργασίας, αλλά αυτό δεν είναι κάτι για το οποίο μπορούμε να κατηγορήσουμε αυτούς τους κανονισμούς. Το πρόβλημα είναι ότι δεν εφαρμόζεται ευρέως, και θέλω να πω στην Επιτροπή και το Συμβούλιο ότι πρέπει να συμφωνήσει και το Συμβούλιο στην πρόταση που παρουσιάσαμε εδώ στο Κοινοβούλιο σχετικά με μια νέα οδηγία για τον χρόνο εργασίας. Εκεί έγκειται το πρόβλημα. Θα ήταν λάθος, συνεπώς, να καταψηφίσουμε την πρόταση. Αντιθέτως, πρέπει να την δούμε ως έναν τρόπο για να ασκήσουμε πίεση. Σε αυτό το Σώμα, συμφωνήσαμε επί ενός εποικοδομητικού κανονισμού που καλύπτει τους οδηγούς, και τώρα είναι καιρός να εξασφαλίσουμε μια οδηγία για τον χρόνο εργασίας που θα ικανοποιεί επίσης τις προσδοκίες των Ευρωπαίων.

(Χειροκροτήματα)

Alejandro Cercas (PSE). – (ES) Θα συνεχίσω με το ίδιο επιχείρημα, όπως ο κ. Andersen, διότι, όπως και εκείνος, εργαζομαι στην Επιτροπή Απασχόλησης, και πρόκειται να ψηφίσω «ναι», διότι η έγκριση αυτής της έκθεσης πρόκειται να βοηθήσει επίσης άλλο ένα θέμα για το οποίο ανησυχούμε πολύ, που είναι η γενική οδηγία σχετικά με τον χρόνο εργασίας, της οποίας είμαι εισηγητής.

Είναι σαφές ότι η εργασία του κ. Μαρκον επιφέρει βελτιώσεις στις κοινωνικές συνθήκες για τους εργαζομένους που εκτελούν κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών και αυξάνει την οδική ασφάλεια, αλλά επίσης έχει μία πολύ σημαντική σχέση με τη γενική συζήτηση που διεξάγουμε εναντίον εκείνων που θέλουν να αδειάσουν τους ευρωπαϊκούς νόμους από κάθε περιεχόμενο. Εμείς και εσείς μπορούμε να είμαστε ευχαριστημένοι σήμερα, επειδή αυτή η εργασία παρέχει νομοθεσία για όλη την Ευρώπη, νομοθεσία η οποία δεν επιτρέπει αποκλεισμούς, εξαιρέσεις ή απαλλαγές και μια που είστε εδώ, κύριε Επίτροπε, θα ήθελα να πω ότι θα πρέπει να ακούσετε τι έχουν να πουν οι ευρωσκεπτικιστές και η άκρα δεξιά, αλλά να προσέξετε, διότι σε σχέση με το άλλο θέμα, τον χρόνο εργασίας, έχουμε ανθρώπους στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή οι οποίοι χρησιμοποιούν τα ίδια επιχειρήματα, μιλώντας για την ελευθερία των εργαζομένων να παραμείνουν εκτός της νομοθεσίας και για την ελευθερία των κρατών να εξαιρεθούν από τους κοινούς κανόνες που είναι οι κανόνες του θεμιτού ανταγωνισμού.

Επομένως, θα ψηφίσω «ναι», διότι αυτό πρόκειται να βοηθήσει πολύ το σύνολο της συζήτησης σχετικά με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για τον χρόνο εργασίας, η οποία είναι πολύ σημαντική για το μέλλον της Ευρώπης.

Νικόλαος Σηφουνάκης (PSE). – Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, η εμπειρία δείχνει ότι η ασφάλεια στις οδικές μεταφορές συνδέεται τις περισσότερες φορές άμεσα με τον ανθρώπινο παράγοντα. Πόσες φορές μετά από ένα τραγικό συμβάν στους αυτοκινητόδρομους της Ευρώπης δεν αποδείχθηκε ότι το ατύχημα οφείλεται αποκλειστικά στο ανθρώπινο λάθος; Και πόσες φορές, αλήθεια, το λάθος αυτό δεν έγινε από επαγγελματίες οδηγούς φορτηγών και λεωφορείων, οι οποίοι αναγκάζονται πολύ συχνά να εργάζονται κάτω από εξαντλητικές συνθήκες;

Συνεπώς, οφείλουμε να δώσουμε στους ανθρώπους αυτούς τη δυνατότητα να έχουν λιγότερες ώρες οδήγησης –ημερησίως και εβδομαδιαίως– και μεγαλύτερες περιόδους ανάπαυσης. Αυτό θα οδηγήσει στη μείωση των ατυχημάτων στους δρόμους. Ειδικά δε όταν η σύγκρουση γίνεται με λεωφορεία, τα ατυχήματα είναι πολύνεκρα. Στη χώρα μου, όπως και αλλού στην Ευρώπη, είχαμε δυστυχώς πολλά τέτοια συμβάντα και μάλιστα τον τελευταίο καιρό.

Είναι, συνεπώς, πολύ θετικό να υπάρχει εναρμόνιση αυτών των θεμάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς οι οδικές μεταφορές ξεπερνούν από τη φύση τους τα σύνορα ενός κράτους μέλους.

Καταβάλαμε μεγάλες προσπάθειες, προκειμένου να πείσουμε το Συμβούλιο για την ορθότητα των θέσεών μας. Δεν μπορέσαμε, δυστυχώς, να περάσουμε όλες μας τις θέσεις. Νομίζω, όμως, ότι πρέπει να τιμήσουμε το αποτέλεσμα των προσπαθειών μας και στο μέλλον να εξαντλήσουμε και να εξετάσουμε όλα τα ζητήματα, όπως για παράδειγμα τον συνολικό χρόνο εργασίας των επαγγελματιών οδηγών και κυρίως το να τηρούνται οι κανόνες και η εποπτεία της ασφάλειας.

Jacques Barrot, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής. (FR) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ξεκινήσω ευχαριστώντας το Κοινοβούλιο για την εξαίρετη εργασία του και ευχαριστώντας για μία ακόμη φορά τον κ. Μαρκον.

Θα ήθελα να αντικρούσω όσα είπαν κάποιοι βουλευτές του ΕΚ και να επισημάνω ότι ο στόχος μας είναι να δράσουμε προς το συμφέρον των οδηγών και του κλάδου, εγκρίνοντας κοινωνικά πρότυπα που θα κάνουν τους δρόμους μας

πιο ασφαλείς. Είναι αλήθεια ότι τα βαρέα φορτηγά οχήματα εμπλέκονται στο 6% μόνο των ατυχημάτων, αλλά το 16% αυτών των ατυχημάτων είναι θανατηφόρα. Εν τέλει, θα επιτρέψουμε την εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού. Βλέπουμε, δηλαδή, εδώ να σημειώνεται πραγματική πρόοδος.

Κατανοώ απολύτως κάποιους ομιλητές, όπως τον κ. Piescyk, όταν λένε ότι θλιβονται για την απουσία άμεσης σύνδεσης με την οδηγία για τον χρόνο εργασίας. Εντούτοις, αυτό είχε προτείνει η Επιτροπή. Φοβούμαι να πω ότι το Συμβούλιο απέρριψε ομόφωνα την πρότασή μας, αλλά εμείς αντιδράσαμε. Έτσι, απέστειλα δέκα αιτιολογημένες γνώμες για μη μεταφορά, και πρόκειται, πραγματικά, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, να παρακολουθήσουμε την εφαρμογή αυτών των κειμένων πολύ προσεκτικά· θα φροντίσουμε, ώστε να υπάρξει όσο το δυνατόν πιο πλήρης συντονισμός μεταξύ των διαφόρων μέσων. Θα ήθελα να επισημάνω ότι από τα κράτη μέλη που έλαβαν αιτιολογημένη γνώμη, η Ιρλανδία έχει ήδη τακτοποιήσει την υπόθεσή της. Αν τα άλλα κράτη μέλη δεν το πράξουν, τότε η Επιτροπή έχει πάντα την επιλογή να τα οδηγήσει στο Δικαστήριο.

Θα δώσω τώρα μερικές ακόμη ειδικές απαντήσεις. Απαντώντας στον κ. Μαρκον και στην κ. Ayala, θέλω να δηλώσω ότι η μελέτη για τη χρήση των μικρών φορτηγών είναι σε εξέλιξη, ότι εξετάζουμε το ενδεχόμενο διοργάνωσης συνάντησης φέτος με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και –επαναλαμβάνω ακόμη μία φορά– ότι θα αυξήσουμε τον συντονισμό μεταξύ αυτών των κειμένων και της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας των οδηγών.

Ο κ. Koch επεσήμανε το πρόβλημα της εφαρμογής της νομοθεσίας εκτός των συνόρων της Ένωσης. Δεσμευτήκαμε να διαπραγματευτούμε σχετικά με την ευθυγράμμιση της συμφωνίας AETR με τη νομοθεσία μας. Σκοπεύουμε επίσης να προστατεύσουμε την Ένωση από το κοινωνικό ντάμπινγκ και να εφαρμόσουμε την υποχρέωση εισαγωγής ψηφιακού ταχογράφου στους οδηγούς της συμφωνίας AETR και στους οδηγούς από τη Ρωσία, την Τουρκία και τα Βαλκάνια.

Η κ. Griesbeck σχολίασε την εκτροπή της κυκλοφορίας μέσω της Αλσατίας. Η νέα οδηγία για το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας, που εγκρίθηκε από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να εγκαταστήσουν διόδους σε αυτές τις εναλλακτικές διαδρομές.

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΤΟΥ κ. MOSCOVICI

Αντιπρόεδρου

Πρόεδρος. – Θα ζητήσω από τους συναδέλφους βουλευτές να μην κάνουν φασαρία, κατά την είσοδό τους στην Αίθουσα, ώστε να μπορούμε να ακούσουμε τις ενδιαφέρουσες απαντήσεις του κ. Barrot. Συνεπώς, σας παρακαλώ να επιστρέψετε ήσυχα στις θέσεις σας. *(Χειροκροτήματα)*

Jacques Barrot, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής. – *(FR)* Η κ. Jensen και η κ. Wortmann-Kool ανέφεραν τα προβλήματα των λεωφορείων. Το Κοινοβούλιο ήταν πιο ανοικτό στα αιτήματα του κλάδου· το Συμβούλιο δεν ήταν· η Επιτροπή ήταν ανοικτή και στις δύο λύσεις, αλλά η διαδικασία συνδιαλλαγής εξελίχθηκε υπέρ του Συμβουλίου. Μπορούμε, ωστόσο, να αναγνωρίσουμε ότι η ασφάλεια θα βγει κερδισμένη.

Έρχομαι τώρα στη χρήση του ταχογράφου. Κυρίες και κύριοι, θα ακούσετε κάποια στιγμή να μιλούν για τον ψηφιακό ταχογράφο. Η Επιτροπή εργάζεται με τους αξιωματούχους των κρατών μελών για να διασφαλίσει ότι η εισαγωγή του ψηφιακού ταχογράφου θα είναι συνεπής και εναρμονισμένη, τόσο στους δρόμους όσο και στις επιχειρήσεις. Κύριε Romagnoli, γνωρίζω ότι τα ιταλικά εργαστήρια έχουν καθυστερήσει, όπως και σε κάποια άλλα κράτη μέλη. Είναι μια θλιβερή κατάσταση, και έχουμε δείξει την κατανόησή μας. Εντούτοις, ο ταχογράφος είναι ένα κρίσιμο στοιχείο από την άποψη της οδικής ασφάλειας και της συμμόρφωσης με τον κανονισμό, και αν ένα κράτος μέλος δεν είναι έτοιμο κατά την ημερομηνία που έχει τεθεί από το Κοινοβούλιο, κατόπιν συμφωνίας με το Συμβούλιο, τότε σας το λέω αυτήν τη στιγμή ότι δεν πρόκειται να υπάρξει περαιτέρω αναβολή. Πρόκειται για ζήτημα συνέπειας, και πολύ απλά θα κινήσουμε διαδικασίες επί παραβάσει.

Κυρίες και κύριοι, ζητώντας συγνώμη που δεν θα απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις που τέθηκαν, θα ήθελα να επισημάνω τα πολλά πλεονεκτήματα της νομοθετικής δέσμης.

(Ο Πρόεδρος ζητεί από τους βουλευτές να κάνουν ησυχία)

Ένα σαφές όριο στις εβδομαδιαίους χρόνους εργασίας, η αδυναμία παράκαμψης των διαλειμμάτων ανάπαυσης, μια απλουστευμένη τακτική περίοδος ανάπαυσης, μια ενιαία πολιτική σε σχέση με την ερμηνεία και εφαρμογή του κανονισμού, η εξωεδαφική εφαρμογή των κυρώσεων και μεγαλύτερη λογοδοσία σε ολόκληρη την αλυσίδα μεταφορών: αυτά είναι τα κύρια επιτεύγματα του κανονισμού. Όσο για την οδηγία, μας επιτρέπει να αυξήσουμε τον αριθμό των ελέγχων, τόσο των επιτόπιων –στην άκρη του δρόμου στην περίπτωση αυτή– όσο και των ελέγχων στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων, όπου θα διεξάγονται κατά κύριο λόγο οι έλεγχοι. Όλα αυτά θα μας επιτρέψουν να βελτιώσουμε τους ελέγχους, να τους καταστήσουμε αποτελεσματικότερους και να εγγυηθούμε τη μεγαλύτερη συνεργασία.

Ελπίζω ότι η αναταραχή που συνόδευσε την ομιλία μου να μην είναι παρά η έκφραση γενικής επιδοκιμασίας, ακόμη και αν το Κοινοβούλιο ενδέχεται να είναι λίγο απογοητευμένο, επειδή δεν είχε την πλήρη στήριξη του Συμβουλίου. Εν πάση περιπτώσει, ευχαριστώ το Κοινοβούλιο για το εξαιρετικό έργο του σε αυτά τα δύο κείμενα.

(Χειροκροτήματα)

Πρόεδρος. – Σας ευχαριστώ για το θάρρος σας, κύριε Barrot. Σας χειροκρότησαν θερμά, οφείλω να προσθέσω, όλες οι πτέρυγες αυτού του Σώματος.

Jeanine Hennis-Plasschaert (ALDE). – (NL) Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω ιδέα ποιο άρθρο του Κανονισμού πρέπει να επικαλεστώ, αλλά είναι απαράδεκτο, κατά τη γνώμη μου, που δεν μπορώ να ακούσω την Επιτροπή στο τέλος της συζήτησης. Δυσκολεύτηκα πολύ να ακούσω τις καταληκτικές παρατηρήσεις του Επιτρόπου. Ζητήθηκε πριν από τον Πρόεδρο να κάνει κάτι για αυτήν την κατάσταση. Θα ήθελα να σας ζητήσω ξανά να διασφαλίσετε την ομαλή διεξαγωγή της συζήτησης και την ομαλή κατάληξή της, πριν ξεκινήσουμε τη διαδικασία της ψηφοφορίας.

Πρόεδρος. – Συμφωνώ απόλυτα μαζί σας. Πιστεύω ότι είναι θέμα αυτοπειθαρχίας των βουλευτών, που πρέπει να έχουν την ευγένεια και, επιπροσθέτως, την ευφυΐα να ακούν προσεκτικά μέχρι το τέλος των συζητήσεων, ιδίως όταν η Επιτροπή φροντίζει να απαντά λεπτομερώς, όπως μόλις έκανε ο κ. Barrot. Συμμερίζομαι, συνεπώς, την απογοήτευσή σας.

Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί στις 11.00.

5. Καλωσόρισμα

Πρόεδρος. – Θα ήθελα να καλωσορίσω στο θεωρείο των επισήμων τον κ. Norbert Lammert, πρόεδρο της Bundestag. Ο κ. Lammert πραγματοποίησε σήμερα το πρωί την πρώτη του επίσκεψη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μετά τις τελευταίες εκλογές για την Bundestag. Εξ ονόματος του Σώματος, θα ήθελα να του απευθύνω θερμό καλωσόρισμα.

(Χειροκροτήματα)

6. Έγκριση των συνοπτικών πρακτικών της προηγούμενης συνεδρίασης: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

7. Σύνθεση των επιτροπών και των αντιπροσωπειών: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

8. Ώρα των ψηφοφοριών

Πρόεδρος. – Η ημερήσια διάταξη προβλέπει την ώρα των ψηφοφοριών.

(Για λεπτομέρειες σχετικά με τα αποτελέσματα των ψηφοφοριών: βλ. συνοπτικά πρακτικά)

8.1. Κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ψηφοφορία)

8.2. Εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ψηφοφορία)

8.3. Κανόνες σχετικά με τις ονομαστικές ποσότητες για προσυσκευασμένα προϊόντα (ψηφοφορία)

- Πριν από την ψηφοφορία:

Jacques Toubon (PPE-DE), εισηγητής. – (FR) Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα απλά να επισημάνω ότι η πρόταση της Επιτροπής που συνίσταται στη διατήρηση των υποχρεωτικών σειρών μεγεθών για έναν αριθμό βασικών προϊόντων, προς το συμφέρον των καταναλωτών, είναι μια πρόταση λογική. Από την άλλη πλευρά, η θέση που συνίσταται στην αποδοχή του σχεδίου της Επιτροπής να διατηρήσει ορισμένους υποχρεωτικούς τομείς, απορρίπτοντας ταυτόχρονα την πρόταση της Επιτροπής, δεν είναι λογική.

Προς το συμφέρον των καταναλωτών και σύμφωνα με την ανεξάρτητη μελέτη, την εκπόνηση της οποίας ανέθεσε για πρώτη φορά στην ιστορία του το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, συστήνω, ως εκ τούτου, να ψηφίσουμε υπέρ του συνόλου των τροπολογιών που κατέθεσε η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, η οποία τις ενέκρινε με 28 ψήφους υπέρ και μία αποχή.

8.4. Κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας – 2004 (ψηφοφορία)

- Πριν από την ψηφοφορία επί της τροπολογίας 6 που αφορά την παράγραφο 9:

Jan Marinus Wiersma (PSE). – (EN) Κύριε Πρόεδρε, πολύ απλά, προτείνουμε την αντικατάσταση της λέξης «στρατηγική» στη δεύτερη πρόταση από τη λέξη «πολιτικές».

(Εγκρίνεται η προφορική τροπολογία)

- Πριν από την ψηφοφορία επί της τροπολογίας 4:

Hannes Swoboda (PSE). – (DE) Κύριε Πρόεδρε, η τροπολογία αυτή υπάρχει και σε γραπτή μορφή, και με τη συναίνεση του συντάκτη, θα ήθελα να ζητήσω να προστεθούν, για μεγαλύτερη σαφήνεια, μόνο οι δύο λέξεις «ώστε», και η φράση να γίνει «να καθοριστούν οι συνθήκες για μια αντιπροσωπευτική δημοκρατία».

(Εγκρίνεται η προφορική τροπολογία)

- Μετά την ψηφοφορία επί της τροπολογίας 4 και σχετικά με την εισαγωγή νέας παραγράφου 28α:

José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra (PPE-DE). – (ES) Κύριε Πρόεδρε, ο εισηγητής αυτής της έκθεσης, ο κ. Brok, ο οποίος δεν μπορούσε να παραστεί στην ψηφοφορία σήμερα, μου ζήτησε να προτείνω την προσθήκη μιας νέας παραγράφου, της παραγράφου 28. Πιστεύω ότι αυτό έχει συμφωνηθεί με τις υπόλοιπες πολιτικές ομάδες. Εν πάση περιπτώσει, κύριε Πρόεδρε, θα διαβάσω την αγγλική εκδοχή:

(EN) «αναγνωρίζει ότι τα Ηνωμένα Έθνη έχουν ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση να συνεισφέρει στην ασφάλεια των επερχόμενων εκλογών στη Δημοκρατία του Κονγκό με στρατιωτική αποστολή· ζητεί από το Συμβούλιο να εξετάσει προσεκτικά τις υφιστάμενες δυνατότητες»

(Εγκρίνεται η προφορική τροπολογία)

- Επί της παραγράφου 38:

José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra (PPE-DE). – (ES) Κύριε Πρόεδρε, οι πληροφορίες που μου είχαν διαβιβαστεί σχετικά με την προηγούμενη τροπολογία προέρχονταν πράγματι από τον κ. Brok. Σε αυτήν τη συγκεκριμένη περίπτωση, πρόκειται για μία απλή προσαρμογή των πληροφοριών που υπάρχουν στην παράγραφο 38, η οποία θα αφαιρούσε το εξής:

(EN) «και να προετοιμάσει [...] τις γενικές εκλογές που πρόκειται να διενεργηθούν στις 15 Δεκεμβρίου 2005» και θα αντικαθίστατο από τη φράση «και έχοντας υπόψη το αποτέλεσμα των γενικών εκλογών που διενεργήθηκαν στις 15 Δεκεμβρίου 2005».

(ES) Είναι απλώς μία προσαρμογή, διότι η έκθεση ήταν ξεπερασμένη.

(Εγκρίνεται η προφορική τροπολογία)

8.5. Καταπολέμηση της βίας κατά των γυναικών (ψηφοφορία)

- Επί της παραγράφου 4 (β):

Zbigniew Zaleski (PPE-DE). – (FR) Κύριε Πρόεδρε, δύο επεξηγηματικά λόγια. Τα θύματα των βίαιων πράξεων, ιδίως όταν πρόκειται για σεξουαλική βία, καταλήγουν συχνά με τραύματα που είναι περισσότερο ψυχολογικά παρά σωματικά. Προκειμένου να διασφαλίσουμε ότι θα δοθεί η κατάλληλη βοήθεια από το αρμόδιο προσωπικό, καταθέτω μια τροπολογία που ικανοποιεί αυτήν την ανάγκη. Στο κείμενο, παραθέτω στα αγγλικά,

(EN) «4 (β) παροχή κατάλληλης κατάρτισης, στην οποία θα περιλαμβάνεται ο σεβασμός των παιδιών, στο προσωπικό των αρμόδιων οργάνων που ασχολούνται με τη βία των ανδρών κατά των γυναικών, όπως των αστυνομικών, των δικαστών, του υγειονομικού προσωπικού, των παιδαγωγών, των συμβούλων νέων και των κοινωνικών λειτουργών, καθώς και του προσωπικού των φυλακών»

Προτείνω την εξής αλλαγή: «παροχή κατάλληλης κατάρτισης, ιδιαίτερα ψυχολογικής εκπαίδευσης, στην οποία θα περιλαμβάνεται ο σεβασμός των παιδιών (...)». Η εισιγήτρια συμφωνεί με αυτήν τη διατύπωση.

(Εγκρίνεται η προφορική τροπολογία)

8.6. Ισότητα γυναικών και ανδρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ψηφοφορία)

8.7. Εφαρμογή της ταχυδρομικής οδηγίας (ψηφοφορία)

8.8. Τα αποτελέσματα των εκλογών στην Παλαιστίνη και η κατάσταση στη Μέση Ανατολή, καθώς και η απόφαση που ελήφθη από το Συμβούλιο να μην δημοσιεύσει την έκθεση για την Ανατολική Ιερουσαλήμ (ψηφοφορία)

- Πριν από την ψηφοφορία:

Alessandro Foglietta (UEN). – (IT) Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα απλώς να επισημάνω ορισμένα τυπικά και ουσιαστικά σφάλματα όσον αφορά τη μετάφραση του ιταλικού κειμένου. Για παράδειγμα, στην τέταρτη γραμμή της παραγράφου 3, στο ιταλικό κείμενο αναφέρεται η «ρητή αναγνώριση του κράτους του Ισραήλ», ενώ το αγγλικό κείμενο αναφέρει το «δικαίωμα ύπαρξης του κράτους του Ισραήλ». Ζητώ λοιπόν να γίνει αυτή η διόρθωση, την οποία θεωρώ απαραίτητη. Το ίδιο ισχύει για την παράγραφο 10, όπου αναφέρονται «συγκεκριμένες και θετικές συστάσεις», ενώ το αγγλικό κείμενο αναφέρει μόνο «συγκεκριμένες» και όχι θετικές συστάσεις.

Πρόεδρος. – Η αγγλική έκδοση θεωρείται η αυθεντική. Θα ελέγξουμε όλες τις άλλες εκδόσεις και θα διορθώσουμε τυχόν λάθη.

- Πριν από την ψηφοφορία επί της τροπολογίας 1:

Vytautas Landsbergis (PPE-DE). – (EN) Κύριε Πρόεδρε, προτείνω μια ελάχιστη τροπολογία –αφορά μία μόνο λέξη– με μέγιστη σημασία ως προς το περιεχόμενό της. Στην τρίτη γραμμή αναφέρεται: «καλεί τη Χαμάς να είναι συνεπής». Η έκφραση αυτή ενδέχεται να παρανοηθεί, καθώς μοιάζει με έκκληση προς τη Χαμάς να επιδιώξει με συνέπεια την καταστροφή του Ισραήλ. Θα ήταν πολύ καλύτερο να αντικατασταθεί από τη λέξη «συνεργάσιμη». Πρέπει να καλέσουμε τη Χαμάς να είναι «συνεργάσιμη».

(Εγκρίνεται η προφορική τροπολογία)

José Ignacio Salafrañca Sánchez-Neyra (PPE-DE). – (ES) Όταν οργανώθηκε η διαπραγμάτευση μεταξύ των διαφόρων πολιτικών ομάδων, συμφωνήθηκε ότι δεν θα παρουσιαζόταν καμία τροπολογία· δύο πολιτικές ομάδες παρουσίασαν τροπολογίες.

Θα ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι η προφορική τροπολογία που ψηφίσαμε, η οποία προτάθηκε από τον κ. Landsbergis και η οποία είναι πολύ λογική, δεν έπρεπε κατά τη γνώμη μου να τεθεί σε ψηφοφορία πριν από την ψηφοφορία της τροπολογίας των Πρασίνων.

Πιστεύω, κύριε Πρόεδρε, ότι πρέπει πρώτα να ψηφίσουμε τις τροπολογίες όπως παρουσιάζονται και μετά να δούμε αν μια προφορική τροπολογία από τον κ. Landsbergis είναι ενδεδειγμένη.

Πρόεδρος. – Όσον αφορά την προηγούμενη ψηφοφορία, είχαμε δεχτεί την προφορική τροπολογία, αλλά απορρίφθηκε.

8.9. Κούβα (ψηφοφορία)

- Πριν από την ψηφοφορία:

José Ignacio Salafrañca Sánchez-Neyra (PPE-DE). – (ES) Κύριε Πρόεδρε, στο κοινό ψήφισμα στο οποίο δεν υπάρχουν τροπολογίες, υπάρχει ένα λάθος το οποίο γνωρίζουν οι υπόλοιπες πολιτικές ομάδες, διότι το σημείο 3 δηλώνει ότι η κοινή θέση του Συμβουλίου έχει τροποποιηθεί, αλλά η κοινή θέση του Συμβουλίου δεν έχει τροποποιηθεί: τα συμπληρωματικά μέτρα που συνοδεύουν την κοινή θέση του Συμβουλίου έχουν τροποποιηθεί.

Στην παράγραφο 3, επομένως, αντί για τη φράση «οι αλλαγές τις οποίες εισήγαγε το Συμβούλιο τον Ιανουάριο του 2005», πρέπει να αναφέρει «οι αλλαγές στα συμπληρωματικά μέτρα που συνοδεύουν την κοινή θέση του Συμβουλίου».

Πρόεδρος. – Πρόκειται για τεχνικές διορθώσεις που θα γίνουν.

8.10. Εθνικές δηλώσεις διαχείρισης - Ευθύνη των κρατών μελών σε ό,τι αφορά την εκτέλεση του προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ψηφοφορία)

- Πριν από την ψηφοφορία:

Terence Wynn (PSE). – (EN) Κύριε Πρόεδρε, λαμβάνω τον λόγο δυνάμει του άρθρου 108. Η ψηφοφορία που ακολουθεί αφορά ένα ψήφισμα το οποίο αποτελεί απάντηση σε προφορική ερώτηση η οποία υποβλήθηκε στο Συμβούλιο χθές το βράδυ. Είναι πολύ σημαντικό να προσπαθήσει το Κοινοβούλιο να διασφαλίσει την ορθή διαχείριση και επίβλεψη του τρόπου χρησιμοποίησης των χρημάτων των φορολογουμένων από τα κράτη μέλη.

Η εν λόγω προφορική ερώτηση περιελάμβανε έξι συγκεκριμένα ερωτήματα, ενώ υποβλήθηκε επίσης το εξής πρόσθετο προφορικό ερώτημα: είναι διατεθειμένο το Συμβούλιο να συζητήσει το θέμα με το Κοινοβούλιο; Η Προεδρία πρόεβη σε μια δεκάλεπτη δήλωση στην οποία δεν απαντήθηκε κανένα από τα επτά ερωτήματα. Παρότι καλώ τους συναδέλφους να στηρίξουν αυτό το κείμενο στο σύνολό του, θέλω επίσης να ζητήσω από τον Πρόεδρο να παρακαλέσει το Συμβούλιο να μας καταθέσει γραπτώς τις απαντήσεις του.

(Χειροκροτήματα)

Πρόεδρος. – Αυτό είναι αυτονόητο, κύριε Wynn. Ο ρόλος της Προεδρίας συνίσταται στο να εξασφαλίζει, όσο το δυνατόν καλύτερα, ότι οι αποφάσεις του Κοινοβουλίου εφαρμόζονται και γίνονται σεβαστές από το Συμβούλιο. Το αίτημα θα διαβιβαστεί, ως εκ τούτου, στο Συμβούλιο.

8.11. Αλιευτικοί πόροι της Μεσογείου (ψηφοφορία)

Πρόεδρος. – Η ώρα των ψηφοφοριών έληξε.

9. Αιτιολογήσεις ψήφου

- Έκθεση Markov (A6-0005/2006)

Gyula Hegyi (PSE). – (HU) Με ιδιαίτερη ευχαρίστηση ψήφισα για τη νομοθεσία που αφορά τις συνθήκες εργασίας των οδηγών που εργάζονται στις οδικές μεταφορές. Είμαι πολύ ικανοποιημένος που χορηγούνται στους οδηγούς εγγυημένες περιόδους ανάπαυσης, και πιστεύω ότι ο έλεγχος της εφαρμογής τους είναι επίσης σημαντικός. Ωστόσο, πρέπει να τονίσω ότι η αύξηση του όγκου των οδικών μεταφορών έρχεται σε αντίθεση με τη θεμελιώδη αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης. Η αλόγιστη κατανάλωση ενέργειας, η σοβαρή ατμοσφαιρική ρύπανση και η επιδείνωση των δρόμων και του περιβάλλοντος είναι άμεσες συνέπειες της αύξησης της κυκλοφορίας των φορτηγών. Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να προσπαθήσει να αναπτύξει εναλλακτικές μεθόδους μεταφοράς. Πέρα από τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών, πρέπει επίσης να εξετάσουμε την κατάσταση εκείνων που ζουν στις πόλεις και τα χωριά από τα οποία περνούν θορυβωδώς τα φορτηγά, μέρα και νύχτα.

David Martin (PSE), γραπτώς. – (EN) Χαιρετίζω τον νέο κανονισμό, ο οποίος αποσκοπεί κυρίως στην ενίσχυση και βελτίωση της κοινωνικής νομοθεσίας η οποία διέπει το καθεστώς των οδηγών που εκτελούν οδικές μεταφορές.

Ο κανονισμός περιλαμβάνει τέσσερα βασικά στοιχεία. Ορίζεται ότι σε όλα τα νέα οχήματα πρέπει να εγκαθίστανται ψηφιακοί ταχογράφοι, ενώ ορίζεται επίσης ότι «κανονική ημερήσια περίοδος ανάπαυσης» είναι κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή, διάρκειας τουλάχιστον 11 ωρών, η οποία μπορεί εναλλακτικά να χωρίζεται σε δύο περιόδους. Επιπλέον, επετεύχθη συμφωνία σχετικά με νέο ορισμό του «χρόνου οδήγησης», καθώς και με τις διατάξεις της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την εργασία των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές, οι οποίες εναρμονίζονται τώρα με τις διατάξεις της οδηγίας. Τέλος, αναγνωρίζεται ότι πρέπει να τηρείται ο μέγιστος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας των 60 ωρών ανά εβδομάδα.

Σε γενικές γραμμές, λοιπόν, συμφωνώ ότι ο κανονισμός συμβάλλει σημαντικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη.

Luís Queiró (PPE-DE), γραπτώς. (PT) Η έκθεση Markov, επί της οποίας ψήφισε σήμερα το Κοινοβούλιο, εγείρει μια σειρά ζητημάτων για τις χώρες που βρίσκονται στη γεωγραφική περιφέρεια της Ευρώπης, όπως η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ελλάδα.

Γνωρίζω τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν καθ' όλη τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Πρέπει επίσης να πω ότι το θέμα αυτό πρέπει να επιλυθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να συμβάλλει όχι μόνο στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητόδρομους αλλά και στη διασφάλιση της οικονομικής ισορροπίας όσον αφορά την ανάπτυξη και την οικονομική μεγέθυνση στον τομέα των μεταφορών στο σύνολο των κρατών μελών.

Η ανάγνωση των κειμένων αυτών με οδήγησε στο συμπέρασμα ότι, παρά τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν από τους διαπραγματευτές, αυτές οι προτάσεις καταρτίστηκαν με γνώμονα τις μεταφορικές επιχειρήσεις της Κεντρικής Ευρώπης, των οποίων τα ταξίδια είναι γενικά μικρότερα ως προς την απόσταση.

Ως εκλεγμένος εκπρόσωπος της Πορτογαλίας, πρέπει, κατά συνέπεια, να ψηφίσω κατά αυτών των ρυθμίσεων και οφείλω να επισημάνω ότι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς επιβάλλει να ληφθούν υπόψη και οι χώρες εκείνες στις οποίες η δραστηριότητα αυτή λαμβάνει χώρα σε μεγαλύτερες αποστάσεις, άρα πρέπει να αντικατοπτρίζει τα συμφέροντα όλων των κρατών μελών χωρίς εξαίρεση.

- Έκθεση Markov (A6-0006/2006)

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Οι βουλευτές του Κομμουνιστικού Κόμματος Πορτογαλίας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σε συνεργασία με τους εκπροσώπους των οργανώσεων εργαζομένων στους αυτοκινητόδρομους και στις αστικές συγκοινωνίες, αγωνίζονται εδώ και πολλά χρόνια για τη βελτίωση των εργασιακών δικαιωμάτων των επαγγελματιών οδηγών, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τηρούνται οι νόμιμες ώρες εργασίας και περίοδοι ανάπαυσης των οδηγών και ότι ο ιερός και απαραβίαστος ανταγωνισμός, με την αδηφάγο τάση εκμετάλλευσης που τον χαρακτηρίζει, δεν υπονομεύει τα δικαιώματα αυτά.

Όπως επεσήμαναν οι ενώσεις, παρότι ο κανονισμός που μόλις εγκρίθηκε ενδέχεται να βελτιώνει τις συνθήκες εργασίας σε ορισμένες χώρες, υστερεί σε σχέση με τη συλλογική σύμβαση εργασίας που ισχύει στην Πορτογαλία όσον αφορά την οργάνωση του χρόνου εργασίας, τον καθορισμό ελάχιστων ημερήσιων και εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης, και την παρακολούθησή τους.

Μεταξύ άλλων πτυχών, ο κανονισμός ζητεί τη διατήρηση δύο διαφορετικών εννοιών, ήτοι τον «χρόνο οδήγησης» και τον «χρόνο εργασίας», γεγονός που ταλανίζει τους εργαζόμενους. Επιπλέον, οι «νέες» έννοιες των μειωμένων περιόδων ανάπαυσης καθιστούν δυσκολότερο το καθήκον της παρακολούθησης της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης και αυξάνουν την πιθανότητα οι ημέρες και εβδομάδες εργασίας των οδηγών να είναι υπερφορτωμένες. Ελπίζουμε, ως εκ τούτου, ότι η έγκριση του κανονισμού δεν θα λειτουργήσει ως (δήθεν) πρόσχημα για να δικαιολογηθούν (κακώς) οι νέες επιθέσεις κατά των δικαιωμάτων των εργαζομένων

(Η αιτιολόγηση ψήφου συντομεύθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 163, παράγραφος 1, του Κανονισμού)

Jörg Leichtfried (PSE), γραπτώς. (DE) Ο κανονισμός για την εναρμόνιση της κοινωνικής νομοθεσίας που αφορά τις οδικές μεταφορές είχε ως στόχο να θεσπίσει ενιαίους κανόνες για τις συνθήκες εργασίας και την οδική ασφάλεια στον τομέα των οδικών μεταφορών, που απαιτούντο εδώ και καιρό. Απομένει να δούμε αν η συμφωνία αυτή θα βελτιώσει πραγματικά την κοινωνική θέση των εν λόγω οδηγών. Μπορεί να επιτύχαμε τελικά ενιαίους χρόνους οδήγησης και περιόδους ανάπαυσης στον τομέα των οδικών μεταφορών, ωστόσο στην τελική εκδοχή δεν περιλαμβάνονται στοιχεία που θεωρώ σημαντικά, όπως μεταξύ άλλων οι εκτενείς παραπομπές στην οδηγία για τον χρόνο εργασίας.

Θεωρώ εξαιρετικά λυπηρό το γεγονός ότι ο κανονισμός που εγκρίναμε σήμερα δεν θα περιλαμβάνει την απαγόρευση πληρωμής των οδηγών ανάλογα με την απόσταση που διήνυσαν και το φορτίο που μετέφεραν. Εγώ αγωνίστηκα γι' αυτό, διότι είναι ένα μέσο για να βελτιωθούν οι κοινωνικές συνθήκες για τους οδηγούς φορτηγών. Η σταθερή αμοιβή διαφυλάσσει πραγματικά τα προς το ζην για κάθε εργαζόμενο, και πιστεύω ότι έχουν δικαίωμα σε αυτό οι εργαζόμενοι στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Η απόφαση επιβολής ενιαίων κοινωνικών προδιαγραφών στις ευρωπαϊκές οδικές μεταφορές είναι σε γενικές γραμμές σωστή, εξετάζοντας όμως τις βελτιώσεις που αρχικά έλπιζα να δω ως προς τις συνθήκες που αφορούν τους οδηγούς, το αποτέλεσμα πραγματικά μας προσγειώνει. Ως εκ τούτου, δεν μπορώ παρά να καταψηφίσω και τους δύο φακέλους.

Karin Scheele (PSE), γραπτώς. (DE) Μολονότι είναι γενικά πολύ επιθυμητή η εναρμόνιση των κοινωνικών προδιαγραφών στον ευρωπαϊκό τομέα των μεταφορών, πρέπει να βελτιωθούν και οι κοινωνικές συνθήκες για τους οδηγούς των οχημάτων. Αφού αυτό δεν έγινε στην παρούσα ευκαιρία, καταψηφίσα και τους δύο φακέλους.

Στόχος του κανονισμού για την εναρμόνιση της κοινωνικής νομοθεσίας που αφορά τον τομέα των οδικών μεταφορών ήταν να θεσπιστούν στον εν λόγω τομέα ενιαίοι κανόνες για τις συνθήκες εργασίας και την οδική ασφάλεια, που ήταν αναγκαίοι εδώ και πολύ καιρό. Μπορεί να καταφέραμε να επιβληθούν ενιαίοι χρόνοι οδήγησης και περίοδοι

ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές, αλλά η τελική έκδοση δεν περιλαμβάνει σημαντικά στοιχεία όπως, μεταξύ άλλων, εκτενείς παραπομπές στην οδηγία για τον χρόνο εργασίας.

Θεωρώ εξαιρετικά λυπηρό το γεγονός ότι ο κανονισμός που εγκρίναμε σήμερα δεν θα περιλαμβάνει την απαγόρευση πληρωμής των οδηγών ανάλογα με την απόσταση που διήνυσαν και το φορτίο που μετέφεραν, μολονότι η σταθερή αμοιβή διαφυλάσσει πραγματικά τα προς το ζην για κάθε εργαζόμενο και, φυσικά, οι εργαζόμενοι στον τομέα των οδικών μεταφορών έχουν δικαίωμα σε αυτό.

- Έκθεση Toubon (A6-0412/2005)

James Hugh Allister (NI), γραπτώς. – (EN) Σήμερα καταψήφισα την πρόταση της Επιτροπής για την ενοποίηση των συστημάτων μέτρησης των προϊόντων διατροφής, συμπεριλαμβανομένων του άρτου και του γάλακτος. Η εν λόγω πρόταση θα επέφερε την κατάργηση του βρετανικού συστήματος μέτρησης του εμφιαλωμένου γάλακτος σε πίντες και τη μεταβολή των τυποποιημένων μεγεθών στα προϊόντα άρτου.

Εκτός του ότι επιβάλλουν μια ανούσια ομοιογένεια, οι δύο αυτές προτάσεις θα επιβάρυναν με τεράστια κόστη τις βιομηχανίες παραγωγής προϊόντων άρτου και γάλακτος του Ηνωμένου Βασιλείου, εξαιτίας της ανάγκης ανανέωσης του εξοπλισμού. Συνομίλησα με εκπροσώπους της αρτοβιομηχανίας στη Βόρεια Ιρλανδία και δεν έχω την παραμικρή αμφιβολία ότι η επιβολή αυτών των μέτρων θα ήταν δυσβάστακτη και δαπανηρή.

Συνεπώς, χαίρομαι που το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απέρριψε αυτήν την πτυχή της πιο πρόσφατης παρανοϊκής πρότασης των Βρυξελλών.

Lena Ek και Cecilia Malmström (ALDE), γραπτώς. (SV) Αν θέλουμε να αποκτήσουμε μια λειτουργική ευρωπαϊκή αγορά αγαθών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται επίσης τα δικαιώματα των καταναλωτών. Οι αλλαγές που επέφερε η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών στη νομοθετική πρόταση της Επιτροπής που αφορά τη θέσπιση κανόνων σχετικά με τις ονομαστικές ποσότητες για προσυσκευασμένα προϊόντα δεν πρόκειται, ωστόσο, να οδηγήσουν προς αυτήν την κατεύθυνση. Ο εισηγητής προτείνει κανόνες για τη συσκευασία, για παράδειγμα, του βουτύρου, του γάλακτος, των ζυμαρικών και του ρυζιού. Θέλω οι ευρωπαίοι καταναλωτές να έχουν τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ πολλών προϊόντων, και δεν έχει καμία ουσιαστική αξία η χρησιμοποίηση κανονισμών για να απαλλαγούμε από τις σουηδικές συσκευασίες γάλακτος που κυκλοφορούν σήμερα στη Σουηδία και περιέχουν, για παράδειγμα, 300 ml γάλακτος. Οι καταναλωτές έχουν σήμερα τη δυνατότητα να αποφασίζουν οι ίδιοι τι επιθυμούν να αγοράσουν συγκρίνοντας τιμές. Πρέπει να νομοθετήσουμε, προκειμένου να βελτιώσουμε τις βασικές συνθήκες ανταγωνισμού και να αυξήσουμε την προστασία των καταναλωτών. Ωστόσο, πρέπει, σύμφωνα με τη φιλοδοξία της Επιτροπής, να καταργήσουμε τους περιττούς κανόνες. Ψήφισα, συνεπώς, υπέρ μιας πιο απλουστευμένης αλλά πιο επικεντρωμένης ΕΕ, στην οποία δεν έχουν θέση οι περιττοί κανονισμοί που συνεπάγονται περιττό κόστος για τη βιομηχανία τροφίμων.

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Σε γενικές γραμμές, η πρόταση οδηγίας που ψηφίστηκε σήμερα στην Ολομέλεια σε πρώτη ανάγνωση αποτελεί μέρος της εκστρατείας, την οποία στηρίζει η Επιτροπή, για την απλούστευση της νομοθεσίας της εσωτερικής αγοράς. Σκοπός αυτής της πρότασης είναι να ενοποιήσει την υφιστάμενη νομοθεσία σε μια ενιαία πράξη και να καταργήσει (ή να θέσει εκτός ρύθμισης) όλα τα μεγέθη συσκευασιών που υπάρχουν.

Ορισμένοι τομείς θα συνεχίσουν, ωστόσο, να υπόκεινται στην υφιστάμενη ρύθμιση που βασίζεται στην πλήρη εναρμόνιση. Σύμφωνα με την πρόταση, η επιβολή υποχρεωτικών σειρών μεγεθών θα δικαιολογούνταν σε πολύ ειδικούς τομείς, όπως στους τομείς του οίνου, των οιοπνευματωδών, του διαλυτού καφέ, των αερολυμάτων και της λευκής ζάχαρης, όπου η κοινοτική νομοθεσία έχει ήδη καθορίσει εναρμονισμένες υποχρεωτικές σειρές μεγεθών.

Το Κοινοβούλιο έχει επίσης διευκρινίσει ότι η οδηγία δεν θα εφαρμοστεί για τον προσυσκευασμένο άρτο, τα λίπη προς επάλειψη, ή το τσάι, προϊόντα για τα οποία θα εξακολουθούν να ισχύουν οι εθνικοί κανόνες για τις ονομαστικές ποσότητες. Όλοι οι τομείς θα μπορούν να παρασκευάζουν, και οι καταναλωτές να αγοράζουν, προϊόντα σε δυναμικά απεριόριστη σειρά μεγεθών.

Η έκθεση θεωρεί επίσης ότι ορισμένα βασικά αγαθά, όπως ο καφές, το βούτυρο, το αλάτι, το ρύζι, τα ζυμαρικά και το γάλα κατανάλωσης θα εξακολουθήσουν να διέπονται από τις υποχρεωτικές σειρές μεγεθών, εξαιρούμενα από την ελευθέρωση.

Hélène Goudin (IND/DEM), γραπτώς. (SV) Η έκθεση συζητά μια πρόταση απορύθμισης αλλά και, ταυτόχρονα, εναρμόνισης του επιτρεπόμενου μεγέθους συσκευασιών τροφίμων. Από τη μία πλευρά, μπορεί, από την άποψη της εσωτερικής αγοράς, να είναι καλό να έχουμε προδιαγραφές που τελικά θα ωφελήσουν τον καταναλωτή. Από την άλλη πλευρά, η έκθεση περιλαμβάνει μια πρόταση για εκτεταμένη λεπτομερή ρύθμιση σε επίπεδο ΕΕ.

Μία εκ των τροπολογιών που ενέκρινε η Επιτροπή του Κοινοβουλίου αναφέρει ότι οι μελέτες που διεξάγονται από την Επιτροπή δείχνουν ότι οι τιμές ανά μονάδα μέτρησης ούτε χρησιμοποιούνται αλλά ούτε και είναι κατανοητές από τους καταναλωτές. Οι αναφορές αυτές παρουσιάζουν κατά κάποιον τρόπο τους πολίτες των κρατών μελών ως ανίκανους να χειριστούν τις δικές τους υποθέσεις και καταμαρτυρούν, επομένως, μια δυσάρεστη στάση απέναντι στους πολίτες.

Σήμερα ψήφισα κατά της έκθεσης, διότι αφορά τη ρύθμιση ενός τομέα στον οποίο οι σχετικές αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται, στην πραγματικότητα, όχι σε επίπεδο ΕΕ αλλά σε κάθε κράτος μέλος ξεχωριστά.

Luís Queiró (PPE-DE), γραπτώς. (PT) Χαιρετίζω την προσπάθεια της Επιτροπής να απλουστεύσει τη νομοθεσία. Ένα από τα σοβαρότερα εμπόδια για την οικονομική απόδοση στα κράτη μέλη της ΕΕ είναι η υπερβολική νομοθεσία και οι κανονισμοί που δημιουργούν σύγχυση – με άλλα λόγια, αυτό που στα αγγλικά ονομάζεται «red tape».

Είμαι υπέρ αυτής της πρότασης για την απλούστευση και την ελευθέρωση, η οποία μετριάστηκε κάπως χάρη στον προληπτικό χαρακτήρα των τροπολογιών που κατέθεσε το Κοινοβούλιο. Η ελευθέρωση περιορίστηκε εκεί όπου έχει αποδειχθεί χωρίς αμφιβολία ότι δεν εξυπηρετεί κανέναν ωφέλιμο σκοπό ή ότι λειτουργεί ακόμη κατά των συμφερόντων των καταναλωτών. Ως εκ τούτου, ψήφισα υπέρ.

Alyn Smith (Verts/ALE), γραπτώς. – (EN) Οι επιπτώσεις ορισμένων από τις προτάσεις της Επιτροπής σε μια σειρά βιομηχανιών της ΕΕ, και ειδικότερα στη βιομηχανία παραγωγής ούισκι της Σκωτίας, θα ήταν αρνητικές, και γι' αυτό εκφράζω την ικανοποίησή μου για τις αλλαγές που επέφερε η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, τις οποίες στηρίζω ευχαρίστως. Η εσωτερική αγορά έχει προσφέρει τεράστια πλεονεκτήματα στους παραγωγούς της ΕΕ, και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρέπει να τα διαφυλάξει στο ακέραιο.

- Έκθεση Brok (A6-0389/2005)

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν αυτήν τη στιγμή δύο εστίες κρίσης που απαιτούν την πλήρη προσοχή μας, καθώς και μεγάλη ευαισθησία, και που δεν πρόκειται να τις εξαλείψουν τα ωραία λόγια που ακούμε τώρα από την αυστριακή Προεδρία του Συμβουλίου.

Πρώτον, πρέπει να αντιμετωπίσουμε τη νίκη της Χαμάς στις παλαιστινιακές εκλογές, που είναι σαφές ότι πρέπει να γίνει αποδεκτή ως έκφραση δημοκρατικής βούλησης. Ωστόσο, η Χαμάς είναι ένα κίνημα που δεν έχει ακόμα αποκηρύξει τη βία, ενώ ο παλαιστινιακός λαός χρειάζεται περισσότερο παρά ποτέ την αρωγή της Ευρώπης – και την οικονομική. Φυσικά, σε περίπτωση σχηματισμού κυβέρνησης από τη Χαμάς, θα πρέπει να απαιτήσουμε να αποκηρύξει τη βία.

Ως προς το Ιράν, μακάρι να μην είναι ακόμα πολύ αργά γι' αυτό που θα προτιμούσαμε, δηλαδή μία διπλωματική λύση, φυσικά σε συμφωνία με τη Ρωσία και την Κίνα. Εφόσον το Ιράν φαίνεται διατεθειμένο να συνομιλήσει με τη Ρωσία για τον εμπλουτισμό ουρανίου, αυτή θα πρέπει να είναι η πρώτη μας γραμμή προσέγγισης, όμως είναι επίσης σημαντικό να εκφράσουμε την αντίθεσή μας στη συνεργασία μεταξύ ΗΠΑ και Ινδίας στον τομέα των πυρηνικών, η οποία φαίνεται να επιβεβαιώνει ότι είναι υποκριτική η αρνητική εκτίμηση της Τεχεράνης για τις ΗΠΑ ως «αυτοδιορισμένου παγκόσμιου αστυφύλακα».

Glyn Ford (PSE), γραπτώς. – (EN) Θα υπερψηφίσω την έκθεση Brok σχετικά με την κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας. Είδαμε τα διαδοχικά στάδια εξέλιξης της Ευρώπης σε βιομηχανική, κοινωνική καθώς και οικονομική και νομισματική ένωση. Τώρα ζούμε σε μια Ένωση η οποία είναι μεγαλύτερη από τις ΗΠΑ, με πληθυσμό 451 εκατ. πολιτών, ενώ η οικονομία της είναι επίσης ισχυρότερη από την οικονομία των ΗΠΑ. Παρόλα αυτά, συνεχίζουμε να μην έχουμε ενιαία φωνή στο διεθνές προσκήνιο.

Αυτό που χρειάζεται η Ευρώπη είναι μια κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας η οποία θα μας επιτρέψει να έχουμε ενιαία φωνή. Η έκθεση του κ. Brok αποτελεί βήμα προόδου προς την ορθή κατεύθυνση. Θα δώσουμε πολλές μάχες για τη διαμόρφωση των λεπτομερειών αυτής της πολιτικής, αλλά την χρειαζόμαστε και πρέπει να την αποκτήσουμε.

Hélène Goudin (IND/DEM), γραπτώς. (SV) Για μία ακόμη φορά εμφανίζεται στην ημερήσια διάταξη μια έκθεση για την κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας της ΕΕ, ή την ΚΕΠΠΑ. Η Λίστα του Ιουνίου έχει τη σθεναρή πεποίθηση ότι τα ζητήματα που αφορούν την εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφάλειας δεν πρέπει να ξετάζονται από την ΕΕ, αλλά σε επίπεδο κρατών μελών.

Η έκθεση δηλώνει επίσης ότι πρέπει να ζητείται η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όταν σχεδιάζονται οι κατευθυντήριες γραμμές της κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας στην αρχή κάθε έτους. Με αυτόν τον τρόπο, το Κοινοβούλιο προσπαθεί να εξασφαλίσει περισσότερες αρμοδιότητες για το ίδιο, και αυτό είναι κάτι στο οποίο η Λίστα του Ιουνίου αντιτίθεται.

Για τους παραπάνω λόγους, ψήφισα κατά της έκθεσης στη σημερινή ψηφοφορία.

Richard Howitt (PSE), γραπτώς. – (EN) Το Εργατικό Κόμμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επικροτεί την έκθεση του κ. Brok για την προσήλωσή της σε μια ισχυρή ΚΕΠΠΑ, με έμφαση στην επίλυση συγκρούσεων, τον αγώνα κατά της φτώχειας και την προάσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ευχαριστούμε τον εισηγητή για τα συλλυπητήρια που εξέφρασε ενόψει των βομβιστικών επιθέσεων στο Λονδίνο. Ωστόσο, θέλω επίσης να σημειωθεί ότι στηρίζουμε τις διατάξεις που αφορούν το εμπόριο και τις ενισχύσεις προς τη Βόρεια Κύπρο, και όχι τη διατύπωση της τροπολογίας 1, ενώ διατηρούμε την αντίθεσή μας στην υπαγωγή των αμυντικών δαπανών στον κοινοτικό προϋπολογισμό.

David Martin (PSE), γραπτώς. – (EN) Χαιρετίζω αυτήν την έκθεση, στην οποία το Κοινοβούλιο διεκδικεί το δικαίωμα να μετέχει πιο αποτελεσματικά σε διαδικασίες διαβούλευσης και να διαδραματίζει πιο ενεργό ρόλο στην κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας καθώς και στην ευρωπαϊκή πολιτική ασφάλειας και άμυνας της ΕΕ. Στην έκθεση της Επιτροπής Εξωτερικών Υποθέσεων ορίζονται αναγκαίες προτεραιότητες για την πρόληψη των συγκρούσεων και την ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας βάσει του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του διεθνούς δικαίου.

Luís Queiró (PPE-DE), γραπτώς. (PT) Ψήφισα υπέρ της έκθεσης που έχουμε ενώπιόν μας, διότι ταυτίζομαι με το μεγαλύτερο μέρος του περιεχομένου της, τόσο ως προς το ποιες είναι –και ποιες πρέπει να είναι– οι κύριες αιτίες ανησυχίας σε διεθνές επίπεδο, όσο και ως προς το ποιες πρέπει να είναι οι προτεραιότητες της ΕΕ σε σχέση με αυτό.

Αν και δεν προσυπογράφω εξ ολοκλήρου κάποιες από τις απόψεις που διατυπώνει, ιδίως όσον αφορά τα θεσμικά θέματα, φρονώ ότι η γενική κοσμοθεωρία που προκύπτει από αυτήν την έκθεση είναι η σωστή. Πιστεύω επίσης ότι ο διεθνής ρόλος της ΕΕ εξαρτάται περισσότερο από συγκεκριμένη δράση και από την ικανότητά μας να κατανοούμε τις κοινές ανησυχίες παρά από οποιαδήποτε συζήτηση για θεωρητικά μοντέλα. Όσον αφορά την εξωτερική πολιτική, η πραγματικότητα είναι, κατά κανόνα, ισχυρότερη από οποιαδήποτε θεωρητική αντιμετώπιση.

Τέλος, με χαρά μου παρατηρώ ότι οι τόνοι της συμφωνίας μεταξύ των διατλαντικών εταίρων ανεβαίνουν, και αυτό μου φαίνεται ότι είναι ζωτικό στοιχείο στον δρόμο για την ειρήνη, τη δημοκρατία και την ευημερία του κόσμου.

Geoffrey Van Orden (PPE-DE), γραπτώς. – (EN) Οι Συντηρητικοί μπορούν να στηρίξουν ορισμένες από τις διατάξεις της έκθεσης αυτής, όπως τις συστάσεις για τη διατήρηση του εμπορικού αποκλεισμού όπλων που έχει επιβληθεί στην Κίνα, την επανάληψη των διαπραγματεύσεων μεταξύ του Ισραήλ και των Παλαιστινίων και την υποχρέωση των αφρικανικών κυβερνήσεων να τηρήσουν τις δεσμεύσεις τους για προσήλωση στη δημοκρατία και το κράτος δικαίου.

Εντούτοις, η έκθεση περιλαμβάνει επίσης πολλές προτάσεις με τις οποίες διαφωνούμε κατηγορηματικά. Σε γενικές γραμμές, επιδιώκει να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της ΚΕΠΠΑ σε κάθε τομέα της εθνικής εξωτερικής πολιτικής. Στην παράγραφο 4 γίνεται θρασύτατη αναφορά σε μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί «στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της νέας Συνταγματικής Συνθήκης», παρά την ευπρόσδεκτη απόρριψη του Συντάγματος. Στην παράγραφο 10, η «εσωτερική άμυνα» θεωρείται εσφαλμένα «ζωτικό τμήμα της στρατηγικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης», ενώ πρόκειται για αποκλειστική αρμοδιότητα των εθνικών κυβερνήσεων. Το ΝΑΤΟ, ακρογωνιαίος λίθος της ευρωπαϊκής άμυνας για περισσότερο από μισό αιώνα και βασικός οργανισμός για διεθνείς αποστολές διαχείρισης κρίσεων οι οποίες απαιτούν την ανάπτυξη στρατιωτικών δυνάμεων, δεν αναφέρεται σχεδόν καθόλου στην έκθεση, ενώ στην παράγραφο 12 ο ρόλος του ΝΑΤΟ περιορίζεται κατά τρόπο παραπλανητικό «στο πλαίσιο της εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας της Ευρώπης». Διαφωνούμε επίσης με την ιδέα μιας στρατιωτικής αποστολής της ΕΕ στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, καθώς και με τον αμυντικό προϋπολογισμό της ΕΕ.

Συνεπώς, απείχαμε από την τελική ψηφοφορία.

- Έκθεση Carlshamre (A6-0404/2005)

Jan Andersson, Anna Hedh, Ewa Hedkvist Petersen, Inger Segelström και Åsa Westlund (PSE), γραπτώς. (SV) Ψηφίσαμε υπέρ της έκθεσης. Ερμηνεύουμε την έννοια του «ελάχιστου εισοδήματος» που εμφανίζεται στην παράγραφο 4, σημείο στ) ως ένα εγγυημένο λογικό επίπεδο διαβίωσης, καθώς είμαστε ευνοϊκά διακείμενοι σε ένα εγγυημένο λογικό επίπεδο διαβίωσης αλλά αντισταθμίζουμε στην καθιέρωση ελάχιστων μισθών ρυθμιζόμενων από κράτος.

Charlotte Cederschiöld, Christofer Fjellner, Gunnar Hökmark και Anna Ibrisagic (PPE-DE), γραπτώς. (SV) Η αντιπροσωπεία των σουηδών συντηρητικών επέλεξε σήμερα να απόσχει από την ψηφοφορία για τη σημερινή κατάσταση όσον αφορά την καταπολέμηση της βίας κατά των γυναικών και τυχόν μελλοντικές ενέργειες. Δεν μπορούσαμε να υποστηρίξουμε την έκθεση, διότι επιδιώκει σε υπερβολικά μεγάλο βαθμό να υποβάλει τομείς της

εθνικής αρμοδιότητας στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε επίπεδο ΕΕ. Είμαστε άκρως πεπεισμένοι ότι τα ζητήματα που αφορούν την ισότητα των φύλων και την πολιτική για το έγκλημα πρέπει να αποφασίζονται αποκλειστικά από τα κράτη μέλη, τα οποία είναι τα πλέον κατάλληλα να λαμβάνουν αποφάσεις σε αυτούς τους τομείς. Οι συντηρητικοί είναι εκείνοι που άνοιξαν τον δρόμο σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά πολλά από τα μέτρα που συζητούνται στην έκθεση.

Πιστεύουμε ότι το κράτος πρέπει να εκπληρώνει το πρωταρχικό του καθήκον, ήτοι την προστασία των ανθρώπων από τις εγκληματικές επιθέσεις, ανεξάρτητα από το φύλο του θύματος και του δράστη. Πρέπει να δώσουμε έμφαση στην ευθύνη των μεμονωμένων δραστών αντί να ενεργούμε βάσει μιας άποψης της κοινωνίας που μειώνει την ευθύνη του ατόμου.

Ilida Figueiredo (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Το Κοινοβούλιο πρέπει να εκφράσει τη θέση του όσον αφορά τη βία κατά των γυναικών. Πρόκειται για ένα φαινόμενο που επηρεάζει γυναίκες όλων των ηλικιών, όλων των μορφωτικών επιπέδων και των κοινωνικών υποβάθρων, αν και υπάρχουν κάποιες μορφές βίας που συνδέονται ιδιαίτερα με τη φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό.

Υποστηρίζουμε τη σύσταση ότι τα κράτη μέλη πρέπει να υιοθετήσουν μια προσέγγιση μηδενικής ανοχής σε όλες τις μορφές βίας κατά των γυναικών, γεγονός που συνεπάγεται την εφαρμογή αποτελεσματικών μεθόδων πρόληψης και τιμωρίας καθώς και μέτρων που στοχεύουν στην αύξηση της ευαισθητοποίησης για το πρόβλημα και στην καταπολέμησή του.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η βία που ασκούν οι άντρες κατά των γυναικών είναι ένα φαινόμενο που συνδέεται με την άνιση κατανομή της δύναμης μεταξύ των φύλων, η οποία είναι από μόνη της ένας περαιτέρω λόγος για τον οποίο αυτός ο τύπος εγκλήματος δεν έχει καταγγεληθεί και καταδικαστεί σε ικανοποιητικό βαθμό.

Χαιρετίζω την έγκριση –αν και μόνο μερική– ορισμένων από τις προτάσεις που καταθέσαμε, ιδίως την αναγνώριση του γεγονότος ότι η φτώχεια και η περιθωριοποίηση είναι οι υποκείμενες αιτίες της αύξησης της εμπορίας των γυναικών και ότι η πορνεία δεν αποτελεί επάγγελμα.

Λυπάμαι, ωστόσο, για την απόρριψη της πρότασης που αποσκοπούσε στη δημιουργία των μέσων που απαιτούνται για την ανάπτυξη αποτελεσματικών προγραμμάτων υπέρ της κοινωνικής ένταξης των γυναικών που έχουν εμπλακεί στην πορνεία, με απώτερο στόχο τη βαθμιαία μείωση και τελική εξάλειψη της πορνείας.

Hélène Goudin (IND/DEM), γραπτώς. (SV) Συμμερίζομαι πολλές από τις απόψεις της εισηγήτριας για το θέμα αυτό. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση του κοινού για αυτά τα ζητήματα στα κράτη μέλη. Ψήφισα υπέρ της έκθεσης, διότι δεν προτείνει συγκεκριμένα τη θέσπιση νομοθεσίας σε επίπεδο ΕΕ. Μια σειρά συστάσεων παρουσιάζονται τόσο στην Επιτροπή όσο και στα κράτη μέλη με σκοπό την καταπολέμηση της βίας κατά των γυναικών. Πιστεύω ότι πρόκειται τελικά για ένα ζήτημα για το οποίο τα εθνικά κοινοβούλια οφείλουν να λάβουν τα όποια νομοθετικά μέτρα κρίνονται απαραίτητα.

Filip Andrzej Kaczmarek (PPE-DE), γραπτώς. (PL) Η βία κατά των γυναικών είναι μια τραυματική εμπειρία, όχι μόνο για τις ίδιες τις γυναίκες αλλά και για τα παιδιά τους, τους οικείους τους, ακόμη και για εκείνους που προσπαθούν να βοηθήσουν τα θύματα. Έχω προσωπική εμπειρία από αυτό. Οδήγησα κάποτε με το αυτοκίνητό μου στο νοσοκομείο και στο αστυνομικό τμήμα μια γυναίκα που είχε ξυλοκοπηθεί από τον σύζυγό της. Τότε, με είχε κατακλύσει ένα συναίσθημα το οποίο πιθανόν είναι ίδιο με αυτό που αισθάνονται συχνά οι γυναίκες. Μια αδύναμη οργή. Αισθάνεται κανείς την ίδια οργή όταν ακούει ότι η αστυνομία έστειλε έναν αλκοολικό που έχει καταδικαστεί για κακομεταχείριση της οικογένειάς του πίσω στο σπίτι της πρώην γυναίκας του και όταν ακούει την αστυνομία να δικαιολογεί την πράξη της λέγοντας ότι η τελευταία δηλωμένη κατοικία του άντρα αυτού ήταν το σπίτι της πρώην γυναίκας του.

Πριν από λίγα χρόνια ένα τραγικό περιστατικό συνέβη στην πόλη μου. Ένας άντρας έφυγε από ένα από εκείνα τα κέντρα όπου οδηγούνται οι μεθυσμένοι για να ξεμεθύσουν. Τα κέντρα αυτά δεν είναι φυλακές. Κατάφερε να περπατήσει ένα-δύο χιλιόμετρα, σκότωσε τη γυναίκα του και πέταξε το πτώμα της από το παράθυρο. Δεν θέλω να ξανασυμβεί κάτι παρόμοιο.

Η βία δεν είναι οικιακό θέμα. Δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ούτε να ειπωθεί με σχετικούς όρους. Το σύνολο της κοινωνίας πρέπει να προβάλλει αντίσταση στη βία. Δεν μπορούμε να αφήνουμε αυτό το πρόβλημα να τίθεται στο περιθώριο ή να αποκρύπτουμε το πραγματικό του μέγεθος από την κοινωνία. Ούτε πρέπει να υποβαθμίζουμε την κλίμακα του φαινομένου.

Υποστήριξα την έκθεση της κ. Carlshamre, διότι είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε ό,τι περνάει από το χέρι μας για να εξαλείψουμε τη βία κατά των γυναικών. Η αρχή της μηδενικής ανοχής δεν είναι πάντα απαραίτητη, αλλά σε αυτήν την περίπτωση είναι πραγματικά ουσιαστική.

Timothy Kirkhope (PPE-DE), γραπτώς. – (EN) Εγώ και οι βρετανοί συντηρητικοί συνάδελφοί μου καταδικάζουμε κάθε μορφή βίας κατά των γυναικών. Καταδικάζουμε, άλλωστε, τη βία που στρέφεται κατά των δύο φύλων, ανεξαρτήτως του φύλου των δραστών, και γενικώς τη βία την οποία ασκεί οιοσδήποτε κατά οιοσδήποτε άλλου. Θεωρούμε επίσης ότι οι γυναίκες πρέπει να προστατεύονται από βίαιες ενέργειες και οι δράστες τέτοιων ενεργειών πρέπει να τιμωρούνται αυστηρά.

Εντούτοις, απείχαμε από την ψηφοφορία επί της έκθεσης αυτής, διότι πρόκειται για μια χαμένη ευκαιρία αντιμετώπισης ενός σοβαρού προβλήματος. Η ανεύθυνη γλώσσα που χρησιμοποιείται υποβαθμίζει το σημαντικό μήνυμα που επιχειρείται να σταλεί μέσω της έκθεσης.

David Martin (PSE), γραπτώς. – (EN) Χαιρετίζω αυτήν την έκθεση, η οποία επιβεβαιώνει ότι η βία την οποία ασκούν οι άνδρες κατά των γυναικών συνιστά παραβίαση ανθρωπίνων δικαιωμάτων και οι δράστες τέτοιων ενεργειών πρέπει να διώκονται εξίσου αυστηρά με τις περιπτώσεις στις οποίες η βία ασκείται κατά ανδρών. Επικρατεί ανισότητα όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης και τιμωρίας των εγκλημάτων βίας ανάλογα με το φύλο του θύματος. Η αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών βίας ως ποινικών αδικημάτων δεν πρέπει να εξαρτάται από το εάν εκδηλώνονται σε δημόσιο ή ιδιωτικό χώρο.

Ενώ αναγνωρίζεται ότι η διακήρυξη, την οποία ενέκρινε το 1993 η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ για την καταπολέμηση της βίας κατά των γυναικών, υπήρξε σημαντικό ορόσημο για την αναγνώριση του προβλήματος της ενδοοικογενειακής βίας κατά των γυναικών, στην έκθεση του ΕΚ επισημαίνεται ορθώς ότι, εντός της ΕΕ, μπορούν να γίνουν περισσότερα.

Στηρίζω ιδιαίτερα τις προτάσεις που διατυπώνονται στην έκθεση για τη διενέργεια εμπεριστατωμένης ανάλυσης ως προς την έκταση του προβλήματος ενόψει των μελετών που έχουν διεξαχθεί σε τρεις χώρες της ΕΕ και καταδεικνύουν ότι το 40-50% των γυναικών υπέστησαν τη βία ενός άνδρα σε κάποια στιγμή της ζωής τους. Στην ΕΕ, έχουμε καθήκον να αναγνωρίζουμε και να εγγυόμαστε τα δικαιώματα των γυναικών στη ζωή και τη σωματική ασφάλεια στο πλαίσιο του κράτους δικαίου.

Andreas Mölzer (NI), γραπτώς. (DE) Τα θέματα που σχετίζονται με τα δικαιώματα των γυναικών συγκαταλέγονται στα προβλήματα που προέκυψαν από τη μαζική εισροή άλλων πολιτισμών που αγνοήθηκαν επί δεκαετίες εξαιτίας μίας παρερμηνευμένης ανοχής. Τα γεγονότα καθιστούν σαφές ότι, τη στιγμή που μία στις τέσσερις γυναίκες στην ΕΕ υφίσταται βία από κάποιον άντρα της οικογένειας, που οι μισοί φόνοι γίνονται μέσα στην οικογένεια και που ο ακρωτηριασμός των γυναικείων γεννητικών οργάνων εφαρμόζεται σε περίπου 500 000 γυναίκες, είναι πια καιρός να επιβάλουμε εδώ επιτέλους περιορισμούς.

Ως εκ τούτου, δεν μπορεί παρά να θεωρηθεί ντροπή το γεγονός ότι είναι δυνατόν στην ΕΕ μας να εκδίδονται κανονισμοί για την καμπυλότητα του αγγουριού και της μπανάνας, ενώ δεν θεσπίζονται γενικοί κανόνες για το πώς πρέπει να τιμωρείται η βία κατά των γυναικών. Εξίσου θλιβερό είναι να κάνουν οι κρατικές υπηρεσίες ότι δεν βλέπουν τις περιπτώσεις πολυγαμίας ή και να τις υποστηρίζουν, ενθαρρύνοντας έτσι ακόμα περισσότερο την παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Η Προεδρία του Συμβουλίου είναι βέβαια αξιόπαινη, διότι αντιδρά σε αυτήν την κατάσταση δηλώνοντας ότι προτίθεται να κάνει περισσότερα για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των γυναικών, ωστόσο δεν αρκεί να γίνει λίγο καλύτερη η ενημέρωση από τους γιατρούς, τους δασκάλους και την αστυνομία. Το κύριο πρόβλημα σχετίζεται με τα πρότυπα του ανδρικού ρόλου. Τα πρότυπα αυτά είναι ανταγωνιστικά ως προς τη φύση τους στη δυτική μας κοινωνία, πράγμα καθόλου ιδανικό, αλλά τα πρότυπα της μουσουλμανικής ιδεολογίας φθάνουν μέχρι το μίσος κατά των γυναικών, και από εδώ πρέπει να αρχίσουμε.

Frédérique Ries (ALDE), γραπτώς. – (FR) Τουλάχιστον ένα τρίτο των γυναικών σε κάποια φάση της ζωής τους πέφτουν θύματα σωματικής ή σεξουαλικής βίας. Αυτό είναι το ανησυχητικό νούμερο που προκύπτει από την εξαιρετική έκθεση της συναδέλφου μου στην Ομάδα της Συμμαχίας Φιλελευθέρων και Δημοκρατών για την Ευρώπη, κ. Maria Carlshamre.

Μπροστά σε αυτήν την αύξηση της βίας κατά των γυναικών και τον τρόπο με τον οποίο εξελίσσεται σε καθημερινό φαινόμενο, υπάρχει μόνο μια σθεναρή, κατάλληλη απάντηση: μηδενική ανοχή στη βία είτε είναι εντός είτε εκτός γάμου.

Η Ευρώπη έχει, επιπλέον, αναγνωρίσει τις ευθύνες της για να καταπολεμήσει αυτήν τη μορφή βίας που επηρεάζει γυναίκες από κάθε κοινωνική ομάδα. Στο πλαίσιο του προγράμματος Δάφνη II, 50 εκατ. ευρώ δεσμεύθηκαν την περίοδο 2004-2008 για την προστασία των γυναικών που κινδυνεύουν περισσότερο. Πρόκειται για συμβολικό ποσό, διότι όλοι γνωρίζουμε ότι, για να είναι αποτελεσματικές οι πολιτικές πρόληψης και προστασίας των θυμάτων, πρέπει να υλοποιούνται σε εθνική βάση.

Είναι, ως εκ τούτου, ανησυχητικό να μαθαίνουμε ότι κάθε χρόνο ένας αριθμός μεταξύ 5 και 10 εκατ. παιδιών γίνονται αυτώπτες και αυτήκοοι μάρτυρες τέτοιων απάνθρωπων πράξεων.

Είναι, συνεπώς, ζωτικής σημασίας οι ποινικές νομοθεσίες των 25 κρατών μελών να θεωρούν στο εξής θύματα, εκτός από τις μητέρες και τα παιδιά.

Η κοινωνία μας έχει υποτιμήσει εδώ και πάρα πολύ καιρό τη σοβαρότητα των βίαιων πράξεων κατά των γυναικών. Πρέπει να θέσουμε ένα τέλος σε αυτήν τη δειλία.

Peter Skinner (PSE), γραπτώς. – (EN) Στηρίζω αυτήν την έκθεση για πολλούς και σοβαρούς λόγους. Τα περισσότερα μέλη της κοινωνίας θεωρούν απαράδεκτη τη βία κατά των γυναικών, όμως γνωρίζουμε ότι υφίσταται.

Η βία μεταξύ ανθρώπων που γνωρίζουν ο ένας τον άλλον, όπως οι σύντροφοι, πρέπει να αντιμετωπίζεται με εξαιρετική αυστηρότητα από τις αρχές. Στηρίζω τις προτεινόμενες ενέργειες για τη διευκόλυνση των αλλαγών, ιδίως στους τομείς της διακίνησης ανθρώπων και της ενδοοικογενειακής βίας.

- Έκθεση Estrela (A6-0401/2005)

Jean-Pierre Audy (PPE-DE), γραπτώς. – (FR) Ψήφισα υπέρ της εξαιρετικής έκθεσης της συναδέλφου μου, κ. Edite Estrela, σχετικά με την ισότητα γυναικών και ανδρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και χαίρομαι πολύ που εγκρίθηκε σχεδόν ομόφωνα από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Οι ίσες ευκαιρίες αποτελούν μέρος των σπουδαιών δημοκρατικών αρχών της Γαλλίας, και μάχομαι υπέρ του σεβασμού τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο σύμφωνα, για παράδειγμα, με τη Συνθήκη της Ρώμης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και με τον Χάρτη θεμελιωδών δικαιωμάτων της ΕΕ. Κάθε ανισότητα λόγω του φύλου ενός ατόμου είναι πηγή αδικίας, κοινωνικής βίας και έλλειψης κατανόησης μεταξύ των συμπολιτών μας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καθήκον να διασφαλίσει την ίση μεταχείριση των ανθρώπων, η οποία είναι πηγή αρμονίας, ειρήνης και προόδου. Με αυτόν τον τρόπο, η ΕΕ θα δώσει ένα σαφές παράδειγμα σε ολόκληρο τον κόσμο υπέρ των αξιών που προασπίζουμε και που αποτελούν έναν από τους πυλώνες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

Charlotte Cederschiöld, Christofer Fjellner, Gunnar Hökmark και Anna Ibrisagic (PPE-DE), γραπτώς. (SV) Η αντιπροσωπεία των σουηδών συντηρητικών επέλεξε σήμερα να απόσχει από την ψηφοφορία σχετικά με την ισότητα γυναικών και ανδρών στην ΕΕ. Εμείς, οι Συντηρητικοί, επιθυμούμε την καταπολέμηση της έλλειψης ελευθερίας που προκύπτει από την ανισότητα και τις προκαταλήψεις. Δεν είναι, ωστόσο, καθήκον της ΕΕ να καθορίσει ποια μέτρα πρέπει να ληφθούν από τα κράτη μέλη ή από τους άλλους παράγοντες της κοινωνίας. Δεν μπορούμε, συνεπώς, να υποστηρίξουμε την έκθεση, η οποία περιέχει πολυάριθμες προτάσεις που καταπατούν τους τομείς αρμοδιότητας των κρατών μελών, για παράδειγμα προτάσεις που αφορούν την παροχή παιδικής μέριμνας, εκεί όπου οι παραδόσεις και τα ιδιαίτερα πολιτιστικά χαρακτηριστικά διαφέρουν τόσο πολύ από το ένα κράτος μέλος στο άλλο.

Επιπλέον, η έκθεση ξεφεύγει σε τομείς που ούτε καν τα κράτη μέλη δεν πρέπει να ρυθμίζουν, για παράδειγμα το αν τα πολιτικά κόμματα εξετάζουν στρατηγικές για να προσελκύσουν περισσότερες γυναίκες στις κομματικές δομές. Υπάρχουν, ωστόσο, άλλα σημαντικά θέματα που συζητούνται στην έκθεση, για παράδειγμα η ανάγκη συλλογής συγκρίσιμων στατιστικών που αφορούν, αντίστοιχα, τους μισθούς ανδρών και γυναικών και την καταπολέμηση των διακρίσεων.

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Ψήφισαμε υπέρ αυτής της έκθεσης διότι εγκρίνουμε το περιεχόμενό της. Γνωρίζουμε, ωστόσο, ότι πρόκειται απλώς για μία ακόμη δήλωση από την πλευρά του Κοινοβουλίου, η οποία έρχεται σε διάσταση με τις πολιτικές που εφαρμόζονται ήδη στα κράτη μέλη, πολιτικές που σε ορισμένες περιπτώσεις υπονομεύουν τα ίσα δικαιώματα και επιδεινώνουν τις διακρίσεις, για παράδειγμα στην αγορά εργασίας.

Χαιρετίζουμε την έγκριση μιας πρότασης που προτρέπει την Επιτροπή να ενημερώνει το Κοινοβούλιο για την πρόοδο που σημειώνεται στα διάφορα κράτη μέλη σε σχέση με την εφαρμογή της πλατφόρμας δράσης του Πεκίνου, ιδιαίτερα στον τομέα της σεξουαλικής και αναπαραγωγικής υγείας, και να δημοσιεύει στατιστικές οι οποίες θα καλύπτουν κάθε κράτος μέλος.

Ελπίζουμε επίσης ότι θα δοθούν στο Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Ισότητας Ανδρών και Γυναικών οι απαραίτητοι πόροι, ώστε να μπορέσει να έχει μια θετική συνεισφορά στην προώθηση των ίσων δικαιωμάτων και στη διασφάλιση ότι οι γυναίκες τυγχάνουν της αξιοπρεπούς μεταχείρισης που δικαιούνται.

David Martin (PSE), γραπτώς. – (EN) Χαιρετίζω την έκθεση ίδιας πρωτοβουλίας της Επιτροπής Δικαιωμάτων των Γυναικών και Ισότητας των Φύλων σχετικά με το μέλλον της στρατηγικής της Λισαβόνας σε σχέση με την

προοπτική του φύλου. Συμφωνώ με την ανάγκη λήψης μέτρων για την προαγωγή της απασχόλησης των γυναικών και τη μείωση των διαρθρωτικών ανισοτήτων μεταξύ γυναικών και ανδρών.

Στην έκθεση τονίζεται ότι εξακολουθούν να υπάρχουν ανισότητες σε βασικούς τομείς, όπως η απασχόληση, οι μισθολογικές αποκλίσεις, η διά βίου μάθηση και η επαγγελματική κατάρτιση. Αξιολογούνται επίσης οι τρόποι με τους οποίους μπορούν να συνδυαστούν ο επαγγελματικός, ο οικογενειακός και ο ιδιωτικός βίος.

Frédérique Ries (ALDE), γραπτώς. – (FR) Η αντιμετώπιση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών σημαίνει πάνω από όλα το να έχουμε επίγνωση του πόση πρόοδος έχει σημειωθεί στη διάρκεια ενός αιώνα και πλέον, από τους πρώτους αγώνες για τη χειραφέτηση της γυναίκας μέχρι σήμερα, αλλά επίσης σημαίνει το να έχουμε κατά νου πόσα χρειάζεται ακόμη να γίνουν, προκειμένου η ισότητα των φύλων να καταστεί αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής ζωής.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο χαιρετίζω την έγκριση σήμερα το μεσημέρι της έκθεσης της κ. Estrela, η οποία επισημαίνει διάφορες μορφές διακρίσεων που υφίστανται οι εκπρόσωποι του γυναικείου φύλου, διακρίσεις που είναι στη βάση τόσων πολλών προκλήσεων που έχουμε να αντιμετωπίσουμε. Θα αναφέρω μόνο δύο από αυτές: μισθολογική απόκλιση που εκτιμάται στο 16% και ποσοστό απασχόλησης των γυναικών ηλικίας μεταξύ 15 και 24 ετών το οποίο παραμένει σταθερό, παρά το γεγονός ότι οι γυναίκες αυτής της ηλικιακής ομάδας έχουν υψηλότερο μορφωτικό επίπεδο.

Η άρση των εμποδίων για την είσοδο των γυναικών στην αγορά εργασίας σημαίνει προφανώς τη δημιουργία ενός ικανοποιητικού αριθμού δημόσιων ή ιδιωτικών δομών υποδοχής παιδιών, και αυτό τουλάχιστον έως την ηλικία της υποχρεωτικής σχολικής φοίτησης. Σημαίνει επίσης ότι πρέπει να εφαρμοστεί στην πράξη η ισότητα των γονικών δικαιωμάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστούν όλες αυτές οι βελτιώσεις της καθημερινής ζωής, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να προασπίσει τα βέλτιστα πρότυπα και να σηκώσει το βλέμμα προς τα πάνω και να εμπνευστεί από την επιτυχία των σκανδιναβικών χωρών όσον αφορά τα μέτρα για την ισότητα των φύλων.

Γεώργιος Τούσσας (GUE/NGL), γραπτώς. – Το ΚΚΕ καταψηφίζει την έκθεση, γιατί αξιοποιούνται κοινωνικά προβλήματα της εργατικής λαϊκής οικογένειας για την επιτάχυνση και γενίκευση των καπιταλιστικών αναδιαρθρώσεων και στα δύο φύλα.

Για την αντιμετώπιση της ανεργίας των γυναικών προτείνεται διεύρυνση των «ευλύγιστων μορφών απασχόλησης». Για την ανυπαρξία κρατικών δομών πρόνοιας, προτείνεται μεταφορά του βάρους στην οικογένεια, αλλά με ισοτιμία! Δηλαδή να καταφύγει και ο άντρας στη μερική απασχόληση για να υποκαταστήσει την έλλειψη κρατικής φροντίδας στην αναπαραγωγή, τη φροντίδα ηλικιωμένων ή των ΑΜΕΑ, και τελικά η λαϊκή οικογένεια να αδυνατεί να καλύψει στοιχειώδεις ανάγκες.

Η λεγόμενη εξάλειψη του διαχωρισμού των φύλων στην εργασία χρησιμοποιήθηκε σαν άλλοθι για αφαίρεση δικαιωμάτων που απορρέουν από τις ιδιαίτερες ανάγκες των γυναικών λόγω της αναπαραγωγικής τους λειτουργίας.

Καταγγέλλουμε ως αποπροσανατολιστική τη φιλολογία για «αλλαγή στη σύνθεση του φύλου της εξουσίας». Την πολιτική δεν την καθορίζει το φύλο. Η εξουσία της πλουτοκρατίας δεν θα αλλάξει με περισσότερες γυναίκες στους θεσμούς που την υπηρετούν.

Τα προβλήματα των γυναικών έχουν αφετηρία τους το καπιταλιστικό σύστημα που εκμεταλλεύεται τις γυναίκες και τους άντρες, αξιοποιώντας το φύλο και την ηλικία για γενίκευση της πολιτικής του κεφαλαίου και στα δύο φύλα.

Βάσεις για την ισοτιμία μπορούν να τεθούν μόνο στο πλαίσιο μιας λαϊκής εξουσίας, όπου μέσα παραγωγής και παραγόμενα αγαθά θα είναι λαϊκή περιουσία.

- Έκθεση Ferber (A6-0390/2005)

Luís Queiró (PPE-DE). – (PT) Όσον αφορά την ψηφοφορία για την ταχυδρομική οδηγία, φρονώ ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να αναφέρουμε την ανάγκη να διατηρηθεί η διασφάλιση της καθολικής υπηρεσίας. Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών πρέπει να λάβει υπόψη όχι μόνο την οικονομική σπουδαιότητα του τομέα αλλά και την αναντικατάστατη εδαφική και κοινωνική διάσταση.

Οι τοπικές υπηρεσίες που παρέχουν τα ταχυδρομικά γραφεία σε κάθε κράτος μέλος διαδραματίζουν έναν αξιόλογο κοινωνικό ρόλο που δεν πρέπει να χάσουμε. Πρέπει, συνεπώς, να δώσουμε ιδιαίτερη προσοχή στην εδαφική και κοινωνική διάσταση των ταχυδρομικών δικτύων όταν καλούμε να λάβουμε αποφάσεις σχετικά με τις μεταρρυθμίσεις στον τομέα, υπό το πρίσμα του εκτεταμένου αντίκτυπου που ενδέχεται να έχουν αυτές οι αποφάσεις όταν οι ταχυδρομικές υπηρεσίες ανοίξουν εντελώς στον ανταγωνισμό. Πιστεύω, ως εκ τούτου, ότι είναι σημαντικό η

σχεδιαζόμενη μελέτη να αναλύει αν οι διατάξεις της ταχυδρομικής οδηγίας είναι αρκετά σαφείς όσον αφορά την υποχρέωση παροχής μιας καθολικής υπηρεσίας και αν θεσπίζεται ένα ικανοποιητικό πλαίσιο για τα κράτη μέλη.

Δεν πρέπει να θέσουμε σε κίνδυνο τον βασικό στόχο της οδηγίας, που είναι η διασφάλιση της παροχής εδαφικών και κοινωνικών ταχυδρομικών υπηρεσιών σε κοινοτικό επίπεδο, που θα περιλαμβάνει μια ελάχιστη προσφορά υπηρεσιών συγκεκριμένης ποιότητας και σε προσιτές τιμές.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Η ελευθέρωση των ταχυδρομικών υπηρεσιών αποτελεί μέρος της αποκαλούμενης «στρατηγικής της Λισαβόνας» και αποσκοπεί στο άνοιγμα του τομέα στα ιδιωτικά κεφάλαια. Απώτερος στόχος είναι η ιδιωτικοποίηση αυτού του δημόσιου τομέα, ξεκινώντας από τα πλέον επικερδή τμήματα και εξακολουθώντας «προφανώς» να υποστηρίζεται με δημόσια χρηματοδότηση (το μοντέλο που εφαρμόζεται στη διοίκηση ξενοδοχείων αποτελεί σχετικό παράδειγμα).

Ο αγώνας των εργαζομένων στον τομέα, και των καταναλωτών –αναφέρονται συγκεκριμένα στις πολυάριθμες διαδηλώσεις κατά του κλεισίματος των ταχυδρομικών γραφείων και υπέρ της διασφάλισης των ταχυδρομικών διανομών– είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση και σε ορισμένες περιπτώσεις την πραγματική παρακώλυση αυτής της διαδικασίας, σε κάποιες από τις πλέον επιζήμιες πτυχές της.

Ο σκοπός αυτής της έκθεσης του Κοινοβουλίου είναι να αξιολογήσει τον αντίκτυπο της ελευθέρωσης μέχρι στιγμής στα κράτη μέλη της ΕΕ, ενόψει νέων πρωτοβουλιών της Επιτροπής που αποσκοπούν στην εμβάθυνσή της.

Η έκθεση δεν καταφέρνει να κρίνει την τρέχουσα διαδικασία ελευθέρωσης ή να εκθέσει τις δυσμενείς συνέπειές της, όπως το κλείσιμο των ταχυδρομικών γραφείων, τις περικοπές στις καθημερινές κατ' οίκον διανομές και τη μείωση των ποσοστών απασχόλησης· στην ουσία, κάνει ακριβώς το αντίθετο. Επίσης, δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την ελευθέρωση του τομέα το 2009, αλλά αντίθετα προωθεί το άνοιγμα του τομέα και την υπεροχή του ανταγωνισμού από αυτήν την άποψη.

Εξ ου και την κατατηφίσαμε.

Jörg Leichtfried (PSE), γραπτώς. (DE) Το 1997 άρχισε η διαδικασία ελευθέρωσης των ευρωπαϊκών ταχυδρομικών υπηρεσιών με σκοπό να δημιουργηθεί μία ανοιχτή αγορά, στην οποία θα έχουν πρόσβαση όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών και στα 25 πλέον κράτη μέλη.

Οι εθνικές ταχυδρομικές υπηρεσίες αντέδρασαν στην πίεση αυτής της διαδικασίας ελευθέρωσης αρχίζοντας να τροποποιούν τις δομές και τη θέση τους.

Παρά τις προόδους αυτές, η μεταφορά της οδηγίας σε εθνικό επίπεδο πρέπει να παρακολουθείται στενά. Για παράδειγμα, είναι απαράδεκτο η αυστριακή νομοθεσία για τα ταχυδρομεία να επιβάλλει δυσανάλογα μεγάλες κυρώσεις σε εκείνους που παραλείπουν να τοποθετήσουν νέα γραμματοκιβώτια στα σπίτια τους. Γι' αυτό δεν μπορεί να κατηγορηθεί η κοινοτική οδηγία του 2002 για τα ταχυδρομεία, γιατί δεν προβλέπει τέτοιες κυρώσεις σε εθνικό επίπεδο. Μια τέτοια εφαρμογή οδηγιών ενισχύει τον σκεπτικισμό με τον οποίο αντιμετωπίζουν οι πολίτες την ΕΕ και την πεποίθησή τους ότι την ευθύνη για την κατάσταση αυτή φέρουν οι Βρυξέλλες και κανένας άλλος.

Απευθύνω έκκληση στην Επιτροπή να παρακολουθήσει τη μεταφορά της οδηγίας για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, προσέχοντας ιδίως να εξασφαλιστεί πως οι ποινές σε εθνικό επίπεδο δεν θα είναι δυσανάλογες και δεν θα θέτουν σε κίνδυνο τη λειτουργία της ταχυδρομικής αγοράς. Θα πρέπει επίσης να δοθεί προτεραιότητα στην εξέταση του θέματος αυτού κατά την επικείμενη μελέτη προοπτικών.

Εφόσον αυτή η έκθεση πρωτοβουλίας εκφράζει αιτήματα που είναι και δικά μου, την επικροτώ.

- Πρόταση ψηφίσματος: Κατάσταση στη Μέση Ανατολή (RC-B6-0086/2006)

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Η κατάσταση είναι εξαιρετικά περίπλοκη, αλλά τα αποτελέσματα των εκλογών δεν πρέπει να χρησιμοποιηθούν για να υπονομεύσουν το αναφαίρετο δικαίωμα του παλαιστινιακού λαού στην ελευθερία, σε ένα ανεξάρτητο κυρίαρχο κράτος, με πρωτεύουσά του την Ανατολική Ιερουσαλήμ, και στην αντίσταση κατά της κατοχής του. Ούτε πρέπει να χρησιμοποιηθούν για να θέσουν σε κίνδυνο τη χρηματοδοτική βοήθεια προς την Παλαιστινιακή Αρχή, βοήθεια που ικανοποιεί τις βασικότερες ανάγκες του παλαιστινιακού λαού, ή να τροφοδοτήσουν την αυξανόμενη στρατιωτική ανάμειξη των ΗΠΑ σε ολόκληρη τη Μέση Ανατολή. Η επίδειξη της αλληλεγγύης μας με τον ηρωικό αγώνα του παλαιστινιακού λαού και με το παλαιστινιακό εθνικό κίνημα είναι τόσο ζωτική όσο ήταν ανέκαθεν.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την απογοήτευσή μου για το γεγονός ότι η πλειοψηφία του Κοινοβουλίου απέρριψε τις τροπολογίες που κατέθεσε η ομάδα μου, οι οποίες καλούσαν το Ισραήλ να συμμορφωθεί με τα ψηφίσματα των

Ηνωμένων Εθνών και τις συστάσεις του Διεθνούς Δικαστηρίου και οι οποίες επεδίωκαν να θέσουν στην κορυφή της λίστας των προτεραιοτήτων μας την ανάγκη να βρεθεί μια λύση στο αδιέξοδο της ειρηνευτικής διαδικασίας και να τεθεί τέλος στη στρατιωτική κατοχή, στους εποικισμούς, στο τείχος, στις δολοφονίες, στις φυλακίσεις, στις αρνήσεις ελευθέρωσης των κρατουμένων, στη βία που υφίσταται ο παλαιστινιακός λαός και στη δραματική πτώση του βιοτικού επιπέδου του.

(Η αιτιολόγηση ψήφου συντομεύθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 163, παράγραφος 1, του Κανονισμού)

David Martin (PSE), γραπτώς. – (EN) Υπερψήφισα την κοινή πρόταση ψηφίσματος σχετικά με την κατάσταση στην Παλαιστίνη. Παρότι ορθώς καλούμε τη Χαμάς να αναγνωρίσει το κράτος του Ισραήλ και να εγκαταλείψει την τρομοκρατία, δεν πρέπει να αμφισβητούμε τα αποτελέσματα ελεύθερων και δίκαιων εκλογών. Η ΕΕ πρέπει να συνεχίσει να προσφέρει βοήθεια στον παλαιστινιακό λαό και να παραμείνει προσηλωμένη, ως μέλος της Τετραμερούς, στην προώθηση του «οδικού χάρτη για την ειρήνη».

Luís Queiró (PPE-DE), γραπτώς. (PT) Όταν η δημοκρατία δημιουργεί ένα ανεπιθύμητο αποτέλεσμα, αντιμετωπίζουμε την πρόκληση να καταδικάσουμε την ιδέα ότι ένα τέτοιο αποτέλεσμα μπορεί να προκύψει. Αυτό είναι κατανοητό, αλλά δεν έχει καμία αξία. Αυτό που πρέπει να προσπαθεί να κάνει η δημοκρατία είναι να λειτουργεί αποτελεσματικά για να εμποδίζει τους ανθρώπους να εντάσσονται σε τέτοια κινήματα.

Αυτό που είναι κάθε άλλο παρά σίγουρο είναι ότι υπάρχει δημοκρατία στην Παλαιστίνη, ασχέτως του αν οι εκλογές διεξήχθησαν ομαλά, και εκεί πρέπει να εστιάζονται οι ανησυχίες μας. Η δημοκρατία και το κράτος δικαίου που συνεπάγονται, μεταξύ άλλων, την ειρηνική συνύπαρξη με άλλες χώρες, το να μην επιθυμεί κανείς να καταστρέψει τους γείτονές του και, προφανώς, την εξάλειψη της τρομοκρατίας, πρέπει να αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής μας σε σχέση με αυτό το μέρος του κόσμου.

Ανεξάρτητα από τον σημερινό χαρακτήρα του κινήματος που νίκησε στις παλαιστινιακές εκλογές, το σημαντικό τώρα είναι να ζητήσουμε από την εκλεγμένη κυβέρνηση της Παλαιστινιακής Αρχής να σεβαστεί τις διεθνείς συμφωνίες και να υπερασπίσει τις αρχές που απαιτούνται για την ειρηνική συνύπαρξη των δύο χωρών, χωρίς την οποία θα είναι αδύνατον να βοηθηθούν οι Παλαιστίνιοι. Παρά το γεγονός ότι αυτό το αποτέλεσμα αντικατοπτρίζει τη βούληση του λαού, οι πιθανές συνέπειες εξακολουθούν να είναι πολύ σοβαρές.

Alyn Smith (Verts/ALE), γραπτώς. – (EN) Η εκλογική νίκη της Χαμάς ήταν αποτέλεσμα της δημοκρατικής βούλησης του παλαιστινιακού λαού και, παρότι διατηρώ σοβαρές επιφυλάξεις όσον αφορά τις πολιτικές της εν λόγω οργάνωσης, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αποτελεί τη νόμιμη κυβέρνηση. Η ενίσχυση την οποία προσφέρει η ΕΕ στην ειρηνευτική διαδικασία μπορεί, και πρέπει, να εξαρτάται από τη συνέχιση των βημάτων προς την κατεύθυνση της ειρήνευσης. Η διακοπή των ενισχύσεων σε αυτό το στάδιο θα δημιουργούσε τον κίνδυνο αποξένωσης μιας οργάνωσης με την οποία η ΕΕ πρέπει να παραμείνει σε επαφή. Φρονώ ότι η διαρκής άσκηση πιέσεων από την ΕΕ θα συμβάλει στην επίτευξη μιας μακροπρόθεσμης λύσης. Δεν μπορούμε να αποσυρθούμε τώρα από τη διαδικασία λόγω αντιπάθειας προς έναν από τους εταίρους με τους οποίους είμαστε υποχρεωμένοι να συνεργαστούμε.

- Πρόταση ψηφίσματος: Κούβα (RC-B6-0075/2006)

James Hugh Allister (NI), γραπτώς. – (EN) Σήμερα υπερψήφισα το κοινό ψήφισμα για την Κούβα, αν και θα προτιμούσα να περιελάμβανε τη ρητή έκφραση λύπης για την άρση των κυρώσεων το 2005.

Δεδομένου ότι είναι μια κοινωνία η οποία έχει οικοδομηθεί βάσει της αρχής της κυριαρχίας του μαρξισμού, δεν προξενεί έκπληξη το γεγονός ότι η Κούβα αποτελεί σύμβολο καταπιεστικού καθεστώτος, στο οποίο η διαφωνία συντρίβεται και η ελευθερία αποτελεί άπιαστο όνειρο.

Το γεγονός ότι το Sinn Fein/IRA διατηρεί αντιπροσωπεία στην Κούβα αποκαλύπτει το ολοκληρωτικό και μαρξιστικό πρόσωπό του, το οποίο κρύβει πίσω από ένα δημοκρατικό προσωπείο. Αυτό αποκαλύφθηκε με τον πιο απαισιό τρόπο όταν, το 2001, ο αντιπρόσωπος της οργάνωσης στην εν λόγω χώρα, ο Niall Connolly, προσφέρθηκε, σε συνεργασία με άλλους, να εκπαιδεύσει αντάρτες της οργάνωσης FARC στην Κολομβία.

Η άρση των κυρώσεων της ΕΕ το 2005 αποτέλεσε τεράστια αποτυχία. Οι καταστρατηγήσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων έχουν αυξηθεί, δεν έχουν μειωθεί. Όπως κάνουν πάντα οι ακραίοι μαρξιστές, είτε πρόκειται για τον Κάστρο είτε για το Sinn Fein, επωφελούνται απλώς από τις παραχωρήσεις και συνεχίζουν στον ίδιο δρόμο. Νομίζω ότι είναι πια καιρός να διδαχθούμε από αυτό και να σκληρύνουμε ξανά τη στάση μας έναντι αυτού του απαισιού καθεστώτος.

Bastiaan Belder (IND/DEM), γραπτώς. – (NL) Η Κούβα απέχει μακράν από το ιδεατό στον τομέα των θεμελιωδών ελευθεριών, όπως είναι προφανές τόσο από την προφορική ερώτηση όσο και από το σημερινό, κατά τα άλλα επαρκές, ψήφισμα.

Υπάρχει ένα ζήτημα το οποίο θα ήθελα να υπογραμμίσω, και αυτό είναι η θέση των θρησκευτικών συναθροίσεων σε σπίτια. Η νέα νομοθεσία που περιέχεται στην οδηγία 43 και στο ψήφισμα 46 απαιτεί όλες οι κοινότητες που λειτουργούν σε σπίτια να εγγραφούν στις αρχές. Είναι πολύ συχνό φαινόμενο οι αιτήσεις καταχώρισης να καταλήγουν σε εξαιρετικά περίπλοκες διαπραγματεύσεις με τις αρχές. Αυτές περιλαμβάνουν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα μέλη της κοινότητας και τους ιερείς τους. Η νέα νομοθεσία έχει ήδη επιφέρει το κλείσιμο αρκετών εκκλησιών που λειτουργούν σε σπίτια.

Το 1992, οι κουβανικές αρχές άλλαξαν το σύνταγμα, και αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μετάβαση της χώρας από αθεϊστικό σε λαϊκό καθεστώς. Αυτό ήταν το πρώτο βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Η νέα νομοθεσία, ωστόσο, φαίνεται ότι παρουσιάζει μια τάση προς νέους περιορισμούς. Ενώ το κουβανικό σύνταγμα αναγνωρίζει το δικαίωμα των πολιτών στη θρησκευτική ελευθερία, επιβάλλονται ολόένα και περισσότεροι ουσιαστικοί περιορισμοί. Γιατί οι χριστιανικές εκκλησίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είναι καταχωρημένες, παρακολουθούνται και ελέγχονται τόσο στενά ή δέχονται παρεισφρήσεις από ξένα στοιχεία, με σκοπό την παρακολούθηση ή την εξόντωσή τους; Αυτό δεν μπορεί ούτε κατά διάνοια να χαρακτηριστεί αληθινή θρησκευτική ελευθερία στην Κούβα.

Θα ήθελα να ζητήσω από το Συμβούλιο και την Επιτροπή να θέσουν αυτά τα ζητήματα στις συνομιλίες με τις κουβανικές αρχές.

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Ψήφισα κατά του ψηφίσματος, διότι δεν εγκρίνω το περιεχόμενό του, που δεν λαμβάνει υπόψη το πλαίσιο στο οποίο αναγκάστηκε να ζήσει η Κούβα για πολλά χρόνια, ήτοι τον εμπορικό αποκλεισμό των Ηνωμένων Πολιτειών και όλες τις άλλες επιθέσεις που υπέστη.

Το ψήφισμα παραλείπει επίσης οποιαδήποτε αναφορά στην ύπαρξη της αμερικανικής βάσης στο Γκουαντανάμο, όπου η κυβέρνηση Μπους κρατά φυλακισμένους χωρίς δίκη και καταπατά τα ανθρώπινα δικαιώματα και τη Σύμβαση της Γενεύης.

Δεν κάνει επίσης καμία αναφορά στους πέντε κουβανούς πολίτες που κρατούνται ακόμη στις ΗΠΑ, σε ορισμένους εκ των οποίων δεν επιτρέπεται να δέχονται οικογενειακές επισκέψεις, και αυτό παρά το γεγονός ότι το Δικαστήριο της Ατλάντα ανέτρεψε την απόφαση που είχε οδηγήσει στην αρχική φυλάκισή τους.

Η θέση αυτή, την οποία τηρεί η πλειονότητα των βουλευτών του Κοινοβουλίου είναι στην ουσία υιοθέτηση δύο μέτρων και δύο σταθμών, και ευθυγραμμίζεται με τη γραμμή των Ηνωμένων Πολιτειών, που συνίσταται στη συνεχή πίεση των λαών και των κυβερνήσεων που δεν ακολουθούν τις κατευθυντήριες γραμμές τους και αντιδρούν στην υποδούλωσή τους.

Είναι εξίσου απογοητευτικό το ότι δεν υπάρχει ούτε μία λέξη για τη σημαντική συνεισφορά της Κούβας στην κοινωνική ανάπτυξη των πληθυσμών της Λατινικής Αμερικής και της Αφρικής. Νέοι από αυτές τις περιοχές μεταβαίνουν στην Κούβα για να μορφωθούν και να καταρτιστούν και η Κούβα στέλνει χιλιάδες γιατρούς και άλλους επαγγελματίες σε άλλες χώρες.

(Η αιτιολόγηση ψήφου συντομεύθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 163, παράγραφος 1, του Κανονισμού)

Glyn Ford (PSE), γραπτώς. – (EN) Θα υπερωψήσω με επιφύλαξεις αυτό το κείμενο. Η κατάσταση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στην Κούβα δεν είναι επ' ουδενί τέλεια, ενώ ορισμένες φορές οι κουβανικές αρχές υπονομεύουν οι ίδιες τη θέση τους με τον χειρότερο τρόπο, όπως όταν απαγόρευσαν προσφάτως σε εκπροσώπους των Κυριών στα Λευκά να μεταβούν στο Στρασβούργο για να παραλάβουν το βραβείο Ζαχάρωφ. Εντούτοις, κατά τη γνώμη μου, στην Αβάνα δεν επικρατεί κλίμα τρομοκρατίας, όπως αυτό που διαπίστωσα στο Κασμίρ ή, μέχρι πρόσφατα, στο Άτσεχ.

Εν προκειμένω, τίθεται ζήτημα αναλογικότητας. Πράγματι, η Κούβα καταστρατηγεί τα ανθρώπινα δικαιώματα αλλά όχι στον βαθμό που αυτό συμβαίνει στην Κολομβία με τα τάγματα θανάτου, ή στην Αϊτή όπου επικρατεί αναρχία, ενώ η δράση εγκληματικών συμμοριών και το βίαιο πολιτικό κλίμα έχουν προκαλέσει περισσότερους από 1 000 θανάτους. Ας ελπίσουμε ότι οι εκλογές της επόμενης εβδομάδας θα συμβάλουν στον σταδιακό τερματισμό αυτής της κατάστασης. Πού είναι η ανησυχία του Κοινοβουλίου γι' αυτές και άλλες περιπτώσεις καταστρατήγησης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στις περιοχές εκτός της Κούβας; Πού είναι η ανησυχία μας για την «κατεχόμενη» Κούβα, στον Κόλπο του Γκουαντανάμο, όπου, σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνουμε, η κατάσταση είναι χειρότερη και από τις χειρότερες φυλακές της Κούβας;

Hélène Goudin (IND/DEM), γραπτώς. (SV) Φυσικά και πιστεύω ότι η Κούβα πρέπει να γίνει κοινοβουλευτική δημοκρατία. Πιστεύω, επίσης, ότι η εξωτερική πολιτική είναι ένα θέμα που εμπίπτει στην εθνική αρμοδιότητα και ότι οι πολυμερείς διάλογοι, όπως τα Ηνωμένα Έθνη, είναι η μόνη αποδεκτή εναλλακτική για τον επηρεασμό χωρών που δεν είναι γείτονες της ΕΕ.

Για τους παραπάνω λόγους, ψήφισα κατά του ψηφίσματος.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Διακόσιες λέξεις δεν θα είναι ποτέ αρκετές για να εξουδετερώσουν ακόμη έναν δεξιολογικό ελιγμό που αποτελεί μέρος της πολιτικής απομόνωσης και διακρίσεων κατά της Κούβας που εφαρμόζει η ΕΕ, η οποία υποκύπτει δουλικά στις απατήσεις των ΗΠΑ.

Είναι η ίδια ΕΕ που –μη τυχόν και το ξεχάσουμε– απηύθυνε έκκληση για την αλλαγή του πολιτικού συστήματος στην Κούβα στην κοινή θέση της του 1996, παρεμβαίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο σε ένα ζήτημα που υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κουβανικού λαού.

Η πλειονότητα του ίδιου αυτού Κοινοβουλίου κατέκρινε, σε μια κυνική κίνηση, τον εμπορικό αποκλεισμό των Ηνωμένων Πολιτειών κατά της Κούβας, ενώ ταυτόχρονα ζητούσε την επιβολή συνεχών κυρώσεων από την ΕΕ στην Κούβα. Επιπλέον, το ψήφισμα δεν περιέχει ούτε μία λέξη αλληλεγγύης για του πέντε κουβανούς πατριώτες που κρατούνται στις ΗΠΑ, επειδή υπεράσπισαν τη χώρα τους κατά της τρομοκρατίας.

Αν και είναι ένα θέμα που θλίβει την πλειονότητα του Σώματος, η Κούβα σημαίνει ελπίδα και πίστη σε μια αξιοπρεπή ζωή για εκατομμύρια άνδρες και γυναίκες. Είναι μια χώρα που, παρά τον εμπορικό αποκλεισμό, πέτυχε το 2005 την υψηλότερη οικονομική ανάπτυξη τα τελευταία 45 χρόνια, μια χώρα που πρόκειται να αναλάβει την προεδρία του κινήματος των αδεσμεύτων και να φιλοξενήσει τη διάσκεψη κορυφής του κινήματος το 2006, καθώς και μια χώρα που στέλνει χιλιάδες γιατρούς, δασκάλους και προπονητές σε άλλες χώρες, και όχι στρατεύματα για να καταλάβουν, να εκμεταλλευτούν και να καταπιέσουν.

(Η αιτιολόγηση ψήφου συντομεύθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 163, παράγραφος 1, του Κανονισμού)

Luís Queiró (PPE-DE), γραπτώς. (PT) Η Κούβα είναι απόδειξη ότι στον δυτικό κόσμο δεν έχουν πέσει όλα τα τείχη της ντροπής. Μεταξύ του παράλογου ιδεαλισμού κάποιων και του αναισχυντού πραγματισμού κάποιων άλλων, υπάρχουν εκείνοι που φαίνονται αποφασισμένοι να ξεχάσουν ότι στην Κούβα δεν υπάρχει δημοκρατία, δεν υπάρχουν ανθρώπινα δικαιώματα, δεν υπάρχει ελευθερία, τίποτα που θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε θεμέλιο λίθο των κοινωνιών μας. Κανένας ακατανόητος ρομαντισμός, κανένας πραγματισμός δεν μπορεί να δικαιολογήσει οποιαδήποτε μεταβολή προς τη βασική θέση: συνεχή καταδίκη της Κούβας και εκκλήσεις για εκδημοκρατισμό, χωρίς τον οποίο δεν θα είναι δυνατόν να διατηρηθούν στενοί δεσμοί με αυτήν την τυραννική κυβέρνηση.

Esko Seppänen (GUE/NGL), γραπτώς. – (EN) Υπερψήφισα την κοινή πρόταση ψηφίσματος για την Κούβα, από την οποία όμως απουσιάζουν ορισμένα σημαντικά στοιχεία σχετικά με την πολιτική κατάσταση.

Η βασική αιτία για την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Κούβα είναι ο αποκλεισμός του οποίου ηγούνται οι ΗΠΑ και οι απειλές τις οποίες εκτοξεύουν οι ΗΠΑ κατά της Κούβας.

Ο τερματισμός του αποκλεισμού και των απειλών των ΗΠΑ θα ήταν το σημαντικότερο βήμα προς την κατεύθυνση της δημιουργίας προσηφορότερου κλίματος για την ανάπτυξη γνήσιας δημοκρατίας στην Κούβα.

Ωστόσο, η επιθετική πολιτική των ΗΠΑ δεν είναι η μόνη αιτία για τους σοβαρούς περιορισμούς στην ελευθερία έκφρασης και τη δημοκρατία στην Κούβα. Η ευθύνη βαρύνει και την ίδια την κουβανική κυβέρνηση.

Ένα παράδειγμα, μεταξύ άλλων, είναι η απόφαση να μην επιτραπεί στις *Κυρίες στα Λευκά* να ταξιδέψουν εκτός της χώρας για να παραλάβουν το βραβείο Ζαχάρωφ στο Στρασβούργο.

Υπερψήφισα το κείμενο, αλλά διαμαρτύρομαι για την απόφαση της κουβανικής κυβέρνησης να απαγορεύσει την έξοδο από τη χώρα στις *Κυρίες στα Λευκά*.

Jonas Sjöstedt (GUE/NGL), γραπτώς. – (EN) Υπερψήφισα την πρόταση ψηφίσματος για την Κούβα, παρότι από αυτήν απουσιάζουν ορισμένα σημαντικά στοιχεία σχετικά με την πολιτική κατάσταση.

Η βασική αιτία για την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Κούβα είναι ο αποκλεισμός του οποίου ηγούνται οι ΗΠΑ και οι απειλές τις οποίες εκτοξεύουν οι ΗΠΑ κατά της Κούβας.

Ο τερματισμός του αποκλεισμού και των απειλών των ΗΠΑ θα ήταν το σημαντικότερο βήμα προς την κατεύθυνση της δημιουργίας προσηφορότερου κλίματος για την ανάπτυξη γνήσιας δημοκρατίας στην Κούβα.

Ωστόσο, η επιθετική πολιτική των ΗΠΑ δεν είναι η μόνη αιτία για τους σοβαρούς περιορισμούς στην ελευθερία έκφρασης και τη δημοκρατία στην Κούβα. Η ευθύνη βαρύνει και την ίδια την κουβανική κυβέρνηση.

Ένα παράδειγμα, μεταξύ άλλων, είναι η απόφαση να μην επιτραπεί στις *Κυρίες στα Λευκά* να ταξιδέψουν εκτός της χώρας για να παραλάβουν το βραβείο Ζαχάρωφ στο Στρασβούργο.

Υπερψήφισα το κείμενο, παρά τις ατέλειές του, ως ένδειξη διαμαρτυρίας για την απόφαση της κουβανικής κυβέρνησης να απαγορεύσει την έξοδο από τη χώρα στις Κυρίες στα Λευκά.

Sahra Wagenknecht (GUE/NGL), γραπτώς. (DE) Απορρίπτω το παρόν ψήφισμα για την Κούβα, διότι είναι μονόπλευρο και δεν ανταποκρίνεται ούτε στο ελάχιστο στην πολύπλοκη πραγματικότητα στη χώρα. Αν καταδικάσουμε την Κούβα,

– αντιμετωπίζουμε ως αμελητέες τις προσπάθειες της χώρας να ακολουθήσει έναν διαφορετικό αναπτυξιακό δρόμο, πράγμα που κάνει αντιμετωπίζοντας σθεναρά την αντίσταση που προβάλλεται από πολλές πλευρές·

– αγνοούμε τα υποδειγματικά επιτεύγματα της Κούβας ως προς την ευημερία του λαού της, τα οποία διατηρεί παρά τον εμπορικό αποκλεισμό των ΗΠΑ και τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα·

– αρνούμαστε ότι η συνέχιση της ύπαρξης του συστήματος της Κούβας προσφέρει μια μικρή ελπίδα σε εκείνους στον επανομαζόμενο Τρίτο Κόσμο που είναι οι χαμένοι στον κόσμο της παγκοσμιοποίησης, όπου οι αγορές και τα κέρδη έχουν μεγαλύτερη σημασία από οτιδήποτε άλλο.

Το παρόν ψήφισμα μειώνει την έννοια των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και, με τον τρόπο που τα χρησιμοποιεί, φανερώνει μία απαράδεκτη διπλή ηθική. Στόχος του ψηφίσματος δεν είναι η προάσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων αλλά η καταδίκη του συστήματος της Κούβας και η συνεισφορά στην κατάρρευσή του. Εγώ δεν θα συμμετάσχω σε αυτό.

- Πρόταση ψηφίσματος: Δημοσιονομική διαχείριση της ΕΕ (RC-B6-0074/2006)

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Η εκτέλεση του κοινοτικού προϋπολογισμού, δηλαδή η εξασφάλιση ότι οι πολιτικές αποφάσεις εφαρμόζονται πραγματικά, είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα.

Δυστυχώς, η διαδικασία του προϋπολογισμού είναι ολοένα και λιγότερο διαφανής και πιο διασκορπισμένη, καθιστώντας δύσκολο το να διαπιστωθεί ποιος είναι ο τελικός προορισμός των κονδυλίων.

Η δημοσιονομική πειθαρχία που επιβάλλεται από το Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης και τις μεγάλες εισφέρουσες χώρες σημαίνει ότι, κατόπιν της έγκρισης του ετήσιου κοινοτικού προϋπολογισμού, πολλοί τομείς προτεραιότητας χρηματοδοτούνται ανεπαρκώς, και αυτό έχει οδηγήσει σε πολιτική αναδιανομής και περικοπές σε όλες τις δημοσιονομικές κατηγορίες, καθώς και αμέτρητους διορθωτικούς προϋπολογισμούς. Με άλλα λόγια, η μη εκτέλεση ενθαρρύνεται σε ορισμένους τομείς για τη χρηματοδότηση άλλων, ανεξάρτητα από τον εγκριθέντα προϋπολογισμό.

Υπάρχουν επίσης πολιτικές και μέσα, όπως το Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης, που είναι παράγοντες οι οποίοι συντελούν στη μη εκτέλεση. Από αυτήν την άποψη, η Επιτροπή και το Συμβούλιο δεν μπορούν να απεκδυθούν των ευθυνών τους ενόψει της συνεχούς μείωσης των πληρωμών όσον αφορά τις εξουσιοδοτήσεις.

Η ευθύνη των κρατών μελών σε ό,τι αφορά την εκτέλεση του προϋπολογισμού πρέπει να συνοδεύεται από τον καθορισμό των εθνικών προτεραιοτήτων επί τόπου, ιδίως όσον αφορά τα διαρθρωτικά ταμεία. Ανεξάρτητα από τα μέσα που προτάθηκαν τώρα, δεν νομίζουμε ότι οι διαπραγματεύσεις για τις νέες δημοσιονομικές προοπτικές πρέπει να εξαρτηθούν από την έγκριση των προτάσεων.

(Η αιτιολόγηση ψήφου συντομεύθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 163, παράγραφος 1, του Κανονισμού)

- Πρόταση ψηφίσματος: Αλιευτικοί πόροι (RC-B6-0076/2006)

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), γραπτώς. (PT) Η πρόταση ψηφίσματος επί της οποίας μόλις ψηφίσαμε υπογραμμίζει την ανάγκη να ληφθούν νέα μέτρα διαχείρισης για τη Μεσόγειο. Πρέπει πάντα να μεριμνούμε για τη διαφύλαξη της αρχής ότι η βιωσιμότητα των αλιευτικών πόρων πρέπει να διασφαλίζεται, προκειμένου να είναι βιώσιμες οι αλιευτικές δραστηριότητες, να μπορούν οι στόλοι να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, να διατηρούνται οι θέσεις εργασίας και να μπορούν να αναπτυχθούν οι αλιευτικές κοινότητες.

Φρονούμε, ως εκ τούτου, ότι το Συμβούλιο πρέπει να υιοθετήσει τον κανονισμό διαχείρισης σχετικά με τον οποίο αποφάνθηκε τώρα το Κοινοβούλιο.

Δεδομένου ότι η τρέχουσα κατάσταση ενδέχεται να καταλήξει σε διακρίσεις μεταξύ των αλιείων που δραστηριοποιούνται σε άλλα ύδατα, ωστόσο, πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρξει αποτελεσματική αποκέντρωση και οι κύριοι ενδιαφερόμενοι, δηλαδή οι αλιείς και οι φορείς που τους εκπροσωπούν, να συμμετέχουν στη λήψη των αποφάσεων διαχείρισης, δεδομένου ότι τα πρακτικά μέτρα πρέπει να αντικατοπτρίζουν την ιδιαίτερη πραγματικότητα κάθε αλιευτικής ζώνης ή περιοχής.

Επίσης, φρονούμε ότι ο κανονισμός για τη διαχείριση πρέπει να συνοδεύεται από τη λήψη των μέτρων που απαιτούνται για την αντιστάθμιση του κοινωνικού και οικονομικού αντικτύπου που προκαλείται από τον ίδιο τον κανονισμό, με τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδότησης. Όλα τα μέτρα πρέπει να βασίζονται σε επιστημονική έρευνα για την αλιεία.

Alyn Smith (Verts/ALE), γραπτώς. – (EN) Πολλές φορές μια ΕΕ των 25 κρατών μελών μοιάζει παράλογη, ενώ οι προκρούστειες προσεγγίσεις δεν είναι πλέον αποτελεσματικές – αν υπήρξαν ποτέ. Δεν είναι λογικό μια βουλευτής του ΕΚ από τη Σκωτία να αποφασίζει για τις εξελίξεις στη Μεσόγειο και, ως εκ τούτου, απείχα από την ψηφοφορία. Η ΕΕ πρέπει να αναζητήσει νέους τρόπους λειτουργίας οι οποίοι θα διασφαλίζουν τη νομιμοποίηση των αποφάσεών μας. Η εμμονή στην αντίληψη ότι οι πάντες ενδιαφέρονται εξίσου για τα πάντα είναι αστήρικτη και δυσφημεί την ίδια την ΕΕ.

Πρόεδρος. – Οι αιτιολογήσεις ψήφου έληξαν.

10. Διορθώσεις ψήφου: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

11. Αποφάσεις σχετικά με ορισμένα έγγραφα: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

12. Διαβίβαση των κειμένων που εγκρίθηκαν κατά τη σημερινή συνεδρίαση: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

13. Χρονοδιάγραμμα των προσεχών συνεδριάσεων: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά

14. Διακοπή της συνόδου

Πρόεδρος. – Κηρύσσω τη διακοπή της συνόδου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

(Η συνεδρίαση λήγει στις 11.45)