

## MIERCURI 22 APRILIE 2009

**PREZIDEAZĂ: DNA ROURE**

*Vicepreședintă*

### **1. Deschiderea ședinței**

*(Ședința a fost deschisă la ora 9.00)*

### **2. Depunerea documentelor: a se vedea procesul-verbal**

### **3. Dezbateri asupra cazurilor de încălcare a drepturilor omului, a democrației și a statului de drept (anunțarea propunerilor de rezoluție depuse): a se vedea procesul-verbal**

### **4. Agențiile de rating al creditelor - Obligațiile de raportare și întocmire a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor - Exercițarea activității de asigurare și de reasigurare (reformare) (dezbateri)**

**Președinta** – Următorul punct pe ordinea de zi este dezbateri comune privind:

- raportul (A6-0191/2009) dlui Gauzès, în numele Comisiei pentru afaceri economice și monetare, referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind agențiile de rating al creditelor (COM(2008)0704 – C6-0397/2008 – 2008/0217(COD)),

- raportul (A6-0247/2009) dnei Weber, în numele Comisiei pentru afaceri juridice, referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 77/91/CEE, 78/855/CEE și 82/891/CEE ale Consiliului și a Directivei 2005/56/CE privind obligațiile de raportare și întocmire a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor (COM(2008)0576 – C6-0330/2008 – 2008/0182(COD)), și

- raportul (A6-0413/2008) dlui Skinner, în numele Comisiei pentru afaceri economice și monetare, referitor la propunerea modificată de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind inițierea și exercițarea activității de asigurare și de reasigurare (reformare) (COM(2008)0119 – C6-0231/2007 – 2007/0143(COD)).

**Jean-Paul Gauzès, raportor.** – (FR) Dnă președintă, dle comisar, doamnelor și domnilor, raportul privind agențiile de rating care mi-a fost încredințat a fost deosebit de interesant de întocmit, și sunt încântat, mai presus de toate, că am reușit să ajungem la un acord cu Consiliul și cu Comisia, astfel încât acest raport are o șansă să fie adoptat în primă lectură.

Analiza diverselor cauze ale crizei financiare a arătat că este nevoie urgentă să se adopte legislație în domeniul agențiilor de rating. Propunerea de regulament prezentată de Comisie a fost foarte atent analizată de Parlament, pentru a se asigura că legislația europeană este în același timp exemplară, eficientă și pragmatică.

Recentele concluzii ale summit-ului G20 au întărit și mai mult această convingere. Compromisul la care au ajuns Comisia, Președinția UE și Parlamentul respectă liniile directe urmărite de Parlament cu privire la punctele esențiale ale acestui regulament: sfera de aplicare, ratingurile statelor terțe și prevenirea conflictelor de interese.

Totuși, mai presus de toate, sunt încântat că acest text a reușit să pună bazele unei supravegheri europene în spiritul concluziilor cuprinse în raportul grupului de Larosière. Într-adevăr, Parlamentul a păstrat ideea conform căreia CESR ar trebui să fie unicul punct de intrare pentru înregistrarea agențiilor. Știam că, dat fiind stadiul actual al legislației, nu se putea face mult mai mult, dar acționând în acest fel am pus bazele viitoarei supravegheri europene.

În lunile următoare Comisia va propune o inițiativă legislativă care va permite implementarea liniilor directe ale raportului de Larosière, astfel încât să se creeze o supraveghere europeană eficientă și coordonată.

Ca măsură cu caracter temporar, și în așteptarea inițiativei legislative a Comisiei, regulamentul va fi întocmit sub coordonarea CESR de către un colegiu alcătuit din reprezentanți ai autorităților competente din statele membre, forța juridică a deciziilor fiind garantată de autoritatea competentă a locului unde își are sediul agenția.

Aș dori să subliniez astăzi aprecierea deosebită a Parlamentului, pe parcursul celei de a doua etape de negocieri, pentru atitudinea foarte constructivă și foarte cooperantă a Președinției cehe. Astfel, prin discuții inteligente, am reușit să elaborăm o serie de norme care ar trebui să permită asigurarea acestei transparențe necesare și remediarea problemelor și a disfuncționalităților cauzate de absența legislației în domeniul agențiilor de rating.

Acest rezultat este prin urmare pe deplin satisfăcător și din acest motiv va fi prezentat mâine Parlamentului un amendament general, cuprinzând textul asupra căruia s-au pus de acord Comisia, Parlamentul și Președinția cehă – adică toate statele membre.

Cred că, în acest fel, Parlamentul European, Comisia și Președinția vor fi dovedit că, atunci când se confruntă cu o criză de o amploare fără precedent, instituțiile europene sunt foarte puternice. Sper că, în același spirit, vom reuși să adoptăm și celelalte prevederi ale acestui pachet financiar, și mai ales modificarea directivei referitoare la cerințele privind capitalul din sectorul bancar, cunoscută și sub numele de Basel II.

În această perioadă în care europenii pun la îndoială eficiența Europei, mi se pare vital să putem demonstra că Europa este capabilă să înfrunte criza.

**Renate Weber, raportoare.** – Cred că ne aflăm într-un moment în care trebuie să facem cât mai mult pentru a menține în viață societățile comerciale europene și, mai ales, să găsim acele stimulente care să le facă să fie afaceri de succes, capabile să ofere cât mai multe locuri de muncă. O astfel de inițiativă este cu atât mai importantă acum, în perioada de criză pe care o traversăm. Salut propunerea Comisiei pentru o directivă care să simplifice procedurile de raportare în cazul fuziunilor și divizărilor, pentru că obiectivul acesteia este reducerea cu 25% a costurilor administrative ale companiilor europene până în 2012, scopul fiind tocmai întărirea competitivității lor.

Raportul pe care l-am redactat și pe care îl vom vota mâine este pe linia de gândire a Comisiei și urmărește în mod deosebit câteva aspecte: în primul rând, reducerea obligațiilor de raportare în cazul fuziunilor și divizărilor, în așa fel încât să ofere statelor membre și companiilor mai multă flexibilitate în a decide ce rapoarte au cu adevărat nevoie în fiecare situație în parte. Totodată, se urmărește să se înlăture prevederile care duc în prezent la o dublă raportare, provocând astfel costuri care nu sunt necesare. În al treilea rând, este vorba de adaptarea regulilor privind publicarea și informarea la noile realități din domeniul folosirii Internetului, pentru utilizarea deplină a acestor noi modalități de comunicare, dar și pentru a transmite un mesaj privind protejarea mediului. Să nu uităm că măsurile prevăzute de directivele astăzi în vigoare pentru informarea acționarilor au fost gândite în urmă cu 30 de ani și nu au mai fost adaptate la posibilitățile tehnologice actuale. Doresc să mulțumesc mult shadow-raportorilor pentru colaborarea strânsă pe care am avut-o și pentru susținerea lor pe parcursul acestui proces de elaborare a raportului și doresc să mulțumesc și reprezentanților Consiliului și Comisiei pentru disponibilitatea și deschiderea lor pe parcursul acestor ultime luni.

Pe 7 aprilie COREPER a ajuns la un acord privind întregul pachet de compromis negociat cu Parlamentul în vederea adoptării unei directive privind fuziunile și divizările în primă lectură și dorim ca acest lucru să se întâmple, tocmai de aceea, mai multe amendamente au fost depuse pentru votul de mâine din plenară, preluând compromisul la care am ajuns cu ocazia dialogului informal. Chestiunile care au reprezentat o preocupare majoră pentru unele state membre, precum publicarea în ziarele locale sau copiile pe suport de hârtie, folosirea Internetului, au fost rezolvate și reprezentanții grupurilor politice și-au dat acordul pe aceste amendamente. În ce privește publicarea informațiilor în ziarele locale, ea va continua să fie posibilă în acele state membre care vor considera acest lucru necesar. Privind copiile pe suport de hârtie, regula este că ele nu vor mai fi necesare dacă acționarii au posibilitatea să descarce și să listeze documentele, dar statele membre pot prevedea ca societățile comerciale să pună la dispoziție aceste documente la biroul lor pentru a fi consultate.

Un alt compromis important este cel privind data implementării directivei care va fi 30 iunie 2011, ca în propunerea Comisiei. Statele membre vor avea, de asemenea, posibilitatea să decidă care sunt consecințele în cazul unei întreruperi temporare accesului la Internet, ca urmare a unor probleme tehnice. O modificare substanțială se referă la fuziunile și diviziunile simplificate, când nu va mai fi nevoie de adunări pentru aprobarea lor. Numai prin aceste proceduri simplificate se estimează că se vor economisi circa 154 de milioane de euro în fiecare an, așa încât merită să adoptăm în primă lectură această directivă.

**Peter Skinner**, *raportor*. – Dnă președintă, m-ați prins ușor nepregătit, deoarece nu văzusem modificarea substanțială a programului de astăzi, dar sunt foarte recunoscător pentru șansa de a mă adresa Camerei cu privire la o problemă foarte importantă legată de sectorul serviciilor financiare, mai precis domeniul asigurărilor și reasigurărilor, cu privire la ceea ce am făcut cu raportul privind directiva Solvabilitate II și la modul în care, în cele din urmă, l-am adus acum în fața Parlamentului, pentru a stabili ceea ce eu cred că va fi o bază foarte concretă de reglementare în cadrul Uniunii Europene.

Este, desigur, ceva la care revenim. A existat directiva Solvabilitate I, și îi sunt recunoscător dlui Ettl pentru că am discutat-o anterior în Parlament într-o anumită măsură și am reușit să stabilim o bază de plecare. Dar acum trebuie să modernizăm, și domeniul asigurărilor se numără printre sectoarele de servicii financiare care trebuie să fie în avangarda schimbării. Având în vedere criza financiară și tot ceea ce a adus aceasta, este clar că sectorul asigurărilor nu poate fi lăsat așa cum este.

Există câteva măsuri în raportul privind directiva Solvabilitate II care cred că au contribuit la transformarea acestuia în unul dintre cele mai importante rapoarte, care va fi un lider mondial în acest domeniu. Printre acestea se numără problema gestionării riscului. Cred că nu mai este suficient ca autoritățile de reglementare să bifeze căsuțe pentru a stabili dacă sectorul pe care trebuie să-l supravegheze și să-l protejeze în numele consumatorului face ceea ce trebuie. Este esențial ca activitatea cotidiană a societăților de asigurare și reasigurare să fie efectiv supravegheată, gestionată și monitorizată de autorități de reglementare pentru o perioadă de timp.

Numai și numai prin acest proces vom reuși să stabilim o formă corectă și adecvată de reglementare. Este vorba despre raportările societăților comerciale: da, acestea vor face anumite lucruri pentru a informa autoritățile de reglementare despre ceea ce fac, dar acestea din urmă vor trebui să se implice. Iar în cele 27 de state membre: nu norme separate pentru fiecare stat membru, în funcție de ceea ce acesta poate aplica din reglementarea respectivă, ci într-adevăr statele vor aplica o formulă standard de reglementare pe tot teritoriul Uniunii Europene, ceea ce va duce, într-adevăr, la mai buna platformă de protecție a consumatorului pe care o așteptăm.

În mod similar, societățile comerciale vor reuși să realizeze economii de scară ca urmare a acestei reglementări, deoarece acum ele vor raporta numai într-un singur sens către fiecare autoritate de reglementare. Ce anume produc, ce au de spus, ce fac și cum raportează, nu doar unei singure autorități de reglementare, ci chiar unui colegiu de astfel de autorități, mai ales pentru grupuri, pentru că, întrucât societățile de asigurări depășesc frontierele, este acum important ca autoritățile de reglementare să facă echipă și să lucreze împreună pentru a garanta că sunt implementate nivelurile adecvate de raportare, de cifre și de informație furnizată, pentru a asigura cea mai bună protecție a piețelor.

În timpul discuțiilor cu Consiliul, Parlamentul a identificat unele strategii interesante și uneori poate chiar deliberate de a mișca industriile naționale într-un fel sau altul, astfel încât nu pot pretinde că acesta nu a fost un dosar foarte dificil de negociat cu Consiliul; a fost. Parlamentul a împins Consiliul să progreseze în mod semnificativ. L-a împins mai departe decât cred că își propusese și dorea de fapt să meargă Consiliul sub ultimele două președinții, de aceea sunt foarte mândru și mulțumit că am lucrat cu echipa pe care o am pentru a reuși să facem Consiliul să acționeze.

Din păcate, nu vom avea genul de sprijinire a grupului la care ne-am gândit inițial, dar, pentru că putem introduce o clauză de revizuire în această directivă, vom putea reveni la sprijinirea grupului și, după trei ani de la introducerea acestei directive speciale, sper – și aștept ca dl comisar să-mi spună că și dânsul anticipează o astfel de acțiune – să putem readuce într-un fel sau altul sprijinirea grupului, în special pentru a răspunde aspectului economic al acestei abordări speciale.

Dorim o reglementare bazată pe gradul de risc și pe principii, dar și una care să susțină capacitatea sectorului și care să promoveze cele mai bune instincte ale autorităților de reglementare pe teritoriul Uniunii Europene și în afara acesteia. Voi încheia cu această observație. Trebuie, de asemenea, să testăm autorități de reglementare din alte părți ale lumii și să recunoaștem numai sisteme de la țară la țară. Sper că dl comisar va fi de acord cu mine în această privință.

**Charlie McCreevy**, *membre al Comisiei*. – Dnă președintă, dezbaterile de astăzi are loc într-un moment în care ne confruntăm cu cea mai mare provocare la adresa economiei europene din epoca modernă. Este nevoie de o acțiune urgentă: o acțiune fermă, precisă și cuprinzătoare pentru a restabili încrederea, creșterea și locurile de muncă și pentru a repara sistemul financiar, pentru a reconstrui stabilitatea pe viitor, pentru a promova comerțul și investițiile și pentru a ne proteja mai bine cetățenii – pe scurt, pentru a construi un sistem financiar eficient și stabil.

Pe baza comunicării Comisiei de la începutul lunii martie, Consiliul European de primăvară a stabilit un plan puternic al UE de acțiune pentru viitor – o strategie care să vizeze lacunele de reglementare din sectorul financiar, să restabilească stimulentele și să reformeze sistemul de supraveghere pentru a-l adapta pieței financiare unice a UE. În câteva săptămâni, Comisia va prezenta opiniile sale cu privire la construirea unui cadru de supraveghere ultramodern în Europa. Acestea vor fi discutate de șefii de stat sau de guvern în iunie. Comisia este gata să propună măsuri concrete în toamnă.

În mod clar, pentru problemele globale sunt necesare soluții globale. Inițiativa UE de a se pune de acord asupra unui răspuns global coordonat la criza financiară a fost foarte reușită. La reuniunea de la Londra, liderii G20 și-au asumat angajamente importante de a se ocupa de punctele slabe ale sistemului financiar într-o manieră coordonată, pentru a construi împreună un nou sistem financiar, apărând în același timp o economie deschisă, globală.

Situația din sectorul financiar al UE este gravă. Dar s-au făcut deja multe, și îmi face plăcere să observ că Parlamentul European, Comisia și Consiliul au reacționat rapid și au colaborat îndeaproape pentru a face față crizei. Suntem pe cale să încheiem cu succes adoptarea a trei măsuri cheie: în primul rând, regulamentul privind agențiile de rating al creditelor; în al doilea rând, reformarea directivei Solvabilitate II, precum și, în al treilea rând, revizuirea directivelor a treia și a șasea în materie de drept al societăților comerciale în privința fuziunilor și divizărilor.

În primul rând, acordul obținut asupra regulamentului privind agențiile de rating al creditelor va ajuta la rezolvarea uneia dintre problemele care au contribuit la această criză și va crea astfel perspective de restabilire a încrederii în piață. Propunerea adoptată de Comisie în luna noiembrie a anului trecut stabilește câteva obiective clare de îmbunătățire a integrității, a transparenței, a responsabilității și a bunei administrări a agențiilor de rating al creditelor. Esența propunerii inițiale se regăsește în acest regulament, care va asigura în special independența analitică a agențiilor de rating al creditelor, integritatea procesului de rating și o gestionare corespunzătoare a conflictelor de interese preexistente în procesul de rating. În plus, va fi implementat un regim cuprinzător de supraveghere. Autoritățile de reglementare europene vor supraveghea comportamentul agențiilor de rating al creditelor și vor adopta măsuri de implementare acolo unde va fi necesar.

Cu privire la supraveghere, eu am susținut întotdeauna cu tărie necesitatea de a consolida cooperarea în acest sens. Așadar, sunt în totalitate de acord că este nevoie de progres în acest domeniu esențial. Prin urmare, pentru a asigura consistența și coerența tuturor reglementărilor din sectorul financiar, Comisia, pe baza recomandărilor raportului de Larosière, este de acord să analizeze necesitatea consolidării dispozițiilor acestui regulament cu privire la sistemul de supraveghere.

În privința tratamentului ratingurilor creditelor emise în țări terțe, rezultatul summit-ului G20 a schimbat situația globală. Toți membrii G20 au fost de acord cu reglementarea agențiilor de rating al creditelor prin introducerea unei înregistrări obligatorii și a unui sistem de supraveghere. De aceea sunt de acord cu soluția adoptată în urma negocierilor dintre Consiliu și Parlament cu privire la tratamentul ratingurilor emise în țări terțe.

Îmi face plăcere să observ că obiectivele ambițioase stabilite în propunerea Comisiei au fost păstrate. Comisia este foarte mulțumită de rezultatul procesului de codecizie.

Îmi voi îndrepta acum atenția spre directiva Solvabilitate II. Doresc să mulțumesc raportorului, dl Skinner, și Parlamentului pentru munca depusă și pentru disponibilitatea lor de a face concesii, astfel încât să se ajungă la un acord în lectură unică cu privire la acest subiect important. Un astfel de rezultat va fi foarte bine primit de sectorul asigurărilor din UE, de supraveghetori și acționari în general.

Totuși, trebuie să recunosc că sunt dezamăgit de anumite aspecte ale compromisului. Renunțarea la sistemul de sprijinire a grupului, pe care îl consider unul dintre cele mai inovative aspecte ale propunerii Comisiei, înseamnă că nu vom putea moderniza – atât cât am fi vrut – măsurile de supraveghere pentru asiguratorii și reasiguratorii care operează pe o bază transfrontalieră.

De asemenea, sunt în continuare îngrijorat de faptul că unele dintre amendamentele privind tratamentul riscului acțiunilor ar putea duce la introducerea unui regim imprudent pentru investiții în capitaluri pe baza gradului de risc. Acesta este mai ales cazul amendamentelor care introduc așa-numita abordare bazată pe durată ca opțiune posibilă pentru un stat membru. Comisia va fi deosebit de atentă pentru a se asigura că măsurile în curs de implementare propuse în acest sens sunt în mod prudent sănătoase.

Totuși, Comisia va susține acordul dintre Parlament și Consiliu, dacă acesta este aprobat prin votul dumneavoastră. Actualul regim de solvabilitate are o vechime de peste 30 de ani. Directiva Solvabilitate II va introduce un regim bazat pe risc economic, care va aprofunda integrarea pieței de asigurări a UE, va îmbunătăți protecția titularilor de polițe de asigurare și va crește competitivitatea asigurătorilor din UE.

Așa cum a fost recent confirmat de CEIOPS în raportul privind lecțiile învățate ca urmare a crizei financiare, avem nevoie de directiva Solvabilitate II mai mult decât oricând, ca un prim răspuns la actuala criză financiară. Avem nevoie de reglementări care să ceară societăților comerciale să-și gestioneze corect riscurile, care să sporească gradul de transparență și să garanteze faptul că autoritățile de supraveghere colaborează și își coordonează mai eficient activitățile. Directiva Solvabilitate II va pune bazele unui regim în domeniul asigurărilor care poate servi drept model pentru reforme similare la nivel internațional.

Introducerea unei clauze de revizuire care menționează în mod explicit regimul de sprijinire a grupului va permite Comisiei să revină asupra acestei teme. Mă aștept ca progresele înregistrate în diferite domenii, legate de recomandările raportului de Larosière, să fi creat un mediu mai favorabil pentru reformele legate de cooperarea transfrontalieră dintre supraveghetorii din țara de origine și cei din țara gazdă.

Îmi voi îndrepta acum atenția asupra raportului elaborat de doamna Weber. Datorită muncii eficiente a raportorului, dna Weber, s-a putut ajunge la un compromis privind obligațiile de raportare simplificată și întocmire a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor societăților comerciale pe acțiuni, care va menține o parte foarte importantă din potențialul de economisire al propunerii inițiale a Comisiei, care se ridică la 172 milioane EUR pe an.

Evaluările și studiile desfășurate în contextul reducerii obligațiilor administrative arată că legislația în materie de societăți comerciale este unul dintre cele mai încărcate domenii ale legislației UE. Din diverse motive, obligațiile administrative lovesc întreprinderile mici și mijlocii mai puternic decât pe cele mai mari. Un raport al experților din 2007 estimează că întreprinderile mici cheltuiesc de 10 ori mai mult decât cele mari pentru a-și îndeplini obligațiile impuse prin lege. De zece ori, repet. În același timp, micile afaceri sunt coloana vertebrală a economiei noastre europene, și ele se confruntă în prezent cu o perioadă foarte dificilă din punct de vedere economic.

În actuala situație economică dificilă și solicitantă nu ne putem permite astfel de impedimente. Trebuie să ne intensificăm eforturile pentru a reduce povara ce apasă asupra societăților noastre comerciale. În rezoluția sa din 12 decembrie 2007, Parlamentul European a salutat hotărârea Comisiei de a atinge obiectivul reducerii cu 25% a obligațiilor administrative ale întreprinderilor la nivelul UE și la nivel național până în 2012 și a subliniat că va analiza propunerile legislative din această perspectivă. Astăzi, la numai șapte luni de la prezentarea propunerii de către Comisie, sunt foarte mulțumit de acest compromis, chiar dacă în propunerea sa inițială Comisia mergea și mai departe. Aștept ca Parlamentul să aprobe acest compromis, care va aduce rapid beneficii importante pentru societățile comerciale, în special pentru IMM-uri. Și nu ar trebui să ne oprim aici. Simplificarea și reducerea birocrăției inutile va rămâne în centrul preocupărilor Comisiei.

**Gay Mitchell**, raportor pentru Comisia pentru afaceri economice și monetare. – Dnă președintă, nu vreau să mă adresez cuiva în mod special. Cred că directiva Solvabilitate II, reglementarea și agențiile de rating al creditului (CRAs) sunt toate foarte relevante și foarte importante, dar noi trebuie să construim o remiză de pompieri și să stingem flăcările. Cred că am intrat prea mult în detalii spunând: oh, vom construi această remiză de pompieri cândva, în viitor.

Nu pot să cred că, dacă Președintele Sarkozy ar fi încă Președintele Consiliului European, am continua să avansăm cu pași de melc. Președinția cehă este o mare dezamăgire, iar Președintele Republicii Cehe în mod special este o mare dezamăgire.

V-aș spune că, dacă Președinția cehă, sau succesorii săi, nu sunt în măsură să-și îndeplinească atribuțiile, acest lucru demonstrează că avem într-adevăr nevoie de Lisabona: avem într-adevăr nevoie de o conducere permanentă a Uniunii Europene.

Oamenii caută speranță; caută informații despre redresare. Există cineva în această Cameră care chiar crede că, dacă Jacques Delors era Președintele Comisiei, am avansa cu acești pași de melc? Este vremea acțiunii și a guvernării, și nu avem parte de acțiune sau de guvernare, iar aceasta este o problemă care trebuie pusă aici, în această dimineață.

Banca Europeană de Investiții ar putea face mult mai mult. Uniunea Europeană și instituțiile sale, împreună cu țări precum China, ar putea face mult mai mult. Nu suntem în anul 1937. Atunci nu aveam instituțiile sau capacitatea de rezolvare a problemelor pe care le avem astăzi. Acum avem astfel de instituții, în cadrul

și în afara Uniunii Europene – un număr mic de instituții care pot colabora. Ceea ce ne lipsește este conducerea. Să-l aducem înapoi pe Președintele Sarkozy, sau pe cineva ca dânsul, și să asigurăm astfel Comisiei o conducere adecvată, să dăm oamenilor speranță și să începem să vorbim despre acea redresare. Nu văd aceste lucruri venind dinspre Consiliul European și ar fi momentul ca ele să vină.

**Sharon Bowles**, raportor pentru avizul Comisiei pentru afaceri juridice. – Dnă președintă, salut acordul pentru directiva Solvabilitate II și, la fel ca alții, regret amânarea sprijinirii grupului pentru o revizuire ulterioară și incapacitatea finală a Consiliului de a analiza împreună cu noi modalități de a o face să funcționeze, ținând cont de unele îngrijorări bine justificate. Atât în Comisia pentru afaceri juridice, cât și în Comisia pentru afaceri economice și monetare, am urmărit ce se întâmplă cu mișcarea capitalului în perioade dificile pentru grup, cum ar fi amenințarea insolvenței, și cu siguranță nu este atât de simplă cum susține Comisia sau cum au prezentat-o reprezentanții sectorului de asigurări.

Totuși, există instrumente care ar putea duce la atingerea obiectivului și am recomandat măsuri de nivel 2, dar acum trebuie să căutăm pentru viitor modalități de maximizare a utilizării sigure și economice a capitalului în cadrul unui grup. Sper că statele membre se vor ridica la înălțimea provocării în ceea ce privește căutarea unor soluții mai bune de lichidare.

Îndreptându-mi acum atenția spre unele lucruri din pachet, modificările aduse articolului 27 specificau că autoritățile de supraveghere trebuie să aibă o expertiză și o capacitate relevante. Am elaborat amendamentul inițial în parte gândindu-mă la raportul privind viața echitabilă, dar în contextul crizei financiare acesta are o rezonanță mai mare și am obținut introducerea unor prevederi similare în cerințele de capital și în propunerile de rating al creditelor.

Trebuie să fie foarte clar că o abordare bazată pe gradul de risc nu este o opțiune simplă. Înțelegerea corectă a modelelor și a principalelor supoziții ar trebui să fie o modalitate mai riguroasă de supraveghere decât bifarea de căsuțe. Testele de stres trebuie să treacă dincolo de zona confortabilă a supozițiilor, iar factorii de corelare ar trebui să fie revizuiți în mod constant și activ.

Supravegherea grupului a devenit acum un proces incluziv, nu de tipul „câștigătorul ia totul” pentru supraveghetorul grupului, deși în cele din urmă trebuie să existe responsabilitate într-un singur punct final. Rolul CEIOPS a crescut și merită subliniat faptul că discuția din jurul directivei Solvabilitate II a fost cea care a condus la planificarea inițială a creșterii rolurilor comisiilor de nivel 3. Important este că s-a clarificat și faptul că nu trebuie să existe conflicte între mandatul unui supraveghetor național și rolul acestuia în cadrul CEIOPS.

Aceste modificări au fost oarecum anticipative la momentul adoptării lor, cu ceva timp în urmă, dar și-au demonstrat valoarea pe măsură ce criza financiară s-a adâncit. Așa cum a spus raportorul, echipa Parlamentului s-a descurcat bine și în contextul directivei Solvabilitate II; Președinția cehă de asemenea.

**Karsten Friedrich Hoppenstedt**, în numele Grupului PPE-DE. – (DE) Dnă președintă, dle comisar, doamnelor și domnilor, raportorul a prezentat deja ambele aspecte criticabile și aspectele pozitive ale rezultatului obținut cu privire la directiva Solvabilitate II. Putem spune, cred, că acesta reprezintă un progres semnificativ în direcția transformării sectorului european de asigurări într-unul funcțional pe viitor, chiar și în perioade de criză. De asemenea, cred că, așa cum s-a spus deja, este clar care sunt aspectele criticabile, respectiv cele legate de supravegherea grupului. Mai sunt, desigur, multe de făcut în sfera combinată a supravegherii grupului și a sprijinirii acestuia. Totuși, în timpul unei crize, când fluxurile de capital nu sunt așa cum ar fi de așteptat, este normal să existe o nevoie de a recupera în acest domeniu și, de asemenea, de a manifesta înțelegere pentru țările care se confruntă cu dificultăți.

Am discutat și o altă problemă esențială, dat fiind faptul că în Uniunea Europeană există 500 de milioane de consumatori, care sunt toate și persoane asigurate, cu „risc al acțiunilor”. Industria, economia și statele membre au și ele opinii clare despre subiect. Am fost nevoiți să acceptăm un compromis cu privire la acest aspect, lucru care poate fi reflectat și în analiza la un moment dat conform unui sistem de revizuire a clauzelor. Important este că putem spune că Uniunea Europeană a transmis un semnal în sensul că Europa se mișcă, că este capabilă să acționeze. Cred că Statele Unite, China și celelalte țări care lucrează la aceste aspecte prudențiale și pregătesc sisteme mai bune pentru viitor în aceste circumstanțe speciale au recunoscut și ele acest semnal. Acesta este unul dintre aspectele importante.

De asemenea, aș dori să reiterez foarte clar următoarele lucruri cu privire la trecut. Patru președinții au fost implicate, inclusiv cea actuală. Negocierile au variat foarte mult, desigur și sub influența presiunii din partea respectivelor state membre, dar am obținut un rezultat. Acesta este un aspect.

Al doilea este că am colaborat cu sectorul european al asigurărilor și că studiile de impact asupra domeniilor individuale au fost foarte importante în această privință. De ce? Din cauza necesității de a implica sectorul asigurărilor în găsirea unei căi spre această soluție, dată fiind complexitatea sistemului și a subiectului. Dacă ținem cont de faptul că 1 400 de societăți comerciale au participat la ultimul studiu de impact – atât mari, cât și mici, întrucât scopul nu este degajarea pieței, ci implicarea tuturor actorilor în interesul consumatorilor – atunci acesta a fost un mare succes. Împreună cu echipa de negociere pentru directiva Solvabilitate II, am refuzat să ne lăsăm intimidată de vreo sursă de presiune și am stabilit în schimb un parcurs clar în interesul consumatorilor, al sectorului asigurărilor și, mai presus de toate, al obligațiilor noastre în calitate de parlamentari.

**Gianni Pittella, în numele Grupului PSE. – (IT)** Dnă președintă, doamnelor și domnilor, cred că este clar pentru toată lumea că ciclul de dezvoltare s-a încheiat, un ciclu care în ultimii ani a scos la lumină dezechilibrele și contradicțiile unui anumit mod de a înțelege globalizarea: o globalizare ultraliberală, care a beneficiat în prea multe cazuri de slăbiciunea instituțiilor și a considerat politica un impediment, o problemă de care trebuia să se elibereze.

Acum este tocmai sarcina politicii să restabilească încrederea cetățenilor în contextul crizei economice profunde pe care o traversăm. Pentru a face acest lucru, politica trebuie să preia conducerea, indicând perspectivele și obstacolele care trebuie depășite. Trebuie să remediem contradicția dintre creșterea rapidă a pieței mondiale și slăbiciunea instituțiilor capabile să contrabalanseze și să controleze puterea excesivă a economiei financiare.

Reglementarea agențiilor de rating reprezintă un important pas înainte în acest sens. Am lucrat la acest dosar în calitate de raportor alternativ pentru Grupul Socialist din Parlamentul European, în strânsă colaborare cu JeanPaul Gauzès, autorul raportului, pe care îl felicit cu sinceritate.

Cele mai importante puncte ale regulamentului sunt rezultatul implicării Parlamentului pe parcursul negocierilor dificile cu Consiliul. Mă refer la realizări concrete, cum ar fi obligația agențiilor de a se înregistra pe teritoriul european, previzionarea și responsabilitatea civilă, dublul sistem de siguranță pentru aprobarea notelor provenite din țări terțe, și mai ales la posibilitatea ca acest regulament să intre repede în vigoare și nu peste doi ani, cum au solicitat inițial guvernele naționale.

Totuși, regulamentul are și o importantă valoare simbolică. De fapt, reglementăm un sector care, la fel ca alte sectoare – mă gândesc, de exemplu, la fondurile speculative – a beneficiat în ultimii ani de un vid legislativ total. Rezultatele acestui mod de auto-reglementare sunt vizibile pentru toată lumea și sunt dramatice. Acum este momentul să construim cu curaj o nouă structură a piețelor financiare. Trebuie să fim conștienți de faptul că în acest sector, mai mult decât în altele, dle comisar, nu este suficientă acțiunea individuală a guvernelor naționale!

Din acest motiv, am un sentiment de regret, în ciuda rezultatului excelent obținut, pentru că s-a ratat o oportunitate; din cauza opoziției statelor membre – pentru care Consiliul are o responsabilitate importantă – nu a existat voința de a introduce în text o prevedere referitoare la un organism european de supraveghere unic pentru sectorul de rating. O solicitare oficială în acest sens a fost transmisă Parlamentului, dar absența voinței politice și a realismului au împiedicat până în prezent susținerea acesteia. Cu privire la acest punct, Parlamentul continuă să-și demonstreze capacitatea de a privi în viitor și sper ca guvernele naționale să facă același lucru.

**Wolf Klinz, în numele Grupului ALDE. – (DE)** Dnă președintă, deficiențele agențiilor de rating al creditelor care au precedat criza au făcut ca reglementarea acestor agenții să fie inevitabilă. Obiectivele prezentului regulament privind înregistrarea agențiilor de rating sunt, încă o dată, transparența, o bună calitate garantată, o concurență mai mare, depășirea conflictelor de interese și, în consecință, o mai bună protecție a investitorilor. Obținerea unui acord nu a fost o sarcină ușoară. Pozițiile inițiale ale Comisiei, Parlamentului și Consiliului au fost foarte diferite dar, în ansamblu, aceste obiective sunt acum în mare parte atinse. Un lucru pozitiv este faptul că va exista o singură categorie de rating. Categoriile 1 și 2 în scopuri de reglementare și în alte scopuri vor fi de domeniul trecutului. Conflictele de interese au fost depășite: nu vor exista servicii de consultanță complementare activităților de rating al creditului. Agențiile de rating al creditului din țările din afara Uniunii Europene vor avea posibilitatea să intre pe piața europeană și să opereze aici prin intermediul unui sistem de echivalare care implică o certificare – lucru important pentru agențiile mici – sau prin intermediul sistemului de aprobare – care poate fi folosit de agențiile mari.

Comitetul autorităților europene de reglementare a piețelor valorilor mobiliare (CESR) va avea un rol esențial în înregistrarea și supravegherea agențiilor de rating al creditului. Cu toate acestea, remarc și o serie de puncte

slabe în acest dosar și în Regulament. Mă tem că, în practică, oportunitățile de a intra pe piața europeană vor fi îngreunate de toate aceste reguli și cerințe. Aceste cerințe sunt poate prea restrictive și ele ar putea determina izolarea pieței europene, ducând astfel la protecționism pe ușa din spate – ceea ce ar fi un lucru negativ. Sper că temerile mele se vor dovedi neîntemeiate.

Normele noastre de guvernare internă merg până foarte departe – prea departe, de fapt. Ele sunt aproape distructive. Nu există reguli comparabile în nicio altă reglementare a UE. Ar fi fost mai bine dacă am fi definit principii clare și am fi lăsat responsabilitatea pentru implementarea și dezvoltarea acestor principii în grija societăților comerciale.

În sfârșit, în opinia mea, nu am avansat deloc în direcția desființării oligopolurilor. Va trebui să suportăm mulți ani de concurență deficitară.

**Cristiana Muscardini**, în numele Grupului UEN. – (IT) Dnă președintă, doamnelor și domnilor, criza economică este departe de a se fi terminat, deși participarea la zona euro a dat Europei o anumită stabilitate. Fondul Monetar Internațional estimează costul crizei financiare la 4 000 de miliarde de USD, din care două treimi pot fi atribuite băncilor.

Sunt multe obiective de atins: restabilirea încrederii, susținerea creșterii și protejarea locurilor de muncă. Toate acestea pot fi realizate numai printr-o politică economică în măsură să vindece sistemul, dar Europa nu are încă o politică economică! În ciuda propunerilor G20 de la Londra de a da un nou impuls sistemului de creditare, există încă o serioasă lipsă de norme clare – lucru pe care îl spunem de ani de zile – pentru gestionarea pieței financiare, pentru operatorii săi, pentru produsele oferite și pentru derivate.

Piețele ar trebui să fie supuse reglementării și supravegherii, mai ales în sectorul financiar, care, necontrolat, a deschis calea spre o escaladare fără precedent a îndatorării. Ce este de făcut cu această datorie imensă construită pe acordarea de credite fără garanții? Ar trebui ștearsă? Ar trebui inclusă într-un mecanism de curățare implementat de bănci? Ar trebui să se interzică pe viitor tranzacțiile cu derivate OTC și să se ceară băncilor să finalizeze contractele derivate pe care le au odată pentru totdeauna?

Avem nevoie de răspunsuri precise, de noi linii de credit destinate întreprinderilor mici și mijlocii și deponenților, pentru a preveni relocări necontrolate și pentru a realinia normele OMC la situația reală. Dacă nu vorbim despre normele comerțului internațional nu rezolvăm nimic: aceasta înseamnă că, în fața acestei crize sistemice trebuie să reformăm sistemul, redând politicii acel rol de lider care a lipsit de prea multe ori, reîndreptându-ne atenția spre economia reală și abandonând narcoticele ușoare ale finanțelor virtuale!

**Alain Lipietz**, în numele Grupului Verts/ALE. – (FR) Dnă președintă, dle comisar, doamnelor și domnilor, mai întâi aș dori să spun că sunt în totalitate de acord cu ceea ce a spus dl Mitchell în discursul său. Nu suntem punctuali; nu suntem rapizi. Totuși, aș vrea să-i spun că este important să nu facă aceeași greșală în privința președintelui francez pe care francezii o fac uneori în privința dlui Brown. Discursurile despre acțiune nu garantează eficiența acțiunii.

În privința crizei însăși, este clar că, pentru noi, criza nu a debutat cu aspectul financiar. Ea își are rădăcinile în domeniile social și ecologic. Acestea fiind spuse, ea se combină cu ciclul financiar, adică atunci când acest ciclu evoluează bine, ne asumăm riscuri, iar când nu mai evoluează bine, ne spunem că ar putea fi înțelept să reglementăm puțin lucrurile.

Acum suntem în etapa în care trebuie să reglementăm – și trebuie să reglementăm foarte serios. Este necesară reglementarea la nivelul pieței unice, ceea ce înseamnă că avem nevoie de o reglementare mult mai centralizată la nivel european. Aceasta ne ghidează în alegerea voturilor noastre. Suntem pe deplin de acord cu raportul Gauzès și cu progresul pe care îl aduce. Sunt ani de când solicităm o reglementare și o supraveghere mai centralizată la nivel european și considerăm prima etapă care s-a realizat cu CESR pe deplin adecvată.

Totuși, în ciuda eforturilor dlui Skinner – și cu privire la acest aspect criticile noastre coincid cu cele ale dlui Mitchell – regretăm că guvernele nu au înțeles. Nu suntem de acord cu compromisul propus și care respinge sistemul de sprijinire a grupului. Cred că o astfel de metodă va duce la alte dezastre.

Prin urmare vom vota împotriva raportului Skinner – nu împotriva muncii dlui Skinner însuși, ci împotriva compromisului impus de guverne.

**Sahra Wagenknecht**, în numele Grupului GUE/NGL. – (DE) Dnă președintă, doamnelor și domnilor, la fel ca siguranța publică, justiția sau protecția mediului, stabilitatea piețelor financiare este un bun public și, prin urmare, ar trebui să se afle sub supraveghere publică. În definitiv, am văzut deja ce s-a întâmplat: oricine lasă



reglementarea piețelor financiare la latitudinea marilor bănci, a societăților de asigurări, a fondurilor speculative și a agențiilor de rating al creditelor din sectorul privat se expune riscului de a vedea sume gigantice speculate prin alte părți în căutarea profitului maxim și, în cele din urmă, populația obligată să achite nota de plată pentru pierderi.

Criza a demonstrat foarte clar că auto-reglementarea voluntară a eșuat, și totuși Comisia nu a abandonat încrederea în aceasta. În loc să interzicem produsele financiare riscante și să impunem sectorului financiar reguli clare, actorilor privați le va fi în continuare permis să decidă ei înșiși ce riscuri să își asume și cum vor fi acestea evaluate. Credem că acest lucru este iresponsabil.

Acum a devenit clar că, fiind interesate de profit, agențiile de rating al creditelor au subestimat sistematic riscurile produselor financiare structurate, punând astfel în mișcare comerțul cu împrumuturi nerecuperabile. Prin urmare, acțiunea potrivită ar fi oprirea completă a încredințării gestionării riscului unor actori privați, orientați spre profit, și de a înființa o agenție europeană de rating al creditelor care să ofere o opinie independentă cu privire la calitatea diverselor valori mobiliare. Comisia trebuie măcar să ia în considerare această soluție.

Raportul Gauzès solicită în mod justificat ca ratingul datoriei publice să fie considerat bun public și prin urmare să fie efectuat de actori publici. Totuși, de ce ar trebui restricționat acest principiu la datoria publică?

De asemenea, în cazul planificatei directive Solvabilitate II, Comisia și raportorul apără conceptul eșuat de auto-reglementare. De exemplu, grupurilor de asigurări li se va permite să recurgă la modele interne de evaluare a riscului pentru calcularea cerințelor de capital și de solvabilitate. Timpul va arăta dacă autoritățile de supraveghere ale statelor membre au o capacitate suficientă de înțelegere a acestor modele. În ceea ce mă privește, mă îndoiesc.

Mai mult, atât cerința privind capitalul minim, cât și cerința privind solvabilitatea capitalului sunt mult prea scăzute și trebuie majorate substanțial. Întrucât acest lucru ar putea pune probleme unor bănci sau societăți de asigurări, sugerăm ca această majorare de capital să îmbrace forma unor participații guvernamentale, care să permită exercitarea unei influențe corespunzătoare asupra politicii respectivei societăți. O astfel de naționalizare parțială ar fi un prim pas curajos spre reorientarea sectorului financiar către binele comun.

Pe termen mai lung, întregul sector financiar ar trebui mutat oricum în domeniul public, întrucât numai naționalizarea poate garanta că acest sector își îndeplinește obligațiile publice în loc să se autodistrugă în căutarea unor profituri din ce în ce mai mari pe piețele financiare de nivel mondial. Era și timpul să fie trase niște concluzii din dezastrul provocat.

**Godfrey Bloom**, în numele Grupului IND/DEM. – Dnă președintă, am lucrat 40 de ani în domeniul serviciilor financiare, astfel încât cred că știu unele lucruri despre ceea ce vreau să spun aici.

Dați-mi voie să spun câte ceva despre UK Financial Services Authority (FSA), pentru a ne lămurii cu privire la modul în care se comit greșelile. FSA din Marea Britanie are un regulament de o jumătate de milion de cuvinte. Nimeni nu îl înțelege – FSA cel mai puțin dintre toți. FSA își interpretează propriul regulament în secret; păstrează amenzile pe care le aplică pentru a-și umfla propriile salarii și pensii; nu există nicio instanță de recurs. I-am scris comisarului McCreevy cu privire la acest subiect și la faptul că face inutile articolele 6 și 7 din propriul său Act privind drepturile omului. Nu există nicio instanță de recurs. Nu există nicio cale legală de atac în cazul în care se comite o eroare. Populației i s-a creat impresia că, dacă o reglementare are o ștampilă FSA pe ea, aceasta nu poate fi greșită. Nu există conceptul de *caveat emptor*.

Acum aceasta va fi, se pare, subordonată unui fel de supraveghetor european, format, fără îndoială, din birocrati ignoranți, gospodine scandinave, mafioți bulgari și cioplitori români. Sincer, cred că vă veți înțelege foarte bine unii cu alții.

**Bruno Gollnisch** (NI). – (FR) Dnă președintă, rapoartele dlui Gauzès privind agențiile de rating, cel al dnei Weber privind obligațiile de raportare și întocmirea a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor și cel al dlui Skinner privind inițierea și exercitarea activității de asigurare și reasigurare conțin prevederi care sunt fără îndoială utile, dar care nu pot fi descrise ca fiind măsuri de combatere a crizei financiare. Criza cu care ne confruntăm este în mod clar la o scară complet diferită și nu poate fi soluționată doar prin intermediul acestor măsuri tehnice și excepționale.

Ce ar trebui să facem pentru a soluționa această criză foarte gravă? În primul rând, trebuie rupte legăturile cu dogmele pe baza cărora ați funcționat până în prezent, respectiv acele dogme care cred în generozitatea diviziunii internaționale a muncii, a liberei circulații a persoanelor, a bunurilor și a capitalului.

Trebuie să renunțăm la libera circulație a bunurilor, care i-a adus pe lucrătorii europeni în situația de a concura împotriva unor lucrători din țări care, precum China comunistă, sunt un paradis pentru cea mai cinică formă de capitalism, în care lucrătorii nu au dreptul la grevă, la libertatea de asociere, nici pensii adecvate sau protecție socială, și unde aceștia câștigă salarii ridicol de mici. Oricum, China nu este singurul stat în această situație.

Trebuie să renunțăm la libera circulație a persoanelor, care ne-a determinat, care v-a determinat, să acceptați și chiar să recomandați, ca unică modalitate de înlocuire a generațiilor viitoare, o politică de imigrare în masă, ale cărei consecințe dezastruoase le putem observa foarte bine astăzi.

În sfârșit, trebuie să renunțăm la libera circulație a capitalului, care a fost factorul declanșator al crizei, întrucât a permis crizei de pe piața ipotecilor pe locuințe din SUA – o criză în totalitate conjuncturală, care ar fi trebuit să se limiteze la piața SUA – să contamineze treptat toate economiile noastre și să ne ruineze deponenții, lucrătorii și angajatorii.

Apoi, trebuie să eliberăm întreprinderile mici și mijlocii de constrângerile fiscalității și ale birocrăției excesive; este nevoie de reguli simple pentru ca valorile monetare să corespundă efectiv cu ceea ce există în materie de bunuri industriale sau servicii; și trebuie lansată o politică de investiții, dar trebuie să fie una viabilă. Acestea sunt doar câteva măsuri esențiale, pe care ne-ar plăcea să le vedem adoptate în cele din urmă de guvernele statelor membre în contextul acelor politici naționale care și-au demonstrat capacitatea superioară de reacție.

**John Purvis (PPE-DE).** - Dnă președintă, sunt încântat că directiva Solvabilitate II a ajuns în cele din urmă la momentul adoptării deciziei. Dl Skinner și raportorii săi alternativi au dat dovadă de o răbdare și o rezistență exemplare în procesul de obținere a acesteia. Regret, la fel ca ceilalți, că sprijinirea grupului este exclusă, dar, sincer, nu sunt surprins, date fiind circumstanțele actuale febrile. Trebuie să muncim intens pentru a realiza un sistem de grup care să funcționeze pentru și într-o piață europeană cu adevărat unică a asigurărilor, care să fie valabil și pentru statele terțe – nu ne mai putem permite alte eșecuri de tip AIG.

De asemenea, aș dori să îi felicit pe raportorul Gauzès și Consiliul pentru că au ajuns la o concluzie rezonabilă asupra regulamentului privind agențiile de rating al creditelor. Evident, aceste agenții au comis greșeli serioase și o anumită formă de reglementare suplimentară era inevitabilă. Dar cine nu a făcut greșeli, până și autoritățile de reglementare au greșit, și putem fi siguri că în viitor acestea nu vor comite alte greșeli?

Am fost îngrijorat că găsirea rapidă și ostilă a unui țap ispășitor în agențiile de rating al creditelor va avea ca efect o reglementare excesiv de invazivă și contraproductivă, cu o copleșitoare dimensiune eurocentrică, protecționistă și extrateritorială. Compromisul, și mă bucur să văd acest lucru, a temperat într-o oarecare măsură aceste tendințe, dar nu în măsura în care mi-aș fi dorit.

Ratingurile creditelor sunt o opinie – sunt opinii utile, ale experților, dar ele sunt doar opinii, astfel încât rămâne la latitudinea investitorilor asumarea întregii responsabilități pentru deciziile lor în materie de investiții. Fără îndoială că toate aceste lecții au fost acum învățate într-un mod direct și costisitor.

Mă bucur că scopul este limitat la ratingurile folosite pentru reglementare. Mă bucur să văd că am trecut de la echivalare și aprobare, atunci când este vorba despre ratingurile unor state terțe, la echivalare sau aprobare. Ar putea însă dl comisar să confirme că aceasta înseamnă că investitorii pot încă să investească liber în acțiuni și obligațiuni în state terțe care nu sunt clasificate în Europa sau care nu au un statut echivalent?-

Trebuie să fim atenți la consecințele neintenționate. Fără o evaluare prealabilă a impactului este aproape sigur că acestea vor apărea și, de aceea, obligația de revizuire prevăzută la articolul 34 este de o importanță vitală.

**Pervenche Berès (PSE).** – (FR) Dnă președintă, în ceea ce privește directiva Solvabilitate II, este vorba despre o reformă lansată cu mult timp înainte de criză, iar aceasta din urmă a aruncat o nouă lumină asupra ei. În calitate de legiuitori, am ezitat: era nevoie să se ajungă la acest acord în primă lectură?

În cele din urmă, hotărârea negociatorilor ne-a ajutat să ajungem la un compromis care, în opinia mea, are cel puțin două calități: în primul rând, obligă sectorul asigurărilor să-și evalueze mai bine riscurile, un proces care până acum a implicat proceduri relativ învechite, fără îndoială nepotrivite pentru ceea ce a devenit sectorul asigurărilor; și, în al doilea rând, evidențiază nevoia unor proceduri de supraveghere adaptate la ceea ce au devenit societățile de asigurări, atât din perspectiva multitudinii produselor și ofertelor centrate pe consumator, cât și din cea a organizării lor transnaționale.

În calitate de legiuitori, am fost foarte atenți să ținem cont de realitățile acestei piețe, adică de o piață în care, de exemplu, în anumite state există instrumente de asigurări de viață care reprezintă un segment important al acestui sector și în care, în condițiile crizei, a trebuit să ținem cont de efectul pro-ciclic aplicat sectorului asigurărilor.

A trebuit să ne asigurăm și că adoptarea acestei legislații nu va afecta structura pieței asigurărilor și, mai ales, că va permite asociațiilor mutuale să ocupe un loc în cadrul acestei legislații. Totuși, este destul de clar că aceasta este doar o etapă și aș dori să menționez șase puncte legate de acest sector și la care va trebui să revenim și să ne continuăm munca foarte curând.

Primul este, evident, adoptarea concluziilor raportului de Larosière și nevoia de a ne asigura că există condiții armonioase și de egalitate între diferitele colegii ale autorităților de supraveghere și, în acest scop, nevoia de a întări autoritatea europeană responsabilă cu monitorizarea societăților de asigurări.

Cel de-al doilea punct – menționat de mulți dintre colegii mei parlamentari – este implementarea acestui faimos instrument de sprijinire a grupului și, cu privire la acest aspect, nu împărtășesc opiniile dlui Lipietz. Desigur, am fi preferat să avem sprijinul pentru grup, dar ce este neclar în faptul că în prezent este dificil pentru țări în care 80% sau 100% din sectorul asigurărilor se află în mâinile unor societăți străine, fără nicio bază legală solidă, să accepte acest mecanism? Trebuie să progresăm în acest domeniu.

Cea de-a treia etapă, care urmează, este armonizarea între ceea ce facem noi aici și ceea ce se întâmplă cu fondurile de pensii. Cum se poate să fim de acord că trebuie să îmbunătățim solvabilitatea în domeniul asigurărilor, dar să nu ne adresăm aceeași întrebare în privința fondurilor de pensii? Aceasta este o provocare cu adevărat uriașă.

Cea de-a patra sarcină viitoare vizează instituirea, crearea, stabilirea unui instrument de garantare a depozitelor, așa cum avem astăzi în sectorul bancar, și care încă lipsește în cel al asigurărilor.

Cel de-al cincilea punct privește comercializarea produselor de asigurări și garanția că modalitatea în care intermediarii în asigurări oferă produse celor asigurați face posibilă satisfacerea intereselor acestora și a obligațiilor de protecție.

În sfârșit, ultimul punct privește transpunerea, în acest sector, a ceea ce vom implementa pentru sectorul bancar, și anume instrumente de reținere în legătură cu securitizarea.

Pe această bază, sper că pe viitor vom fi capabili să învățăm din lecțiile acestei crize, pentru a le garanta cetățenilor europeni un sector al asigurărilor care să reprezinte pentru ei o garanție reală a...

*(Președintele l-a întrerupt pe vorbitor)*

**Marielle De Sarnez (ALDE).** – (FR) Dnă președintă, raportorii noștri nu sunt vinovați, dar cred că propunerile Comisiei au venit destul de târziu și nu sunt potrivite pentru ceea ce s-a întâmplat. Pentru a evita o viitoare criză, trebuie în mod evident să fim mult mai ambițioși și mai pro-activi.

În primul rând trebuie să fim mai ambițioși și mai pro-activi în domeniul reglementării. Trebuie să ne armonizăm legislația și cel mai puternic semnal ar fi, fără îndoială, acela de a ne dota cu o autoritate europeană de reglementare. Acesta este în cele din urmă modul de a face o declarație.

În privința agențiilor de rating, trebuie să înființăm agenții europene a căror independență să fie garantată și să punem capăt acestei afaceri scandaloase a agențiilor care acordă ratinguri societăților care le plătesc.

În privința fondurilor speculative, trebuie să le reglementăm și să instituim o formă de impozitare care să penalizeze toate tranzacțiile financiare pe termen scurt.

În sfârșit, referitor la paradisurile fiscale, trebuie adoptate câteva măsuri foarte simple. Trebuie să punem interdicție de operare în Europa oricărei bănci care efectuează tranzacții cu paradisurile fiscale și care refuză să coopereze.

Aceasta este tot pentru moment. Totuși, cred că trebuie să mergem mai departe, și aș dori să sugerez aici două direcții de acțiune. Prima este că trebuie, în opinia mea, să ne gândim la extinderea zonei euro și la integrarea noilor membri. Acest gest politic ar fi probabil la fel de puternic ca reunificarea Germaniei la momentul respectiv, ar demonstra solidaritatea care există în Europa și ar crește influența Uniunii noastre.

În sfârșit, cea de-a doua este că trebuie să progresăm spre integrarea economică, bugetară și monetară și spre armonizarea impozitelor, aceasta fiind singura cale de a combate dumpingul fiscal în Europa.

Toate acestea sunt necesare, dar ceea ce așteptăm cel mai mult cetățenii noștri – și sper să audă Comisia – este ca noi să reacționăm la criză. Cetățenii noștri încă așteaptă un plan european real de redresare și, de exemplu, un împrumut substanțial. Ei încă mai așteaptă ca Europa să acorde un sprijin corespunzător IMM-urilor noastre, să planifice în mod real investiții pentru viitor și, mai presus de toate, să-i susțină pe toți europenii afectați de criză. Mă gândesc la șomerii, la cei care lucrează cu normă parțială și la familiile care se confruntă cu dificultăți enorme în acest moment.

Acestea sunt, în opinia mea, urgențele, și în funcție de aceste lucruri vor fi judecați în viitor liderii Europei.

**Ewa Tomaszewska (UEN).** – (PL) Dnă președintă, introducerea directivei Solvabilitate II și modificarea sistemului de desfășurare și supraveghere a activităților de asigurări care au fost pregătite în ultimii ani este o acțiune de mare importanță, mai ales în vremuri de criză financiară. Eu am lucrat în domeniul sistemelor de pensii mai mulți ani și cunosc importanța supravegherii financiare a fondurilor de pensii în legătură cu mobilitatea lucrătorilor și necesitatea supravegherii transfrontaliere.

Atunci când încurajăm oamenii să fie mobili, trebuie să ne asigurăm că aceia care își schimbă țara în care lucrează și sistemul de pensii pot fi siguri că contribuțiile lor sociale sunt deduse în mod corespunzător și depuse în conturile corecte, și că siguranța viitoarei lor pensii va crește ca urmare a soluțiilor Comunității în domeniul principiilor aplicabile investițiilor și supravegherii fondurilor de pensii.

Felicit Comitetul European al inspectorilor pentru asigurări și pensii ocupaționale și grupul său consultativ, la ale cărui lucrări am avut onoarea de a participa până în septembrie 2007, și îl felicit pe raportor, dl Skinner.

**Mary Lou McDonald (GUE/NGL).** - Dnă președintă, Raportul privind stabilitatea financiară globală al FMI estimează că această criză financiară va costa 4 miliarde de USD. Aceasta este o estimare care poate să crească. Această criză a fost provocată, așa cum știm cu toții, de un fel de capitalism de tip cazino, un capitalism de cumetrie, și un sector de servicii financiare care nu a făcut obiectul vreunei reglementări – sau a făcut obiectul unei reglementări blânde, cum se afirmă uneori în mod politic.

Prăbușirea acestora a avut efectul unei catastrofe pentru lucrătorii din Europa și pentru familiile lor. Am fost uimită în timpul dezbaterii și în privința rapoartelor care au fost întocmite, de modul foarte politic în care tratăm acest scandal. Sunt uimită că grupul liberal și cel creștin democrat sunt îngrijorate de supra-reglementare sau de faptul că protecționismul ar putea fi introdus pe ușa din spate.

Adevărul este că răspunsul UE la criza financiară a fost lent și minimalist. Adevărul este că avem nevoie de protecționism, iar cei care trebuie protejați sunt lucrătorii și economia reală. Mai trebuie să avem o dezbatere despre problema locurilor de muncă – deși aceasta este ceea ce contează pentru cetățeni – și această instituție rămâne legată de un sistem falimentar. Să recunoaștem acest lucru și să fim radicali și curajoși.

## PREZIDEAZĂ: DNA KRATSA-TSAGARPOULOU

*Vicepreședintă*

**Nils Lundgren (IND/DEM).** – (SV) Dnă președintă, o criză financiară globală zdruncină economia mondială, iar propunerile privind prevenirea repetării sale apar acum una după alta. Mai multă reglementare și mai multă supraveghere sunt la modă. Desigur, punctul de pornire trebuie să fie totuși întrebarea adresată nouă înșine cu privire la ce nu a funcționat. Vă rog să îmi permiteți să rezum cauzele în 50 de secunde.

Avem un capitalism fără proprietari. Societățile financiare sunt conduse de funcționari în măsură să conceapă sisteme care să le acorde prime și pensii enorme atunci când profiturile cresc. Profiturile pot fi majorate pe termen scurt de către conducere, crescând nivelul de risc în cadrul societăților ca urmare a scăderii investițiilor. Atunci când riscurile devin realitate, conducerea și-a încasat banii, iar pierderile sunt suportate de ceilalți.

Nu există niciun stimulent care să-i determine pe cei care ar putea schimba aceste politici să facă acest lucru. Oamenii care depun bani în bănci știu că există garanții pentru depozite. Toată lumea știe că cele mai multe bănci sunt prea mari pentru a li se permite să dea faliment. Ele vor fi salvate de contribuabili. Agențiile de rating știu că nu vor primi de lucru dacă pun la îndoială solvabilitatea clienților lor. Politicile băncilor centrale și ale ministerelor de finanțe se bazează pe ideea că baloanele nu trebuie sparte. Prin urmare ele vor deveni nerezonabil de mari.

Discutăm noi soluții pentru aceste probleme? Nu, nu discutăm!

**Othmar Karas (PPE-DE).** – (DE) Dnă președintă, doamnelor și domnilor, criza economică și financiară, cea mai gravă de la al doilea război mondial încoace, are un impact global. Nesiguranța, nerăbdarea, neajutorarea și neîncrederea sunt palpabile, după cum sunt și lacunele din reglementările privind piețele financiare. Suntem motivați de nevoia de a adopta răspunsuri comune la nivel european și de a lua o inițiativă globală. Realizarea nevoii de a crea „mai multă Europă” face posibile lucruri care au fost respinse și împiedicate cu numai câteva luni în urmă de către membrii Comisiei și ai Consiliului, atunci când ele au fost solicitate de Parlament.

Modelul nostru de economie socială de piață – cât mai multă piață posibil, reglementare cât este nevoie – oferă cadrul nu doar pentru reglementarea europeană, ci și pentru cea globală. Acțiunile Uniunii Europene au fost încununate de succes, dar suntem încă departe de a le fi finalizat și departe de a ne fi îndeplinit obiectivele. S-a încheiat încă o etapă și următoarele capitole trebuie abordate sau finalizate fără întârziere. Numai determinarea și curajul de a întreprinde acțiuni curajoase de reglementare la nivel european consolidează încrederea.

De asemenea, decidem astăzi – mult prea târziu – cu privire la acțiuni de reglementare pentru agențiile de rating al creditului. Avem nevoie de înregistrare, avem nevoie de supraveghere, trebuie să ne ocupăm de incompatibilități. Adoptăm directiva Solvabilitate II – un lucru pe care ar fi trebui să-l facem chiar și în absența unei crize a pieței financiare. Directiva bancară este programată pentru adoptare în luna mai. Trebuie să eliminăm efectele pro-ciclice din sistemul actual de reglementare odată pentru totdeauna. Nu doar fondurile speculative, ci și investițiile de capital privat au nevoie de reglementare. Toate remunerațiile cu o componentă de recompensă ar trebui să aibă și o componentă de pierdere.

În Europa se discută mai puțin despre răspundere decât în Statele Unite, iar sistemul de supraveghere european încă nu este definitivat. Ar trebui să îl organizăm în conformitate cu Sistemul European al Băncilor Centrale și să ne grăbim să adoptăm cât mai multe decizii cu putință până la vară. Vă invit să facem acest lucru.

**Robert Goebbels (PSE).** – (FR) Dnă președintă, doamnelor și domnilor, Parlamentul este pe cale să adopte norme de administrare a finanțelor internaționale. Ele nu vor fi suficiente, deoarece este evident că nu există voință politică nici în Europa nici în Statele Unite pentru a elimina excesele speculației pure, cum este, de exemplu, vânzarea în lipsă, vânzarea de bunuri pe care cineva nici măcar nu le deține.

Criza financiară internațională nu a început în insule. A început în Statele Unite și s-a răspândit prin Londra în celelalte mari centre financiare. Toate aceste centre se presupunea că sunt reglementate corespunzător. Totuși, G20 a găsit vinovații ideali: paradisurile fiscale, indiferent dacă sunt sau nu reale.

Încă din anul 2000 am recomandat, în raportul meu către Parlament privind reforma arhitecturii internaționale, eliminarea tuturor găurilor negre din finanțele internaționale, începând cu fondurile de acoperire și cu celelalte fonduri pur speculative.

G20 intenționează să reglementeze numai fondurile speculative care reprezintă un risc sistemic. Riscul sistemic devine evident după aceea, când criza a izbucnit. În realitate, principalele puteri G20 și-au scutit propriile centre offshore, Insulele Channel, Insulele Virgine, Hong Kong și Macao, fără a mai menționa centrele onshore, cum este Delaware.

După cum spunea Jacques Attali, în viitor, Londra și New York vor deține monopolul speculațiilor. Mesajul este clar: finanțele internaționale vor fi reglementate numai în beneficiul țărilor mari. Toți sunt egali, dar unii sunt mai egali decât alții.

**Andrea Losco (ALDE).** – (IT) Dnă președintă, doamnelor și domnilor, este corect să criticăm și să scoatem în evidență întârzierile, dar este de asemenea corect și oportun să spunem că astăzi facem un pas înainte și că în fața acestei crize îngrozitoare, care a aruncat în aer economiile lumii, instituțiile europene introduc măsuri legislative specifice în sectoare cheie, cum sunt agențiile de rating și societățile de asigurări.

Cred, cel puțin din ceea ce am urmărit îndeaproape, că directiva privind inițierea și exercitarea activității de asigurare și reasigurare este foarte importantă. Acordul la care s-a ajuns *in extremis* cu Consiliul a dat în esență acestor sectoare reglementări noi, mai eficiente, care țin cont de dinamica pieței reale, dincolo de formulele standard.

Principiile evaluării economice și cerințele de capital, corespunzătoare riscurilor asumate efectiv de societățile comerciale, precum și stimulentele pentru gestionarea riscului, armonizarea, supravegherea raportării, informarea publică și transparența, toate sunt aspecte esențiale pentru a face sectorul asigurărilor mai competitiv și pentru a întări protecția asiguraților.

Compromisul final a permis identificarea unor soluții rezonabile pentru problemele posibilelor efecte pro-ciclice ale noilor norme și ale reglementărilor privind efectuarea investițiilor. Am fi putut face mai mult, desigur, dar cred că am ajuns într-un punct din care putem continua să înaintăm.

**Adamos Adamou (GUE/NGL).** - (EL) Dnă președintă, actuala criză economică a scos din nou în evidență poziția noastră fermă cu privire la nevoia de reglementare, nu de dereglementare a înființării companiilor multinaționale, a altor companii și a fuziunilor dintre acestea, nevoia de modificare a legislației antitrust și nevoia de intervenție pentru evitarea constituirii monopolurilor și a cartelurilor care, printre altele, manipulează piața, stabilesc prețurile și îi trimit în șomaj pe lucrători și care sunt motivate exclusiv de profit.

Cetățenii pot vedea rezultatele dezvoltării fără nicio latură socială care, în loc să creeze locuri de muncă permanente, are ca obiectiv concentrarea ulterioară a bogăției și a puterii în mâinile câtorva persoane. Liberalizarea piețelor financiare, care este politica standard a dreptei și a altora, a provocat o rană economică adâncă, care îi afectează pe oameni în mod direct.

Având în vedere că, până acum un an, avocații politici ai dereglementării și adversarii reglementării guvernamentale glorificau starea economiei, permiteți-mi să vă reamintesc că tocmai aceste politici au provocat valurile de sărăcie și inechitate, creșterea negativă a economiei și profiturile companiilor din industria alimentară, care au înregistrat în 2008 profituri de ordinul a 40 de miliarde fiecare.

Totuși, cetățenii vor transmite un mesaj celor care au creat criza și, odată cu ea, inegalitățile.

**Johannes Blokland (IND/DEM).** - (NL) Acum, dat fiind faptul că băncile centrale ale Europei și ale Statelor Unite au prezis primele semne ale redresării economice, este important să nu ezităm în privința implementării liniilor directoare pentru a preveni o repetare a scenariului.

Rolul agențiilor de rating în criza creditelor este considerabil, deoarece investitorii s-au bazat într-adevăr orbește pe sfaturile acestor agenții, fără consultarea unor părți terțe. Există numeroase motive pentru care ratingurile nu au fost modificate corespunzător într-o piață în schimbare – motive care nu pot fi toate prevenite prin introducerea unor reguli noi. Introducerea unei cerințe de stabilire în Uniunea Europeană pentru desfășurarea activităților de rating este un început bun, dar, dat fiind caracterul global al pieței, nu este altceva decât un început.

Comisia Europeană trebuie să-și armonizeze liniile directoare cu state terțe în regim de urgență, motiv pentru care ar fi preferabil să adopte o abordare centrală în acest domeniu în cadrul Uniunii Europene. Este clar că e nevoie de mai mult pentru redobândirea încrederii în piețele financiare. Haideți deci să începem cu o nouă etică financiară.

**Werner Langen (PPE-DE).** - (DE) Dnă președintă, astăzi vedem primele propuneri legislative rezultate din pachetul privind piața financiară. Directiva Solvabilitate II trebuia adoptată cu mult timp în urmă: Doresc să încep prin a lăsa deoparte acest aspect. Negocierile cu privire la aceasta au fost foarte bune, rezultatele sunt utile și o vom susține.

În cazul agențiilor de rating al creditelor a apărut o problemă care poate fi descrisă drept un caz de eșec al politicilor și al pieței. De ani de zile Parlamentul îi cere Comisiei să prezinte propuneri cu privire la diversele aspecte ale cauzelor crizei pieței financiare, care se prefigura de foarte mult timp. Ceea ce a negociat acum dl Gauzès este util. Stabilește criterii independente și structuri noi de supraveghere și are într-adevăr potențialul de a soluționa acest conflict de interese legat de consultanță și evaluare și de a crește nivelul de transparență. Este o propunere solidă.

Totuși, nu este suficient. Reamintesc dezbaterile din această Cameră cu prim-ministrul britanic Tony Blair, care acționa ca și cum ar fi avut soluția înainte de summit-ul G20 de la Londra. Adevărul este că, în ultimii 10 ani, au existat refuzuri chiar din interiorul Uniunii Europene – în special din partea Marii Britanii, dar și din partea Comisiei Europene – de a reglementa anumite aspecte într-o manieră care ar fi trebuit să fie evidentă. Acestea nu au fost fenomene noi; balonul a crescut într-adevăr foarte mare. Acum obiectivul este acela de a progresa cu normele din domeniul contabilității – așa cum a menționat și dl comisar în legătură cu evaluarea conducerii și cu programele de prime. Este inacceptabil să nu existe nicio reglementare în acest domeniu. În plus, trebuie să rezolvăm problema capitalului – securitizarea, de exemplu – până la sfârșitul lunii mai și, de asemenea, trebuie să găsim o soluție rapidă cu privire la structurile europene de supraveghere și la raportul de Larosière în general.

Nu putem aștepta după Statele Unite în toate privințele. Să procedăm așa cum am făcut în cazul acțiunii privind schimbările climatice și în cel al pachetului privind energiile regenerabile: să preluăm noi, europenii, conducerea și să oferim lumii un model util. Atunci ne vom fi adus contribuția la depășirea crizei.

**Ieke van den Burg (PSE).** - (NL) Dacă îmi permiteți să fac un comentariu preliminar, aș dori să spun că am ascultat cu surprindere toate discursurile care au fost prezentate aici de către membrii Parlamentului cu privire la conducere și la abordarea capitalismului. Aceștia sunt membrii pe care nu i-am văzut niciodată atunci când făceam de fapt munca de pregătire pentru a orienta capitalul în direcția corectă.

Am fost raportor alternativ pentru raportul dnei Weber, iar dumneaei este o persoană care a depus o muncă de fundamentare într-un dosar privind modernizarea, simplificarea și reducerea obligațiilor ce apasă asupra afacerilor în ceea ce privește normele și reglementările europene. Dosarul a făcut parte dintr-un pachet mai mare de legislație superioară și aș dori să subliniez că această legislație superioară nu este doar o problemă de dereglementare și de reducere a obligațiilor, ci și de a răspunde mai adecvat, mai flexibil și mai dinamic la evoluții, cu competențe clare, nu în ultimul rând pentru supraveghetorii implicați.

În acest sens, aș dori să spun două lucruri care, de fapt, au legătură și cu celelalte două dosare care sunt puse astăzi în discuție. În primul rând, nu are niciun rost să încercăm să rezolvăm problemele zilei de ieri. În schimb, ar trebui să anticipăm ce se va întâmpla în viitor și să elaborăm un proces care să ne permită să reacționăm în mod adecvat la evoluții și inovații dinamice. Acesta este motivul pentru care am introdus un astfel de proces în procedura Lamfalussy, pe care am elaborat-o recent.

În al doilea rând, ar trebui să luăm în considerare nivelul supus examinării. Actorii din cadrul pieței transcend frontierele și au devenit internaționali. Astfel, nu are niciun rost să ne păcălim singuri crezând că acești actori pot fi controlați de niște mici supraveghetori naționali. Acești actori mari, care domină în foarte mare măsură piața, chiar trebuie abordați la nivel european și global. Aceasta înseamnă, în opinia mea, că ar trebui instituite competențe la acest nivel, care să facă posibilă supravegherea directă.

Întrucât acest lucru se întâmplă, agențiile de rating au ținut cont de el. Intenția inițială a Parlamentului a fost să acorde Comitetului autorităților europene de reglementare a piețelor valorilor mobiliare (CESR) competența de a se ocupa de înregistrare, dar, din păcate, acest lucru nu s-a întâmplat din cauza competiției care s-ar fi creat în mod inevitabil între statele mari și marile centre financiare pentru atragerea sediilor centrale respective și pentru a putea juca astfel rolul principal, în încercarea de a plasa marile agenții de rating sub aripile lor. În opinia mea, acest lucru este regretabil. Aș fi preferat să văd acest lucru realizat la nivel european încă de la început.

Același scenariu s-a derulat în cazul directivei Solvabilitate II. Acțiunea fermă a lipsit și atunci când au fost acordate competențe, într-o tentativă de a face declarații obligatorii la nivel european în cazul în care supraveghetorii nu reușesc să ajungă la un acord. Aceasta înseamnă și că acești supraveghetori invitați refuză să-și transfere competențele supraveghetorilor care vor avea rolul principal. Deși acest lucru este regretabil, s-a dispus, nu doar în considerentul 25, ca noi, ca Parlament, să arătăm în mod clar că, anul viitor, ar trebui să încercăm să îmbunătățim și să consolidăm acest aspect pe baza propunerilor de Larosière.

**Olle Schmidt (ALDE).** - (SV) Dnă președintă, dle comisar, criza financiară și economică a arătat că noi, în Europa, trebuie să putem acționa împreună. Ar trebui să fim mulțumiți că Europa a avut și încă mai are moneda euro în loc de 16 monede diferite. Acest lucru a atenuat vremurile dificile. Doar atunci când țările din zona euro s-au întâlnit la Paris, în toamna anului trecut, criza a putut fi stabilizată și redresarea a putut să înceapă. După aceea, eforturile la nivel global au continuat cu summit-ul G20, care a fost începutul a ceva nou – o lume în care națiunile mari ale lumii s-au întâlnit în condiții de egalitate.

Trebuie să ne asigurăm acum că vom fi mai bine pregătiți data viitoare când va lovi criza. Directivele pe care le discutăm astăzi sunt importante și, în opinia mea, echilibrate. Avem nevoie de mai multă deschidere și transparență pe piață, de ocazii mai bune de acțiune transfrontalieră și de o supraveghere îmbunătățită. Trebuie, de asemenea, să combatem protecționismul și, în opinia mea, să sprijinim comerțul liber. De asemenea, este necesar să limităm asumarea de riscuri și să oprim excesele. Piața liberă are de asemenea nevoie de limitele și reglementările ei. Ca liberal, pot fi de acord și cu acest lucru, desigur. Totuși, trebuie să avem grijă să nu supra-reglementăm, acesta fiind un risc pe fondul stării de spirit actuale. Să nu uităm că economia de piață creează prosperitate.

**Bernard Wojciechowski (IND/DEM).** – (PL) Dnă președintă, dle comisar, la începutul lunii ni s-a spus că toate măsurile reparatorii împotriva crizei financiare au fost adoptate. Bugetul Fondului Monetar Internațional va crește cu nu mai puțin de 500 de miliarde USD, ceea ce înseamnă că se va tripla. Banca Mondială va fi mai

bogată cu 100 de miliarde USD, iar 250 de miliarde USD au fost puși deoparte pentru subvenționarea comerțului internațional. Va urma o supraveghere mai strictă a pieței financiare și un control al paradisurilor fiscale și al salariilor bancherilor. Președintele Obama a spus că recentul summit G20 va fi un punct de cotitură în urmărirea redresării economice la nivel global.

În ansamblu, probabil că nu avem de ce să ne îngrijorăm, deși poate că există totuși o excepție. De ce liderii lumii au așteptat atât de mult pentru a prezenta programul lor elaborat de ajutor de urgență și de ce nu au binevoit să prezinte redresarea economică globală mai devreme? Nu au avut acel trilion? Întrebarea fundamentală este, prin urmare, de unde a apărut acel trilion? Din vânzarea a 400 de tone de aur? S-ar părea că în comunicatele oficiale nu se spune niciun cuvânt despre acest subiect. Poate că banii au fost împrumutați de la o bancă? De vreme ce acum va avea loc o redresare — și aici adresez solicitarea mea dlui Barroso și dlui Topolanek — poate liderii vor stabili o altă întâlnire și vor adăuga încă un trilion, astfel încât vom avea un fel de „turbo-redresare”.

**Margaritis Schinas (PPE-DE).** - (EL) Dnă președintă, nu încape nicio îndoială că noi suportăm astăzi în Europa consecințele unui model american/anglo-saxon anarhic și excentric de organizare a piețelor financiare, care a învățat cum să funcționeze fără reguli, fără supraveghere și fără responsabilitate democratică și care, desigur, a poluat economia globală și pe cea europeană.

Cu textele pe care le discutăm astăzi și pe care le vom vota mâine, construim un scut protector aici, în Europa, pentru cetățeni. Un scut protector care îi va apăra de acest paradox în care trăim astăzi, în care circuitele financiare sunt supranaționale, iar normele de supraveghere și responsabilitate, acolo unde ele există, sunt naționale.

Deci Europa reacționează, deși o face încet, dar mai bine mai târziu decât niciodată. Desigur, acest lucru ridică două întrebări majore la care trebuie să se răspundă. Prima întrebare este: de ce a trebuit să traversăm o criză pentru a reacționa? De ce a trebuit să așteptăm ca toate acestea să se întâmple pentru a introduce reguli? Răspunsul va fi dat de cetățeni, prin răsplătirea celor care solicită legislație și sancționarea celor care au vrut să ne convingă că auto-reglementarea este panaceul pentru toate relele cu care ne confruntăm astăzi.

A doua întrebare este: vor fi aceste texte pe care le dezbaterem astăzi singurele sau va exista o supraveghere de ansamblu și o revizuire de ansamblu a cadrului legislativ și de reglementare? Răspunsul la această a doua întrebare va fi dat de noi pentru că, în calitate de co-legiuitori, vom exercita presiuni, astfel încât să nu rămânem doar cu raportul Gauzès privind agențiile de rating al creditelor, care nu au văzut aisbergul venind spre Titanic, acesta fiind motivul pentru care s-a întâmplat ceea ce s-a întâmplat, dar care au văzut repede că era necesar ca anumitor state membre să le fie reduse nivelurile de clasificare, deoarece acestea nu aveau, „chipurile”, un rating adecvat al creditului.

Trebuie să analizăm și să corectăm toate acestea de la început: nimic nu va mai rămâne la fel în Uniunea Europeană după criza actuală.

**Manuel Medina Ortega (PSE).** - (ES) Dnă președintă, mă refer doar la raportul dnei Weber privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 77/91/CEE, 78/855/CEE și 82/891/CEE ale Consiliului și a Directivei 2005/56/CE privind obligațiile de raportare și întocmire a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor.

Suntem într-un proces de simplificare a procedurilor administrative. Poziția noastră este în favoarea propunerilor Comisiei care introduc anumite modificări, dar am inclus câteva amendamente care au fost prezentate de aproape toate grupurile politice și pe care, evident, le-am sprijinit, deoarece fac posibilă simplificarea problemelor.

Vorbim, desigur, despre o modificare foarte importantă, respectiv eliminarea documentației, introducerea paginilor web și a referințelor la pagini web, eliminarea cerințelor referitoare la experți și a altor tipuri de cerințe care erau până acum obligatorii, care ar putea conduce la o scădere semnificativă a cheltuielilor și a timpului, oferind în același timp garanții atât creditorilor cât și, de exemplu, lucrătorilor din întreprindere și altor persoane cu acces la aceasta.

Cred că propunerile pe care ni le-a făcut Comisia sunt pozitive și că propunerile de modificare a textului pe care le-am prezentat urmează aceeași abordare, garantând independența, în primul rând în cazul utilizării paginilor web, și nevoia de referințe, în alte pagini web care sunt utilizate, la orice informații din aceste pagini web, astfel încât această utilizare să nu fie complicată și să existe suficientă informație suplimentară.



Pe scurt, dnă președintă, cred că Parlamentul va putea adopta această propunere de directivă cu o majoritate considerabilă și că textul care va rezulta va fi mai bun decât textul original care ne-a fost propus de Comisie.

**Margarita Starkevičiūtė (ALDE).** – (LT) Putem vedea din evenimentele curente influența pe care marile grupuri financiare și greșelile pe care acestea le fac o au asupra economiei reale, mai ales asupra economiilor țărilor mici. Prin urmare, documentele prezentate ar trebui să creeze un cadru legal care să gestioneze două procese principale: în primul rând, să armonizeze mișcarea liberă pro-ciclică a capitalului în cadrul unui grup financiar cu necesitatea de a asigura lichiditatea economiei reale și stabilitatea macroeconomică în perioada de recesiune economică; în al doilea rând, să sprijine împărțirea responsabilității între instituțiile de supraveghere din țara de origine și cele din țara gazdă, să se asigure că activitățile unui grup financiar sunt corecte și să clarifice cine va acoperi pierderile dacă se comit greșeli.

Trebuie spus că documentul prezentat este doar primul pas în această direcție și aș dori să subliniez că aceste probleme nu vor fi soluționate decât dacă este evaluat impactul dreptului concurenței asupra activității grupurilor financiare. Uităm întotdeauna acest aspect și el ar trebui să fie o prioritate în noua legislatură a Parlamentului.

**Sirpa Pietikäinen (PPE-DE).** - Dnă președintă, cred că acest pachet, care este parte a măsurilor adoptate împotriva crizei financiare, este destul de bun în ceea ce privește directiva Solvabilitate II și agențiile de rating al creditelor și va duce la acorduri și rezultate bune.

Totuși, privind către viitor, aș dori să ridic trei probleme. În primul rând, aș dori să văd că Uniunea Europeană este mai ambițioasă și mai activă la nivel global. Chiar dacă rezultatele summit-ului G20 constituie pași în direcția corectă, ei sunt încă prea modești și departe de a avea o reglementare corespunzătoare, globală, bazată pe convenții, atât în privința fondurilor și a diferitelor instrumente financiare, cât și a cadrului legal.

În al doilea rând, cu privire la raportul de Larosière și la propriile noastre acțiuni, cred că rezultatul raportului de Larosière a fost mai degrabă bun, mai ales în ceea ce privește supravegherea și analiza riscului sistematic la nivel european. Dar aș dori să indic aici două capcane. Mai întâi, cu privire la microsupraveghere: Observ că morala propusă acolo, care s-ar baza încă foarte mult pe cooperare în locul unui aspect european centralizat, are probleme foarte serioase. În al doilea rând, din ce am auzit deja despre pregătirile Comisiei în privința fondurilor de capital de risc și a fondurilor speculative, trebuie să sperăm și să ne așteptăm la multe lucruri bune din această direcție.

Astfel, dacă vrem într-adevăr să fim eficienți la acest nivel global, va trebui să ne pregătim temeinic și mi-ar plăcea foarte mult să văd o abordare mai bună și mai ambițioasă din partea Comisiei în acest domeniu.

**Antolín Sánchez Presedo (PSE).** - (ES) Dnă președintă, pachetul de măsuri cu privire la agențiile de rating al creditelor, asigurări și fuziunile și divizările companiilor este un prim pas în stimularea încrederii și a eficienței piețelor financiare. Este în conformitate cu principiile aprobate de Uniunea Europeană și de G20 cu privire la consolidarea transparenței, responsabilității și integrității în cadrul piețelor financiare și plasează Uniunea Europeană într-o poziție de lider internațional. Din acest motiv sprijin măsurile, chiar dacă va trebui să mergem mai departe.

Greșelile agențiilor de rating al creditelor sunt una dintre cauzele crizei financiare: auto-reglementarea nu este suficientă. Reglementarea joacă un rol principal în introducerea înregistrării, a responsabilității și a monitorizării agențiilor, în abordarea conflictelor de interese, îmbunătățirea metodelor de lucru și calitatea diferitelor tipuri de calificări, inclusiv cele din țările non-UE. O viitoare revizuire a sistemelor de plăți și crearea unei agenții publice europene rămân încă de rezolvat.

Directiva cu privire la solvabilitate codifică toată legislația existentă referitoare la asigurările private și încorporează progresele tehnice în domeniul gestionării îmbunătățite a riscului, care vor stimula inovația, vor îmbunătăți utilizarea resurselor și vor crește protecția persoanelor asigurate și stabilitatea financiară din cadrul sectorului. Noul cadru pentru supravegherea grupurilor de asigurare adoptă o linie prudentă, deschisă dezvoltării ulterioare. Înființarea unor organisme de supraveghere este un pas înainte în procesul de integrare și de consolidare a supravegherii financiare europene, care trebuie să continue să progreseze și care ar putea fi un model care să se transforme într-un standard mondial. Parlamentul va monitoriza și va promova dezvoltarea sa.

În sfârșit, modificarea diverselor directive în legătură cu obligațiile de raportare și documentare în cazul fuziunilor și divizărilor este o formă de simplificare legislativă și subliniază faptul că obiectivul de reducere

a obligațiilor întreprinderilor cu 25% poate fi perfect îmbinat cu consolidarea drepturilor publicului și acționarilor, dacă sunt utilizate tehnologiile informației și comunicațiilor.

**Daniel Dăianu (ALDE).** - Dnă președintă, sunt mulțumit că, în cele din urmă, bunul simț a prevalat în Parlament și în Comisie în privința cauzelor acestei crize financiare. Oamenii au realizat că această criză nu este una de natură ciclică și că o revizuire atentă a reglementărilor și a supravegherii piețelor financiare este imperios necesară. Raportul grupului de Larosière și raportul Turner au demonstrat destul de clar acest lucru. Aceste rapoarte sunt în notă analitică cu raportul de urmărire Lamfalussy al Parlamentului.

Documentele care sunt dezbătute astăzi trebuie privite în aceeași logică de acțiune. Din nefericire, economiile noastre vor mai suferi un timp, nu în ultimul rând din cauza bugetelor publice și, probabil, a viitorului caracter inflaționist al eforturilor care sunt întreprinse astăzi pentru a înlătura efectele acestui mare dezastru. Să sperăm că vom învăța mai mult de data aceasta decât am învățat din perioadele de criză anterioare.

**Klaus-Heiner Lehne (PPE-DE).** – (DE) Dnă președintă, doamnelor și domnilor, aceasta este o dezbatere bună, cu adevărat interesantă – pentru simplul motiv că, privind rapoartele, combinăm două aspecte care la început nu par a fi legate în mod direct, dar care se referă la modalități de a face față crizei și de a revitaliza economia.

Am fost raportor alternativ în Comisia pentru afaceri juridice pentru raportul Weber și mai întâi aș dori să o felicit călduros pe dna Weber. Raportul Weber nu se referă la gestionarea crizei în sens tradițional, ci la simplificarea dreptului societăților comerciale și la sprijinirea eliminării birocrăției și a obligațiilor ce grevează asupra acestora. Venind în acest moment specific în timp, la sfârșitul legislaturii parlamentare, el demonstrează cu claritate și exemplifică gestionarea de către Parlamentul European a acestei probleme speciale și încercările sale de dezvoltare viitoare a dreptului societăților comerciale în interesul acestora – ceea ce întâmpin cu bucurie.

Întrucât această dezbatere oferă prilejul de a spune ceva despre legislația pieței financiare în general, ar trebui să se noteze faptul că, dacă noi obținem acum în Parlament rezultate și încheiem procedurile privind primul pachet al piețelor financiare în primă lectură, aceasta transmite de asemenea un semnal spre sfârșitul acestei legislaturi parlamentare. Cred că și acest lucru este important.

Totuși, aș dori să subliniez și că cel de-al doilea pachet – care, desigur, este încă în pregătire la Comisie în acest moment – va veni din nefericire prea târziu pentru această legislatură parlamentară. Există motive pentru aceasta. Așa cum vă amintiți, am discutat într-adevăr reglementarea anumitor aspecte ale piețelor financiare în trecut, și anume în comisiile acestei Camere și în câteva ocazii în sesiune plenară, însă întotdeauna a întâmpinat o opoziție masivă. A existat opoziție din partea Consiliului. Prim-ministrul socialist al Marii Britanii, Gordon Brown, a refuzat să recunoască anumite realități pentru o lungă perioadă de timp.

A existat opoziție și din partea Comisiei – care a opus multă vreme rezistență la fondurile speculative și la alte sectoare – și din partea acestei Camere. Când a trebuit să inițieze rapoarte legislative din proprie inițiativă, președintele Comisiei pentru afaceri economice și monetare a respins acest lucru o lungă perioadă de timp din cauza unei dispute inutile cu privire la competențe. Mă bucur că toată lumea a înțeles acum despre ce este vorba. Comisarul McCreevy reglementează fondurile speculative, dna Berès permite rapoarte din proprie inițiativă și Gordon Brown s-a răzgândit și el. Aceasta este o evoluție pozitivă, pe care grupul meu și cu mine o salutăm călduros.

**Jean-Pierre Audy (PPE-DE).** – (FR) Dnă președintă, discursul meu se va referi la raportul privind agențiile de rating și primele mele cuvinte vor fi o exprimare a recunoștinței față de prietenul meu, dl Gauzès, care a acționat competent, lucid și pragmatic.

Totuși, cu riscul de a devia într-un fel de la subiect, dnă președintă, aș dori să vorbesc despre problema ratingului statelor. În această criză prin care trecem, statele au devenit jucători financiari majori în fața unei potențiale prăbușiri a sectorului financiar.

Ele au luat garanții, au datorii, au participări la capital și din acest motiv mă întreb dacă Uniunea Europeană nu ar trebui să propună, ca parte a noii reglementări globale a capitalismului, înființarea unei agenții globale publice de rating al statelor, un organism independent care s-ar situa sub autoritatea Fondului Monetar Internațional și care le-ar permite cetățenilor să-și facă o idee, prin intermediul acestor ratinguri, despre calitatea finanțelor statelor care, repet, au devenit jucători financiari majori.

**Kurt Joachim Lauk (PPE-DE).** – (DE) Dnă președintă, în opinia mea sunt importante trei aspecte. În primul rând, am obținut un consens solid cu privire la nevoia de a supune pe viitor reglementării toate instituțiile

financiare, fără excepție. Comisia are acum posibilitatea, încet-încet, de a înainta propuneri cu privire la toți actorii – ceea ce este absolut esențial.

În al doilea rând, ar trebui să ne gândim cum să dezvoltăm autoritățile europene de supraveghere financiară de care este nevoie și cum să le aducem sub controlul nostru, precum și să ne reducem în mod semnificativ dependența – oficială sau neoficială – de instituțiile de reglementare din Statele Unite, întrucât știm că acestea au fost un eșec răsunător.

Cel de-al treilea punct de vedere privește îngrijorarea mea cu privire la evoluțiile financiare în zona euro ca întreg, întrucât diferențele de randament și îndatorare dintre diferitele țări ale zonei euro și activitățile de rating al creditelor din aceste țări evoluează mai degrabă separat decât împreună. Ar trebui să adoptăm toate măsurile posibile în această privință și ar trebui să cerem statelor să întărească disciplina.

Ultima mea precizare este că trebuie să ne asigurăm că UE nu va sfârși prin a se îndatora. Statele membre ale UE sunt deja destul de îndatorate. Nu avem nevoie de alte instituții îndatorate.

**Pervenche Berès (PSE).** – (FR) Dnă președintă, aș dori doar să-i precizez dlui Lehne că socialiștii din acest Parlament au fost cei care au dorit legislație cu privire la fondurile speculative și că determinarea lor a fost cea care, înainte de toate, a condus la această legislație cu privire la fondurile speculative și, de asemenea, în raportul dlui Gauzès, la solicitarea Comisiei de a analiza ideea unei agenții de rating al creditului public.

Trecând mai departe, aș dori, de asemenea, să profit de această ocazie pentru a-i spune dlui comisar că sunt uimită de această situație în care există standarde duble în legătură cu monopolul Comisiei asupra inițiativelor legislative. Atunci când Consiliul îi solicită Comisiei să înainteze o propunere pentru armonizarea garantării depozitelor bancare, propunerea este prezentată după trei săptămâni. Când Parlamentul European înaintează o propunere de inițiativă legislativă a dlui Rasmussen, care a fost votată favorabil de către marea majoritate a acestei camere, lucrează la ea astfel încât propunerea în discuție este pusă pe masă doar atunci când Parlamentul European nu va mai putea să o dezbată.

V-am solicitat o inițiativă legislativă în acest domeniu în luna septembrie a anului trecut. Ce ați făcut de atunci, dle comisar?

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei** – Dnă președintă, îmi exprim aprecierea și admirația pentru gestionarea eficientă a acestor trei dosare de către Parlament și în special pentru cei trei raportori. Aceasta a avut drept rezultat un consens rapid, care va îmbunătăți cu siguranță funcționarea piețelor noastre financiare. Regulamentul UE cu privire la agențiile de rating al creditelor va îmbunătăți integritatea, transparența, responsabilitatea și buna guvernare în activitățile de rating al creditelor.

Dl Purvis a adresat câteva întrebări în această privință, vizând libertatea de a investi în anumite produse. Acum investițiile sunt libere pentru toate produsele, indiferent dacă sunt din Uniunea Europeană sau nu. Ratingurile nu sunt obligatorii, astfel încât firmele din UE nu sunt obligate să investească în produse clasificate. Dar dați-mi voie să precizez că, în scopuri de reglementare – cum este calcularea fondurilor necesare – ratingurile care pot fi utilizate sunt fie cele emise în UE, atât pentru produsele UE, cât și pentru cele din state terțe, fie cele aprobate sau recunoscute ca echivalente în Uniunea Europeană.

Deși sunt dezamăgit în privința anumitor aspecte ale acordului cu privire la directiva Solvabilitate II, cum am precizat și mai devreme, UE va avea pentru sectorul asigurărilor un cadru care ar putea servi drept model pentru reforme internaționale similare. Desigur, acesta nu este sfârșitul poveștii. Mai rămâne multă muncă de făcut: măsurile de implementare vor trebui introduse cândva înainte de octombrie 2012 pentru a le da statelor membre și industriei timp să se pregătească pentru aplicarea directivei Solvabilitate II. Vă pot asigura că Comisia își va face datoria pentru a facilita acest proces și pentru a pune în practică cât mai curând posibil aceste lungi și întârziate reforme, în interesul tuturor părților implicate.

Chiar dacă am mai precizat acest lucru în discursul meu introductiv anterior, aș dori să subliniez din nou că supravegherea grupului rămâne în textul propus al directivei Solvabilitate II, chiar dacă sprijinul pentru grup a fost eliminat – cred că este important să nu amestecăm complet două concepte.

În cele din urmă, cu obligații simplificate de raportare și documentare în cazul fuziunilor și divizărilor societăților comerciale pe acțiuni, agenda privind reducerea obligațiilor administrative progresaază, iar aceasta va contribui la potențialul de dezvoltare și va ajuta Europa pe drumul redresării economice.

**Jean-Paul Gauzès, raportor.** – (FR) Dnă președintă, doamnelor și domnilor, mă voi limita la două sau trei observații scurte. Prima este că s-a obținut un acord destul de larg în această Cameră în privința raportului

referitor la agențiile de rating și, desigur, legislația europeană va evolua în timp, însă cred că, pentru moment, ea poate servi drept model pentru un acord internațional.

În sfârșit, vă rog să-mi permiteți să le mulțumesc raportorilor alternativi, dl Pittella și dl Klinz, care au muncit din greu alături de mine, echipelor de la Comisie, Președinției și, desigur, secretariatului Comisiei pentru afaceri economice și monetare, precum și experților, fără de care această muncă nu s-ar fi putut încheia atât de bine.

**Renate Weber, raportoare.** – Dnă președintă, a fost destul de interesant să ascult toate discursurile din această dimineață din Parlament într-un moment în care nu numai că trecem prin cea mai dură criză economică și financiară, dar se mai apropie și alegerile europene. Rapoartele pe care le-am discutat astăzi și pe care le vom vota mâine nu sunt destinate să soluționeze criza financiară, însă sperăm că ne vor ajuta să evităm să facem aceleași greșeli în viitor, sau cel puțin greșeli majore, și sperăm că vor sprijini relansarea economiei europene.

Când auzim că micile companii trebuie să cheltuiască de 10 ori mai mult decât marile companii pentru a respecta legislația europeană în privința obligațiilor de raportare este normal să ne întrebăm de ce se întâmplă acest lucru și cum am ajuns să avem reguli prin ale căror efecte putem falimenta practic aceste mici întreprinderi și de ce ne-a luat atât de mult să schimbăm acest lucru. Mă bucur că dl comisar McCreevy a menționat că dreptul societăților comerciale este probabil cel mai dur din legislația comunitară a UE. Poate este timpul să schimbăm acest lucru, nu pentru a-l face mai blând, desigur, dar poate pentru a-l aduce mai aproape de realitățile cotidiene în care trăim.

Dacă dorim să fim mai eficienți, este mai bine să ne canalizăm energia către ceva constructiv și cred că este corect să spunem că ceea ce s-a întâmplat cu acest pachet pe care l-am discutat astăzi este o dovadă a acestui lucru. Este o dovadă că am acționat în mod responsabil și am ajuns la un acord cu Consiliul și cu Comisia pentru a adopta acest pachet în primă lectură. Putem să facem mai mult? Bineînțeles, dar să votăm aceasta și să lucrăm în direcția corectă.

**Peter Skinner, raportor.** – Dnă președintă, aș dori să încep prin a spune ceea ce ar fi trebuit să spun mai înainte de toate și anume să mulțumesc tuturor serviciilor Comisiei, Consiliului și mai ales Parlamentului, pentru munca pe care au depus-o. Trebuie să spun că fără munca și ajutorul lor nu am fi obținut aceasta.

La fel ca mulți alții din această sală, suntem destul de uimiți de nivelul detaliilor tehnice care este prezent în multe din aceste rapoarte, dar să facem referire doar la directiva Solvabilitate II, care a fost pregătită în afara unei crize, pentru a se confrunta cu o criză. Conține prevederi privind gestionarea riscurilor – după cum multe persoane au auzit în această cameră – aceasta este o premieră pentru o mare parte a legislației serviciilor financiare. Mai conține – și sunt de acord cu dl comisar – supravegherea grupului. Sprijinul pentru grup, din nefericire, a fost eliminat, dar am auzit totul despre asta. Să sperăm că îl vom putea aduce înapoi. Capitalul este și el definit. Multe aspecte ale acestui raport îl fac un lider mondial.

Cea de-a doua remarcă se referă la impactul strategic al utilizării unei asemenea legislații. În multe privințe, doar existența unei reglementări care se aplică în 27 de state membre nu va fi de ajutor dacă nu vom avea și perechea, o autoritate de reglementare la nivel european care să lucreze și ea în 27 de state membre. Trebuie să depășim diferențele care există între autoritățile de reglementare și să fim siguri că vorbim o singură limbă. Va fi deosebit de important atunci când va trebui să recunoaștem regimuri din alte părți ale lumii. Chiar la acest sfârșit de săptămână m-am întâlnit cu Paul Kanjorski, Președintele subcomisiei pentru finanțe din Congresul SUA, și cu alții, care discută acum despre accelerarea perspectivelor unei singure autorități de reglementare la nivel federal în Statele Unite. Dacă ei fac acest lucru înainte de a-l face noi în Europa, am putea fi foarte stânjeniți din cauză că nu vom avea autoritatea de reglementare de care avem nevoie la nivel european.

Acesta este un raport la nivel global și o măsură globală, un proces în legătură cu care ne-am putea simți mândri cu toții, dar trebuie, de asemenea, să ne asigurăm că vom continua să stimulăm schimbările cu privire la problemele lăsate deoparte de raportul de Larosière și cu privire la sprijinul pentru grup, care va determina eficiență economică. Sper ca toată lumea să poată susține aceste măsuri.

**Președinta.** -Dezbaterea comună este închisă.

Votul privind raportul (A6-0191/2009) dlui JeanPaul Gauzès va avea loc joi, 23 aprilie 2009.

Votul privind raportul (A6-0247/2009) dnei Renate Weber și raportul (A60413/2008) dlui Peter Skinner va avea loc astăzi.

**Declarații scrise (articolul 142 din Regulamentul de procedură)**

**Sebastian Valentin Bodu (PPE-DE), în scris.** – Nu vreau să discut aici despre importanța agențiilor de rating: toata lumea știe că acestea sunt vitale pentru fundamentarea unei decizii investiționale, fie ca se referă la produse financiare, fie la emitenți (fiind așadar mai mult decât simple opinii). Vreau însă să accentuez importanța înființării unei agenții europene.

Într-o perioadă de criză economică profundă, așa cum este cea pe care tocmai o traversăm, agențiile de rating ar trebui să rămână, indiferent de condițiile economice, instrumente transparente și de încredere, care să pună umărul la navigarea prin aceste vremuri tulburi. Nu putem ascunde faptul că actuala criză se datorează și agențiilor de rating, deoarece au analizat de-a valma instrumente clasice cu altele hibride, și asta pe fondul unor acuzații de lipsă de transparență și conflict de interese.

Avem nevoie de noi prezențe în acest domeniu, care să ducă la o concurență în realizarea de ratinguri obiective. Trebuie să ne gândim la protecția investitorilor, la încrederea acestora în instituțiile de rating. Uniunea trebuie să fie un garant al faptului că agențiile de rating funcționează pe baza unei reglementări clare – ce metodă mai bună pentru a îndeplini aceste condiții decât înființarea unei agenții europene de rating, care să funcționeze în conformitate cu reglementări comunitare.

**Călin Cătălin Chiriță (PPE-DE), în scris.** – Doresc să îmi exprim aprecierea și susținerea pentru propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor anterioare privind obligațiile de raportare și întocmire a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor. Apreciez în special măsurile concrete propuse pentru reducerea sarcinilor administrative care stânjenesc inutil activitățile economice din mediului de afaceri europene.

Subscriu la obiectivul prezentei inițiative de a contribui la creșterea competitivității societăților din UE prin reducerea sarcinilor administrative impuse de directivele europene în materie de drept al societăților comerciale, în cazul în care această reducere se poate face fără a avea un efect negativ major asupra celorlalte părți interesate.

Sunt un partizan al aplicării eficiente a Programului de acțiune aprobat de Consiliul European de primăvară în martie 2007, program vizând reducerea cu 25% a sarcinilor administrative până în 2012.

Consider că firmele europene și cetățenii europeni au mare nevoie de o reducere a procedurilor birocratice impuse de acquis-ul comunitar și de anumite legislații naționale!

**5. Mecanism de asistență financiară pe termen mediu pentru balanțele de plăți ale statelor membre - Mecanism de asistență financiară pe termen mediu pentru balanțele de plăți ale statelor membre (dezbateri)**

**Președinta.** - Următorul punct este dezbateri comună privind:

- raportul (A6-0268/2009) dnei Pervenche Berès, în numele Comisiei pentru afaceri economice și monetare privind un mecanism de asistență financiară pe termen mediu pentru balanțele de plăți ale statelor membre (COM(2009)0169 – C6-0134/2009 – 2009/0053(CNS)) și

- declarațiile Consiliului și ale Comisiei privind un mecanism de asistență financiară pe termen mediu pentru balanțele de plăți ale statelor membre.

**Pervenche Berès, raportoare.** – (FR) Dnă președintă, Consiliul European a hotărât să dubleze asistența financiară pentru „balanțele de plăți” ale statelor din afara zonei euro, și la 8 aprilie Comisia a introdus prevederi concrete pentru a transforma această propunere în realitate.

Aici, la Parlamentul European, dorim să ne asumăm responsabilitățile și să dăm Consiliului ECOFIN posibilitatea de a acționa prompt, întrucât, după părerea noastră, această propunere conține un semn de solidaritate adresat statelor care nu sunt membre ale zonei euro, de importanță vitală pentru abordarea cauzelor acestei crize.

În luna noiembrie am dublat deja această asistență financiară pentru „balanțele de plăți” întrucât ea a crescut de la 12 la 25 de miliarde EUR, iar astăzi, pentru a ține cont nu doar de realitate, de severitatea crizei în care ne aflăm și care are un impact deosebit asupra statelor din afara zonei euro, ci și de, fără îndoială, calendarul Parlamentului European, vă propunem ca această asistență să fie dublată, ridicând-o la 50 de miliarde EUR.

Aceasta în lumina faptului că ceea ce am hotărât în luna noiembrie a permis deja să se acorde sprijin Ungariei, Letoniei și, ieri, României.

Simțim că acest lucru este necesar și am avut o dezbatere între noi, pe care nu o voi ține ascunsă, pentru a afla dacă această evaluare a statelor din afara zonei euro ar trebui făcută exclusiv de la caz la caz sau dacă, în realitate, a existat practic o situație cu caracter mai global cum a fost cea a statelor din afara zonei euro.

De aceea, în rezoluția noastră, propunem să se ia în considerare problema condițiilor de extindere și să se confirme limita până la care calitatea de membru al zonei poate fi un factor de protecție.

Suntem, de asemenea, foarte insistenți în solicitarea ca Parlamentul European să fie informat cu privire la conținutul analizelor situațiilor de criză cu care se confruntă aceste state. Aceasta din cauză că, atunci când Comisia acordă împrumuturi statelor din afara zonei euro, există o anumită transparență și un anumit conținut al informației cu privire la comportamentul băncilor private și la comportamentul operatorilor care a condus la această criză și despre care Parlamentul European trebuie să fie informat.

În sfârșit, credem că toate mecanismele posibile pentru abordarea acestei crize ar trebui să fie utilizate și implementate de către Comisie. Acesta este în special cazul articolului 100 din Tratat, care ar permite și implementarea unor mecanisme speciale pentru statele din interiorul zonei euro. Credem că este esențial ca acestea să fie explorate, având în vedere severitatea crizei.

Există două elemente definitive. În primul rând, în opinia noastră, condiționalitatea acestor împrumuturi este un element discutabil; înțelegem acest lucru. În general, Comisia își desfășoară activitatea în armonie cu FMI. Ceea ce dorim este înființarea unui grup de lucru care să vegheze la modul în care sunt redactate aceste memorandumuri și în care ele țin cont de situația reală a statului în cauză, dar și de strategia de ansamblu a Uniunii Europene, mai ales în privința arbitrajului între investiții, achiziționarea energiei și condițiile în termeni de strategie de dezvoltare durabilă și protecția mediului.

În sfârșit, am identificat în acest mecanism dovezi ale capacității Uniunii Europene și Comisiei de a împrumuta de pe piețele internaționale și prin urmare credem că avem o bază utilă pe care să fundamentăm o dezbatere pe care o purtăm, de asemenea, cu privire la împrumutul european și la capacitatea Uniunii Europene de a finanța strategii viitoare și investiții prin astfel de împrumuturi.

Pentru a încheia, Comisia a implementat un nou mecanism pentru a se asigura că restituirile vor permite bugetului Uniunii Europene să răspundă acestor solicitări. Sprijinim această modificare a regulamentului și sperăm că acest Parlament va acorda întregul său sprijin acestei propuneri utile.

**Charlie McCreevy**, membru al Comisiei. – Susțin această dezbatere în numele colegului meu, dl Almunia.

Propunerea înaintată astăzi privește una dintre valorile fundamentale ale Uniunii și anume solidaritatea. Pe fondul crizei financiare internaționale, Comisia propune o mai mare solidaritate consolidată cu statele membre care nu beneficiază încă de umbrela protectoare a euro. Mecanismul de asistență pentru balanțele de plăți ale statelor membre este, prin definiție, prevăzut pentru circumstanțe excepționale și a fost utilizat în trecut doar în câteva ocazii. Trăim, totuși, vremuri excepționale.

După cum știți, Comisia a propus anul trecut o majorare a plafonului împrumuturilor restante pe care Comunitatea le poate oferi pentru a sprijini balanțele de plăți ale statelor membre. Plafonul a fost majorat de la 12 miliarde EUR la 25 de miliarde EUR, dar o parte însemnată a acestei sume a fost deja alocată. La cererea statelor interesate, Consiliul ECOFIN a decis să acorde asistență balanței de plăți a Ungariei de până la 6,5 miliarde EUR în luna noiembrie. La 20 ianuarie s-a hotărât acordarea unui împrumut de până la 3,1 miliarde EUR Letoniei, iar hotărârea de a acorda până la 5 miliarde EUR României urmează să fie adoptată.

Asistența financiară deja alocată conform acestui regulament se ridică prin urmare la aproximativ 15 miliarde EUR. În plus, nu există un sfârșit vizibil imediat nici al crizei financiare, nici al scăderii gradului de îndatorare globală și problemele financiare curente din celelalte state membre ar putea duce la nevoi ulterioare de asistență financiară.

Consiliul European din 19 și 20 martie a salutat, prin urmare, anunțul președintelui Barosso cu privire la intenția Comisiei de a propune majorarea plafonului de asistență a balanțelor de plăți din partea Comunității la 50 de miliarde EUR. Dublarea acestui plafon va transmite un semnal important piețelor financiare cu privire la angajamentul puternic al Uniunii Europene de ajutorare a statelor membre cu dificultăți financiare. Extinderea liniei de credit totale posibile la 50 de miliarde EUR va oferi un sprijin important pentru a răspunde viitoarelor posibile solicitări de asistență financiară.

Astfel de semne puternice de solidaritate între statele membre ar trebui, de asemenea, să ajute la calmarea temerilor investitorilor financiari de o deteriorare ulterioară a pieței financiare în statele membre din afara zonei euro. Reducând stimulentele pentru retragerea de capital, ar scădea probabilitatea problemelor bilanțelor de plăți în statele în cauză.

În acest context, aș dori să îmi exprim recunoștința și respectul față de excelentul spirit de colaborare din Parlamentul European și, în special, din Comisia pentru afaceri economice și monetare. Comisia a adoptat această propunere chiar înainte de sărbătorile de Paște, pe 8 aprilie, și doar după două săptămâni sunteți pe cale de a vota rezoluția dumneavoastră legislativă și propunerea de rezoluție în sesiune plenară.

Datorită activității dumneavoastră rapide și eficiente, Consiliul ECOFIN va putea să adopte regulamentul modificat pe 5 mai. Uniunea Europeană va fi astfel bine pregătită pentru a reacționa rapid dacă va apărea nevoia de asistență ulterioară a balanței de plăți. Acesta este un semnal puternic către statele membre, care transmite că Uniunea Europeană dorește și este pregătită să le ajute și ar trebui să fie solicitată în primul rând în caz de probleme ale bilanțelor de plăți.

Aceasta nu exclude, evident, că un stat membru ar putea să solicite asistență și din partea celorlalte organizații internaționale, cum este FMI, cu care Comisia a lucrat în strânsă colaborare la ultimele pachete de asistență financiară.

Aș dori să închei prin a spune că sunt de acord cu declarația din proiectul dumneavoastră de propunere de rezoluție, conform căreia situația internațională actuală dovedește importanța monedei euro și faptul că toate statele membre din afara zonei euro ar trebui încurajate să îndeplinească criteriile de la Maastricht pentru a se alătura acesteia.

**Președinta.** – Consiliul a anunțat că nu va face o declarație. Prin urmare, dezbateră va continua cu vorbitori din partea grupurilor politice.

**Zsolt László Becsey, în numele Grupului PPE-DE. – (HU)** Aș dori să încep prin a-i mulțumi raportorului pentru redactarea acestui raport atât de rapid și, dacă dna Berès mă ascultă, și pentru sensibilitatea față de această problemă, care este, în orice caz, un lucru pozitiv. Totuși, aceasta nu rezolvă problema mea de a nu înțelege de ce ar trebui să tratăm această problemă într-o asemenea manieră panicată, ignorând punctele de vedere ale parlamentarului european obișnuit? La urma urmei, cele 25 de miliarde EUR disponibile până acum ar putea să acopere confortabil costul asistenței de urgență acordate României.

Acest subiect este programat pentru a fi discutat a doua oară într-o perioadă scurtă de timp. În discursul pe care l-am prezentat în luna noiembrie am declarat că majorarea plafonului este inadecvată și am avut dreptate. Motivul acestei afirmații nu este doar acela că noile state membre au adresat noi solicitări, ci și că, menținându-mi opinia de la data respectivă, cred și acum că aceasta este o problemă politică. Într-adevăr, este o rușine faptul că nu UE este cea care se ocupă de creditarea bilanțelor de plăți ale statelor membre din afara zonei euro, care sunt într-o situație disperată, și că tratăm această problemă împreună cu FMI, undeva între împrumuturile acordate Turciei și Pakistanului. Acest lucru este rușinos pentru statele membre.

Până acum am crezut că, atunci când ne-am unit, vom servi unui singur zeu, dar acum trebuie să servim mai multor zei. Pe de altă parte, ar trebui, de asemenea, să examinăm cu atenție – după cum i-am solicitat Comisiei să facă în repetate rânduri în luna noiembrie, însă fără niciun succes – cauzele care au condus la această situație. Ar fi rezultat atunci că politicile economice iresponsabile aplicate de guvernele statelor membre afectate, cum este și situația Ungariei, au fost cauza primară, la care Comisia a contribuit și ea, având în vedere împărțirea responsabilității pentru politicile economice sau mai curând lipsa acesteia. Însă ar fi fost limpede și că solidaritatea, privită drept una din valorile fundamentale ale UE, a eșuat atunci când a trebuit să prevină. În realitate, în spatele problemelor legate de plăți ale statelor membre și a devalorizării monedelor se află și o lipsă de lichidități în euro. Ea se datorează parțial prudenței companiilor-mamă în susținerea rețelei subsidiare vulnerabile la nivel local și parțial din cauză că acestea nu au primit niciun ajutor specific, concret din partea zonei euro, mai ales a Băncii Centrale, spre deosebire de statele membre din zona euro, care au avut lichiditățile acoperite cât de mult s-a putut. Dar un alt factor care face dificilă neutralitatea competitivă este dat de faptul că, din cauza vulnerabilității monedelor, aceste state din afara zonei nu pot beneficia în timpul crizei nici de stimulentele bugetare oferite de celelalte.

Sunt mulțumit că raportul nostru a ridicat problema implicării Parlamentului European. Atenția colegilor mei parlamentari ar putea fi atrasă în principal spre condițiile specifice de asistență parțială convenite cu statele din afara zonei euro care se află în dificultate. Cum s-a putut întâmpla ca, în conformitate cu acordul semnat cu guvernul ungar, ignorându-se complet problema fundamentală a tendințelor demografice europene,

să fie recomandată o scădere dramatică a alocațiilor pentru copii? Mi se pare că este deosebit de rușinos că, prin acordul suplimentar semnat în luna martie a acestui an, Ungaria este obligată să își reducă rezerva națională alocată plăților directe în agricultură. În definitiv, aceasta nu este o problemă socială, dar a fost inclusă în tratatul de aderare, pentru a reduce dezavantajul nostru competitiv major. Cum v-a venit o idee atât de imorală, împreună cu guvernul ungar lipsit de coloană vertebrală? Știți cât de mult rău face acest lucru fermierilor maghiari și reputației UE? Vom vota, desigur, în favoarea propunerii, întrucât constituie un pas înainte, dar arată doar o solidaritate parțială. Ceea ce vrem să obținem este solidaritatea totală.

**Elisa Ferreira**, în numele Grupului PSE. – (PT) Dnă președintă, printre alte aspecte, criza nu a dezvăluit doar enormele diferențe dintre statele din zona euro, care a fost probabil principala concluzie a raportului EMU@10, ci mai ales vulnerabilitatea extremă a acelor state care, deși aparțin Uniunii Europene, nu fac parte din zona euro.

Din acest motiv alocarea accelerată a resurselor UE disponibile pentru asistență în crizele balanțelor de plăți este absolut vitală. Din acest motiv salutăm majorarea plafonului pentru asistență financiară de la 12 miliarde EUR la 25 de miliarde EUR, și acum la 50 de miliarde EUR.

Totuși, este mai important să abordăm cauzele fundamentale ale problemelor, nu doar cele mai evidente manifestări ale acestora.

Europa extinsă și zona euro trebuie acum să reinterpreteze sensul solidarității europene și obiectivele coeziunii și ale convergenței reale. În această privință, nu trebuie doar să înțelegem capacitatea politicilor intersectoriale europene, ci și să revizuiem instrumente financiare noi, cum sunt euro-obligațiunile.

Asistența financiară a balanțelor de plăți este esențială, dar nu este în niciun caz suficientă pentru a garanta dezvoltarea durabilă a proiectelor europene și moneda europeană unică.

**Guntars Krasts (UEN)**. – (LV) Vă mulțumesc, doamnă președintă. Creșterea pe termen mediu a instrumentelor de asistență financiară ale Uniunii Europene la 50 de miliarde EUR este răspunsul de care este nevoie în situația actuală. Este un semnal important transmis statelor membre ale Uniunii Europene din afara zonei euro și mai ales acelor state membre care au aderat relativ recent la Uniunea Europeană. Efectele crizei financiare mondiale asupra situației economice și financiare în acest grup de state au fost diferite, dar în toate cazurile încrederea internațională și locală în sistemele lor financiare a scăzut semnificativ. Prin urmare, consolidarea instrumentelor de asistență comunitară este o demonstrație de solidaritate între statele membre; aceasta va avea un rol stabilizator asupra piețelor financiare și va servi la reducerea riscului de instabilitate a economiei Uniunii Europene în ansamblu. Consolidarea instrumentelor de asistență pe termen mediu va simplifica, de asemenea, obținerea finanțării de care au nevoie statele membre din partea instituțiilor financiare internaționale. Susțin propunerea comisiei de resort de a solicita Comisiei să informeze Parlamentul European cu privire la memorandumurile de înțelegere cu statele membre pentru obținerea asistenței, precum și nevoia de a efectua o verificare din doi în doi ani a condițiilor de acordare a asistenței. Vă mulțumesc.

## PREZIDEAZĂ: DL MAURO

*Vicepreședinte*

**Alain Lipietz**, în numele Grupului Verts/ALE. – (FR) Dle președinte, dle comisar, aceasta este a doua oară când a trebuit să mărim garanția furnizată de Uniunea Europeană pentru depășirea dificultăților membrilor săi care nu sunt membri ai zonei euro. Aceasta este a doua oară: deja o mărisem în decembrie.

Dl McCreevy ne-a felicitat pentru promptitudinea cu care am acționat. Am acționat deja prompt în decembrie și aș dori să-i spun dlui McCreevy, așa cum a făcut-o și dna Berès puțin mai devreme, că ridicarea...

Da, dle McCreevy, vă rog? Vă rog? Dle comisar...

... Aș dori să se aplice principiul reciprocității, ceea ce înseamnă că atunci când Parlamentul îți cere să depui un proiect de regulament cu privire la fondurile speculative, trebuie să răspunzi imediat și în aceeași perioadă de timp pe care noi o aplicăm atunci când ne cereți să mărim sprijinul pentru protejarea balanței de plăți.

Într-adevăr, suntem într-o criză; poate că nu este nevoie să ne reunim în fiecare zi, dar cel puțin să nu trebuiască să așteptăm șase luni până când se conformează Comisia atunci când Parlamentul European solicită o directivă privind fondurile speculative!



Este evident atunci, în ceea ce privește acest ajutor, că suntem de acord în totalitate cu necesitatea de a suplimenta această linie de credit și sunt puțin surprins de remarcile dlui Becsey. Am avut exact aceeași discuție în decembrie. Dl comisar Almunia i-a explicat dlui Becsey faptul că însuși guvernul Ungariei a cerut ajutor din partea FMI, dar nu de la Uniunea Europeană, și că Uniunea Europeană este cea care a afirmat: „Dar și noi vă putem ajuta”.

Este destul de clar că Uniunea Europeană are datoria de a arăta solidaritate față de țările din afara zonei euro, dar, de asemenea, nu există niciun motiv pentru care ajutorul FMI, pentru fiecare dintre noi, inclusiv Ungaria și România, să fie refuzat.

Prin urmare, în raportul Berès - pentru care vom vota, în orice caz - există două chestiuni care ne deranjează. În primul rând, ce rost are să afirmăm la alineatul (4) că trebuie să ne dedicăm solidarității intercomunitare, numai pentru a sublinia la alineatul (11) faptul că nu suntem în niciun caz legați de angajamentele unei alte țări? Este adevărat că angajamentele unei alte țări nu ne obligă pe noi, dar nu are rost să subliniem acest lucru când spunem că vom arăta solidaritate unii față de ceilalți.

A doua problemă o reprezintă afirmația conform căreia nu există o bază legală care să amplifice această solidaritate, dar este responsabilitatea clară a Comisiei de a furniza această bază legală. Ne aflăm într-o criză și este momentul să ni se ofere o bază legală.

**Werner Langen (PPE-DE).** – (DE) Dle președinte, aș dori să încep prin a-i mulțumi dnei Berès pentru rapiditatea cu care a elaborat proiectul de raport. După cum știți, procedura cuprinde două etape. Prima este consultarea; avizul privind regulamentul Consiliului. Aceasta nu este o procedură de codecizie. În această etapă, noi, în cadrul comisiei, am fost unanimi în ceea ce privește părerea că mărirea de la 12 la 25 la 50 de miliarde EUR a fost măsura corectă. Trei state membre au beneficiat deja de fonduri: Ungaria - a cărei situație a fost deja discutată de dl Becsey, împreună cu responsabilitatea sa națională - Letonia și România. Aceste fonduri europene ne dau posibilitatea de a furniza asistență eficientă și, prin urmare, de a sprijini activ țările care au dificultăți cu plățile.

Cu toate acestea, nu trebuie să uităm faptul că, în același timp, instituțiile internaționale au decis să mărească finanțarea din partea instituțiilor financiare internaționale - Fondul Monetar Internațional (FMI), Banca Mondială și băncile de dezvoltare - cu 1 100 de miliarde USD. Acest lucru înseamnă că avem un dublu instrument. Europa a contribuit la creșterea acestei finanțări, asumându-și în același timp propria responsabilitate. În acest context, proiectul de rezoluție pentru care am votat aseară în Comisia pentru afaceri economice și monetare, pe baza propunerilor de compromis, este, de asemenea, potrivit pentru adoptarea solicitărilor Parlamentului, a cerințelor și solicitărilor Comisiei și ale Consiliului competent în această privință, pentru legislația viitoare.

Având în vedere acest lucru, există o problemă juridică în ceea ce privește euro-obligațiunile și articolul 100, care este obligatoriu numai în zona euro. În cazul în care considerăm că nu există nicio bază legală pentru euro-obligațiuni în Tratat, în prezent, suntem pe drumul cel bun. Cu toate acestea, pe de altă parte, Comisia trebuie să primească sarcina de a examina condițiile necesare pentru ca aceste măsuri să fie posibile în primul rând. Consider că aceasta este o direcție responsabilă.

Prin urmare, grupul nostru va sprijini propunerea ca întreg - atât propunerea de regulament, cât și propunerea de rezoluție. Sperăm că acest lucru nu înseamnă că Europa se angajează la o responsabilitate financiară suplimentară, care ar dezintegra orice buget. Prin urmare, limita de 50 de miliarde EUR este complet justificabilă în prezent. În cazul în care vor apărea noi provocări, nu vom putea să închidem ochii în privința lor.

**Dariusz Rosati (PSE).** – (PL) Dle președinte, aș dori să-mi exprim sprijinul empatic pentru propunerea Comisiei de a dubla suma pentru ajutorul financiar permis noilor state membre care nu se află în zona euro. Aș dori să felicit Comisia pentru reacția sa rapidă și, de asemenea, să-i mulțumesc raportoarei noastre, dna Berès.

Criza actuală a arătat, dincolo de orice îndoială, faptul că noile state membre care nu aparțin zonei euro pot fi foarte vulnerabile la fluctuațiile pieței financiare, adeseori fără să poarte nicio vină. S-a spus aici că sprijinul Uniunii Europene trebuie să pornească de la principiul solidarității. Sunt cu totul de acord cu acest lucru, dar aș dori să adaug că este necesar, de asemenea, și datorită faptului că această criza nu a pornit de la noile state membre și acestea nu sunt responsabile pentru turbulențele de pe piețele financiare, prin urmare sprijinul acordat acestora este pe deplin justificat.

În același timp, aș dori să adaug că, indiferent dacă propunerea este apreciată și sprijinită sau nu, cea mai eficientă metodă de a elimina în viitor astfel de amenințări este de a permite acestor țări să adere la zona euro cât mai repede cu putință. Acest lucru va fi mai puțin costisitor și va oferi Uniunii Europene o mai mare stabilitate.

**Edít Herczog (PSE).** – (HU) Dle președinte, dle comisar, dnă Berès. Nu avem cum să previzionăm durata și magnitudinea crizei, dar o monitorizăm în mod constant. Chiar dacă nu putem să învingem criza *ex ante*, trebuie să încercăm să menținem timpul de răspuns la un nivel minim și să ajungem la un grad maxim de transparență, democrație și eficiență. În privința timpului, facem față crizei ca zeul grec Cronos: timpul petrecut gestionând criza își înghite propriii copii. Vom deveni victime ale crizei dacă nu suntem capabili să acționăm rapid și eficient. Sistemul instituțional european trebuie să-și asume rolul Rheeli, soția lui Cronos, ceea ce înseamnă că trebuie să scoatem ce este mai bun din Cronos, cu alte cuvinte, să profităm de timp pentru a face față crizei. Aș dori să mulțumesc Parlamentului European, Comisiei Europene și Consiliului European pentru decizia comună în favoarea creșterii solidarității și eficienței. Cu toate acestea, din moment ce dl Becsey a adus în discuție chestiuni de politică internă, aș dori, de asemenea, dacă este posibil, să atrag atenția asupra faptului că pe durata luptei împotriva crizei, este de datoria deputaților în Parlamentul European să lucreze împreună cu parlamentele lor naționale. Lucrul de care avem nevoie nu este o diviziune între partidul de guvernământ și opoziție, ci sprijin din partea fiecărui partid implicat, pentru gestionarea crizei. Acest lucru este valabil pentru țara mea, Ungaria și, de asemenea, pentru oricare altă țară.

**Theodor Dumitru Stolojan (PPE-DE).** - Eu doresc să mulțumesc Comisiei Europene, Consiliului și Parlamentului European pentru operativitatea cu care au adus această măsură în viață. De această suplimentare a fondului de intervenție pentru necesități de balanță de plăți vor beneficia mai multe state membre care nu fac parte din zona euro, inclusiv România. Fără această măsură, situația generată de criza economică și financiară ar fi fost mult mai grea în aceste state membre din afara zonei euro. Și pentru că s-a demonstrat încă o dată că statele membre care au euro au făcut față mai bine crizei financiare, eu aș sugera ca în memorandumurile de înțelegere care se vor încheia între Comisie și statele membre pentru folosirea acestor sume să se reamintească că statele membre, în special cele noi, au obligația de a lua toate măsurile pentru a intra în zona euro

**Andrzej Wielowieyski (ALDE).** – (FR) Dle președinte, dle comisar, eu sprijin din toată inima raportul dnei Berès și observ că numai faptul că deja avem G20 în loc de G8, este un pas înainte considerabil.

Eu cred că poziția adoptată la Londra, mai ales de către europeni, este rezonabilă, dar nu trebuie să ne oprim aici. Nu este vorba numai de a putea monitoriza piețele și fondurile speculative mai bine, sau de a sprijini balanțele noastre de plăți și economia cu infuzii de miliarde de dolari în numerar.

Sistemul monetar internațional nu funcționează cum trebuie fiindcă nu știm exact cât de mult costă produsele și serviciile în diferite țări. Prin urmare, trebuie să mergem mai departe și să ne gândim la introducerea unei monede internaționale sau, cel puțin, la crearea unui sistem politic comun, care să aducă împreună câteva monede principale.

China, Rusia, multe țări în curs de dezvoltare, dar și noile state membre ale Uniunii - toți avem nevoie de stabilitate și reguli de bază.

Cu toate acestea, dle comisar, acest lucru depinde, de asemenea, de noi, Uniunea.

**Margarita Starkevičiūtė (ALDE).** – (LT) Aș dori să atrag atenția asupra unui fapt neplăcut, care se ascunde sub vorbe frumoase. În realitate, Europa este divizată acum în două: zona euro și zona non-euro. Acum o oră am discutat despre controlul piețelor financiare; este evident că scopul este de a asigura mișcarea capitalului și activitățile grupurilor financiare în mod uniform pe tot cuprinsul Europei. Acest lucru înseamnă că gestiunea macroeconomică este lăsată în mâinile naționale și dacă există probleme, țările sunt lăsate să rezolve aceste probleme singure. Acesta nu este genul de atitudine care ne va ajuta să consolidăm piața comună. Avem nevoie de gestiune comună macroeconomică, iar aceasta se va obține în cazul în care sprijinim propunerea Grupului de Larosière. Cu toate acestea, avem nevoie de această gestiune macroeconomică la scară europeană, nu numai în cadrul zonei euro și avem nevoie de acest lucru acum. Cred că una din propunerile Parlamentului European pentru întrunirea ECOFIN trebuie să fie aceea de a se discuta gestiunea macroeconomică, nu numai pe baza zonei euro, ci la nivel de Uniune Europeană.

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei.** – Dle președinte, dl Becsey a ridicat problema condiționalității care însoțește împrumuturile. Permiteți-mi să spun că aceste condiții se discută cu guvernele și cu toate statele membre din cadrul Consiliului, așadar nu sunt impuse unilateral.

O serie de vorbitori au ridicat problema bazei legale pe care s-a elaborat această dispoziție anume. Utilizarea articolului 100 ca bază pentru un nou instrument cu privire la sprijinul UE referitor la balanța de plăți a fost luată în considerare de Comisie. Cu toate acestea, datorită urgenței chestiunii și pentru a asigura continuitatea, s-a considerat echitabil să ne limităm la instrumentele juridice actuale și să limităm la minimum revizuirea Regulamentului (CE) nr. 332/2002 de înființare a unui mecanism de asistență financiară pe termen mediu pentru balanțele de plăți ale statelor membre din afara zonei euro, adică la creșterea plafonului convenit de Consiliul European și la câteva îmbunătățiri tehnice necesare care par a fi necesare pe baza experienței câștigate în urma punerii în aplicare a mecanismului pentru balanțele de plăți începând de toamna trecută. O serie de vorbitori au ridicat în special această problemă.

Permiteți-mi să mulțumesc încă o dată Parlamentului European pentru modul eficient în care a abordat acest dosar anume.

**Pervenche Berès, raportoare.** – (FR) Dle președinte, este adevărat că în unele momente ne-am dori ca Comisia să arate același simț de responsabilitate și eficiență ca Parlamentul European.

I-aș comunica dlui Becsey că, în opinia mea, rezoluția pe care urmează să o votăm în Parlament subliniază în mod clar problemele implicate de apartenența la zona euro, cât și importanța elaborării conceptului de solidaritate în cadrul Uniunii Europene, și acesta este unul dintre motivele pentru care sprijinim puternic această propunere.

Dle comisar, în ceea ce privește articolul 100, problema nu este aceea de a ști dacă articolul 100 va fi folosit aici, ci de a cunoaște dacă noi, în Uniunea Europeană, ne furnizăm, în sfârșit, totalitatea instrumentelor de abordare a realității acestei crize și a evoluțiilor sale potențiale viitoare.

Credem că Comisia trebuie să pună în aplicare legislația secundară astfel încât, pe viitor, să poată utiliza articolul 100 pentru a aborda problemele din cadrul zonei euro pentru care nu au putut fi utilizate cele 50 de miliarde EUR care urmează să fie votate astăzi.

Acesta este spiritul poziției Parlamentului European și sper că și Comisia va auzi acest mesaj, indiferent dacă este cel referitor la acorduri, la setul complet de instrumente necesar pentru a aborda această criză, sau la condițiile de elaborare a memorandumurilor și la condiționalitatea acestor împrumuturi în cadrul negocierilor cu statele membre în cauză.

**Președintele.** – Am primit o propunere de rezoluție<sup>(1)</sup> în temeiul articolului 103 alineatul (2) din Regulamentul de procedură.

Dezbaterile s-a încheiat.

Votarea va avea loc vineri, 24 aprilie.

(Ședința a fost suspendată la ora 11.20 și reluată la ora 12)

## PREZIDEAZĂ: DL PÖTTERING

*Președinte*

### 6. Votare

**Președintele.** – Doamnelor și domnilor, aș dori să adresez un călduros salut tuturor. Sunt în special încântat că ni s-a alăturat ministrul ceh de externe, dl Karel Schwarzenberg. Dle Schwarzenberg, vă adresez un salut călduros de bun venit în Parlamentul European.

(Aplauze)

Următorul punct este votarea.

(Pentru rezultate și alte detalii privind votul: a se vedea procesele-verbale)

### 6.1. Calendarul perioadelor de sesiune ale Parlamentului European - 2010

<sup>(1)</sup> A se vedea procesul-verbal.

**6.2. Acord între CE și Pakistan privind anumite aspecte ale serviciilor aeriene (A6-0188/2009, Paolo Costa)**

**6.3. Aderarea CE la Regulamentul nr. 61 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (A6-0243/2009, Helmuth Markov)**

**6.4. Condițiile de sănătate animală care reglementează circulația și importul de ecvidee provenind din țări terțe (versiune codificată) (A6-0248/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)**

**6.5. Regimul comercial aplicabil anumitor mărfuri rezultate din transformarea produselor agricole (versiune codificată) (A6-0249/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)**

**6.6. Coordonarea sistemelor de securitate socială (A6-0207/2009, Jan Cremers)**

– Înainte de votare:

**Jan Cremers, raportor.** – (NL) Pot vorbi foarte pe scurt. Am discutat la prima lectură a acestui dosar cu mai puțin de un an în urmă. În acel moment, noi, ca Parlament European, am pledat pentru o mai bună furnizare de informații salariaților implicați sau cetățenilor europeni care se deplasează liber. La inițiativa Parlamentului European, după ce Consiliul de Miniștri și-a stabilit poziția, au început negocierile, pe care am reușit să le încheiem cu succes.

Ar trebui, în primul rând, să adresez câte cuvinte de mulțumire colegilor mei deputați, și în special dlui Jean Lambert. Am reușit să lucrăm bine cu Comisia Europeană. De asemenea, Președinția cehă a recunoscut însemnătatea acestui dosar și cred că am obținut un rezultat fiabil, nu în ultimul rând pentru toți cei care doresc să se deplaseze liber în Europa. Aș dori să păstrăm situația ca atare.

**6.7. Coordonarea sistemelor de securitate socială: regulament de punere în aplicare (A6-0204/2009, Jean Lambert)**

– Înainte de votare:

**Jean Lambert, raportor.** – Dle președinte, doresc să încep prin a mulțumi tuturor colegilor care s-au implicat în această chestiune de-a lungul ultimilor cinci ani, precum și Comisiei și Consiliului pentru activitatea lor referitoare la aplicarea acestui regulament.

Coordonarea sistemelor de asigurări sociale funcționează din 1971 – nu este nouă, după cum au crezut unele persoane ultima dată când am discutat acest subiect – iar acest regulament va fi discutat în contextul dezbaterii îngrijirilor medicale transfrontaliere de joi dimineața. Acesta este *regulamentul* la care se referă, iar aceasta este punerea în aplicare a acestuia.

Credem că am realizat progrese considerabile, nu în ultimul rând în ceea ce privește mijloacele electronice de comunicare, care sperăm că vor accelera procesul pentru toți cetățenii, dar noi, cei din Parlament, credem că am adăugat drepturile cetățenilor în cadrul acestui proces, că acum aceștia sunt îndreptățiți la mult mai multe informații, nu în ultimul rând în cazul celor care au fost publicate pe motive profesionale. De asemenea, credem că am realizat progrese minime cu privire la termene – deși acestea revin în sarcina statelor membre.

Acest lucru este important: acum înseamnă că putem introduce regulamentul actualizat și, sperăm, acesta va funcționa mai repede și în interesul tuturor cetățenilor. Încă o dată, aș dori să mulțumesc tuturor colegilor care au fost implicați în acest rezultat lung, dificil dar, sperăm, foarte fructuos.

(Aplauze)

## **6.8. Programul european de cercetare și dezvoltare metrologică (A6-0221/2009, Erika Mann)**

– Înainte de votare:

**Erika Mann, raportoare.** – (DE) Dle președinte, doamnelor și domnilor, motivul pentru care putem încheia această procedură la prima lectură este că am reușit să realizăm o cooperare excelentă între pozițiile grupurilor, precum și cu alte instituții. Pentru aceasta, aș dori să îmi exprim mulțumirile în special colegilor mei deputați, Consiliului, Comisiei, secretariatului Comisiei pentru industrie, cercetare și energie, Comitetului Economic și Social European și, desigur, corpului vast de cercetători din spatele acestora.

Acum sunt accesibile cercetări europene concertate, în contextul cooperării viitoare între cele 22 de Institute Naționale de Metrologie. Acestea vor introduce substanțial europeanizarea în cadrul importantului domeniu al măsurătorilor. În plus, în viitor, va exista o intensificare a cooperării care va implica cele cinci state membre care nu participă încă la această integrare. Am obținut acest lucru prin intermediul articolului 169, pe care îl aplicăm atunci când coordonăm finanțarea națională și europeană a cercetărilor. Fiecare însumează până la 200 de milioane EUR, iar acest lucru va facilita obținerea cooperării între națiuni-state.

Cercetările în domeniul măsurătorilor acoperă o gamă largă de domenii, de la diabet la nanotehnologie sau câmpuri spațiale, iar acestea vor fi importante pentru întregul domeniu al stabilirii standardului referitor la CO<sub>2</sub> în viitor. Prin urmare, doresc să reiterez mulțumirile mele speciale adresate tuturor celor implicați. Sper că acest lucru va duce la o cooperare europeană consolidată în acest domeniu foarte important de cercetare în viitor.

## **6.9. Obligațiile operatorilor care comercializează lemn și produse din lemn (A6-0115/2009, Caroline Lucas)**

## **6.10. Nivelul minim al rezervelor de țiței și/sau produse petroliere (A6-0214/2009, Miloslav Ransdorf)**

## **6.11. Rețeaua de alertă privind infrastructurile critice (A6-0228/2009, Luca Romagnoli)**

## **6.12. Rețele europene de protecție a personalităților (A6-0193/2009, Gérard Deprez)**

## **6.13. Programele naționale de restructurare pentru sectorul bumbacului (A6-0200/2009, María Isabel Salinas García)**

– Înainte de votare:

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei.** – Dle președinte, din momentul adoptării noii reforme pentru sectorul bumbacului de către Consiliu în iunie 2008, s-a investit multă muncă în stabilirea programelor de restructurare în cadrul principalelor state membre producătoare de bumbac.

Această propunere reprezintă răspunsul Comisiei la invitația Consiliului de a propune adaptări la cadrul de lucru pentru aceste programe de restructurare. Principala modificare vizează posibilitatea introducerii unui program de opt ani, în locul unuia de patru ani, care ar permite operațiuni de restructurare mai consistente.

Comisia mulțumește raportorului pentru sprijinul acordat propunerii Comisiei.

**Președintele.** – Suntem încântați atunci când Comisia ne apreciază activitatea; așa ar trebui să fie întotdeauna.

## **6.14. Protocolul privind aplicarea Convenției alpine în domeniul transporturilor (Protocolul privind transporturile) (A6-0219/2009, Reinhard Rack)**

– Înainte de votare:

**Reinhard Rack, raportor.** – (DE) Dle președinte, aderarea UE la Protocolul Convenției alpine în domeniul transporturilor reprezintă o piesă mică dar perfect formată din cadrul mozaicului unei noi politici privind transporturile în Europa. Ne-au mai rămas încă subiectele eficienței, fluidității și siguranței transporturilor, iar la acestea adăugăm preocupări legate de persoanele care trăiesc în apropierea rutelor de transport și de mediul înconjurător al acestora. Acest lucru transmite un mesaj important. În special după o apartenență de 15 ani la această Uniune Europeană, noi, cetățenii austrieci ne simțim reasigurați de faptul că noi am fost cei care am pus Comunitatea noastră Europeană în fața acestor numeroase și mari preocupări, și acest lucru a dus la asumarea acestora din partea Europei.

Multe mulțumiri tuturor deputaților care au contribuit la acest lucru.

**6.15. Proiectul de buget rectificativ 2/2009 (A6-0192/2009, Jutta Haug)**

**6.16. Proiectul de buget rectificativ nr. 3/2009 (A6-0194/2009, Jutta Haug)**

**6.17. Cerere de apărare a imunității lui Aldo Patriciello (A6-0196/2009, Aloyzas Sakalas)**

**6.18. Cerere de apărare a imunității lui Renato Brunetta (A6-0195/2009, Aloyzas Sakalas)**

**6.19. Cerere de consultare cu privire la imunitatea și privilegiile lui Antonio Di Pietro (A6-0197/2009, Aloyzas Sakalas)**

**6.20. Cerere de ridicare a imunității lui Hannes Swoboda (A6-0190/2009, Klaus-Heiner Lehne)**

– Înainte de votare:

**Hannes Swoboda (PSE).** – (DE) Dle președinte, doream doar să fac cunoscut faptul că nu voi participa la această votare.

**6.21. Controlul execuției bugetare a instrumentului de asistență pentru preaderare (A6-0181/2009, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou)**

**6.22. Executarea efectivă a hotărârilor în Uniunea Europeană: transparența activelor debitorilor (A6-0252/2009, Neena Gill)**

**6.23. Raportul anual privind activitatea Comisiei pentru petiții 2008 (A6-0232/2009, Mairead McGuinness)**

**6.24. Abordarea integrată a perspectivei de gen în cadrul lucrărilor comisiilor și ale delegațiilor (A6-0198/2009, Anna Záborská)**

**6.25. Piața internă a energiei electrice (A6-0216/2009, Eluned Morgan)**

– Înainte de votare:

**Eluned Morgan, raportor.** – Dle președinte, Parlamentul a trecut de poziția sa de primă lectură a Directivei privind electricitatea și gazul. Aș dori să explic pe scurt de ce.

Raportul în starea actuală este departe de a fi perfect, dar credem că am obținut avantaje importante pentru consumatorii de energie din Uniunea Europeană. Am introdus problema lipsei energiei pe agenda europeană

pentru prima oară și am asigurat independența autorităților naționale de reglementare și le-am oferit un rol crescut de supraveghere a noului sistem.

Cu toate acestea, am dori să încurajăm Comisia și, în special, autoritățile de concurență să-și continue activitatea în vederea asigurării faptului că aceste companii care dețin atât sistemele de producere, cât și de transport, se supun regulilor și că nu abuzează de poziția lor.

Aș dori să le mulțumesc colegilor pentru tot ajutorul domniilor lor de-a lungul anilor.

### **6.26. Agenția pentru cooperarea autorităților de reglementare din domeniul energetic (A6-0235/2009, Giles Chichester)**

### **6.27. Condițiile de acces la rețea pentru schimburile transfrontaliere de energie electrică (A6-0213/2009, Alejo Vidal-Quadras)**

### **6.28. Piața internă a gazelor naturale (A6-0238/2009, Antonio Mussa)**

### **6.29. Condiții de acces la rețelele de transport al gazelor naturale (A6-0237/2009, Atanas Papanizov)**

### **6.30. Interoperabilitatea pentru administrațiile publice europene (ISA) (A6-0136/2009, Dragoș Florin David)**

### **6.31. Echipamentele tehnice de aplicare a pesticidelor (A6-0137/2009, Leopold Józef Rutowicz)**

– Înainte de votarea amendamentului 39:

**Leopold Józef Rutowicz, raportor.** – (PL) În iulie 2006, Comisia a prezentat o strategie privind obiectivul de reducere a riscului general și a impactului nefavorabil al pesticidelor asupra sănătății umane și mediului. Ultimul element al acestei strategii este propunerea pentru o directivă privind echipamentele de aplicare a pesticidelor, de modificare a Directivei 2006/42/CE privind echipamentele tehnice. Directiva stabilește cerințele pe care trebuie să le respecte echipamentele pentru aplicare în vederea limitării efectelor nefavorabile ale pesticidelor asupra mediului, operatorului și asupra împrejurimilor. Stabilirea acestor cerințe va reduce diferențele dintre reglementările și procedurile urmate în unele țări ale Comunității cu privire la aplicarea pesticidelor, va asigura un nivel uniform de protecție a mediului în Comunitate și va facilita libera circulație a acestor echipamente pe piața UE, lucru semnificativ în special pentru întreprinderile mici și mijlocii, care sunt deseori producătorii acestui tip de echipament.

Proiectul de propunere și amendamentele sugerate au făcut obiectul discuțiilor în ateliere de lucru, în cadrul reuniunilor cu reprezentanți ai Consiliului, ai Comisiei, cu raportorii alternativi și cu părțile interesate, precum și în timpul discuțiilor tripartite. În privința diferențelor tehnice mari între diferitele tipuri de echipamente — de la cele simple, operate manual, la cele operate de personal calificat — unele amendamente nu au fost adoptate și s-a decis că ele vor fi incluse în standardele elaborate de Comitetul European de Standardizare la solicitarea Comisiei. Datorită acestui lucru s-a ajuns la consens, amendamentul 39 a fost adoptat, iar această poziție a fost confirmată de Consiliu.

Aș dori să mulțumesc în special raportorilor alternativi, reprezentanților Comisiei și Consiliului, administrației Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor și părților interesate, pentru ajutorul și cooperarea lor. Propun adoptarea directivei, care va contribui la creșterea protecției mediului, a operatorilor și a împrejurimilor în cazul aplicării pesticidelor.

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei.** – Dle președinte, Comisia ar dori să mulțumească raportorului, dl Rutowicz, pentru activitatea și eforturile dumnealui în procesul de elaborare a acestei propuneri.

Comisia consideră binevenit amendamentul 39, de compromis, și așteaptă cu nerăbdare adoptarea rapidă a propunerii în acest sens.

Comisia ar dori să facă următoarea declarație: „În sprijinul cerințelor esențiale incluse la secțiunea 2.4 din anexa I, Comisia împuternicește Comitetul European de Standardizare (CEN) să stabilească standarde armonizate pentru fiecare categorie de echipamente tehnice de aplicare a pesticidelor, pe baza celor mai bune tehnici de prevenire a expunerii, în mod neintenționat, a mediului înconjurător la pesticide. În special, împuternicirea va necesita ca standardele să prevadă criteriile și specificațiile tehnice pentru instalarea de protecții laterale, pulverizatoare-tunel și echipamente cu aer pentru pulverizare, pentru prevenirea contaminării sursei de apă în timpul umplerii și golirii și specificații precise în instrucțiunile producătorului pentru a evita deriva pesticidelor pulverizate, ținând seama de toți parametrii relevanți, precum duzele, presiunea, înălțimea rampei, viteza vântului, temperatura și umiditatea aerului și viteza echipamentului.

### **6.32. Etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibili (A6-0218/2009, Ivo Belet)**

### **6.33. Modificarea Regulamentului (CE) nr. 717/2007 (telefonie mobilă) și a Directivei 2002/21/CE (comunicații electronice) (A6-0138/2009, Adina-Ioana Vălean)**

– Înainte de votare:

**Adina-Ioana Vălean (ALDE).** - Dle președinte, aceasta este o modificare minoră solicitată de Consiliu pentru a elimina o inconsecvență referitoare la cursurile de schimb aplicabile pentru plafoanele SMS și pentru limita de suspendare. Prin urmare, după cum s-a convenit cu Consiliul, următorul text ar trebui adăugat la sfârșitul articolului 1 alineatul (4) din regulamentul original, care este articolul 1, alineatul (2) litera (b) din regulamentul de modificare: „Aceleași cursuri de schimb de referință se aplică și pentru revizuirea anuală a valorii tarifelor reglementate de articolele 4a, 4b, și de articolul 6a alineatul (3), atunci când tarifele respective sunt exprimate în alte monede decât euro. ”

(Amendamentul oral a fost acceptat)

### **6.34. Obligațiile de raportare și întocmire a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor (A6-0247/2009, Renate Weber)**

– Înainte de votarea rezoluției modificate:

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei.** – Dle președinte, Comisia salută adoptarea raportului Weber aprobat sub forma textului de compromis privind obligațiile de raportare simplificată și întocmire a documentației necesare în cazul fuziunilor și divizărilor societăților comerciale pe acțiuni. Chiar dacă Comisia a mers chiar mai departe cu propunerea sa inițială, acest lucru va menține o parte semnificativă a posibilității de economisire a propunerii inițiale a Comisiei, care însumează 172 de milioane EUR pe an.

Agenda cu privire la reducerea poverii administrative avansează, iar acest lucru va contribui la potențialul de creștere și va ajuta Europa pe calea relansării.

### **6.35. Exercițarea activității de asigurare și de reasigurare (reformare) (A6-0413/2008, Peter Skinner)**

– Înainte de votare:

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei.** – Dle președinte, aș dori să îmi exprim aprecierea și admirația pentru gestionarea eficientă a dosarului Solvabilitate II de către Parlamentul European și pentru disponibilitatea dumneavoastră la compromis.

Prin intermediul Solvabilitate II, UE va avea un cadru modern de supraveghere a asigurărilor, care atunci va fi oficial pentru industria asigurărilor și pentru deținătorii de polițe.

Personal, regret eliminarea sistemului de sprijinire a grupului, deoarece este o șansă pierdută de progres în cadrul supravegherii grupului. Cu toate acestea, Comisia va sprijini acordul între Parlament și Consiliu dacă este sprijinit de votul dumneavoastră.



Aceasta, bineînțeles, nu este rezolvarea finală. Mai rămâne multă muncă de făcut: măsurile de punere în aplicare trebuie să fie stabilite cu ceva timp înainte de luna octombrie 2012 pentru a da statelor membre și industriei destul timp pentru a se pregăti pentru introducerea programului Solvabilitate II.

Vă pot asigura că Comisia își va juca rolul pentru a facilita acest proces și pentru a pune în aplicare cât mai curând posibil aceste reforme mult așteptate în interesul tuturor părților în cauză.

### 6.36. Acordul comercial interimar cu Turkmenistan

– Înainte de votare:

**Karel Schwarzenberg**, *Președinte în exercițiu al Consiliului*. – Dle președinte, permiteți-mi să vă reamintesc că Consiliul a examinat întotdeauna avizele și rezoluțiile Parlamentului cu un interes și atenție sporite. În același timp, Consiliul a luat foarte în serios problema drepturilor omului, după cum s-a dovedit în cadrul relațiilor contractuale ale Uniunii Europene cu țări din diverse părți ale lumii.

În cadrul Acordului de la Cotonou, un tratat între Uniunea Europeană și grupul de state africane, caraibiene și din Pacific, începând cu 1995 au existat mai mult de 15 cazuri în care Comunitatea a suspendat parțial sau integral aplicarea acordurilor în relație cu o parte dintre țări pentru neexecutarea obligațiilor referitoare la clauza privind drepturile omului.

De asemenea, veți afla despre sancțiunile impuse de Consiliu Uzbekistanului ca urmare a evenimentelor de la Andijan din 2005. Desigur, rămân multe de făcut în Turkmenistan în domeniul drepturilor omului și al respectării statului de drept și a democrației.

În special, vom continua să insistăm pentru eliberarea tuturor prizonierilor politici, pentru accesul liber al Comitetului Internațional al Crucii Roșii în închisori, pentru ridicarea restricțiilor privind călătoriile externe și pentru libertatea presei în societatea civilă. Suntem dedicați luării de măsuri adecvate în conformitate cu acordul, inclusiv, dacă este necesar, suspendării acordului cu Turkmenistanul în cazul încălcării drepturilor omului, după cum prevede acordul.

**Charlie McCreevy**, *membru al Comisiei*. – Dle președinte, Comisia a luat notă cu atenție de preocupările Parlamentului referitoare la situația democrației și a drepturilor omului din Turkmenistan. Considerăm binevenită declarația din cadrul propunerii comune de rezoluție conform căreia încheierea unui acord comercial interimar ar fi un bun prim pas care ne va permite să ne implicăm mai mult în legătură cu Turkmenistanul pentru a continua promovarea evoluțiilor pozitive și a cooperării.

Comisia este conștientă de preocupările Parlamentului în ceea ce privește posibilitatea de suspendare a acordurilor. Îmi amintesc declarația kolegei mele, dna Ferrero-Waldner, din cadrul dezbaterii de luna trecută, legată de faptul că atât Acordul comercial interimar (articolul 1), cât și APC (articolul 2) conțin clauze privind drepturile omului care constituie un element esențial al acestor acorduri. La fel ca aceste dispoziții, articolul 28 din ACI și articolul 94 din APC vor permite ambelor părți să ia măsuri adecvate în caz de încălcări grave ale acordurilor. În opinia Comisiei, aceste măsuri ar putea include și suspendarea acordurilor.

Comisia se angajează să monitorizeze îndeaproape situația drepturilor omului din Turkmenistan, împreună cu statele membre, și să raporteze periodic către organismele relevante ale Parlamentului. În cazul în care Parlamentul ar recomanda luarea de măsuri din perspectiva încălcărilor grave raportate ale elementelor esențiale ale Acordului comercial interimar, în special în ceea ce privește drepturile omului, Comisia va lua în considerare în mod serios reflectarea corespunzătoare a recomandărilor Parlamentului în cadrul propunerii sale adresate Consiliului.

**Harlem Désir (PSE)**. – (FR) Dle președinte, declarațiile făcute de președintele în exercițiu al Consiliului și de dl comisar sunt foarte interesante deoarece acestea consfințesc dreptul Parlamentului European de a solicita semnarea unui nou acord comercial cu Turkmenistanul care să facă referire la respectarea drepturilor omului. Acesta din urmă reprezintă un principiu fundamental pentru acordurile comerciale încheiate de Uniunea Europeană.

Cu toate acestea, datorită numărului uriaș de încălcări ale drepturilor omului din acea țară, chiar și acum, cred că cel mai bun mod de a înrădăcina această filozofie este de a începe prin a amâna acest angajament comercial nou pe care ni-l propuneți, și astfel de a nu ne da acordul care ne este solicitat astăzi, aici.

**Helmuth Markov (GUE/NGL).** – (DE) Dle președinte, aș dori să spun că, în cadrul dezbaterii și documentelor acesteia, Parlamentul a invitat atât Comisia, cât și Consiliul să declare că, dacă Parlamentul ar solicita suspendarea sau rezilierea acestui acord, ar proceda ca atare.

Declarațiile au fost foarte diferite. Președintele în exercițiu al Consiliului nu și-a exprimat opinia deloc referitor la modul în care ar reacționa Consiliul dacă Parlamentul ar solicita acest lucru. Comisarul a răspuns doar că Comisia s-ar gândi la ce ar face dacă Parlamentul ar face această solicitare. Ideea este că cererile Parlamentului nu au fost îndeplinite în niciun mod, nici de către Comisie, nici de către Consiliu, și, prin urmare, pot numai să recomand să ne retragem sprijinul în această chestiune.

(Aplauze)

**Daniel Caspary (PPE-DE).** – (DE) Dle președinte, doamnelor și domnilor, dezbatem deja subiectul Turkmenistanului de trei ani și jumătate în cadrul diverselor comisii ale acestei Camere. Există tratate europene pe care și Parlamentul trebuie să le respecte, chiar dacă acest lucru nu ne place întotdeauna.

Astăzi am reușit să obținem, în declarațiile Consiliului și ale Comisiei, asigurările care sunt posibile în cadrul tratatelor europene. Comisia și Consiliul au convenit în mod serios să urmeze recomandările Parlamentului atunci când elaborează avizele și, posibil, chiar să solicite suspendarea acordului.

După cum știm cu toții, din nefericire, acest lucru este tot ceea ce poate spera Parlamentul în domeniul de aplicare al tratatelor europene. Există o singură greșeală pe care nu ar trebui să o facem, iar aceea este păstrarea cu orice preț a relațiilor cu o țară pentru a obține mai multă putere pentru Parlamentul European. Vă îndemn să recunoașteți declarațiile Consiliului și ale Comisiei. Aceasta este tot ceea ce se poate spera. În acest context și în aceste împrejurări, v-aș ruga să sprijiniți semnarea acordului.

**Daniel Cohn-Bendit, în numele Grupului Verts/ALE.** – (DE) Dle președinte, dacă nu era în numele grupului, cer amânarea în numele Grupului Verzilor/Aliața Liberă Europeană .

(Cererea de retrimiteră la comisie a fost respinsă)

### **6.37. Acord interimar cu Turkmenistanul (A6-0085/2006, Daniel Caspary)**

### **6.38. Cadrul comunitar pentru securitatea nucleară (A6-0236/2009, Gunnar Hökmark)**

### **6.39. Sistemul comunitar de control pentru asigurarea respectării reglementărilor politicii comune în domeniul pescuitului (A6-0253/2009, Raül Romeva i Rueda)**

### **6.40. Conservarea resurselor halieutice prin măsuri tehnice (A6-0206/2009, Cornelis Visser)**

### **6.41. O politică comună de imigrare pentru Europa: principii, acțiuni și instrumente (A6-0251/2009, Simon Busuttill)**

### **6.42. Carta verde privind viitorul politicii TEN-T (A6-0224/2009, Eva Lichtenberger)**

## **7. Explicații privind votul**

### **Explicații orale privind votul**

#### **- Calendarul sesiunilor Parlamentului European - 2010**

**David Sumberg (PPE-DE).** - Dle președinte, ați putea crede că, datorită faptului că părăsesc Parlamentul în iulie, ar trebui să nu am opinii cu privire la programul Parlamentului în 2010. Dar i-aș dezamăgi pe cei care m-au trimis aici pentru ultimii zece ani dacă nu aș folosi această ocazie să protestez împotriva faptului că ședințele Parlamentului au loc la Strasbourg. Este o risipă scandalosă a resurselor contribuabililor. Nu există motive pentru aceasta: există o clădire a Parlamentului adecvată la Bruxelles. Când menționez acest lucru

persoanelor din Regatul Unit – cheltuiala și dificultățile prin care trece oricine pentru a veni aici – acestea sunt absolut uimite, în special într-o perioadă de criză economică, că trebuie să urmăm acest obicei. A venit timpul să punem capăt farsei de la Strasbourg, pentru a ne asigura că Parlamentul funcționează numai la Bruxelles și să contribuim în mod real la economisirea banilor publici pentru a-i cheltui pentru cauze mai bune.

### PREZIDEAZĂ: DL. COCILOVO

*Vicepreședinte*

**Christopher Heaton-Harris (PPE-DE).** - Dle președinte, în fiecare an la Conferința președinților se prezintă noi amendamente prin care se urmărește ca noi să stăm la Strasbourg mai mult decât ar trebui. De fapt, noi petrecem la Strasbourg mai mult decât realizează cei de acolo, deoarece doar pentru a ajunge acolo este nevoie de o zi de călătorie pentru aproape toată lumea. Nu ar trebui să fim nevoiți să venim la Strasbourg deloc.

Singurul drept suplimentar pe care aș dori să îl aibă Parlamentul este acela de a alege unde să se întrunească. Colegul meu, dl Posselt, recunoaște că politicienii care locuiesc în apropiere au un oarecare avantaj local. Însă nu tuturor ne este ușor să facem naveta din Germania. Este nevoie de mai mult de o zi pentru a aduce alegători aici - persoane care vor să viziteze și să vadă cum funcționează Parlamentul. În Bruxelles există condiții foarte bune. Nu ar trebui să votăm pentru a prelungi perioada de timp petrecută la Strasbourg, ci pentru a o elimina.

#### - Raport: Mairead McGuinness (A6-0232/2009)

**Daniel Hannan (NI).** - Dle președinte, vreau să mă refer la o singură problemă, și anume la saga scandalosă a legilor de expropriere din Spania, care a fost prezentată Comisie pentru petiții, în ultimii șase ani, într-o formă sau alta. Toți cei din Parlament, indiferent de naționalitate, au alegători care suferă de abuzuri cauzate de legea de urbanizare din zona de coastă a Spaniei, așa cum suferă și sute de cetățeni spanioli.

Încercările de a aduce acest subiect spre analiză în Parlament au fost rușinos împiedicate de o serie de deputați spanioli din ambele partide, și fac apel în special la colegii mei din Partidul Popular Spaniol, pentru a le reaminti importanța pe care o are sanctitatea proprietății. Ei, mai mult decât oricine, ar trebui să înțeleagă - cunoscându-le istoria și știind ce s-a întâmplat în timpul celei de-a doua Republici, atunci când proprietatea nu era sigură - cât este de important pentru oameni să simtă că drepturile de proprietate nu le vor fi violate prin abuzul statului.

#### - Raport: Anna Záborská (A6-0198/2009)

**Hannu Takkula (ALDE).** - (FI) Dle președinte, în primul rând vreau să spun că raportul dnei Záborská reprezintă abordarea potrivită. Este foarte important să implementăm egalitatea în rândul diferitelor roluri ale Parlamentului, fie că e vorba de comisii sau delegații.

De asemenea, este foarte important ca atunci când se redactează listele cu candidații la alegerile europene, acestea să poată conține un număr de femei egal cu cel al bărbaților.

Avem nevoie unii de alții și sper că lucrurile vor evolua astfel încât, într-o zi, genul să nu mai fie la fel de important ca abilitățile sau experiența. Este foarte important ca atunci când Parlamentul ia decizii, din comisii să facă parte persoane capabile și experimentate - atât bărbați, cât și femei. Astfel, toată lumea va avea o viziune comună și clară a modului în care ne putem îndrepta către un viitor mai bun și o Europă mai bună, prin intermediul cunoștințelor și al abilităților.

#### - Raport: Eluned Morgan (A6-0216/2009)

**Daniel Hannan (NI).** - Dle președinte, se pot face reduceri uriașe prin crearea unei rețele electrice europene comune. În orice moment, undeva în Europa se înregistrează un surplus de electricitate, iar eliminarea barierelor naționale va reduce considerabil dependența noastră față de resurse energetice importate. Din păcate însă, în seriile de rapoarte votate astăzi nu am votat și pentru acest model de integrare - o piață liberă, descentralizată, organică. În schimb, continuăm să ne îndreptăm către armonizare, prețuri fixe, protecție, către o poziție comună pentru negocierea cu Rusia și alte state terțe. În Uniunea Europeană există o diferență ideologică elementară între o piață liberă, bazată pe recunoașterea reciprocă a produselor, și una armonizată, bazată pe reducerea posibilităților de alegere ale consumatorilor, protejarea producătorilor și reglementarea autorității.

Cred că pentru o țară ca Marea Britanie există o serie de pericole. Până acum doi ani, noi am fost singurul producător de energie al UE. Chiar și acum ne aflăm într-un oarecare echilibru. O politică energetică comună ar putea reprezenta pentru noi ceea ce a reprezentat politica comună pentru pescuit, una în care suntem singura țară care contribuie semnificativ la un bun comun ce va fi apoi folosit în mod egal de ceilalți.

**Syed Kamall (PPE-DE).** - Dle președinte, înainte de a merge mai departe, aș vrea doar să aduc un omagiu raportorului, dna Morgan. Știu că urmează să plece și, deși nu am avut întotdeauna același punct de vedere, cred că toată lumea va fi de acord cu faptul că a muncit foarte mult la acest raport.

Știm cu toții, uitându-ne la istoricul liberalizării în UE, că liberalizarea telecomunicațiilor a fost un adevărat succes, oferindu-le consumatorilor din UE mai multe variante, prețuri mai mici și servicii mai bune. Este păcat că piața serviciilor poștale și cea energetică, în special, au rămas în urmă din acest punct de vedere. S-au făcut, desigur, câțiva pași în direcția bună, însă mai trebuie încă rezolvate problemele separării rețelei și a accesului la alte piețe.

Nu este corect ca anumite piețe, așa cum este cea din Marea Britanie, să fie deschise concurenței, prin urmare companii din Germania și Franța să aibă acces pe această piață, în timp ce companiile din Marea Britanie și alte țări să nu poată intra pe piețele acestora. Gata cu protecționismul. E timpul să avem mai multă încredere în piață.

#### **- Raport: Ivo Belet (A6-0218/2009)**

**Hannu Takkula (ALDE).** - (FI) Dle președinte, aș vrea mai întâi de toate să spun că raportul dlui Belet este excelent. Este foarte important să ne asigurăm că folosim energia într-un mod ecologic, că facem economie de energie și acționăm eficient din toate punctele de vedere - în domeniul transportului, și nu numai.

Și în cazul pneurilor ar trebui să avem același obiectiv. Acest raport specific se referă la transport și pneuri, însă trebuie să ținem cont de faptul că siguranța este cel mai important aspect, unul ce nu trebuie niciodată compromis.

Și aici trebuie să găsim echilibrul potrivit. Eficiența energetică în producerea pneurilor nu trebuie să primeze în fața siguranței. Cu alte cuvinte, dacă vrem să garantăm eficiența energetică și să o sporim, în același timp trebuie să ne asigurăm că siguranța nu este compromisă în nici un fel, deoarece pe autostrăzi, drumuri mici, și de altfel peste tot, siguranța trebuie să fie o prioritate și obiectivul principal avut în vedere atunci când se dezvoltă transporturile în Europa.

#### **- Raport: Adina-Ioana Vălean (A6-0138/2009)**

**Hannu Takkula (ALDE).** - (FI) Dle președinte, doresc să încep prin a-i mulțumi raportorului, dna Vălean, pentru raportul său excelent. Este foarte important ca în viitor, în Europa, să ajungem în situația în care costurile telefoniei mobile pe cuprinsul Europei să se reducă și să devină uniforme pe piața internă.

Acum, desigur, există problema că, atunci când mergem dintr-o țară în alta, trebuie să achiziționăm adesea noi abonamente, sau, dacă nu facem acest lucru, vom plăti tarife foarte mari.

În condițiile în care există libertate de circulație pentru cetățeni și forța de muncă și se lucrează la crearea unui spațiu economic comun - lucru ce ar trebui să fie operațional la nivelul întregii Uniuni - este foarte important să creăm un sistem coerent pentru tarifele de telefonie mobilă. Acest lucru ar fi în interesul publicului.

Uniunea Europeană trebuie să acționeze acordând prioritate intereselor publicului, și dacă ne propunem acest lucru, putem face ca prețurile convorbirilor telefonice să scadă.

**Syed Kamall (PPE-DE).** - Dle președinte, în calitate de raportor al Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor pentru acest raport, sunt foarte mândru de munca depusă pentru introducerea unui grad mai mare de transparență. De mulți ani, una din problemele majore este reprezentată de șocul facturii resimțit de o serie de consumatori atunci când se întorc acasă și găsesc facturi mult mai mari decât cele la care se așteptau.

Totuși, dacă ne uităm la restul raportului, și mai ales la capitolele despre plafoanele de prețuri, cred că trebuie să recunoaștem că, și fără aceste reglementări, prețurile erau în scădere. Comisia recunoaște, pe baza cifrelor de care dispune, că marea majoritate a consumatorilor nu folosesc roamingul. 70% din consumatori nu folosesc deloc serviciile de roaming în timpul unui an. Nivelul celor care utilizează frecvent roamingul este

mult mai scăzut. Așadar, ce facem noi, de fapt, este să reducem prețul convorbirilor telefonice și al transferului de date pentru un număr mic de parlamentari europeni privilegiați, funcționari ai Comisiei, jurnaliști și oameni de afaceri europeni.

Să sperăm că, în încercarea de a-și recupera veniturile din altă parte, companiile nu vor începe să tarifeze mai mult pentru utilizatorii casnici - în special pentru cei săraci. Să sperăm că nu îi jefuim pe săraci, făcându-i să plătească pentru apelurile telefonice mai ieftine ale bogaților.

**Bruno Gollnisch (NI).** – (FR) Dle președinte, salut raportul doamnei Vălean despre un subiect unde, pentru prima dată, competențele Uniunii Europene sunt pe deplin aplicabile.

Trebuie să spun că, în domeniul telecomunicațiilor, situația uneori este de nesuportat. Consumatorii sunt înșelați atunci când, folosind un telefon mobil ca acesta, pentru care li s-a spus că abonamentul include și apeluri internaționale, au un șoc în momentul în care descoperă valoarea facturii. Ca exemplu, uitați ce mi s-a întâmplat mie recent, atunci când, folosind internetul de două sau trei ori pe perioada unei zile petrecute în Italia, am primit de la operatorul francez aproape public Orange o factură în valoare de 1200 EUR, iar pentru o altă zi petrecută în apropiere de granița franceză, între Evian și Geneva, o alta de 3000 EUR!

Sunt practici de neconceput, ce se apropie de jaf în plină zi și de care se fac responsabili acești operatori, fără a oferi nici un pic de transparență consumatorilor. De aceea, regulile privind transparența contractelor de telefonie mobilă pe teritoriul Uniunii Europene trebuie standardizate.

**Daniel Hannan (NI).** - Dle președinte, desigur că suntem cu toții de acord cu tarife mai mici pentru telefonia mobilă atunci când călătorim în străinătate - numai un nebun s-ar opune acestei idei, însă aceasta este doar o parte a problemei. Atunci când în Parlament îi obligăm pe operatori să reducă tarifele de roaming, ei trebuie să găsească bani în altă parte, și asta de obicei înseamnă creșterea tarifelor pentru cei ce nu călătoresc.

Cu alte cuvinte, vorbim de o taxă pentru cei ce nu călătoresc, în beneficiul celor care o fac. Tinerii din locuințele sociale ale circumscripției mele vor trebui să plătească tarife mai mari, pentru ca un număr de oameni de afaceri, parlamentari europeni și comisari să poată vorbi mai ieftin atunci când sunt în străinătate.

Trebuie să spun că nu am fost părți dezinteresate. Noi toți cei implicați în acest sistem de votare vom câștiga semnificativ de pe urma regulamentului pe care am tot încercat să îl introducem în acest domeniu, de-a lungul ultimului an. Dacă doriți să aflați cum s-au schimbat polii de putere în Europa, trebuie doar să citiți acest raport. „Cine, cui?” a întrebat Lenin în probabil una dintre cele mai lipsite de fond afirmații de filozofie politică rostite vreodată. Cine are puterea și asupra cui o mănuieste? Ei bine, nu prea există dubii în legătură cu cine are puterea: noi o avem - noi, funcționarii europeni.

**Inese Vaidere (UEN).** - (LV) Dle președinte, vă mulțumesc foarte mult pentru că mi-ați dat cuvântul. Am votat pentru acest raport deoarece consider că ceea ce a realizat Parlamentul European în domeniul comunicațiilor mobile este extrem de important. Îmi amintesc de primele mele zile de lucru la Bruxelles, atunci când un minut petrecut la telefon era taxat cu trei euro, sau chiar mai mult; acum, mulțumită acestor reglementări, plătim sume limitate, lucru benefic și pentru cetățenii europeni, în general. De asemenea, aș dori să subliniez faptul că aceste tarife de roaming nu au fost foarte clare. Acest lucru este valabil în special pentru mesajele scrise. Deși am obținut reduceri considerabile la apelurile telefonice, uneori companiile au făcut profituri prea mari de pe urma mesajelor scrise, lucru care, din nou, nu a fost în interesul cetățenilor. Consider că, prin această directivă și acest regulament, am avansat considerabil în protejarea intereselor consumatorilor, și mai ales în zilele noastre, când transferul de date este atât de important încât oamenii primesc date pe telefoanele mobile, faptul că s-a obținut reducerea acestor tarife reprezintă o realizare importantă a Parlamentului European.

**- Raport: Peter Skinner (A6-0413/2008)**

**Eoin Ryan (UEN).** - Dle președinte, aș dori să îl felicit pe domnul Skinner pentru raportul său. A făcut o muncă excelentă. Și-a asumat o sarcină uriașă, însă a reușit să se achite foarte bine de acest act legislativ foarte complex. De asemenea, aș dori să felicit instituțiile europene și statele membre care ne-au adus aceste concluzii de succes din Solvabilitate II.

Este un bun exemplu al modului în care Europa trebuie să coopereze pentru redresarea financiară. Obligațiile, ca și soluțiile, vor fi împărțite. Acest răspuns european aprobat este un exemplu bun de relație strânsă în domeniul cooperării financiare. Trebuie să muncim pentru a ne asigura că nu vom mai traversa o criză bancară ca cea prin care trecem în momentul de față.

Am observat cu mare interes aprobarea de către Comisie a schemei de sprijin pentru ipoteci pentru proprietarii de case din Marea Britanie. Această schemă le va permite proprietarilor ce nu reușesc să plătească ratele la ipotecă să amâne pentru o perioadă de doi ani plata sumei luată cu împrumut și până la 70% din valoarea dobânzii. Ar trebui să urmărim foarte atent progresul acestei scheme, să învățăm și să implementăm măsuri eficiente care să ușureze povara pe care o purtăm.

Consider că este o abordare la care pot reflecta toate statele membre; în același timp, cred că instituțiile financiare din statele membre i-ar putea ajuta pe oameni să treacă la ipotecă doar cu dobândă, în cazul în care s-ar afla în dificultate. Ținând cont de susținerea de care beneficiază din partea guvernelor statelor membre, instituțiile financiare ar putea face multe pentru a ajuta oamenii apăsați de recesiune.

**- Raport: Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)**

**Christopher Heaton-Harris (PPE-DE).** - Dle președinte, înainte de a explica votul meu, aș vrea doar să îl felicit pe colegul meu, dl Kamall, care tocmai a ținut cel de-al 100-lea discurs în plen. Unii vor fi surprinși că a durat atâta! Dar ne bucurăm să îl avem în grupul centurionilor.

Am votat în favoarea raportului Hökmark din mai multe motive. În primul rând pentru că, de fapt, cine s-ar opune securității nucleare? Și cred că, dacă veți vorbi despre securitate nucleară și despre modul în care vom furniza energie în viitor, ne dorim ca aceasta să fie furnizată și folosită în cel mai sigur mod cu putință. Dar, în același timp, am votat pentru raport deoarece îmi doresc ca pe viitor să fie furnizată mai multă energie nucleară - mai multă în Marea Britanie - și asta deoarece m-am săturat să văd mori de vânt și turbine de vânt ce apar pe ici pe colo, în zonele rurale frumoase ale Europei, care nu au nici o contribuție la rețeaua națională de energie a vreunei țări - de fapt, afectează aceste rețele de electricitate - și nu oferă energie regenerabilă: oferă doar un fel de energie alternativă, pe o perioadă scurtă de timp. Sunt pe deplin în favoarea securității nucleare și a energiei nucleare.

**- Raport: Raül Romeva i Rueda (A6-0253/2009)**

**Jim Allister (NI).** - Dle președinte, propunerea incredibilă a Comisiei, în forma sa originală, aceea de a controla pescuitul de agrement și de a cere venituri și licențe, precum și tot ce însoțește această birocrăție, a fost una dintre acele propuneri care, pe drept, au generat o opoziție acerbă nu doar din partea celor implicați în acest sector, ci și în rândul celor care sunt interesați de subiecte ce țin de pescuit și birocrăția UE.

Sunt astfel foarte mulțumit de faptul că astăzi a fost aprobat amendamentul 48. Este un pas către redarea discreției convenite statelor membre în legătură cu luarea de acțiuni pentru acordarea de licențe și înregistrarea pescuitului de agrement, lăsând la latitudinea statelor membre să judece dacă există sau nu un impact asupra produselor din pește obținute de pe urma pescuitului de agrement - deși în cele mai multe state nu există acest impact. Mă bucur deci că acum Comisia a înregistrat un eșec cu această propunere și că, ceea ce începuse prost, a fost oarecum îmbunătățit.

**Daniel Hannan (NI).** - Dle președinte, după 10 ani în Parlament nu credeam că mai există ceva care să mă poată surprinde, însă am fost șocat de idioțenia propunerii de a extinde politica comună din domeniul pescuitului și la pescuitul de agrement cu undița, prin care se cere înregistrarea tuturor capturilor și compararea acestora cu cota națională.

Nu s-a renunțat la propunere, deși ea a fost îmbunătățită considerabil, în mare parte datorită unui acerb război de uzură purtat în cadrul comisiei de patru scoțieni dârji și patrioți care reprezintă principalele partide din țara lor: dna Attwooll, dna Stihler, dl Stevenson și dl Hudghton. De asemenea, doresc să aduc un omagiu celui mai bun prieten pe care îl are Irlanda de Nord în Parlamentul European, Jim Allister, un aprig susținător al intereselor comunităților și tradițiilor din provincia sa.

Problema aici era aplicarea. Problema era că oamenii nu aplicau legile existente. Aici, în Parlament, instinctul nostru este de a legifera, în loc să folosim arsenalul juridic de care dispunem. Mi-aș dori să aplicăm la scară mai largă - nu doar în domeniul pescuitului - principiul conform căruia nu este întotdeauna cel mai bine să emiți legi noi până ce nu ai epuizat toate competențele legale de care dispui.

**Catherine Stihler (PSE).** - Dle președinte, sper ca votul de astăzi referitor la raportul Romeva îi va asigura pe pescarii cu undița europeni de faptul că le-au fost recunoscute motivele de îngrijorare. Amendamentele 7 și 11 au trecut fără nici o opoziție; amendamentul 48 a trecut cu 608 voturi la 37; amendamentul 49 a trecut cu 580 voturi la 54; amendamentul 50 a avut mulți susținători; amendamentul 2 a trecut, făcând parte

dintr-un vot în bloc, împreună cu amendamentele 7 și 11; amendamentele 92 și 93 au fost respinse, exact ceea ce își dorea comunitatea pescarilor.

Următorul pas va fi reprezentat de modul în care Consiliul va gestiona noile dispoziții introduse de articolul 47. Va accepta sistemul propus de Parlament, sau va avea o altă abordare? Păcat că nu se află aici nimeni din partea Consiliului pentru a răspunde la această întrebare. Însă lansarea astăzi a cartei verzi privind reforma politicii comune din domeniul pescuitului ne oferă tuturor posibilitatea de a schimba politica comună din domeniul pescuitului și sper că deputații vor profita de ocazie pentru a distribui cartea verde în cât mai multe circumscripții, pentru ca vocile alegătorilor să fie auzite.

**- Raport: Cornelis Visser (A6-0206/2009)**

**Syed Kamall (PPE-DE).** - Dle președinte, vă mulțumesc foarte mult. Se pare că am ajuns la un moment de răscruce - mă scuzați, este moment de răscruce sau piatră de temelie?

Acest raport are un titlu interesant: „Conservarea resurselor de pescuit prin măsuri tehnice.” Pentru că, trebuie să spun, dacă chiar ne dorim cele mai bune măsuri tehnice pentru a conserva rezervele de pescuit, acestea nu se vor regăsi în politica comună din domeniul pescuitului. Rezultatele sunt la îndemâna oricui: politica comună în domeniul pescuitului a înregistrat un eșec în ceea ce privește conservarea rezervelor de pescuit. Este momentul - deși trebuia făcut demult acest lucru - să ne uităm la rezultate mondiale care au funcționat.

Haideți să ne uităm la Islanda, acolo unde s-a venit cu soluții bazate pe proprietate și pe drepturi ce pot fi lăsate moștenire. Haideți să luăm exemplul Noii Zeelande, acolo unde drepturile de pescuit sunt transmise de la o generație la alta. Ambele cazuri dovedesc că, atunci când ai încredere în piață, în aplicarea legii și în drepturile de proprietate, cel mai adesea se va identifica astfel o soluție mai bună decât cea reprezentată de o schemă de planificare centrală, de tip sovietic, așa cum este politica comună din domeniul pescuitului, care s-a dovedit a fi un dezastru. Este momentul să avem încredere în piață.

**- Raport: Simon Busuttill (A6-0251/2009)**

**Simon Busuttill (PPE-DE).** - (MT) O scurtă observație, pentru a explica votul grupului nostru, Partidul Popular European (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni, pentru raportul meu despre politica comună în domeniul imigrării. S-au organizat două ședințe de vot, una pentru o propunere alternativă, alta pentru raportul propriu-zis. Am votat în favoarea primei, pentru a avea posibilitatea să eliminăm un alineat introdus de blocul socialist în această Cameră, care se referă la dreptul de vot al imigranților. Nu suntem de acord cu acest lucru și ne-am opus acestei idei și la nivelul comisiei.

Totuși, este păcat că propunerea nu a trecut, pentru că dacă s-ar fi întâmplat așa, atunci acest alineat ar fi fost eliminat. În schimb, am votat în favoarea raportului în ansamblul său, pentru că noi considerăm că este un raport bun, care conține programul extins al Parlamentului European în domeniul politicii comune pentru imigrare.

**Bruno Gollnisch (NI).** - (FR) Dle președinte, principiile, acțiunile și instrumentele unei politici comune în domeniul imigrării: pe aceasta se concentrează cea mai mare parte a raportului domnului Busuttill.

Principiile? Se pare că până în 2050 Uniunea Europeană va avea nevoie de încă 60 de milioane de imigranți non-europeni, în ciuda milioanele de șomeri și săraci care există deja în Uniune, a concedierilor în masă și a închiderii companiilor.

Acțiunile? Mai multe drepturi pentru imigranți, inclusiv, în special, drept de vot, și oferirea unui acces nelimitat pe teritoriul european și la piața forței de muncă.

Instrumentele? Așa numita discriminare „pozitivă” sau recunoașterea unor calificări neoficiale, indiferent de natura lor, în timp ce europenilor li se cere să aibă calificări atestate oficial; recunoașterea unei noi categorii de migranți, aceia pe motive de mediu; și obligația locuitorilor europeni de a se adapta la submersiunea inevitabilă organizată și planificată de eurocrați, cu complicitatea Parlamentului.

În schimb, este urgent să inversăm fluxul de migrație, să restabilim frontierele interne, să implementăm o politică axată în principal pe familie pentru a crește populația europeană, și să impunem, în toate domeniile, preferința națională și europeană.

**Mario Borghezio (UEN).** - (IT) Dle președinte, doamnelor și domnilor, am multe rezerve cu privire la acest raport, și prima dintre ele, așa cum am mai afirmat cu puțin timp în urmă, se referă la o prevedere ce pare a

fi confuză într-un moment în care în Europa ne confruntăm cu problema fondului de garantare a salariilor sau, cu alte cuvinte, cu concedierea a milioane de muncitori. Asigurarea condițiilor necesare pentru ca 60 de milioane de imigranți să vină și să muncească în Europa este, după mine, o măsură revoltătoare.

De asemenea, aș vrea să subliniez faptul că, în timp ce noi discutăm cum să reglementăm și să organizăm viitorul imigrației, se petrec tragedii - evitate, slavă Domnului, grație spiritului umanitar al Italiei și a bunei guvernări a domnului Maroni - ca de exemplu cea care s-ar fi putut întâmpla cu nava turcă *Pinar*.

Ce ar trebui să facă Europa? În 600 de cazuri - așa cum a afirmat corect dl Maroni - Malta, în ciuda faptului că este finanțată de Uniunea Europeană, a eșuat în misiunea sa de a-i primi pe cei care călătoreau dinspre coasta Africii de Nord și au ajuns pe țărmurile sale. Italia a trebuit să intervină în toate aceste cazuri, deși centrul nostru de primire de la Lampedusa și-a depășit deja cu mult capacitatea, după cum bine știm.

Așa că, Europa, e momentul să intervii, să stabilești niște reguli bine definite! Cerem mărirea substanțială a finanțării acordate țării noastre, pentru a ne permite să abordăm această provocare în mod corespunzător. Europa trebuie să se trezească și să reglementeze serios fluxurile de imigranți: nu mai putem continua astfel!

#### **- Raport: Cornelis Visser (A6-0206/2009)**

**Inese Vaidere (UEN)**, - (LV) Mulțumesc foarte mult, domnule președinte. Vroiam să îmi exprim punctul de vedere referitor la raportul Comisiei pentru pescuit - raportul domnului Visser - referitor la aspecte legate de conservarea pescuitului. Dle președinte, pescuitul este foarte important pentru țara mea, Letonia, pentru că avem 550 de km de zonă de coastă. Cum Letonia este reprezentată doar de opt deputați, nu putem face parte din toate comisiile, însă aceste aspecte sunt foarte importante atât pentru economia noastră, cât și pentru modul de viață tradițional. Actualul regulament, reglementat și prin acest raport, nu este suficient pentru a proteja pescuitul în zona de coastă. Recunosc că pescuitul în exces este o problemă serioasă însă, ca urmare a unor regulamente excesive, pescuitul în zona de coastă este acum în pericol, și pescarii noștri sunt alungați de pe coastele Mării Baltice. Cred că viitoare sarcină a Parlamentului European ar trebui să fie aceea de a se asigura că acele state mărginite de mare își păstrează tradițiile și că, în același timp, și în termeni practici, vor continua să fie implicate în activități de pescuit, deoarece, în momentul de față, se întâmplă adesea ca satele de pescari să trebuiască să cumpere produse de la companiile mari ce pescuiesc în oceanele îndepărtate. Sute, chiar mii de locuitori din zona de coastă își pierd locul de muncă, deși, de secole, aceasta a fost principala lor sursă de venit. Vă mulțumesc foarte mult.

#### **Explicații scrise privind votul**

##### **- Raport: Helmuth Markov (A6-0243/2009)**

**Rovana Plumb (PSE)**, *în scris*. - Am votat această recomandare întrucât aderarea la Regulamentul nr. 61 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite cu privire la dispozițiile uniforme pentru aprobarea vehiculelor comerciale în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei, acordul revizuit, constituie scopul politicii comune în domeniul comerțului în conformitate cu articolul 113 din Tratat de eliminare a barierelor tehnice în calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante.

Implicarea Comunității aduce un plus de importanță activităților de armonizare desfășurate în temeiul acordului și, ca urmare, permite accesul mai ușor către piețele țărilor terțe. Această implicare trebuie să conducă la stabilirea unei concordanțe între instrumentele denumite „regulamente” adoptate în conformitate cu acordul revizuit și legislația comunitară în domeniu, iar adoptarea unui regulament de acest tip constituie de fapt o adaptare la progresul tehnic

.

##### **- Recomandare pentru o a doua citire: Jan Cremers (A6-0207/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *în scris*. - (IT) Votiez pentru.

Comisia Europeană a acordat întotdeauna o mare atenție garantării drepturilor individuale ale cetățenilor mobili, mai ales acele avantaje legate de asigurările sociale. Libera circulație a cetățenilor pe teritoriul comunității este una dintre libertățile fundamentale și încurajează dezvoltarea economiilor interne ale statelor membre.



Tocmai de aceea Comisia încearcă să-și intensifice eforturile prin care cetățenii UE și familiile lor să se bucure cu adevărat de drepturile garantate de actualul sistem de drept comunitar. Deși în anumite domenii legislațiile naționale acordă un tratament mai bun cetățenilor comunitari și familiilor acestora decât cel prevăzut de legislația europeană în vigoare, de fapt nici un stat membru nu a ratificat corect toate directivele referitoare la acest subiect.

Încălcarea repetată a drepturilor de care beneficiază cetățenii UE de a circula liber pe teritoriul european este evidentă, mai ales în următoarele situații: dreptul de intrare și de rezidență pentru membrii din familie care sunt cetățeni ai unor state terțe, precum și lipsa asistenței acordată ca urmare a accidentelor de muncă.

Sperăm că în viitor Comisia va continua cooperarea tehnică cu statele membre, cooperare ce a condus la identificarea mai multor aspecte în vederea unor discuții și clarificări ulterioare, mai ales în ceea ce privește abuzurile.

**- Raport: Caroline Lucas (A6-0115/2009)**

**Avril Doyle (PPE-DE), în scris.** – Am votat în favoarea acestui raport deoarece transmite un mesaj puternic viitorului Parlament, acela că trebuie să gestionăm mai eficient problema tăierii ilegale a copacilor și a defrișărilor.

Propunerea trebuia făcută cu mult timp înainte. Se estimează că aproximativ 20%-40% din producția mondială industrială de lemn provine din surse ilegale și până la 20% din aceasta ajunge anual în UE. Acest lucru sufocă prețurile pentru materiale lemnoase, ne face să pierdem resurse naturale și venituri din taxe, crescând în același timp nivelul de sărăcie al populațiilor băștinașe din întreaga lume. Efectele pe termen lung sunt și mai serioase, deoarece defrișările, a căror cauză principală este exploatarea forestieră ilegală, sunt responsabile pentru aproximativ o cincime din emisiile de gaze cu efect de seră.

Amendamentele actuale din raportul Lucas prevăd că deținerea sau vânzarea de material lemnos ilegal constituie o infracțiune doar dacă ai dat dovadă de neglijență, inconștiență sau premeditare - nu penalizează companiile care s-au achingat de obligațiile de „efort cuvenit” ce le revin. Așadar nu este deloc nevoie să garantăm legalitatea din partea companiilor.

**Edite Estrela (PSE), în scris – (PT)** Am votat în favoarea rezoluției ce include obligații pentru operatorii ce comercializează material lemnos și produse din lemn pe piață, deoarece exploatarea forestieră ilegală au devenit o problemă din ce în ce mai serioasă, cu consecințe îngrijorătoare pentru mediu, cum ar fi pierderea biodiversității, defrișarea și degradarea pădurilor. În plus, acestea sunt responsabile pentru aproape 20% din emisiile de carbon la nivel mondial.

În calitate de mare consumator de material lemnos și produse din lemn, Uniunea Europeană are obligația de a întreprinde acțiuni eficiente împotriva defrișărilor și a exploatărilor forestiere ilegale, care trebuie să includă și încetarea furnizării unei piețe pentru produsele din lemn ilegale.

Trebuie să adoptăm o legislație împotriva exploatărilor forestiere ilegale, astfel încât consumatorii să știe că produsele vin din surse legale, companiile care respectă aceste reguli să nu mai fie dezavantajate, iar cele care aleg produsele din lemn ilegale să nu mai găsească o piață de desfacere.

**Glyn Ford (PSE), în scris.** – Salut raportul doamnei Caroline Lucas, care stabilește anumite obligații pentru operatorii ce comercializează material lemnos și produse din lemn. Am fost raportorul pentru aviz al Comisiei pentru comerț internațional care a fost adoptat de Comisie în unanimitate.

Pentru noi, cel mai bun mod de a opri comerțul ilegal cu material lemnos l-a reprezentat înăsprirea cerințelor și obligațiilor și sporirea mijloacelor legale de urmărire în justiție a posesiei și vânzării de material lemnos și produse din lemn ilegale pe piața UE, ca factor de descurajare al acestor practici.

Trebuie să cooperăm cu marii consumatori, precum SUA, China, Rusia și Japonia pentru a soluționa această problemă și pentru a crea un sistem global de avertizare și înregistrare a exploatărilor forestiere ilegale și a țărilor ce ridică probleme, cu ajutorul Interpolului, un organism ONU ce folosește ultima generație de sisteme tehnologice prin satelit.

**Françoise Grossetête (PPE-DE), în scris.** – (FR) Am ales să mă abțin de la a vota propunerea de regulament de stabilire a obligațiilor operatorilor ce comercializează material lemnos și produse din lemn.

Deși consider cu tărie că este esențial ca, la granițele pieței unice, să se întărească controalele la importurile de material lemnos, cred că sistemul propus de raport este unul prea greu și birocratic care îi va penaliza pe cei din sectorul forestier european.

Pentru a combate exploatarea forestieră ilegală, în loc să impunem un sistem de etichetare a produselor scump și complicat, care ar afecta întregul sector, ar trebui să sporim controalele și să ne concentrăm pe lanțul de aprovizionare prin care produsele ajung pe piața europeană, pentru a combate exploatarea forestieră ilegală.

Regulamentul ar trebui să aibă ca principal obiectiv nu impunerea unui proces birocratic și scump pentru verificarea fiecărui produs, ci implementarea unei noi culturi comune în materie de control și responsabilitate. Având în vedere problemele cu care se confruntă sectorul, nu ar trebui să penalizăm mai mult domeniul materialului lemnos decât o facem cu alte materiale sau surse de energie, aplicând și mai multe reguli pentru comercializare.

**Eija-Riitta Korhola (PPE-DE), în scris.** – Insist asupra faptului că acest regulament este unul necesar și așteptat de mult timp. Exploatarea forestieră ilegală reprezintă o problemă ce trebuie abordată în mod eficient, nu doar din motive climatice, ci și pentru aspectele sociale și de mediu pe care le implică. Și totuși, astăzi a trebuit să votez împotriva acesteia. Raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI) și-a pierdut obiectivul principal, extinzându-și sfera de acțiune și atribuțiile dincolo de cele stabilite inițial. Trebuie să ne asigurăm că, odată importate produsele din lemn, și după ce taxele vamale au fost plătite pentru ele la granițele pieței unice, se presupune că ele sunt legale și astfel nu mai este nevoie de introducerea unor obligații financiare și birocratice suplimentare și disproporționate pentru toți operatorii din UE.

Însă raportul ENVI prevede un procedeu de etichetare scump, cerințe suplimentare pentru durabilitate, face definiția de legalitate de neajuns și așează povara efortului convenit pe umerii tuturor operatorilor din cadrul pieței interne. Regulamentul ar trebui să combată exploatarea forestieră ilegală la granițe, așa cum își propusese inițial. Însă afectarea tuturor operatorilor de pe piața internă, a celor care nu folosesc și nu distribuie lemn tăiat ilegal, având astfel un impact asupra competitivității lor pe piața mondială, nu constituie în mod clar obiectivul acestui regulament, prin urmare nu poate beneficia de sprijin.

**David Martin (PSE), în scris.** – Am votat în favoarea acestui raport care stabilește reguli pentru operatorii ce comercializează material lemnos pe piața UE pentru prima dată. Operatorii vor trebui să respecte un sistem de „efort convenit”, astfel încât lemnul să fie tăiat conform legilor regionale, naționale și internaționale în domeniu. Sunt mulțumit că operatorii vor trebui să satisfacă și criteriile de durabilitate și legi privind populațiile băștinașe. Este foarte important ca verificarea conformității să fie făcută de entități independente și mă bucur de faptul că raportul subliniază acest lucru.

**Robert Sturdy (PPE-DE), în scris.** – Trebuie făcute eforturi pentru a opri comerțul cu material lemnos și produse din lemn tăiat ilegal pe piețele din UE, pentru o concurență eficientă, dezvoltare durabilă și protejarea biodiversității globale și a mediului.

Sistemul atenției convenite propus de Comisie (care este deja pus în aplicare la cele mai înalte standarde în Marea Britanie), include măsuri și proceduri ce le permit operatorilor să urmărească materialul lemnos și produsele din lemn, să aibă acces la informații referitoare la conformarea cu legislația aplicabilă și să gestioneze riscul de comercializare pe piața UE a produselor din lemn sau a materialelor lemnoase ilegale. Această acțiune îi asigură pe consumatori că, atunci când achiziționează material lemnos și produse din lemn, nu contribuie la problema exploatarea forestieră ilegală și la comerțul asociat acesteia.

Deși în principiu sprijinim propunerea, nu suntem de acord cu aplicarea unor cerințe pentru toți operatorii, așa cum a propus raportorul, deoarece credem că astfel se vor introduce poveri financiare și birocratice disproporționate pentru toți operatorii din UE. Propunerea Comisiei propune un sistem de atenție convenită bazat pe evaluarea riscurilor și pe analiza dovezilor, aceasta fiind o abordare mult mai eficientă și mai practică.

#### **Miloslav Randsdorf (A6-0214/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE), în scris.** – (LT) Petrolul reprezintă cea mai importantă sursă de energie în Uniunea Europeană și economia depinde foarte mult de rezervele constante, fiabile și accesibile. Ca urmare a dependenței noastre din ce în ce mai mari față de importul de petrol, securitatea rezervelor de petrol este foarte importantă.

În UE, cererea de petrol va continua să crească până în 2030, deși doar cu 0,25% pe an. În 2030 petrolul va continua să fie principala sursă de energie în UE, reprezentând aproximativ 35% din totalul energiei consumate. Deoarece rezervele de petrol și capacitățile de procesare nu pot satisface în prezent cererea din ce în ce mai mare, situația pe piață va continua să fie tensionată.

Toți acești factori trebuie avuți în vedere atunci când se dezvoltă o politică energetică europeană reală și unită. O parte a acestei politici trebuie să se refere la capacitatea de reacție a UE în fața unei posibile crize a rezervelor de petrol. Rezervele sunt un factor important de atenuare a loviturilor reprezentate de probleme neașteptate cu furnizarea, deoarece, în astfel de cazuri, anumite, dacă nu chiar toate sectoarele economiei s-ar opri. Din acest punct de vedere, deținere unor rezerve este un aspect ce ține de siguranța națională elementară.

**Ilda Figueiredo (GUE/NGL), în scris. – (PT)** Am votat în favoarea acestui raport deoarece considerăm că este importantă menținerea unor rezerve minime de petrol brut și/sau produse petroliere. Păstrarea unei rezerve minime este un aspect de foarte mare importanță economică și socială pentru o țară, inclusiv pentru siguranța acesteia. Astfel, orice tip de speculații cu aceste rezerve trebuie interzis, contrar a tot ceea ce s-a întâmplat. Ele trebuie să aparțină sectorului public și să fie administrate de acesta, pentru a proteja interesele statelor membre.

Totuși, nu suntem de acord cu puterile acordate Comisiei Europene prin această propunere de directivă, în special posibilitatea ca departamente ale Comisiei să „verifice rezervele de urgență și rezervele alocate” în statele membre. Țările trebuie să își creeze astfel de rezerve, însă administrarea lor și stabilirea nivelurilor minime și maxime sunt aspecte de suveranitate. De asemenea, nu suntem de acord cu orice încercare de a folosi crearea acestor rezerve ca o altă justificare, deși una atenuată, pentru politica de intervenție, așa cum s-ar putea subînțelege din crearea „unui climat favorabil investițiilor, cu scopul analizării și supravegherii rezervele de petrol aflate pe teritoriul și în afara Uniunii Europene”.

#### **- Raport: Luca Romagnoli (A6-0228/009)**

**Philip Bradbourn (PPE-DE), în scris. –** Deși susținem colaborarea dintre statele membre pe aceste teme, considerăm că această problemă ar trebui să rămână în domeniul subsidiarității, care nu se supune acțiunii UE.

**Carlos Coelho (PPE-DE), în scris. – (PT)** Această inițiativă face parte din strategia globală de protejare a infrastructurilor critice. Economia UE, precum și siguranța și bunăstarea cetățenilor săi depind de existența și buna funcționare a unor infrastructuri care furnizează servicii esențiale, cum ar fi serviciile de sănătate, telecomunicații, rețele electrice și de transport, servicii financiare, aprovizionarea cu apă și alimente etc.

În timp ce unele state membre au pus deja în aplicare structuri și măsuri de protecție solide, în altele situația continuă să fie una precară. Astfel, este vital să avem un sistem mai eficient de schimb de informații și bune practici, ce va fi posibil doar prin crearea acestui sistem de informații și comunicații.

Acest sistem va întări dialogul și va spori informațiile disponibile referitoare la vulnerabilități și amenințări comune, facilitând totodată cooperarea și coordonarea dintre statele membre. În același timp, va încuraja dezvoltarea unor strategii și măsuri corespunzătoare pentru a reduce riscurile și a promova o protecție adecvată, dar va spori, în egală măsură, gradul de siguranță al cetățenilor.

De asemenea, susțin introducerea unei clauze de revizuire la trei ani care va permite realizarea îmbunătățirilor necesare, în special posibilitatea de a include o funcționalitate pentru un sistem rapid de alertă.

**Edite Estrela (PSE), în scris. – (PT)** Am votat în favoarea propunerii pentru o rețea de alertă privind infrastructurile critice (CIWIN). Infrastructura unor state membre este alcătuită din bunuri, servicii și facilități fizice și din domeniul IT care, în cazul în care ar fi întrerupte, ar putea avea un impact serios asupra sănătății, siguranței și bunăstării economice și sociale.

Sistemele de transport, telecomunicațiile și energia sunt sectoare cruciale pentru dezvoltarea statelor membre, fiind din ce în ce mai mult interconectate, deoarece unele state membre se bazează pe celelalte. Tocmai de aceea este foarte important pentru dezvoltarea Uniunii Europene ca între diferitele autorități să existe un sistem unic pentru accesarea și utilizarea în comun a informațiilor referitoare la protecția infrastructurilor cruciale, pentru schimbul de bune practici, precum și un sistem de alertă rapid.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL)**, în scris. – (EL) Propunerea Comisiei, pe baza căreia a fost creat raportul creează o rețea de informare și avertizarea între statele membre, pentru infrastructurile publice și private caracterizate ca fiind „critice”.

Această rețea reprezintă un prim pas în a permite persoanelor private, cu alte cuvinte companiilor cu monopol ale căror instalații vor fi caracterizate ca fiind infrastructuri critice, să primească competențe în domeniul securității pentru care, în momentul de față, doar statul este responsabil.

Se deschide astfel drumul spre catalogarea oricărei demonstrații a claselor muncitoare ce afectează infrastructurile „critice”, inclusiv instalațiile private (de exemplu grevele din sectoare critice, cum ar fi cel energetic, al telecomunicațiilor etc; părăsirea locului de muncă, fie că e vorba de fabrici, companii etc; protestele, demonstrațiile etc) ca fiind „act de terorism”.

Subminează apărarea și suveranitatea statelor membre, elimină diviziunea dintre siguranța internă și cea externă și acordă UE un rol și implicare directă.

Combaterea „amenințării terorii” a fost din nou folosită de UE ca pretext pentru desăvârșirea cadrului instituțional reacionar, care este îndreptat de fapt împotriva clasei muncitoare și a mișcărilor de opoziție, garantând puterea capitalului prin subminarea și mai accentuată a drepturilor suverane ale statelor membre.

**Vladimir Urutchev (PPE-DE)**, în scris. – (BG) Astăzi, UE a adoptat raportul domnului Romagnoli referitor la crearea unei rețele de alertă privind infrastructura critică în UE, care nu a fost discutat în cadrul sesiunii plenare. Consider că protejarea cetățenilor UE constituie una dintre principalele priorități ale acestei instituții, iar ei trebuie să cunoască acest lucru.

Acest lucru va fi posibil prin crearea acestei rețele de informații, pe baza unui schimb de experiență și bune practici între țările UE, pentru a înțelege mai bine și a avea standarde mai bune pentru protejarea locațiilor și a activităților critice, care sunt foarte importante pentru state și populația acestora.

Aș vrea să menționez că, în calitate de raportor alternativ pentru Grupul Partidului Popular European (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni, sunt mulțumit cu adoptarea în unanimitate, de către toate grupurile politice din Parlament, a cerinței privind participarea obligatorie a statelor membre la noul sistem, fapt ce garantează importanța acestei inițiative din perspectivă europeană.

De asemenea, sper ca și după primii ani de funcționare reușită a sistemului, Comisia Europeană va întreprinde măsurile necesare integrării unor funcții suplimentare în sistem, ce vor permite distribuirea rapidă a informațiilor urgente referitoare la pericolele apărute și care amenință infrastructurile critice din orice zonă a UE.

În final, vom obține un sistem de informații complet, ce oferă protecție și siguranță sporite pentru cetățenii europeni.

#### **- Raport: Gérard Deprez (A6-0193/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, în scris. – (IT) Am votat pentru.

Unul dintre cele mai dezbătute aspecte al politicilor discutate de Uniunea Europeană se referă la punerea în aplicare a unei politici comune pentru protejarea personalităților publice. Conceptul de „personalitate publică” este unul foarte larg însă astăzi am ajuns la o definiție comună conform căreia termenul se referă la o persoană ce ocupă o poziție oficială sau neoficială și care ar putea fi amenințată ca urmare a opiniilor prezentate în cadrul dezbaterilor publice.

Exemple notabile sunt cele ale fostului parlamentar olandez Hirshi Ali, care a fost amenințată în februarie 2008 ca urmare a discursului pe tema fierbinte a radicalizării islamice în Europa, precum și cel al binecunoscutului scriitor britanico-indian Salman Rushdie, persecutat din cauza părerilor sale controversate cu privire la Islam.

Este astfel de dorit ca orice persoană care contribuie în mod pozitiv la extinderea dezbaterilor publice să beneficieze de dreptul de a fi protejată atunci când vizitează o țară în care ar putea fi amenințată sau atacată; mai ales în cazuri similare cu cel al lui Salman Rushdie, în care o țară terță a emis deja o sentință de pedeapsă cu moartea.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, în scris. – (PT) Protejarea personalităților publice rămâne responsabilitatea statului gazdă, în conformitate cu prevederile legale în vigoare în țara respectivă.

În 2002 s-a creat Rețeaua europeană de protecție a personalităților publice, tocmai pentru a îmbunătăți comunicarea și consultarea dintre statele membre în acest domeniu.

Actuala inițiativă își propune să extindă definiția de „personalitate publică”, așa cum este prevăzută la articolul 2 din Decizia Consiliului 2002/956/JHA, pentru a se referi la orice persoană care poate sau nu să ocupe o poziție oficială, care este predispusă la amenințări ca urmare a contribuției la sau a impactului asupra dezbaterilor publice.

Propunerea olandeză are la bază un incident din 2008, atunci când un fost membru al Parlamentului olandez a primit amenințări la adresa integrității sale fizice ca urmare a unui discurs despre radicalizarea islamică ținut în timpul unui seminar în Parlamentul European.

În calitate de raportor alternativ pentru Grupul Partidului Popular european (Creștin-Democrat) și al Democrațiilor Europeni, sprijin această inițiativă, care urmărește să extindă protecția drepturilor omului și, în special, să promoveze libertatea de exprimare.

**Andrzej Jan Szejna (PSE)**, *în scris*. – (PL) Statele membre cooperează în domeniul protejării personalităților publice în conformitate cu prevederile legale în vigoare în țara respectivă și cu acordurile internaționale. Decizia Consiliului (2002/956/JHA) aflată în discuție stabilește protecția personalităților publice conform definiției din legislația națională a statelor membre sau în temeiul regulamentelor unei instituții sau organizații internaționale sau supranaționale. Protecția personalităților publice este responsabilitatea statelor gazdă.

Având în vedere amenințările la adresa personalităților publice în ultimii ani, sprijin pe deplin decizia luată, aceea de a modifica deja existentă Decizie a Consiliului privind rețeaua europeană pentru protejarea personalităților publice. Principalul său obiectiv îl reprezintă extinderea articolului 2, prin definirea „personalității publice” ca fiind orice persoană ce deține o poziție oficială sau neoficială, care este predispusă la amenințări ca urmare a contribuției avute la sau a impactului asupra dezbaterii publice.

Consider că această decizie va spori siguranța personalităților publice și va avea un efect benefic pentru dezvoltarea democrației.

#### **- Raport: María Isabel Salinas García (A6-0200/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *în scris*. – (SV) Existența unei producții de bumbac în UE nu reprezintă un scop în sine. Uniunea trebuie să vadă piața mondială a bumbacului ca un întreg și să le ofere consumatorilor din UE posibilitatea de a cumpăra bumbac la cel mai mic preț, indiferent de zona unde a fost produs, cu condiția ca acesta să fi fost produs în anumite condiții etice și de protecție a mediului.

Mă opun cu fermitate acestui raport. Țin să remarc din nou faptul că, din fericire, Parlamentul European nu deține puterea de codecizie în materie de politică agricolă a UE. În mod contrar, UE ar cădea în capcana protecționismului și a subvențiilor masive acordate tuturor grupurilor din industria agricolă.

#### **- Raport: Reinhard Rack (A6-0219/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *în scris*. – (IT) Am votat pentru.

Regiunea Alpină este una dintre cele mai importante și bogate teritorii ale Comunității Europene. Se întinde pe suprafața a opt state care, la 4 aprilie 1998, semnaseră deja acorduri comune pentru protejarea și conservarea regiunii, precum și pentru o politică comună de administrare a transportului. Într-adevăr, pentru transport, „Protocolul pentru Implementarea Convenției Alpine din domeniul transportului” legiferat în perioada 24-26 mai 2000 are ca obiectiv principal furnizarea unui cadru legal pentru o mobilitate durabilă în Alpi.

Deși acest protocol mai trebuie încă acceptat de toate cele opt state ale Convenției Alpine, noi vom depune toate eforturile pentru a ne asigura că va fi rapid ratificat de celelalte state din regiune, prin urmare această ratificare a „Protocolului de transport” devine una dintre principalele obiective ale Comisiei Europene.

#### **- Raport: Mairead McGuinness (A6-0232/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *în scris*. – (SV) Acesta este de fapt un raport al activităților Comisiei pentru petiții din Parlamentul European. Totuși, pentru că aduce laude Tratatului de la Lisabona și face câteva referințe la acesta, manifestând speranța că acesta va fi ratificat curând, am hotărât să votez contra raportului în ansamblu.

Cred că Tratatul de la Lisabona a fost respins pentru că, în principiu, cetățenii unui stat membru au votat împotriva lui printr-un referendum. De asemenea, există o serie de state membre în care majoritatea electoratului ar fi votat cu siguranță contra Tratatului de la Lisabona dacă ar fi avut ocazia.

Nu pot să sprijin ignoranța manifestată de Comisia pentru petiții din Parlamentul European în formulările din acest raport.

**Francis Wurtz (GUE/NGL)**, *în scris*. – (FR) Aș vrea să-mi exprim opoziția față de alineatul (17) din acest raport, care nu este decât o altă manifestare a campaniei duse pentru ca Strasbourg-ul să nu mai fie sediul Parlamentului European. Aș vrea să punctez următoarele aspecte legate de acest subiect:

În primul rând, alegerea orașului Strasbourg a fost de la bun început o decizie legată de istoria Europei. Intenția era de a pune în evidență scopul unui proces european, ca forță pentru pace și pentru apropierea națiunilor. Tocmai pentru că eu cred în continuare în relevanța acestui scop pledez ca simbolul Strasbourg să fie păstrat.

În al doilea rând, aș vrea să repet dorința mea de a asista la dezvoltarea unei Europe care să sprijine diversitatea culturilor ce caracterizează națiunile membre. De ce să nu avem pe lângă Comisia de la Bruxelles și Parlamentul de la Strasbourg o instituție europeană importantă la Varșovia, o alta la Barcelona și încă una la Stockholm?

Numai ideea de a avea o Europă orientată doar după principiile economice ar putea justifica centralizarea tuturor instituțiilor într-un singur loc, adică departe de popoarele Europei.

Acestea sunt motivele pentru care mă opun prevederilor alineatului (17) din raportul McGuinness, care în rest nu pune probleme.

#### **- Raport: Anna Záborská (A6-0198/2009)**

**Edite Estrela (PSE)**, *în scris*. – (PT) Am votat în favoarea propunerii de rezoluție referitoare la integrarea egalității dintre femei și bărbați în activitatea comisiilor și a delegațiilor. Acest raport din proprie inițiativă arată progresele înregistrate în comisii și în delegații și reafirmă necesitatea de a adopta și de a aplica o strategie de promovare a egalității dintre sexe.

Apelul la egalitatea dintre sexe nu reprezintă un atac la adresa bărbaților, ci se adresează societății în ansamblu, fiind atât în avantajul femeilor cât și al bărbaților, precum și al familiilor. Integrarea aspectelor de gen implică reorganizarea, îmbunătățirea, dezvoltarea și evaluarea politicilor pentru a se garanta o abordare bazată pe egalitatea de șanse inclusă în toate politicile la toate nivelurile și în toate etapele de către cei care suni implicați în mod normal în luarea de decizii.

Este deci necesar să adoptăm și să aplicăm o strategie de promovare a egalității de șanse care să conțină ținte specifice în toate politicile comunitare care țin de competența comitetelor și a delegațiilor parlamentare.

#### **- Recomandare pentru o a doua lectură: Eluned Morgan (A6-0216/2009)**

**Richard Corbett (PSE)**, *în scris*. – Sute de mii de cetățeni pe care îi reprezintă din circumscripțiile Yorkshire și Humberside vor economisi bani la gaz și la electricitate ca urmare a acestui document legislativ. Măsurile vor îmbina eficiența energetică și costurile reduse.

Deși nu s-a ajuns încă la o separare totală, legislația aceasta se îndreaptă către crearea unei rețele în care companiile nu au voie să dețină atât producția cât și distribuția de electricitate, lucru care le-ar permite să suprataxeze consumatorii. Apreciez în special faptul că acesta va acorda consumatorilor dreptul de a-și schimba gratuit alimentarea cu gaze sau electricitate în decurs de trei săptămâni, precum și dreptul la despăgubiri dacă primesc facturi incorecte sau întârziate. Se vor introduce de asemenea contoare SmartMeters pentru eficiență energetică.

Aceste reglementări constituie o adevărată Cartă a drepturilor consumatorilor de energie electrică. Prea multă vreme și-au permis companiile să-i oblige pe consumatori să plătească excesiv pentru gaz și electricitate. Cetățenii pe care îi reprezintă vor observa avantajele acestei legislații pentru că vor primi facturi mai mici.

**Teresa Riera Madurell (PSE)**, *în scris*. – (ES) Noi, cei din delegația socialistă spaniolă, am susținut modelul separării proprietății companiilor integrate vertical atât în domeniul gazului cât și al electricității, pentru cât noi considerăm că separarea companiilor de producție/distribuție de cele de transport le acordă consumatorilor europeni opțiuni reale și stimulează investițiile necesare în acest sector, acest lucru însemnând că energia va

putea ajunge pe întreg teritoriul UE fără întreruperi. Cu toate acestea, am votat pentru pachetul de electricitate și gaz pentru piața internă deoarece:

- (1) interesele consumatorilor au fost puse în centrul revizuirii pachetului legislativ;
- (2) am inclus conceptul de sărăcie energetică și am solicitat statelor membre să includă măsuri de combatere a sărăciei energetice în planurile naționale de acțiune și să se asigure nu doar că persoanele cele mai vulnerabile primesc energia de care au nevoie, dar și să interzică debransarea acestora în momentele dificile, și
- (3) din moment ce separarea proprietății va deveni realitate peste câțiva ani prin măsurile anti-monopol luate de Directoratul General pentru Concurență, am pus accentul pe arhitectura instituțională, consolidând responsabilitățile noii agenții europene și independența organismelor de reglementare naționale.

**Gary Titley (PSE)**, *în scris*. – Cel mai mare eșec al pieței unice este faptul că nu a reușit să creeze o piață energetică unică. Politicile energetice naționale au adus Europa într-un impas, într-o situație de dependență extremă de combustibili fosili scumpi, importați. Nu există nici o rețea energetică europeană, nici o politică de stocare a energiei. Trebuie să ne diversificăm urgent rezerva de energie, să reducem consumul, să încurajăm energia care produce mai puține emisii carbon și să creăm o piață internă stabilă și competitivă.

Din aceste motive, eu susțin aceste rapoarte, dar mă preocupă faptul că efortul de a ajunge la un compromis acceptabil pentru toată lumea ar putea știrbi eficiența acestei legislații, astfel că supravegherea corespunzătoare a punerii sale în aplicare este esențială.

Susțin introducerea mai multor prevederi privind drepturile consumatorului și salut recunoașterea sărăciei energetice ca reprezentând o problemă social gravă.

Mă preocupă în continuare caracterul neobligatoriu ale Agenției UE pentru Cooperarea Regulatorilor Energetici. Până la urmă, nu putem asigura o piață energetică unică dacă nu avem un regulator european cu puteri reale.

Felicit Parlamentul pentru faptul că a determinat statele membre să meargă mai departe decât intenționau. Acesta este un nou exemplu în care Parlamentul garantează victoria cauzei europene în ansamblu asupra egoismului și a protecționismului național.

#### **- Recomandare pentru o a doua lectură: Giles Chichester (A6-0235/2009)**

**Luís Queiró (PPE-DE)**, *în scris*. – (PT) Al treilea pachet privind energia trebuie să dezvolte treptat piața energiei, lucru care până foarte recent se baza pe un sistem monopolist. Evoluția către liberalizare necesită o concurență veritabilă și susținută și subliniază importanța unei Agenții pentru Cooperarea Regulatorilor Energetici mai puternice și cu puteri cu adevărat independente.

Obiectivul principal al agenției va fi de a ajuta autoritățile de reglementare să îndeplinească la nivel comunitar sarcinile pe care le au statele membre și, dacă este necesar, de a le coordona acțiunile. Agenția va mai supraveghea și piețele interne de electricitate și de gaz natural, contribuind la toate eforturile în vederea îmbunătățirii securității energetice.

Aș vrea să subliniez rolul esențial al agenției în viitorul politicii energetice din Europa, care am vrea să se caracterizeze prin condiții mai competitive și mai diverse, total diferite de monopolurile din trecut, și prin condiții de securitate și de eficiență sporite, în avantajul consumatorilor.

Acestea sunt motivele care m-au determinat să votez în favoarea acestui raport.

#### **- Recomandare pentru o a doua lectură: Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009)**

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *în scris*. – (PT) Salut adoptarea acestui raport, care face parte din pachetul privind energia adoptat astăzi, deoarece, din punctul meu de vedere, acesta reprezintă un alt pas important către îmbunătățirea calității vieții cetățenilor europeni.

Posibilitatea creării unor legături între rețelele de electricitate și existența unor regulatori puternici și capabili să garanteze transparența pieței și cooperarea transnațională sunt factori esențiali pentru a ne asigura că utilizatorii finali pot beneficia de un serviciu cu adevărat corect și competitiv.

Împărțirea responsabilităților și cooperarea între statele membre atât pe piața de electricitate, cât și pe cea a gazelor naturale reprezintă piatra de temelie a existenței unei adevărate piețe a energiei europene, care își propune să fie corectă, dinamică și durabilă.

**- Recomandare pentru o a doua lectură: Antonio Mussa (A6-0238/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *în scris*. – (SV) Susțin din tot sufletul ideea deschiderii pieței interne a gazului către concurență. Totuși, este greșit să stipulăm că statele membre ar trebui să ia măsuri concrete pentru a sprijini folosirea mai largă a biogazului și a gazului obținut din biomasă. Este o chestiune asupra căreia trebuie să decidă fiecare stat membru în parte. Am votat așadar împotriva propunerii lansate de comisie.

**Luís Queiró (PPE-DE)**, *în scris*. – (PT) Cel de-al treilea pachet privind energia completează multe dintre lacunele structurale din trecut. Nu putem uita de discriminarea împotriva furnizorilor de noi energii sau lipsa de transparență în stabilirea prețurilor și în alegerea furnizorilor. Odată cu acest pachet, putem spera să ducem la bun sfârșit liberalizarea pieței interne a energiei în UE.

Adoptarea acestui pachet, și mai ales a acestei propuneri, va duce la crearea unor piețe europene de energie mai competitive, mai durabile și mai sigure.

Se preconizează că drepturile consumatorilor vor fi în centrul procesului de deschidere a piețelor datorită acordului încheiat, care tratează tema separării proprietății și a independenței autorităților naționale de reglementare, precum și condițiile de stabilire a responsabilităților între autoritățile naționale, Agenția pentru Cooperarea Regulatorilor Energetici și Rețeaua europeană a operatorilor de sisteme de transmisie.

Am votat în favoarea acestui raport în speranța că piața va deveni mai transparentă pentru consumatori, care vor avea acces la informații amănunțite și posibilitatea de a schimba furnizorul de energie gratis.

**- Raport: Dragoș Florin David (A6-0136/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *în scris*. – (IT) Am votat în favoarea raportului domnului David privind soluțiile de interoperabilitate pentru administrațiile publice europene (ISA), al cărui obiectiv constă în sprijinirea cooperării dintre administrațiile publice europene.

Programul facilitează o cooperare electronică transfrontalieră eficientă și efectivă, dar și una tras-sectorială între administrațiile europene, permițându-le astfel să furnizeze servicii publice electronice ce le ajută în desfășurarea activităților și în punerea în aplicare a unor politici comunitare pentru cetățeni și mediul de afaceri. Acesta va facilita libera circulație, fără impedimente, stabilirea și angajarea cetățenilor în statele membre, pentru a furniza cetățenilor și administrațiilor publice servicii mai bune, mai eficiente și mai ușor de accesat.

Consider că este important să încurajăm cooperarea internațională, prin urmare programul ISA ar trebui să fie deschis și participării țărilor din Spațiul Economic European și din statele candidate. De asemenea, consider că trebuie să încurajăm cooperarea cu alte state terțe și organizații sau organisme internaționale.

Participarea țărilor candidate la Programul ISA reprezintă un pas foarte important în pregătirea administrațiilor lor publice pentru toate metodele de lucru și sarcinile ce derivă din statutul de membru al UE. Cred că, din acest punct de vedere, posibilitatea folosirii fondurilor de pre-aderare ar trebui atent studiată.

**- Recomandare pentru o a doua lectură: Eluned Morgan (A6-0216/2009), Giles Chichester (A6-0235/2009), Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009), Antonio Mussa (A6-0238/2009), Atanas Papanizov (A6-0238/2009)**

**Mary Lou McDonald (GUE/NGL)**, *în scris*. – Nu am putut să fiu în favoarea rapoartele de astăzi, care nu fac decât să sprijine încercarea Comisiei Europene de a liberaliza piețele din domeniul electricității și al gazelor naturale.

Experiența noastră din Irlanda ne-a demonstrat că liberalizarea și privatizarea rezultată nu au oferit soluții la nicio problemă a sectorului energetic.

În Irlanda, prețurile la energie au crescut, afectând familiile obișnuite și clasa muncitoare, mai ales în ultimii ani. În această perioadă de recesiune, încercarea UE de a impune liberalizarea sectoarelor esențiale ale economiei nu mai are nici o logică. Comisia și UE trebuie să învețe să nu mai folosească aceleași politici învechite, neo-liberale, ce au eșuat în trecut.



Regret faptul că „pachetul privind energia” a beneficiat astăzi de atâta sprijin din rândul parlamentarilor europeni.

**- Raport: Leopold Józef Rutowicz (A6-0137/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *în scris*. – (IT) Am votat pentru.

Implicațiile asupra mediului și sănătății rezultate în urma utilizării pesticidelor au reprezentat subiect de dezbateri la nivel european, și Parlamentul European a adoptat o serie de directive referitoare la autorizarea și vânzarea pesticidelor.

Directiva stabilește cerințe esențiale de protecție și siguranță pe care mașinile folosite la aplicarea pesticidelor, active pe piața internă, trebuie să le respecte pentru a putea circula liber pe teritoriul comunitar. Pe lângă protejarea consumatorilor, legislația urmărește și garantarea siguranței și sănătății muncitorilor.

Este foarte posibil ca aceste costuri suportate de producător să fie transferate către utilizatori, prin creșteri de preț. Totuși, reducerea consecventă a mediei anuale de pesticide consumate le va permite utilizatorilor să facă economii ce vor compensa orice creștere de preț.

Directiva propusă reușește să garanteze un nivel comun de protecție a mediului, evitând, în același timp, existența unui cadru legislativ fragmentat la nivel comunitar, ce ar putea duce la costuri mai mari pentru acele companii ce doresc să opereze dincolo de granițele naționale.

**Janelly Fourtou și Andreas Schwab (PPE-DE)**, *în scris*. – În contextul modificării Directivei 2006/42/EC din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice referitoare la echipamentele de împrăștiere a pesticidelor, am dori să subliniem faptul că, din momentul în care Parlamentul European a adoptat directiva privind echipamentele tehnice, în 2006, noi insistăm pentru revizuirea de către Comisia Europeană a directivei privind tractoarele, pentru a asigura o abordare coerentă. După părerea noastră, tractoarele nu se încadrează în definiția dată echipamentelor tehnice astfel cum este prevăzută aceasta de directiva respectivă. Astfel, actuala directivă privind tractoarele ar putea fi, și chiar ar trebui înlocuită cu un regulament mai puțin complex.

**Rovana Plumb (PSE)**, *în scris*. – Este recunoscut faptul că utilizarea pesticidelor constituie o amenințare atât pentru sănătatea umană, cât și pentru mediu. „Strategia tematică privind utilizarea durabilă a pesticidelor” are ca obiectiv reducerea riscurilor pentru sănătatea umană și pentru mediu provocate de utilizarea pesticidelor.

Armonizarea cerințelor de protecție a mediului și a procedurilor de evaluare a conformității pentru echipamentele tehnice de aplicare a pesticidelor reprezintă o condiție necesară pentru atingerea aceluiași nivel de protecție a mediului pe întregul teritoriu al UE, pentru asigurarea concurenței loiale între producători și pentru facilitarea liberei circulații a acestor produse în cadrul Comunității.

Proiectarea și construirea corectă a acestor echipamente joacă un rol semnificativ în reducerea impactului negativ al pesticidelor asupra sănătății umane și asupra mediului. Presupunând că durata medie de funcționare a unui pulverizator pentru pesticide este de 12-15 ani, se estimează că în Comunitate se cumpără aproximativ 125 000 – 250 000 de pulverizatoare noi pe an. Datorită eficienței mai mari, pulverizatoarele care sunt conforme noilor cerințe de mediu consumă mai puțin pesticid și reduc pierderile în timpul operațiilor de amestecare, încărcare, pulverizare și curățare, determinând economii pentru utilizatori, care vor compensa creșterea eventuală a prețului anumitor echipamente de pulverizare.

Iată de ce am votat acest raport.

**Andrzej Jan Szejna (PSE)**, *în scris*. – (PL) Directiva Parlamentului European privind echipamentele tehnice de aplicare a pesticidelor, de modificare a Directivei 2006/42/EC din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice, aduce o modificare legislativă foarte importantă.

Își propune armonizarea standardelor de protecție a mediului și de sănătate a populației din Uniunea Europeană. În același timp, armonizarea legislației va permite deplasarea peste granițele UE a echipamentelor tehnice, în mod egal, ceea ce va duce la o creștere a competitivității pe piața europeană.

Directiva va impune statelor membre cerința de a efectua inspecții periodice ale echipamentelor folosite pentru aplicarea profesională a pesticidelor, precum și cerința referitoare la crearea unui sistem de întreținere regulată și inspecții periodice ale echipamentului. Astfel, directiva va duce la reducerea cantității de pesticide folosite (și astfel, vor fi reduse efectele adverse asupra mediului) și va avea un efect benefic asupra sănătății consumatorilor și a cetățenilor care intră în contact direct cu pesticidele prin activitatea desfășurată.

**- Raport: Ivo Belet (A6-0218/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE)**, *în scris. (LT)* Cum transportul rutier emite aproximativ 25% din cantitatea de CO<sub>2</sub>, sarcina cea mai importantă a UE este să reducă dinamica folosirii energiei de către mijloacele de transport, precum și cantitatea de compuși de carbon pe care aceștia o emit în atmosferă. Pneurile sunt responsabile pentru 20-30% din combustibilul consumat de mijloacele de transport, astfel încât o mai mare stabilitate a cauciucurilor ar trebui să facă parte dintr-o metodă integrată, axată pe reducerea cantității de combustibil folosită de transportul rutier, precum și pe cantitatea de poluanți emisă. Lista de acțiuni posibile prezentată în Planul de acțiune pentru eficiența energetică, ce își propune ca până în 2020 să reducă consumul cu 20%, include, ca un posibil mijloc de atingere a acestui obiectiv, și posibilitatea de a eticheta pneurile.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *în scris. – (PT)* Felicit acest raport, în speranța că se va dovedi a fi un alt instrument ce îmbunătățește informațiile oferite consumatorilor, contribuind astfel la o piață mai transparentă, în care se poate face o alegere conștientă și informată a produselor, pe baza unor standarde simple, ce își găsesc, totuși, o justificare științifică și tehnologică.

După părerea mea, acest raport este un alt pas către o Europă durabilă, în termeni energetici, care permite consumatorilor să aleagă pneuri ce reduc consumul de carburant al autovehiculelor lor.

În plus, posibilitatea de a alege pneurile în funcție de performanța specifică a acestora este un alt instrument cu ajutorul căruia consumatorii se pot proteja și își pot echipa mașina în funcție de modul lor de condus și de condițiile de mediu.

Atrag atenția și asupra concurenței benefice, orientate către tehnologie, ce va apărea pe piață odată cu acest sistem, cu alte cuvinte dezvoltările tehnologice ale diferiților producători vor putea fi comparate - și înțelese - de consumatori într-un mod clar și obiectiv.

**Edite Estrela (PSE)**, *în scris. – (PT)* Am votat în favoarea rezoluției privind etichetarea pneurilor, pentru eficiența combustibilului. Cum aproximativ 25% din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> provine de la transportul rutier, reducerea intensității energetice a vehiculelor este o provocare importantă a UE.

Crearea unui sistem de etichetare ce oferă informații corespunzătoare privind consumul de carburant și aderența, printre altele, le va permite consumatorilor să facă alegeri în cunoștință de cauză atunci când achiziționează pneuri.

Cum pneurile sunt responsabile pentru 20-30% din combustibilul consumat de un vehicul, durabilitatea crescută a acestora ar trebui să facă parte dintr-o metodă integrată de reducere a cantității de combustibil folosită și, în consecință, a emisiilor de dioxid de carbon din atmosferă.

**Astrid Lulling (PPE-DE)**, *în scris. – (FR)* Raportul este un compromis rezonabil care le permite utilizatorilor finali să facă alegeri informate atunci când achiziționează pneurile, mai ales atunci când este vorba despre eficiența combustibilului, aderența la suprafețe umede și zgomotul produs.

Felicit flexibilitatea sporită privind data la care acest regulament va intra în vigoare, deoarece ar trebui să le lase mai mult loc de manevră producătorilor, pentru a evita distrugerea stocurilor de pneuri, lucru ce nu ar fi conform cu obiectivele de mediu prevăzute.

Cele mai delicate aspecte legate de pneuri au fost, fără îndoială, modelarea obligatorie în sau pe fiecare perete lateral, performanța energetică, indexul de aderență pe suprafețe umede și zgomotul produs. Această cerință i-ar fi obligat pe producătorii de pneuri să înlocuiască toate matrițele, costurile fiind exorbitante. Sunt de părere că o astfel de cerință ar periclita și mai mult industria producătoare de pneuri, care suferă deja semnificativ de pe urma crizei economice.

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *în scris. – (SV)* Există motive întemeiate pentru a ne dori eficiență energetică crescută și emisii mai puține ale vehiculelor. Totuși, un sistem armonizat de etichetare a pneurilor în UE este un aspect problematic. Și, analizând istoricul procesului de etichetare, lucrurile trebuie analizate foarte atent.

Să luăm ca exemplu sistemul de etichetare al produselor de menaj. Reticența industriei de a spori continuu cerințele unei anumite clase de etichetare energetică, de exemplu la frigider, a dus la un sistem de etichetare foarte complicat și greu de înțeles. O metodă pe care politicienii o vedeau ca una ce va încuraja dezvoltarea continuă, oferindu-le consumatorilor asistența atât de necesară, a dus, în schimb, la sistarea dezvoltării de produse mai bune, complicând și mai mult lucrurile pentru consumatorii care trebuie să aleagă.

Consider că UE poate juca un rol important în reducerea impactului pe care îl au vehiculele asupra mediului. Totuși, spre deosebire de Comisia Europeană și de comisia competentă, susțin o sporire a cerințelor minime pentru acei producători de pneuri care doresc mai degrabă să își comercializeze produsele pe piața internă decât un regulament detaliat. Politicienii din UE ar trebui să creeze un cadru benefic și durabil pentru societate și companii, în loc să se implice în a controla fiecare detaliu. Deoarece Comisia Europeană și comisia competentă nu îmi împărtășesc punctul de vedere, am ales să votez împotriva raportului.

**Gary Titley (PSE)**, *în scris*. – Salut acest raport, ca anexă necesară la cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, aprobate la începutul acestui an, care se concentrează în general pe standardele de siguranță și de mediu aplicabile pentru pneuri.

Avem nevoie de pneuri mai sigure, care să consume mai puțin combustibil și care să fie mai silențioase. Zgomotul de trafic, în care zgomotul produs de pneuri deține un loc important, este o cauză majoră ce afectează sănătatea populației. Reducerea consumului de combustibil va avea beneficii imense pentru consumator, într-o perioadă de austeritate accentuată, dar va reduce și emisiile de CO<sub>2</sub> și va contribui la atingerea obiectivelor ambițioase ale UE privind reducerea schimbărilor climatice.

Datorită procesului de etichetare, consumatorii vor putea face alegeri informate atunci când achiziționează pneuri, dar și când se decid asupra achiziționării unei mașini.

Trebuie totuși să monitorizăm cât sunt de eficiente aceste etichete. Trebuie să ne asigurăm că ele vor fi cu adevărat înțelese de consumatori, altfel tot exercițiul nu mai are nici un sens.

#### - Raport: Adina-Ioana Vălean (A6-0138/2009)

**Šarūnas Birutis (ALDE)**, *în scris*. (LT) Sunt de acord cu faptul că reglementarea prețurilor apelurilor telefonice trebuie să continue. Atunci când a fost adoptat regulamentul (CE) nr. 717/2007, prețul apelurilor telefonice între rețele nu a scăzut, menținându-se aproape de limita superioară impusă de regulament.

Cred că ar trebuie extinsă aria de aplicare a regulamentului, pentru a include și mesajele scrise. Din cauza prețurilor nedrept de mari pe care consumatorii trebuie să le plătească, se pare că, din păcate, este nevoie pentru moment de o reglementare a tarifelor de gros și cu amănuntul pentru serviciile SMS și, prin urmare, votez pentru acest regulament.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *în scris*. – (PT) În principiu, nu sunt de acord ca legislatorul să intervină pe piață și să stabilească prețurile. Cred că piața ar trebui să-și definească singură propriile prețuri, în funcție de principiile elementare ale concurenței sănătoase.

Dar exact acest lucru lipsește pentru roaming, ceea ce justifică intervenția Parlamentului European în stabilirea unor prețuri maxime sub care operatorii de telecomunicații trebuie să concureze. Am votat ca acest regulament să nu se rezume doar la apelurile primite sau efectuate, ci și la SMS-uri și la transferul de date.

O Uniune Europeană care promovează libera circulație a cetățenilor săi nu este consecventă cu regulile de piață care se termină la granițele țării sau sunt limitate la acestea.

În momentul de față, o majoritate covârșitoare a cetățenilor sunt reticenți atunci când vine vorba de folosirea telefoanelor mobile atunci când sunt în străinătate, de teama facturilor de roaming. Am votat în favoarea acestui regulament tocmai pentru a asigura tarife mai scăzute la roaming, întărind, în același timp, regulile privind transparența prețurilor.

Acesta este un exemplu clar al modului în care UE ne afectează viața de zi cu zi. De acum înainte, când se vor întoarce din concediu sau din călătoriile de afaceri din străinătate, cetățenii europeni își vor aminti că factura la telefonul mobil mai mică se datorează UE.

**Konstantinos Droutsas (GUE/NGL)**, *în scris*. – (EL) UE promovează o restructurare capitalistă mai rapidă în domeniul serviciilor de telecomunicații, extinzând aplicarea regulamentului în discuție la toate serviciile oferite de companiile de telefonie mobilă.

Directiva întărește poziția monopolurilor europene în raport cu competitorii internaționali. Extinde perioada de validitate a regulamentului pentru a permite preluarea unor companii și fuziunile, lucru ce va garanta profituri și mai mari.

Aplicarea directivei a întărit companiile cu monopol. Așa-zisa limită superioară a prețurilor la roaming poate fi evitată prin utilizarea metodei cu perioade minime de taxare, crescând astfel prețul practicat pentru serviciile

furnizate, precum și profiturile companiilor, lucru recunoscut de altfel și de autoritățile de audit competente. Diviziunea planificată a prețurilor între pachetele de telefonie și alte servicii de telefonie mobilă, de exemplu SMS-uri și căsuța vocală, nu le va fi de nici un folos consumatorilor, ci va duce doar la o creștere și mai mare a profiturilor.

Ne opunem vehement liberalizării și privatizării piețelor de telecomunicații, lucru ce va duce la scăderea standardelor pentru servicii și la vânzarea activelor elementare. Facem apel la muncitori să își exprime opoziția universală față de UE și politicile sale anti-fundamentale și să schimbe echilibrul puterii la nivel politic, cu ocazia viitoarelor alegeri.

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *în scris*. – (SV) Comisia dorește ca actualul regulament referitor la prețul în roaming să fie extins pentru a acoperi nu doar apelurile telefonice, ci și traficul de date și SMS-uri. Parlamentul European recomandă o formă de regulament mai restrictivă și atrage atenția asupra faptului că regulamentul privind prețurile ar trebui să fie unul temporar, iar pe termen lung piața ar trebui să elimine tarifele ridicate din roaming. Am votat în favoarea poziției Parlamentului European deoarece este puțin mai orientată către o piață liberală decât propunerea Comisiei. Am votat împotriva rezoluției legislative deoarece reglementarea prețului, *de facto*, va duce într-o direcție greșită, pe termen lung.

**Andreas Mölzer (NI)**, *în scris*. – (DE) Telefoanele mobile fac acum parte din viața de zi cu zi, și o mare parte a populației nu pleacă nicăieri fără ele. Este irelevant dacă sunt folosite în scop personal sau de afaceri. La toate evenimentele, orice tip de comunicare, fie că este vorba de apeluri telefonice, de mesaje scrise sau multimedia, comunicare sau navigare pe internet, generează costuri pentru care operatorul îi taxează pe clienți.

Este de înțeles ca aceste costuri să fie mai ridicate într-o rețea străină - adică nu în cea a operatorului - însă, de la apariția telefoniei mobile internaționale, am asistat la un abuz repetat în ceea ce privește aceste costuri de roaming.

Au fost cazuri în care consumatorii au trebuit să accepte facturi scandaloase, ce nu puteau fi susținute prin nici o metodă de calcul universal aplicabilă. Prin această inițiativă, ce nu doar ușurează navigarea cetățeanului prin jungla tarifelor, ci și standardizează costurile, Uniunea face, în sfârșit, ceva pentru populația europeană. Tocmai din acest motiv am votat în favoarea acestui raport.

**Rovana Plumb (PSE)**, *în scris*. – Am votat acest raport pentru că noul Regulament introduce mecanisme preventive și de garantare a transparenței prețurilor pentru serviciile de date în roaming, astfel încât cetățenii/clientii să înțeleagă mai bine modul de tarifare, să-și poată controla cheltuielile și să evite așa-numitul „șoc al facturii”.

Stabilirea unor plafoane pentru serviciile de voce și SMS în roaming și adoptarea unor măsuri de asigurare a transparenței, precum și mecanismul preventiv introdus pentru tarifele de gros la serviciile de date mențin libertatea operatorilor de a concura pe piață și de a-și diferenția ofertele în limitele plafoanelor impuse. În acest fel, se asigură posibilitatea micilor întreprinderi noi de a face față tarifelor de gros excesive ale marilor operatori.

Practicile actuale de facturare aplicate apelurilor de voce în roaming tarificate pe baza unor unități de 60 de secunde reprezintă pentru consumatori un cost ascuns, care adaugă, față de o factură tipică pentru servicii de roaming cu eurotarif, aproximativ 24% în cazul apelurilor efectuate și 19% pentru apelurile primite.

Regulamentul trebuie să ofere un nivel suficient al protecției consumatorilor, să permită acestor consumatori să utilizeze în mod adecvat serviciile de date în roaming și nu trebuie să constituie sarcini împovărătoare pentru operatorii de telecomunicații.

**Luís Queiró (PPE-DE)**, *în scris*. – (PT) Unul dintre obiectivele fundamentale ale UE îl reprezintă realizarea pieței interne, și tocmai de aceea eforturile noastre comune de a obține cele mai bune condiții de concurență posibile, în diverse sectoare economice, sunt atât de importante. Globalizarea comerțului, a afacerilor și comunicațiilor face parte din acesta. Astfel, acest raport privind piața comunicațiilor mobile este unul vital.

Obținerea unui acord la prima lectură, astfel încât regulamentul să poată intra în vigoare în iulie 2009, reprezintă o victorie pentru Parlament. Raportul nu doar stipulează condițiile pentru îmbunătățirea transparenței și protecția consumatorului, ci și pentru o concurență mai corectă și mai clară pentru toți, de la industrie la consumatori.

Am votat deci pentru acest raport.

**Olle Schmidt (ALDE)**, *în scris*. – (SV) Am decis să mă abțin astăzi de la votarea Regulamentului privind serviciile de roaming II, care propune reglementarea tarifelor pentru serviciile de telefonie mobilă în străinătate. Propunerea, un compromis la care au ajuns grupurile mari, conține multe idei bune, inclusiv furnizarea mai multor informații clienților pentru a le permite să evite facturi imense la telefon, după o ședere în străinătate.

Motivul pentru această abținere nu este complicat. Nu cred că politicienii din UE ar trebui să stabilească prețurile pe piața liberă. Principiul de bază al economiei de piață este ca prețul să fie determinat de cerere și ofertă, nu de ceea ce consideră politicienii de la Bruxelles că este „corect”. Deja există reglementări de preț ca urmare a Regulamentului privind serviciile de roaming I. În consecință, operatorii de telefonie mobilă s-au aliniat la acest plafon tarifar, ceea ce nu este în beneficiul consumatorilor.

Sarcina noastră ca politicieni este să ne asigurăm că există o concurență sănătoasă pe piața internă. Sunt de acord că nu este cazul serviciilor de roaming, dar în loc de a aplica o reglementare a prețurilor în stil sovietic mai bine am avea măsuri care promovează concurența, de exemplu o restricție pentru ca operatorii mari să nu poată discrimina pe considerente de preț operatorii mici care doresc să obțină accesul la rețele străine.

**Andrzej Jan Szejna (PSE)**, *în scris*. – (PL) Prețurile mari ale serviciilor de roaming în Comunitatea Europeană reprezintă o problemă care pe de o parte îngreunează procesul de integrare europeană, iar pe de altă parte restricționează libera circulație a cetățenilor Uniunii Europene.

În timpul votului de astăzi, am avizat propunerea de rezoluție legislativă a Parlamentului European de modificare a Regulamentului (CE) Nr. 717/2007 și a Directivei 2002/21/CE, care prevede reducerea treptată, de la 1 iulie 2009 până în 2011, a costurilor maxime privind folosirea serviciului de roaming în UE.

Tariful maxim pentru apeluri efectuate și primite se va reduce cu 4 cenți anual și în 2011 va ajunge la 0.35 euro respectiv 0.11 euro pe minut. În plus, de la 1 iulie 2009 operatorii de telefonie mobilă vor introduce facturarea pe secundă, iar trimiterea unui mesaj nu va costa mai mult de 0.11 euro. Costul transferului de date se va reduce de asemenea, ajungând la 0.50 euro pe megabit în 2011.

În mod sigur avizez acest raport. Este un nou pas către o Europă socială, în care se privilegiază oamenii, libertatea acestora și îmbunătățirea nivelului de trai.

#### **- Raport: Renate Weber (A6-0247/2009)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE)**, *în scris*. – (PL) Directiva a Treia și a Șasea (78/855/CEE și 82/891/CEE) privind fuziunile și divizările societăților pe acțiuni conțin o listă cu cerințele detaliate privind raportarea, cerințe care trebuie îndeplinite de societățile care sunt în proces de fuziune sau divizare. Aceste operații implică costuri majore. Mijloacele prevăzute de directive pentru transmiterea informațiilor către acționari au fost concepute acum 30 de ani și nu iau în considerare posibilitățile tehnologice moderne. Aceasta generează costuri inutile pe care trebuie să le suporte societățile.

În acest context ar trebui să apreciem propunerea Comisiei de reducere a sarcinii administrative cu privire la cerințele de raportare și documentare în cazul fuziunii sau divizării.

Trebuie susținute în principal eforturile de adaptare cât mai mare a prevederilor ambelor directive în în sensul eliminării duplicării solicitării de rapoarte din partea experților, divulgarea condițiilor preliminare ale fuziunilor și adaptarea prevederilor celei de-a Treia și de-a Șasea Directive la prevederile celei de-a Doua Directive privind protejarea creditorilor.

De asemenea, pare întemeiată introducerea unei obligații pentru societăți de a publica informații complete despre acestea pe paginile lor de Internet și de a include un link către aceste pagini pe o platformă electronică centrală, care va primi curând confirmarea finală de la Comisie. În mod sigur, această cerință va asigura o mai bună transparență, mai ales prin introducerea unei obligații suplimentare de a actualiza informațiile publicate. Soluțiile propuse mai sus vizează facilitarea funcționării normale a societăților europene. Cu toate acestea, o reducere reală a sarcinii administrative va depinde de modul în care aceste soluții sunt aplicate de statele membre și de acționari.

#### **Acord Comercial Interimar cu Turkmenistan (B6-0150/2009)**

**Richard James Ashworth (PPE-DE)**, *în scris*. – Conservatorii britanici nu au putut aproba descărcarea de gestiune pentru bugetul european pe anul 2007, secțiunea Consiliul European. Pentru cel de-al 14-lea an consecutiv, Curtea de Conturi Europeană nu a putut furniza decât o declarație de asigurare pentru conturile

Uniunii Europene. Menționăm remarca auditorilor, conform căreia aproximativ 80% din tranzacțiile UE sunt realizate de agenții care acționează în statele membre în baza unor acorduri de gestionare comună. Auditorii raportează constant că nivelurile de control și de examinare a modului de folosire a fondurilor europene în statele membre sunt inadecvate. Pentru a soluționa această problemă persistentă, Consiliul a încheiat un acord interinstituțional în 2006, care obligă statele membre să poată certifica tranzacțiile pentru care sunt responsabile. Menționăm cu consternare că, până la această dată, majoritatea statelor membre nu și-au respectat obligația și, în consecință, în ciuda tradiționalei convenții tacite (*Gentleman's Agreement*) dintre Parlament și Consiliu, nu vom aproba descărcarea de gestiune până când statele membre nu își îndeplinesc obligațiile care le revin în baza acordului interinstituțional.

**David Martin (PSE), în scris.** – Am votat în favoarea acestei rezoluții, care analizează relațiile comerciale dintre UE și Turkmenistan. Conform rapoartelor detaliate transmise de Human Rights Watch, Amnesty International și Open Society Institute, Turkmenistanul se situează pe ultimele locuri în clasamentele privind libertățile fundamentale, inclusiv libertatea presei, libertatea de expresie și de asociere. Sunt mulțumit de faptul că această rezoluție evidențiază că, deși suntem recunoscători pentru schimbările minore aduse de Președintele Berdymukhamedov, UE așteaptă îmbunătățiri considerabile în domeniul drepturilor omului în Turkmenistan.

**- Raport: Daniel Caspary (A6-0085/2009)**

**Glyn Ford (PSE), în scris.** – Am votat împotriva acestui Acord interimar cu Turkmenistanul în ciuda admirației pe care o port raportorului, dl Caspary, pentru eforturile depuse. Am avut posibilitatea de a vizita această țară cu o delegație a Comisiei pentru afaceri externe acum câțiva ani, atunci când era condusă de Turkmenbashi în baza *Ruhnama*. De atunci, situația s-a îmbunătățit pe alocuri, dar Amnesty International, precum și alte ONG-uri, încă avertizează asupra problemelor grave și a încălcării drepturilor omului în această țară. Îmbunătățirile înregistrate până acum nu sunt suficiente pentru a mă convinge să votez în această fază în favoarea acordului.

**David Martin (PSE), în scris.** – Am votat împotriva raportului care dorea aprobarea de către Parlament a unui Acord comercial interimar între UE și Turkmenistan. Anul trecut, Parlamentul European a condiționat aprobarea acestui Acord de atingerea de către Turkemistan a cinci obiective în materie de drepturile omului. Aceste obiective sunt următoarele: permiterea Crucii Roșii să acționeze liber în această țară; alinierea sistemului educațional la standardele internaționale; eliberarea tuturor prizonierilor politici și a prizonierilor de conștiință; eliminarea impedimentelor guvernamentale cu privire la călătoriile în afara țării; și, ultimul, permiterea accesului liber pentru ONG-urile independente și permiterea organismelor ONU pentru drepturile omului să analizeze progresul din această țară. Sunt convins că Turkemistanul încă nu a atins nici unul din aceste obiective, din acest motiv sunt foarte dezamăgit de unda verde dată acestui Acord comercial interimar.

**Alexandru Nazare (PPE-DE), în scris.** – Aș dori să mulțumesc domnului Caspary pentru activitatea sa din Comisia pentru comerț internațional privind această legislație specială care vizează îmbunătățirea relațiilor Uniunii Europene cu Turkemistanul.

Acordurile comerciale încheiate între UE și această țară, care nu au mai fost schimbate de 20 de ani, trebuiau să fie actualizate, mai ales în această perioadă de criză financiară.

Pe lângă beneficiile comerciale și economice aduse de acest nou acord interimar cu Turkmenistanul, ne așteptăm la o îmbunătățire a securității regionale din toate punctele de vedere: de la o mai bună promovare a drepturilor omului și a democrației la rezultate mai bune în domeniul combaterii traficului de droguri și de persoane și la o participare susținută a Turkmenistanului la reconstrucția Afganistanului, prin sprijinirea activităților statelor membre ale UE în această țară. Nu în ultimul rând, relațiile mai bune cu Turkmenistanul vor reprezenta un pas către consolidarea securității energetice a Europei.

M-am alăturat colegilor mei care susțin legislația propusă de dl Caspary. În continuare, trebuie să luăm toate măsurile pentru a asigura că această țară va avea propria sa contribuție în cadrul efortului comun pentru a facilita succesul său.

**Andrzej Jan Szejna (PSE), în scris.** – (PL) Relația dintre Comunitățile Europene și Turkemistan se bazează în prezent pe Acordul de Comerț, Cooperare Comercială și Economică încheiat între Comunitățile Europene și URSS în 1989.

Este clar că nivelul dezvoltării economice și mai ales protejarea drepturilor omului în Turkmenistan nu sunt mulțumitoare. Turkmenistanul nu a îndeplinit mai multe cerințe umanitare (inclusiv faptul că Crucea Roșie încă nu are permisiunea de a lucra în Turkmenistan).

Consider că inițierea unui Acord comercial interimar între Comunitatea Europeană și Turkmenistan și, în același timp, stabilirea unui termen de cinci ani pentru introducerea principiilor democratice și a unor standarde privind drepturile omului, asemănătoare cu cele ale UE, vor constitui o bună motivație pentru Turkmenistan și un semn de bunăvoință din partea Comunității. Inițierea acordului poate contribui la îmbunătățirea vieții cetățenilor din Turkmemistan și poate genera reforme economice.

Semnarea Acordului de parteneriat și cooperare se poate lua în considerare doar dacă se constată o îmbunătățire vizibilă privind respectarea principiilor democratice și a drepturilor omului.

**Charles Tannock (PPE-DE)**, *în scris*. – Aș dori să profit de această ocazie pentru a explica unul din numeroasele motive pentru care am votat astăzi în favoarea unor relații comerciale mai apropiate între UE și Turkmenistan. Politica externă și de securitate comună a UE, pe care Conservatorii britanici o susțin în totalitate, recunoaște importanța gazoductului transcaspic pentru furnizarea de petrol și gaze către Europa. Aceste rute transcaspiice ar trebui integrate complet în „coridorul sudic” de conducte, care include Nabucco, Southstream și Whitestream. Reducerea dependenței față de resursele energetice ale Rusiei este esențială pentru securitatea noastră energetică și politica externă.

Din acest motiv, ar trebui să avem o atitudine proactivă și determinată pentru a stabili un parteneriat cu Turkmenistanul prin susținerea acordului comercial interimar, care contribuie la stimularea reformei interne și la îmbunătățiri în materie de drepturile omului în acea țară.

#### **- Raport: Gunnar Hökmark (A6-0236/2009)**

**Liam Aylward (UEN)**, *în scris*. – Energia nucleară este o realitate în Europa. O realitate cu care Irlanda nu se împacă prea bine dar acceptăm că fiecare țară are dreptul de a-și alege propriul mix energetic, iar faptul că vecinii noștri folosesc energia nucleară nu ne permite să ignorăm acest aspect.

Chiar săptămâna trecută a avut loc o încălcare a securității în centrala nucleară Sellafield, iar unitatea de depozitare a materialelor nucleare de la Sellafield – iazul B30- reprezintă probabil una dintre cele mai grave probleme cu care se confruntă industria nucleară în Europa. Iazul B30 adăpostește cantități însemnate de materiale nucleare care nu au fost tratate în mod adecvat de zeci de ani.

Prin urmare, sunt de acord cu propunerea referitoare la un cadru de securitate nucleară pentru UE, care să întărească independența de autoritățile naționale de reglementare și să asigure un nivel ridicat de transparență privind siguranța instalațiilor nucleare.

Am susținut amendamentele propuse la acest raport, care vor întări și mai mult prevederile și cerințele în materie de siguranță. Deși nu avem centrale nucleare în Irlanda, cetățenii noștri ar putea fi afectați de încălcări ale securității energetice în alte țări, iar UE trebuie să se asigure că cetățenii noștri vor beneficia de cea mai mare protecție.

**Brian Crowley (UEN)**, *în scris* – (GA) Trebuie să acceptăm faptul că energia nucleară este și va continua să fie produsă în Europa. Noi, irlandezii, nu prea suntem de acord cu asta, dar respectăm dreptul fiecărui stat membru de a-și alege sursele de energie. Atâta timp cât există centrale nucleare în statele vecine, nu putem ignora chestiunea.

S-a produs o problemă de securitate la Sellafield săptămâna trecută iar depozitul de deșeuri nucleare din Sellafield, numit „Iazul B30”, este una din cele mai mari probleme ale sectorului nuclear din Europa. Există cantități enorme de deșeuri nucleare netratate și depozitate în iazul B30.

În aceste condiții, susțin pe deplin propunerea legată de Cadrul comunitar pentru siguranță nucleară care să asigure stabilirea unui nivel înalt și standarde transparente de siguranță la centralele nucleare.

Am votat pentru amendamentele care vizau consolidarea acestei propuneri. Deși nu avem centrale nucleare în Irlanda, problemele de siguranță de la centralele nucleare din alte țări europene ar putea afecta cetățenii irlandezi. Este de datoria Uniunii Europene să se asigure că cetățenii săi sunt protejați pe deplin în acest sens.

**Glyn Ford (PSE)**, *în scris*. – Ca persoană care are câteva rezerve legate de siguranța pe termen lung a centralelor nucleare, nu sunt mulțumit pe deplin de acest raport. Recunosc că persoanele care lucrează în acest sector

sunt profesioniști devotați. Recunosc că accidentele sunt rare și izolate. Însă problema constă în faptul că atunci când are loc un accident, consecințele pot fi devastatoare. Nu putem uita de accidental nuclear din Urali dezvăluit de Roy Medvedev, accidentul de pe insula Three Mile care a implicat evenimentele din filmul *Sindromul China*, lansat cu doar câteva zile înainte de accident, nici accidentul din Japonia, de la Tokaimura, nici pe cel de la Cernobâl, ale cărui urmări le trăim și astăzi, dar care au fost observate în cel mai tragic mod la persoanele, mai ales copiii care trăiesc în imediata vecinătate sau ai căror părinți au fost acolo.

**Luís Queiró (PPE-DE), în scris. – (PT)** Energia nucleară va juca un rol esențial în viitorul energiei în societățile noastre. Ca urmare, ținând cont de planurile de construire a unor noi centrale în Europa, e foarte important să creăm un cadru comunitar pentru siguranță nucleară.

Raportul Hökmark va asigura crearea celor mai bune și mai sigure condiții în viitoarele centrale nucleare din Europa. Se va stabili un cadru clar, cu regulatori naționali puternici și independenți, precum și un sistem de eliberare a licențelor pentru centrale nucleare și un sistem de inspectare și de verificare a acestor centrale.

Importanța pe care o va avea în viitor energia nucleară impune excelența condițiilor producerii ei și a condițiilor de schimb de informații vitale, pentru a putea crea condiții de siguranță uniforme și de cea mai bună calitate.

Am votat, deci, pentru acest raport.

**Paul Rübiger (PPE-DE), în scris. – (DE)** Delegația Partidul Popular Austriac (ÖVP) susține crearea unei autorități independente de supraveghere pentru centralele nucleare care să aibă competența legală de a deconecta centralele nucleare periculoase de la rețea.

**- Raport: Raül Romeva i Rueda (A6-0253/2009).**

**Jan Andersson, Göran Färm, Anna Hedh, Inger Segelström și Åsa Westlund (PSE), în scris. – (SV)** Am hotărât să votăm împotriva acestui raport privind un sistem de control în cadrul politicii comune de pescuit. Bineînțeles, salutăm propunerile de măsuri sporite pentru a ne asigura că regulile sunt respectate, dar criticăm accentul pus pe controlul pescuitului sportiv. Nu este rezonabil să se reglementeze pescuitul sportiv când, în realitate, pescuitul industrial este cel care generat probleme cum ar fi pescuitul excesiv în mările noastre.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL), în scris. – (PT)** Ne pare rău că Parlamentul a respins cu majoritate de voturi amendamentul propus de noi care, în conformitate cu dispozițiile Constituției Republicii Portugheze - cu alte cuvinte, cele referitoare la suveranitatea națională - și ca parte a efortului de a se asigura că acele dispoziții sunt respectate, susținea că această propunere de regulament ar trebui să respecte și nu să amenințe competența și responsabilitatea statelor membre în ceea ce privește monitorizarea respectării regulilor referitoare la politica comună din domeniul pescuitului.

Regretăm că Parlamentul a respins cu majoritate de voturi amendamentele propuse de noi, care ar fi împiedicat Comisia Europeană să efectueze inspecții în mod independent, fără o avertizare prealabilă, în zonele economice exclusive (ZEE) și pe teritoriile statelor membre, și să nu mai interzică, la discreția sa, activitățile de pescuit și să suspende sau să anuleze plățile asistenței financiare comunitare pentru un stat membru, și care, de asemenea ar fi împiedicat un stat membru să își inspecteze propriile vase de pescuit din ZEE a oricărui alt stat membru, fără autorizația celui din urmă.

Această propunere de regulament - care va continua să fie negociată de către instituțiile europene - dacă este adoptată în stadiul actual, va reprezenta încă un atac la adresa suveranității naționale, incluzând cerințe referitoare la echipamente și proceduri care au fost catalogate drept total inadecvate pentru pescuitul portughez.

De aceea, am votat împotriva.

**Carl Lang și Fernand Le Rachinel (NI), în scris. – (FR)** În 2008, au fost distruse 165 de traulere. În 2009, deja s-a anunțat că încă 225 vor dispărea.

În Franța, sectorul pescuitului are foarte mult de suferit pentru că guvernul francez și Bruxelles-ul au hotărât să îi sacrifice pe pescarii francezi de dragul politicii economice și comerciale europene.

Astfel, Norvegia, un stat din afara Uniunii Europene, dar care a negociat cu UE acorduri economice referitoare la gazele naturale, își atribuie 80% din cota de cod, o cifra care se ridică la 500 000 de tone pe an. Franța, pe



de altă parte, are acces la doar 9 000 de tone pe an, din care doar 700 de tone provin din Canalul Mânecii și din Marea Nordului.

Date fiind aceste condiții, cum să nu fii dezgustat când ești martor la eradicarea pescarilor francezi? De ce se străduiesc astfel guvernul francez și Bruxelles-ul să pună la cale distrugerea unui întreg sector din economia noastră? Motivele sunt interesele euro-globale și dogma comerțului liber.

Problema nu va fi rezolvată de plicul cu 4 milioane de euro promis de ministerul agriculturii și pescuitului, care se vrea compensație financiară pentru oprirea vaselor care și-au atins cota de pește. Pescarii francezi trebuie neapărat și urgent eliberați de aceste cote europene discriminatorii și distructive.

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, în scris. – (SV) Parlamentul European a votat astăzi în favoarea includerii pescuitului de agrement și a celui sportiv în politica comună din domeniul pescuitului. Prin aceasta, UE a început să reglementeze una dintre cele mai populare activități de agrement.

Propunerea este revoltătoare. În primul rând, apele în care se pescuiește aparțin statelor individuale, nu Bruxelles-ului. În al doilea rând, activitățile de pescuit de agrement nu afectează bancurile în mod considerabil. În al treilea rând, va fi imposibil ca această legislație să fie respectată. Nu trebuie decât să analizăm situația Suediei, care are 11 500 de km de zonă de coastă. Cred birocrații UE și deputații în acest Parlament că va fi într-adevăr posibilă monitorizarea a ceea ce se întâmplă oricând și oriunde? O lege care este imposibil de pus în aplicare este o lege proastă.

Pe de altă parte, propunerea nu mă surprinde în mod deosebit. UE este ca un motor cu aburi care s-a pus în mișcare pentru a-și îndeplini obiectivul de a deveni un stat federal întru totul. Este mare, puternic și greu de oprit odată pus în mișcare. Oricine îi stă în cale va fi secerat.

Azi e o zi neagră pentru aceia dintre noi care își doresc o cooperare europeană eficientă și energetică, dar mai presus de toate este o zi neagră pentru cei care practică pescuitul de agrement în toate statele membre.

**Sebastiano (Nello) Musumeci (UEN)**, în scris. – (IT) Obiectivul acestei propuneri de regulament, acela de a garanta un sistem de control comunitar pentru a asigura respectarea regulilor politicii comune din domeniul pescuitului printr-o agenție europeană este evident de lăudat și ia în calcul numeroasele cereri înaintate de-a lungul anilor de Parlament și Comisia Europeană. De asemenea, regulamentul sugerează - deși timid - punerea în aplicare a regulamentului mai sus menționat, în mod uniform în cele 27 de state membre.

Deși susțin spiritul general al textului (păstrarea unei culturi a respectului pentru norme, pentru a garanta aplicarea corectă a politicii comune în domeniul pescuitului), simt că, de această dată, caracteristicile specifice ale pescuitului mediteranean nu au fost luate în considerare, din păcate.

Un singur exemplu ar fi cerința de a instala un sistem de monitorizare prin satelit a vaselor (VMS), pe acelea cu o lungime mai mare de 10 metri. Acesta ar putea funcționa foarte bine pentru vasele de pescuit solide din Marea Nordului, însă nu pentru cele din Mediterană, care sunt mici, de obicei nu au cabină și sunt folosite pentru „pescuitul la scară mică”. De asemenea, acesta presupune și costuri substanțiale, care ar putea fi totuși suportate dacă Comunitatea ar fi co-finanțator în proporție de 80%, așa cum se sugerează în amendamentul 20.

**Brian Simpson (PSE)**, în scris. – Voi sprijini acest raport pentru că am acceptat amendamentele 48 și 49 și am respins amendamentul 93 privind pescuitul de agrement.

Consider că este inacceptabil ca pescuitul de agrement să fie inclus în cota de pește a unui stat membru.

Dacă vorbim serios când spunem că pescuitul de agrement ne distruge rezervele de pește din ape, atunci cred că se pierde din vedere un aspect fundamental în ceea ce privește diminuarea acestor rezerve. Acel aspect se referă la supraexploatarea resurselor de pește de către întreprinderile care practică pescuitul industrial, pe vasele de pescuit de tip fabrici.

Lor le cerem să respecte politica comună în domeniul pescuitului, celor care practică pescuitul de agrement ca hobby.

**- Raport: Cornelis Visser (A6-0206/2009)**

**Roger Knapman și Thomas Wise (NI)**, în scris. – Politica comună din domeniul pescuitului este defectuoasă și a afectat semnificativ economia britanică și mediul. Deși recunoaștem nevoia de inovație pentru a îmbunătăți

situația, majoritatea acestor inovații și a celor mai bune practici au fost inițiate de statele membre și de pescari. În consecință, am votat împotriva acestui raport, care acordă competențe sporite Comisiei.

**Thomas Wise (NI)**, *în scris*. – Politica comună din domeniul pescuitului este defectuoasă și a afectat semnificativ economia britanică și mediul. Deși recunoaștem nevoia de inovație pentru a îmbunătăți situația, majoritatea acestor inovații și a celor mai bune practici au fost inițiate de statele membre și de pescari. În consecință, am votat împotriva acestui raport, care acordă competențe sporite Comisiei.

**- Raport: Simon Busuttil (A6-0251/2009)**

**John Attard-Montalto și Louis Grech (PSE)**, *în scris*. – În numele meu și al colegului meu, Louis Grech, aș vrea să spun că, deși am votat în favoarea raportului, am vrea să evidențiem următoarele puncte:

susținem o politică comună a imigrației;

credem că pactul european privind imigrația nu a fost satisfăcător pentru interesul național;

este dezamăgitor pentru că raportul nu face referire directă și clară la împărțirea sarcinii obligatorii/coercitive; constatăm că orice cooperare este apreciată; dar UE nu poate interveni în tipurile de acorduri bilaterale semnate între o țară de origine și o țară de tranzit; nu suntem de acord cu dreptul de a vota al imigranților ilegali din cauza situației demografice a Maltei; nu suntem de acord cu un sistem uniform de vize Schengen care să înlocuiască sistemele naționale, dacă acesta crește nivelul birocrăției și sistemul devine mai puțin flexibil.

**Catherine Boursier (PSE)**, *în scris*. – (FR) Salut adoptarea raportului Busuttil, deși trebuie să recunosc că nu susțin toate punctele prezentate în el, în special răspunsul pozitiv acordat încheierii Pactului european privind imigrația și azilul: grupul meu a votat pentru eliminarea acestui punct în Comisia pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne, dar am fost în minoritate; la fel s-a întâmplat și cu punctul referitor la rolul sporit al FRONTEX în operațiunile de repatriere.

Totuși, în lumina rezultatului final, am votat pentru acest raport pentru a mă pronunța în favoarea deschiderii căilor legale pentru imigrație. Așadar susțin: recunoașterea nevoii de forță de muncă a migranților în UE; nevoia de consultare sporită cu reprezentanții societății civile; libera circulație în UE după o perioadă de rezidență de 5 ani; respectarea demnității umane și aplicarea celor mai favorabile măsuri, în contextul aplicării directivei privind repatrierea; și, în cele din urmă, și cel mai important, dreptul de a vota la alegerile locale, aspect împotriva căruia legislația europeană s-a opus categoric.

**Philip Bradbourn (PPE-DE)**, *în scris*. – Conservatorii britanici au votat împotriva acestui raport în baza faptului că noi nu acceptăm nevoia de o politică europeană comună în domeniul imigrației, iar Marea Britanie trebuie să aibă control absolut asupra granițelor naționale.

**Philip Claey's (NI)**, *în scris*. – (NL) Am votat împotriva acestui raport deoarece cuprinde un număr de elemente inacceptabile. Pentru început, se presupune că UE va avea nevoie de 60 de milioane de noi imigranți până în 2050. Date fiind problemele actuale legate de imigrații în masă, propunerea este ridicolă. De asemenea, se sugerează ca angajații cu studii superioare să nu aibă restricții la cartea albastră. În acest caz, am putea foarte bine să dăm frâu liber revoltei.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *în scris*. – (PT) O abordare comună privind imigrația în UE este imperativă. O abordare fragmentată și incoerentă nu poate fi permisă într-o zonă comună fără granițe interne, pentru că orice act de imigrație sau politică pusă în aplicare de către un stat membru are automat consecințe și asupra celorlalte state membre.

Prin urmare, susțin elaborarea unei politici europene comune în domeniul imigrației, fondată pe un nivel ridicat de solidaritate politică și operațională, încredere reciprocă și responsabilitate comună.

Adoptarea Pactului european privind imigrația și azilul a reprezentat un pas enorm în această direcție, generând o politică imigraționistă mai coerentă, controlată și legată de nevoile pieței muncii din statele europene, și de asemenea de resursele disponibile în ceea ce privește cazarea, sănătatea și educația. Scopul său este și acela de a combate categoric imigrația ilegală.

Raportul excelent prezentat de dl Busuttil respectă această abordare. Singura sa problemă constă în amendamentul prezentat de Grupul Socialist din Parlamentul European, care amenință fermitatea luptei noastre împotriva imigrației ilegale, de vreme ce nu încap nicio îndoială că orice imigrant care domiciliază

legal pe teritoriul unui stat membru va avea drept de vot, conform condițiilor stipulate. Din acest motiv, susțin rezoluția alternativă depusă de un raportor care, încă o dată, a încercat să ajungă la un compromis acceptabil pentru toți.

**Edite Estrela (PSE), în scris. – (PT)** Am votat în favoarea rezoluției privind o politică europeană comună de imigrare, deoarece aceasta reprezintă una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă Europa în acest moment. În abordarea acestei probleme, putem adopta politici care să transforme imigrația într-o oportunitate.

Toate statele Uniunii Europene sunt preocupate de problema imigrației și de aceea acestea trebuie să acționeze împreună pentru a găsi soluții potrivite în acest sens. Raportul acesta încearcă să acopere toate aspectele legate de imigrație, susținând crearea unei politici europene comune de imigrare bazată pe un înalt nivel de solidaritate politică și operațională.

De asemenea, include și măsuri care să le permită imigranților să participe la viața politică și civică a societății în care trăiesc, mai ales în partide politice și sindicate, și să le dea posibilitatea să voteze la alegerile locale.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL), în scris. – (PT)** Un raport cu 91 de articole ar trebui să includă în mod clar și niște aspecte cu care să fim de acord. Însă acest raport, deși încearcă să mai îndulcească lucrurile, este extrem de negativ, și tocmai de aceea îl respingem.

Raportul „sprijină ferm stabilirea unei politici europene comune în domeniul imigrării”, apreciază „implicațiile instituționale ale Tratatului de la Lisabona, mai ales extinderea procedurii de codecizie și votul cu majoritate calificată la toate politicile în domeniul imigrației” și „adoptarea Pactului European privind imigrația”; cu alte cuvinte, o politică în domeniul imigrației inumană, axată pe siguranță, prin care imigranții sunt incriminați, exploatați și selectați.

Dacă existau îndoieli asupra scopurilor Uniunii, acest raport le înlătură: „va fi nevoie în continuare de migrație pentru a răspunde...nevoilor...pieței de muncă din Europa” (aproape „60 de milioane de lucrători migranți până în 2050”). De aceea trebuie create „profiluri ale imigranților” - „nevoile pieței de muncă reprezentând un aspect central al acestor profiluri”- și de aceea este necesar „ca Uniunea Europeană să devină mai atractivă pentru lucrătorii calificați” mai ales prin „Cartea Albastră”. Cu alte cuvinte, este vorba despre o viziune inumană asupra imigranților, care sunt văzuți doar ca mână de lucru ce trebuie exploatată.

Avem nevoie nu doar de o politică europeană comună, ci de o politică nouă care să apere drepturile imigranților și care să combată cauzele care stau la baza imigrației sau să prevină astfel de situații.

**Filip Kaczmarek (PPE-DE), în scris. – (PL)** Am votat pentru adoptarea raportului Busuttil. Este un raport important, deoarece imigrația este una dintre provocările cele mai mari cu care se confruntă Uniunea Europeană. Ar trebui să recunoaștem că nu suntem complet capabili să profităm de aspectele pozitive ale imigrației sau să prevenim acele situații care nu pot fi deloc benefice.

Un alt aspect care pune probleme este faptul ca imigrația se manifestă diferit în fiecare stat membru, iar diferențele în acest sens sunt pronunțate. Pentru unele țări, imigrația reprezintă o imensă problemă socială, financiară și politică. Pentru altele, este un fenomen neînsemnat care nu stârnește un interes prea mare. Acesta este și unul din motivele pentru care este atât de greu de adoptat o politică uniformă în domeniul imigrației. Ar trebui să conștientizăm faptul că, pentru multe persoane care rămân în Europa, aceasta este o chestiune chiar pe viață și pe moarte. Trimițându-i înapoi în țările lor de origine, s-ar putea ca, de fapt, să-i condamnăm la moarte. Așadar instrumentele politicii în domeniul imigrării ar trebui să fie flexibile, pentru a putea fi adaptate fiecărui caz al diverselor populații. Vă mulțumesc foarte mult.

**Carl Lang și Fernand Le Rachinel (NI), în scris. – (FR)** O politică de imigrare comună bazată pe o mai mare deschidere a canalelor legale de imigrare nu poate primi sprijinul nostru. Ea ar trebui să fie exact opusul acesteia.

Raportul se bazează din nou pe recomandările periculoase ale Comisiei care figurează în Cartea Verde din 11 ianuarie 2005 pe tema imigrației economice. Raportul susține că numărul imigranților de care se presupune că ar avea nevoie Uniunea Europeană până în 2050 ar fi de 60 de milioane și prin urmare subliniază necesitatea de a deschide canale de imigrare legală.

Cum să nu ni se pară obscen faptul că, în plină criză economică, financiară și socială, ni se recomandă să ne deschidem și mai mult piețele către lucrătorii străini, când locurile de muncă din țările noastre sunt amenințate iar șomajul a atins cote alarmante?

Ce trebuie făcut, de fapt, în perioada de criză este să se ia măsuri economice și protecționiste, iar locurile de muncă și ajutorul social să fie rezervate cetățenilor acelei țări.

În încheiere, acest raport se bazează pe presupunerea falsă conform căreia, deschizând porțile imigrației legale, cea ilegală va scădea semnificativ sau va dispărea cu totul. Știm că nu se va întâmpla deloc așa și că, din contră, imigrația legală este precursora celei de mari proporții.

**Andreas Mölzer (NI)**, *în scris.* – (DE) Dreptul de azil va deveni un vector pentru imigrația în masă la un nivel nemaîntâlnit. Porțile Europei s-ar deschide larg pentru țările în curs de dezvoltare. Dacă se va întâmpla așa cum vor vizionarii multiculturali, conceptul de familie se va lărgi într-atât încât triburi întregi vor putea migra fără probleme.

Mai mult, se va limita posibilitatea reținerii persoanelor înainte de expulzare, celor care cer azil li se va acorda acces la piața de muncă, iar asistența minimă pe care o vor primi va fi sporită. Acest lucru ar exercita o presiune și mai mare asupra pieței de muncă, mai ales în perioada de criză economică, iar contribuabilii ar trebui să strângă și mai mult cureaua. Din această cauză nu ne rămâne decât să respingem acest raport.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL)**, *în scris.* – (EL) Raportul referitor la politica de imigrare comuna prezintă o imagine foarte bună a politicii de imigrare pro-monopolistă a Uniunii Europene și a contribuției Parlamentului European la aceasta. În același timp, propune ca în etapa următoare să se ia măsuri în detrimentul imigranților și într-o direcție încă și mai reacționară.

Raportul adoptă principiul de bază al politicii UE în domeniul imigrării ca pe un instrument folosit pentru a satisface nevoie pieței de muncă, ceea ce aduce profituri monopolurilor europene. În acest scop, se stabilește aplicarea unei politici de stimulente și pedepse pentru imigranți. Astfel, pe de o parte salută Pactul pentru imigrație și azil, care este inacceptabil, și lansează un apel pentru consolidarea FRONTEX și pentru îmbunătățirea informațiilor și a măsurilor represive privind imigranții care nu contribuie la capitalul european. Pe de altă parte însă, susține atragerea și legalizarea statului imigranților „cu o pregătire superioară” și imigrația ciclică și temporară de care are nevoie capitalul și propune măsuri pentru integrarea imigranților, pentru ca aceștia să fie disponibili pentru angajatori.

Singura soluție la această politică reacționară este ca imigranții să se integreze în mișcarea sindicală și imigranții și lucrătorii locali să lupte cot la cot împotriva politicii anti-opozitie și anti-imigrație a Uniunii Europene și să-și revendice drepturile și bogăția pe care o generează.

#### - Raport: Eva Lichtenberger (A6-0224/2009)

**Šarūnas Birutis (ALDE)**, *în scris.* (LT) Acum este momentul ca politica TEN-T, având cincisprezece ani de experiență în spate, să-și arate obiectivele și măsurile. Trebuie să reanalizăm proiectele și măsurile, să punem mai mult accentul pe coordonarea la nivelul UE și să ne propunem angajamente mai ferme din partea statelor membre referitoare la punerea în aplicare a proiectelor prioritare pe care le-au acceptat.

Proiectele prioritare și hărțile TEN-T conțin în mare parte proiecte naționale de infrastructură a transporturilor care sunt de proporții și scumpe, iar unele dintre primele 30 de proiecte TEN-T au fost imposibil de pus în practică, în timp ce alte proiecte, mai ales după extinderea UE, au devenit extrem de importante dar nu au ajuns pe liste.

S-ar putea ca actuala criză economică să ne determine din nou să urmăm aceeași logică atunci când investim în infrastructura transporturilor. Totuși, avem nevoie de proiecte și de investiții solide în infrastructura transporturilor, pentru dezvoltarea acestora de-a lungul următorilor 10-20 de ani. Hotărârile referitoare la proiectele de infrastructură ar trebui să se bazeze pe evaluări corecte privind cheltuielile și profitul, pe stabilitate și pe valoarea adăugată transfrontalieră europeană.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL)**, *în scris.* – (PT) Raportul stabilește liniile directe „pentru dezvoltarea rețelei de transport trans-europene” (TEN-T). Aceasta cuprinde în prezent 30 de proiecte prioritare „inspirate în principal de interese naționale”- ce alte interese ar trebui luate în considerare, cele ale multinaționalelor poate?- care vor primi cofinanțări comunitare în valoare de 5,3 miliarde de euro.

Raportul acesta corespunde viziunii unor „rețele transeuropene de transport” bazate pe extinderea pieței interne și pe o mai mare concurență capitalistă și concentrare. De aceea „subliniază necesitatea de a îngloba ...obiectivele Strategiei de la Lisabona” și susține adaptarea rețelei TEN-T la „condiții schimbătoare ale pieței”, conform următoarelor criterii: viabilitate economică, competitivitate ridicată, promovarea pieței unice” și

dezvoltarea prin „parteneriate public-privat” (de exemplu prin alocarea „unui procent din veniturile obținute din taxele pe infrastructura rutieră pentru finanțarea proiectelor TEN-T”).

La numai o lună de la terminarea actualului mandat legislativ, majoritatea celor din această Cameră nu se pot abține să nu ceară Comisiei Europene „să propună - până la finalul mandatului - o inițiativă legislativă privind deschiderea piețelor interne de transport feroviar de călători începând cu 1 ianuarie 2012”.

În încheiere, pentru a servi intereselor unor mari grupuri economice și financiare legate de extinderea controlului acestora asupra Europei de Est, raportul subliniază faptul că legăturile dintre Europa de Vest și cea de Est reprezintă o prioritate.

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), în scris.** – Dezvoltarea și extinderea Rețelei Trans-Europene de Transport reprezintă o necesitate pentru întărirea pieței interne și pentru coeziunea Uniunii Europene. Este motivul pentru care am votat pentru opțiunea „C”, propusă de raportoarea Eva Lichtenberger. Această abordare va permite pe viitor utilizarea tuturor tipurilor de resurse financiare disponibile pentru transporturi și infrastructuri, deși nu oferă neapărat mijloacele de a asigura o implementare eficientă, având în vedere multiplele și divergentele interese naționale.

Orice altă alternativă, inclusiv cea propusă prin moțiunea alternativă a PPE-DE, ar fi putut determina imposibilitatea statelor din cadrul politicii de coeziune să utilizeze fondurile de coeziune pentru proiectele de infrastructuri de transport, altele decât cele prioritare TEN-T și, implicit, ar fi putut priva România de posibilitatea utilizării fondurilor de coeziune pentru sectorul de transport, fonduri de care România are mare nevoie.

**Luís Queiró (PPE-DE), în scris.** – (PT) Raportul acesta evaluează executarea celor 30 de proiecte prioritare TEN-T în care întârzierile au o influență majoră asupra politicii europene în domeniul transportului durabil. În ciuda greutăților, este esențial să ne implicăm în continuare în schimbările necesare pentru crearea unor legături intermodale, mai ales pentru cetățeni și pentru marfă. Trebuie luate în considerare diversele provocări de astăzi, de la aspecte de siguranță la chestiuni regionale, la obiceiuri sociale, economice și financiare și probleme de mediu. Ar trebui deci să se sublinieze necesitatea unei abordări integrate și mai coerente a rețelei de transporturi.

Este evidentă importanța legăturilor transfrontaliere pentru dezvoltarea rețelei europene de transport, și de aceea susținem îmbunătățirea legăturilor dintre toate modurile de transport, mai ales cele care s-au transformat și s-au dezvoltat mai greu, cum ar fi transportul feroviar și cel maritim. Trebuie create legături mai bune cu porturile maritime și cu aeroporturile, iar punerea în aplicare corectă a proiectelor de rețele va contribui cu siguranță la acest obiectiv.

Raportul reflectă o parte din aceste preocupări, însă ordinea priorităților pe care o consider eu potrivită nu a fost păstrată în întregul text. De aceea am votat împotriva.

## 8. Corectările voturilor și intențiile de vot: a se vedea procesul-verbal

(Ședința a fost suspendată la ora 13.05 și a fost reluată la ora 15.00)

**PREZIDEAZĂ: DOMNUL COCILOVO**

*Vicepreședinte*

## 9. Aprobarea procesului-verbal al ședinței anterioare: consultați procesul-verbal

## 10. Cutremur în regiunea Abruzzes din Italia (dezbateri)

**Președintele.** – Următorul punct de pe ordinea de zi este declarația Comisiei privind cutremurul din regiunea Abruzzo din Italia.

**Sîim Kallas, vicepreședintele Comisiei.** – Doamnă președinte, Comisia Europeană transmite condoleanțe tuturor familiilor care i-au pierdut pe cei dragi în cutremurul recent din Italia.

Comisia a păstrat legătura îndeaproape cu autoritățile de protecție civilă italiene încă din primele ore după cutremur. Statele membre au început să-și ofere ajutorul prin mecanismul comunitar de protecție civilă încă din primele momente ale dezastrului.

Deși cutremurul a fost extrem de puternic și a cauzat multe distrugereri, resursele naționale au putut face față nevoilor de intervenție rapidă cerute de situația de urgență

Totuși, la 10 aprilie, Italia a solicitat experți tehnici care să ofere asistență țării pentru a analiza stabilitatea clădirilor afectate de cutremur. A fost selectată o echipă formată din opt experți naționali și experți ai Comisiei. Echipa a fost trimisă la locația cutremurului la 18 aprilie. În afara evaluării stabilității clădirilor, echipa va propune soluții cu privire la clădirile afectate.

Comisia cooperează în prezent cu autoritățile italiene pentru a identifica opțiunile pentru alt sprijin din partea UE. Posibilitățile pot include mobilizarea Fondului de Solidaritate al UE sau reprogramarea fondurilor structurale și de dezvoltare rurală.

Acest cutremur este un semnal tragic care ne reamintește că dezastrul natural reprezintă o amenințare continuă pentru toate statele membre ale UE. În ultimii zece ani, cutremurele, valurile de căldură, incendiile forestiere, inundațiile și furtunile au ucis multe persoane în Europa și au distrus infrastructuri costisitoare și spații naturale valoroase.

Statele membre și Comunitatea Europeană trebuie să își unească forțele pentru a preîntâmpina dezastrul și efectele acestora și pentru a asigura o reacție eficientă a Uniunii în caz de dezastru major. Experiența a dovedit că trebuie adoptată o abordare integrată și multirisic pentru a dezvolta măsuri eficiente atât în ceea ce privește prevenirea, cât și reacția directă la dezastru, conform Comunicării Comisiei din martie 2008 privind consolidarea capacității de reacție la dezastru a Uniunii.

În plus, în februarie 2009, Comisia a adoptat o abordare comunitară privind prevenirea dezastrului natural și a celor provocate de om care reprezintă tehnologia și face posibile inițiative viitoare ale Comisiei. Aceasta sugerează ameliorarea consistenței instrumentelor existente de prevenire și completarea acestora, consolidând astfel valoarea adăugată a acțiunii Uniunii Europene.

Comisia ar aprecia un feedback din partea Parlamentului European în ceea ce privește abordarea propusă în această comunicare importantă. În plus, datorită acțiunii pregătitoare privind capacitatea de reacție rapidă a Uniunii Europene introdusă de Parlamentul European în bugetele pentru 2008 și 2009, Comisia testează în prezent, împreună cu statele membre, modalități de ameliorare a capacității de reacție imediată globale a Uniunii Europene. Împreună, aceste inițiative contribuie la modelarea unei adevărate politici europene de gestionare a dezastrului pentru toate tipurile de dezastru.

**Președintele.** – Mulțumim, domnule Kallas. Aș dori să profit de această ocazie pentru a ura bun-venit vicepreședintelui Comisiei, domnul Tajani, și pentru a nu mi se reproșa că sunt nepăsător sau insensibil, aș dori să vă reamintesc că am păstrat deja un moment de reculegere ieri în memoria victimelor dezastrului.

**Gabriele Albertini, în numele Grupului PPE-DE. – (IT)** Domnule președinte, doamnelor și domnilor, în perioada 2002 - 2007, cutremurele au fost a patra categorie de dezastru natural cu cea mai mare frecvență din Uniunea Europeană. După această recentă și în mod trist cea mai gravă tragedie din regiunea Abruzzo, trebuie să ne unim pentru a face față acestor evenimente groaznice, care afectează multe state ale Uniunii.

Până în prezent, avem Fondul de Solidaritate al Uniunii Europene și mecanismul comunitar de protecție civilă: două instrumente extrem de importante și totuși încă insuficiente pentru o zonă cum este Europa, amenințată de cutremure. În cazul cutremurelor din Abruzzo, este în curs de analizare o cerere de accesare a Fondului de Solidaritate pentru reconstruirea zonelor distruse. Suma s-ar putea ridica la 500 de milioane de euro, după cum a declarat pentru presă vicepreședintele Comisiei, domnul Antonio Tajani. Nu a fost încă posibilă cuantificarea întinderii acestui cutremur și daunele produse: regiunea Abruzzo are nevoie de o intervenție urgentă și substanțială pe care guvernul italian a gestionat-o prompt și integral încă din primele minute după cutremur.

Această acțiune necesită totuși coordonare europeană, respectând în același timp competențele naționale și locale. La 14 noiembrie 2007, Parlamentul a adoptat cu unanimitate de voturi o rezoluție privind efectul regional al cutremurelor, prevenirea și gestionarea daunelor provocate de evenimente tragice de acest gen. Acest document ar trebui să fie un punct de plecare pentru o politică europeană coordonată în acest aspect, conform întrebării cu solicitare de răspuns scris adresată de domnul Vakalis, cosemnată de aproape 50 de

deputați din acest Parlament. Sperăm prin urmare că ideile exprimate în această rezoluție vor fi preluate de Comisia Europeană și aplicate pentru a crea o agendă europeană pentru prevenirea și gestionarea cutremurilor.

**Gianni Pittella**, în numele Grupului PSE. – (IT) Doamnă președinte, doamnelor și domnilor, aș dori să-mi exprim din nou condoleanțele, în numele membrilor Parlamentului italian și al tuturor membrilor Grupului Socialist din cadrul Parlamentului European, familiilor victimelor, regiunii Abruzzo și cetățenilor acesteia, precum și întregii Italii. Aș dori de asemenea să menționez că Grupul nostru, care s-a aflat încă de la început alături de oamenii loviți atât de tragic, va trimite o delegație în regiunea Abruzzo, condusă de președintele nostru, domnul Schulz. Cifrele sunt înspăimântătoare: este adevărat, după cum a declarat domnul Albertini, nu există încă un rezultat final, dar putem totuși spune că s-au înregistrat în jur de 300 de morți. Este o tragedie: 50 000 de persoane evacuate, mii de case distruse, sute de clădiri publice devastate, inclusiv școli și moșteniri de prestigiu culturale, arhitecturale și artistice în ruină.

După cum a declarat Președintele Republicii italiene, Giorgio Napolitano, reacția la evenimente a fost imediată și eficientă. Acest răspuns a venit din partea statului, dar și din afara acestuia; din lume, de la voluntari, de la comunități din Italia și din alte țări, de la provincii, de la regiuni, de la Crucea Roșie și de la serviciul de pompieri: o dovadă cu adevărat extraordinară de solidaritate. Poate că guvernul italian – de fapt să lăsăm cuvântul „poate” – guvernul italian ar fi trebuit să aplice propunerea de a comasa referendumul cu alegerile europene și alegerile administrative pentru a salva sute de milioane pe care ar fi putut să le cheltuiască ajutând persoanele afectate de cutremur.

Există anumite reacții pe care Europa trebuie să le adopte: mai întâi, trebuie să activeze Fondul de Solidaritate; am discutat cu vicepreședintele Tajani despre acest lucru la câteva ore de la evenimentele tragice. În al doilea rând, trebuie să reprogrameze Fondurile Structurale și, în al treilea rând, onorabili membri ai Comisiei, trebuie să utilizeze fondurile neutilizate atât din perioadele de programare anterioare, cât și din cele noi. În al patrulea rând, trebuie să modifice regulile privind Politica de Coeziune și Fondurile Structurale în ceea ce privește posibilitatea de a reintroduce în Obiectivul I, adică în regiunile defavorizate, subdezvoltate, acele regiuni care, din cauza evenimentelor naturale deosebit de grave, au înregistrat o scădere a Produsului Intern Brut sau a bogăției la sub 75% din media comunitară. Prin urmare, nu dorim o lege ad hoc pentru regiunea Abruzzo, ci o lege aplicabilă oricărei regiuni care se poate afla în această poziție. În al cincilea rând, trebuie să analizăm împreună cu Comisia posibilitatea unor facilități fiscale pentru activitățile economice și lucrările de construcție care ar trebui, sperăm cu toții, să fie reluate în regiunea Abruzzo. În cele din urmă, solicit punerea în aplicare a directivei privind materialele de construcții care a fost actualizată și îmbunătățită recent de Parlament.

Pentru a încheia, o tragedie ca aceasta nu necesită retorică, ci necesită mai degrabă reacții eficiente, concrete și o supraveghere atentă pentru a ne asigura că molozul de la cutremur nu devine scena unor practici de profit și ilicite care umplu buzunarele unor mari grupuri criminale. Trebuie să fim vigilenți și să depunem cele mai mari eforturi: trebuie să lucrăm cu toții astfel încât, cu ajutorul nostru, prietenii noștri din regiunea Abruzzo să poată zâmbi din nou.

**Patrizia Toia**, în numele Grupului ALDE. – (IT) Doamnă președinte, doamnelor și domnilor, o tragedie groaznică în țara mea a lovit regiunea centrală importantă din Abruzzo și orașul Aquila. A fost un dezastru care a afectat vieți umane, inclusiv tineri; a lovit case, căminele noastre; biserici, lăcașurile noastre de cult; monumentele, cultura noastră; companii, locurile noastre de muncă; universități, centrele noastre educative; și a lăsat în urmă multe locuri devastate.

Ne-am alăturat acestor oameni și acum putem spune următoarele: mai întâi, că au reacționat cu multă demnitate, în ciuda faptului că au fost atât de intim și puternic afectați, pierzându-și lucrurile cele mai de valoare cum sunt casele – și după cum știm, casa este centrul culturii italiene – totuși aceste persoane au reacționat cu demnitate și doresc să o ia de la început, reconstruind ce au avut, propriile comunități, în locuri care reprezintă acea comunitate și să păstreze tradiția și continuitatea. Mi se reamintește importanța universității și a întreprinderilor mici și mijlocii pentru această regiune, care se confruntă acum cu mari greutăți economice și lipsa recuperării.

Aș dori de asemenea să menționez că a existat o mobilizare extraordinară din partea instituțiilor: guvernul, Parlamentul, toate forțele din opoziție, ca și majoritatea care, cu multă înțelepciune și responsabilitate, respectă munca ce trebuie realizată în spiritul unanimității: instituții locale, voluntari, protecția civilă, miile și miile de tineri și adulți care s-au deplasat la Abruzzo și care reprezintă grupuri sociale, asociații și comunitatea catolică; toată lumea a contribuit. Chiar și cei care nu au călătorit în această regiune au făcut ceva: economic,

cultural, toate sferile culturale, sociale și economice ale țării noastre sunt mobilizate, ceea ce este foarte important.

Este, totuși, important să ne aducem aminte de acest lucru, după cum a declarat domnul Pitella, când e vorba de reconstrucție, deoarece în afara acestor aspecte pozitive ale tragediei, slăbiciunea structurală a metodelor noastre de construcție a ieșit la iveală și consider că, în afara apelurilor la dreptate, trebuie să existe un angajament pentru a identifica răspunderea și a reconstrui.

Câteva cuvinte despre Europa, domnule președinte: atunci când au lovit dezastrele, Europa a fost alături, după cum va fi și în viitor prin fonduri și alte acțiuni care au fost menționate. Aș dori să fie și o prezență vizibilă, pentru că Europa este recunoscută nu numai prin banii care sosesc, ci și prin chipurile și instituțiile sale. Propun ca o delegație comună din acest Parlament să viziteze regiunea, fără pompă, fără publicitate, ci pentru a spune că Europa este formată din instituții și oameni, și că aceste instituții și oameni doresc să sprijine și sprijină în continuare Aquila, Abruzzo și țara mea, de asemenea, care a fost atât de grav afectată.

**Roberta Angelilli**, în numele Grupului UEN. – (IT) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, aș dori să mulțumesc și eu instituțiilor comunitare pentru sprijinul pe care l-au acordat Italiei și persoanelor afectate de cutremur. Au fost zile dificile, agravate și mai mult de condițiile meteorologice din ultimele 48 de ore.

Dar după suferință și distrugere vine momentul propunerilor practice și al reconstrucției, momentul de a reconstrui un viitor pentru regiunea Abruzzo. Cerem instituțiilor europene să-și facă datoria. De fapt, Comisia a garantat deja prin intermediul vicepreședintelui Tajani, care ne-a asigurat prompt de angajamentul său în ceea ce privește consecințele imediate ale dezastrului.

După cum a confirmat și Comisia astăzi, mai întâi trebuie să verificăm toate resursele financiare disponibile, să garantăm activarea rapidă a Fondului de Solidaritate European pentru dezastre naturale și apoi să studiem posibilitatea de a utiliza și reprograma Fondul Social European și alte programe comunitare pentru a sprijini angajarea și afacerile. Totuși, solicităm în special posibilitatea de a introduce măsuri legislative extraordinare, facilități fiscale, stimulente și posibil asistență ca excepție la prevederile *de minimis* existente în prezent. = Acestea ar fi măsuri autorizate de Uniunea Europeană și valabile doi sau trei ani, adică pe perioada necesară până la sfârșitul urgenței și reconstrucției.

Asupra acestor aspecte și obiective, după cum a arătat și dezbaterile de astăzi, suntem cu toții de acord, nu există păreri împărțite. Aș dori să închei și eu cu gânduri din inimă pentru victime, familiile lor și persoanele afectate, dar sunt în mod deosebit de onorată, ca italiancă din această regiune, să mulțumesc în mod special încă o dată pentru eforturile depuse de instituții, de toate partidele politice și mai ales echipele de salvare, protecție civilă și Crucea Roșie. Doresc de asemenea să mulțumesc tuturor organizațiilor voluntare și cetățenilor care au făcut ce au putut și au contribuit personal sau au oferit bani pentru a-și exprima solidaritatea și pentru a oferi un ajutor real; sunt un exemplu cu adevărat deosebit de eficiență și umanitate.

**Monica Frassoni**, în numele Grupului Verts/ALE. – (IT) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, Grupul Ecologiștilor/Aliața Liberă Europeană se alătură tuturor membrilor antevorbitori exprimând condoleanțe, sentimentul nostru puternic de solidaritate și sprijinul pentru cei care au suferit de pe urma acestei mari tragedii, a acestui dezastru, a acestui eveniment natural, care a fost, totuși, cauzat de o mulțime de lucruri și sper ca Uniunea Europeană să fie în mod vizibil capabilă de a realiza o contribuție pozitivă la această situație.

Un lucru nu poate fi negat însă: impactul acestui cutremur ar fi fost mult mai mic, tragedia nu ar fi fost atât de mare, deoarece este clar că o mulțime de clădiri și case s-au prăbușit deși nu ar fi trebuit. A existat neglijență, fraudă, decepție și trebuie să stabilim cine este responsabil, deoarece și acest lucru este o parte esențială a reconstrucției, care este de asemenea reconstrucția morală a regiunii Abruzzo, a oamenilor de aici și a întregii noastre țări. Reconstrucția ar trebui să fie o oportunitate pentru multă inovație în dezvoltarea durabilă pentru persoanele care ne-au arătat că au nu numai multă demnitate, dar și mult curaj și o dorință copleșitoare de a o lua de la început.

În acest moment, abordarea cea mai puțin demagogică și mai practică care va permite Europei să acționeze rapid pentru a sprijini eforturile de urgență și reconstrucție din Abruzzo este revizuirea programului operativ al regiunii pentru perioada 2007-2013, și anume Fondurile Structurale. Programul operativ Abruzzo furnizează în prezent 140 de milioane de euro prin co-finanțare europeană pentru un cost total al programului de 345 de milioane de euro, diferența fiind reprezentată de co-finanțare națională.



Suntem cu toții conștienți că una dintre problemele cu care trebuie să ne confruntăm este organizarea Italiei pentru co-finanțarea fondurilor pe care Uniunea Europeană le va furniza în mod sigur și în acest sens noi, membrii, trebuie să fim extrem de vigilenți.

După cum spuneam, mai întâi de toate trebuie să solicităm ca celelalte fonduri planificate deja pentru Abruzzo, cum este Fondul Social, să fie revizuite și redirecționate spre măsuri și priorități care servesc reconstrucției. În acest context, programul operativ Abruzzo ar putea implica o realocare a resurselor fondurilor structurale pentru alte regiuni italiene care sunt acum mai competitive. Cunoaștem dorința Comisiei Europene de a evalua granturi și acest mecanism poate fi utilizat pentru ale state membre.

Prin urmare, autoritățile italiene, în principal guvernul, cu cooperarea organismelor locale aferente, trebuie să acționeze rapid pentru a calcula costul daunelor directe indicate pentru a respecta termenul limită de 15 iunie 2009 pentru depunerea cererii pentru obținerea de fonduri în cadrul Fondului de Solidaritate al Uniunii Europene. Suma asistenței acordate va depinde de daunele indicate, dar nu va depăși în nici un caz câteva milioane de euro. Acest fond există tocmai pentru a furniza asistență economică rapidă, eficientă și flexibilă, prin urmare este important ca autoritățile italiene să cuantifice aceste daune, altfel va fi dificilă obținerea finanțării.

Autoritățile naționale trebuie de asemenea să lucreze și asupra cererii de împrumut de la Banca Europeană de Investiții pentru ca sumele adecvate să poată fi acordate pentru o reconstrucție rapidă și susținută a acestei regiuni.

**Roberto Musacchio**, în numele Grupului GUE/NGL. – (IT) Doamnăle președinte, doamnelor și domnilor, vorbim mai întâi despre tristețea față de atâtea victime inocente, apoi despre un angajament în eforturi de salvare, mai presus de urgență și reconstrucție, unde Italia depune cele mai mari eforturi.

Asistența europeană este importantă în acest sens, dar avem de asemenea nevoie de un cadru european pentru a ajuta la prevenirea acestor dezastre, care au adesea nu numai cauze naturale; avem prin urmare nevoie de un cadru de prevenire, un sistem de avertizare privind dezastrele naturale în baza căruia să putem construi o rețea de protecție civilă și prevenire. În plus, avem nevoie de o politică funciară care să furnizeze standarde garantate privind utilizarea terenului, cu respectarea echilibrului acestuia, precum și standarde în construcție sigure.

Cutremurul din Abruzzo implică și acest lucru și, fără a dori să stârnesc controverse, trebuie să analizăm toate răspunderile, pentru a putea evita repetarea acestor evenimente grave și mai presus de toate, trebuie să ne concentrăm asupra recuperării terenurilor decât asupra unor noi lucrări de demolare. De aceea, este de asemenea extrem de importantă adoptarea Directivei-cadru privind solul, care va furniza sprijin pentru o gestionare adecvată a terenului european, iar fondurile europene ar trebui să fie reformulate în linie cu politici funciare prudente, creând astfel un mediu sănătos și locuri de muncă bune.

**Reinhard Rack (PPE-DE)**. – (DE) Doamnăle președinte, vicepreședinte al Comisiei, colegii noștri italieni au privit așa cum se cuvine această dezbatere ca pe una extrem de importantă pentru țara lor și au cerut să ia cuvântul, deși este o dezbatere pentru toți cetățenii Europei. La urma urmei, suntem o comunitate europeană. Suntem încântați să putem beneficia de oportunitățile prezentate de Fondul de Solidaritate și am dori ca utilizarea acestuia să fie direcționată în mod cât mai specific posibil – inclusiv de către Guvernul italian și organismele regionale. Dorim să exprimăm încă o dată condoleanțe numeroaselor victime și sperăm ca Europa să le poată oferi asistență cât mai repede posibil.

**Armando Veneto (PPE-DE)**. – (IT) Doamnăle președinte, doamnelor și domnilor, aș dori doar să atrag atenția asupra reacției de compasiune la acest tragic eveniment atât în Italia cât și în Europa. Atunci când se înregistrează evenimente de acest gen, putem observa coeziunea țării și a Comunității, care poate doar nutri speranța unei solidarități și păci generale, inclusiv pace interioară, de care ne bucurăm în cadrul Europei.

Aș dori de asemenea să spun că trebuie să-i abordăm fără îndoială, deschis și urgent pe cei responsabili pentru slabele lucrări de construcție care au determinat clădirile din apropiere să se comporte diferit. În cele din urmă, în subsidiar au existat dispute privind posibilitatea de a prevedea cutremurele; Nu voi aborda acest subiect acum, voi spune doar că studiile despre radon indică faptul că un cutremur este precedat de o creștere a nivelului acestui gaz. Consider prin urmare, așa cum este corect pentru orice cercetare în domeniul științei, că Europa poate și ar trebui să-și utilizeze toate structurile pentru a încuraja alte studii pe această temă, deoarece, fiind natura științei, acestea pot contribui la posibilitatea pur ipotetică de a prezice aceste evenimente atât de devastatoare.

**Siim Kallas**, *vicepreședintele Comisiei*. – Domnule președinte, fără îndoială există un puternic sentiment de solidaritate în toate statele membre și în cadrul Comisiei cu privire la acest teribil cutremur. Există mecanisme pentru furnizarea de ajutor, și serviciile Comisiei au acționat imediat. Totul trebuie realizat în strânsă colaborare cu autoritățile italiene. Anul trecut am avut enormul dezastru al incendiilor forestiere în Grecia și înainte de aceasta avusesem incendii forestiere în Portugalia și inundații în Germania și Republica cehă. În toate aceste cazuri, Uniunea Europeană și-a exprimat solidaritatea și a ajutat cât de mult a putut. Va face la fel și în acest caz.

Înainte de toate, așteptăm calculul dimensiunii daunelor și apoi putem decide cum poate fi utilizat Fondul de Solidaritate cât mai bine. Comisia nu poate elibera bani din Fondul de Solidaritate; acest lucru poate fi realizat doar după primirea unei cereri de la statul membru și după calculul dimensiunii daunelor.

Mulți membri au abordat aspectul reprogramării Fondurilor Structurale și DG REGIO discută acest lucru. Colega mea Danuta Hübner va vizita această zonă în curând și va discuta posibilități concrete. Suntem în contact permanent cu departamentul de protecție civilă din Roma pentru asistență și pentru a ajuta la pregătirea cererii pentru Fondul de Solidaritate, prin urmare Comisia va face fără îndoială tot ce poate pentru a ajuta victimele acestui dezastru.

În ceea ce privește standardele de construcție în siguranță, aceste standarde există, dar întrebarea este cât de mult sunt respectate aceste standarde în statele membre. Standardele există în mod cert: ele există în directive și există și în legislația națională.

Mecanismul nostru de protecție civilă, în mijlocul căruia se află un centru de monitorizare și informare activ 24 de ore din 24, va colabora cu statele membre la prevenirea dezastrurilor și la abordarea consecințelor dezastrurilor.

Încă o dată, în numele Comisiei doresc să exprim condoleanțe victimelor. Vom face tot ce putem pentru a ajuta persoanele din această zonă de dezastru.

**Președintele**. – Pentru a încheia această dezbatere, personal și în numele Biroului Parlamentului European profit de ocazie pentru a transmite condoleanțe și pentru a-mi exprima compasiunea față de victimele și familiile afectate și, evident, pentru a garanta tot sprijinul posibil pentru persoanele din această regiune afectată atât de grav.

Dezbaterea a fost închisă.

## 11. Descărcare de gestiune 2007: Consiliul (dezbatere)

**Președintele**. – Următorul punct de pe ordinea de zi este raportul (A6-0150/2009) domnului Søndergaard, în numele Comisiei de Control Bugetar, privind descărcarea de gestiune cu privire la implementarea bugetului general al Uniunii Europene pentru anul financiar 2007, Secțiunea II – Consiliul (C6-0417/2008 – 2008/2277(DEC)).

**Søren Bo Søndergaard**, *raportor*. – Domnule președinte, în primul rând în ceea ce privește un punct de pe ordinea de zi, deoarece doresc să mă asigur că a fost invitat Consiliul pentru acest aspect. Deoarece vom discuta o problemă a Consiliului, nu ar fi deloc bine dacă nu a fost și Consiliul invitat pentru acest punct. Doresc doar ca Președintele să garanteze că a fost invitat și Consiliul.

**Președintele**. – Domnule Søndergaard, pot confirma în numele Președinției că într-adevăr Consiliul a fost invitat la dezbaterea acestui aspect. În ciuda acestui fapt, cu regretul sincer al Președinției și în numele întregului Parlament observ absența Consiliului; Cred că la fel s-a întâmplat și dimineață, când Președintele Parlamentului a urat bun-venit Consiliului dar nu a primit nici un răspuns. Deși regret acest lucru, nu pot face nimic pentru a remedia situația și prin urmare suntem obligați să ținem dezbaterile conform planificării. Vă invit prin urmare să luați din nou cuvântul în calitate de raportor, pentru a prezenta dezbaterile privind acest raport și acest articol de pe ordinea de zi.

**Søren Bo Søndergaard**, *raportor*. – (DA) Domnule președinte, aș dori să încep prin a spune că regret foarte mult faptul că această dezbatere se va desfășura în absența Consiliului – chiar Consiliul al cărui buget suntem pe cale de a-l discuta. Este absurdă, bineînțeles, alegerea Consiliului de a ignora pur și simplu această dezbatere astfel, având în vedere că, în cadrul Comisiei pentru Control Bugetar, s-a votat cu o majoritate foarte largă amânarea de către Parlament a deciziei de descărcare de gestiune pentru bugetul Consiliului pentru anul 2007.

De ce am făcut acest lucru? Am făcut-o oare din cauză că suspectăm vreo fraudă sau neregulă? Răspunsul este „nu”, deoarece nu avem nici o indicație sau informații care să indice acea direcție. Prin urmare, de ce am făcut acest lucru? Am propus amânarea acordării de către Consiliu a descărcării de gestiune deoarece comisia noastră nu a primit încă un răspuns oficial de la Consiliu cu privire la o serie de ambiguități din buget. Aceste ambiguități pot fi de fapt rezultatul unor neînțelegeri, dar Consiliul a refuzat să clarifice aceste neînțelegeri. Bineînțeles, ar fi putut face asta răspunzându-ne la întrebări.

În conformitate cu alineatul 42 din Acordul interinstituțional, nu pot apărea în bugetul Consiliului nici un fel de credite de funcționare pentru Politica externă și de securitate comună. În calitate de reprezentanți ai contribuabilului european, avem sarcina de a ne asigura de respectarea acestui acord. Totuși, pentru a face acest lucru, trebuie să avem ocazia nu numai de a pune întrebări despre bugetul Consiliului, ci și să obținem răspunsuri la acele întrebări.

În anexa la raport am menționat o serie de întrebări, dintre care unele sunt chiar destul de la obiect și nu ar trebui să fie greu de oferit răspuns la ele. De exemplu: câte conturi în afara bugetului a avut Consiliul în anul 2007? Ce fonduri au acoperit și pe ce au fost cheltuite? O altă întrebare este: poate oferi Consiliul explicații pentru modul în care propriul auditor intern a ajuns la concluzia că existau lipsuri în ceea ce privește controlul și verificarea facturilor? Sau altă întrebare: există vreo explicație pentru necesitatea de a transfera sume substanțiale din linia de buget pentru traduceri la linia de buget pentru deplasări, an de an? În ciuda solicitărilor repetate din partea mea, ca raportor și din partea întregii comisii, Consiliul nu a oferit până în prezent nici un răspuns oficial la aceste întrebări.

Acest lucru cauzează mari dificultăți, bineînțeles, nu numai comisiei, ci și întregului Parlament, deoarece cum putem oferi descărcare de gestiune pentru un buget, cu alte cuvinte să garantăm cu răspundere electoratului nostru că acest buget este corect, fără să știm ce se află în spatele acestor cifre? Acest lucru ar fi absurd.

Noi, cei de la Comisia pentru control bugetar, suntem persoane amabile. De aceea îi oferim Consiliului încă o șansă de a ne răspunde la întrebări. Recomandăm, prin urmare, Parlamentului să amâne acordarea descărcării de gestiune pentru bugetul Consiliului. Acest lucru ar permite abordarea chestiunii din nou în noiembrie și îi va acorda Consiliului alte câteva luni pentru a se gândi dacă transparența este de preferat secretului.

Sper că prin dezbaterile de astăzi și votul de mâine vom transmite un mesaj clar căruia nu dorim să fim o ștampilă a forțelor întinericului. Dorim deschidere, dorim transparență și dorim o imagine completă a modului în care sunt cheltuiți banii contribuabililor. Asta este ceea ce dorim astăzi și asta vom dori și după alegerile din iunie.

**José Javier Pomés Ruiz**, în numele Grupului PPE-DE. – (ES) Domnule președinte, am citit în regulamentul financiar aplicabil că Secretarul General și Înalțul Reprezentant pentru Politică externă și de securitate comună, asistat de către Secretarul general adjunct, vor avea răspundere deplină pentru administrarea creditelor introduse în Secțiunea II – Consiliu – a bugetului și vor lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt gestionate corect.

Unde este Javier Solana? Unde este Secretarul general adjunct? Pentru că nu se află la această dezbatere. Și acest lucru, în ciuda faptului că singura informație pe care o avem, și anume raportul auditorului intern, menționează că există un cont B, un cont în afara bugetului la Consiliu. În conformitate cu regulamentul financiar, nici Președinția cehă și nici Președinția franceză nu sunt răspunzătoare pentru Consiliu, ci Javier Solana împreună cu adjunctul său.

Ce este acest cont în afara bugetului?

Auditorul spune că această secțiune ar trebui eliminată. Am dori să știm care a fost destinația acestui cont și de ce.

Am dori să știm de ce din suma de 650 de milioane de euro administrată de domnul Solana și pentru care el este responsabil, au fost transferate 13 milioane de euro de la interpretare la cheltuieli de deplasare în 2006, însă în 2007 alocarea pentru cheltuieli de deplasare nu a fost mărită. Același lucru se întâmplă din nou și nu știm ce reprezintă aceste deplasări multe și unde vor ajunge aceste fonduri.

Suntem supărați, deoarece există o singură excepție de la controlul democratic exercitat de acest Parlament asupra tuturor conturilor finanțate de contribuabilii Uniunii Europene: conturile administrate de Consiliu. Acestea nu sunt auditate. Noi, deputații în acest Parlament, nu am putut obține nici măcar o întrevvedere oficială cu Consiliul pentru a discuta conturile.

Au refuzat să ne furnizeze documente. Au refuzat să ne furnizeze documente. Aceștia înțeleg că nu avem nici un fel de jurisdicție pentru a controla Consiliul; acest lucru a funcționat bine atunci când Consiliul avea atribuții pur administrative, dar acum Politica externă și de securitate comună reprezintă cheltuieli operaționale și nu înțelegem de ce aceasta trebuie să fie scutită de controlul democratic.

Prin urmare, în acest punct aș dori să menționez că atitudinea adoptată de Secretarul General, domnul Solana, este inacceptabilă și de aceea, cu această ocazie, acest Parlament va propune să nu fie aprobate conturile Consiliului, așa cum s-a întâmplat acum 10 ani atunci când domnul Elles a declarat că refuză să aprobe conturile Comisiei, declanșând demisia Comisiei Santer.

**Costas Botopoulos, în numele Grupului PSE.** – Domnule președinte, decizia pe care urmează să o adoptăm este una extrem de importantă. Grupul Socialist este în favoarea amânării din cauza a patru motive de principiu.

Primul este credibilitatea și rolul propriului nostru Parlament. Este foarte important să fie menționat de la început ceea ce poate și ceea ce nu poate face Parlamentul. Ceea ce poate și trebuie să facă este să controleze democratic și conturile Consiliului, indiferent de convenția tactică care a fost implementată.

Al doilea motiv este echilibrul interinstituțional. Este important să nu facem ceva ce nu putem face ca Parlament, dar este de asemenea foarte important să spunem că este dreptul nostru de a avea o viziune, o opinie asupra conturilor Consiliului, când aceste conturi sunt operaționale și când aceste conturi operaționale trebuie să fie contabilizate. Acesta este principiul democratic și acest lucru vom face. Prin urmare, nu spunem că dorim să facem altceva. Spunem că vrem să ne facem datoria.

Al treilea motiv este respectarea și pregătirea Tratatului de la Lisabona. Știți foarte bine, stimați colegi, că, prin Tratatul de la Lisabona, politica externă comună dobândește mult mai multă profunzime și mult mai mult impuls. Este o politică comună mult mai importantă și nu putem spune de la început că Parlamentul nu va avea deloc impact asupra acelei politici. Trebuie să avem ocazia acum să spunem care este rolul Parlamentului.

Ultimul punct – și probabil cel mai important – este transparența față de cetățeni. Rolul nostru ca Parlament este răspunderea față de cetățeni. Nu putem și nu trebuie să spunem cetățenilor că politicile comune mari, cum sunt politica externă și de apărare, se vor afla în afara controlului democratic al Parlamentului nostru.

Prin urmare, din cauza acestor patru motive de principiu, considerăm că trebuie să votăm în favoarea amânării.

**Kyösti Virrankoski, în numele Grupului ALDE.** – (FI) Domnule președinte, în primul rând aș dori să-i mulțumesc domnului Søndergaard pentru raportul său excelent.

Raportul privind descărcarea de gestiune a Consiliului este foarte lung și detaliat. Se bazează de asemenea pe referiri la documente și la Tratatul Uniunii Europene.

Aspectul cel mai problematic este transparența. Bugetul Consiliului privește doar parțial administrația, deoarece o mare parte din fonduri sunt alocate operațiunilor, precum Politica externă și de securitate comună. Consiliul nu este deloc dispus să discute implementarea bugetului cu Comisia pentru Control Bugetar și nu este nici dornic să predea nici documentele solicitate.

Parlamentul European, împreună cu Consiliul, este autoritatea responsabilă pentru bugetul Uniunii Europene. Sarcina sa este supravegherea utilizării fondurilor și implementarea generală a bugetului.

Din câte observ, chiar această lipsă de cooperare a obligat Comisia pentru control bugetar să propună amânarea descărcării de gestiune și nu atât de mult modul în care fondurile au fost probabil administrate. Situația este ciudată deoarece o bună de cooperare între Parlament și Consiliu reprezintă motorul unei politici europene fructuoase. De aceea grupul meu va adopta decizia finală privind poziția sa în seara aceasta.

**Bart Staes, în numele Verts/ALE Group.** – (NL) Vă mulțumesc, domnule Søndergaard, raportul dumneavoastră este un giuvaier, acoperind toate punctele pertinente. Aș dori, totuși, să solicit Președintelui și Biroului acestui Parlament să ia act de absența Consiliului și să nu lase acest lucru așa cum este. Nu ar trebui să-i lăsăm să ne fie superiori. Aș dori să rog Biroul să aibă în vedere transmiterea către Consiliu a unei scrisori foarte ferme de protest cu mesajul că acest lucru nu este acceptabil.

Într-adevăr, așa cum este situația în acest moment, refuzăm să acordăm o prelungire. Acest lucru nici nu intră în discuție în acest moment. Nu putem acorda descărcarea de gestiune Consiliului. Nu este vorba atâta despre fraudă cât este o chestiune de principiu, și anume transparență. 650 milioane de euro din bugetul

european sunt gestionate de domnul Solana în domeniul apărării, securității și politicii externe, dar fără nici o formă de monitorizare. Acest lucru nu este acceptabil în democrație. Trebuie să înceteze. De aici, cererile justificate pentru un raport de activitate, transparență și claritate.

Asta nu este totul însă. În calitate de raportor privind fraudele în materie de TVA, în raportul meu aprobat la 4 decembrie, am solicitat în mod clar Consiliului să răspundă la o serie de întrebări. Au trecut patru sau cinci luni și această perioadă a fost marcată de o tăcere absolută din partea Consiliului, în timp ce fraudă estimată este între 60 și 100 de miliarde de euro anual. Consiliul trebuie să acționeze. Este nevoie de coordonare pentru lupta împotriva fraudelor de TVA și atâta timp cât nu există voință din partea lor, eu nu voi acorda descărcarea de gestiune Consiliului.

**Jens Holm**, în numele Grupului GUE/NGL. – (SV) Domnule președinte, și eu aș dori să pun aceeași întrebare, și anume unde este Consiliul în această dezbatere? Trebuie să controlăm, bineînțeles, Consiliul și gestionarea bugetului său. Este incredibil că nimeni nu este aici de la Consiliu în acest moment pentru a ne răspunde la întrebări. Noi cei de la Comisia pentru Control Bugetar, în special raportorul nostru pentru aviz, domnul Søndergaard, a avut câteva semne de întrebare în ceea ce privește gestionarea finanțelor Consiliului de Miniștri. Am subliniat acest lucru în mai multe rânduri, dar nu am primit nici un răspuns satisfăcător.

Permiteți-mi să vă dau două exemple. În anul 2006, Consiliul a cheltuit 12,6 milioane de euro pe deplasări. Acești bani erau planificați pentru interpretare. Aș dori să adresez Consiliului o întrebare, dar dacă acesta nu poate răspunde, poate că este Comisia în măsură să facă acest lucru: unde s-a deplasat Consiliul în anul 2006? Ce reprezintă aceste 12 milioane de euro?

Consiliul are de asemenea conturi confidențiale, așa numitele *comptes hors budget*. Auditorul intern a solicitat Consiliului să suprimă aceste conturi, dar fără succes. Aș dori să întreb de ce nu s-a întâmplat acest lucru. Câte conturi de acest gen există paralel cu bugetul? Ce conțin aceste conturi?

Atribuția noastră în calitate de deputați în Parlamentul European este controlul utilizării de către Consiliu a resurselor bugetare. Facem acest lucru deoarece noi reprezentăm contribuabilii. Atribuția Consiliului este să ne răspundă la întrebări. Dorim răspunsuri la aceste întrebări acum! Ce s-a întâmplat cu aceste 12 milioane de euro? Ce conțin conturile confidențiale? Câte conturi confidențiale există?

Dacă nu primim un răspuns satisfăcător – ceea ce nu s-a întâmplat până acum – nu vom acorda descărcarea de gestiune Consiliului mâine.

**Nils Lundgren**, în numele Grupului IND/DEM. – (SV) Domnule președinte, ne confruntăm cu una dintre chestiunile cu adevărat importante, fundamentale. Ați putea spune că, în calitate de reprezentant al unui partid eurosceptic, consider că ar trebui să fie întotdeauna Consiliul cel care domină cooperarea europeană și că acest Parlament ar trebui să se concentreze pe aspecte legate de piața internă și de mediu transfrontaliere. Totuși, există un al treilea aspect care a venit acum în prim-plan. Consiliul și acest Parlament sunt, în principiu, la fel de responsabili pentru buget și utilizările banilor contribuabililor. Ceea ce este însă un eveniment fără precedent în opinia mea este faptul că utilizările banilor sunt ținute secret de Consiliu. Prin urmare nu avem transparență. Cetățenii nu pot spune: „Accept acest lucru deoarece știu pentru ce au fost utilizate acele sume”. De aceea, aș spune – și din câte înțeleg, toți vorbitorii din acest Parlament sunt de acord de data aceasta – că nu se poate acorda sub nici o formă descărcarea de gestiune Consiliului până când nu știm unde s-au dus banii.

**Hans-Peter Martin (NI)**. – (DE) Domnule președinte, am cerut cuvântul ca pro-european pasionat, convins de faptul că în prezent ni se dă o lecție despre cum nu trebuie să arate democrația Uniunii Europene. Faptul că în opinia Consiliului nu este deloc necesar să răspundă la criticile foarte clare ale Parlamentului în orice formă acceptabilă arată din nefericire că toți criticii Uniunii Europene și cei care acum resping instituția au dreptate, deoarece desconsiderăm flagrant chiar principiile fundamentale ale democrației.

Cu fiecare tratat, am permis ca centrul puterii să rămână complet nesupravegheat în realitate și am permis Consiliului – și acest lucru poate fi dovedit – să fie leneș și incompetent și să funcționeze mai mult în secret. Spun „leneș” pentru că se poate demonstra că majoritatea miniștrilor, adică cei care iau deciziile care sunt cu adevărat importante pentru Europa în spatele ușilor închise – adesea nici măcar nu sunt prezenți și funcționarii iau decizii în aspecte extrem de fundamentale. Acest lucru se întâmplă în Austria până în anul 1848, apoi situația s-a mai ameliorat oarecum. Aceasta nu este democrație.

Consiliul nici măcar nu este dispus să permită accesul la articolele din agendă care sunt discutate. Deputații pot realiza acest lucru în detaliu, pas cu pas, prin intermediul întrebărilor parlamentare – așa cum am făcut

eu – și rezultatele sunt înspăimântătoare. Aceste persoane pur și simplu lenevesc. Cei care sunt în realitate mai importanți din punct de vedere legislativ decât noi, deputații în Parlamentul European, îi lasă pe alții să se prezinte în locul lor.

Se pretinde de asemenea că acum este mai multă transparență, când de fapt a fost mai puțină transparență în această instituție de la Decizia Consiliului din 2006. Un singur punct de pe agendă din 130 în cel mai important Consiliu – Consiliul Relațiilor Externe – a fost abordat în public în anul 2008. Toate celelalte aspecte erau discutate cu ușile închise. Toate celelalte aspecte sunt mai puțin transparente decât în cazul mafiei.

Există apoi problema utilizării fondurilor. Unde se duc multele milioane de euro? De ce refuză Consiliul să coopereze în acest sens? Care este atitudinea Parlamentului față de un serviciu secret care se extinde tot mai mult sub conducerea lui Javier Solana? Javier Solana este stabilit în Spania, care recunoaște că există, bineînțeles, un serviciu secret al Uniunii Europene. Unde se duc banii? Cât de corupte și cât de lipsite de transparență sunt aceste persoane?

**Herbert Bösch (PSE).** – (DE) Domnule președinte, aș dori să spun câteva lucruri în numele acestei comisii. Felicitări raportorului, care a pus întrebări la obiect și nu a primit nici un răspuns. Felicitări acestei comisii care a adoptat raportul domnului Søndergaard cu o majoritate covârșitoare – 27:2. Statele membre atrag atenția cu absența lor astăzi, deși, aș dori să vă reamintesc, domnule președinte, am plasat acest aspect pe agenda acestei după-amiezi în mod special pentru a ne adapta problemelor de pe agenda Consiliului. Statele membre fac lucruri pe care nu ar îndrăzni să le facă acasă.

Acum vom realiza o campanie de alegeri în care lucrurile vor fi din nou comutate la Bruxelles. Problema este în orașele capitală, nu la Bruxelles. Mi-ar fi plăcut să văd cum Comisia ne oferă oarecum mai mult sprijin în acest sens din când în când. După părerea mea, comportamentul său este uneori prea laș. Deoarece, după cum spune raportorul, avem *comptes hors budget* – în țara mea le numim „conturi negre” – acest lucru ne reamintește de Eurostat și povești similare. Acest lucru nu va funcționa mult timp. Era responsabilitatea acestei comisii să avertizeze despre o asemenea desfășurare, și sunt mândru că a făcut acest lucru cu o majoritate atât de mare. Consider – și acesta este un mesaj pozitiv pe care îl voi lua cu mine dacă Parlamentul ne urmează prin ceea ce cred că va fi o majoritate la fel de mare mâine – că am demonstrat că acest control funcționează cu adevărat. Există cineva care are grijă de acesta. Apoi, vom analiza consecințele.

**Paulo Casaca (PSE).** – (PT) Domnule președinte, mă alătur celor care îl felicită pe raportor pentru activitatea sa, și mai multe grupuri politice, Comisia Europeană și comisia noastră în persoana președintelui său. Trebuie să spun că existența acestor fonduri obscure nu numai că este neacceptabilă pentru noi, ci această presupusă convenție tacită, care are 39 de ani, nu are acum nici un sens pentru a exista.

Nu suntem în prezent un fan club. Cu siguranță nu suntem. Suntem o Europă a cetățenilor. Trebuie să fim responsabili față de toată lumea.

Aici, în Parlamentul European, cu reformele pe care tocmai le-am implementat, suntem absolut pregătiți, începând cu următorul mandat parlamentar, să răspundem pe deplin pentru gestionarea tuturor aspectelor legate de conturile noastre.

Consiliul trebuie să facă același lucru. Este extrem de regretabil că oportunitatea de a fi prezent aici astăzi nu a fost utilizată de Consiliu. De aceea am ales această oră. Am dori să spunem că acest lucru nu poate să continue sub nici o formă și că vom face tot ce putem pentru a ne asigura de obligarea Consiliului de a răspunde pentru modul în care își implementează bugetul.

**Karl von Wogau (PPE-DE).** – (DE) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, din punctul de vedere al Comisiei pentru bugete, Comisia pentru Afaceri Externe și Subcomisia pentru Securitate și Apărare, ar trebui să introduc un alt accent oarecum diferit în această dezbatere. Anumite discursuri pe care le-am ascultat ar putea lăsa impresia că nu există nici un control parlamentar asupra Politicii externe și de securitate comune, dar acest lucru este departe de a fi adevărat. Cooperarea dintre Consiliu și Subcomisia pentru Securitate și Apărare a evoluat excelent și suntem informați despre fiecare detaliu – inclusiv aspectele bugetare. Comisia pentru Control Bugetar nu este implicată în acest lucru – acesta este o chestiune internă a Parlamentului European – dar Președinții Comisiei pentru bugete, Comisiei pentru Afaceri Externe și Subcomisiei pentru Securitate și Apărare sunt informați în mod regulat despre aspectele bugetare. Controlul parlamentar are loc aici.

Apoi există aspecte confidențiale, pentru care există o comisie specială, care este de asemenea informată la intervale regulate despre toate detaliile politicii europene de securitate și apărare de către domnul Solana personal.

Poate că lucrurile au mers extrem de nesatisfăcător în acest sens din punctul de vedere al Comisiei pentru control bugetar. Sunt de acord că absența Consiliului de la această dezbatere este nesatisfăcătoare. Totuși, remarcile fără sens cum sunt cele făcute de domnul Martin lasă impresia că nu există nici un fel de control democratic al aspectului important privind politica externă și de securitate a Uniunii Europene. Există lucruri mult mai importante, de exemplu problema conturilor din care este finanțată deplasarea domnului Solana. Există problema operațiunilor din Ciad, Congo, Georgia și din multe alte țări. Dialogul și controlul democratic eficient sunt o realitate în acele locuri.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Domnule președinte, aș dori să fac o declarație personală ca urmare a Regulii 149, care era Regula 145 în versiunea anterioară. A fost menționat numele meu; Am fost acuzat că fac remarci fără sens. Resping în mod ferm această acuzație. Datele pot fi justificate pe deplin. Este adevărat că, în multe cazuri, funcționarii iau decizii în comisii importante ale ministerelor de externe și alții – Consiliile de specialitate – pentru că dintr-un motiv sau altul, miniștrii nu s-au deplasat. Uneori se poate demonstra că preferă să participe la conferințe de partid.

Este de asemenea adevărat – și acest poate fi poate subliniat – că un Președinte ale cărui afaceri private trebuie investigate în cele din urmă, a spus lucruri care nu pot rămâne necombătute. Acest control parlamentar nu există, nu există mecanisme de control pentru diferitele sisteme de control care au fost dezvoltate în acest sens – domenii de informații cu alte cuvinte. Voi da următorul exemplu în acest sens: Divizia de Informații (INT), cu 30 de angajați...

*(Președintele l-a întrerupt pe vorbitor și l-a rugat să respecte regulile)*

**Președintele.** – Mă scuzați, dar ați luat cuvântul pentru a răspunde la o întrebare personală, nu pentru a ține un discurs despre acest lucru și ați răspuns deja la întrebarea personală.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Atunci, aș dori doar să-l rog pe domnul von Wogau încă o dată să dezvăluie cu cine face afaceri firma sa de avocatură și de unde își obține profitul, și apoi putem continua discuția.

**Președintele.** – Cred că acum cuvintele dumneavoastră sunt mult mai grave decât a menționat domnul von Wogau. Și dânsul a solicitat să vorbească despre un aspect personal, prin urmare îi dau cuvântul.

**Karl von Wogau (PPE-DE).** – (DE) Domnule președinte, domnul Martin tocmai mi s-a adresat într-un mod cât se poate de scandalos. Deși nu îi voi furniza, bineînțeles, domnului Martin personal informații despre situația mea personală, sunt pregătit să furnizez detalii despre aceasta în orice moment într-un mod adecvat, deoarece ceea ce a fost afirmat aici este complet nejustificat.

**Paul Rübig (PPE-DE).** – (DE) Domnule președinte, domnule comisar, doamnelor și domnilor, aș dori să încep spunând că ar fi fost bine ca atunci când era în ședința plenară, domnul Klaus să-și fi exprimat părerea în ceea ce privește acuzațiile pe care le cunoaștem deja foarte bine. Acest lucru ar fi ajutat fără îndoială la arătarea separării puterilor, care funcționează foarte bine la nivel european în lumina sa adevărată.

În al doilea rând, aș dori să obiectez față de comparația Consiliului cu Mafia. Acest lucru pur și simplu nu poate fi spus într-o democrație adevărată.

În plus, consider că într-adevăr curților naționale de conturi li s-a oferit ocazia de a lucra împreună mai degrabă decât mai intens cu Curtea Europeană de Justiție. În special în ceea ce privește Consiliul, controlul atent la nivel național din partea parlamentelor naționale este de asemenea un exercițiu foarte important, bineînțeles, unul care trebuie realizat în mod regulat. În al doilea rând, este de asemenea vital, bineînțeles, ca aceste exerciții să fie analizate în detaliu de Curtea de Conturi Europeană furnizând documentația necesară.

Consider că transparența pe care o solicităm aici se justifică de asemenea și prin Tratatul de la Lisabona și de aceea, trebuie să realizăm presiuni importante pentru ca acest Tratat să ajungă la o concluzie favorabilă cât mai repede posibil.

**PREZIDEAZĂ: DI McMILLAN-SCOTT***Vicepreședinte*

**Herbert Bösch**, *președintele Comisiei pentru control bugetar*. – (DE) Dle președinte, aș dori să reiau pe scurt afirmațiile dlui von Wogau. Dle von Wogau, este posibil să reprezentați un organism în care au loc discuții foarte interesante privind proiecte viitoare. Cu toate acestea, descărcarea de gestiune nu constituie responsabilitatea a trei președinți sau a unui organism oarecare, ci a Comisiei pentru control bugetar, iar apoi a plenului. Dacă ne puteți spune ce se întâmplă cu conturile extrabugetare ale Consiliului, vă rugăm să o faceți. Sunt convins că nu știți și nici noi nu știm. Totuși, acordând descărcarea de gestiune, ne asumăm responsabilitatea deplină pentru ce a făcut sau nu a făcut Consiliul.

Nu suntem la grădiniță; dacă nu știm ce au făcut, nu ne putem asuma responsabilitatea pentru aceasta, pentru că altfel ne-am face de râs în toată lumea. Oricine dorește să facă acest lucru mâine, n-are decât, dar recomandarea mea este să nu se acorde descărcarea de gestiune și să se opteze pentru amânare.

**Ingeborg Gräßle (PPE-DE)**. – (DE) Dle președinte, doamnelor și domnilor, este în interesul nostru să găsim o soluție la această dispută, dar acest lucru va fi posibil numai dacă și Consiliul face o mișcare.

Noi am respectat procedurile, am trimis raportori, iar cei patru coordonatori au redactat scrisori și au adresat întrebări. Nu s-a primit niciun răspuns, făcându-se numai o referire la o convenție tacită („Gentleman's Agreement”) - care, cu siguranță, nu s-a aplicat niciodată descărcării de gestiune, ci întotdeauna numai în privința reuniunilor bugetare. Chiar și în cazul acestora, s-a aplicat numai referitor la partea administrativă. Această convenție tacită nu s-a aplicat niciodată părții operaționale; într-adevăr, la momentul în care s-a ajuns la un acord, nu exista o parte operațională.

Consiliul trebuie să ne ofere o soluție în această privință; are timp să vină cu o soluție și îl îndemnăm să procedeze astfel. Îmi este puțin rușine în locul acestuia, în numele membrilor din public, de acolo de sus, deoarece aceasta reprezintă latura negativă, latura arogantă a Europei. Nu mai trăim sub o monarhie și este timpul ca, în această privință, Consiliul să ni se alătore pe calea democrației - a democrației pe scară mai largă - la promovarea căreia, întâmplător, contribuie întotdeauna în cazul tratatelor, de asemenea.

Îndemnăm Consiliul să nu mai facă de râs această Cameră și să înceteze să se mai facă și el însuși de râs.

**Pierre Pribetich (PSE)**. – (FR) Dle președinte, dle comisar, pe cât de simbolic poate fi acest lucru în cadrul acestui triumphi instituțional, suntem toți martori, cu uimire, la un act esențial al Parlamentului European - descărcarea de gestiune - care are loc, iar un participant cheie lipsește. Într-adevăr, mă gândesc, doamnelor și domnilor, la oaspeții care sunt martori ai acestei scene, în care unii dintre vorbitori spun că există conturi extrabugetare, care nu pot fi făcute publice - ceea ce înseamnă că nu pot fi abordate în mod transparent, și în care Consiliul nu este prezent pentru a justifica dificultățile sau alte situații, după caz.

Consider că, în calitate de deputați în Parlamentul European, nu putem accepta această stare de lucruri, această absență deplorabilă a Consiliului și nu putem decât să protestăm și, în mod deosebit, să aprobăm sugestia președintelui Comisiei pentru control bugetar, și anume aceea de a amâna această descărcare de gestiune, deoarece altfel Parlamentul s-ar face de râs aprobând conturi despre care nu are informații și pe care nu a avut ocazia să le verifice.

Sincer, dle președinte, Consiliul trebuie să își revină și să poată furniza informațiile necesare din punct de vedere al transparenței, astfel încât să împiedice euroscepticii să se sesizeze în privința acestui aspect și să poată spune că nu suntem transparenți și comitem erori, în special în ceea ce privește democrația.

**Søren Bo Søndergaard**, *raportor*. – (DA) Dle președinte, în primul rând aș dori să-mi exprim satisfacția cu privire la unanimitatea de opinii pe care le-am auzit astăzi aici și sper ca acestea să aibă impact într-o anumită măsură asupra Consiliului. Susțin în totalitate ceea ce dl președinte al Comisiei pentru control bugetar, dl Bösch, i-a transmis dlui von Wogau și aș dori, de asemenea, să-i mai transmit un lucru dlui von Wogau: De ce ar acorda Parlamentul descărcarea de gestiune, în situația în care i se refuză informații?

Desigur, dacă s-ar fi pus aceeași problemă referitor la un alt organism, nu ar fi exista niciun motiv să ne implicăm. Cu toate acestea, pot să subliniez că în cazul în care acordăm descărcarea de gestiune, ne asumăm un anumit grad de responsabilitate. Acordarea descărcării de gestiune înseamnă asumarea unui grad de responsabilitate pe care ne-o putem asuma numai dacă ni se oferă informații. Este posibil ca aceste informații să fi fost puse la dispoziția anumitor grupări din Parlament, dar de ce i s-ar refuza Comisiei pentru control bugetar accesul la acestea, când se presupune că această chestiune intră în atribuțiile sale?



Consider, de asemenea, că dl Staes are dreptate să propună să solicităm Biroului să adreseze o notă de protest Consiliului, în special pentru că circulă documente nesemnate, care par să provină din partea Consiliului, care conțin răspunsuri parțiale din partea Consiliului la întrebările pe care le-am adresat. Este total inacceptabil, desigur, să existe o situație în care să fie transmise presei documente nesemnate, despre care se pretinde că ar răspunde întrebărilor noastre, în situația în care Consiliul nu participă la această dezbatere pentru a-și prezenta opiniile. Prin urmare, cred că ar fi în mod sigur un lucru bun dacă am urma propunerea ca Biroul să înregistreze o notă de protest la adresa Consiliului.

În sfârșit, aș dori să mulțumesc comisiei pentru activitatea sa excelentă. S-a acordat multă atenție...

*raportor.* – A, a sosit Consiliul! Foarte bine.

(Aplauze)

Poate că ar trebui să reluăm discuția! Voi oferi președintelui ocazia de a relua întreaga discuție, astfel încât să adresăm Consiliului întrebările. Deci voi propune acest lucru dlui președinte.

**Președintele.** – Consiliul este binevenit, desigur, dar au ajuns la dezbateră următoarea.

(Proteste)

Cu toate acestea, mă voi asigura că Președinția în exercițiu înțelege preocupările Parlamentului exprimate în dezbateră precedentă cu privire la descărcarea de gestiune bugetară. Sunt sigur că dl ministru va transmite acest mesaj la Praga.

Dezbateră s-a încheiat.

Votarea va avea loc mâine.

## **12. Accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul (reformare) - Condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier - Normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri(reformare) (dezbatere)**

**Președintele.** – Următorul punct pe ordinea de zi este dezbateră comună privind

– recomandarea pentru a doua lectură, din partea Comisiei pentru transport și turism, referitoare la poziția comună a Consiliului în vederea adoptării regulamentului Parlamentului European și al Consiliului privind instituirea unor norme comune privind accesul pe piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul (reformare) (11786/1/2008 - C6-0016/2009 - 2007/0097(COD)) (Raportor: Mathieu Grosch) (A6-0215/2009),

– recomandarea pentru a doua lectură, din partea Comisiei pentru transport și turism, referitoare la poziția comună a Consiliului în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (11783/1/2008 - C6-0015/2009 - 2007/0098(COD)) (Raportoare: Silvia-Adriana Țicău) (A6-0210/2009) și

– recomandarea pentru a doua lectură, din partea Comisiei pentru transport și turism, referitoare la poziția comună a Consiliului în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare) (11788/1/2008 - C6-0014/2009 - 2007/0099(COD)) (Raportor: Mathieu Grosch) (A6-0211/2009).

**Mathieu Grosch, raportor.** – (DE) Dle președinte, presupun că aceasta este dezbateră comună privind cele trei rapoarte care fac parte din pachetul legislativ cu privire la transportul rutier.

Aș dori să mulțumesc Consiliului și, de asemenea, serviciilor Comisiei. Eforturile depuse în ultimii doi ani au produs rezultate bune.

Transportul rutier și transportul de marfă în cadrul spațiului european reprezintă aproximativ 75% din transportul total și utilizează două milioane de persoane. Evident, au fost necesare noi norme în vederea deschiderii pieței pentru 25 de țări, planificată pentru luna mai 2009. Propunerile Comisiei au mers pe aceeași linie.

În ceea ce privește raportul depus de colega mea, dna Țicău - căreia, alături de raportorii pentru pachetul legislativ cu privire la transportul rutier, doresc să-i mulțumesc, de asemenea, pentru cooperarea constructivă - este important să se stabilească orientări clare cu privire la operatorii de transport. Aceștia trebuie să-și dovedească fiabilitatea pentru întreaga Europă și, de asemenea, trebuie să aibă o structură financiară sănătoasă. Gestionarii responsabili de transport ar trebui să poată demonstra fie o experiență de mai mulți ani, fie un nivel înalt de calificare. Infracțiunile grave pot pune în pericol această fiabilitate, ceea ce înseamnă, de asemenea, că statelor membre li se va solicita să continue efectuarea de verificări și să sancționeze infracțiunile, chiar și după intrarea în vigoare a acestui regulament. Acest lucru lipsește adesea în sectorul transporturilor ca întreg.

Mai mult de jumătate dintre amendamentele Parlamentului au fost acceptate. Nu le voi parcurge pe toate astăzi, dar aș dori să subliniez un rezultat al dialogului neoficial, care este foarte important pentru mine, și anume combaterea „societăților fantomă”. Acestea conduc la distorsiuni ale concurenței și slăbesc întreprinderile naționale. Prevenirea acestei forme de înființare înseamnă prevenirea dumping-ului social și fiscal, care a constituit, de asemenea, un subiect de sine stătător în cadrul pachetului legislativ cu privire la transportul rutier.

În ceea ce privește subiectul accesului pe piață pentru autobuze, autocare și autocamioane - în special autobuze și autocare - acest regulament s-a concentrat în mare măsură asupra „regulii celor 12 zile”, având în vedere că s-a ajuns rapid la un acord în privința altor puncte. Reintroducerea posibilității luării unei perioade de repaus săptămânal după 12 zile nu pune în pericol siguranța. Perioadele zilnice de conducere și de repaus trebuie respectate, iar pentru aceste trasee, conducătorii auto nu vor depăși durata de conducere pe zi permisă. În plus, aceste călătorii de 12 zile contribuie la integrarea europeană și, pentru multe persoane, constituie un mod foarte economic de a merge în vacanță.

Discuția despre accesul pe piață a fost una dintre cele mai intense în privința transportului de marfă, iar în cazul acestuia Parlamentul nu a obținut tot ce a dorit. Cu toate acestea, am ajuns la un compromis, iar acesta este unul bun. Mi se pare că, în special referitor la cabotaj - trei operațiuni în șapte zile -, acest compromis reprezintă un bun punct de pornire. Scopul final este acela de a reglementa serviciile în țările terțe, iar pe termen mediu, ar trebui deschisă piața de cabotaj. Așteptăm propuneri din partea Comisiei cu privire la acest punct, cabotajul trebuind, de asemenea, să contribuie la evitarea deplasărilor fără încărcătură. Cu toate acestea, nu dorim nici ca impunerea unor restricții temporare să fie interpretată drept protecționism. În acest moment anume, în care armonizarea socială și fiscală în sectorul transporturilor nu produce niciun efect, a fost o idee foarte bună să fie limitat, pentru a evita concurența nelocală. Cu toate acestea, nu ar trebui să așteptăm doi ani pentru a aplica acest regulament. Ar trebui să fie suficiente șase luni pentru cabotaj și pentru regula celor 12 zile.

Aș dori, de asemenea, un răspuns clar din partea Comisiei, dacă țările care au deschis deja piețele de cabotaj în temeiul articolului 306 din Tratat vor fi împiedicate să continue acest lucru, în baza acestui regulament. Sper că o declarație clară a Comisiei va fi făcută astăzi referitor la deschiderea în continuare a piețelor de cabotaj și referitor la articolul 306.

**Silvia-Adriana Țicău, raportoare.** - Domnule președinte, domnule comisar, aș prefera să utilizez la început 5 minute și să las un minut pentru partea de concluzii.

Proiectul de regulament stabilește condițiile, sediul, reputația, capacitatea financiară și competența profesională pe care o persoană trebuie să le îndeplinească pentru a putea exercita ocupația de operator de transport rutier. De asemenea, regulamentul pe care îl discutăm a stabilit condițiile în care o întreprindere poate angaja un gestionar responsabil de transport, a consolidat procedurile de autorizare și monitorizare, a reglementat registrele electronice și protecția datelor electronice, a abordat problema sancțiunilor pentru nerespectarea regulamentului și a instituit un sistem de recunoaștere reciprocă a diplomelor și a drepturilor anterioare.

Într-o primă lectură încheiată cu un vot în plen în luna mai a anului trecut, Parlamentul a insistat ca gestionarul responsabil de transport să aibă o legătură contractuală reală cu întreprinderea și a impus o limită superioară în ceea ce privește numărul de vehicule ce pot fi administrate de un singur gestionar.

De asemenea, au fost introduse amendamente pentru a întări cerințele privind sediul stabil al întreprinderii. Buna reputație poate fi pierdută prin implicarea în traficul de persoane sau de droguri.

Parlamentul a stabilit o listă de încălcări grave care conduc la excluderea din profesie, împreună cu eliminarea dispozițiilor privind încălcările minore. Asigurările au fost readmise ca dovadă a capacității financiare, iar rata de lichidități imediate dintre active și datorii a fost eliminată.

Examenul scris obligatoriu în țara de rezidență a fost menținut ca o cerință pentru accesul la ocupație, cu posibilitatea scutirii în cazul unei experiențe practice continue de 10 ani.

În fine, drepturile anterioare au fost eliminate, iar Comisiei i s-a cerut să raporteze cu privire la impactul probabil al extinderii regulamentului la transportul comercial de vehicule proiectate și echipate corespunzător și destinate transportării a până la 9 persoane inclusiv șoferul.

Poziția comună a adoptat în întregime sau în esență 70 din cele 113 amendamente ale Parlamentului. Printre acestea se numără amendamente privind încălcările minore, definirea legăturii dintre întreprinderi și gestionarii responsabili de transport, dreptul la acțiune al celor ce fac obiectul deciziilor privind funcționarea ca gestionar responsabil de transport, recunoașterea reciprocă a certificatelor, drepturile anterioare, schimbul de informații între autoritățile competente, precum și traficul de droguri și de persoane ca motiv de excludere din profesie.

Cu privire la registre, atât Parlamentul, cât și Consiliul au convenit asupra unei abordări etapizate. Astfel, Comisia urmează să definească structura de date pentru registrele naționale electronice până la sfârșitul anului 2009, dar, referitor la implementare, cele două instituții au propus calendare diferite, Consiliul solicitând un timp mai îndelungat.

Au existat și alte chestiuni pentru care poziția Consiliului a fost inițial diferită de cea a Parlamentului, dar, în urma unor lungi și fructuoase negocieri, s-a ajuns la un compromis acceptabil pentru cele două instituții.

Astfel, Parlamentul a acceptat un calendar mai relaxat pentru implementarea și interconectarea registrelor electronice naționale (31 decembrie 2012), s-a agreat ca abia după 2015 să fie introduse în registrele electronice naționale infracțiunile majore, să fie eliminată limitarea duratei de valabilitate a autorizației de acces la ocupația de transportator rutier, examenul să fie susținut în statul membru de rezidență, structura registrelor electronice să conțină o secțiune publică și una confidențială, eliminarea din conținutul regulamentului a referirilor la limitarea licențelor pentru accesul la piața de transport rutier, practic, toate referirile la licențele privind accesul la piața de transport rutier fiind doar în cele două regulamente ale domnului Grosch.

Aștept cu interes comentariile colegilor, mulțumesc.

**Pavel Svoboda**, *Președintele în exercițiu al Consiliului*. – (CS) Doamnelor și domnilor, în cadrul dezbaterii de astăzi susțin poziția colegului meu de guvern, dl ministru al transporturilor Petr Bendl, care, în mod neașteptat, a fost nevoit să rămână la Praga.

Aș dori să vă mulțumesc pentru că mi-ați oferit ocazia de a mă adresa dumneavoastră înainte de votarea de mâine referitoare la pachetul legislativ cu privire la transportul rutier. Președinția cehă consideră că finalizarea acestei culegeri de reglementări juridice este deosebit de importantă. Pachetul este important datorită necesității unei abordări clare și armonizate referitoare la sistemul actual de cabotaj, în locul unor abordări variate în diferite state membre și, de asemenea, la accesul pe piață al operatorilor de transport.

Cu ajutorul și sprijinul raportorilor, Președinția a obținut un rezultat de succes cu privire la această culegere importantă de reglementări juridice. Știu că toată lumea a depus eforturi mari pentru acest rezultat și că fiecare trebuie să facă anumite compromisuri. Toți au demonstrat o abordare constructivă în cadrul negocierilor pentru a se ajunge la aprobarea la a doua lectură.

Punctele principale rezultate în urma discuțiilor noastre pot fi rezumate după cum urmează: o specificare mai detaliată a normelor privind cabotajul, posibilitatea conducătorilor auto care asigură un singur serviciu de transport internațional ocazional de pasageri de a lucra 12 zile consecutive și controale mai riguroase asupra societăților de transport. Astfel, sectorul transporturilor rutiere va avea la dispoziție un ansamblu de norme și mecanisme de control simplificate referitoare la cabotaj, precum și dispoziții uniforme și aplicabile cu privire la accesul pe piețele de transport. Vor exista, de asemenea, norme clare de prevenire a abuzurilor și care contribuie la asigurarea unei concurențe loiale, unei eficiențe mai ridicate și a unor controale mai riguroase în cadrul acestui sector.

Compromisul privind cabotajul va avea o contribuție semnificativă în privința unei piețe a transportului rutier de mărfuri mai transparente, mai eficiente și mai sigure. Va contribui la îmbunătățirea în continuare a pieței transportului rutier de mărfuri, creând în același timp un cadru mai echitabil și mai transparent pentru întregul sector al transportului rutier de mărfuri. Va reduce numărul de deplasări efectuate de vehicule goale pe șoselele UE, contribuind astfel la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>. Compromisul presupune, de asemenea, că statele membre vor utiliza mecanisme de siguranță adecvate în vederea prevenirii încălcărilor legate de cabotaj pe piața transportului rutier de mărfuri. Noile norme cu privire la cabotaj vor intra în vigoare în termen de șase luni de la publicarea regulamentului în Jurnalul Oficial. În 2013, Comisia Europeană va analiza, de

asemenea, opțiunea unor măsuri suplimentare referitoare la deschiderea pieței transportului rutier de mărfuri și liberalizarea cabotajului.

Sunt convins că noul cadru legal pentru transportul de mărfuri și pasageri în UE va avea o contribuție semnificativă la relansarea economică rapidă și durabilă. Aș dori să mulțumesc Parlamentului pentru eforturile sale cu privire la obținerea acordului în negocierile referitoare la acest pachet și aș dori să mulțumesc în mod special dnei raportor Silvia-Adriana Țicău și dlui raportor Mathieu Grosch, care au contribuit la obținerea unui rezultat de succes prin activitatea susținută și determinarea lor.

**Antonio Tajani**, *vicepreședintele Comisiei*. – (IT) Dle președinte, dle Svoboda, stimați deputați, Comisia nu poate decât să fie încântată de compromisul la care s-a ajuns în ceea ce privește pachetul legislativ cu privire la transportul rutier, având în vedere că acesta ne permite să finalizăm procedura legislativă într-un moment în care industria transporturilor are nevoie de norme simple și eficiente și de eliminarea birocrăției inutile.

Trebuie să afirm că decizia pe care o luăm va contribui la creșterea siguranței pe șoselele noastre, deoarece cred că de câte ori luăm măsuri pentru sectorul transporturilor și, în special, al transporturilor rutiere, trebuie să avem în vedere obiectivul nostru de a reduce la jumătate numărul de victime pe șoselele UE. Normele pe care le adoptă acum Parlamentul contribuie, cred eu, la realizarea acestui obiectiv.

Suntem încântați, de asemenea, deoarece acesta este un alt semnal pe care instituțiile europene îl transmit cetățenilor în pragul alegerilor și deoarece procedura legislativă poate fi finalizată la a doua lectură, în numai doi ani de la depunerea a trei propuneri legislative majore și complexe. Poate că acestea au fost dificil de dezbătut, dar la final bunul simț și rațiunea instituțională au învins, la fel ca și voința politică de a îndeplini solicitările cetățenilor și ale sectorului transporturilor în general.

Aș dori să aruncăm o privire rapidă asupra rapoartelor pe care le dezbatem, pentru a oferi răspunsuri la întrebările adresate de raportori. Voi începe cu accesul pe piața internațională pentru serviciile de transport cu autocarul sau autobuzul: într-adevăr, cabotajul reprezintă un sector foarte limitat al activităților de transport ca întreg, dar, din punct de vedere politic, reprezintă un domeniu foarte sensibil. În cazul în care este utilizat într-un mod de completare a transportului internațional, cabotajul contribuie, de asemenea, la o utilizare mai bună a capacității și la o reducere a deplasărilor fără încărcătură, ceea ce înseamnă o reducere a numărului vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri - și veți fi informați în cât de multe accidente rutiere sunt implicate vehicule mari. Acest regulament va clarifica normele cu privire la cabotaj, care vor fi aplicabile - și legat de aceasta mă refer în special la comentariul dlui Grosch - într-o manieră uniformă și nebirocratică în întreaga UE, fără a afecta cooperarea existentă între statele membre în temeiul articolului 306 din Tratat. În plus, procedurile naționale greoaie care sunt încă în vigoare vor fi abrogate pentru a permite societăților de transport să utilizeze în cel mai bun mod posibilitățile pe care le oferă cabotajul. Comisia va supraveghea atent evoluția pieței transporturilor rutiere și va publica un raport în 2013.

În cazul în care se consideră adecvat în raport și condițiile pentru concurența loială sunt armonizate în mai mare măsură, Comisia va propune ca piața de cabotaj să fie deschisă și mai mult. Comisia a făcut o declarație în acest sens, care va fi transmisă Secretariatului Parlamentului pentru a fi inclusă în rapoartele acestei dezbateri. Această declarație va fi publicată, de asemenea, în Jurnalul Oficial, împreună cu propunerea legislativă.

Mă voi referi acum la activitatea dnei Țicău referitoare la normele cu privire la condițiile care trebuie îndeplinite în vederea exercitării ocupației de operator de transport rutier. Comisia consideră binevenită introducerea noii reguli a celor 12 zile. Aceasta este o măsură adaptată, care ține seama de condițiile foarte speciale ale anumitor tipuri de transport de pasageri, care permit o perioadă mai lungă de șase zile, dar nu necesită în mod normal un număr mare de ore de conducere, de exemplu excursii școlare, vacanțe la ski sau anumite excursii. Noua legislație prevede, de asemenea, măsuri extrem de riguroase, astfel încât siguranța rutieră să nu fie amenințată, vă pot asigura de acest lucru. În prezent există 100 de tipuri diferite de permise de conducere comunitare în vigoare în UE, fapt ce conduce adesea la verificări dificile și de durată. În baza noii legislații va exista un singur tip și un singur format standard de permis de conducere comunitar utilizat în întreaga Uniune.

Mă voi referi acum la cel de-al treilea text în discuție: accesul pe piața internațională a transportului de mărfuri. În cadrul unei piețe în proces de deschidere, este necesar să armonizăm condițiile impuse societăților care concurează pe piață. Acesta este scopul noului regulament care înlocuiește o directivă și, în același timp, înăsprește condițiile pe care trebuie să le îndeplinească societățile. Fiecare societate va trebui să numească un gestionar responsabil de transport, care să se ocupe de derularea eficientă a activității ca întreg.

În plus, pentru a evita „societățile fantomă”, trebuie furnizate garanții suplimentare în ceea ce privește sediile sociale ale societăților. În plus, se va întocmi un registru electronic pentru accelerarea schimbului de informații între autoritățile naționale și pentru ca acțiunile de control să fie mai inteligente și mai eficiente. Acest lucru contribuie, de asemenea, la asigurarea siguranței rutiere.

În sfârșit, societățile de transport primesc astăzi un mesaj foarte clar din partea legiuitorilor cu privire la abateri mai grave, care se soldează cu retragerea licențelor, de exemplu cazurile repetate de modificare a înregistrărilor tahografului. Din păcate, această practică are loc în toate țările UE, dar modificarea înregistrărilor nu constituie numai o încălcare a normelor, ci și o amenințare la adresa siguranței celor care se deplasează pe șoselele Europei, pentru că este clar că un conducător auto obosit nu poate reacționa rapid în cazul în care apar probleme.

Din acest motiv am afirmat la începutul discursului meu că legile care urmează să fie aprobate de această Cameră aduc o contribuție serioasă și importantă la lupta noastră comună, în calitate de Comisie și Parlament, pentru reducerea drastică a victimelor traficului rutier. Prin urmare, aș dori să vă mulțumesc pentru disponibilitatea de a adopta aceste legi atât de rapid.

Permiteți-mi să repet, acesta este un semnal puternic pe care îl transmitem cetățenilor europeni, demonstrând încă o dată că Parlamentul – și spun acest lucru nu doar pentru că mi-am desfășurat activitatea timp de 15 ani în această Cameră – a arătat un nivel ridicat de eficiență și seriozitate, pentru care sunt recunoscător.

**Georg Jarzembowski, în numele Grupului PPE-DE.** – (DE) Dle președinte, aș dori să mulțumesc Consiliului și Comisiei pentru cooperarea constructivă cu raportorul Parlamentului. După cum a afirmat dl vicepreședinte al Comisiei, dl Tajani, acesta este un exemplu foarte bun referitor la cum poate fi obținut un rezultat bun într-un interval scurt de timp, chiar și în cazul dosarelor dificile.

Cu toate acestea, nu pot ascunde faptul că nu suntem extrem de fericiți în ceea ce privește regimul cabotajului. După cum a menționat președintele în exercițiu al Consiliului – și dumneavoastră, de asemenea, dle vicepreședinte – este mai bine în mod intrinsec, din motive economice și de protecție a mediului, să fie evitate deplasările fără încărcătură în Europa. Prin urmare, ar fi mai bine dacă restricția referitoare la cabotaj ar fi ridicată în totalitate mai devreme.

Ca etapă intermediară, acceptăm trei operațiuni de cabotaj în șapte zile, însă așteptăm raportul dumneavoastră cu nerăbdare și sperăm că acesta va stabili că 2014 va marca sfârșitul acestei restricții. Până la urmă, acesta este un domeniu restrâns în cadrul sectorului transporturilor, dar unul care risipește resurse financiare și are efecte negative asupra mediului. Prin urmare, sper că veți prezenta o propunere adecvată în 2013, având în vedere că o restricție referitoare la cabotaj este absurdă pe o piață internă europeană a 27 de țări.

Aș dori, de asemenea, să mulțumesc Consiliului și Comisiei pentru sprijinul acordat la final cu privire la reintroducerea regulii celor 12 zile pentru autobuze și autocare. Acest lucru este foarte important pentru sectorul autobuzelor și autocarelor, care, în multe țări, este format din întreprinderi mici și mijlocii, având în vedere că introducerea cerinței să existe doi conducători auto pentru aceste deplasări – efectuate preponderent pentru cetățeni în vârstă – a produs probleme pentru IMM-uri. Suntem încântați că aceasta va expira în termen de șase luni. Trebuie înțeles că există multe persoane, în special persoane în vârstă, cărora nu le place să se deplaseze cu avionul, dar au nevoie totuși să călătorească în calitate de turiști în Europa și, poate, să se bucure de soare în locuri ca Italia sau Spania, prin urmare, este importantă reintroducerea regulii celor 12 zile pentru autobuze și autocare, făcând ca cetățenii în vârstă să-și permită să se deplaseze și oferindu-le astfel această posibilitate. Acesta reprezintă un mare succes pentru noi, pentru societățile de transport cu autobuzul și autocarul, precum și pentru pasageri, astfel că le sunt recunoscător Consiliului și Comisiei.

**Brian Simpson, în numele Grupului PSE.** – Dle președinte, în primul rând aș dori să mulțumesc ambilor raportori pentru eforturile depuse în acest dosar dificil. Este clar că acest pachet și, în special, aspectul ridicării restricțiilor, a determinat o împărțire a opiniilor în funcție de linii naționale, dar cred că am ajuns acum la un acord pe care îl putem susține.

Am avut îngrijorări serioase cu privire la liberalizarea directă a cabotajului, fără o distribuire a costurilor sociale sau chiar a cheltuielilor de funcționare pentru operatorii individuali de transport rutier de mărfuri. Cred că o astfel de măsură ar avea un efect nefavorabil asupra activităților de transport rutier de mărfuri, nu numai în țara mea, ci și în alte state membre, de asemenea. Prin urmare, compromisul introducerii cabotajului temporar nu este numai rațional, ci reprezintă și o soluție care va funcționa, permițând trei deplasări interne după o deplasare internațională. Cabotajul temporar ne permite, de asemenea, să punem capăt acestui

nonsens ecologic al vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri care se deplasează fără încărcătură sute de kilometri, fără a distorsiona piețele interne.

În sfârșit, sunt încântat, de asemenea, să sprijin noile măsuri de punere în aplicare care au fost introduse prin intermediul raportului dnei Țicău. Acest lucru trebuie să meargă mână în mână cu deschiderea în mai mare măsură a pieței și vor permite statelor membre să utilizeze măsuri dure și eficiente de punere în aplicare.

**Jeanine Hennis-Plasschaert**, în numele Grupului ALDE. – (NL) Timp de mai mulți ani, fenomenul cabotajului a stârnit discuții aprinse. Legislația actuală, după cum s-a subliniat deja, este considerată prea vagă datorită utilizării termenului „temporar”. Am observat că, pentru diferite state membre, aceasta este scuza perfectă pentru a-și proteja în continuare piețele proprii.

Pentru a fi totul clar o dată pentru totdeauna, Comisia a susținut că va prezenta o propunere pentru soluționarea tuturor acestor aspecte. Am speranțe mari legat de acest lucru. Cu toate acestea, în mod surprinzător, Comisia a propus impunerea de restricții ferme referitoare la domeniul de aplicare al cabotajului. Acest lucru este surprinzător pentru că normele existente au fost considerate, în tot acest timp, o etapă intermediară spre liberalizarea completă. Se presupunea că în 2009 ne vom fi îndreptat spre liberalizarea completă, atât conform Comisiei, cât și Consiliului.

Consider că acordul care se află acum în fața noastră și pe care îl vom vota mâine este o mare dezamăgire. În loc de mai multă libertate, operatorii de transport rutier de mărfuri se confruntă cu și mai multe restricții. Bineînțeles că avem nevoie de o abordare europeană. Și eu sunt de acord cu acest lucru în cea mai mare măsură. Acest sector nu ar mai trebui să suporte fel de fel de dispoziții naționale nicio zi în plus.

Totuși, acest acord, dle președinte, este complet contrar principiilor și obiectivelor pieței interne. Argumentele menționate în favoarea sa, cum ar fi siguranța traficului, protecția mediului și reducerea poverii administrative nu se susțin în niciun mod. Nu va exista o piață liberă efectivă, dle Tajani, iar acest lucru se va întâmpla în timp ce fiecare restricție conduce la și mai multe acțiuni de transport. Acest lucru este oricum numai funcțional nu, dle Simpson. Lucrul pe principiul că orice este mai bun decât nimic nu reprezintă o opțiune pentru Grupul Alianței Liberalilor și Democraților pentru Europa. Nu funcționează în acest caz.

**Roberts Zile**, în numele Grupului UEN. – (LV) Vă mulțumesc, dle președinte. Dle comisar, aș dori, desigur, să mulțumesc ambilor raportori și tuturor celorlalte persoane care s-au implicat în obținerea unui compromis, dar aș dori să spun că există atât aspecte pozitive, cât și negative referitoare la ceea ce am realizat. De exemplu, este un lucru bun că am reușit, în privința transportului de pasageri, să reducem obstacolele în calea transporturilor din zonele de lângă frontiere, unde există un flux intens de transporturi transfrontaliere. Totuși, în acest moment când este necesară solidaritatea în circumstanțe economice dificile, se pot observa tendințe protecționiste în legătură cu piețele naționale, iar datorită conceptului de utilizare „temporară”, restricțiile încă operează ca scuză pentru multe state membre care continuă să-și protejeze piețele interne. Din păcate, statele membre vor putea aplica o clauză de salvagardare care le oferă ocazia de a utiliza dificultățile grave observate pe piața națională de transport ca motiv pentru a aborda Comisia și a aproba măsuri de protecție. În plus, ar trebui observat cu părere de rău că vor putea face acest lucru și după 2014, aspect care a făcut parte din poziția inițială a Parlamentului European. Aș dori să subliniez un aspect similar și cu privire la transportul internațional cu autocarul. Dispoziția care stipulează că, în eventualitatea în care transportul internațional prezintă o amenințare la adresa viabilității furnizării de servicii similare, un stat membru poate suspenda sau anula licența operatorului de transport este, în opinia mea, inacceptabilă pentru funcționarea pieței unice. Vă mulțumesc.

**Georgios Toussas**, în numele Grupului GUE/NGL. – (EL) Dle președinte, poziția comună a Consiliului Uniunii Europene, la fel ca propunerea inițială de regulament a Comisiei, liberalizează piețele naționale ale serviciilor de transport rutier de pasageri și de mărfuri și acordă societăților comunitare internaționale de transport acces la piețele interne ale statelor membre. De fapt, le oferă pe tavă transportul rutier internațional și intern marilor monopoluri.

Propunerile incluse în rapoartele Parlamentului European se îndreaptă într-o direcție și mai reacționară. Acestea solicită liberalizarea imediată și deplină a piețelor și eliminarea tuturor barierelor, restricțiilor și mecanismelor de control. Lucrătorii înțeleg acum din propria experiență amară consecințele dureroase pe care le va avea rolul principal deținut de grupurile de afaceri de monopol în domeniul transportului rutier asupra vieților lor.

Liberalizarea piețelor transporturilor rutiere de mărfuri și pasageri conduce la exploatarea conducătorilor auto angajați, care vor fi forțați să conducă fără pauze și fără nicio măsură legată de repausul și siguranța lor,

le reduce drepturile legate de salariu, muncă și asigurare, crește riscurile la adresa siguranței rutiere și impune concentrarea serviciilor de transport între monopoliurile internaționale, care obțin profituri uriașe, cu consecințe dezastruoase asupra persoanelor care desfășoară activități independente și a întreprinderilor mici din acest sector. Aceasta conduce la tarife de transport crescute, un standard mai scăzut al serviciilor și riscuri crescute la adresa siguranței pasagerilor.

Din acest motiv am votat împotriva pozițiilor comune și a recomandărilor Parlamentului European. Mișcarea clasei muncitoare ia poziție împotriva restructurărilor capitaliste și solicită crearea unei singure piețe publice în sectorul transporturilor, pe baza criteriului satisfacerii cerințelor moderne ale populației.

**Johannes Blokland, în numele Grupului IND/DEM. – (NL)** Dacă aș fi prezis în preajma anului 1980 că ridicarea restricțiilor privind cabotajul nu ar fi încă preconizată nici în 2009, fără îndoială că m-aș fi ales cu un hohot de râs din partea audienței. Până la urmă, restricțiile privind cabotajul sunt, prin definiție, încălcări grave ale normelor pieței interne europene.

Acum, în 2009, ne confruntăm din nou cu perspectiva de a ne întoarce acasă cu mâinile goale după a doua lectură. Inutil să mai spun, voi sprijini amendamentele Grupului Alianței Liberalilor și Democraților pentru Europa, dar având în vedere că Grupul Partidului Popular European (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni refuză în mod deliberat să ia poziție legat de acest aspect, viitorul sectorului transportului rutier de mărfuri primește o lovitură fatală. Sunt mulțumit să văd că regula celor 12 zile a fost păstrată în cadrul propunerilor, dar nu și faptul că acest lucru s-a realizat pe cheltuiala eliminării restricțiilor privind cabotajul.

În cazul în care nu vor fi adoptate amendamentele 17 și 18, voi vota împotriva rezultatului final. Refuz să-mi leg numele de o propunere care este nefavorabilă mediului, dezavantajează sectorul transportului rutier de mărfuri și nu arată respect față de activitățile pieței interne europene.

**Corien Wortmann-Kool (PPE-DE). - (NL)** Aș dori să încep afirmând că vestea bună din cadrul propunerii pe care o discutăm acum este că regula celor 12 zile pentru transportul cu autobuzul a fost abrogată.

Cu toate acestea, în ceea ce privește cabotajul, propunerea este de-a dreptul dezamăgitoare. Până la urmă, la începutul anilor '90 și chiar în anii '80, s-a căzut de acord că restricția cu privire la transportul liber de mărfuri va fi de natură temporară. De aceea noi, Grupul Partidului Popular European (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni, dar și deputați din alte grupuri, am făcut propuneri la prima lectură care vizau ridicarea restricțiilor până în 2014. Cu toate acestea, în ultimele luni, a devenit evident că statele membre se opun acestei propuneri, în ciuda eforturilor depuse de dl Grosch, în calitate de raportor, de a obține măcar stabilirea unui termen. Opoziția a fost puternică, ceea ce este o veste rea.

Protecționismul în vremuri de criză reprezintă un aspect nefavorabil pentru Europa, deoarece, după cum a subliniat corect dl Tajani, reprezintă o risipă de resurse financiare și este dăunător mediului. De aceea, Creștin-Democrații Olandezi (CDA) vor vota împotriva acestei propuneri, chiar dacă suntem conștienți că statele membre sunt cele care blochează această măsură și că nu putem face nimic în această privință, din păcate. Conținutul acestei propuneri este atât incorect, cât și inaplicabil. Prin urmare, legiferarea nu este numai dăunătoare în vremuri de criză, ci este și simbolică.

Aș dori, prin urmare, să îl încurajez pe dl comisar să nu rămână la acest nivel și să ia încă o dată inițiativa, dreptul la inițiativă pe care îl are de a abroga totuși această restricție în următorii câțiva ani. Dumnealui va fi sprijinit în acest sens de Creștin-Democrați.

**Gilles Savary (PSE). – (FR)** Dle președinte, dle comisar, în primul rând aș dori să recunosc meritele simțului de compromis dovedit de cei doi raportori, dl Grosch și dna Țicău, având în vedere că acesta este un subiect dificil, în sensul că da, dorim o piață unică, dar publicul și conducătorii de societăți nu înțeleg că a avea o piață unică înseamnă uneori că unii dintre ei vor trebui să eșueze, că economia va trebui să intre în recesiune și că vor trebui să dispară slujbe.

În ochii publicului merită să avem o piață unică numai dacă acest lucru îi plasează în postura în care ambele părți câștigă. Cu toate acestea, știm prea bine astăzi că, în ceea ce privește aspecte precum cabotajul, condițiile sociale din diferite țări sunt într-o situație în care, dacă ar fi ca acesta să fie sistematizat, am putea, după cum stau lucrurile, să constatăm că un număr de lucrători din țări cu niveluri ridicate de remunerare este eliminat, scos de pe piață de țări cu niveluri scăzute de remunerare.

Prin urmare, cred că poziția adoptată este în final cea bună. Cabotajul ar trebui liberalizat, dar este încă prea devreme să facem acest lucru brusc și fără discernământ. De aceea, faptul că avem noțiunea de cabotaj consecutiv, cu adaptare care face trimitere la o clauză de rendez-vous pentru un raport al Comisiei cu privire

la repercusiunile sociale și, peste toate acestea, faptul că nu avem un termen automat și ferm pentru liberalizare, ne convin foarte mult.

De aceea vom vota în favoarea acestui raport, invitând în același timp Comisia să fie atentă când își exprimă dorința ca liberalizarea să aibă loc în cele din urmă, dar să nu dea naștere concurenței neloiale sau dumping-ului social, care dăunează atât de mult reputației Europei și care, într-o țară ca a mea și fără îndoială în cea a dnei Wortmann-Kool, au condus la respingerea bruscă a Tratatului constituțional european de către cetățenii cărora le-a fost teamă de pierderea poziției sociale. De aceea, le sunt recunoscător celor doi raportori.

**Dirk Sterckx (ALDE).** - (NL) Aș dori să mulțumesc dlui Grosch și dnei Țicău pentru eforturile depuse și cred că dna Țicău are dreptate să fie strictă în privința accesului pe piață, în raportul dumneaei. În cazul în care conduci o societate de transport, trebuie să respecti câteva norme și, după cum a afirmat deja dl Grosch, societățile fantomă trebuie să dispară, având în vedere că reprezintă cauza multor abuzuri care au loc. Acesta este, prin urmare, raportul dnei Țicău.

Și atunci de nu să nu oferim societăților care respectă norme stricte o piață europeană în care să-și desfășoare activitatea? Referindu-mă acum la raportul dlui Grosch, aș fi dorit să văd o clarificare, nu o restricție. Ca atare, majoritatea din grupul nostru nu poate susține compromisul la care a ajuns dl Grosch.

Practic, facem un pas înapoi restricționând încă o dată sfera de activitate a operatorilor de transport rutier în cadrul pieței europene. Nu există nicio perspectivă a unei deschideri în 2014, cum solicitase Parlamentul. Consiliul nu este de acord, dar cred că deja aceasta este o concesie care nu mai poate fi făcută. Am fi de acord, de fapt, cu deplasări fără încărcătură pentru autocamioane - acesta este un lucru care, în această perioadă și în aceste vremuri, pur și simplu nu ar trebui făcut. Mă îndoiesc că în cazurile în care acele state membre care și-au deschis deja piețele de cabotaj în mod reciproc mai pot face acest lucru în baza acestui regulament dacă doresc să facă acest lucru pe bază bilaterală. Mă întreb, de asemenea, cum se vor mai descurca acum statele membre care susțin că monitorizarea este dificilă, pentru că nici în acest caz nu este mult mai ușoară. Situația este la fel în toate țările, dar este dificil de monitorizat și aș dori să văd dacă autoritățile de poliție sunt pregătite pentru acest lucru.

În cazul în care costurile cu salariile și dumping-ul social constituie motivul, de ce nu vedem documente în care autoritățile franceze blamează clienții francezi că folosesc prea mulți conducători belgieni de autocamion? Aceștia sunt mai bine plătiți decât francezii. De ce aud atunci povestiri referitoare la conducători belgieni de autocamion care, pentru infracțiuni relativ minore, sunt ținuți în arest în Regatul Unit? Pentru că și acolo, de asemenea, conducătorii auto sunt plătiți mai puțin decât în Belgia. În concluzie, dacă se presupune că abuzul social constituie un motiv, în mod sigur nu acesta este cazul aici.

Consecința este, în opinia mea, că facem un pas înapoi în legătură cu piața internă. Mâine vom aproba sisteme de transport inteligente, ceea ce înseamnă că vom afirma că tehnologia comunicațiilor și tehnologia informațiilor conduc la servicii de transport de mărfuri mai eficiente. Iar apoi vom spune, totuși, că le vom restricționa din motive politice. Acest lucru este foarte regretabil și, prin urmare, mă voi opune acordului pe care, din nefericire, Parlamentul îl va aproba în majoritate.

**Michael Henry Nattress (IND/DEM).** - Dle președinte, un alt pachet de rapoarte ține comisiile UE ocupate, o altă poluare în marea de regulamente nenesesare. Winston Churchill spunea că dacă ai 10 000 de regulamente distrugi orice respect pentru lege. Respectul britanic este distrus. Un sondaj al BBC arată că 55% doresc să iasă din UE, iar 84% doresc ca Regatul Unit să-și păstreze competențele.

Președintele Pöttering a confirmat că UE reprezintă 75% din legislație. În 35 de ani aceasta reprezintă mai multă legislație decât s-a elaborat de la Regele Richard al III-lea în 1485 până în prezent. În consecință, iată-ne, elaborăm legislație să corectăm legislație. Când se va sfârși acest lucru?

Regatul Unit va părăsi UE, va rămâne un vecin bun și va urmări în marea de regulamente, de dincolo de Canalul Mânecii, urmărind UE cum moare din cauza a o mie de directive contradictorii privind camioanele.

**Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE).** - (DE) Dle președinte, dle comisar, doamnelor și domnilor, pachetul legislativ cu privire la transportul rutier conține trei aspecte reciproc complementare care au un impact important asupra piețelor de transport de mărfuri și pasageri. Acesta va aduce beneficii transportatorilor, conducătorilor auto și utilizatorilor, mai ales în condițiile economice actuale. În același timp, va îmbunătăți siguranța pe șoselele noastre, va crește eficiența transporturilor și va aduce beneficii durabilității ecologice.

Consider binevenită alegerea unei forme a regulamentului prin care să se îndeplinească obiectivele noastre ambițioase. Interdicțiile cu privire la operațiunile de cabotaj conduc la deplasări fără încărcătură, pe care nu



ni le permitem și nici nu dorim, nici din punct de vedere financiar, nici din punct de vedere energetic sau ecologic. Pe de altă parte, deschiderea nerestricționată a pieței transporturilor de mărfuri ar conduce la distorsiuni ca rezultat al concurenței neloiale – acesta este motivul pentru care este abordată gradual. Cabotajul este permis cu condiția să nu devină o activitate permanentă sau continuă într-un stat membru în care operatorul de transport nu este rezident.

Din nefericire, această măsură inițială nu reprezintă deschiderea completă a piețelor interne de transporturi rutiere, dar lasă deschisă această posibilitate. Deplasările fără încărcătură sunt deja reduse, iar mediul este protejat.

În ceea ce privește accesul la piața transporturilor transfrontaliere de pasageri, obiectivul principal este reprezentat de reducerea birocrăției și înlocuirea acesteia cu proceduri simple, rapide, de autorizare a unor servicii transfrontaliere regulate. Documentele urmează să fie armonizate, iar verificările simplificate. Consider foarte binevenită introducerea regulii revizuite a celor 12 zile pentru deplasări transfrontaliere organizate cu autocarul. Acest lucru va aduce beneficii atât turiștilor, cât și societăților de transport cu autobuzul și autocarul, fără a compromite siguranța. Aceasta este politica orientată spre cetățean.

În viitor, autorizarea pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier va fi supusă unor condiții specifice, transparente. Acest lucru va consolida statutul profesiei, va asigura recunoașterea calificărilor profesionale și va contribui la combaterea practicilor de dumping. Creșterea siguranței și a fiabilității va fi tangibilă.

**Saïd El Khadraoui (PSE).** - (NL) În primul rând aș dori, desigur, să mulțumesc raportorilor, dlui Grosch și dnei Țicău, pentru eforturile depuse și pentru faptul că au reușit în final să obțină un compromis cu privire la pachetul legislativ, unul care nu trebuie să dureze mai mult de câțiva ani, cel mult, având în vedere că este numai o măsură de tranziție, în opinia mea. În ceea ce privește transportul rutier, există două puncte importante pe care aș dori să le subliniez. Primul este, într-adevăr, accesul la profesie. Acesta a fost structurat, în opinia mea, într-un mod care să asigure faptul că există garanții din partea celor care doresc să își desfășoare activitatea în acest sector.

Cabotajul este, în mod clar, subiectul unei controverse. Aceasta este o măsură de tranziție bună, care a fost necesară pentru a se defini mai clar ce este posibil. În trecut s-a stabilit în termeni relativ vagi că, temporar, cabotajul va fi posibil. Acest aspect a fost clarificat, și anume trei operațiuni într-o perioadă de șapte zile. Este logic, într-adevăr, că ar trebui să existe deschidere completă, dar nu cred că este încă momentul, în opinia mea.

Compromisul care se află acum în fața noastră, și anume că vom analiza situația socială din Uniunea Europeană peste câțiva ani și vom lua măsurile ulterioare după cum va fi necesar, îmi pare o propunere foarte rezonabilă. Această deschidere a pieței ar trebui să meargă mână în mână cu uniformizarea nivelului social. Între timp, ar trebui să fie posibil ca un număr de țări sau grupuri de țări, cum ar fi țările Benelux, de exemplu, să ajungă la un acord reciproc legat de faptul că lucrurile rămân la fel, astfel încât deschiderea cabotajului să rămână posibilă. Cât timp salariul și condițiile de muncă sunt mai mult sau mai puțin similare, eu personal nu am nicio problemă cu acest lucru, dar în mod clar nu este cazul încă pe plan intern și de aceea este necesară această etapă intermediară.

**Ari Vatanen (PPE-DE).** - Dle președinte, când vom pleca de aici în seara aceasta, majoritatea dintre noi ne vom urca într-un autovehicul de culoare neagră. Acestea sunt autovehicule de calitate și conducători auto de calitate și știm că acești conducători auto au un nivel profesional ridicat. Este o calitate cunoscută. Aceștia îndeplinesc criteriile.

Cu toate că am fost de acord parțial, puțin mai devreme, cu domnul din Regatul Unit, care a afirmat că există prea multă legislație – uneori este adevărat că producem prea multă legislație – regret totuși că accesul UE la norme profesionale nu a fost extins și la taxiuri, deoarece toți utilizăm taxiuri în diferite state membre, iar calitatea acestora diferă în mare măsură. Când ieși un taxi, fiabilitatea este foarte importantă, la fel cum este și calitatea de a ști la ce să te aștepți. Se pune, de asemenea, și problema siguranței. Te afli adesea singur în autovehicul, în împrejurimi ciudate. Taxiul reprezintă, de asemenea, pentru mulți dintre noi, primul contact pe care îl avem într-o țară, deci ar fi normal ca acești conducători auto să îndeplinească anumite criterii europene. Înseamnă, de asemenea, că, dacă sunt profesioniști, bine educați și știu unde merg, nu ar trebui să ne fie teamă de suprataxare.

Există țări cum ar fi Germania, Suedia, Slovenia și Finlanda unde normele naționale sunt foarte stricte în această privință, iar profesia taximetristilor funcționează bine. De asemenea, taxiurile londoneze sunt

recunoscute pentru nivelul lor de calitate. Ar trebui să împrumutăm aceste bune practici. Dar, între timp, cât timp așteptăm această legislație cu privire la criteriile pentru profesia de taximetrist, poate că ar trebui să legiferăm pentru noi înșine să oferim bacșișuri generoase conducătorilor auto care ne transportă seara acasă.

**Pavel Svoboda**, *Președintele în exercițiu al Consiliului*. – (CS) Dle președinte, doamnelor și domnilor, aș dori să vă mulțumesc pentru diferitele contribuții aduse în timpul acestei dezbateri. Aș dori să vă asigur că Consiliul este hotărât pe deplin să consolideze și să finalizeze piața unică. Prin urmare, președinția consideră că, exact din acest motiv, este necesară o ajustare a reglementărilor juridice comunitare existente. Președinția împărtășește, de asemenea, pe deplin, obiectivul creșterii competitivității sectorului transporturilor rutiere în UE, prin raționalizarea și simplificarea cadrului legal existent și, prin acestea, al contribuției la reducerea încălcărilor legislației referitoare la piață. Cu toate acestea, deschiderea completă a piețelor interne ale transporturilor ar expune operatorii noștri de transporturi unei concurențe neloiale și ar reprezenta o piedică în funcționare pieței, deoarece mai există încă diferențe fiscale și sociale semnificative între statele membre. Acest lucru trebuie evitat, mai ales în vremuri de criză economică, în care economia ca întreg necesită o evaluare atentă și rațională a celor mai bune metode de stimulare și relansare. Este clar că până în 2013, Comisia va evalua din nou situația de pe piață, în vederea liberalizării într-o mai mare măsură. Această versiune de compromis reprezintă un mod echitabil și echilibrat de combinare a intereselor diferite.

Obiectivul nostru comun este acela de a face transportul rutier mai eficient și mai durabil. Aceste reglementări juridice vor aduce o contribuție semnificativă la reducerea încălcărilor normelor concurenței economice și la îmbunătățirea respectării reglementărilor juridice în domeniul social, precum și a reglementărilor privind siguranța în domeniul transporturilor rutiere, din partea operatorilor de transporturi. Vor contribui, de asemenea, la o reducere semnificativă a poverii administrative atât pentru operatorii de transport rutier, cât și pentru organismele de supraveghere. Vor furniza, de asemenea, pentru acest sector, un cadru legal și administrativ care vizează obținerea de beneficii suplimentare ca rezultat al pieței comune. Cred în mod ferm că această culegere importantă de reglementări juridice va sprijini și va facilita transportul rutier și va contribui la stimularea relansării economice. Aș dori să vă mulțumesc încă o dată pentru cooperarea excelentă care a făcut posibilă obținerea unui compromis comun cu privire la îndeplinirea acestor obiective.

#### **PREZIDEAZĂ: DL MARTÍNEZ MARTÍNEZ**

*Vicepreședinte*

**Antonio Tajani**, *vicepreședintele Comisiei*. – (IT) Dle președinte, stimați deputați, consider că Parlamentul urmează să adopte un bun compromis, reconciliind astfel cerințele Consiliului, ale majorității deputaților și propunerile Comisiei Europene.

Bineînțeles, atunci când este nevoie de un compromis, fiecare trebuie să facă un pas înapoi pentru a permite și celorlalți să facă la fel, și consider, în consecință, că dl El Khadraoui a avut dreptate spunând: am făcut tot posibilul în condițiile actuale. Precum am menționat în discursul meu precedent, în ceea ce privește cabotajul, Comisia intenționează să evalueze situația pentru a stabili dacă este posibil să se ajungă la un acord - în funcție de situație - este posibilă extinderea acestui sector urmând astfel calea solicitată de numeroși deputați, dar trebuie, mai întâi, să evaluăm situația din acel moment.

Repet, consider acest compromis este favorabil și aș dori să mă adresez dlui Sterckx, care a avut politețea și bunăvoința de a asculta răspunsul la criticile aduse de dânsul, spre deosebire de alți deputați care au adus critici dar sunt în imposibilitatea de a asculta comentariile Comisiei aduse ca răspuns acestora. Aș dori să-l reasigur pe dl Sterckx, care este preocupat în mod justificat de existența unor acorduri anterioare privind țara sa de origine și celelalte țări Benelux.

Consider, totuși, că această legislație, în forma în care urmează să fie adoptată, nu va avea - precum am menționat mai devreme - nici o consecință negativă asupra acordurilor existente. Acestea vor rămâne în vigoare deoarece noua legislație va extinde situația, dar nu va afecta și deci, nu va periclita acordurile bilaterale și trilaterale deja existente. De aceea, consider că îl pot asigura pe dl Sterckx că, în opinia mea, și consider că este o interpretare corectă și eficientă, nu vor exista consecințe negative asupra acordurilor care - repet - privesc Benelux în mod direct.

Doresc de asemenea să-i asigur pe dl Blokland și pe dna Wortmann-Kool în ceea ce privește preocupările manifestate de aceștia: nu intenționăm să ne oprim aici, repet, dorim să evaluăm dezvoltarea situației, în 2013 vom pregăti un raport pentru a evalua nivelul tehnologic actual, evoluția lucrurilor, și dacă este posibil, dacă considerăm necesar, vom propune din nou Parlamentului și Consiliului o posibilă extindere a situației și o liberalizare continuă a regimului de cabotaj. Suntem deosebit de conștienți de faptul că numeroase state

UE au opinii diferite, și de aceea, pentru a obține acordul din partea Consiliului am fost nevoiți să punem pe planul doi alte probleme.

Totuși, menționez din nou că este foarte important faptul că am ajuns la un acord într-un timp relativ scurt, un acord care - îl asigur și pe dl Jarzembowski - poate fi oricând îmbunătățit. orice legislație poate fi îmbunătățită, dar în numeroase cazuri perfecțiunea este inamicul calității. Consider că acționăm într-un mod corect și nu consider necesar să excludem Uniunea Europeană atunci când vorbim despre aceste subiecte, precum sugerează dl Natrass, deoarece cred că bunele norme sunt utile Uniunii Europene.

Chiar și *Financial Times*, un ziar britanic autoritar, a făcut speculații asupra faptului că Marea Britanie își va reevalua necesitatea unor norme mai stricte; cu siguranță, Europa a suportat criza economică și financiară mai ușor decât alte regiuni, în special pentru că sistemul economic al acesteia se bazează pe norme clare.

Consider, poate datorită faptului că m-am născut la Roma, că istoria dreptului roman și a Codului Napoleonian au demonstrat importanța existenței unor norme care să garanteze dezvoltarea societății. Nu știu de care parte a Zidului lui Hadrian s-a născut dl Natrass, dar având în vedere exprimarea sa aș putea spune că s-a născut de partea mai îndepărtată a zidului, drept pentru care strămoșii săi nu puteau cunoaște dreptul roman.

Stimați colegi, permiteți-mi să vă mulțumesc încă o dată pentru cooperarea dumneavoastră, și Consiliului pentru munca depusă, și să mulțumesc încă o dată în cadrul acestei Camere funcționarilor Comisiei din Direcția Generală pe care am onoarea să o conduc, deoarece fără contribuția lor valoroasă nu ar fi fost posibil să ajungem la un compromis pe care îl consider pozitiv pentru toți cetățenii UE.

**Președintele.** - Dle Sterckx, doriți să luați cuvântul privind o problemă de procedură?

**Dirk Sterckx (ALDE).** - (NL) Dle președinte, aș dori doar să-l înștiințez pe comisar că dna HennisPlasschaert nu mai este prezentă, deoarece a fost nevoită să participe la o altă reuniune. Eu urmăresc această dezbatere în numele tuturor membrilor grupului nostru care au fost implicați în acest subiect. Doream numai să vă informez că nu a dispărut pur și simplu.

**Președintele.** - Vă mulțumesc, dle Sterckx.

Cred că aceasta nu este o problemă de procedură, ci o chestiune de politețe.

**Mathieu Grosch, raportor.** - (DE) Dle președinte, aș dori să încep prin a mulțumi Comisiei pentru răspunsurile foarte clare. Subliniez faptul că restricția privind cabotajul este o măsură de tranziție, că studiul este încă în desfășurare, și că, în funcție de rezultat, deschiderea pieței este de asemenea în perspectivă.

Un alt aspect foarte important este că articolul 306 se aplică în acest caz - inclusiv, destul de clar, țărilor Benelux, dle Sterckx, ceea ce înseamnă că solicitarea dumneavoastră este inutilă și nu mai este nevoie să o susținem.

Aș dori să mai adaug anumite comentarii privind cabotajul propriu-zis. Ca urmare a remarcilor auzite aici, consider că acest compromis este în realitate mai bun decât credeam, pentru simplul motiv că - și această remarcă este adresată în special colegilor mei din Grupul Alianței Liberalilor și Democraților pentru Europa și colegilor mei din Apelul Creștin Democrat (CDA) - crearea unei măsuri de tranziție nu înseamnă că dorim să sufocăm piața internă sau întreprinderile - dacă îmi permiteți să folosesc această expresie. Dacă luăm în considerare faptul că anumite întreprinderi folosesc automobile ultramoderne, dar își plătesc șoferii cu 400 de euro pe lună, pe când alte întreprinderi îi plătesc cu 1500 de euro pe lună, mi se pare mai mult decât rezonabil să susțin că diferențele sociale trebuie cumva înlăturate. Dacă există fonduri pentru a respecta cerințele în ceea ce privește automobilele, trebuie să existe fonduri și pentru solicitările în materie salarială. Piața poate fi deschisă doar atunci când aceste diferențe vor dispărea. În opinia mea, este o înțelegere greșită a pieței deschise să susținem deschiderea acesteia și să vedem care vor fi consecințele.

Mi se pare amuzant faptul că tocmai țările care blochează orice fel de armonizare - precum Regatul Unit al Marii Britanii - în special în domeniul taxelor, susțin astăzi că există o lipsă de armonizare și că ar trebui să lăsăm piața să evolueze. Unii solicită restricții, pe când alții susțin că există prea multe.

Dacă dorim să convingem publicul european, nu putem spune că piața trebuie deschisă și că restul problemelor se vor rezolva de la sine. Trebuie, în schimb, să punem la punct legislația de mediu, socială și fiscală în cadrul acestei Camere, împreună cu Consiliul și Comisia. Atunci vom fi credibili.

**Președintele.** - Dle Grosch, vă mulțumesc foarte mult pentru un discurs care a primit deja sprijin evidențiat prin aplauzele colegilor dumneavoastră.

**Țicău Silvia-Adriana, raportoare.** – Domnule președinte, domnule comisar, doresc să încep prin a mulțumi domnului Grosch, raportorul din umbră, cu care am lucrat, de asemenea, personalului tehnic din Comisia TRAN și din grupul socialiștilor europeni, colegii mei, de asemenea, Comisiei și personalului Comisiei, domnului comisar, dar și președinției Consiliului Uniunii Europene cu care am avut o foarte bună colaborare.

Vreau să reamintesc faptul că în iunie 2007 Comisia Europeană a propus modificarea regulamentului privind accesul la ocupația de transportator rutier. Propunerile de modificare au pornit de la experiența câștigată în urma aplicării directivei 96/26 a Comisiei Europene și a condus la reformularea anumitor dispoziții legislative în scopul unei aplicări mai uniforme, prin utilizarea unui act juridic sub formă de regulament. Iată că după aproximativ 2 ani dăm un vot final pentru acest document, care afectează în mod direct aproximativ 800 000 de întreprinderi europene și circa 4,5 milioane de locuri de muncă.

Obiectivele noastre comune sunt: îmbunătățirea siguranței rutiere, reducerea birocrăției, simplificarea procedurilor, predictibilitate și certitudine pentru transportatorii rutieri. Sper că acest compromis la care am ajuns va dezvolta piața transportului rutier. Încă o dată, mulțumesc colegilor pentru colaborare.

**Președintele.** – Dezbateră comună a fost închisă.

Votul va avea loc mâine, la orele 12:00.

### **13. Drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare sau pe căi navigabile interioare - Drepturile călătorilor din transportul cu autobuzul și cu autocarul (dezbateri)**

**Președintele.** - Următorul punct pe ordinea de zi îl reprezintă dezbateră comună privind următoarele rapoarte:

- raportul (A6-0209/2009) întocmit de dl Teychenné, în numele Comisiei pentru transport și turism referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare sau pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului (COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)), și

- raportul (A6-0250/2009) întocmit de dl Albertini, în numele Comisiei pentru transport și turism, referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile călătorilor din transportul cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului (COM(2008)0817 – C6-0469/2008 – 2008/0237(COD)).

**Michel Teychenné, raportor.** – (FR) Dle președinte, dle Tajani, stimați colegi, cele două principii care mi-au condus munca de la începutul acestui proces sunt asigurarea că toate modurile de transport sunt echilibrate în ceea ce privește drepturile pasagerilor - obiectiv stabilit de asemenea de Comisie și de Parlamentul European - și respectarea acestor drepturi în acest text. În al doilea caz s-a acordat o atenție deosebită persoanelor cu mobilitate redusă, deoarece sectorul transportului maritim rămăsese oarecum în urmă în ceea ce privește aceste persoane.

Spiritul general al textului este că aceste persoane ar trebui să călătorească prin Europa fără a depinde de companiile în cauză, și să aibă acces la nivelul minim de servicii și informații și, în ultimul rând, persoanele cu mobilitate redusă ar trebui să beneficieze de drepturi de calitate în egală măsură ca și ceilalți cetățeni europeni, fără a fi penalizați dublu.

Conținutul versiunii adoptate pe 31 martie pare a fi acceptat de toți. Acest lucru se întâmplă în primul rând datorită creșterii drepturilor persoanelor cu mobilitate redusă. Dacă acest text va fi adoptat, acestor persoane nu li se va mai putea refuza transportul pe motiv de dizabilitate, cu excepția, bineînțeles, motivelor legate de condițiile de îmbarcare, de respectarea demnității acestora și de elementele tehnice ale vasului. În plus, aceste persoane cu mobilitate redusă trebuie să beneficieze de asistență chiar din momentul rezervării; în prezent, datorită internetului, este nevoie de călătorii de retur și informații oficiale. Aceste subiecte au fost deci tratate în text.

În ultimul rând, informațiile privind drepturile pasagerilor trebuie să fie standardizate și furnizate într-un format accesibil, precum se întâmplă în sectorul feroviar și aviatic.

În ceea ce privește drepturile tuturor pasagerilor, am considerat importantă armonizarea la un nivel mai ridicat al compensărilor în caz de probleme, inspirându-ne din sectorul aerian. În consecință, pasagerii supuși unor întârzieri sau anulări vor putea fi rambursați până la 100%, calculat conform unei grile în funcție de gravitatea problemei.

Informațiile trebuie să fie clare și accesibile, ceea ce uneori este o problemă în sectorul transporturilor. Aceste lucruri se întâmplă frecvent: persoanele nu au suficiente informații, nu cunosc motivele pentru care vasul - în acest caz, dar ar putea să fie la fel de bine trenul sau avionul - nu pleacă, sau cauzele întârzierii, și am dorit îmbunătățirea acestor metode de furnizare a informațiilor.

În ultimul rând, gestionarea sesizărilor trebuie organizată mai bine. Într-adevăr, este complicat să depui o plângere atunci când se ivesc probleme, și acest text are ca scop simplificarea procedurii, atât la nivelul statelor membre, cât și pentru cetățeni.

Rolul autorităților naționale care vor gestiona plângerile a fost, de asemenea, semnalat și a fost mai bine definit.

În cele din urmă, serviciile de transport urban și suburban - fac referire la îndrăgitele vapoare italiene din Veneția ale dlui Albertini - vor fi excluse din acest text, deoarece nu intră în domeniul de aplicare al serviciilor de transport majore.

Să trecem mai departe la croaziere și locul pe care îl ocupă în acest text: vă amintesc că acestea constituie un tip de vacanță foarte important în prezent, și că grupul-țintă include atât persoane de vârsta a treia cât și persoane cu handicap. Din acest motiv, croazierele sunt, bineînțeles, integrate în acest text, atât ca referire la Directiva privind pachetele de servicii pentru călătorii pe care se bazează textul și care a fost adoptată în 1991, cât și la asigurarea unui tratament egal pentru consumatori.

Se propune definiția *forței majore* - care reprezintă baza pentru un posibil refuz de îmbarcare - și am lucrat la un amendament de compromis privind acest subiect pe care l-am produs în comun. Aș dori, totuși, să vă amintesc faptul că în sectorul aviatic Curtea de Justiție a fost nevoită să ia decizii datorită unor cazuri de *forță majoră* care nu au fost destul de bine definite. În consecință, în acest text am încercat să abordăm probleme legate de transportul maritim. Mă refer la problemele mareelor și furtunilor, care sunt o parte din realitatea transportului maritim și care trebuiau să fie luate în considerare.

În concluzie, responsabilitatea porturilor de a asigura asistență a fost de asemenea subiectul acestei dezbateri. Acest text privește drepturile pasagerilor; nu este doar un text...

*(Președintele l-a rugat pe vorbitor să încheie)*

... și deci, arbitrajul dintre porturi și companii fiind rezolvat, vă prezint ansamblul textului. Sunt conștient că dl Jarzembowski și va prezenta amendamentele, așa că voi răspunde în cele două minute care mi-au rămas.

**Gabriele Albertini, raportor.** - (IT) Dle președinte, stimați colegi, prin aprobarea legislației privind transportul aerian și feroviar, a raportului dlui Teychenné privind transportul pe mare și pe căi navigabile interioare, precum și a acestei propuneri privind drepturile călătorilor din transportul cu autobuzul și autocarul, Uniunea Europeană completează cadrul legislativ pentru toate modurile de transport.

În elaborarea acestui regulament ne-am confruntat cu necesitatea de a stabili un echilibru între două abordări: prima ia în considerare „domeniul planificării terestre” pentru toate metodele de transport, prin care metode diferite de transport pot concura în aceleași condiții și beneficiind de oportunități egale, în timp ce pasagerii se bucură de un nivel de protecție ridicat în ciuda mijloacelor de transport alese.

A doua abordare reflectă diferitele caracteristici ale fiecărui mod de transport și ia în considerare trăsăturile specifice ale fiecăruia, de exemplu, în cazul transportului cu autobuzul sau autocarul abordăm gestionarea responsabilității în ceea ce privește întârzierile, și în cazul transportului rutier accidente, congestiile etc. care nu se aplică transportului feroviar deoarece acesta folosește o rută consacrată.

Aș dori, de asemenea, să discut două puncte contrastante pe care am încercat, cu succes, să le echilibrăm. Adevăratul scop al acestui regulament este de a consolida drepturile pasagerilor, dar în transportul rutier industria este formată din întreprinderi mici și mijlocii care vor necesita timp și resurse pentru a se adapta la noile cerințe și, precum numeroase sectoare industriale, se confruntă cu dificultăți datorită crizei economice.

Ajungem acum la amendamentele prezentate Parlamentului și aș dori să mulțumesc colegilor mei pentru contribuția lor importantă la acest text al regulamentului și pentru cooperarea lor excelentă. Majoritatea

lucrului pentru această primă lectură parlamentară a fost deja efectuată de Comisia pentru transport și turism, lăsând acestei Camere doar clarificările privind limbajul juridic.

În numele grupului pe care îl reprezint, am prezentat numai trei amendamente suplimentare pentru votul de mâine. Permiteți-mi să le descriu pe scurt: Amendamentul 73 este o simplă clarificare lingvistică, și amendamentul 82 fixează un plafon al răspunderii stricte stabilit la articolul 6 alineatul (3) din propunerea de regulament. În ceea ce privește domeniului de aplicare al textului amendamentului acceptat de Comisia pentru transport, toate grupurile politice au fost de acord cu includerea transportului regional. În ceea ce privește transportul urban și suburban, vom supune mâine la vot două texte cheie.

În calitate de raportor, susțin amendamentul 80 privind excluderea *pur și simplu* a transportului local, prezentat de grupul pe care îl reprezint, dar mi-am arătat, de asemenea, sprijinul pentru amendamentul 81, care dă statelor membre puterea de a elimina transportul local, cu condiția să garanteze călătorilor un nivel de drepturi similar cu cel stabilit în regulament.

Consider că am elaborat un text care ne plasează într-o poziție bună din care putem începe viitoare discuții tripartite cu Consiliul și Comisia. Doresc, în consecință, să urez succes Președinției cehă și Suediei, următoarea țară care va deține Președinția Consiliului European în munca privind drepturile călătorilor și, bineînțeles, sper să pot contribui la fazele ulterioare ale adoptării acestui regulament în cadrul următorului mandat parlamentar.

**Pavel Svoboda, Președintele în exercițiu al Consiliului.** – (CS) Stimați colegi, mâine veți vota proiecte de modificare a două propuneri din partea Comisiei privind protejarea drepturilor călătorilor din transportul cu autobuzul și autocarul și, de asemenea, a pasagerilor care călătoresc pe mare sau pe căi navigabile interioare.

Aceste importante reglementări legale prezintă un mare interes atât pentru consumatori, cât și pentru sectorul transporturilor. Recent, UE a adoptat regulamente similare și în transportul aerian și feroviar. Propunerile prezentate recent de Comisie vor completa acest cadru juridic. În practică, acestea semnifică o protecție mai ridicată a tuturor călătorilor, în special a persoanelor cu handicap și cu mobilitate redusă, indiferent de mijlocul de transport folosit. În plus, acesta va crea condiții egale pentru toate infrastructurile de transporturi. Președinția cehă salută, bineînțeles, aceste propuneri și le consideră foarte importante. Consider că toți avem drept obiectiv comun consolidarea drepturilor pasagerilor, adoptat de UE în ultimii ani.

În ceea ce privește proiectele de modificare pe care le-ați votat în cadrul Comisiei pentru transport și turism, aș dori să menționez în special două aspecte. Primul este că acordați o foarte mare importanță drepturilor persoanelor cu handicap și mobilitate redusă. Bineînțeles, împărtășim aceeași opinie, care este foarte importantă pentru a realiza aprobarea acestor două reglementări legale în a doua lectură.

Al doilea este că ați avut ca obiectiv precis armonizarea proiectelor de regulament cu versiuni ale regulamentelor existente care se aplică drepturilor călătorilor cu diferite forme de transport, și ați procedat într-o manieră foarte atentă în adaptarea propunerilor la cerințele specifice ale transportului cu autobuzul și autocarul și ale transportului pe mare și pe căi navigabile interioare, fără a renunța la obiectivul de a consolida drepturile pasagerilor. Suntem complet de acord cu necesitatea de a adapta reglementările legale la caracteristicile specifice ale diferitelor forme de transport. Suntem toți conștienți că nu putem utiliza aceeași abordare pentru diferitele tipuri de transport. Transportul feroviar și aerian au propriile caracteristici, precum și transportul cu autobuzul și autocarul și transportul pe mare și pe căi navigabile interioare. Există diferențe uriașe chiar și între aceste ramuri individuale. Operează întreprinderi mari și mici și călătoria poate dura câteva zile sau câteva minute. Este, în consecință, necesar să găsim o soluție acceptabilă pentru toți care să asigure protecția consumatorilor fără a impune o povară administrativă inutilă asupra acestui sector, și în special asupra întreprinderile mici de pe piață. Această problemă prezintă, bineînțeles, o importanță deosebită în situația economică actuală.

De aceea, apreciem munca dumneavoastră în ceea ce privește aceste probleme. Prezintă un punct de plecare excelent. În același timp, coincide în general cu opinia noastră în ceea ce privește propunerile. Sunt convins că vom coopera într-un mod constructiv în ceea ce privește acordurile juridice care vor proteja interesele tuturor părților implicate și care, în același timp, vor lua în considerare obiectivul UE de a îmbunătăți procesul de legiferare. În concluzie, aș dori să mulțumesc în special raportorilor, dl Albertini și dl Teychenné pentru munca lor excelentă și pentru raportul elaborat cu atenție.

**Antonio Tajani, vicepreședintele Comisiei.** – (IT) Dle președinte, stimați colegi, îmi amintesc întotdeauna cu plăcere de numeroșii ani în care am fost deputat european în cadrul acestei Camere, ceea ce îmi permite să apreciez și mai mult munca depusă de Parlamentul European în cadrul acestei dezbateri.

De aceea, aş dori să mulţumesc dlui Teychenné şi dlui Albertini pentru contribuţia semnificativă la protejarea drepturile pasagerilor din toate sectoarele transporturilor, deoarece necesitatea de a interveni în domeniul transportului cu autobuzul şi autocarul şi a transportului pe mare reprezintă o încercare de a acoperi lacune existente în legislaţia europeană, precum aţi subliniat şi dumneavoastră.

Există numeroşi pasageri cu handicap şi cu mobilitate redusă din alte cauze; suntem, în concluzie, datori să garantăm libertate de mişcare, deoarece aceasta înseamnă, mai întâi de toate, libertate de mişcare în Uniunea Europeană. Desigur, o bună legislaţie nu este uşor de realizat, dar în prezent facem un pas important înainte.

Am fost, de asemenea, mulţumit de opinia dlui Svoboda. Există încă, cu siguranţă, anumite îndoieli în privinţa textelor pe care Comisia şi Parlamentul acceptă să le adopte, dar am observat, de asemenea, o deschidere politică generală din partea Consiliului care îmi dă speranţe pentru viitor.

Sunt sigur că vom ajunge, ca şi în cazul transportului rutier, la un compromis satisfăcător care să garanteze cetăţenilor europeni oportunitatea de a călători fără impedimente şi protejaţi corespunzător în cadrul Uniunii Europene.

Consider, în consecinţă, că astăzi discutăm teme care afectează viaţa tuturor cetăţenilor şi, de aceea, sunt convins că, referitor la propunerea privind autobuzele şi autocarele - iar reuniunea Comisiei pentru transport şi turism din 30 martie a demonstrat semne încurajatoare - abordarea Comisiei va fi susţinută în cel mai larg domeniu de aplicare posibil, care să acopere toate serviciile normale de transport pentru pasageri la nivel internaţional, naţional, regional, urban sau suburban. Aceasta răspunde necesităţii de a simplifica legislaţia, dar şi de a garanta drepturi egale tuturor pasagerilor, fără excepţie de la principii.

Totuşi, dle Albertini, având în vedere natura acestui sector, propunerea acordă statelor membre ocazia de a scuti transportul urban, suburban şi regional incluse în contractele de achiziţii publice de servicii dacă aceste contracte oferă pasagerilor un nivel de protecţie ridicat echivalent cu cel stabilit în regulament. Mi se pare o soluţie rezonabilă care oferă nivelul necesar de flexibilitate, protejând în acelaşi timp drepturile de bază ale pasagerilor.

Un alt element esenţial al acestei propuneri îl reprezintă responsabilitatea întreprinderilor de transport cu autobuzul sau autocarul faţă de pasageri în cazul decesului sau rănirii. Există prea multe discrepanţe în Comunitate în ceea ce priveşte acest subiect, ceea ce creează pasagerilor serioase incertitudini. Aş dori să abordez câteva puncte detaliate privind acest subiect: în primul rând, acest domeniu nu se ocupă cu problemele privind asigurările, ci se preocupă în mod exclusiv cu responsabilitatea întreprinderilor faţă de pasageri. În al doilea rând, întreprinderea de transport cu autobuzul sau autocarul nu este considerată singura responsabilă pentru compensarea daunelor şi dreptul acesteia de a solicita compensaţii unor părţi terţe nu este pusă la îndoială. În al treilea rând, acest domeniu nu include nici importurile, nici procedurile stabilite în directiva din 2005 privind asigurarea de răspundere civilă auto; şi în al patrulea rând, Comisia nu a dezvoltat, în realitate, un nou model de responsabilitate. Astăzi se propune un regim de responsabilitate inspirat din alte metode de transport, luând în considerare caracteristicile specifice ale acestui sector.

În ceea ce priveşte transportul maritim, consider că este necesar numai un instrument legislativ, în ciuda existenţei diferenţelor de opinie din Parlament şi Consiliu. Permiteţi-mi să subliniez o problemă cheie în ceea ce priveşte obiectul domeniului de aplicare: în comparaţie cu transportul rutier, feroviar şi aerian, numărul pasagerilor care călătoresc pe mare sau pe căi navigabile interioare este mult mai redus. Dintre aceştia, persoanele care utilizează apele navigabile interioare sunt doar o minoritate. În opinia mea, existenţa unor regulamente separate pentru pasagerii care călătoresc pe mare şi cei care călătoresc pe căi navigabile interioare nu este nici logică, nici realistă, cu atât mai puţin când luăm în considerare faptul că aceştia folosesc acelaşi fel de vase. Consider că răspunsul la această problemă este un instrument legislativ unic.

La 30 martie 2009, împreună cu dezbaterile privind raportul Teychenné în cadrul Comisiei pentru transport şi turism, a avut loc o dezbatere publică între miniştrii din cadrul Consiliului de Transporturi al UE. Mă bucur că am avut ocazia de a observa în cadrul acestei dezbateri o anumită armonie între Comisie, statele membre şi Parlament în ceea ce priveşte obiectivul de a furniza cât mai repede posibil pasagerilor europeni un regulament nou şi ambiţios.

În acest context, Comisia este pregătită, bineînţeles, să facă orice fel de clarificări şi îmbunătăţiri necesare ale acestui text pentru a lua în considerare caracteristicile speciale ale fiecărui tip de serviciu, asigurând astfel instrumentele necesare industriei pentru a pune în aplicare regulamentul, cu flexibilitatea necesară. Permiteţi-mi să subliniez din nou necesitatea de a asigura resursele pentru punerea în aplicare eficientă a viitorului regulament. În acest scop, este important ca autorităţile naţionale responsabile cu punerea în

aplicare să depună rapoarte periodice privind activitățile lor. Fiecare stat membru își va putea organiza propriul sistem național după cum consideră necesar, de exemplu hotărând dacă va dispune de una sau mai multe autorități competente.

**Georgios Papastamkos**, raportor pentru avizul Comisiei pentru afaceri juridice. – (EL) Dle președinte, propunerea pentru regulament, modificată ca urmare a contribuției Parlamentului European, consolidează drepturile pasagerilor din transportul pe mare într-o manieră satisfăcătoare.

Consider, totuși, că, în cadrul următoarei inițiative privind acest subiect ar fi mai corectă o abordare orizontală, un instrument juridic unic pentru toate mijloacele de transport, având în vedere actuala necesitate de a utiliza mijloace de transport combinate.

Ar fi, de asemenea, preferabil din punct de vedere sistematic prezentarea separată a propunerilor privind drepturile pasagerilor, pe de o parte, și a celor privind persoanele cu mobilitate redusă, pe de altă parte. Motivul este faptul că regimurile individuale au un obiectiv diferit și destinatari diferiți.

În final, aș dori să subliniez abordarea îngustă în mod repetat a Comisiei, dar nu și a dlui vicepreședinte Tajani, privind problemele care necesită un studiu mai larg și mai elaborat precum transportul maritim.

Transportul maritim în Marea Mediterană se desfășoară în condiții diferite față de transportului prin strâmtoni.

**Georg Jarzembowski**, în numele Grupului PPE-DE. – (DE) Dle președinte, dle vicepreședinte al Comisiei, dle președinte în exercițiu al Consiliului, doresc să îi spun vorbitorului anterior că ținem permanent cont de insulele și companiile maritime grecești: nu trebuie să își facă griji în această privință.

Pot spune că, împreună cu grupul pe care îl reprezintă, sunt bucuroși datorită faptului că, pentru prima dată vom beneficia de drepturi ale pasagerilor statutare și axate pe cetățeni în cazul întârzierilor și anulărilor atât în cazul transportului pe mare și pe căi navigabile interioare, cât și în cazul transportului regional cu autobuzul și autocarul. Dorim să le mulțumim și celor doi raportori, dl Albertini și dl Teychenné. Ne-am bucurat de o cooperare constructivă în cadrul comisiilor, ceea ce a produs rezultate eficiente.

Aș dori să mă opresc doar asupra câtorva puncte. Consider complet adecvată compensația în valoare de 25% pentru pasagerii care utilizează transportul maritim în cazul unor întârzieri de două - trei ore, precum și de 50% pentru întârzieri mai lungi de trei ore - dar aș dori să îi spun dlui Teychenné că o compensație de 100% pentru întârzierile în exces este pur și simplu excesivă. Dacă luăm în considerare faptul că serviciile de transport nu sunt furnizate numai de întreprinderi gigant ci, de asemenea, de întreprinderi mici și mijlocii, în special în cazul operatorilor de transport cu feribotul, trebuie să abordăm compensațiile într-un mod rezonabil.

Precum am mai discutat anterior, trebuie să fim precauți pentru a nu aprecia greșit persoanele sau instituțiile responsabile din transportul maritim. Toți membrii acestei Camere sunt angajați să asigure faptul că ambele dosare acordă asistență pasagerilor cu mobilitate redusă, în special, dar armatorii nu pot face față problemelor de acces din porturi; porturile propriu zise trebuie să se ocupe de acest lucru. Cu alte cuvinte, trebuie să fim foarte precauți.

În ceea ce privește drepturile călătorilor cu autobuzul și autocarul, aș dori să subliniez existența unor diferențe reale între autobuzele interurbane și cele urbane de care trebuie să ținem cont. În concluzie, grupul meu consideră că avem dreptul să solicităm drepturi rezonabile pentru călătorii cu autobuze interurbane și autocare, dar autobuzele urbane și suburbane funcționează în condiții complet diferite. În acest caz, aceste reguli nu sunt adecvate și trebuie să recunoaștem în mod clar acest lucru.

**Robert Evans**, în numele Grupului PSE. – Dle președinte, doresc să îi felicit pe ambii noștri raportori. Acum câțiva ani am fost raportor pentru accesul persoanelor cu handicap în avioane. Această legislație este o altă parte din puzzle-ul care va face transportul cât mai global posibil sau, după cum s-a exprimat colegul nostru dl Albertini, care va consolida drepturile pasagerilor.

Într-o epocă în care încurajăm cetățenii să călătorească cu mijloacele de transport în comun, este foarte important să includem în acest domeniu, precum a făcut-o dl Albertini, autocarele și autobuzele. Unii deputați, nu neapărat cei prezenți, au căutat metode de a face scutiri pentru a exclude anumite secțiuni, dar am avut întotdeauna ca punct de plecare dorința de a include cât mai multe domenii posibile în acest text pentru a transforma Europa într-o piață comună pentru cetățeni. Iată de ce amendamentul 81 este atât de important.



Comisarul a spus, în remarcile sale, că avem nevoie de aceleași drepturi pentru toți pasagerii, fără nicio excepție - și apoi a menționat excepțiile, de exemplu transportul regional. Nu cred că trebuie să scutim transportul regional și am făcut câteva cercetări. În anumite state membre, călătoria cu un autocar regional poate dura până la șase ore, mai lungă decât cea cu un autocar internațional de la Londra la Bruxelles sau Paris, de exemplu. De aceea consider că acesta trebuie inclus. Consider că este corect ca, în cazul în care transportul local nu este inclus - precum a făcut referire dl Jarzembowski, există contracte de achiziții publice de servicii, ceea ce înseamnă că aceste întreprinderi vor ajunge la anumite standarde.

Consider, de asemenea, că este necesar să convingem industria de construcții să fabrice mai multe autobuze moderne care să țină cont mai mult de necesitățile persoanelor cu handicap. Așa cum am susținut ca avioanele să devină mai accesibile pentru persoanele cu handicap, este, poate, nevoie de autocare cu intervale mai largi și toalete mai accesibile, și întreprinderile trebuie să facă terminalele mai accesibile și să-și pregătească personalul în ceea ce privește problemele legate de dizabilități și de conștientizarea acestora.

Acesta este un raport eficient. Este o colecție de rapoarte eficientă, care ne ajută să facem câțiva pași înainte, și doresc să îi felicit pe toți cei care au fost implicați.

**Dirk Sterckx**, în numele Grupului ALDE. – (NL) În numele grupului pe care îl reprezint, doresc să mulțumesc raportorilor. Consider că am mai adăugat câteva elemente la drepturile pasagerilor. Am depus eforturi însemnate pentru a rezolva situația transportului aerian și feroviar. De fapt, consider că am dobândit foarte multă experiență din elaborarea acestor rapoarte, și mă bucur că dl Albertini a aliniat numeroasele elemente astfel încât nu mai este nevoie să facem diferența între diferitele moduri de transport decât dacă și când este necesar.

Consider că îmbunătățim, de asemenea, și calitatea serviciilor, lucru care trebuie întotdeauna luat în considerare. Am învățat din greșeli, un exemplu fiind consolidarea definiției *forței majore*. Acest aspect trebuie revizuit, de exemplu, în domeniul aviației și sunt mulțumit că am realizat acest lucru în domeniul transportului.

În ceea ce privește raportul dlui Albertini, o întrebare importantă - la care au făcut referire și dl Evans și dl Jarzembowski - este domeniul de aplicare al acestui regulament. În calitate de grup ne-am retras suportul pentru amendamentul prezentat inițial cu dumneavoastră, nu datorită faptului că îl considerăm inferior, ci pentru că Partidul Socialist a găsit o metodă mai eficientă de formulare a acestuia, precum a specificat dl Evans. În orice caz, eliminăm transportul regional din regulament, dar lăsăm deschisă opțiunea de a include transportul urban și suburban în cazul în care statele membre doresc acest lucru. Consider că această abordare corespunde mai mult cu obiectivul nostru și, în concluzie, vom susține această propunere prezentată de Grupul Socialist în cadrul Parlamentului European.

**Eva Lichtenberger**, în numele Grupului Verts/ALE. – (DE) Dle președinte, drepturile pasagerilor trebuie să stea la baza politicii în domeniul transporturilor - în special în cadrul Uniunii Europene. Am realizat deja acest lucru în cadrul transportului feroviar și aerian, deși există posibilități de îmbunătățire în ceea ce privește refuzul la îmbarcare. Susțin în continuare că problemele sunt mult prea complexe.

Un grup depinde în mod particular de reguli clare. În cazul transportului aerian, este foarte clar că regulile nu sunt destul de clare. Până în prezent, persoanele cu nevoi speciale ar putea scrie volume întregi privind tot ce li s-a întâmplat în călătorii. Am primit personal unele dintre relatările lor. Este un dezastru. În concluzie, este atât impus prin lege, cât și imperativ din punct de vedere moral ca Uniunea Europeană să situeze aceste persoane la nivel egal.

În domeniul transportului cu autobuzul, autocarul și pe mare, pentru care stabilim regulamentul în prezent, ne putem confrunta cu probleme în atribuirea responsabilităților în ceea ce privește transportul maritim și porturile - trebuie propusă în viitor o soluție bazată pe practică. Al doilea punct este că trebuie să includem cât mai multe prevederi posibile în ceea ce privește transportul cu autobuzul și autocarul. Dacă facem prea multe excepții, vom acorda operatorilor ocazia de a evita regulamentele. Nu putem continua să dezavantajăm persoanele care se confruntă cu nevoi speciale permițând existența acestor dificultăți. Este datoria noastră să ne ocupăm de dreptul la mobilitate și să îl consolidăm.

**Erik Meijer**, în numele Grupului GUE/NGL. – (NL) Dle președinte, în cadrul acestei perioade de sesiune s-au menționat două întrebări privind transportul colectiv de pasageri.

Prima întrebare este: care este responsabilitatea guvernului și ce trebuie să lăsăm pieței pentru depunerea ofertelor? Am optat, în final, la propunerea mea, pentru libertatea de alegere în ceea ce privește transportul

urban și regional. Noile regulamente privind transportul călătorilor cu autobuzul nu trebuie să afecteze în mod nefavorabil libertatea autorităților administrative inferioare de a-și organiza personal transportul public.

În ceea ce privește drepturile pasagerilor, au existat întotdeauna două alternative. Baza primei alternative este un maxim de informații privind continuarea călătoriei în alte state membre, disponibilitatea biletelor transfrontaliere și legături bune pe distanță lungă pentru a evita surprizele neplăcute de-a lungul călătoriei.

Cealaltă alternativă se bazează pe compensația financiară plătită retrospectiv pentru întârzieri și anulări ale serviciilor. Întotdeauna promovez prima alternativă, dar majoritatea Parlamentului optează pentru a doua, în special datorită faptului că aceasta a fost alegerea și în cazul transportul aerian.

Un motiv important pentru promovarea propunerilor este o mai mare atenție acordată nevoilor persoanelor cu handicap, în ciuda faptului că acestea lasă oarecum de dorit.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE).** - (EL) Dle președinte, dle comisar, stimați colegi, aș dori să încep prin a felicita raportorii pentru prezentarea lor substanțială și munca deosebit de logică privind multitudinea de amendamente prezentate în cadrul Comisiei pentru transport și turism.

Uniunea Europeană a încercat în ultimii ani, cu ajutorul contribuției decisive a Parlamentului European, să îmbunătățească drepturile pasagerilor în toate sectoarele transporturilor. După cum vă amintiți, instituțiile noastre au aprobat recent dispoziții privind drepturile pasagerilor din transportul aerian și feroviar. Astăzi facem un pas important spre consolidarea drepturilor egale pentru pasageri pentru toate mijloacele de transport, fără scutiri sau excepții, precum a menționat comisarul.

Doresc să vă amintesc că, după dificila conciliere cu Consiliul, am adoptat recent un al treilea pachet care cuprinde șapte propuneri legislative privind siguranța maritimă, inclusiv compensarea pasagerilor în cazul unui accident.

Aș dori să subliniez că raportul Teychenné propune un cadru coerent pentru protejarea consumatorilor/pasagerilor care respectă, de asemenea, micile întreprinderi de transport și le protejează afacerea și competitivitatea în cazul accidentelor datorate unor condiții pe care nu le pot controla sau în cazuri în care transportul maritim este afectat de condiții meteorologice nefavorabile.

Este, de asemenea, semnificativ să acoperim sectoare importante precum dreptul persoanelor cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă, cu scopul de a proteja principiul nediscriminării care stă la baza tuturor politicilor noastre. În mod similar, raportul stabilește în mod clar obligațiile întreprinderilor în cazul întârzierii sau anulării serviciilor, limitele de timp în cazul întârzierilor și suma plătită drept compensație.

La sfârșitul acestui mandat parlamentar și înainte de alegerile europene, munca noastră privind drepturile pasagerilor este una dintre cele mai importante realizări în beneficiul cetățenilor europeni.

**Brian Simpson (PSE).** - Dle președinte, aș dori să mulțumesc celor doi raportori pentru munca depusă în acest domeniu important și comisarului pentru sprijinul acordat. Drepturile pasagerilor au constituit întotdeauna o prioritate a Grupului Socialist și această propunere completează ansamblul, continuând drepturile pasagerilor din transportul aerian și feroviar.

Este vital să ne amintim că utilizatorii transportului sunt cele mai importante părți interesate - lucru uitat adeseori de unele întreprinderi de transport. Acum, pentru prima dată, vom beneficia de un set de reguli de bază pentru utilizatorii de autobuze, autocare și feriboturi care va garanta o răspundere adecvată în cazul anularilor și întârzierilor, a bagajelor pierdute sau deteriorate, precum și în cazul deceselor în caz de accidente.

Un lucru poate mai important, vom beneficia de o serie de drepturi fundamentale pentru persoanele cu mobilitate redusă și cu nevoi speciale care vor pune capăt victimizării suferite de aceste persoane de-a lungul anilor din partea întreprinderilor de transport. Întreprinderile de transport nu vor mai putea exclude persoanele cu mobilitate redusă din vehiculele lor; persoanele cu mobilitate redusă vor beneficia de drepturi egale cu cele ale persoanelor sănătoase; persoanele cu mobilitate redusă nu vor mai fi excluse din rețeaua transportului public.

Cine a realizat acest lucru? Nu un parlament național sau regional, ci Parlamentul European. Parlamentul European este cel care a pus utilizatorii de transport la baza priorităților noastre privind transporturile. Parlamentul European este cel care acordă prioritate persoanelor, lucru pe care, în calitate de socialiști, îl susținem în mod energic.

**Francesco Ferrari (ALDE).** – (IT) Dle președinte, stimați colegi, aș dori să-i mulțumesc raportorului și comisarului pentru munca realizată. Raportul asigură o clarificare foarte echilibrată a drepturilor pasagerilor și a tuturor modurilor de transport, inclusiv a transportului cu autobuzul și autocarul, și abordează în mod clar toate problemele relevante. S-a acordat atenție persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă; precum prezintă raportul dlui Albertini, trebuie să avem capacitatea de a furniza servicii care iau în considerare diversele cerințe ale acestor persoane.

În plus, toate preocupările legate de acest mod de transport - rambursări, compensații, informații pentru pasageri, răspundere strictă sau plângeri - au fost acoperite într-o manieră clară. Atât eu, cât și Grupul Alianței Liberalilor și Democraților pentru Europa am lucrat de bună voie cu raportorul pentru a realiza cel mai clar text posibil, luând în considerare interesele pasagerilor pe de o parte, și cerințele întreprinderilor care gestionează și furnizează aceste servicii pe de altă parte, care necesită timp suficient pentru a se conforma cu regulamentele. Sper, în consecință, că acest text va fi adoptat în cadrul votului de mâine.

**Reinhard Rack (PPE-DE).** – (DE) Dle președinte, întreprinderile furnizoare de servicii există pentru utilizatorii acestor servicii și nu propriu-zis pentru furnizorii de servicii. În această perspectivă, este important să stabilim regulile adecvate pentru utilizatorii tuturor mijloacelor de transport și să ne asigurăm că serviciile folosite de aceștia au o calitate corespunzătoare. În acest context - aici doresc să reiau un lucru menționat de nenumărate ori - este foarte important să protejăm drepturile persoanelor cu mobilitate redusă în special. În opinia mea, o singură problemă este aproape într-o mișcare permanentă în legătură cu acest subiect. Permiteți-mi să specific, nu doar persoanele care au o carte de identitate pentru persoane cu handicap au dizabilități. Părinții - adulții însoțiți de copii mici - necesită, de asemenea, sprijin prin regulamentele noastre pentru toate modurile de transport. Sper că și acest subiect va fi acceptat într-un mod sau altul.

Al doilea punct este că și cele mai eficiente reguli și garanții sunt inutile dacă informațiile referitoare la acestea sunt ascunse în cel mai îndepărtat colț al întreprinderii de transport în cauză. Locul informației privind drepturile pasagerilor este chiar la ghișeele de bilete, în autobuze, autocare, avioane și alte moduri de transport similare.

Al treilea punct și ultimul este că începusem să stabilim regulile privind drepturile pasagerilor din transportul aerian în favoarea acestora, dar am devenit prea indulgenți. Este inacceptabil ca, în special în legătură cu întârzierile, companiile aeriene să anunțe că ultimul avion a sosit cu întârziere și, în consecință, următorul avion este în întârziere. Trebuia să fi rezolvat această problemă prin compensații ridicate la acel moment, ceea ce ar fi avut un efect similar cu cel privind refuzul la îmbarcare. Din nefericire, în prezent nu se realizează acest efect. Nu este un element de *forță majoră* atunci când un zbor este anulat deoarece este pe jumătate gol. În această privință, viitoarea comisie va avea multe obiective. Dle vicepreședinte, dacă veți mai relua acest portofoliu în cadrul următoarei Comisii, aș dori să solicit o revizuire a drepturilor pasagerilor din transportul aerian. Aceasta este imperativ necesară.

**Emanuel Jardim Fernandes (PSE).** – (PT) Dle președinte, dle comisar Tajani, aș dori să încep prin a-l felicita pe dl Tychenné pentru calitatea raportului său. În ceea ce privește pachetul de măsuri privind siguranța maritimă care va fi semnat mâine, domeniu în care am fost raportor în numele Grupului Socialist în cadrul Parlamentului European privind obligațiile statelor de pavilion și responsabilitățile operatorilor de transport de pasageri, susțin că persoanele trebuie să aibă întâietate. În această Uniune, este, de asemenea, esențial ca pasagerii să aibă întâietate.

Raportul Tychenné merită sprijinul complet deoarece consolidează cadrul de reglementare atât pentru călătorii din transportul cu autobuzul și autocarul, cât și pentru pasagerii dintr-un domeniu îndrăgit de mine, și anume care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare. În special, acesta furnizează o compensație de 25% din prețul biletului în cazul unei întârzieri între o oră și două ore, 50% în cazul unei întârzieri care depășește două ore și 100% în cazul în care operatorul nu furnizează servicii de transport alternative sau informații.

Doresc să subliniez că această compensație trebuie plătită la cel mult o lună de la cererea pasagerului în cazul anulării sau unei întârzieri serioase a călătoriei. În cazul transportului cu autobuzul și autocarul, acest raport recunoaște nevoia unor măsuri suplimentare pentru persoanele cu handicap și mobilitate redusă. Dreptul la rambursare a prețului actual în caz de anulare, suparezervare sau întârziere serioasă a călătoriei de cel puțin două ore va deveni acum realitate pentru toți pasagerii.

Dle președinte, am depus un amendament privind necesitatea aplicării acestui cadru de reglementare și în regiunile ultraperiferice. Sunt convins că o legislație atât de valoroasă nu poate fi repusă în discuție și trebuie

să fie apreciată de toți cetățenii europeni, inclusiv de regiunile ultraperiferice precum Azores, Madeira, Insulele Canare și departamentele franceze de peste mări.

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE).** - Transportul maritim este guvernat de o serie de convenții internaționale a căror respectare este obligatorie, însă stabilirea unui set de reguli minimale la nivel comunitar în aceste domenii sensibile este esențială, mai ales în ceea ce privește exercitarea controlului aplicării legislației. Din acest motiv, introducerea unui mecanism independent de primire a reclamațiilor, precum și instituirea unei autorități pentru control reprezintă un câștig net al pasagerilor în relația cu transportatorii.

Consider că trebuie găsit un echilibru între drepturile pasagerilor și obligațiile transportatorilor, pentru ca nici unele, nici celelalte să nu devină o frână în calea dezvoltării durabile a sectorului transportului maritim și pe căile navigabile interioare. Trebuie, de asemenea, luate în considerare condițiile caracteristice în care se desfășoară transportul în diverse zone maritime ale Europei, acestea având particularități specifice care determină în fapt posibilitatea restrânsă de stabilire a unor reguli comune.

În contextul mai larg al siguranței și securității în transportul maritim trebuie să menționez episoadele recente de piraterie din Golful Aden, a căror recrudescență este îngrijorătoare, lor căzându-le victime în ultimele săptămâni inclusiv cetățeni europeni, printre care și 5 români.

Profit de această ocazie pentru a face apel la Comisie și la Consiliu să depună toate eforturile pentru ca Uniunea să își întărească colaborarea cu celelalte state prezente în Cornul Africii în scopul prevenirii fenomenelor de piraterie maritimă și pentru securizarea tranzitului în zonă

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Dle președinte, dle vicepreședinte al Comisiei, ne aflăm astăzi într-o poziție extrem de favorabilă care ne permite să afirmăm că, prin decizia Parlamentului European, drepturile pasagerilor sunt protejate, de asemenea, în domenii care nu au fost acoperite până în prezent.

Suntem mândri de faptul că există broșuri disponibile în aeroporturi și gări care precizează deciziile Uniunii Europene pentru a proteja drepturile pasagerilor. Dacă acest lucru va avea loc și în celelalte două sectoare, cetățenii europeni vor înțelege că Uniunea Europeană este într-adevăr utilă în asigurarea unui standard de viață mai ridicat și protejarea călătoriei în siguranță.

Trebuie, totuși, să ne amintim că protecția realizată prin legislație nu este identică cu cea de care se bucură în realitate cetățenii, precum am observat din punerea acesteia în aplicare până în prezent în cele două sectoare, aerian și feroviar. Aceia dintre noi care folosim aceste mijloace de transport, noi, deputații europeni și eu personal, care călătorim între trei frontiere diferite, putem spune că aceasta nu este aplicată în mod eficient. Din această cauză, Comisia a menționat în mod corect o primă etapă care necesită îmbunătățiri, în principal în ceea ce privește eficiența contribuției principalelor întreprinderi responsabile cu garantarea drepturilor pasagerilor.

Nu trebuie să condamnăm micile întreprinderi când se confruntă cu problema furnizării serviciilor de transport; mă refer în acest context la cabotaj, în privința căruia am pus întrebări comisarului și cu alte ocazii. Dacă nu se hotărăsc să accepte linia de cabotaj, cum se vor putea angaja într-un astfel de serviciu dacă vor fi nevoiți să asigure și drepturile pasagerilor? Este, în concluzie, nevoie să acordăm cetățenilor facilitatea de a se bucura de principalul drept de transport și apoi să le acordăm avantaje adiționale privind compensația în caz de întârzieri. În concluzie, mai întâi serviciile și apoi compensațiile pentru serviciile întârziate.

Sunt convinsă că Europa se îndreaptă spre un viitor mai bun. Aceasta este concluzia.

**Christian Rovsing (PPE-DE).** - (DA) Dle președinte, dacă examinăm maniera în care populația privește handicapul, vom realiza că, în prezent, în ceea ce privește vacanțele, persoanele cu handicap preferă să meargă în Statele Unite. Legislația și regulamentele sunt mai eficiente acolo și aceste persoane primesc îngrijiri de mai bună calitate în Statele Unite. Europa nu este o destinație preferată printre proprii noștri cetățeni. Compatrioții noștri europeni nu doresc să meargă în vacanță în Europa dacă sunt persoane cu handicap. Aceștia călătoresc în Statele Unite. Consider că este un semn clar în ceea ce privește importanța dosarului la care lucrăm aici, deoarece se referă la numeroase puncte, inclusiv turismul.

**Pavel Svoboda, Președintele în exercițiu al Consiliului.** - (CS) Dle președinte, dle comisar, stimați colegi, evoluția acestei discuții indică faptul că nu voi avea nevoie de cele cinci minute care îmi sunt alocate, și sunt convins că este un lucru bun. Observ cu plăcere că interesele noastre coincid în ceea ce privește problema protejării drepturilor pasagerilor și viitorul acestui sector. Așteptăm cu interes o cooperare strânsă cu Parlamentul European care să ne permită să realizăm o rezoluție finală care să demonstreze din nou cetățenilor beneficiile aduse de UE în domeniul drepturilor pasagerilor.

**Antonio Tajani**, *vicepreședintele Comisiei*. – (IT) Dle președinte, dle Svoboda, onorați deputați, consider că, în urma acestei dezbateri privind drepturile pasagerilor și ultima legislație pe care sperăm să o adoptăm pentru a consolida un regim al libertății care să caracterizeze Uniunea Europeană, cetățenii vor realiza în prezent că, Comisia, Consiliul și Parlamentul, precum și personalul acestor instituții, nu sunt turnuri de fildeș unde se discută probleme fără legătură cu cetățenii, sau care le vor invada cotidianul într-un mod negativ, ci instituții care au la bază interesele cetățenilor, care încearcă să apere drepturile acestora și, doresc să subliniez, să protejeze drepturile lor fundamentale: nimeni nu este liber dacă nu se poate deplasa în libertate dintr-o parte în cealaltă parte a Uniunii Europene.

Din această cauză, atunci când am solicitat încrederea dumneavoastră în momentul confirmării numirii mele de către Parlament, am subliniat faptul că una dintre prioritățile mele în acest mandat în calitate de Comisar european pentru transporturi va fi protejarea drepturilor pasagerilor. Consider că astăzi am trimis împreună un semnal pozitiv și am demonstrat prin dovezi clare că se pot face progrese și că instituțiile europene sunt aproape și de partea cetățenilor.

Precum s-a arătat în cursul acestei dezbateri, nu există diferențe de substanță între membrii diferitelor grupuri politice; toți au manifestat, în acord cu Comisia și Consiliul, o dorință de a construi o Europă pentru cetățeni, precum a menționat vicepreședinta Kratsa-Tsagaropoulou.

Din acest motiv acord o importanță deosebită etapei cheie pe care o realizăm astăzi și care va primi votul de mâine; desigur, astfel de subiecte complicate, cu sisteme de transport complexe și regulamente diferite de la un stat la altul, necesită o abordare aprofundată, precum și situații de compromis. Fiecare regulament adoptat este produsul unui compromis, a protecției diferitelor interese.

Doresc să argumentez că, totuși, în acest caz, interesul general trebuie să predomină, și anume protejarea libertății cetățenilor și a pasagerilor în toate sistemele de transport existente, deoarece ar fi contradictoriu să protejăm numai persoanele care utilizează transportul aerian sau feroviar, nu și pe cei care călătoresc pe mare, cu autobuzul sau autocarul. Bineînțeles, permiteți-mi să repet, pot exista diferențe de opinii, și există diferențe între Comisie și Consiliu și chiar între anumiți deputați din această Cameră în ceea ce privește regulamentul privind transportul naval; anumite persoane preferă o legislație separată pentru transportul fluvial și maritim.

Comisia și-a confirmat poziția, consider că este corect să existe o formă de reglementare unică, dar în realitate nu contează, important este să înțelegem în prezent mesajul pozitiv în ceea ce privește puternica voință politică a Parlamentului, Comisiei și Consiliului de a garanta drepturile pasagerilor, în special a celor cu mobilitate redusă. Am fost bucuros să aud că nu este vorba numai de o chestiune de drepturi și mai presus de toate libertăți pentru persoanele cu handicap; acordarea către milioane de pasageri cu mobilitate redusă oportunitatea de a circula liber în Uniunea Europeană înseamnă, de asemenea, că aceste persoane vor contribui la creșterea UE, deoarece deplasarea acestor milioane de oameni aduce bunăstare, ajută la dezvoltarea întreprinderilor de transport și creează oportunități pentru turism în diferite locuri.

Din acest motiv sunt bucuros și doresc să mulțumesc celor doi raportori, Consiliului și, bineînțeles, personalului Comisiei, cărora le mulțumesc întotdeauna, deoarece îmi permit să prezint propunerile Parlamentului și Consiliului.

Doresc să transmit calde mulțumiri, deoarece astăzi instituțiile europene în ansamblul lor demonstrează faptul că acordă o atenție deosebită celor 500 de milioane de cetățeni europeni, care uneori sunt suspicioși; dar consider că astăzi cei care au urmărit această dezbatere vor avea o opinie diferită și vor avea încredere în instituțiile europene, care încearcă să fie și mai aproape de cetățeni.

### PREZIDEAZĂ: DL DOS SANTOS

*Vicepreședinte*

**Michel Teychenné**, *raportor*. – (FR) Domnule președinte, în primul rând aș dori să reiau amendamentele propuse de dl Jarzembowski, care ne spunea mai devreme că ar trebui să fim rezonabili – cred că interesul acestui text este de fapt acela de a fi un text rezonabil.

Este rezonabil să se dorească eliminarea obligației pentru transportori de a instrui personalul care este în contact cu persoane cu mobilitate redusă ?

Este rezonabilă suprimarea compensației pentru echipamentul pierdut, în special cărucioarele rulante pentru persoane cu mobilitate redusă ?

Este rezonabilă – și dl Rack care era aici mai devreme ne-a semnalat și îi mulțumesc pentru discursul său – evitarea rambursării pasagerilor, o practică care se folosește peste tot și în special în Statele Unite, în special când s-au anulat plecările și când nu se furnizează nicio informație sau transport alternativ ?

În consecință, acele elemente din amendamentele dumneavoastră nu mi se par rezonabile și doresc să precizez acest lucru.

Pentru restul, cred că există un consens. Era evident din toate dezbaterile. Aș dori să mulțumesc Comisiei, Consiliului și tuturor colegilor mei care au lucrat pe aceste dosare într-o excelentă stare de spirit, pentru că s-a înțeles că era o miză extrem de importantă pentru cetățenii europeni.

Cred, așadar, că mâine – și acum lansez un apel către Grupului Partidului Popular European (Creștin-Democrat) și al Democrațiilor Europeni: amendamentele dumneavoastră nu sunt rezonabile – trebuie să votăm acest text și trebuie să trimitem un semnal puternic într-un moment în care, uneori, europenii se îndoiesc de Europa. Așa cum spunea dl Tajani, trebuie să trimitem un mesaj puternic acestor 500 de milioane de cetățeni, spunându-le că nevoile lor ca europeni sunt luate în considerare. Aceasta este ceea ce am dorit să spun.

**Gabriele Albertini**, raportor. – (IT) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, ascultând cu atenție dezbaterile și pe domnii Swoboda și Tajani, cât și pe dragii mei colegi, cred că am toate motivele să prezint mulțumirile mele pentru ajutorul și valoroasele sfaturi pe care le-am primit în acest sediu.

Nu am timp să analizez și să comentez sugestiile individuale și fațetele unei dezbateri atât de extinse, ci mai degrabă, întrucât trebuie să rezum în cele câteva secunde care mai rămân din timpul meu de discurs, voi folosi două adjective pentru a sintetiza și a reuni gândurile și sugestiile dumneavoastră. Atât cât se putea pretinde de la un regulament atât de complex, ați făcut ca munca realizată să fie rezonabilă.

Acest regulament ține cont de scopurile extinderii drepturilor pasagerilor și asigurarea acelorași condiții de protecție pentru toate mijloacele de transport, dar în același timp luând în considerare natura specifică a câtorva mici transportatori care au dificultăți în adaptarea la cerințele mai mari în perioadă de criză economică, în concluzie, primul meu adjectiv este 'rezonabil'.

Apoi este o idee de perfectibilitate sau posibilitate de îmbunătățire, la care colegii au făcut aluzie, deși, fiind înțelegătoare față de circumstanțele la care ne-am adaptat, doresc ca domeniul drepturilor să fie extins mai mult, pentru a acoperi transportul urban și pentru a proteja călătorii cu mobilitate redusă. Astfel încât suntem pe drumul spre perfecțiune; afacerile umane sunt încă departe de a fi perfecte și acest regulament, care este 'rezonabil' și cred - bine întocmit - este de asemenea 'perfectibil'.

Raportorul nu neagă statelor membre posibilitatea largirii sau extinderii schemei pentru a include transportul urban și aceasta este deja obligatorie pentru transportul regional. Nivelul de acoperire a fost deja subliniat și adesea aproximează călătoriile transnaționale sau naționale; același lucru este valabil, bineînțeles, pentru tehnologiile utilizate și aplicarea schemei pentru persoane cu dizabilități.

Pentru a concluziona, aș dori să vă mulțumesc încă o dată tuturor și sper că activitatea nu se va încheia doar cu munca de astăzi, ci am putea fi capabili să realizăm țeluri și mai mari.

**Președinte.** - Dezbaterile în comun a fost închisă.

Votul va avea loc mâine.

#### **Declarații scrise (articolul 142 din Regulamentul de procedură)**

**Daniel Strož (GUE/NGL)**, în scris. – (CS) În legătură cu raportul privind drepturile pasagerilor în timpul călătoriilor, aș dori să subliniez un lucru care nu se aplică pentru a proteja interesele consumatorilor, ci mai degrabă ca o violare a principiului liberei circulații a persoanelor în zona Schengen. Privește în mod specific circulația persoanelor de-a lungul frontierei dintre Republica cehă și Germania. Cetățenii cehi se plâng chiar mai des – atât mie personal, cât și reprezentanților autorităților regionale și locale în regiunea frontierei ceho-germane – despre hărțuirea din partea poliției germane atunci când trec frontiera ceho-germană, fie în grupuri, fie în vehicule private. Cetățenii se plâng că sunt opriți fără motiv de polițiști îmbrăcați în civil, controlați și chiar interogați despre scopul și motivul călătoriei lor în Germania. Comportamentul poliției germane nu este altceva decât hărțuire și este în conflict direct cu principiul liberei circulații a persoanelor în cadrul UE. Aș dori să subliniez că astfel de cazuri devin ce în ce mai frecvente și solicit urgent autorităților UE să rezolve această stare a lucrurilor inacceptabilă.

(Ședința a fost suspendată la ora 18.15 în timpul afectat întrebărilor și reluată la ora 18.30.)

**PREZIDEAZĂ: DL DOS SANTOS***Vicepreședinte***14. Timpul afectat întrebărilor (întrebări adresate Comisiei)**

**Președinte.** – Urmează timpul afectat întrebărilor (B6-0227/2009).

Următoarele întrebări au fost adresate Comisiei.

*Partea întâi*

**Președinte.** Întrebarea nr. 28 adresată de **Sarah Ludford** (H-0142/09)

Subiect: Comerț electronic

Ce măsuri suplimentare ia acum Comisia pentru a asigura ridicarea totală a barierelor impuse clienților în funcție de țara lor de reședință sau de înregistrarea cardului de plăți, care îi împiedică să aibă acces la cele mai bune prețuri și game de produse și servicii, cum ar fi descărcarea de muzică, bilete de tren și de avion, DVD-uri și jocuri pe calculator, în special cele care se vând online, oriunde în Uniunea Europeană?

**Charlie McCreevy**, *membru al Comisiei.* – Comisia este foarte conștientă de dificultățile consumatorilor cărora le este interzis accesul la site-uri web sau sunt discriminați datorită poziției geografice, atunci când doresc să facă cumpărături online. Permiteți-mi să vă asigur că este o mare prioritate pentru politica noastră pe piața internă combaterea segmentării pieței geografice, fie ca rezultat al măsurilor guvernamentale, fie prin comportamentul părților private. Practici ca cele menționate de distinsa membră în întrebarea sa privează cetățenii europeni de drepturile și oportunitățile oferite lor de către piața unică. Acestea sunt total în contradicție cu libertatea de a primi servicii în afara frontierelor, care este echivalentul fundamental al libertății de a oferi servicii consfințite în Tratatul comunității economice europene. Odată cu directiva serviciilor dispunem acum de un instrument puternic pentru a reduce substanțial problemele cu care se confruntă consumatorii care au de-a face cu discriminarea atunci când cumpără bunuri și servicii în afara frontierelor, inclusiv pe Internet.

Pentru prima oară în legislația pieței interne, directiva serviciilor solicită explicit statelor membre să oprească practicile discriminatorii realizate în afaceri, pe baza naționalității sau a locului de reședință al consumatorilor. Așa cum știți, directiva serviciilor trebuie să fie implementată până la sfârșitul lui decembrie anul acesta și odată ce clauza de nediscriminare prevăzută în articolul 20 va fi reflectată în legislația națională, practicile ca cele menționate de distinsa membră în întrebarea sa vor fi ilegale. Singura excepție la această regulă vor fi acele cazuri în care afacerile pot demonstra că tratamentul diferit aplicat diverselor categorii de consumatori este direct justificat din motive obiective și, în consecință, nu constituie discriminare. Comisia lucrează în prezent cu statele membre pentru a se asigura că articolul 20 al directivei serviciilor este implementat la timp și că autoritățile naționale și justiția îl aplică efectiv.

În plus, Comisia a publicat la 5 martie un raport concentrat pe aspectele comerțului electronic transfrontalier. Acest document de lucru privind comerțul electronic transfrontalier este o inițiativă a kolegei mele, doamna comisar Meglena Kuneva. Raportul arată că, în general, comerțul electronic se dezvoltă destul de bine în Uniunea Europeană, în timp ce comerțul electronic transfrontalier este rămas în urmă. Există un potențial mare pentru comerțul transfrontalier în comerțul online. Totuși, acest comerț transfrontalier potențial nu reușește să se materializeze în fața obstacolelor practice și regulamentare care afectează atât consumatorii cât și afacerile. Rezultatul este o piață internă online fragmentată. Acest lucru a fost identificat și este abordat de exercițiul de monitorizare a pieței pe care Comisia l-a lansat pentru a examina numărul de lanțuri de aprovizionare pentru piețele particulare de vânzare cu amănuntul. Această muncă ar trebui să permită Comisiei să-și adâncească analiza sectorului de vânzare cu amănuntul pentru a-și identifica practicile care distorsionează relațiile dintre furnizori și vânzătorii cu amănuntul și dintre vânzătorii cu amănuntul și consumatori și să evalueze necesitatea unor reforme ulterioare ale reglementărilor relevante naționale sau ale Uniunii Europene. Acest exercițiu acoperă cinci sectoare specifice, incluzând bunurile de recreere, cum ar fi muzica și cărțile vândute online și offline și va conduce la o comunicare a Comisiei prevăzută pentru toamna lui 2009. Implementarea efectivă și energică a articolului 20 al directivei serviciilor, împreună cu examinarea celorlalte aspecte ulterioare în contextul exercițiului de monitorizare a pieței, ar trebui să ne furnizeze un răspuns complet la problemele sau barierele care apar în contextul comerțului electronic, în detrimentul celor care primesc servicii în general și al consumatorilor în particular.

**Sarah Ludford (ALDE).** - Acesta este un aspect important al cetățenilor Europei, în special în recesiune. Oricine dorește și merită cea mai bună afacere, indiferent dacă trăiește la Lisabona sau la Londra. Nu este o rușine dacă după 50 de ani de la crearea pieței comune este încă posibil, așa cum a prezentat revista asociației consumatorilor britanici *Which?*, ca cineva să meargă pe site-ul web al Renfe, operatorul spaniol de cale ferată și să plătească cu 60% mai mult pe varianta în limba engleză decât pe varianta în limba spaniolă? Cu siguranță că aceasta nu are de-a face doar cu diferențele de reglementare. Va lua Comisia măsuri energice împotriva purei exploatare?

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei.** – Sunt de acord cu baroana Ludford că după 50 de ani de la crearea comunității europene și știind care sunt principiile fondatoare ale întregii operații, această discriminare mai poate avea loc. Dar, principalul motiv pentru propunerea directivei serviciilor a fost recunoașterea că nu am reușit cu succes în domeniul serviciilor ceea ce am reușit în domeniul bunurilor. Așadar, când va trebui să fie implementată directiva serviciilor până la sfârșitul acestui an, articolul 20 specifică că orice tratament diferit - cum ar fi cel prezentat de baroana Ludford - trebuie să fie justificat direct din motive obiective.

Fără a intra în particularitățile cazului special menționat de dânsa, pentru că este un aspect legat de transport, care ar fi mai potrivit pentru colegul meu, dl Tajani, singurul motiv de discriminare care ar putea fi justificat din motive obiective este acela că ar fi evident unele costuri suplimentare. Acesta ar fi un mod obiectiv de a vedea acest lucru. De exemplu, dacă ați comandat ceva online pentru a vă fi livrat în Dublin și cumpărat din Strasbourg, evident că ar fi unele costuri suplimentare pentru tarife poștale și de ambalare etc. Acesta ar putea fi un motiv obiectiv pentru a spune că astfel este diferențialul prețurilor. Dar nu se poate discrimina pe orice altfel de motive. Să sperăm așadar că după implementarea directivei serviciilor vor fi puține astfel de cazuri particulare.

În prezent, în domeniul transportului trebuie să vă amintiți că transportul este scutit de directiva serviciilor. Dar, colegul meu dl Tajani și echipa sa iau în considerare câteva inițiative speciale și în această sferă particulară.

**Președinte.** – Întrebarea nr. 29 adresată de **Claude Moraes (H-0149/09)**

Subiect: Strategia Uniunii Europene pentru Alzheimer

În februarie, Marea Britanie a anunțat Strategia sa națională pentru demență, care va furniza investiții într-o rețea de clinici de memorie, va îmbunătăți sprijinul pentru persoanele afectate de boală și va lansa importante campanii publice de conștientizare. În plus, pe 5 februarie la Strasbourg, Parlamentul a adoptat Declarația  
s c r i s ă 0 0 8 0 / 2 0 0 8 -  
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P6-TA-2009-0081&language=SL> -  
încurajând recunoașterea bolii Alzheimer ca o prioritate europeană de sănătate publică.

Ce inițiative planifică Comisia în acest domeniu, în termeni de cercetare, prevenire și creștere a conștiinței publice?

Va lua Comisia în considerare crearea unei strategii europene pentru boala Alzheimer similară cu cea din Marea Britanie, ținând cont în special de recomandările din proiectul de colaborare europeană pentru demență, care a fost deja prezentat Comisiei?

**Androulla Vassiliou, membră a Comisiei.** – Boala Alzheimer a fost identificată ca o inițiativă de prioritate în legislativul Comisiei și în programul de lucru pentru 2009, urmând concluziile Consiliului privind boala Alzheimer adoptate sub Președinția franceză, iar Comisia planifică o comunicare despre boala Alzheimer și alte demențe, planificate pentru adoptare ulterior în acest an.

Mai mult, pentru a stimula cercetarea coordonată eficientă în acest domeniu este prevăzută adoptarea comunicării alături de propunerea unei recomandări a Consiliului privind programarea comună pentru cercetarea bolilor neurodegenerative, inclusiv boala Alzheimer. Aceasta urmează comunicării privind programarea comună în cercetare care a fost adoptată la 15 iulie 2008.

În domeniul bolii Alzheimer este nevoie de date precise, care pot fi colectate doar la nivelul Uniunii Europene, pentru a permite planificarea și adaptarea serviciilor de sănătate la nivelul statului membru. Așadar, până în prezent, Proiectul de colaborare europeană privind demența a furnizat date și analize precise, calitative și cantitative privind importanța bolii Alzheimer în Uniunea Europeană, care a fost publicată de *Alzheimer Europe in the Dementia in Europe Yearbook*. Totuși, proiectul s-a încheiat la sfârșitul lui 2008 și acum este nevoie de evaluarea opțiunilor pentru a continua această muncă.



Metoda deschisă de coordonare în domeniul social asigură un cadru statelor membre pentru a-și reforma sistemele de protecție socială pe baza schimburilor de opinii politice și a învățării comune. În cadrul Organizației mondiale a sănătății, statele membre identifică provocări comune și agreează obiective comune pentru accesul universal, calitatea și durabilitatea în îngrijiri de sănătate și îngrijiri pe termen lung.

În rapoartele naționale strategice, statele membre prezintă cum își vor dezvolta politicile lor pentru a îndeplini obiectivele comune. Uniunea Europeană sprijină acțiunile statelor membre de a aborda provocările și obiectivele comune prin intermediul Organizației mondiale a sănătății, prin facilitarea dialogului privind experiențele și schimbul de bune practici privind îngrijirile de sănătate și îngrijirile pe termen lung.

De asemenea sprijină dezvoltarea bunelor practici inovative prin programele sale de finanțare. Schimbul de opinii poate avea loc în cadrul evaluărilor efectuate de către experți, cu un număr limitat de participanți, concentrându-se pe o temă specifică, sau în conferințe cu discuții mai largi.

Conform indicațiilor din rapoartele strategice naționale din 2008 și sintezele în raportul comun din 2009, o evaluare specifică de către experți va avea loc în Franța luna următoare privind 'Boala Alzheimer și alte maladii înrudite: Cum să facem față situațiilor de criză sau de îngrijire în casa pacientului'. Aceasta va fi urmată de o conferință în septembrie sub Președinția suedeză privind 'Îmbătrânirea sănătoasă și demnă', incluzând un seminar privind coordonarea îngrijirii pentru persoanele suferind de boala Alzheimer și alte demențe.

În plus, serviciile Comisiei iau în considerare o posibilă conferință suplimentară care să aibă loc la mijlocul anului 2010, al cărei conținut specific va depinde de rezultatele evenimentelor din 2009 și de alte surse. Mai mult, planul de acțiune pentru dizabilitate al Comisiei 2003-2010 conține acțiuni care sunt de asemenea relevante pentru persoanele cu Alzheimer, cum ar fi promovarea vieții independente, servicii de calitate de sprijinire și de îngrijire, accesibilitatea principalelor bunuri și servicii și soluții de asistență.

Întrucât îmbătrânirea populației din Europa se poate aștepta să conducă la creșterea numărului de persoane vârstnice cu dizabilitate gravă și necesitând îngrijire pe termen lung, acest aspect este printre prioritățile pentru continuarea planului actual de acțiune pentru dizabilitate.

Comisia lucrează de asemenea împreună cu statele membre, prin grupul de nivel înalt privind dizabilitatea, pentru a monitoriza implementarea Convenției națiunilor unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități, semnat de Comisia Europeană și de toate statele membre. Convenția acoperă o gamă largă de obiective politice relevante pentru persoanele cu Alzheimer, incluzând accesibilitatea, viața independentă, reabilitarea, participarea socială și protecția socială și este implementată la nivel național și comunitar.

**Claude Moraes (PSE).** - Doamnă comisar, cu mai mult de șase milioane de cetățeni europeni suferind de demență și mai multe milioane de europeni necesitând îngrijiri sau fiind afectați de această boală critică, aștept cu mare plăcere decizia Comisiei de a face din aceasta o prioritate de sănătate publică. Acesta a fost un răspuns complet.

Dar, aș putea să vă cer ca atunci când discutați planul de acțiune pentru dizabilitate, dumneavoastră în calitate de comisar și de Comisie să țineți cont că efectul bolii Alzheimer este un efect transversal prin boală, domeniul îmbătrânirii și sănătății publice și să păstrați o strategie completă, nu doar identificând boala Alzheimer, dar incluzând toate aspectele corelate și să o păstrați ca prioritate? Aceasta este o urgență de sănătate publică pentru o populație îmbătrânită. Dar, vă mulțumesc pentru răspunsul acesta cuprinzător.

**Androulla Vassiliou, membră a Comisiei.** - Înțeleg că distinsul membru este satisfăcut de răspunsul cuprinzător pe care l-am dat. Privind acest plan de acțiune pentru dizabilitate, desigur că este un aspect mai larg, dar are anumite aspecte care sunt specifice bolii Alzheimer și de care ar trebui să ne ocupăm în acțiunea noastră în acest domeniu.

**Președinte.** - Întrebarea nr. 30 adresată de **Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (H-0163/09)**

Subiect: Iminente recesiune în sud-estul Europei și implicații pentru economia europeană

Conform recentelor analize efectuate de institutele financiare internaționale și de agențiile de rating, un important declin economic este de așteptat în sud-estul Europei, însoțit de pericolul neachitării împrumutului de către consumatori și întreprinzători. Acest lucru ar putea avea implicații extrem de serioase pentru economiile statelor membre din Uniunea Europeană, datorită investițiilor importante făcute în această zonă de întreprinzătorii și băncile vest-europene.

Este Comisia în favoarea oferirii de sprijin pentru băncile din țările din sud-estul Europei – în cadrul programelor naționale de acțiune făcând parte din politica de vecinătate europeană – în cooperare cu aceste

țări și posibil cu Banca europeană de investiții ? Cum intenționează Comisia să desfășoare finanțarea disponibilă, de exemplu Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA) și Instrumentul european de vecinătate și parteneriat (IEVP), în vederea revigorării economiilor locale și prevenirii iminentei recesiuni ?

**Janez Potočnik**, *membre al Comisiei*. – Întrebarea se referă la opinia Comisiei privind posibilul sprijin european economic și financiar pentru țările din estul și sud-estul Europei, lovite grav de criza economică globală. Eu răspund în numele colegului meu, comisarul Almunia.

Declinul economic acut în câteva țări din această regiune poate într-adevăr să aibă un impact nefavorabil asupra economiilor din aceste state membre din Uniunea Europeană, în special cele ale căror bănci comerciale au extins, adesea prin filialele lor locale, credite semnificative către întreprinderi și gospodării în țările din regiune.

În primul rând, trebuie remarcată diferența mare dintre condițiile economice și financiare ale acestor țări. Răspunsul Comisiei la criză nu ar fi putut, totuși, să fie formulat global, dar a ținut cont de situația fiecărei țări.

Așa cum știți, în cadrul Instrumentului de preaderare (IPA), sume mari - 9,1 miliarde de euro - de asistență tehnică de sprijinire a reformelor structurale și de construcție instituțională au fost programate pentru perioada 2007-2013 pentru țările candidate și potențial candidate din sud-estul Europei. Comisia implementează de asemenea un pachet de răspuns la criză de 150 milioane de euro, finanțat în cadrul acestui instrument, care își propune să atragă în termen scurt o sumă de 500 milioane de euro ca împrumuturi de la instituțiile financiare internaționale. Pachetul include măsuri, variind de la asigurarea de microcredit și finanțarea IMM-urilor până la eficiența energiei și asistență tehnică specifică pentru supravegherea sectorului financiar și reglementare financiară.

În scopul unui sprijin și mai mare pentru economia reală, Comisia, BEI, BERD și Consiliul Băncii europene de dezvoltare au dezvoltat împreună o inițiativă de infrastructură care oferă asistență tehnică și cofinanțare investițiilor prioritare din infrastructură în sectoarele de transport, energie, mediu și social. Inițiativa a fost accelerată și acum începe implementarea. Este un prim pas spre un Cadru de investiții pentru Balcanii de vest, care va include de asemenea investiții în alte sectoare socio-economice, cum ar fi IMM-uri sau eficiența energiei.

În țările din estul Europei care fac parte din Politica europeană de vecinătate – Ucraina, Belarus, Moldova și cele trei țări din Caucaz – instrumentele Uniunii Europene care sunt disponibile pentru a se ocupa de nevoile sectorului financiar sunt mult mai limitate. Deja și aici Uniunea Europeană furnizează asistență tehnică substanțială prin programele naționale și regionale ale Instrumentului european de vecinătate și parteneriat, pentru sprijinirea planurilor de acțiune comune din cadrul politicii europene de vecinătate. Pentru a ajuta în continuare economia reală, Facilitatea de investiții pentru vecinătate a fost desemnată să reunească granturi din programele IEVP și din statele membre ale Uniunii Europene cu împrumuturi din instituțiile financiare publice europene. Acest instrument a oferit 71 de milioane de euro sub formă de granturi în 2008, care au susținut proiecte mari de infrastructură valorând aproximativ 2,74 miliarde de euro.

Permiteți-mi acum să spun câteva cuvinte despre sprijinul către băncile comerciale din regiune, furnizat de instituțiile financiare specializate. În acest domeniu, BERD este cea mai activă și mobilizează întreaga sa gamă de instrumente, inclusiv împrumuturi de capital și pe termen scurt. BEI nu este mandată pentru capitalizare bancară directă în această regiune și activitatea sa este limitată la sectoarele de transport, telecomunicații, energie și infrastructură de mediu. Mandatul nu acoperă IMM-urile. Mare parte din sprijinul financiar pentru economiile din regiune este furnizat de instituțiile de la Bretton Woods, în special Fondul monetar internațional (FMI). FMI disponibilizează sume mari de finanțare în sprijinirea programelor cuprinzătoare de stabilizare. Comisia consideră că rolul FMI în combaterea consecințelor crizei este foarte important.

Până la urmă, câteva țări în preaderare și vecinătate au solicitat asistență macroeconomică de la Uniunea Europeană. În prezent, Comisia examinează cum să sprijine mai bine acele țări care au agreat de asemenea un program de stabilizare cu Fondul monetar internațional.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE)**. - (EL) Domnule președinte, domnule Comisar, vă mulțumesc foarte mult pentru informația pe care mi-ați oferit-o.

Aș dori să vă întreb dacă aceste granturi de 71 de milioane de euro considerați că sunt suficiente pentru partenerii noștri din Europa de Est. Cred că informarea Comisiei privind criza și impactul său asupra Europei de Est nu acordă suficientă atenție acestui aspect. De asemenea, considerați că ar trebui să ne revizuim

obiectivele, mijloacele și prioritățile asistenței de preaderare, întrucât Serbia a solicitat deja asistență pentru a rezolva cerințele urgente direct în bugetul său.

**Janez Potočnik**, *membre al Comisiei*. – Așa cum am spus, atunci când vorbim despre economia reală și țările din estul Europei, posibilitățile financiare de care dispunem sunt cu adevărat limitate. Din această cauză încercăm să atragem cât mai mulți bani posibil de la alte instituții financiare. Iată de ce am menționat că banii, care în prezent se ridică la 71 de milioane de euro, au declanșat de asemenea finanțarea de proiecte mari de infrastructură, care au o valoare mai mare de 2,5 miliarde de euro.

Astfel că răspunsul corect ar fi, cred, că noi toți suntem într-o mare problemă și cu siguranță, cineva trebuie să fie foarte atent la ceea ce se întâmplă în această regiune, pentru că suntem strâns interconectați cu ei și multe țări europene au relații comerciale strânse cu această regiune.

Privind posibilitatea asistenței macrofinanciare, sunt multe țări printre cele care au potențial să devină state membre, care sunt candidate sau potențial candidate, care au solicitat acest lucru. Este adevărat că Serbia a solicitat acest lucru. Este foarte probabil ca și Muntenegru să solicite acest lucru. Din țările din regiunea de sud, practic toate în afară de Rusia și Azerbaidjan au solicitat. Potențialul pentru asistența macro-financiară este, să fie cinstit, mai degrabă limitat și lista țărilor solicitând acest sprijin este destul de lungă.

Cred că principalul instrument – iată de ce această discuție a reprezentat foarte mult unul *din* subiectele reuniunii la nivel înalt G20 – ar trebui să fie canalizat prin intermediul sprijinului de la FMI. Suntem foarte mult în favoarea acestui tip de activitate și rolului consolidat sau capitalizării FMI în această direcție, întrucât aceasta este cu siguranță o problemă globală.

Aș putea de asemenea să menționez că această asistență macrofinanciară, dacă este acordată oricărui dintre aceste state, ar trebui de asemenea să treacă prin procesul de consultare via Parlamentul European.

*Partea a doua*

**Președinte**. – Întrebarea nr. 31 adresată de **Gay Mitchell** (H-0131/09)

Subiect: Ajutorul de stat pentru țările europene din afara UE

În această perioadă de tumult economic este imperativ ca toate națiunile din Europa să fie pe un domeniu de nivel jucător și nu ar trebui să fie îngrijorate privind deplasarea locurilor de muncă spre țările din afara UE implicate în oferirea de ajutor de stat firmelor în dificultate. Dacă membri ai CEE sau EFTA - cum ar fi Elveția - doresc să culegă beneficii din comerțul crescut cu blocul UE, atunci este imperativ să fie reciproc, jucând după aceleași reguli privind ajutorul de stat. Procedurile actuale pentru remedii ale încălcărilor acestora sunt lente și greoaie și nu oferă nicio protecție celor care își pierd locurile de muncă în prezent. Cum planifică Comisia să lege acest domeniu de legislația concurenței și să asigure că există o procedură rapidă și efektivă pentru a se ocupa de reclamații ?

**Neelie Kroes**, *membre a Comisiei*. – În primul rând, aș dori să menționez că este important să se clarifice că statele EFTA care sunt părți în Acordul economic european – respectiv, Norvegia, Islanda și Liechtenstein – sunt supuse disciplinei stricte a ajutorului de stat bazat pe modelul UE.

Articolul 61 al Acordului economic european este strâns modelat pe articolul 87 al Tratatului CE. Autoritatea de supraveghere EFTA este responsabilă de implementarea sa. În cadrul Protocolului 26 al Acordului economic european, este împuternicită cu puteri echivalente celor ale Comisiei Europene în domeniul ajutorului de stat. Acele state trebuie să notifice către Autoritatea de supraveghere EFTA orice măsură nouă de ajutor de stat și să obțină aprobarea sa înainte de a o aplica. Autoritatea de supraveghere EFTA poate de asemenea investiga presupusul ajutor incompatibil oferit de aceste țări EFTA.

Elveția este un caz diferit, pentru că nu a ratificat Acordul economic european. Pentru Elveția, regulile ajutorului de stat sunt cele stabilite în acordul din 1972 dintre Comunitatea economică europeană și Confederația elvețiană. În cadrul articolului 23 din acest acord, ajutorul de stat care afectează comerțul dintre Comunitate și Elveția și distorsionează sau amenință să distorsioneze concurența este incompatibil cu acordul. Procedural, în cazul ajutorului incompatibil, partea afectată poate aduce la cunoștință aspectul respectiv comitetului comun creat de către acord și poate lua măsuri de protecție, dacă partea granting nu reușește să încheie practica respectivă.

În timp ce remediile pentru ajutor incompatibil sunt mai greu de obținut în cazurile elvețiene, Comisia încă se străduie să aplice prevederile acordului de comerț liber din 1972 oricând este posibil și necesar. De exemplu, la 13 februarie 2007 a luat o decizie concluzionând că trei regimuri de taxe cantonale elvețiene erau

incompatibile cu acordul din 1972 și în prezent negociază cu autoritățile elvețiene pentru a găsi o soluție satisfăcătoare acestui aspect.

Comisia este conștientă că prevederile privind ajutorul de stat din acordurile comerciale existente - cum ar fi acordul din 1972 cu Elveția - necesită îmbunătățiri și iată de ce, conform cu concluziile comunicării sale din 2006 'Global Europe: concurând în lume', obiectivul Comisiei este de a încerca și negocia reguli mai puternice privind ajutorul de stat și remedii mai bune, cum ar fi aplicarea în viitoarele acorduri comerciale libere a unui mecanism de rezolvare a unei dispute.

**Gay Mitchell (PPE-DE).** - Mulțumesc doamnei comisar pentru răspunsul său folositor.

Doamna comisar va fi conștientă că vorbesc despre o companie numită SR Technics, situată în aeroportul Dublin, unde până de curând peste 1 100 de persoane erau angajate; 600 și-au pierdut acum locurile de muncă.

Aceasta era o companie cu relații industriale excelente, abilități excelente, un registru de comenzi plin și un mare viitor. Există o îndoială reală privind motivele relocării acestei companii și suspiciunea este fie că guvernul elvețian, fie unul din prietenii lor arabi au introdus ajutoare ceea ce a determinat ca aceste persoane să își piardă slujbele în Irlanda, în Uniunea Europeană.

Doamna comisar va investiga acest aspect și va folosi toate puterile ei pentru a sprijini? Aceștia sunt persoane foarte rezonabile, cu mult sprijin în comunitate care înțeleg dificultățile cu care se confruntă atât din partea comunității de afaceri cât și din partea publicului în general.

**Neelie Kroes, membră a Comisiei.** – Sunt foarte fericită cu această întrebare, poate fi folositoare pentru dumneavoastră, pentru că avem nevoie de mai multe informații. Până acum nu avem informații pe acest caz în 100% din formatul de care avem neapărată nevoie. Chiar dacă nu este garantat că putem avea succes, dar merită încercat.

Pentru a avea o părere despre existența ajutorului de stat, fără a mai menționa incompatibilitatea sa în cadrul acordului din 1972 cu Elveția, nu doar serviciile, dar și producția sau comerțul bunurilor ar trebui să fie implicate. Așa că vă rog să faceți presiuni asupra celor care vă sunt apropiați, ca să ne dea informațiile. În plus, aș dori să invit persoanele și întreprinzătorii implicați în Irlanda să furnizeze serviciilor Comisiei orice alte informații de care dispun privind acest caz, pentru a ne permite să luăm o poziție.

Trebuie să adaug și este deschis și cinstit să spun acest lucru, că în cadrul acordului din 1972, partea afectată poate doar să ceară părții care acordă ajutorul să pună capăt măsurii și, într-o decizie adoptată în 2007, Comisia a concluzionat că acele măsuri constituie ajutor de stat, care este incompatibil acordului din 1972 cu Elveția. Conform acelei decizii, autoritățile elvețiene au intrat într-un dialog cu Comisia pentru a afla o soluție corespunzătoare. Ultima reuniune tehnică a avut loc la 13 februarie 2009.

Astfel, autoritățile elvețiene au furnizat câteva propuneri constructive, cum ar fi eliminarea scutirii de taxe pentru companiile de management. Totuși, tratamentul preferențial al holdingurilor și al companiilor mixte rămâne încă foarte extins. De aceea sunt strict necesare discuții ulterioare.

**Președinte.** – Întrebarea nr 32 adresată de **Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk** (H-0165/09)

Subiect: Discriminarea împotriva șantierelor navale poloneze în lumina deciziei Comisiei de a aproba ajutorul de stat pentru industria vehiculelor cu motor

Susținând băncile lor cu zeci de miliarde de euro ca ajutor, câteva guverne ale statelor membre au decis acum să sprijine industria vehiculelor cu motor. Marea Britanie, Germania, Franța și Italia doresc să ofere câteva zeci de miliarde de euro ca ajutor pentru acest sector și Comisia a acceptat în principiu această propunere fără rezerve, în ciuda faptului că astfel de finanțare va distorsiona concurența pe piață.

Fără a pune sub semnul întrebării astfel de sprijin, aș dori să întreb de ce Comisia a obiectat mai devreme față de ajutorul de stat oferit de guvernul polonez șantierelor noastre navale.

Ca un rezultat al punctului de vedere al Comisiei, două din șantierele navale poloneze s-au închis și zeci de mii de persoane lucrând în șantierele navale și pentru furnizori au fost disponibilizați. În lumina recente aprobări din partea Comisiei a ajutorului pentru industria vehiculelor cu motor, nu a fost decizia discriminatorie?

**Neelie Kroes**, *membră a Comisiei*. – Comisia ar dori să sublinieze că în cazul șantierelor navale poloneze s-au aplicat exact aceleași reguli ca pentru orice alt caz de ajutor de stat pentru restructurare și tratează Polonia în același mod ca pe orice alt stat membru.

Dificultățile cu care se confruntă șantierele navale au început în anii 1990, ca să fie precis în 1990, cu mult înaintea aderării Poloniei la UE și apropo nu au fost cauzate de actuala criză financiară și economică. În 2004, Comisia a început investigarea ajutorului de restructurare pentru șantierele navale poloneze. Așadar, situația șantierelor navale poloneze nu poate fi comparată cu cea a altor companii care au probleme specifice legate de actuala criză financiară.

Șantierele Gdynia și Szczecin au beneficiat de sprijinul statului timp de mulți ani, pe cheltuiala altor șantiere navale din Europa. Din nefericire, ajutorul oferit șantierelor navale poloneze nu a fost cheltuit pe investiții și pe restructurarea necesară. În plus, șantierele au continuat să aibă pierderi, nu au fost capabile să plătească taxele și obligațiile de securitate socială și au acumulat datorii semnificative.

Pentru aceste motive, Comisia nu a avut altă opțiune decât să adopte decizii finale negative pentru șantierele navale Gdynia și Szczecin, solicitând recuperarea ajutorului ilegal și incompatibil oferit pentru șantiere.

Totuși, pentru a limita consecințele nefavorabile economice și sociale ale acestor decizii, Comisia a autorizat Polonia să implementeze recuperarea ajutorului ilegal printr-o vânzare controlată a activelor șantierelor și lichidarea ulterioară a companiilor. Aceasta ar trebui să maximizeze oportunitățile pentru ca activitățile economice viabile să continue în aceste locuri.

Ar trebui ca în particular să se noteze că, dacă procesul de vânzare are succes și este corect implementat, companiile care achiziționează activele șantierelor navale nu vor trebui să plătească încă o dată subvențiile ilegale, chiar dacă decid să continue construcția de nave.

Comisia ar dori de asemenea să sublinieze că fondurile structurale și în special Fondul social european și Fondul european de dezvoltare regională ar putea fi folosite pentru amortizarea consecințelor sociale ale pierderii locurilor de muncă. În plus, utilizarea Fondului european de ajustare la globalizare poate fi luată în considerare în anumite circumstanțe și condiții.

**Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN)**. – (PL) Doamnă comisar, înțeleg că sunteți responsabilă de supravegherea nivelului de ajutor de stat oferit întreprinderilor, dar societatea poloneză are impresia că, din nefericire, șantierele navale poloneze sunt tratate diferit față de întreprinderile din vechile state membre UE — că aici se dă acordul pentru a salva locuri de muncă, dar în șantierele navale poloneze acordul pentru a salva locuri de muncă nu este binevenit și această inegalitate ne deranjează foarte mult. Insistăm asupra tratamentului egal al întreprinderilor în vechile și noile state membre. Aș dori de asemenea să profit de această oportunitate pentru a întreba ce îndoieli are Comisia privind programul de restructurare pentru șantierul naval Gdańsk.

**Neelie Kroes**, *membră a Comisiei*. – Cei din Polonia care spun aspectele la care s-a referit distinsul membru nu au deloc dreptate. Nu este corect și o pot dovedi cu fapte și cifre. Și înainte de a răspunde la referirea dumneavoastră la șantierele navale din Germania (doar le-ați menționat pe cele vechi), aș dori să subliniez că industria de construcție navală în alte țări — nu doar în Germania, dar și, de exemplu, în Danemarca, Marea Britanie, Olanda sau Spania, unde buzunarul public nu a fost atât de generos — au fost reduse considerabil sau chiar închise. Știm câteva exemple unde șantierele navale au fost închise. Și dacă vorbim despre tratament egal trebuie să ținem seama și de acest lucru și nu doar să vorbim despre emoții — și nu acuz pe cineva pentru că are emoții; Pot să îmi imaginez că este o situație foarte dificilă, dar încă dă impresia greșită de a spune că nu a fost un tratament egal.

În orice caz pot să vă asigur, domnule președinte, că Comisia aplică regula sa în același mod șantierelor navale din Germania și din Polonia și tuturor celorlalte care ar putea fi citate aici. Aceleași criterii sunt aplicate când se evaluează ajutorul de stat, viabilitatea fiind cel mai remarcabil dintre acestea și șantierele navale din Germania — permiteți-mi să iau acest exemplu — au fost restructurate cu succes și transformate într-o afacere viabilă, în timp ce Comisia consideră că planurile de restructurare prezentate de autoritățile poloneze nu vor asigura viabilitatea pe termen lung.

În final, domnule președinte, ar trebui făcută de asemenea o paralelă față de cazurile în care Comisia nu a autorizat ajutorul de stat și nu a ordonat recuperarea ajutorului de stat ilegal în alte state membre.

**Președinte.** – Întrebarea nr 33 adresată de **Giovanna Corda** (H-0171/09)

Subiect: Vânzarea online de parfumuri, haine și produse de marcă

Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2790/1999<sup>(2)</sup> (împreună cu orientările privind restricțiile verticale) stabilește aranjamentele privind acordurile de distribuție pentru un anumit număr de produse, inclusiv parfumuri, haine și alte 'produse de marcă'. În cadrul acestor prevederi, vânzarea (inclusiv vânzarea online) de numeroase produse de marcă este interzisă dacă furnizorul are o cotă de piață mai mică de 30%.

Comisia consideră necesar să continue să aplice aceste reguli învechite, pe cheltuiiala unei concurenței sănătoase în termeni de preț și alegerea consumatorului doar pentru beneficiul financiar al unui număr de grupuri mari, care sunt în poziția confortabilă de a-și extrage majoritatea veniturilor din drepturile legale exclusive privind aceste produse?

**Neelie Kroes, membră a Comisiei.** – Politica actuală UE de concurență către acorduri verticale sprijină foarte mult vânzările pe Internet și sunt sigură că sunteți conștient de acest lucru, domnule președinte. Așadar, orientările pe restricții verticale care oferă o interpretare a Regulamentului (CE) nr. 2790/1999 clarifică că 'orice distribuitor trebuie să fie liber să folosească Internetul pentru publicitatea sau vânzarea produselor'. Este clar așadar, că furnizorii nu pot impune restricții distribuitorilor privind utilizarea Internetului – ei nu pot împiedica un distribuitor să aibă un site web, să folosească orice limbă preferă pe acel site, sau să trimită e-mailuri către clienții individuali - decât dacă acele interdicții sunt justificate obiectiv.

Chiar în cadrul rețelelor selective de distribuție, utilizate în special în sectorul de lux și distribuirea de produse complexe cum ar fi electronice – indiferent de cota de piață a furnizorilor – orice restricție a vânzărilor online impuse de producător asupra dealerilor săi desemnați încalcă evident regulile concurenței.

Totuși, aceasta nu înseamnă că orice vânzător en detail poate vinde – online sau altfel – produsele producătorului spre consumatorii finali. Un producător este liber să impună criteriile privind distribuitorii pentru vânzarea bunurilor sale online în același mod în care este liber să facă acest lucru pentru vânzări în magazinele specializate în vânzare de cărămidă și mortar.

Astfel de criterii pot ajuta la construirea unei anumite imagini sau asigurarea unui anumit nivel al serviciului. În cadrul regulilor actuale, distribuția selectivă este presupusă legală până la 30% din cota de piață a furnizorului, dat fiind că se consideră că în absența puterii pieței, aduce mai multe avantaje decât orice altă posibilă daună consumatorilor.

Comisia examinează acum modul în care a fost aplicat până în prezent Regulamentul (CE) nr. 2790/1999 și dacă este nevoie de schimbări ulterioare, inclusiv în domeniul distribuției selective.

Ceea ce dorește Comisia este un echilibru corect între, pe de o parte, asigurarea că consumatorii pot profita de avantajul pieței online și asigurarea că producătorii sunt capabili să își organizeze sistemele lor de distribuție așa cum consideră că sunt corespunzătoare.

**Giovanna Corda (PSE).** – (FR) Domnule președinte, doamnă comisar, vă mulțumesc, dar în general, sper să se considere de către Comisie că este momentul să se re-examineze orientările privind restricțiile verticale pe care tocmai le-ați menționat, deoarece ele de fapt au aproape 10 ani vechime.

Desigur, trebuie să ținem cont de cele mai recente evoluții: vânzarea online și licitațiile electronice au schimbat profund metodele noastre de distribuție, cât și condițiile de concurență. Trebuie să fim conștienți de aceasta.

**Paul Rübzig (PPE-DE).** – (DE) Doamnă comisar, aș fi interesat să aud opiniile dumneavoastră privind situația din jurul puterii pieței relevante exercitată prin astfel de moduri de distribuție. Până la ce punct considerați că astfel de putere de piață este prezentă și ce acțiune ați lua împotriva ei?

**Neelie Kroes, membră a Comisiei.** – Doar voi repeta ce am menționat deja, că în prezent Comisia examinează modul în care Regulamentul (EC) nr. 2790/1999 – care, așa cum bine a spus distinsul membru, are 10 ani vechime – a fost aplicat până acum. Trebuie să decidem dacă este nevoie de schimbări ulterioare, inclusiv în domeniul distribuției selective.

Este important pentru Comisie, în această revizuire, să găsească echilibrul corect pentru a permite consumatorilor europeni să profite deplin de Internet pentru a depăși barierele geografice, permițând în

(2) JOL 336, 29.12.1999, p. 21

același timp producătorilor să își organizeze sistemele de distribuție așa cum consideră că este corespunzător. În acel context, beneficiile pe care distribuția selectivă o aduce consumatorilor, atât în lumea online cât și offline, cu siguranță vor fi revizuite.

DI Rübige a întrebat ce putem face în situația actuală. Trebuie să luăm în considerare, după această revizuire, care este nevoia și apoi vom reveni la concluziile noastre finale și vom aborda punctul pe care distinsul membru l-a menționat.

**Președinte.** – Întrebarea nr. 34 adresată de **Georgios Papastamkos** (H-0172/09)

Subiect: Ajutor de stat pentru întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri)

Va prezenta Comisia ce mijloace suplimentare – compatibile cu regulile comunitare privind ajutorul de la stat – sunt disponibile statelor membre în timpul actualei crize economice pentru a ajuta IMM-urile, în special pentru a sprijini accesul lor la finanțare?

**Neelie Kroes**, membră a Comisiei. – Voi face tot posibilul. La 19 ianuarie 2009, Comisia a adoptat un nou cadru de ajutor de stat temporar care oferă deschideri suplimentare pentru statele membre pentru a acorda ajutor de stat până la sfârșitul lui 2010. Această inițiativă a fost vizualizată luna trecută în planul de recuperare al Comisiei.

Principalul obiectiv al cadrului este limitarea urmărilor crizei prin facilitarea accesului companiilor la finanțare. Acele măsuri sunt aplicabile tuturor companiilor – dar întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri) pot accesa valori mai mari de ajutoare, deoarece sunt evident cele mai vulnerabile atunci când accesul la credit este limitat. Cu alte cuvinte, această măsură oferă un beneficiu special pentru IMM-uri. Cel mai relevant pentru IMM-uri este noua posibilitate de a oferi 500 000 de euro pe întreprinzător pentru a acoperi investițiile și/sau capitalul de lucru pe o perioadă de doi ani.

Acela este un nou ajutor temporar compatibil – apropo nu un nou *de minimis* 500 000 de euro – și dat fiind că îndeplinește condițiile specifice, acest nou ajutor este declarat compatibil de către Comisie în cadrul articolului 87 alineatul (3) litera (b) din Tratat, cu alte cuvinte în cadrul unei evidente baze legale absolut excepționale, care este direct legată de actuala criză financiară. Acel nou ajutor poate fi cumulată cu *de minimis*, dar în limita a 500 000 de euro pentru perioada 2008–2010.

În plus, în cadrul temporar, statele membre ar putea de asemenea să ofere garanții ajutoarelor de stat pentru împrumuturi cu rate reduse, ajutor sub forma unei rate a dobânzii subvenționate aplicabile tuturor tipurilor de împrumuturi și împrumuturi subvenționate pentru producerea de produse ecologice implicând adaptarea timpurie la - sau chiar mai mult decât atât - viitoarele standarde de produse comunitare.

Comisia trebuie de asemenea să crească capitalul de risc permis – o injecție în IMM-uri – de la 1,5 milioane de euro la 2,5 milioane de euro pe an și o reducere a nivelului solicitat de participare privată de la 50% la 30%.

În final, în timp ce toate măsurile adoptate în cadrul acesta temporar încă necesită să fie notificate către Comisie, aranjamentele specifice pentru a asigura o adoptare rapidă a deciziilor Comisiei au fost implementate. Astfel că sunt rapide, efective și eficiente.

**Georgios Papastamkos (PPE-DE).** - (EL) Domnule președinte, mulțumesc doamnei comisar pentru răspunsul dânsi, cu adevărat detaliat. Comisia Europeană, ca gardian al politicii de concurență, permite corect acest ajutor temporar pentru întreprinderile mici și mijlocii deoarece, așa cum știm cu toții aici în acest sediu, întreprinderile mici și mijlocii sunt coloana vertebrală a economiei europene.

Am o altă întrebare care depășește granițele primei mele întrebări: Uniunea Europeană nu este singură în Lume; sunt alți lideri jucători comerciali și puteri economice în afara Europei, partenerii noștri țările terțe, care distorsionează concurența până la punctul de saturare datorat în prezent crizei economice. Ați dezvoltat cooperare pentru a aduce la cunoștință încălcarea regulilor concurenței în legătură cu țările terțe?

**Paul Rübige (PPE-DE).** - (DE) Aș dori să știu ce regulă se aplică în prezent împrumuturilor de înlocuire a ipotecii în acest context.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Domnule președinte, aș dori să o întreb pe doamna comisar dacă aceste granturi extraordinare includ de asemenea măsuri sociale pentru întreprinderile mici și mijlocii. Se poate ca aceste măsuri legate de muncitor să fie subvenționate în același timp cu întreprinderea?

**Neelie Kroes**, *membă a Comisiei*. – Aceasta este o întrebare fascinantă. Suntem jucători importanți, uitându-ne la aria de joc ca un întreg, dar suntem conștienți că există un grup de alți jucători și ei nu se comportă mereu așa cum am dori noi să se comporte.

Spunând, domnule președinte, că există un grup de organisme cărora cu orice preț facem tot ce ne stă în putere să le adresăm acest punct precis pe care distinsul membru l-a trecut pe agendă: de exemplu, în timpul reuniunii G20 de la Londra, unde a fost un punct foarte important de discutat, dar și în timpul implicării noastre în runda OMC; și cred că are logică să forțăm și doar să încercăm să facem ca punctul să fie acceptat de toți jucătorii.

Sunt mândru să spun că mai mult de o sută de state membre sunt implicate în același tip de politică de concurență ca cea pe care o favorizăm, așa că nu suntem doar noi. Suntem în contact strâns, uneori prin acordurile oficiale, câteodată prin acordurile bilaterale, să încercăm să tragem o linie pe întreg globul.

Cu siguranță, acum începem iarăși cu noua administrație americană și avem linii de cooperare excelentă cu omologii noștri din Washington, cum ar fi Comisia federală de comerț (CFC) și Departamentul de justiție (DJ).

Acesta este deci elementul principal - dar dacă mi-ați permite să fac o mică digresiune la întrebarea dumneavoastră - este de asemenea despre protecționism: acesta ar fi diavolul printre noi și ar trebui să ne luptăm pentru a evita să devină o realitate. Pentru protecționism este depășit, este incompatibil cu piața unică și este într-adevăr un instrument foarte prost pentru a permite cetățenilor noștri, consumatorilor noștri și lumii noastre de afaceri să aibă succes pe acest teren corect de joc.

Desigur că statele membre sunt responsabile pentru eforturile în domeniile locurilor de muncă și sociale și trebuie să ia propriile decizii referitor la cum s-ar putea potrivi această opțiune de ușoară deschidere a regulilor ajutorului de stat.

Comisia ar dori de asemenea să sublinieze că fondurile structurale – și aceasta este ceea ce am menționat într-o întrebare mai devreme, când ne ocupam de șantierele navale poloneze – și în particular Fondul social european și Fondul european de dezvoltare regională pot fi folosite de statele membre să amortizeze consecințele sociale ale pierderilor locurilor de muncă și, în plus, poate fi luată în considerare în anumite condiții utilizarea Fondului european de ajustare la globalizare.

**Președinte**. – Întrebarea nr. 36 adresată de **Marie Panayotopoulos-Cassiotou** (H-01 54/09)

Subiect: Cercetare și profesii maritime

Științele marine, tehnologia și cercetarea sunt extrem de importante pentru dezvoltarea durabilă a activităților maritime și pentru a ajuta la lărgirea scopului studiilor maritime și îmbunătățirea calificărilor și abilităților asociate cu profesiile maritime.

În acest context, va prezenta Comisia ce măsuri va lua pentru a promova cercetarea în acest domeniu și să ofere europenilor perspective mai multe și mai largi ale unei cariere în sectorul maritim? Va afecta negativ criza economică acest scop?

**Janez Potočnik**, *membru al Comisiei*. – Anul trecut, Comisia a recunoscut că tehnologia și știința marină este o zonă de prioritate transversală. Aceasta a culminat cu adoptarea de către Comisie, în septembrie 2008 a comunicării privind o strategie a Uniunii Europene pentru cercetare marină și maritimă.

Strategia caută în special să stimuleze integrarea peste prioritățile tematice de a aduce la cunoștință aspecte complexe legate de mare, sinergii crescute pentru eforturile de cercetare între statele membre, promovarea finanțării infrastructurii de cercetare a marinei financiare și crearea noii guvernări cu comunitățile științifice marine și maritime, în special prin cooperare crescută între știința marină și industriile maritime.

Următoarele acțiuni au fost deja puse în aplicare în cadrul strategiei. În primul rând, apeluri comune pentru propuneri sunt pregătite și ar trebui să fie lansate mai târziu în acest an, pentru a aborda aspectele majore de tematică transversală marină și maritimă. În al doilea rând, au fost făcuți pași pentru a promova programul BONUS într-o inițiativă de cercetare majoră comunitară în cadrul articolului 169 al Tratatului – una din întrebările de mai târziu este de asemenea legată de acest aspect. În al treilea rând, au fost făcuți pași pentru a înlocui progresiv toate ERA-NETmarine existente cu o ERA-NETmarină integrată. În al patrulea rând, au fost făcuți pași pentru a explora noi surse de finanțare a infrastructurilor de cercetare marine critice, în special prin fondurile structurale. În final, două proiecte vor fi finanțate pentru a promova cooperarea dintre științele



marine și industriile maritime, cât și ca o mai puternică integrare între diferiții actori în cadrul comunității științifice marine.

Implementarea strategiei Uniunii Europene pentru cercetare marină și maritimă în cadrul actualei perspective financiare va asigura promovarea în viitorii ani a cercetării marine și maritime la nivel comunitar, prin intermediul instrumentelor programului cadru.

Extinderea perspectivelor pentru cariere legate de grupul de mare - care face parte de asemenea din întrebarea dumneavoastră - nu este direct un obiectiv al politicii de cercetare. Totuși, prin stimularea cooperării dintre oamenii de știință marini și industriile maritime, cât și o cercetare marină și maritimă mai integrată, strategia marină și maritimă a Uniunii Europene poate să extindă indirect obiectivul abilităților maritime și să promoveze grupuri marine. Poate astfel să contribuie indirect la dezvoltarea calificărilor și abilităților asociate cu profesiile maritime.

În final, în cadrul mai larg al întrebării dumneavoastră și răspunsul meu, în planul economic de recuperare de toamna trecută, Comisia a propus statelor membre și sectorului privat să crească investițiile planificate pentru cercetare și dezvoltare. Acest lucru a fost urmat de concluziile Consiliului European de primăvară, care a trimis un mesaj puternic privind nevoia de creștere și de îmbunătățire a calității investiției în cunoaștere și cercetare pentru recuperare economică. Bineînțeles că acest lucru este foarte acceptabil pentru cercetarea marină și maritimă.

Este încă prematur pentru orice evaluare despre cum și dacă statele membre vor urma aceste recomandări. Cu toate acestea, un lucru rămâne clar: chiar în circumstanțele economice și financiare actuale dificile, nu ar trebui să pierdem din vedere obiectivele pe termen lung, cum ar fi dezvoltare durabilă și economie bazată pe puțin carbon. Este așadar important să ne concentrăm pe așa numitele 'investiții inteligente' care în același timp caută să învingă criza pe termen scurt, iar pe termen lung caută posibilități și cât de puternici vom fi când vom ieși din criză.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Domnule președinte, mulțumesc domnului comisar pentru răspunsul complet pe care mi l-a dat și aș dori să îl întreb dacă programul de cercetare poate de asemenea să includă țări vecine, în special țări din regiunea Mediteranei, în cadrul cooperării euro-mediteraneene.

**Janez Potočnik, membru al Comisiei.** - Țările vecine pot fi de asemenea incluse. Este destul de clar că programul cadru este deschis atâta timp cât există cooperare cu statele membre ale Uniunii Europene.

Dar, aș dori să fiu chiar mai precis. Avem câțiva - mai mult de 10 - așa-numiți 'membri asociați' ai programului cadru. Acei membri asociați care plătesc contribuția au practic aceleași drepturi și responsabilități ca statele membre. De exemplu, Balcanii de vest, Elveția, Norvegia, Islanda, Israel și alte câteva sunt țări asociate. Astfel că toate aceste țări au exact aceleași drepturi și obligații.

Pentru alții, în cadrul strategiei noastre încercăm să dezvoltăm o politică, pe care am propus-o. Am încercat să facem totul astfel încât mai bine mai devreme decât mai târziu, toate țările din vecinătate - în funcție de abilitatea lor și de asemenea pe baza intereselor comune - vor deveni țări asociate. Aceasta înseamnă în realitate, că atunci când vorbim despre cercetare, Uniunea Europeană este mult mai mare decât Uniunea de 27 membri.

**Președinte.** - Întrebarea nr. 37 adresată de **Emmanouil Angelakas (H-0158/09)**

Subiect: Evaluarea creativității, inovației și dezvoltării tehnologice în statele membre

Dat fiind că 2009 a fost desemnat drept Anul european al creativității și inovației și date fiind programele UE, respectiv al șaptelea program cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică (2007-2013) și Programul cadru pentru competitivitate și inovație (CIP), va spune Comisia dacă are orice statistici privind nivelul de sume alocate primite până acum de fiecare stat membru în sectoarele acoperite de programele de mai sus? Care sunt cele mai populare sectoare în fiecare stat membru (în procente)? Există vreo evaluare a răspunsului întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) la aceste programe (în procente)?

**Janez Potočnik, membru al Comisiei.** - Pot să asigur distinsul membru că, în ceea ce privește al șaptelea program cadru pentru cercetare (PC7), Comisia colectează și publică sistematic, disponibile tuturor, date statistice clare și detaliate ilustrând implementarea acestui program.

Este important de reamintit că finanțarea comunității pentru cercetare este acordată beneficiarilor pe baza unicului criteriu al excelenței științifice a propunerilor lor. Dar, chiar dacă nu se ține cont deloc de naționalitate la acordarea contractelor, noi colectăm și urmărim strâns datele privind distribuția geografică a beneficiarilor PC7 și a legăturilor lor respective de colaborare. Acest lucru ne oferă o importanță înțelegere a nivelului și tăriei sinergiilor dezvoltate între țări ca rezultat al participării lor la activitățile PC7.

Puteți găsi toate aceste date și multe alte statistici detaliate despre implementarea PC7, în anexa de statistică a raportului anual al Comisiei privind cercetarea și activitățile de dezvoltare tehnologică, pe care le trimitem în fiecare an Consiliului și Parlamentului. Mai important, toate aceste rapoarte datând din 1998 sunt disponibile public online pe site-ul Internet 'Europa' al Comisiei.

Ce ne spun nouă aceste date? Nu pot desfășura aici astăzi o listă lungă de statistici, pentru că nu avem timp pentru aceasta, dar, totuși, permiteți-mi să vă ofer câteva sublinieri privind esența întrebării dumneavoastră: popularitatea relativă a domeniilor cercetării PC7 printre statele membre.

Tehnologiile informației și comunicării (TIC), sănătatea și acțiunile Marie Curie au fost în general cele mai populare domenii printre statele membre în termeni de număr de participări la acordurile grant semnate. Cu toate acestea, ar trebui să se noteze că popularitatea lor este de asemenea în funcție de mărimea bugetului disponibil fiecărei din aceste arii de cercetare a PC7 și, de asemenea, de numărul și tipul de acorduri grant semnate și existente în bazele de date în momentul unei astfel de evaluări. În general, se poate nota că participarea noilor state membre este mai puternică în domeniile securității, cercetării și spațiului socio-economic și mai slabă de exemplu în TIC și sănătate. În țara din care vine distinsul membru există o concentrare însemnată pe TIC, dar participare relativ slabă, de exemplu, în sănătate, cercetare socio-economică și spațiu.

În ceea ce privește răspunsul întreprinderilor mici și mijlocii către PC7, Comisia publică în fiecare an o evaluare detaliată a participării IMM-urilor pe țări de origine ca parte a raportului nostru anual, pe care l-am menționat. Ultimele noastre date privind participarea IMM-urilor la PC7 indică un total de 2 431 IMM-uri care participă în prezent la acorduri grant semnate PC7. Pentru informații detaliate, i-aș indica distinsului membru chiar raportul. Dar, dacă distinsul membru dorește, aș putea distribui astăzi aici câteva din tabelele cu informații relevante din PC7, pentru că le am la mine.

Acțiunile Programului cadru pentru competitivitate și inovație sunt mai mult de conducere politică decât orientate spre grant. În particular, Programul specific pentru inovație și antreprenoriat (EIP) servește în principal ca program de sprijin politic. Dacă ne uităm la principalele sale instrumente, Enterprise Europe Network de care beneficiază exclusiv IMM-urile, furnizând informații privind accesul pe diferite tipuri de finanțare a IMM-urilor și identificând oportunitățile de finanțare a proiectului și ajutând la găsirea tehnologiei și a partenerilor de afaceri. Instrumentul financiar EIP - care reprezintă aproape jumătate din bugetul programelor - este de asemenea rezervat exclusiv IMM-urilor. Până la sfârșitul lui septembrie 2008, aproximativ 12 000 de IMM-uri au primit finanțare prin Facilitatea de garantare pentru IMM-uri, cu aplicații primite din 17 state membre.

În plus, primul apel pentru propuneri pe pilot ecoinovație și proiecte de copiere a pieței a fost publicat în 2008 pentru a îndeplini acțiunile în domeniile reciclării, sectorului de alimente și băuturi, clădiri și afaceri ecologice. Apelul din 2008 a avut succes în special în acoperirea priorității date de întreprinderile mici și mijlocii. În total, 74% din toți participanții au fost IMM-uri.

Și, în sfârșit, sprijinul politicii tehnologiilor comunicațiilor ale programului specific CIP a lansat apelul pentru propuneri pentru 2007 și 2008 cu focus pe proiectul pilot testând inovații bazate pe TIC, în care IMM-urile primesc mai mult de 30% din bugetul total. Mai important, acest program dorește deschiderea de piețe largi UE pentru astfel de inovații care sunt furnizate de IMM-uri în întreaga Uniune Europeană.

În ceea ce privește rapoartele PC7, rapoarte legate de Programul pentru competitivitate și inovație sunt disponibile public pe site-ul web Europa.

**Emmanouil Angelakas (PPE-DE).** - (EL) Domnule președinte, mulțumesc domnului comisar pentru răspunsul său; sunt într-adevăr informații pe site-ul web. Vă mulțumesc, domnule comisar, pentru tabelele pe care mi le-ați dat.

Doresc să vă adresez o întrebare suplimentară: ne puteți spune câte locuri de muncă au fost create în statele membre ale Uniunii Europene în cadrul proiectelor realizate în programele implementate prin întreprinderile mici și mijlocii? De asemenea ați calculat creșterea în produsul intern brut generată de aceste proiecte?

**Justas Vincas Paleckis (PSE).** - Ați menționat câteva domenii în care noile state membre își dezvoltă activitățile lor în ambele programe. Doresc să vă întreb ce ați spune în general: sunt noile state membre mai puțin active în comparație cu vechile state membre și dacă este așa, ce poate face Comisia ca să îi ajute?

**Janez Potočnik, membru al Comisiei.** – Prima întrebare a fost destul de specifică. Bineînțeles că nu știm câte locuri de muncă sunt create: economiile sunt pur și simplu mult mai complexe decât dacă exista o relație causală între câți bani ai pus într-un program și cât ai sprijinit. Suntem aproape siguri – și eu sunt aproape sigur, când merg printre cercetători, prin IMM-uri, când aud reacțiile și când simt emoțiile lor și cât de bine folosesc acum programul, atunci sunt uneori mult mai satisfăcut decât atunci când aud că suntem puțin cam prea birocratici și așa mai departe. Dar cred că trebuie să ne uităm la aceasta. Încercăm să ne obișnuim cu diversele nevoi ale IMM-urilor: cele cu care concurăm, care au propria lor capacitate de a concura, care au capacitate de cercetare; dar și încercăm să le ajutăm pe celelalte, care au necesități de cercetare, dar nu au capacitate. Iată de ce plătim, de exemplu, pentru cercetare prin intermediul universităților, institutelor și așa mai departe.

În ceea ce privește creșterea PIB-ului, statistic bineînțeles nu este posibil să avem o legătură directă, dar se pot face analize de corelări, din care se poate afla ce este corelat pe termen lung. Astfel că țările care investesc cel mai mult în cercetare și dezvoltare sunt bineînțeles mai dezvoltate și vice versa. Aceasta este realitatea: cei care sunt mai prosperi investesc ulterior mai mult în cercetare și dezvoltare. Astfel că în esență, chiar dacă nu pot răspunde precis la această întrebare, vă pot da un răspuns aproape sigur din analiza statistică, că acesta este modul de a întări competitivitatea și drept rezultat, PIB-ul, locurile de muncă și așa mai departe, dacă cineva investește mai mult în acest context.

La întrebarea despre noile state membre – și aceasta este cu adevărat o întrebare interesantă, pentru că, bineînțeles, urmărim îndeaproape acest lucru – pot spune că sunt destul de activi, că aplică foarte mult; în medie, procentele lor de succes sunt ușor mai mari decât procentele de succes ale statelor membre mai dezvoltate, ceea ce cred că este normal, pentru că într-o oarecare măsură puterea instituțiilor este în țări care au tradiție mai mare și mai puternică în cercetare și dezvoltare și bineînțeles că în mod normal sunt mai puternice. Dar dacă vă uitați la ceva foarte simplu – dacă vă uitați la corelație: cât de mult investește țara în cercetare și dezvoltare acasă și cât de mult primește de la programul cadru via concurența pură – acolo există o corelație puternică. Astfel că țara care investește în prezent mai mult acasă, și care are prin urmare potențial mai mare de cercetare, primește dublu – primește acasă și de asemenea primește prin competiția în Programul cadru european, care este pentru excelență.

Dar, altceva este interesant de asemenea. Dacă ne uităm la statele membre – noile state membre – cât de mult investesc în cercetarea și dezvoltarea lor în investiția globală europeană și cât obțin de la PC7, proporția ultimei este mai mare decât ceea ce investesc ei în prezent acasă. Astfel că aceste legături sunt foarte clare și sfatul meu ar fi: utilizarea tuturor instrumentelor posibile pentru a întări capacitatea acasă; utilizarea – în moduri inteligente – a fondurilor structurale și de coeziune, unde au angajat valoarea programului cadru actual pentru acest scop – 50 miliarde de euro dedicați – și utilizarea acelor bani astfel încât în viitor s-ar ajuta ei înșiși acasă și s-ar ajuta singuri și în posibilitatea de a concura global, pentru că lumea este globală.

**Președinte.** – Întrebarea nr. 38 adresată de **Justas Vincas Paleckis (H-0174/09)**

Subiect: BONUS-169

Proiectul BONUS (organizarea de finanțare a cercetării marine în Marea Baltică) este un mod foarte important de grupare a programelor naționale și regionale de cercetare pentru a sprijini dezvoltarea durabilă în regiunea Mării Baltice, având în vedere coordonarea, dezvoltarea și implementarea acestora cu ajutorul activităților comune de cooperare. În consecință, Lituania și alte state baltice sprijină foarte mult tranziția de la BONUS ERA-NET la BONUS-169.

Ar putea Comisia să comunice ce măsuri noi sunt prevăzute pentru BONUS-169? Va fi propunerea prezentată în timpul mandatului actualei Comisiei? Există ceva ce ar putea împiedica tranziția spre BONUS-169?

**Janez Potočnik, membru al Comisiei.** – Domnule Paleckis, sunt convins că inițiativa articolului 169 BONUS se așteaptă să îmbunătățească substanțial eficacitatea politicilor de mediu și de dezvoltare durabilă pentru întreaga regiune Baltică. Ar contribui mult în special la implementarea în principal a părții de mediu din Strategia Uniunii Europene pentru regiunea Mării Baltice pe care Comisia planifică să o prezinte Consiliului European în iunie 2009.

Acum avansăm repede cu pregătirea acestei propuneri legislative privind articolul 169 și am inclus BONUS169 în programul nostru legislativ pentru 2009. Facem toate eforturile de a prezenta o propunere legislativă cât

mai curând posibil în 2009. Cu toate acestea, calendarul propunerii legislative nu este integral în mâinile noastre: depinde de asemenea de răspunsul la timp și afirmativ al consorțiului BONUS în revizuirea tentativei planului de acțiune. Dacă acesta din urmă ajunge la Comisie la începutul lui iunie – acest lucru a fost agreat cu consorțiul BONUS – atunci sunt destul de încrezător că propunerea legislativă poate fi prezentată încă în mandatul actualei Comisii.

**Justas Vincas Paleckis (PSE).** – (LT) Vă mulțumesc foarte mult, domnule comisar, pentru răspunsul dumneavoastră precis și clar: există evident speranță că acest subiect va fi stabilit curând în moțiune. Aș dori să vă întreb, faptul că protecția mediului în Marea Baltică trebuie să fie ajustată chiar mai mult decât acest proiect are ceva de-a face cu impactul proiectului Nord Stream privind protecția mediului în Marea Baltică? Se întâmplă aceasta sau nu?

**Janez Potočnik, membru al Comisiei.** – Așteptările mele privind programul BONUS sunt de asemenea ridicate. Iată de ce lucrez extrem de mult pentru a o prezenta și pentru a v-o propune cât timp mai sunt încă la birou.

Ar trebui să fiți conștienți că experiențele noastre cu inițiativele articolului 169, începând cu EDCTP în programul cadru anterior nu au fost prea bune la acel moment. Din această cauză, i-am cerut domnului van Velzen să pregătească un raport privind acest lucru. Apropos, în prezent EDCTP este perfect și merge cu adevărat bine, dar i-am cerut domnului van Velzen să prezinte propuneri pentru viitoarele inițiative '169' și acum urmăresc recomandările sale.

Ar trebui de asemenea să se țină cont că aceasta este prima de o natură originală și adevărata valoare adăugată europeană ar trebui să fie prezentată via acest tip de program. Sunt sigur că acesta va fi un exemplu care va fi urmat mai târziu de alte regiuni. Pe scurt, sunt foarte mult în favoarea propunerii, dar cred că cu cât îl construim mai puternic, cu atât va fi mai bine pentru BONUS și pentru regiune.

**Președintele** – Întrebarea nr. 41 adresată de **Marian Harkin (H-0137/09)**

Subiect: Comunicarea cu cetățenii

Data fiind importanța pe care a pus-o Comisia pe comunicarea efectivă cu cetățenii, în special în lumina crizei economice, când mulți cetățeni nu sunt siguri de viitor și dat fiind că procesul de consultare este un instrument efectiv în întărirea cetățenilor de a-și aduce aportul direct în procesul politic la nivel UE, ar agreea Comisia să sunt necesari pași suplimentari pentru a crește conștientizarea cetățenilor despre consultările UE via media și alte forumuri potrivite la niveluri naționale, regionale și locale pentru a asigura că mai multe persoane și organizații de bază sunt implicați?

**Margot Wallström, vicepreședintă a Comisiei.** – În primul rând, aș dori să spun că societatea civilă este unul din actorii cheie în democrație. Ea joacă un rol foarte activ în integrarea europeană și îndeplinește o funcție importantă în comunicarea dintre cetățenii europeni și instituții. Societatea civilă le oferă cetățenilor posibilitatea de a-și exercita dreptul de a participa la viața democratică a UE.

Comisia recunoaște necesitatea de a crea un acces mai clar la UE pentru societatea civilă organizată, cât și pentru cetățenii individuali și avem o tradiție lungă și sănătoasă de interacțiune cu organizațiile societății civile, care au început cu mai mult de 30 de ani în urmă.

De-a lungul anilor, multe din serviciile noastre au dezvoltat un dialog periodic cu acționarii. Acest dialog ține cont de politica noastră de durată de deschidere și globală și reflectă de asemenea marile diferențe în domeniile politicii și diversitatea acționarilor.

Comisia consultă societatea civilă în diverse moduri, inclusiv prin documente de consultare, comunicări, comitete consultative, grupuri de experți, seminarii și forumuri. Consultarea online se folosește în mod obișnuit. Mai mult, organizăm de asemenea reuniuni ad hoc și audieri deschise. În multe cazuri, o consultare este o combinație de diferite instrumente și are loc în câteva etape ale pregătirii propunerii de politică.

Este nevoie de un cadru operațional comun pentru a asigura că aceste consultări se realizează într-un mod transparent și coerent. Așadar, în 2002 Comisia a stabilit principiile și standardele minime pentru consultarea părților externe.

Conform acestor standarde, trebuie acordată atenție pentru furnizarea de documente clare de consultare, consultarea tuturor grupurilor țintă relevante, acordarea unui timp suficient pentru participare, publicarea rezultatelor și furnizarea de feedback etc.

Inițiativa europeană pentru transparență a făcut de asemenea un angajament pentru întărirea în continuare a aplicării standardelor actuale minime pentru consultare.

Un model șablon pentru consultări deschise, publice a fost introdus, incluzând o invitație la organizațiile acționarilor pentru a se înscrie în registrul reprezentanților de interese.

Astfel, vor fi alertați pentru consultații publicate pe singurul punct de acces al Comisiei pentru consultare deschisă, Your Voice in Europe. Utilizarea acestui șablon va îmbunătăți transparența și coerența prezentării consultărilor acționarului.

Desigur, trebuie să reflectăm constant la modul în care să continuăm să promovăm conștientizarea despre lansarea unei consultații specifice, astfel încât mai multe persoane să fie conștiente de faptul că începe o consultare. Putem probabil utiliza mai activ birourile noastre de reprezentanță.

Permiteți-mi să adaug la final că inițiativele Planului D, inclusiv consultările cetățenilor, oferă de asemenea noi idei despre cum să implicăm cetățenii și să îi includă pe cei care nu aparțin deja partidelor politice sau organizațiilor ale societății civile, astfel încât să asigure că avem cu adevărat o consultare deschisă. Încercăm diferite metode de implicare a cetățenilor.

**Marian Harkin (ALDE).** - Mulțumesc doamnei comisar pentru răspuns și sunt de acord: Comisia face cu siguranță niște eforturi. Dar, dat fiind că 53% din cetățenii europeni spun că nu sunt interesați în alegerile europene, cred că unul din motive este faptul că mulți cetățeni europeni nu sunt conștienți că pot face schimbări și să aibă un impact în procesul de consultare: experiența mea din contactul cu acționarii în societatea civilă este că foarte mulți dintre ei nu sunt pur și simplu conștienți de acest proces.

Eu însămi fac un efort la fiecare câteva luni pentru a alerta acționarii despre diversele procese de consultări care se desfășoară și sincer cred și aș vrea să vă întreb pe dumneavoastră, domnule comisar, dacă nu sunteți de acord că ar fi foarte util pentru birourile Comisiei din fiecare țară să întocmească o listă, o listă pe o gamă foarte largă, a tuturor acționarilor și să asigure că ei sunt alertați despre procesele de consultări, astfel încât ar ști și ar putea participa.

**Margot Wallström, vicepreședintă a Comisiei.** – Sunt 100% de acord. Aceasta este ceea ce tocmai am discutat în această după-amiază în grupul interinstituțional pentru informare și comunicare: încurajarea birourilor noastre de reprezentanță și Casele europene – pentru că în majoritatea capitalelor împărțim aceleași sedii.

Ar trebui să le utilizăm ca niște Case europene, să facem acest lucru cunoscut cetățenilor atunci când este o consultare unde ei pot să își prezinte opiniile privind politica agricolă comună sau politica de comerț sau de mediu.

Deci, cu siguranță, împărtășesc opiniile dumneavoastră de a face chiar mai mult pentru a mobiliza cetățenii. Cred, de asemenea, că aceste experimente cu aspecte precum consultările cetățenilor conduc la un mai mare interes în UE. Așa cum un participant a spus: Mă interesez de UE atunci când UE arată un interes pentru mine, întrebându-mă ce cred. Cred că, până la urmă vom avea și noi politici mai bune întrebând și consultând cetățenii.

**Președinte.** – Întrebarea nr. 42 adresată de **David Martin** (H-0155/09)

Subiect: Rolul și participarea Comisiei la viitoarele alegeri europene

Poate Comisia să mă informeze despre rolul nepolitic pe care îl va juca pentru a crește prezența la vot în alegerile europene?

**Margot Wallström, vicepreședintă a Comisiei.** –Comisia sprijină și completează eforturile comunicării făcute de Parlamentul European și autoritățile naționale și partidele politice realizând activități tematice, de conștientizare, atât la nivel european, cât și local. Obiectivul nostru este în primul rând să informăm votanții despre data și relevanța alegerilor și astfel să îi încurajăm să voteze.

O atenție specială va fi acordată femeilor și tinerilor, cu produse și activități dedicate. Printre altele, vom transmite clipuri TV și radio, produse de Parlament, pentru a ilustra subiectele de prioritate ale alegerilor europene din Europa prin satelit și EU Tube. De asemenea, îi vom asista în diseminările lor prin televiziunile naționale, regionale și locale în statele membre. Mai mult, Comisia dezvoltă o campanie multimedia pentru tineri în toate statele membre și implicând multiplicatori prin media socială online, bloguri și reviste online. Toate paginile importante de web, de exemplu Europa, au logo-ul alegerilor și o legătură către site-ul web al

alegerilor parlamentare. Dar, publicații tradiționale inclusiv postere, cărți poștale și instalații în aer liber sunt de asemenea pregătite.

În statele membre, toate reprezentanțele noastre au fost mobilizate pentru activități organizate legate de alegeri și să mobilizeze toți multiplicatorii noștri și aproape 500 de puncte de informare Europe Direct organizează evenimente pentru a disemina materiale promoționale și a asigura o platformă de discuție pentru candidați.

În sfârșit, centrul de contact Europe Direct furnizează gratuit informații bazate pe fapte despre întrebări privind UE de la cetățeni și afaceri în toate cele 23 de limbi oficiale prin telefon, email și asistență web.

**David Martin (PSE).** - Domnule comisar, vă mulțumesc pentru informarea despre activitățile Comisiei. Aș putea să pun încă o întrebare?

În timpul campaniei electorale vor fi spuse multe minciuni despre Uniunea Europeană. Unele vor fi aspecte legate de opinii și nu mă aștept ca Comisia să interfereze în acele situații, dar când se spun minciuni clare despre comunitate, va stabili rapid Comisia o unitate de replică în următoarele două sau trei luni, unde fie dumneavoastră puteți răspunde direct minciunilor și distorsiunilor despre Uniunea Europeană, fie candidații vă pot aborda pentru informații bazate pe fapte pentru a da replica declarațiilor false despre activitățile comunității?

**Margot Wallström, vicepreședintă a Comisiei.** - Vă mulțumesc pentru continuarea acestei întrebări. Replicile fac parte uneori din activitățile noastre periodice și fac de asemenea parte din activitatea birourilor noastre de reprezentanță. Bineînțeles, candidați sau diferiți acționari ni se pot adresa oricând pentru a cere informații bazate pe fapte și, de asemenea, să ofere răspunsuri la tipul acesta de declarații care s-au făcut.

Dar, cred că Comisia va juca probabil un rol în furnizarea de informații bazate pe fapte, mai degrabă decât a fi parte la dezbateri, care consider că este pentru partidele politice și pentru candidați. Dar, noi vom încerca mereu să oferim informații bazate pe fapte și acest lucru îl facem periodic.

**Marian Harkin (ALDE).** - Întrebarea mea suplimentară este foarte similară cu cea a domnului Martin, deoarece unul din aspectele pe care le găsesc foarte dificile în timpul referendumului pentru Tratatul de la Lisabona a fost de a nu fi capabil de a obține informații bazate pe fapte destul de repede pentru a se ocupa de câteva minciuni și dezinformări care au fost diseminate.

Mă întreb dacă Comisia consideră – dat fiind că în acest moment suntem foarte aproape de alegeri – asigurându-ne că există un grup dedicat sau un număr de persoane în fiecare stat membru cu un număr special de telefon etc. unde candidații ar putea avea imediat acces la Comisie pentru informări privind aspecte particulare ca acesta.

Știu că suntem aproape de alegeri, dar aș dori să cer doamnei comisar să încerce serios să ia în considerare să implementeze ceva de genul acesta.

**Margot Wallström, vicepreședintă a Comisiei.** - Mă îndoiesc că vom avea timp să creăm un serviciu special în acest stadiu întârziat și înainte de alegeri. Cu toate acestea, avem deja serviciul care oferă posibilitatea de a face apeluri telefonice sau solicitări și vom încerca să obținem cât mai multe informații posibile.

Dar, ceea ce vom face este să începem, de exemplu, să pregătim pentru cetățeni un rezumat al Tratatului de la Lisabona. Acesta este un lucru pe care îl vom face în cooperare cu celelalte instituții. Desigur, vom încerca să facem acest lucru cât mai repede posibil, nu ca parte a campaniei. Trebuie să ne asigurăm că acesta este disponibil în toate limbile oficiale și în toate statele membre.

Dar, de asemenea cred că avem o șansă să rezolvăm întrebări despre aceasta, pentru că știm deja aspectele. Suntem de asemenea obișnuiți să răspundem întrebărilor via Europe Direct, de exemplu și prin reprezentanțele noastre, astfel că vom încerca să ajutăm cât de mult putem. Avem și material cu întrebări și răspunsuri pe care le-am asamblat. Așadar, eu cred că acest lucru poate fi util atât candidaților, cât și altor acționari.

**Președinte.** - Întrebările care, din lipsă de timp, nu au primit nici un răspuns vor primi răspunsuri scrise (consultați Anexa).

Aceasta încheie întrebările adresate Comisiei.

(Ședința a fost suspendată la ora 20.00. și reluată la ora 21.05)

**PREZIDEAZĂ: DL VIDAL-QUADRAS***Vicepreședinte***15. Componenta Parlamentului: consultați procesul-verbal****16. Verificarea prerogativelor: consultați procesul-verbal****17. Durata de protecție a dreptului de autor și a anumitor drepturi conexe (dezbatere)**

**Președintele.** – Următorul punct este raportul (A6- 0070/2009) elaborat de către dl Crowley, în numele Comisiei pentru afaceri juridice, privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/116/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind durata de protecție a dreptului de autor și a anumitor drepturi conexe (COM(2008)0464 – C6-0281/2008 – 2008/0157(COD)).

**Brian Crowley, raportor.** – Doamnă președinte, aș dori să îi urez bun-venit comisarului McCreevy în Cameră și să le mulțumesc tuturor colegilor care sunt aici în această seară.

Prelungirea dreptului de autor și a protecției acestuia a reprezentat un drum lung și spinos pentru noi toți, mai ales deoarece un număr uriaș de oameni nu sunt pe deplin conștienți de lucrurile asociate dreptului de autor.

Pentru început, permiteți-mi să îmi afirm mulțumirile, în fața Camerei, față de toți colegii mei, atât față de aceia care sunt în favoarea, cât și de cei care se opun propunerii pe care o înaintez, pentru contribuțiile și aportul lor și, mai ales, pentru sfaturile lor utile și îndrumările acordate pe parcurs. De asemenea aș dori să îi mulțumesc secretariatului Comisiei pentru afaceri juridice și mai ales lui Giorgio, care a fost un susținător și consilier de bază în acest domeniu, precum și comisarului McCreevy și echipei dumnealui. Nu aș dori să îi numesc pe fiecare separat, însă domnul care stă lângă dumneavoastră a făcut o muncă troiană cu privire la acest raport și la această directivă.

S-au rostit multe minciuni – și folosesc cuvântul „minciuni” cu precauție în legătură cu ceea ce încercăm să realizăm aici. Aceasta se poate condensa foarte simplu în patru zone foarte clare. Mai întâi, extinderea duratei de protecție de la 50 de ani, care este durata sa în acest moment, cu o perioadă suplimentară. Acum propunem, ca parte a unui compromis, o durată de 70 de ani. Această propunere de compromis se bazează pe o oarecare rezistență manifestată de Consiliul de miniștri și m-a dezamăgit faptul că Președinția Consiliului nu este reprezentată aici, în această seară. De fapt, pe toată durata acestui proces, am simțit că Președinția Consiliului nu a fost de prea mare ajutor în încercarea de a pune pe tapet această problemă. La începutul Președinției cehe, l-am sfătuit pe primul-ministru, precum și pe ministrul însărcinat, cât și pe oficialii Președinției cehe, cu privire la faptul că aceasta ar putea reprezenta un mare succes pentru Președinție, cât și un succes pentru acest Parlament. Însă alte presiuni au apărut asupra lor și au început să manifeste lipsă de interes sau o atitudine semi-detașată la încercarea de găsire a unor soluții.

Într-adevăr, alte state membre din Consiliul de miniștri au încercat înadins să blocheze și să pericliteze progresul în acest proces, formulând cerințe aberante și amendamente ilogice, fără să dea atenție detaliilor sau conținutului și fără a se angaja măcar în mod adecvat alături de Parlament, pentru a vedea dacă Parlamentul poate fi flexibil cu privire la ceea ce trebuie să se întâmple.

Însă al doilea punct cu privire la ceea ce aduce această directivă – și poate cel mai important dintre toate – este că, pentru prima dată, recunoaște contribuția muzicienilor independenți, creând un fond care le permite să se asigure că obțin un beneficiu și o remunerație pentru munca depusă – care a fost exploatată de oameni pentru o lungă perioadă de timp – pentru care, în acest moment, sunt plătiți numai o singură dată, dacă au noroc. Directiva le va da posibilitatea artiștilor care se află la finalul carierei sau persoanelor care au alte probleme de natură economică în ceea ce-i privește, să obțină o protecție sporită.

În al treilea rând, cu privire la ideea echilibrării drepturilor și puterilor acelor care se află în negocieri, fiind veriga intermediară între companiile de înregistrări și muzicieni, directiva le va conferi drepturi suplimentare muzicienilor și altor entități, pentru a asigura cu adevărat existența acestei echilibrări.

În al patrulea rând, și cel mai important, directiva va asigura claritatea asupra modului în care operează legea în interiorul Uniunii Europene. Mulți dintre colegii mei, mai ales cei din Spania și alte state mediteraneene, au înaintat idei cu privire la sectorul audiovizual pe care am încercat să-l aducem la un numitor comun,

introducând în proiectul de raport această idee de a avea o directivă separată care să trateze aspectele din sectorul audiovizual, deoarece există diferite probleme privitoare la aceasta, care necesită soluții diferite. De asemenea, așa cum s-a descoperit pe parcursul dezbaterilor și al discuțiilor noastre, există o zonă uriașă cu privire la administrarea societăților de gestiune a drepturilor de autor și la modul în care ele reprezintă drepturile și administrarea sumelor de bani ce provin din drepturile de autor, care le sunt datorate artiștilor, pentru a se asigura că pot veni în întâmpinarea nevoilor lor.

În final, permiteți-mi să spun că oamenii ar trebui să își dea seama că acesta este un drept de creație; este ceva ce a fost creat și ne-a fost oferit de o persoană; este ceva pentru care trebuie să plătim – și nu o sumă exorbitantă, ci o sumă mică. Ideea drepturilor de autor în ziua de astăzi pare că se duce pe apa sâmbetei – toată lumea poate obține orice vrea, gratis. Dacă ne gândim la direcția pe care o iau lucrurile, pe termen scurt poate că acest lucru ni se pare excelent, însă pe termen lung va ucide creativitatea, va ucide ocazia de a avea noi muzicieni, noi formații și noi experiențe.

În rândurile audienței noastre din această seară se află câțiva muzicieni, producători și câteva părți interesate. Aș dori să le spun dumnealor că aceasta este primul pas pe care îl vedem că se face pe scenă în scopul de a le garanta artiștilor și muzicienilor mai mult control asupra drepturilor lor. Dacă reușim în acest prim pas, puteți fi siguri că vom face și ceilalți pași pentru cucerirea Everestului.

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei.** – Domnule președinte, Comisia susține în întregime textul ce conține compromisul Parlamentului, înaintat spre votare în această perioadă de sesiune. Textul cuprinzând acest compromis foarte echilibrat va facilita, să sperăm, adoptarea propunerii după o singură lectură. Rezultatul va fi o binevenită dezvoltare a artiștilor din UE. Acesta va arăta aprecierea pe care o purtăm contribuției creative pe care muzicienii o aduc vieților și culturii noastre.

Textul conținând compromisul Parlamentului are patru puncte principale, pe care le susținem din toată inima: în primul rând, prevede extinderea duratei de protecție a dreptului de autor pentru artiști și producătorii de înregistrări de la 50 la 70 de ani; în al doilea rând, o nouă cerință, prin care artiștii independenți să obțină 20% din veniturile realizate de casele de discuri din vânzarea online și off-line. În al treilea rând, o prevedere „folosești sau pierzi” care să le permită artiștilor să își recupereze drepturile după 50 de ani, dacă producătorul nu pune pe piață înregistrarea sonoră; și, în al patrulea rând, o oportunitate care va împiedica producătorii de înregistrări să facă deduceri din indemnizațiile de autor plătite artiștilor promovați.

Sunt foarte bucuros să vă aduc la cunoștință faptul că fondul artiștilor independenți, care operează pe baza venitului de 20% din vânzările brute, până în acest moment a trecut prin procesul legislativ fără nicio modificare. În esență, acest fond este testat de faptul că, contrar tuturor criticilor pe care le-am auzit în ultimul an, extinderea duratei va furniza venituri artiștilor aflați la apusul carierei lor, pe de o parte, și va promova apariția unor noi manifestări artistice, pe de altă parte.

Permiteți-mi să subliniez faptul că propunerea este departe de a fi o simplă extindere a perioadei. Pentru prima dată în legile europene privind drepturile de autor, va exista o schemă conform căreia artiștii participă la veniturile din vânzări obținute de casele de discuri: 20% din cifra de afaceri brută va fi pus deoparte pentru artiștii independenți. Acest lucru este într-adevăr inovator. Cel mai important lucru este că cele 20% puse deoparte nu reprezintă venituri care le revin doar câtorva superstaruri. Acest 20% va fi distribuit artiștilor independenți. Contrar unei păreri răspândite, cei asemenea lui Sir Cliff Richard nu vor obține nici măcar un bănuț din fondul artiștilor independenți, iar casele de discuri precum EMI sau Universal, care contribuie la fondul artiștilor independenți, vor trebui să obțină profit numai din cele 80% ale cifrei de afaceri brute.

Atunci vom avea o nouă oportunitate, o prevedere care va pune capăt practicilor nefericite prin care se deduc avansuri din indemnizațiile de autor ale artiștilor promovați. Afirm din nou faptul că această prevedere există pentru artiștii mai puțin cunoscuți, deoarece înregistrările lor sunt acelea care, de cele mai multe ori, nu recuperează avansurile plătite.

Există de asemenea o clauză care le permite artiștilor să rezilieze unilateral contractele de cumpărare, odată ce producătorii lor încetează de a le mai vinde înregistrările. Toate aceste lucruri sunt foarte inovatoare și nicio propunere UE nu a înaintat atât de mult în direcția favorizării interpreților. Aceasta nu este o propunere spre beneficiul caselor de discuri. Este o abordare echilibrată cu grijă, care are ca scop răsplătirea creatorilor europeni.

Unii ar putea argumenta că supraprotejăm creatorii europeni. Aceia ale căror venituri se bazează pe dreptul de autor ne-ar implora să nu fim de acord cu această opinie. Dacă artiștii ar rămâne în industria înregistrărilor



muzicale deoarece aceasta le aduce un profit, atunci consumatorii ar beneficia, în consecință, de mai multă varietate.

Salutăm de asemenea invitația adresată Comisiei de a realiza o evaluare separată a impactului asupra artiștilor din audiovizual și de a înainta propuneri adecvate în cursul anului 2010. Avem încredere în faptul că putem înainta evaluarea impactului în intervalul prevăzut de Parlament.

Comisia este de acord că merită să se acorde o atenție sporită problemei administrării drepturilor online de redistribuire a programelor TV și radio. Ca un corolar al propunerii de extindere a perioadei, am abordat preocupările legitime ale posturilor de emisie, cu privire la drepturile online. Prin urmare, Comisia propune să se facă următoarea declarație odată ce propunerea va fi adoptată în Consiliu.

Declarația ar avea următoarea formulare: „Comisia recunoaște nevoia urgentă de a asigura o gestionare colectivă a drepturilor artiștilor de fonogramă și ale producătorilor de fonograme, atunci când producțiile radio sau televizate care includ transmisii din fonogramele comerciale, ca parte integrantă a acestora, sunt puse la dispoziția publicului într-un mod prin care membrii publicului pot avea acces la producțiile radio sau televizate dintr-un loc și la un moment ales individual de fiecare dintre ei. Comisia va adopta măsurile adecvate pentru a facilita implementarea unei astfel de gestionări colective și primul pas în această direcție va consta în faptul că Comisia va institui un dialog structurat între deținătorii de interese, în scopul de a stabili un regim funcțional de licențiere. Această declarație se limitează la punerea la dispoziție, la cerere, a producțiilor radio sau de televizate și nu acoperă punerea la dispoziție a fonogramei înseși”. Sfârșitul declarației.

Comisia a avansat această propunere în iulie 2008. Acum ne aflăm în mijlocul celei mai grave crize economice pe care a traversat-o lumea în ultimii zeci de ani. Pentru mulți cetățeni UE, această criză le afectează viața de zi cu zi. Interpreții europeni duc adesea o existență cel puțin precară, și aceasta în cele mai bune momente. Această propunere se asigură că interpreții pot obține, spre finalul carierei lor, o parte din venitul pe care l-au generat.

Parlamentul este sensibil la această chestiune și procesul a arătat că imboldul de a acționa pentru creatorii noștri este încă viu. Cred că toate temerile exprimate de cei care sunt împotriva extinderii perioadei se vor dovedi nefondate.

În concluzie, aș dori să îi mulțumesc călduros raportorului, Brian Crowley, și să îmi exprim aprecierea și admirația pentru modul în care Parlamentul European a tratat, cu eficiență, acest dosar.

**Erna Hennicot-Schoepges**, *raportoarea pentru avizul Comisiei pentru industrie, cercetare și energie*. – (FR) Domnule președinte, aș dori să îi felicit pe raportorul nostru și pe toți deputații care au muncit la această temă. De asemenea, aș dori să îi mulțumesc comisarului pentru dosarul pe care ni l-a înaintat.

Interpreții au fost trecuți cu vederea mult prea des în legislația anterioară și, ca toți ceilalți care ajută la crearea proprietății intelectuale, au dreptul de a primi o remunerație corespunzătoare. Acest amendament a extins așadar acest principiu asupra artiștilor, ceea ce reprezintă deja un considerabil pas înainte.

Totuși, rămân multe lucruri de făcut, deoarece acest compromis reprezintă doar primul pas. Situația companiilor de distribuție a drepturilor de autor încă mai variază considerabil în diferite țări, care au statut foarte diferit și, din această perspectivă, armonizarea nu este încă gata să fie pusă în practică.

Raportul Parlamentului îndeamnă Comisia să efectueze evaluări ale impactului și să monitorizeze această măsură. Așadar, următoarea Comisie va fi chemată să continue aceste lucrări. Cu privire la acordarea licențelor, aș dori să atrag atenția asupra faptului că, în general, comunitatea artistică este nesigură, fapt rezultat din abordările de acest tip, deoarece artiștilor le este teamă că marii producători vor avea controlul asupra lucrărilor create de micii producători. De aceea, în această privință va trebui să se ajungă la un echilibru.

**Emmanouil Angelakas**, *raportor pentru avizul Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorului*. – (EL) Domnule președinte, aș dori să îmi exprim, la rândul meu, felicitările față de raportor și de Comisie cu privire la compromis.

Propunerile principale cuprinse în directivă includ prelungirea perioadei de protecție pentru interpreți și producători de la 50 la 70 de ani, crearea unui fond pentru muzicieni și introducerea clauzelor „folosești sau pierzi” în contracte. Toate acestea sunt importante și au fost discutate de către noi în comisie, ca și ideea clauzei „folosești sau pierzi”, simplificarea procedurilor administrative și armonizarea normelor în toate statele membre.

Acestea au fost problemele importante care au fost incluse în compromis, de care ne declarăm satisfăcuți. În același timp, suntem mulțumiți deoarece o perioadă de 70 de ani aliniază protecția la perioada de timp în care este protejată proprietatea intelectuală, care este de asemenea de 70 de ani. Prelungirea acestei perioade de protecție va ajuta prin intermediul eforturilor de promovare a tinerilor producători muzicali, permițând prin aceasta Europei să devină o sursă globală de talente muzicale excepționale, care va reprezenta o contribuție activă la creația artistică și la siguranța locului de muncă. În același timp, statele membre vor obține venituri din impozite și Europa va deveni un exportator de proprietate intelectuală.

Consider că acest compromis este satisfăcător și salut succesul obținut.

**Christopher Heaton-Harris**, raportor pentru avizul Comisiei pentru cultură și educație. – Domnule președinte, aș dori de asemenea să îl felicit pe raportor și, pentru prima oară în cei zece ani de când mă aflu în acest loc, doresc să felicit Comisia pentru propunere și pentru compromisul pe care le-a înaintat.

Din punctul meu de vedere, militez pentru ideea drepturilor de autor. Cred că drepturile de autor și brevetele protejează oamenii, afacerile și proprietatea intelectuală (PI), iar proprietatea intelectuală este piatra de temelie a economiilor libere de piață bazate pe inițiativa privată. Oamenii și companiile investesc cu bucurie timp și bani în speranța de a găsi un produs – în acest caz, muzica – care le va plăcea oamenilor și pe care aceștia vor dori să îl cumpere. În lume, societățile cu o protecție puternică a PI avansează. Acelea care au mai puțini antreprenori și mai puține brevete pur și simplu regresează.

Acum, 38 000 de muzicieni din Marea Britanie au semnat o petiție pentru susținerea acestor propuneri. Muzicienii independenți merită ajutorul pe care îl vor obține ca urmare a acestei propuneri. În circumscripția mea este un tip pe nume Ted Carroll – unul dintre multele sute de muzicieni independenți – care mi-a scris cerându-ne să adoptăm aceste compromisuri. De aceea mă declar întru totul în favoarea acestui raport.

**Jacques Toubon**, în numele Grupului PPE-DE. – (FR) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, această propunere care vă este înaintată este o măsură pozitivă pentru artiști, pentru artă și pentru cultură, și Grupul nostru, al Partidului Popular European (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni, o va susține.

Într-adevăr, în fața dumneavoastră se află astăzi un compromis care se luptă să ia în calcul diferențele puncte de vedere și diferențele interese și care – aceasta este partea cea mai interesantă – este posibil să fie adoptat de către Consiliu, care până în acest moment s-a confruntat doar cu o mică minoritate cu opinii contrare..

Acest compromis îmbunătățește propunerea Comisiei. Face ca relațiile dintre producători și artiști să fie mai cinstite, grație unei clauze care le permite artiștilor să își exercite drepturile în momentul în care acestea nu le sunt exercitate de către producători. Acesta garantează condiții mai echitabile pentru muzicienii independenți, în raport cu soliștii. Muzicienii independenți vor beneficia de o redevență permanentă de 20%.

Sub Președinția spaniolă, ne vom gândi la extinderea propunerii și în sfera audiovizualului, adică asupra producătorilor și a actorilor. În ceea ce privește posturile de emisie, vă sunt recunoscător, domnule comisar, pentru declarația pe care tocmai ați făcut-o, și cred că ar trebui să se atașeze o declarație foarte precisă la poziția comună a Consiliului, astfel încât aspectele care privesc transmisiile muzicale radio să nu fie periclitare.

Vorbim aici despre venitul real; muzicienii independenți vor vedea cum veniturile lor se triplează, ajungând la 2 000 de euro. Interesele consumatorilor nu vor fi atinse, de vreme ce extinderea duratei protecției nu mărește prețurile. Interesele bibliotecilor nu sunt atinse, de vreme ce bibliotecile nu le plătesc indemnizații de autor artiștilor sau producătorilor de înregistrări. Ei le plătesc numai autorilor și, chiar și în acest caz, există numeroase excepții.

De aceea le sunt profund recunoscător dlui Crowley, d-nei Gill, Comisarului McCreevy și Comisiei pentru această muncă. Ea reflectă stadiul în care se află lumea noastră, o speranță de viață sporită și noi utilizatori pentru lucrări, și de aceea noi trebuie acum să adoptăm acest text – pentru a încerca să ne asigurăm că devine textul final încă de la prima lectură.

**Neena Gill**, din partea Grupului PSE. – Domnule președinte, acest raport s-a născut în urma unui proces greu și uneori complex în cadrul acestui Parlament, supus lobby-urilor intense din toate părțile, miturile și cerințele contrare fiind la ordinea zilei. Datorită urgenței și importanței de a face astfel încât acest raport să fie adoptat pe durata prezentului mandat parlamentar, raportorul și raportorul alternativ au muncit din greu pentru a ajunge la un acord cu Consiliul asupra punctelor cheie. De aceea îi felicit pe toți cei care au fost implicați în atingerea unui consens rezonabil, just și sustenabil. Totuși, sunt dezamăgită că Consiliul a eșuat în repetate rânduri să ajungă la un acord similar.

Însă sunt mulțumită că raportul răspunde scopurilor mele principale și obiectivelor Grupului PSE și că, dacă vom avea o extindere a duratei protecției drepturilor de autor, atunci veniturile sporite vor fi spre beneficiul primordial și principal al interpreților. De aceea pot accepta amendamentele de compromis înaintate de raportor, deoarece există măsuri suplimentare pentru interpreți.

Aș dori să relievez câteva amendamente cheie: amendamentul 50, care este o clauză permanentă „folosești sau pierzi”; amendamentele 59-61 privind o cerință permanentă pentru artiștii independenți, în conformitate cu care casele de discuri trebuie să aloce 20% din veniturile din vânzări; amendamentul 62 privind oportunitățile noi pentru artiștii promovați; amendamentul 71 privind posibilitatea artiștilor promovați de a renegocia contracte mai bune; și, în sfârșit, amendamentul 75 privind evaluarea impactului asupra artiștilor din audiovizual.

De aceea, aș dori să le solicit colegilor care au rezerve să se mai gândească și să voteze în favoarea raportului. Admit că acesta nu este perfect și că există unele preocupări. În alte circumstanțe, mi-ar fi plăcut ca acesta să fi abordat – mai ales în ceea ce privește artiștii promovați – problema perioadei de timp permisă caselor de discuri, în conformitate cu clauza „folosești sau pierzi”, care intră în vigoare după un an în loc de câteva luni, cum ar fi fost preferabil.

În încheiere, aș dori să îi solicit Consiliului să ajungă urgent la o înțelegere cu privire la această problemă. Toți ceilalți jucători cheie au ajuns la o înțelegere, iar artiștii au nevoie de clarificări mai bine mai devreme, decât mai târziu.

**Sharon Bowles, în numele Grupului ALDE.** – Domnule președinte, în ciuda unei ofensive întreprinzătoare de promovare din partea Comisarului și a serviciilor de sale, nu pot totuși să susțin această propunere de a extinde durata drepturilor de autor.

Știu că propunerea a fost bine intenționată, însă, în era digitală, când modul în care sunt distribuite înregistrările se schimbă cu rapiditate, de ce ar trebui să facem o schimbare ireversibilă extinzând un sistem care, în fond, încă mai operează pe bază de contracte și o structură mai relevantă pentru distribuția și vânzarea fizică? Singura speranță de salvare a situației este să abordăm problema contractelor care au devenit injuste de-a lungul timpului, iar acest lucru nu s-a făcut. Ar trebui să susținem în mod clar ideea că cesionarea pe viață, fără clauze de reînnoire, nu mai este acceptabilă și ar trebui să existe un preț pe care companiile de înregistrări să îl plătească pentru orice prelungire.

S-a depus multă muncă laudabilă pentru a impune condiții mai bune în schimbul prelungirii, însă mă tem că aceste adăugiri care nu sunt modificabile nu o fac adecvată întru totul scopului pe termen lung, deoarece acestea au și ele propriile lor inconsecvențe și nedreptăți, dat fiind că nu au abordat problema contractelor.

Am căutat un compromis pe care l-aș putea accepta, și am oferit ideea limitării perioadei de prelungire la înregistrările publicate înainte de 1975, așa cum apare în amendamentele ALDE nr. 80 și 81, care sunt compatibile cu pachetul principal. Admit că această perioadă corespunde erei rock-and-roll-ului, care preocupă multe minți la momentul de față și care a fost martoră la explozia muzicii populare și la contracte extrem de proaste. Totuși, un astfel de amendament nu ne-ar fi pus într-o situație ireversibilă pentru toate înregistrările mai noi. Ne va arăta sfârșitul modelului actual al companiilor de înregistrări, care vor fi, la urmă, principalii beneficiari și agitatori în favoarea acestei prelungiri. De asemenea, ne-ar da timp să reflectăm și să dezvoltăm mai multe propuneri orientate către artiști și către viitor, adecvate erei digitale.

Dacă abordați punctele pe care le-am prezentat, atunci acesta ar putea deveni un pachet care să merite a fi votat, însă altfel nu îl pot susține.

**Roberta Angelilli, în numele Grupului UEN.** – (IT) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, întâi de toate aș dori să îl felicit pe raportor cu privire la rezultatul excelent al muncii sale. Protecția dreptului de autor durează în acest moment o perioadă maximă de 50 de ani, și după părerea mea, această perioadă nu este suficientă pentru a oferi o remunerație corectă artiștilor pentru munca lor de creație și pentru prestațiile lor. Într-adevăr, este important să îmbunătățim situația socială a artiștilor printr-o protecție sporită, oferită de către instituții.

Pentru aceste motive ne declarăm în favoarea extinderii protecției drepturilor de autor pentru o perioadă de 95 de ani și solicităm ca acele câștiguri suplimentare generate ca urmare a acestei prelungiri să le fie acordate exclusiv artiștilor și ca, mai ales, pentru încă 45 de ani, artiștii să fie degrevați de obligația contractuală care le solicită să își transfere o parte din venituri către părți terțe. Această măsură ar trebui de fapt să aibă ca țintă exclusivă furnizarea unui avantaj clar pentru autori și artiști. Pe de altă parte, ar fi de dorit să se efectueze o

evaluare, de către Comisie, a impactului și a nevoii de a lărgi aria de aplicabilitate a acestei prelungiri pentru a include sectorul audiovizual.

**Eva Lichtenberger**, în numele Grupului Verts/ALE. – (DE) Doamnă președinte, avem o problemă cu dreptul de autor și avem o problemă cu remunerarea artiștilor. Așadar, ar trebui și trebuie să devenim proactivi și să facem ceva în această privință. Totuși, dacă devenim proactivi, atunci este important să reacționăm la provocările erei digitale și nu să umblăm după potcoave de cai morți.

Permiteți-mi să vă explic cum am ajuns la această perspectivă. Propunerea pe care o avem în față onorează de fapt o singură promisiune, anume promisiunea de a promova industria muzicală. Dacă am aborda cele ce se întâmplă cu artiștii și cu veniturile lor și dacă am calcula aceasta, atunci am ajunge la niște medii care sunt mult prea scăzute pentru ca artiștii să se poată întreține și să mai și câștige ceva pe deasupra.

Mai mult încă, acești bani nu ajung direct la artiști. Fondurile sunt prea mici pentru a se putea face ceva. Un artist cu care am discutat despre acest lucru mi-a spus că aici se petrece o redistribuire între cel mai rapid și cel mort. A trebuit să îl contrazic: este o redistribuire între artiști și producători, industria muzicală și, de-abia apoi, marile nume.

În linii mari, doamnă comisar, această propunere nu este adecvată. Trebuie să găsim ceva mai bun. Trebuie, de exemplu, să creăm ceva de genul unui tarif forfetar. Chiar și propunerile pe care le faceți în legătură cu clauza „folosești sau pierzi” țin totuși de dreptul teoretic. Haideți, vă rog, să facem ceva inteligent și bine fondat, așa cum au recomandat și solicitat artiștii pe parcursul audierii din cadrul Comisiei pentru afaceri juridice.

**Mary Lou McDonald**, în numele Grupului GUE/NGL. – Doamnă președinte, cred că intenția inițiativei a fost pur și simplu să îmbunătățească situația socială a artiștilor, după cum au afirmat comisarul McCreevy și colegul nostru Brian Crowley, însă de fapt nu reușește să facă acest lucru. Din nefericire, chiar și schimbările introduse de comisie nu merg destul de departe pentru a îmbunătăți propunerea. Este o propunere care, cred, îi va răsplăti în final pe acei artiști care au deja succes, și va răsplăti într-adevăr și industria.

Sunt surprinsă de noțiunea extinderii perioadei drepturilor de autor, fie că aceasta este de 70 sau de 95 de ani, și sunt surprinsă de aceasta nu numai fiindcă este dubioasă și aproape depășită de era digitală, ci de asemenea pentru că, este clar, o mișcare ca aceasta va aduce în primul rând beneficii intereselor industriei și nu artiștilor care se zbat să reușească.

Cred, în ciuda muncii depuse și a bunelor intenții, că deputații europeni ar trebui să respingă această propunere. Cred că Comisia trebuie să se întoarcă la planșeta de desen și să revină de data aceasta cu propunerea corectă, una care să nu vorbească doar despre susținerea artiștilor și a interpreților, ci să și pună în aplicare aceste concepte.

**Manuel Medina Ortega (PSE)**. – (ES) Doamnă președinte, spre deosebire de antevorbitorii mei, sunt de acord cu majoritatea membrilor care au vorbit pe marginea acestui punct.

Este o directivă bună, de fapt o directivă excelentă, care are ca scop protejarea artiștilor interpreți.

Când există discuții despre necesitatea găsirii unei modalități mai inteligente de a încheia înțelegeri, ceea ce se discută de fapt este modul în care să se eludeze conceptul de proprietate intelectuală. Se pot face înțelegeri numai dacă există deja o lege stabilită.

La nivel național, avem în acest moment legi stabilite. Comisia, sub conducerea dlui McCreevy, a adoptat o inițiativă excelentă, o inițiativă pozitivă, și cred că această Cameră ar trebui să adopte înțelegerea la care am ajuns în cadrul Comisiei pentru afaceri juridice, mulțumită muncii depuse de către raportor, dl Crowley, și numeroșilor raportori alternativi, cum ar fi dna Gill și dl Toubon.

Cred că este o directivă excelentă și că va întări crearea de proprietate intelectuală. De asemenea, directiva include câteva recomandări privind lucrările ulterioare ce vor mai trebui făcute.

Cred că adoptarea raportului de către această Cameră – și sper că Consiliul se va alinia Comisiei și Parlamentului – ne va asigura că, în cadrul următorului mandat, Comisia va continua pe același drum, va înainta propuneri Parlamentului și vom face progrese în cadrul protecției proprietății intelectuale, care este vitală pentru dezvoltarea Uniunii noastre Europene, ca instituție măreață, bazată pe o cultură comună.

**Olle Schmidt (ALDE)**. – (SV) Dle președinte, dle comisar, dl Crowley este un deputat european capabil, care vine adesea cu propuneri inteligente. De data aceasta, însă, consider că este dificil să urmez intențiile dumnealui.

Comisia propune ca perioada de protecție în cazul înregistrărilor muzicale să crească de la 50 de ani (în acest moment) la 95 de ani, ceea ce ar dubla aproape perioada din acest moment. Mulți ar fi de acord cu ideea că acest lucru este excesiv. Compromisul despre care se discută în acest moment este de 70 de ani și se află în direcția cea bună.

Totuși, rămân câteva întrebări. Oare o prelungire va spori diversitatea culturală și va facilita scrierea de noi compoziții? Ce efect a avut prelungirea dreptului de autor în Statele Unite asupra dezvoltării de acolo? A întărit poziția artiștilor sau beneficiarii principali au fost companiile muzicale? Putem justifica o prelungire care mărește termenul protecției în mod atât de dramatic? Nu este oare prea simplist să argumentăm că creativitatea și dorința de creație sunt direct legate de durata protecției? După părerea mea, nu s-a găsit încă răspunsul la aceste întrebări.

Ca liberal, cred în legea privind dreptul de autor și în scopul din spatele acesteia, și de aceea sunt de acord cu unii dintre colegii mei, membri ai acestei Camere. Este important, desigur, să protejăm producerea unor noi compoziții și să le permitem compozitorilor să aibă control asupra muncii lor, inclusiv din punct de vedere financiar. Totuși, intervențiile noastre de natură juridică din această Cameră trebuie, desigur, să fie echilibrate, și nu cred că aceasta se întâmplă în cazul de față.

În țara mea de origine, chestiunea accesului la compoziții pe internet este în curs de dezbatere, mai ales după procesul răsunător care a avut ca rezultat hotărârea privitoare la *Pirate Bay*. În acest moment, când dreptul de autor este tema unor dezbateri intense, cred că am face o greșală dacă am aproba propunerea Comisiei pentru o prelungire a perioadei de protecție a compozițiilor muzicale de la 50 la 95 de ani. Prin urmare, ca și dna Bowels, voi respinge integral propunerea. Cred că Comisia ar trebui să încerce din nou. Domnule Comisar, mai gândiți-vă, mai prelucați propunerea și reveniți!

**Roberto Musacchio (GUE/NGL).** – (IT) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, mi se pare că, în fața schimbărilor majore care afectează sectorul muzical și cultural în general, Europa riscă să răspundă cu soluții protecționiste și scheme depășite, promițându-le câteva firimituri interpreților și micilor companii muzicale și, în loc de aceasta, promovând interesele marilor staruri, care vor avea posibilități considerabil mărite de a își spori profiturile.

Imediat după emiterea hotărârii de către tribunalul suedez împotriva managerilor site-ului internet *The Pirate Bay*, care au fost pedepsiți pentru că au încurajat distribuirea de materiale muzicale în rețea, o aprobare din partea Parlamentului a unei măsuri de acest gen nu ar face decât să consolideze o abordare negativă și inadecvată față de noile dinamici ale erei tehnologice actuale și de nevoia de cultură, comunicare și libertate a unor generații întregi.

Protecția libertății de exprimare a artiștilor rezidă de fapt în relația lor cu societatea; libertatea de a produce artă și libertatea de a ne bucura de aceasta merg mână în mână și au un adversar comun, reprezentat de servilismul mercantil al culturii, care ar fi întărit prin această legislație.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL).** – (EL) Domnule președinte, propunerea Comisiei și raportul doresc să facă din crearea de artă și din cultura produsă de om, bunuri permanente. Ele nu sunt destinate protejării muzicienilor.

Această prelungire nu va aduce profituri decât pentru mamuții ce monopolizează industria, pentru companiile multinaționale din industria muzicală, a spectacolelor și a divertismentului, care vor continua să se îmbogățească din creațiile altora. Perdanții vor fi lucrătorii, artiștii și evoluția umană însăși deoarece, sub coerciția multinaționalelor, marea majoritate a executanților și a interpreților sunt obligați să își cesioneze drepturile în favoarea acestora, în schimbul unor sume derizorii.

Această prelungire va genera profituri de sute de milioane de euro pentru multinaționale, însă de numai câteva zeci de euro pe an pentru muzicieni. În același timp, marile companii vor controla producțiile intelectuale pe baza legii profitului.

Propunerea Comisiei, care este susținută de marile grupuri politice din Parlamentul European, este dovada vie a naturii, caracterului și intereselor pe care Uniunea Europeană le apără și le protejează. Pentru a proteja profitabilitatea capitalului, transformă totul într-un bun economic, de la apă la artă, cultură și creațiile omului.

**Jens Holm (GUE/NGL).** – (SV) Domnule președinte, propunerea de prelungire a drepturilor de autor la 95 de ani este un exemplu șocant privitor la modul în care marile companii de înregistrări au reușit să facă lobby pentru o propunere care să fie într-un tot în asentimentul lor. O prelungire atât de lungă a perioadei de protecție a drepturilor de autor nu va face decât să lovească în consumatorii individuali și va inhiba producerea

de muzică nouă. Noi, cei din Grupul Confederal al Stângii Unite Europene/Stânga Verde Nordică, am depus așadar un amendament în care solicităm să se înlăture prevederea referitoare la 95 de ani. De asemenea, solicităm ca întreaga directivă să fie respinsă.

Drepturile asupra cântecului *La mulți ani!* se presupune că ar trebui să îi aparțină companiei nord-americane Warner. Oamenii care își sărbătoresc ziua de naștere în public de-abia dacă îndrăznesc să cânte acest cântec în anumite locuri din Statele Unite de teama represaliilor și a amenziilor. Acesta este un exemplu absurd despre cât de rele pot deveni lucrurile atunci când le permitem intereselor individuale și industriei să guverneze politicile. Acest exemplu este din SUA, unde durata de protecție a dreptului de autor este deja de 95 de ani. Haideți să nu lăsăm să fie și cazul Europei. Respingeți prevederea de 95 de ani și respingeți directiva în ansamblul ei!

Mă întreb de asemenea dacă Comisia a efectuat o evaluare a impactului privitor la proporția din veniturile viitoare care va ajunge la artiștii individuali și la cea care va fi de fapt reținută de marile corporații.

**Manolis Mavrommatis (PPE-DE).** - (EL) Domnule Comisar, așa cum am putut auzi pe parcursul dezbaterii, opiniile privind reglementarea legislativă pentru extinderea perioadei de protecție a proprietății intelectuale variază.

Aș dori să subliniez încă o dată că adoptarea acestei directive specifice nu va afecta consumatorii, nici nu va face ca prețul fonogramelor să crească. Ne străduim cu toții să prelungim perioada de protecție a drepturilor conexe în conformitate cu creșterea speranței de viață. Proprietatea intelectuală este protejată timp de 70 de ani după moartea autorului, generând astfel un anumit venit familiei acestuia. Protecția actuală pentru drepturile conexe ale interpreților, care acoperă 50 de ani de la înregistrare, este așadar foarte scurtă. De aceea ar fi o idee bună să avem un compromis care să stabilească o perioadă de 70 de ani.

De asemenea doresc să vă atrag atenția asupra studiului care se află în pregătire, privind actori și la posibila propunere de directivă care va fi prezentată în 2010. Cred că și interpretările actorilor ar trebui să fie protejate, mai ales într-o perioadă în care creația artistică este importantă și în care progresele de natură tehnologică pot reprezenta un ajutor în asigurarea unor venituri pentru artiști.

În concluzie, sper că vom beneficia de cooperarea Comisiei Europene cu privire la propunerea pentru o nouă directivă.

**Glyn Ford (PSE).** - Domnule președinte, permiteți-mi să fiu clar: susțin prelungirea drepturilor de autor de la 50 de ani la 70 de ani. Problema mea este: cine va obține beneficii din aceasta?

Salut faptul că, așa cum s-a solicitat de către Uniunea muzicienilor, muzicienii independenți vor obține 20% din profiturile de distribuție. Problema este echilibrul dintre companiile de înregistrări multinaționale și artiștii promovați. Mulți dintre acești oameni au semnat contracte acum 30 sau 40 de ani, care le-au acordat 8% din prețul comercianților, cu companiile responsabile de producție, distribuție și prelevare a banilor din vânzări. Acum, aceleași companii multinaționale de înregistrări vor obține un chilipir neașteptat de multe milioane de euro nefăcând absolut nimic deoarece, în această nouă eră digitală, nu este nimic de făcut. Pe baza unei structuri industriale care a devenit redundantă ca urmare a schimbărilor tehnologice, nu Robin Hood va câștiga, ci Șeriful din Nottingham. Acești artiști ar fi trebuit să aibă posibilitatea de a își revendica proprietatea pe care ei înșiși au creat-o.

**Christofer Fjellner (PPE-DE).** - (SV) Domnule președinte, haideți să clarificăm un lucru: prelungirea duratei de protecție pentru drepturile de autor nu ar avea ca rezultat muzică mai multă sau mai bună. Care muzician de 25 de ani va spune „nu, nu am să scot acest disc, deoarece voi fi plătit pentru el numai până la 75 de ani și nu până la 120”? Nici nu îi va încuraja pe *săracii* muzicieni, deoarece nu înregistrările lor se vând și după 50 de ani după ce au fost făcute. În schimb, va încuraja fie marile companii de înregistrări sau pe aceia care au câștigat deja foarte mult din înregistrările lor. Cred că acest lucru și-a pierdut complet orice simț al proporției.

Cineva care va inventa astăzi un tratament împotriva cancerului, dincolo de faptul că va primi Premiul Nobel pentru medicină, își va putea proteja invenția numai pe o perioadă de 20 de ani, în timp ce o persoană care face o înregistrare va beneficia de protecție pentru acea invenție, sau înregistrare, timp de 95 de ani. Acest lucru nu respectă nicio proporție. Totuși, sunt de acord că 70 de ani este mai bine decât 95 de ani, deși totuși cred că cel mai bun lucru pe care îl putem face este să respingem întreaga propunere.

**Charlie McCreevy, membru al Comisiei** – Domnule președinte, aș dori să cred că am învățat multe din timpul petrecut aici, în calitate de comisar european. Unii oameni ar putea spune că nu, însă eu cred că da.

Însă unul din lucrurile pe care le-am învățat este că orice intră în legătură cu sfera proprietății intelectuale este plin de tot felul de capcane. A existat un număr de chestiuni ridicate în această zonă a proprietății intelectuale în Parlament și în Consiliul de Miniștri, ambele pe durata mandatului meu de comisar și de ministru al guvernului irlandez, iar unele dintre aceste chestiuni există de circa 20-30 de ani. Deci am învățat că orice aspect al acestor probleme obține o imensă acoperire, generează multe dezbateri și polarizează mulți deputați europeni, multe state membre și diverse entități interesate.

Așadar, am învățat că este extrem de dificil să abordezi un aspect din această zonă și să încerci să ajungi la o soluție acceptabilă. În timpul petrecut de mine aici ca și comisar, au existat multe momente în care nu am reușit să ajungem la o înțelegere în anumite privințe.

Date fiind acestea, nu sunt deloc surprins de adâncimea și sinceritatea argumentelor care vin din toate părțile în cadrul acestei dezbateri, deoarece orice probleme privitoare la sfera proprietății intelectuale generează întotdeauna acest tip de controverse, iar oamenii care se află pe poziția opusă propunerii de compromis înaintate de dl Crowley vor fi în totalitate în opoziție cu alte aspecte ale proprietății intelectuale.

Așadar este foarte interesant, în acest tip de dezbateri, să vedem cum oamenii iau o poziție în alte sfere ale proprietății intelectuale, adoptând altă poziție aici, deoarece aceasta este o zonă foarte dificilă și accept sinceritatea oamenilor care și-au adus contribuția.

Nu are sens să mă opresc asupra tuturor chestiunilor ridicate în mod individual și să le dezbater, deoarece au fost dezbătute până la saturație în comisie. Un lucru pe care l-au făcut dl Crowley și raportorii din alte comisii a fost acela că le-au consacrat foarte mult timp. Parlamentul a acordat acestei chestiuni foarte mult timp și un grad excepțional de efort, iar mulți dintre asistenții și persoanele din propriul meu DG au muncit din greu la aceasta, încercând să ajungă la ceea ce noi am crezut că va fi un compromis acceptabil.

Însă voi atinge și alte puncte. Permiteți-mi doar să elimin de la început unele chestiuni care nu sunt așa de mult în legătură cu această dezbateri, ci mai degrabă cu cele referitoare la dezbateri anterioare ca urmare a căreia am venit cu această propunere.

Permiteți-mi să vă asigur că oamenii care m-au rugat să înaintez aici o propunere au fost interpreții – de aici a venit lobby-ul intens.

Dacă există neînțelegeri aici, în Cameră, și între statele membre, pot spune de asemenea că au existat perspective diferite și în DG-ul meu privitor la această problemă atunci când am discutat, în cadrul său, despre maniera în care să procedăm, și multe dintre punctele de vedere care difereau și care au fost înaintate aici au fost reflectate și acolo. Cred că acest lucru este normal: dacă generează astfel de perspective divizate aici și în alte state membre, vă puteți aștepta și la același lucru în DG.

Însă am fost supus unul lobby destul de intens din partea interpreților obișnuiți. Da, interpreții de categorie grea au venit și ne-au acordat susținerea pentru această cauză, deoarece interpreții obișnuiți credeau că era mai bine să aibă de partea lor unele dintre numele mari din acest domeniu, însă interpreții obișnuiți – muzicienii independenți, de care majoritatea oamenilor nici nu au auzit – au făcut cel mai intens lobby. Cred că este important să notăm că, după cum a spus dl Heaton-Harris, 38 000 de muzicieni independenți susțin această propunere.

Așadar, trebuie să se analizeze dacă acesta este modul adecvat de înaintare în această direcție. Aș spune că majoritatea oamenilor îi cunosc pe interpreții celor mai îndrăgite patru melodii sau înregistrări ale lor, însă mă îndoiesc că mulți dintre ei știu și cine le-a scris. Însă textierul cântecului are dreptul la o protecție pe durata vieții sale plus 70 de ani.

Dacă ar fi să numesc în această seară șase melodii dintre cele mai populare, mă îndoiesc că cineva din această Cameră ar putea să indice persoana care a scris cântecul, însă fiecare care cunoaște o anumită înregistrare ar putea spune că respectivul cântec a fost cântat de cutare și cutare. Textierul primește o durată de protecție pe perioada vieții plus 70 de ani, însă interpretul primește numai 50 de ani de la data interpretării.

Dintr-o perspectivă morală, acest lucru este nedrept. Unii oameni au avut un singur hit, când aveau 21 sau 22 de ani și de atunci nu s-a mai auzit nimic de ei și nici nu au obținut foarte mulți bani din aceasta. În anii de încheiere a carierei lor, când se apropie de vârsta de 70 de ani sau mai mult, cred că ar fi rezonabil să poată obține un venit suplimentar. Puteți reduce la esență toate argumentele tehnice și intelectuale și de orice altă natură, însă, din punct de vedere al fair play-ului, cred că acest argument are câștig de cauză.

După cum au menționat dl Crowley și alții, este pur și simplu o încercare de a aborda unele dintre aceste probleme – care generează controverse. Am făcut tot posibilul pentru a obține o propunere. Dl Crowley a depus un volum mare de muncă pe această temă, încercând să ajungă la înțelegeri și compromisuri, muncind îndelung și din greu.

Mă voi referi numai la câteva dintre problemele ridicate.

Dna Gill, care a acordat mult sprijin propunerii, fapt pentru care îi sunt foarte recunoscător, a menționat clauza „folosești sau pierzi”, care demarează după un an, însă, în momentul în care este implementată în statele membre, acestea îi pot permite să demareze după trei luni sau șase luni, dacă se dorește.

Dna Bowles – și nu pun nicio clipă la îndoială sinceritatea dumneaei în această privință – simte că nu este în postura de a vota pentru această propunere sau pentru propunerea de compromis înaintată de Brian Crowley. A menționat problema contractelor. Ei bine, nu cred că problema contractelor ar trebui să înăbușe propunerea. Este în mod cert o altă problemă, care ar putea face obiectul unei alte inițiative dacă – și numai dacă – această propunere este votată.

Alocuțiunea d-nei Lichtenberger a fost excelentă. Aș dori să indic faptul că 2 000 de euro nu reprezintă deloc un mizilic pentru un artist independent. La ideea fondului, după cum am spus mai devreme, au subscris 38.000 de interpreți și cred că ei știu mai bine acest lucru.

Dl Medina Ortega, din vasta lui experiență ca politician, a făcut o remarcă excelentă, și sunt de acord cu el că trebuie să propunem ceva care să aibă destule șanse pentru a ajunge și în Consiliul de Miniștri. După cum a arătat, trebuie să fim realiști, deoarece, în prezența unor perspective diferite și acolo, trebuie să venim cu o propunere – așa cum au făcut dl Crowley și alții – care să aibă șanse realiste de a ajunge în Consiliul de Miniștri, iar dumnealui a arătat acest lucru în mod evident și adecvat.

Dl Schmidt și dl Musacchio au făcut comentarii privind modelul de afaceri al caselor de discuri, însă noi nu sprijinim modelele de afaceri existente ale caselor de discuri. O durată de 70 de ani va fi deschisă tuturor modelelor de afaceri inovatoare.

Dl Holm s-a referit la posibilitatea de a fi amendat, de exemplu, pentru că a cântat *La mulți ani!*, însă cred că a făcut o confuzie de idei. Nu este vorba despre cântec: este vorba doar despre înregistrarea acestuia de către un interpret, așadar dl Holm poate cânta *La mulți ani!*, oricând dorește și nu va fi în pericol de a fi penalizat în vreun fel. Este vorba despre înregistrarea efectuată de interpret, și nu de scriitor.

Dl Mavrommatis a făcut un număr de comentarii pe care le-am notat, însă cred că 70 de ani reprezintă cea mai bună estimare de viață.

În concluzie, aș dori să îmi exprim aprecierea și admirația pentru tratarea eficientă a acestui dosar de către toată lumea implicată din Parlamentul European. A avut ca rezultat propunerea de compromis înaintată de Brian Crowley și cred că ne demonstrează dorința de a îmbunătăți cadrul legal pentru comunitatea noastră creativă. Cred că în viitor va arăta că protejarea celor care creează a reprezentat alegerea corectă și că sporirea eficienței infrastructurii de management al drepturilor le va dovedi că s-au înșelat aceluia care pretind că o mai bună protecție va duce la o cultură online mai puțin înfloritoare.

Aș dori să le mulțumesc tuturor celor preocupați de dezbateri, mai ales raportorului Brian Crowley, nu numai fiindcă este un coleg de-al meu din Irlanda și un prieten foarte vechi, ci pentru că a depus extraordinar de multă muncă încercând să facă astfel încât acest compromis să devină acceptabil pentru cât mai multe interese concurente din Parlament, și a facilitat un compromis care, așa cum a spus dl Medina Ortega, are șanse rezonabile de a fi acceptat și în Consiliul de Miniștri.

**Brian Crowley, raportor.** – Domnule președinte, aș dori să le mulțumesc din nou colegilor pentru contribuția lor la această dezbatere. Din nefericire, în ciuda tuturor discuțiilor noastre, a propunerilor, modificărilor și remodificărilor, precum și a schimbărilor care au avut loc, unii colegi încă nu au înțeles modul în care a avansat această situație. Trebuie să spun, din punct de vedere personal, că apreciez toate opiniile fiecăruia și că înțeleg de unde vin ele.

Este dificil să facem aceasta atunci când primim amendamente de la colegi, la care este atașat un articol din *Financial Times* care afirmă că ar trebui să votăm împotriva dreptului de autor, în timp ce în subsolul articolului figurează mențiunea „drepturi de autor protejate”. Chiar și *Financial Times*, care se opune protecției sau prelungirii drepturilor de autor, folosește instrumentul drepturilor de autor!



De asemenea, am auzit cum organizațiile de consumatori spuneau că este greșit să se extindă drepturile de autor deoarece aceasta va interfera cu drepturile și alegerile consumatorilor, din nou fără să își dea seama sau fără a da crezare faptului că drepturile de autor există deja și că aceste drepturi, precum și protecția lor, s-au materializat.

De asemenea, i-am auzit pe colegi menționând obligațiile pe care acestea le vor institui asupra inovației și creativității, însă cum vor putea oamenii să creeze ceva dacă nu își pot proteja drepturile? Dacă nu își pot proteja creațiile, cum vor face aceasta?

De asemenea, oamenii care vorbesc despre comercializare – sau „mercantiling”, dacă ar fi să traducem – în industria înregistrărilor ar trebui să își dea seama ce se petrece în realitate. Aceasta există de foarte multă vreme. Înainte de apariția muzicii înregistrate, când cumpărai partituri trebuia să plătești o anumită taxă ce îi revenea creatorului respectivei muzici și de fiecare dată când era interpretată, interpretul obținea, la rândul său, o cotă din aceasta.

Așadar, aici discutăm despre instaurarea echilibrului și a corectitudinii în această chestiune, pentru a asigura drepturile celor care sunt mai slabi din punct de vedere al termenilor contractuali, care sunt mai slabi din punctul de vedere al executării contractului și care se apropie de finele carierei lor muzicale, astfel încât să beneficieze de protecție și de foloase.

Este important ca oamenii să recunoască faptul că apariția noii tehnologii – pe care o întâmpinăm în mod pozitiv, deoarece este într-adevăr fantastică – nu înseamnă că ai dreptul de a obține ceva pe degeaba. Dacă, în trecut, intrai într-un magazin de muzică și luai CD-ul sau discul scoase de o casă de discuri și ieșea de acolo cu ele, ai fi fost prins și acuzat de furt din magazin; la fel, astăzi, descărcarea de muzică gratuit, fără plata unei taxe către cineva, înseamnă același lucru.

Discutăm despre instituirea de mecanisme adecvate.

Doresc să le mulțumesc lui Jacques Toubon, Neenei Gill și tuturor colegilor mei pentru ajutorul și asistența acordate, și îi sunt deosebit de recunoscător dlui Medina Ortega pentru îndrumările sale utile și pentru sfaturile sale care m-au ajutat să ies dintr-o situație problematică în care mă aflam împreună cu partea spaniolă.

**Președintele.** – Acest punct a fost închis.

Votul va avea loc mâine la orele 12.00.

#### **Declarații scrise (articolul 142 din Regulamentul de procedură)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), în scris.** – (PL) Obiectivul acestui raport a fost să susțină artiștii europeni prin prelungirea duratei protecției dreptului de autor asupra fonogramelor de la 50 la 70 de ani.

Documentul stipulează de asemenea înființarea unui fond pentru muzicienii independenți, finanțat din contribuțiile producătorilor, echivalente cu cel puțin 20% din veniturile lor anuale pentru prelungirea drepturilor de autor. La cincizeci de ani după publicarea unei fonograme, interpretul va avea posibilitatea de a rezilia contractul dacă producătorul nu comercializează fonograma.

Acestea sunt schimbări noi, deși de natură cosmetică, ale legilor privind drepturile de autor, care au nevoie urgentă de o revizuire exhaustivă. Drepturile de autor au existat înaintea Internetului și se referă la o perioadă diferită. Acum, este nevoie de o nouă abordare a acestei probleme.

Legislația actuală, care include Directiva 2006/116/CE din data de 12 decembrie 2006, nu umple golurile de natură juridică existente, din cauza dezvoltării unei noi tehnologii. Adoptarea raportului Crowley de către Parlamentul European va permite o anumită protecție multiculturală, care va încuraja concurența în industria globală a muzicii. Parlamentul i-a solicitat de asemenea Comisiei să facă o evaluare a nevoii de a avea o prelungire similară a duratei protecției drepturilor de autor asupra interpreților și producătorilor din sectorul audiovizual. Până la 1 ianuarie 2010, Comisia va prezenta un raport privind rezultatele acestei evaluări în fața Parlamentului European, a Consiliului și a Comitetului economic și social european. Încă mai trebuie să așteptăm o revizuire completă a legii privind dreptul de autor.

## **18. Un plan de acțiune privind mobilitatea urbană (dezbateri)**

**Președintele.** – Următorul punct este raportul (A6-0199/2009) elaborat de dl Savary, în numele Comisiei pentru transport și turism, asupra unui plan de acțiune privind mobilitatea urbană (2008/2217(INI)).

**Gilles Savary**, *raportor*. – (FR) Domnule președinte, domnule comisar, vă mulțumesc. Parlamentul European efectuează cu privire la acest raport un exercițiu de stil oarecum fără precedent deoarece, vă reamintesc, problema mobilității urbane a fost ridicată inițial de comisarul pentru transporturi, Jacques Barrot, cu mai bine de doi ani în urmă, și a avut ca rezultat Cartea verde elaborată de Comisia Europeană, care ne-a înaintat concluziile sale în primăvara anului 2007. Acestea au fost abordate într-un raport – un raport din proprie inițiativă – al Parlamentului nostru, întocmit de colegul meu, dl Rack, deputat european, care se află aici în această Cameră.

Sistemul instituțional european stipulează că o Carte verde trebuie urmată de o Carte albă și, în cazul de față, au fost înaintate propunerile Comisiei Europene pentru planuri de acțiune privind mobilitatea urbană.

Trebuie să îi mulțumesc dlui Tajani, aici de față, pentru sfaturile pe care mi le-a acordat în luna decembrie, când mi-a spus că nu ar fi posibilă, din punct de vedere politic, înaintarea de către Comisia Europeană a unei propuneri, în acel moment. Este de înțeles: din motive independente, un număr de state au rezerve cu privire la aceasta, în contextul apropiatelor alegeri europene, însă Parlamentul a încercat să ridice mânușa.

Aș dori să îmi exprim recunoștința față de colegii mei, deputații europeni prezenți aici, astăzi, din partea tuturor grupurilor politice – mai ales coordonatorii – și Comisiei pentru dezvoltare regională, pentru că mi-au susținut propunerea, care era de a construi pe baza avantajului pe care îl deținem și de a spune că, de vreme ce Comisia nu mai putea să ia inițiativa, atunci va trebui să o luăm noi.

Ceea ce vom propune este oarecum fără precedent. Nu știu dacă a existat un precedent, aici în această Cameră. Îi vom propune Comisiei un plan de acțiune pe care ea ar fi trebuit să ni-l propună nouă.

În mod normal, nu se așteaptă deschiderea niciunei căi legislative de la un raport din proprie inițiativă precum acesta. Propunând un plan de acțiune foarte practic, cu propuneri extrem de precise, Parlamentul, nefiind executivul și nici guvernul Uniunii Europene – roluri deținute de Comisie – nu poate spera decât să fie auzit.

Trebuie să afirm în treacăt că, de-a lungul ultimelor luni, am obținut suportul covârșitor al tuturor organizațiilor care au un oarecare interes în aceste chestiuni. Acestea includ mai ales – aș dori să evidențiez aceasta în favoarea celor câțiva membri rămași care au unele rezerve privitoare la inițiativă – autoritățile locale și toate organizațiile care reprezintă autoritățile locale, inclusiv în țări care, astăzi, pledează în favoarea subsidiarității ca mod de a ne explica faptul că acest plan de acțiune iese din discuție.

De aceea, cred că autoritățile locale au recunoscut că mobilitatea urbană este foarte probabil să fie una din provocările majore ale secolului XXI. De ce? Fiindcă, astăzi, 60% din europeni locuiesc în comunitatea urbană. În 2020, această cifră va ajunge la 80% și noi, Uniunea Europeană, avem o bază legală care ne face solidar răspunzători, alături de statele membre și de autoritățile locale, pentru politica privind transporturile.

Oare noi, ca europeni, vom renunța la ideea de a avea cea mai vagă idee sau cea mai nesemnificativă inițiativă în zone în care transportul va pune cele mai complicate și, fără îndoială, cele mai fundamentale probleme în anii ce vor veni? Noi credem că nu, și de aceea Parlamentul European nu a vrut să tăcem, nu a vrut să tăcem cu privire la problema mobilității urbane. Mai degrabă, în unele moduri a vrut ca noi să folosim această inițiativă pentru a face apel la Comisie să ia din nou în considerare această problemă ca fiind o prioritate pentru următorul mandat.

Aș dori să le mulțumesc tuturor coordonatorilor, de vreme ce am muncit într-un mod fără precedent, am lucrat contra curentului, iar raportul care a fost înaintat a reușit să obțină o susținere foarte largă din partea Comisiei pentru transport și turism.

Aș dori să spun că acesta este un raport bazat pe principiul subsidiarității. Iese din discuție – da, am vorbit prea mult, însă sunt sigur că îl veți ierta pe raportorul dumneavoastră, domnule președinte – faptul că Europa se va gândi la luarea unor decizii legate de transportul urban în numele autorităților locale.

Eu însumi sunt un reprezentant local ales și sunt foarte dedicat libertății de administrare a autorităților locale, după cum au arătat-o și campaniile pe care le-am condus în această Cameră, mai ales alături de dl Piecyk, colegul meu din Comisia privind transportul și turismul. Totuși, ceea ce cred este că Europa poate motiva, poate îmbunătăți schimbul de informații și de bune practici, aceasta reprezentând esența propunerilor noastre, care vor fi subliniate în scurt timp.

**Antonio Tajani**, *vicepreședintele Comisiei*. – (FR) Domnule președinte, întâi de toate aș dori să îi mulțumesc dlui Savary pentru munca depusă. Aș dori să îi mulțumesc pentru angajamentul pe care l-a demonstrat în promovarea unei politici europene privind transporturile în marile orașe, în orașe. Aceasta nu este o problemă

secundară: dacă vrem într-adevăr să soluționăm provocarea privind transporturile în Europa, trebuie să acționăm în sfera transportului urban.

De aceea aș dori să îi mulțumesc în primul rând dlui Savary. Repet: mulțumită lui, am făcut progrese în domeniul transportului urban, iar raportul de astăzi, care va fi supus votării mâine, reprezintă un mesaj foarte important; un mesaj pe care trebuie să îl ascult și sper să îi pot oferi dlui Savary un feed-back pozitiv privitor la angajamentul său, pe parcursul următorului mandat. Îi sunt recunoscător, încă o dată, pentru munca pe care a depus-o în problema transportului urban.

Acum voi continua în limba mea maternă.

, *vicepreședintele Comisiei*. – (IT) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, transportul urban este cu siguranță o parte integrantă a sistemului european de transporturi, de vreme ce întregul sistem începe și se termină adesea în zone urbane mari, și traversează multe dintre aceste zone urbane. Pentru acest motiv, este important nu numai să luăm în calcul mobilitatea urbană din punctul de vedere al vieții orășenești, ci de asemenea și din perspectiva transporturilor de toate tipurile, incluzând transporturile pe distanțe lungi.

Combaterea schimbărilor climatice, facilitarea comerțului, garantarea rezervelor de energie, răspunsul dat nevoilor de mobilitate ale cetățenilor, reducerea problemelor asociate cu congestionarea traficului și abordarea schimbării demografice sunt toate aspecte de importanță fundamentală pentru politica europeană, iar mobilitatea în zonele urbane este intim legată de toate aceste provocări.

Din acest motiv, Comisia și-a prezentat Cartea verde privind mobilitatea urbană în septembrie 2007, iar consultațiile care au urmat după adoptarea Cartei verzi au demonstrat că există un acord larg asupra faptului că Uniunea Europeană are un rol de jucat în această sferă. Rezoluția dumneavoastră referitoare la Cartea verde privind mobilitatea urbană, întocmită sub conducerea d-ului Rack și adoptată în data de 9 iulie 2008, susține această concluzie.

Scopul Cărții a fost să faciliteze calea pentru un plan de acțiune în domeniul mobilității urbane; decizia Parlamentului de a înainta cu propriul său plan de acțiune înainte de orice propunere a Comisiei trimite un semnal politic puternic; de aceea am subliniat importanța muncii dlui Savary în calitate de raportor, fiindcă arată cât de multă importanță acordă Parlamentul unei îndatoriri pe care nu ne putem permite în niciun caz să o ignorăm.

După cum știți, sunt dedicat problemei mobilității urbane și adoptării cu rapiditate a unui plan de acțiune bine pus la punct. Aș dori să reiterez faptul că acest lucru este planificat în programul de lucru al Comisiei pentru 2009 și sper că va fi adoptat cât de curând posibil. Dl Savary a spus foarte bine acest lucru în discursul său; există o oarecare rezistență în sânul instituțiilor europene, deoarece unii oameni simt că un plan de acțiune de acest tip ar viola principiul subsidiarității. Nu cred că se pune această problemă, mai ales dacă luăm în considerare rădăcina latină a cuvântului subsidiaritate, care este *subsidium*, însemnând „ajutor”: este datoria noastră de instituții europene să ajutăm instituțiile locale să funcționeze în mod mai eficient. Dacă ajuți pe cineva nu înseamnă că îl înlocuiești, ci înseamnă să contribui la o mai bună rezolvare a problemelor!

Fără a intra în detalii cu privire la propunere, pot confirma faptul că planul nostru de acțiune se va baza pe activități pe care le-am întreprins de ceva vreme și pe care le va integra într-un context coerent, încercând să prezinte cea viziune politică ce încă lipsește din acțiunile europene privitoare la mobilitatea urbană. În acest mod, cadrul politic ar trebui subliniat pentru alte intervenții viitoare în domenii în care acțiunea la nivel comunitar este considerată utilă, sau într-adevăr esențială.

Raportul dumneavoastră va aduce cu siguranță o contribuție importantă la discuțiile noastre interne și vă pot asigura că vom putea lua în considerare multe dintre propunerile pe care le conține. Desigur, există aspecte și detalii care necesită o clarificare și o dezbateră suplimentară. Vom examina îndeaproape sugestiile dumneavoastră, vă asigur de aceasta, alături de recomandările primite de la Comitetul Regiunilor, cu care v-ați consultat.

Votul de astăzi nu va reprezenta sfârșitul dialogului în această chestiune. Pe măsură ce lucrările Comisiei înaintază, mă voi asigura că țin legătura cu dl Savary și cu ceilalți membri care au urmărit îndeaproape sectorul transporturilor, astfel încât planul pe care îl va adopta Comisia să fie în concordanță cu ceea ce adoptă Parlamentul și să reprezinte calitatea adevărată. În fine – permiteți-mi să afirm din nou – planul nostru nu va arăta că organismele locale sunt înlocuite de Comisie, ci pur și simplu că această Comisie dorește să ajute organismele locale să își îmbunătățească munca prin partajarea informațiilor și a bunelor practici care le vor da posibilitatea cetățenilor de a trăi mai bine și de a se deplasa mai ușor între orașe, în afara orașelor

și în interiorul orașelor. De aceea, îi mulțumesc Parlamentului European pentru munca pe care a efectuat-o și pentru votul pe care îl oferă în favoarea acestui plan.

**Jean Marie Beaupuy**, raportor pentru avizul Comisiei pentru dezvoltare regională. – (FR) Doamnă președinte, domnule comisar, dle Savary, doamnelor și domnilor, suntem aici, în această adunare parlamentară care s-a strâns pentru votarea asupra textelor, domnule comisar, și ne aflăm mai presus de toate într-o adunare parlamentară pentru ca textele să fie implementate.

Astăzi notăm că, după munca excelentă depusă de către predecesorul dumneavoastră cu privire la Cartea verde și la cele 400 de contribuții care i-au urmat, de-abia dacă s-au mai înregistrat și alte lucrări, astfel încât, după cum ați spus și dumneavoastră chiar acum, a fost interesant dacă Parlamentul European ar fi exprimat o opinie.

Într-adevăr, natura urăște vidul, așadar atunci când Comisia Europeană nu își face treaba, Parlamentul este acela care trebuie să o facă și, în această privință, trebuie să spun – și ați spus-o și dumneavoastră, domnule comisar – că munca prestată de către dl Savary este foarte interesantă de vreme ce, de fapt, v-a furnizat toate materialele necesare pentru întocmirea planului de acțiune.

Nu vreau să spun că asistăm la un schimb de roluri între Comisie și Parlament, însă ar trebui să notăm că, în timp ce Tratatul de la Lisabona trebuie să fie adoptat, Parlamentul câștigă ceva mai multă putere.

Această muncă efectuată de dl Savary este excelentă, deoarece ia în calcul încă o dată un număr de propuneri făcute de Comisia pentru dezvoltare regională.

Respectând principiul subsidiarității, desigur, ne așteptăm să ne prezentați un îndrumar. Ar fi foarte folositor. Scopul său nu ar fi acela de a constrânge autoritățile locale, ci mai degrabă de a le ajuta. Ne așteptăm să ne prezentați indicatori – din nou, nu ca o constrângere, ci ca o susținere. Mai presus de toate, ne așteptăm să ne prezentați elementele legate de planificarea călătoriilor. În anumite țări, acestea există; în anumite țări, acestea sunt chiar obligatorii, fiind absolut vitale.

Aș dori să ofer un exemplu. În cadrul Intergrupului pentru habitat urban pe care am avut onoarea de a îl prezida, am subliniat creșterea urbană de-a lungul ultimilor ani: în 10 ani, creșterea urbană a acoperit de trei ori suprafața Luxemburgului. Așadar, cum se leagă aceasta de dezbateră noastră din această seară? Are o legătură foarte directă, de vreme ce utilizatorii din orașe călătoresc cu exact 20% mai mult în fiecare zi din cauza creșterii urbane și mai mult de 70% dintre ei își folosesc propriile mașini.

Toate acestea ne fac să spunem că, atunci când Comisia pentru dezvoltare regională ne cere să respectăm nu numai condiția pentru o abordare integrată, ci și pentru planurile de călătorie, ea instituie de fapt un principiu general pe care sperăm foarte mult că îl veți lua în calcul în planul dumneavoastră de acțiune.

Această problemă a fost, evident, deja ridicată în cadrul Intergrupului nostru pentru habitat urban, și am dori să ne exprimăm în avans recunoștința față de dumneavoastră pentru că ați luat în calcul și aici o abordare integrată.

Nu ați răspuns la întrebările noastre de astăzi, domnule comisar. Ați emis ceea ce se poate numi, într-un fel, un angajament ce nu a fost făcut din toată inima; ați fost destul de ferm cu privire la principii, însă nu ne-ați oferit garanții.

Situația este de fapt gravă. De ce? 400 de milioane de europeni trăiesc în orașe, iar aceste 400 de milioane de europeni sunt afectați de condiții de viață precum cele care îi fac să își piardă timpul în fiecare zi în aglomerațiile din oraș. Știm că aceste aglomerații ne costă 1% din PIB. În timp ce vorbim despre un plan de redresare – un plan de redresare economică – permitem să se piardă miliarde de euro.

Domnule comisar, este nevoie de o acțiune mai rapidă, pentru că aceste planuri de acțiune privind mobilitatea urbană sunt un element crucial al planului de redresare, însă sunt de asemenea cruciale din punct de vedere al provocării prezentate de schimbarea climatică de vreme ce, după cum ați indicat, 40% din poluare se produce în orașe. Nu ar trebui să trec cu vederea nici aspectul privitor la siguranță, de vreme ce două din trei accidente rutiere se petrec în orașe. Știind că o moarte costă aproape 1 milion de euro, iar un caz de vătămare gravă mai mult de 1 milion de euro, puteți vedea costurile economice și umane pe care această provocare a mobilității urbane le reprezintă în fiecare an.

Astfel, din aceste motive practice, în ajunul alegerilor europene, vă solicităm, domnule comisar, dacă este posibil, în încheierea dezbaterii din această seară, să vă aplecați mai mult asupra propunerilor și a promisiunilor dumneavoastră, însă nu prin a face promisiuni generale, ci prin a vă angaja într-un plan de acțiune – planul

dumneavoastră de acțiune – astfel încât concetățenii dumneavoastră să fie mai înclinați spre votare în data de 7 iunie.

**Reinhard Rack**, în numele Grupului PPE-DE. – (DE) Doamnă președinte, mă alătur raportorului, dlui Gilles Savary, exprimându-mi regretul că Comisia nu a înaintat cu planul său original de acțiune integrată.

Sunt multe motive pentru care toată lumea care este implicată, de la autoritățile locale și până la Uniunea Europeană, încearcă să îmbunătățească condițiile de transport urban. Știm că marea majoritate a oamenilor din Europa locuiește în orașe și că, în acest moment, condițiile de transport sunt departe de a fi optime. De aceea există un acord de principiu să facem propuneri integrate la inițiativa Parlamentului privind planul și la raportul dlui Savary. Îi mulțumesc pentru angajamentul său și pentru propunerile sale specifice.

Totuși, în același timp, aș dori să clarific faptul că lucrurile de care mulți se tem sau cred că ar trebui să se teamă nu se vor întâmpla. Nimeni nu dorește să își asume dreptul de a configura condițiile de trafic, excluzând de la aceasta municipalitățile sau autoritățile locale sau regionale. Pur și simplu dorim să ajutăm, din perspectiva europeană, și să ne asigurăm că se întreprind acțiuni pe baza unor reguli comune și rezonabile, atunci când municipalitatea, orașul sau entitatea regională consideră că este rezonabil. Principiul subsidiarității nu este în pericol. Ceea ce vrem să facem aici este să ajutăm la protejarea acestui principiu.

De aceea vom continua, în interesul cetățenilor, să încercăm și să ne asigurăm că, atunci când un cetățean conduce cu zece sau douăzeci de kilometri mai mult în Europa, nu va da peste o zonă de decongestionare a traficului despre care crede că este la fel ca și în regiunea sa de domiciliu, pentru a constata mai apoi că se aplică niște reguli total diferite.

Nimeni nu vrea să impună taxe de congestionare sau alte reguli comunităților, însă dacă acestea vor fi aplicate, atunci ar trebui folosite într-un cadru pe care cetățenii să îl recunoască. Am fost de acord cu privire la rațiunea de a adopta o abordare comună cu privire la semnele de circulație timp de mai bine de 100 de ani. Aceasta ar trebui să se aplice și în viitor cu privire la respectiva problemă.

**Saïd El Khadraoui**, în numele Grupului PSE. – (NL) Aș dori să încep prin a-i mulțumi raportorului Gilles Savary, precum și celor care au contribuit la rezultatul final, pentru munca depusă, și raportorului, mai ales, pentru perseverență, în ciuda faptului că Comisia și-a arătat intenția de a abandona planul de acțiune, cel puțin pentru o vreme, și pe care îl solicitam de foarte mult timp.

Aș dori să îi solicit Comisiei să adopte recomandările pe care le vom vota mâine și să întreprindă acțiuni cât de curând posibil. Chiar dacă există o minoritate în Parlament, și evident, unele persoane din Comisie și din statele membre, care cred că ar trebui să ne abatem de la orice este în legătură cu orașele, este foarte clar că Europa oferă valoare adăugată atunci când se ajunge la abordarea problemelor care sunt considerabile și împărțite în mod larg.

Raportul conține un număr de propuneri interesante. Una evidentă ar fi prelevarea informațiilor, a datelor comparabile care ne vor ajuta să definim problemele. Altele includ schimbul și promovarea de idei sănătoase, îndrumând inovația tehnologică, asigurându-se că sistemele sunt interoperabile, încurajând orașele să întocmească planuri de mobilitate și întreprinzând pași pentru a se ajunge la o mobilitate sustenabilă. Acestea, precum și alte exemple, privesc în mod clar probleme care ar trebui organizate la nivel european, într-o tentativă de a ne face orașele mai ușor de trăit, mai ușor accesibile și mai durabile. De aceea, contez pe comisar să preia această sarcină și să abordeze aceste aspecte în interesul locuitorilor.

**Michael Cramer**, în numele Grupului Verts/ALE. – (DE) Doamnă președinte, doamnelor și domnilor, îi mulțumesc la rândul meu raportorului.

În contextul schimbării climatice, transportul urban joacă un rol central, deoarece este răspunzător de 70% din totalul emisiilor nocive. Numai dacă ne vom schimba politica privind transporturile UE, abia atunci vom putea să ne atingem țintele privitoare la protejarea climatului. Cel mai mare potențial se află în orașe, unde 90% din drumurile parcurse în mașină sunt mai mici de 6 km și care oferă așadar o oportunitate ideală pentru a lua autobuzul sau trenul sau pentru a merge cu bicicleta sau pe jos.

Suntem bucuroși că majoritatea dintre noi sunt în favoarea acordării fondurilor UE orașelor cu mai mult de 100.000 de locuitori, care pot prezenta un plan durabil de mobilitate. Ne pare rău că propunerea noastră de a introduce o limită de viteză generală de 30 km/h, cu posibilitatea ca orașele să instituie limite de viteză sporită pe anumite drumuri în conformitate cu principiul subsidiarității, nu a reușit să obțină o majoritate de adevizați. Aceasta ar fi fost un lucru benefic nu numai pentru climă, ci ar fi ajutat de asemenea și la reducerea

numărului de accidente rutiere. În fiecare an, 40 000 de oameni mor pe drumurile Europei; aceasta înseamnă cu 40.000 mai mulți decât ar trebui.

**Johannes Blokland**, în numele Grupului IND/DEM. – (NL) Aș dori să încep prin a îi mulțumi dlui Savary pentru buna noastră cooperare. A elaborat un raport solid, în strânsă cooperare cu raportorii alternativi.

Raportul este clar în privința faptului că mobilitatea urbană este parte a sectorului transporturilor, în care se află multe provocări și oportunități. Provocări din domeniul obiectivelor europene în privința climatului, a controlului congestiilor din trafic, a siguranței traficului și a unei abordări ușor de pus în practică de utilizatori, dar și oportunități cu privire la o dezvoltare economică durabilă și, în strânsă legătură cu aceasta, creșterea navigației interne.

De vreme ce raportul este excelent și este corect să acordăm atenția cuvenită principiului subsidiarității, aș dori să abordez pe scurt legătura dintre mobilitatea urbană și navigația internă. Dezvoltarea economică sustenabilă din Europa, nu în ultimul rând în sfera transporturilor și a zonelor urbane, va depinde în mare măsură de utilizarea navigației interne. Multe orașe europene au ape interne și, în consecință, capacitatea de a face față cerințelor crescânde din domeniul transporturilor într-o manieră durabilă. Până la urmă, creșterea navigației interne nu solicită investiții majore în infrastructură, nu contribuie la aglomerațiile din orașele europene și nu sporește problemele de mediu și de climă din orașele europene, cu condiția să folosească motoare curate și combustibil curat. Dacă capacitatea de navigație internă este deja prezentă în orașele europene, aceasta ar trebui utilizată și promovată.

Viitorul mobilității urbane este așadar în strânsă legătură cu viitorul navigației interne. Aș dori așadar să îi solicit Comisiei Europene să supravegheze îndeaproape interesele navigației interne atunci când întocmește noua legislație privitoare la mobilitatea urbană.

**Renate Sommer (PPE-DE)**. - (DE) Domnule președinte, am dezbătut problema transporturilor urbane în UE timp de o lungă perioadă. De ce, mai precis? Nici măcar nu avem competența să facem aceasta. Competența a fost concepută, inițial, deoarece circa 80% din populație trăiește în orașe și, din cauza schimbărilor climatice, acum vrem să abordăm această chestiune.

Din fericire, mulțumită protestelor noastre, am putut să reducem aceste ambiții din partea Comisiei Europene la un plan de acțiune privind transportul urban. Îi adresez Comisarului Tajani mulțumirile mele pentru perspectiva sa. *Subsidiere* înseamnă să susții mai degrabă decât să prescrii, însă, desigur, ca italian, dumnealui știe aceasta mai bine decât mine, un german a cărui latină este de nivel începător.

Ceea ce este important pentru mine, în primul și în primul rând, este că raportul nostru, raportul Parlamentului, ar trebui să sublinieze respectarea strictă a principiilor subsidiarității și proporționalității. Măsurile legislative la nivel european sunt inadmisibile pentru traficul urban. Ne aflăm aici pentru a adopta măsuri de susținere. Brainstorming-ul și încurajarea schimbului de bune practici sunt foarte rezonabile. Nu este nevoie să reinventăm bicicleta. Orașele noastre au nevoie de soluții specifice, însă numai jucătorii locali le pot adopta, deoarece numai aceștia știu de ce este nevoie.

Municipalitățile trebuie să ia în calcul situațiile foarte diferite și de aceea au nevoie de spațiu de manevră suficient, mai ales dacă trebuie să își păstreze vii străzile principale. Acestea sunt importante pentru atractivitatea orașului. De aceea, este important să nu se excludă automobilele personale și să existe o concentrare mai mare pe logistică, în orașe. Aș dori de aceea să văd mai multă susținere pentru cercetarea din domeniul logisticii de detaliu din interiorul orașelor. Aceasta ar descongiona foarte mult orașele.

De asemenea, este important să se ia în calcul și schimbarea demografică. Societatea noastră îmbătrânește în mod continuu. Cerințele legate de mobilitate și cerințele rezidențiale sunt în schimbare. Dacă vrem să reducem traficul, oamenii trebuie să aibă posibilitatea de a își avea necesarul zilnic aproape de casă, iar acest lucru este o provocare pentru comerțul cu amănuntul. Orice altceva ar face pur și simplu să promoveze zona rurală.

Nu avem nevoie de un observator al mobilității urbane. Ar costa foarte mulți bani și ar genera foarte multă hârtie, care ar fi pur și simplu trimisă la Bruxelles.

**Maria Eleni Koppa (PSE)**. - (EL) Domnule președinte, acest raport privitor la mobilitatea urbană formează o parte importantă a mobilității viabile din Europa și o parte integrantă a strategiei pentru atingerea unei creșteri durabile și a obiectivelor de la Lisabona.

Provocarea este să se adopte acțiuni inovatoare și măsuri legislative, care vor îmbunătăți semnificativ calitatea vieții cetățenilor din orașe. Este un fapt evident că viețile de zi cu zi ale cetățenilor europeni au devenit cu mult mai dificile, ca rezultat al stresului de a călători, al aglomerației, al poluării, zgomotului și deteriorării mediului înconjurător. De aceea, trebuie stabilit un echilibru între ambiția, pe de o parte, de a dezvolta politica comună privind transporturile, ca drept la mobilitate, și ca parte importantă a creșterii economice și, pe de altă parte, o abordare integrată care să ușureze congestionările din trafic și să aducă o contribuție drastică în direcția combaterii schimbării climatice.

Pe scurt, aceasta va promova o viață mai umană. Avem nevoie să dezvoltăm mijloace de transport combinate, cât de curând posibil, și să le dăm cetățenilor informații cu privire la toate rețelele urbane de transport, astfel încât să se afle în postura de a alege.

Aș dori să îl felicit pe raportor cu privire la raportul său foarte bun și substanțial și să îi solicit Comisiei Europene să nu precupească timp sau eforturi în pregătirea planului de acțiune.

**Mieczysław Edmund Janowski (UEN).** – (PL) Domnule președinte, îl felicit pe dl Savary pentru modul în care a tratat subiectul. Transportul este o problemă fundamentală în zonele urbane. Aceste probleme, în conformitate cu principiul subsidiarității, sunt guvernate de legislația internă și, mai ales, locală. Totuși, importanța acestei probleme ar trebui recunoscută și ar trebui să se obțină un ajutor și o coordonare specifice la nivel european. Aceasta este în legătură atât cu promovarea unor experiențe pozitive, cât și cu propagarea unor soluții inovatoare, tehnice și organizaționale.

Este nevoie de o susținere specială pentru sistemele de transport inteligente în zonele urbane, care va permite crearea unui management eficient al traficului, precum și a siguranței. Combinarea potențialului transportului, al tehnologiei informației și al telecomunicațiilor este foarte utilă în acest caz. Este de asemenea nevoie de soluții modale, care utilizează diferite mijloace de transport în masă și reduc congestia din centrele orașelor. Consider că este esențial să se schimbe modelele urbane de planificare, astfel încât transportul urban să fie ușor abordabil de către oameni și să protejeze mediul. De asemenea, susțin conceptul creării unui instrument financiar special pentru mobilitatea urbană în perspectiva financiară de viitor.

Haideți să ne reamintim ceea ce a subliniat raportorul, că aproape 80% din locuitorii UE locuiesc în zone urbane. Aceștia pierd foarte mult timp din cauza proastei organizări a transportului. Haideți să nu pierdem acest timp.

**Antonio Tajani, vicepreședintele Comisiei.** – (IT) Domnule președinte, doamnelor și domnilor, ca răspuns la acest lucru, pot să subliniez încă o dată faptul că m-am angajat să prezint planul de acțiune în 2009.

Sunt conștient de urgența resimțită de majoritatea membrilor, însă – așa cum a arătat dl El Khadraoui – există obiecții de natură juridică în unele instituții europene, nu numai în Comisie, și trebuie să le depășim convingându-i pe aceia care au îndoeli că un plan de acțiune de acest tip, repet, nu va încălca principiul subsidiarității. Voi spune din nou, după ce am studiat latina timp de mulți ani, că sunt familiarizat cu sensul cuvântului, care este unul pozitiv; înseamnă „a ajuta”.

După dezbateră pe care am purtat-o astăzi și după ce am citit textul dlui Savary, dorim să continuăm pe același drum. Din partea mea, nu am nicio ezitare, însă pentru a ne atinge scopurile, trebuie să convingem mulți oameni, și cred că modul cel mai adecvat de a face aceasta este prin folosirea unor argumente puternice de natură politică, tehnică și, de asemenea, juridică. Textul elaborat de Parlament va fi cu siguranță de mare ajutor în încercarea de a contracara obiecțiile pe care sunt sigur că le vom depăși în următoarele luni. Comisia le va oferi astfel cetățenilor un plan de acțiune, care cu siguranță va lua în calcul munca pe care ați depus-o în ultimele săptămâni și luni.

De aceea aș dori să vă mulțumesc din nou, reafirmându-mi angajamentul și dorința de a înainta în direcția adoptată de predecesorul meu și aleasă de asemenea și de Parlamentul European, dorind în același timp să asigur susținerea deciziei de cât mai mulți oameni, așa încât planul să fie mai eficient. Dacă alegem să adoptăm planul poate cu câteva săptămâni mai devreme, fără însă a beneficia de susținerea deplină a tuturor părților, aceasta se poate să nu fie modalitatea cea mai adecvată pentru a atinge obiectivele în care credem cu toții.

Totuși, cred că după această dezbateră și după decizia Parlamentului, vom face progrese semnificative, și, de aceea, cerințele înaintate de majoritatea membrilor – deoarece chiar și pe parcursul acestei dezbateri, au existat voci diferite cu privire la planul de acțiune – vor putea, cred eu, să ajungă la o concluzie satisfăcătoare în lunile ce vor urma.

**PREZIDEAZĂ: Diana WALLIS***Vicepreședintă*

**Gilles Savary, raportor.** - (FR) Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, evident, doresc imediat să o reasigur pe doamna Sommer în cadrul acestei discuții. Există multe legi care sunt destinate autorităților locale: cu privire la instigarea *întreprinderilor municipale* contra utilităților municipale, de exemplu; cu privire la obligațiile privind serviciile publice în sectorul transporturilor; și cu privire la directivele privind contractele publice.

Dar nu este vorba despre aceasta. Este vorba mult mai mult despre subsidiaritate. Nu este o chestiune decizională, dacă un consiliu local, o municipalitate sau o zonă urbană trebuie să devină o „zonă 30” sau dacă trebuie să se acorde prioritate transportului feroviar. Sunt sigur că nu ne vom întoarce la acest tip de discuție.

Mi-am pus următoarea întrebare: „Care poate fi valoarea adăugată a Uniunii Europene?” Răspunsul este, în primul rând, dorința sa de a acționa. Uniunea Europeană nu poate ignora chestiunea urbană în aceeași lună - decembrie 2008 - în care a stabilit, grație doamnei Merkel și domnului Sarkozy, un plan deosebit de ambițios cu privire la schimbările climatice.

Cum ne putem angaja într-un plan „20-20-20” cu privire la schimbările climatice și putem spune că „nu suntem interesați de mediul urban”, când acesta din urmă are cea mai mare influență asupra schimbărilor climatice?

Aceasta este o chestiune de consistență politică - consistență politică europeană - deoarece am convenit să ne angajăm în planul privind schimbările climatice, lucru ce va trebui să-l facă și guvernele. Există o nevoie legitimă de concentrare pe mediul urban și nu putem evita acest lucru, fie în domeniul transporturilor, fie în alte domenii.

Da, trebuie să ne asigurăm că deciziile luate de consiliile locale sunt suverane; consiliile sunt mai apropiate de noi. Totuși, ce putem face este să ne asigurăm că aceste consilii se întâlnesc, că își împărtășesc cele mai bune practici și informațiile.

Putem să ne asigurăm că sunt încurajate să pună în aplicare planurile cu privire la dezvoltarea urbană, un lucru pe care nu toți sunt în stare să îl realizeze.

Trebuie să ne asigurăm că integrează toate modalitățile de transport: transportul inteligent, transportul public, transportul maritim - domnul Blokland are dreptate - și transportul feroviar.

Putem garanta că se lucrează ca transportul urban să fie mai atractiv pentru utilizatori.

Acesta este scopul nostru și acesta este motivul pentru care apelăm la un instrument financiar. Există programul Marco Polo care încurajează folosirea transportului combinat. Există programele URBAN. Avem câteva programe europene care oferă stimulente. De data aceasta, nu le inventăm; acest proces este în desfășurare de câțiva ani.

Fără a fi intensificată, următoarea perspectivă financiară trebuie să fie reorientată către transportul urban. Aceasta este propunerea noastră.

În concluzie, i-aș spune domnului Tajani - doamnă președintă, cu scuzele de rigoare, eu sunt raportor - că, dacă mâine vom avea o majoritate foarte largă, ar trebui să poată să se întoarcă la Comisie și să spună: „cred că trebuie să facem totul, pentru că avem legitimitate și pentru că Parlamentul nu a acționat de unul singur”.

(Aplauze)

**Președintele.** - Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc mâine.

**Declarații scrise (articolul 142 din Regulamentul de procedură)**

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), în scris.** - Calitatea vieții cetățenilor europeni depinde în mod direct de facilitarea și ecologizarea transportului urban. Din acest motiv, accesibilizarea transportului, precum și interoperabilitatea, sunt esențiale, iar investițiile dedicate acestor categorii de lucrări publice sunt o modalitate eficientă de a investi sume prevăzute în planul european și planurile naționale de redresare economică.



Aceasta reprezintă o abordare centrată pe cetățean, în dubla sa ipostază de lucrător - prin crearea de noi locuri de muncă - și beneficiar al serviciilor de transport și al creșterii calității mediului.

Numeroasele inițiative și recomandări europene cu privire la îmbunătățirea mobilității urbane au însă nevoie de o abordare integrată. Respectarea principiului subsidiarității nu exclude necesitatea realizării unui cadru juridic coerent, precum și a elaborării unui cadru comun de referință, care să includă, pe lângă recomandări integrate, un set comprehensiv de bune practici.

În acest fel, autoritățile locale, direct responsabile în domeniu, vor avea atât posibilitatea, cât și interesul, să-și întărească colaborarea cu toți actorii interesați de dezvoltarea sustenabilă a transportului la nivel local și regional.

Fac la rândul meu apel la Comisia Europeană să urgenceze elaborarea Planului de acțiune pentru mobilitatea urbană, în scopul urgentării integrării coerente a acestui sector în cadrul rețelei de transport europene în general.

**Dushana Zdravkova (PPE-DE), în scris.** - (BG) Tehnologiile existente și mijloacele pentru transportul călătorilor și al mărfurilor în mediul urban au atins limita lor absolută. Desigur, orașele europene mai mici au fost deja sufocate de traficul de autovehicule. Pentru ca noi să îmbunătățim calitatea vieții cetățenilor noștri, trebuie să accelerăm dezvoltarea și implementarea cercetării științifice și inovația în domeniul mobilității urbane. Categorie, este cazul în care resursele canalizate către simpla extindere a infrastructurii existente nu ne vor ajuta să depășim criza din ce în ce mai mare. Trebuie să găsim soluții noi, „inteligente”, pentru a aborda nu numai problemele actuale, ci și problemele viitoare ale transportului urban. Acesta este motivul pentru care apreciez sugestia de dezvoltare a unei noi generații a programului CIVITAS, deoarece cred că trebuie să ne concentrăm pe generația viitoare a tehnologiei informației pentru gestionarea fluxurilor de trafic.

Modelul planificării integrate adoptat în anii recente este deja utilizat pe o scară relativ largă în redactarea planurilor urbane pentru orașele mai mari din Europa.

Crearea și furnizarea unei structuri europene permanente, care va aduna și răspândi buna practică în acest domeniu și va promova dialogul între părțile interesate din fiecare regiune a Uniunii Europene, va marca o etapă nouă, importantă pentru încurajarea mobilității durabile în zonele urbane.

## **19. Planul de acțiune pentru sisteme de transport inteligente - Sistemele de transport inteligente în domeniul transportului rutier și interfețele cu alte moduri de transport (dezbateri)**

**Președintele.** - Următorul punct este dezbateri comună privind

- raportul doamnei Anne E. Jensen, în numele Comisiei pentru transport și turism, referitor la Planul de acțiune pentru sistemele de transport inteligente (2008/2216(INI)) (A6-0227/2009) și

- raportul doamnei Anne E. Jensen, în numele Comisiei pentru transport și turism, referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (COM(2008)0887 - C6-0512/2008 - 2008/0263(COD)) (A6-0226/2009).

**Anne E. Jensen, raportoare.** -(DA) Doamnă președintă, nu sunt sigură că pot vorbi cu același entuziasm ca domnul Savary, dar sistemele de transport inteligente sunt un subiect foarte interesant. Așadar, ce sunt sistemele de transport inteligente? Nu este așa de simplu să răspundem la această întrebare, deoarece discutăm despre o multitudine de sisteme diferite: sisteme care permit transportul mai sigur, mai eficient și ecologic prin folosirea mijloacelor moderne de informare și a tehnologiei comunicației. ITS, cunoscut și ca transport inteligent, este un termen generic care acoperă multe lucruri diferite. Sub umbrela ITS putem găsi lucruri diverse ca eCall, care generează un apel automat către un centru pentru apeluri de urgență în caz de accident, sisteme de autostrăzi cu plată care sunt sisteme proiectate pentru a aduna taxele rutiere și deja cunoscutele sisteme GPS, pe care le avem mulți dintre noi în automobilele noastre ca să ne ajute să ne orientăm prin locuri necunoscute.

Totuși, ITS are multe alte potențiale nefolosite: potențiale pentru comunicație între autovehicule, între autovehicul și drum și între autovehicul și centrul de informații. Atunci, de ce nu începem pur și simplu să folosim această tehnologie pe o scară mai largă, dacă este așa de bună? Aici ne confruntăm cu problema: ce a fost mai întâi, oul sau găina? Să fi fost prima tehnologia instalată în automobil care este capabilă să comunice

cu transmițătorul de pe marginea drumului? Producătorii de automobile sunt conștienți de posibilități, dar nu vor putea să atragă investiția în astfel de tehnologii dacă nu există în primul rând transmițătorii de pe marginea drumului. Autoritățile, pe de altă parte, nu doresc să investească în transmițători, înainte ca automobilele să fie echipate să primească semnalele. Dar ceva trebuie să se întâmple și va trebui să punem lucrurile în mișcare.

În acest context, Comisia a întocmit Planul de acțiune pentru sistemele de transport inteligente și a prezentat o propunere de directivă care trebuie să promoveze utilizarea ITS prin revigorarea standardizării. Trebuie să felicităm Comisia pentru aceasta. Este nevoie de această inițiativă. Cele două rapoarte despre sistemele de transport inteligente pe care le vom discuta astăzi, planul de acțiune și directiva sunt legate într-un mod extrem de complicat. Așa trebuie să fie, deoarece un plan de acțiune fără o directivă nu ne-ar aduce nimic foarte nou. Multe din lucrurile incluse în planul de acțiune sunt proiecte care sunt deja în curs. Directiva este foarte importantă, oricum, deoarece va intensifica dezvoltarea standardelor importante în UE. Planul de acțiune, pe de altă parte, este destinat delimitării scopului directivei și garantează că ne canalizăm experiența pe care am câștigat-o din proiectele comune în standardizare.

Adoptarea standardelor comune, prin Comisia europeană pentru ITS, se aplică pentru patru domenii specifice: primul domeniu - utilizarea optimă a datelor legate de drumuri, trafic și deplasări, al doilea domeniu - continuitatea serviciilor ITS pe coridoarele de transport și în orașele mari, al treilea domeniu - siguranța și securitatea drumurilor și al patrulea domeniu - integritatea autovehiculului în infrastructura de transport. În plus, ne ocupăm, de asemenea, de cea mai importantă problemă, cea a securității datelor. Nu dorim o societate de tip Big Brother deci securitatea datelor și drepturile individului trebuie să fie înregistrate în standarde, chiar de la început. Altă chestiune de cea mai mare importanță o reprezintă responsabilitățile și împărțirea responsabilităților. Dacă ceva nu se desfășoară corect, trebuie să putem identifica unde sunt problemele: cu automobiliștii, sistemul de navigare prin satelit sau tehnologia autovehiculului. În caz contrar, nu vom progresa deloc. Și, prin urmare, nu vom garanta investițiile necesare.

Aș dori să le mulțumesc raportorilor alternativi din alte grupuri pentru cooperarea lor strânsă. Am avut unele diferențe de opinie cu privire la gradul de concentrare pe alternativele modale la transportul rutier, dar cred că am ajuns la un echilibru între asigurarea utilizării tehnologiei ITS în transportul rutier și interfața sa cu alte moduri de transport. Există o posibilitate de utilizare a tehnologiei informației pentru a simplifica comparațiile dintre modurile diferite de trecere de la A la B și de obținere a unei imagini a celor mai rapide, mai ieftine și mai ecologice opțiuni. Aș fi dorit să fi încheiat un acord rapid în această privință cu Consiliul, dar nu este posibil. Președinția cehă a lucrat foarte bine, dar sper că modul în care am consolidat propunerea Comisiei va face ca directiva să fie mai plăcută pentru Consiliu, deoarece este o directivă pe care o dorim.

**Antonio Tajani, vicepreședintele Comisiei. (IT)** Doamnelor și domnilor, doresc să mulțumesc Parlamentului, în special doamnei raportoare Jensen și tuturor raportorilor alternativi, pentru activitatea lor excelentă și modul în care au primit propunerile Comisiei.

Desigur, sunt mulțumit de alegerile făcute și am luat notă de amendamentele la proiectul de directivă. Mai ales, sunt fericit să văd că Parlamentul a confirmat importanța sistemelor de poziționare prin satelit EGNOS și Galileo pentru aplicația Sistemelor Inteligente de Transport (ITS). Pe de altă parte, doresc să pun câteva întrebări Parlamentului și acesta să încerce să răspundă de ce Comisia a dezbătut o directivă pentru a promova desfășurarea ITS și, în al doilea rând, dacă inițiativele locale și naționale în acest domeniu nu sunt suficiente.

Comisia finanțează programe specifice de cercetare și dezvoltare în domeniul sistemelor de transport inteligente din 1988, programe care au produs rezultate pozitive indiscutabile și au stat la baza unor numeroase recomandări. Aceste proiecte de cercetare și dezvoltare au format o bază importantă pentru progresul tehnologic, coordonarea acțiunilor și încurajarea desfășurării preliminare, în general, într-o formă fragmentată.

Este momentul deci să trecem de la recomandări la acțiunea concretă, pentru a aduna beneficiile din aplicarea sistemelor de transport inteligente: beneficii care pot lua forma siguranței drumurilor, pot reduce ambuteiajele și impactul de mediu asupra sistemului rutier. Scopul acestui proiect de directivă deosebit de important este promovarea măsurilor destinate eliminării barierelor pentru o desfășurare mai bine coordonată și pe o scară mai largă a ITS.

Doresc să dau câteva exemple care ajută la explicarea faptului că strategiile voluntare sau locale nu sunt mereu suficiente: în prezent, un transportator care circulă între Barcelona și Frankfurt este echipat nu numai cu un telefon mobil și sistem de navigație la bord, dar și cu cel puțin trei terminale diferite de colectare electronică a taxelor pentru țările pe care le traversează sau de evitare a deplasării prin zonele rezidențiale.

În 2001, Comisia a recomandat statelor membre să publice informații detaliate despre tipurile de drumuri din cadrul rețelei și despre zonele cu trafic restricționat. Din păcate, am văzut numai câteva autorități locale sau naționale care au acceptat această recomandare. Ce se întâmplă în cele din urmă este faptul că șoferii care dețin sisteme de navigație folosesc întreaga rețea de drumuri și prea des autovehiculele de mărfuri grele sunt direcționate pe drumuri total nepotrivite sau rute periculoase, de exemplu în apropierea școlilor sau pe străzi foarte abrupte.

Noua directivă va face posibilă adoptarea măsurilor necesare pentru evitarea unor astfel de situații; astfel, se vor diminua toate problemele cu care ne confruntăm. Comisia așteaptă un acord între Parlament și Consiliu cu privire la proiectul de directivă, care reprezintă un instrument cheie pentru implementarea planului de acțiune.

Vom lucra atent, atât alături de dumneavoastră, cât și de Consiliu, pentru a ajunge la un acord cât de curând posibil și sper că ședința informală a Consiliului de săptămâna viitoare de la Litoměřice, din Republica cehă, unde ITS este pe agenda de zi, va contribui la acest acord. Doamna Jensen a fost invitată și va participa, cred, chiar dacă doar neoficial, însă ceea ce este important este faptul că vom putea compara pozițiile Comisiei, Parlamentului și Consiliului pentru a încerca să grăbim ceea ce cred că va fi un acord simplu, astfel încât să putem da un răspuns practic cetățenilor și să aprobăm un text comun, cât de curând posibil.

**Giovanni Robusti**, raportor pentru avizul Comisiei pentru dezvoltare regională. - (IT) Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, am studiat planul ITS ca raportor pentru aviz în Comisia pentru dezvoltare regională. Avizul comisiei noastre a trecut cu unanimitate și a fost reprodus pe larg de Comisia pentru transport și turism, într-un spirit de cooperare de a crea unele proiecte pe termen lung. Aș dori să le mulțumesc tuturor celor care au contribuit cu munca și ideilor lor.

Am încercat cu toții să evităm cuvintele lungi, lipsite de tact, care caracterizează prea des declarațiile de principii. Am încercat să concretizăm faptul că nu discutăm câte sau ce drumuri planificăm, ci pur și simplu lucrăm la cum să ne deplasăm într-un mod mai coordonat, sigur, plăcut, ecologic și deci inteligent, ceea ce ne înseamnă un fapt mare în sine. Am încercat să demonstrăm rolul tehnologiei, al siguranței, al zonelor periferice, al căilor navigabile și, cel mai important, al coordonării cu Fondurile Structurale, astfel încât programele de lucru și scopurile planificate să fie consistente și coordonate. Am încercat să schițăm un rol de o importanță în creștere pentru siguranța și gestionarea integrată, nu numai a transportului, ci mai ales a călătorilor. Cred că am reușit să oferim o abordare consistentă și convingătoare.

Acum îmi doresc două lucruri: Comisia nu doar „să ia notă” și apoi să meargă în orice direcție pe care o consideră potrivită în momentul luării unor decizii operative; strategiile operative subliniate în plan să constituie baza alegerilor altor programatori de activități înrudite. Prea des ne-am uitat în boluri de cristal și am văzut un șir de planuri uimitoare dar de nerealizat pe viitor.

Ar fi dezamăgitor dacă am continua să finanțăm drumurile când am hotărât că trebuie să fie mai puține autovehicule pe șosea; ar fi dezamăgitor dacă am continua să finanțăm autovehiculele proiectate fără a ține cont de interconexiune sau siguranța pasivă sau de consumul de combustibil și de mediu; ar fi dezamăgitor dacă împreună am planifica să mergem pe un traseu, iar banii și resursele pentru care suntem răspunzători ar ajunge pe alt traseu, fiind cheltuiți fără coordonare din punct de vedere al timpului.

**Etelka Barsi-Pataky**, în numele Grupului PPE-DE. - (HU) Doamnă președintă, Partidul Popular European (Creștin-Democrat) și Democrații Europeni sunt de părere că unul din cele mai importante principii ale politicii europene în domeniul transportului este tehnologia de transport inteligentă. În urmă cu doi ani, când am discutat această chestiune aici, în Parlament, în timpul revizuirii pe termen mediu a Cărții albe privind politica în domeniul transporturilor, la care eu am fost raportorul, am stabilit unul din obiectivele principale ale desfășurării tehnologiilor inteligente ca un instrument de sprijinire a îmbunătățirii eficienței drumurilor noastre și în creșterea nivelului serviciilor. Dar aceste dezvoltări inteligente care vor face drumurile noastre mai sigure și transportul rutier mai ecologic există deja în prezent.

Totuși, pentru a asigura desfășurarea dezvoltărilor noastre tehnologice, avem nevoie de această directivă și de acest plan de acțiune. Am sugerat în regulament să stabilim un nivel minim de aplicații inteligente, astfel încât să putem furniza rețelei noastre TEN-T cel puțin acest nivel minim. Aceste aplicații vor sprijini eficiența și siguranța. Așteptăm evident propuneri de finanțare din partea Comisiei pentru soluțiile inteligente pe care nu le vom implementa cu finanțare privată. În mod similar, așteptăm și propuneri din partea Comisiei cu privire la adaptarea coerentă a traficului de la frontierele externe la infrastructura europeană inteligentă pe care o așteptăm. În contextul directivei, Comisiei Europene i s-a acordat o încredere neobișnuit de mare,

ținând cont de faptul că această directivă este o directivă-cadru. Din acest motiv, este important ca Parlamentul să participe, în cadrul procedurilor de comitologie, la redactarea regulamentelor de punere în aplicare.

Doamnă președintă, am votat astăzi cu privire la revizuirea Cărții verzi privind viitorul politicii TEN-T. Putem fi siguri că viitorul rețelei europene TEN-T stă în transportul inteligent. Vă mulțumesc foarte mult.

**Țicău, Silvia-Adriana, în numele Grupului PSE.** – Doamnă președintă, domnule comisar, stimați colegi, doresc întâi și întâi să o felicit pe doamna Jensen pentru calitatea muncii efectuate și pentru cele două rapoarte ale domniei sale.

Sistemele de transport inteligente sunt aplicații avansate care vizează să ofere servicii inovatoare în modurile de transport și gestionarea traficului și permit diferiților utilizatori să fie mai bine informați și să utilizeze rețelele de transport într-un mod mai sigur, mai coordonat și mai inteligent. Consider că este important, însă, ca sistemele inteligente de transport să se refere la toate tipurile de transport și nu doar la transportul urban și de aceea am făcut amendamente în acest sens. De asemenea, transportul urban, mobilitatea urbană țin foarte mult de dezvoltarea urbană și mă bucur că este în sală și colegul de la Comisia de Dezvoltare Regională. Cred că este important ca utilizarea sistemelor inteligente de transport să poată contribui în mod eficient la reducerea consumului de carburant și, implicit, la o mai bună calitate a aerului din orașe și, de asemenea, la fluidizarea traficului.

Consider că este importantă informarea pasagerilor, protecția datelor cu caracter personal și, bineînțeles, datele să fie anonime, pentru a putea proteja utilizatorii. Nu în ultimul rând, consider că este un pas înainte, este însă nevoie de importante investiții în acest sector.

**Sepp Kusstatscher, în numele Grupului Verts/ALE.-(DE)** Doamnă președintă, în principiu trebuie să convenim asupra obiectivului general al directivei. Ideea de a dispune de sisteme informaționale mai bune pentru călători și operatorii din infrastructura rutieră - de exemplu în vederea reducerii accidentelor din traficul rutier, precum și a ieftinirii și eficientizării transporturilor - este, evident, o idee bună, la fel și facilitatea privind colectarea datelor de mediu. Totuși, avem trei probleme principale.

În primul rând, încrederea în așa-numita tehnologie inteligentă îi tentează cu ușurință pe oameni să își transfere responsabilitățile lor aparatelor și instrumentelor.

În al doilea rând, există un pericol în creșterea de folosire greșită a tuturor datelor colectate. Confidențialitatea datelor personale este un pericol în creștere.

În al treilea rând, această directivă este prea mult orientată spre autovehicule. Interoperabilitatea cu alte sisteme de transport, cum ar fi transportul public, ar fi mult mai importantă decât elaborarea jocului de-a șoarecele și pisica pe care industria încearcă să îl joace cu noi.

**Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE).-(DE)** Doamnă președintă, sprijin necondiționat obiectivul Comisiei de creare a cadrului legal pentru introducerea coordonată a sistemelor de transport inteligente și folosirea acestora în domeniul transportului rutier. Efortul meu îndelungat pentru introducerea în masă a eCall, sistemul de apel de urgență electronic, face din aceasta o urgență zilnică, iar sistemele de transport inteligente pot face mai mult. Acestea contribuie la sustenabilitatea mediului, eficiența îmbunătățită, siguranța sporită și competiția nediscriminatorie în transportul de călători și de marfă. De asemenea, acestea sprijină comoditatea, inclusiv dezvoltarea interfețelor cu alte moduri de transport cum ar fi cel feroviar, maritim și aerian, care au început să includă sistemele de transport inteligente cu mult timp în urmă.

Toate acestea nu se puteau obține de către statele membre singure; puteau fi obținute ca o obligație comunitară. Sistemele de transport inteligente bazate pe standarde și specificații fundamentale minime obligatorii în toată UE îmbunătățesc mediul pentru inovare și crează siguranța planificării, în special pentru întreprinderile mici și mijlocii. Apreciez în mod deosebit platforma deschisă, planificată și integrată pe autovehicule pentru serviciile sistemelor de transport inteligente.

Planul de acțiune în cele din urmă include un calendar pentru introducerea sistemelor individuale a) pentru siguranța transportului rutier, cum ar fi ESP și eCall, b) pentru continuitatea în gestionarea traficului; de exemplu, informațiile legate de taxe pe ambuteiaj sau gestionarea parcarilor reduc numărul de autovehicule care caută un loc de parcare, c) pentru folosirea datelor rutiere, de trafic și de deplasare în timp real, care vor fi un bun comun pentru șoferii de camioane profesioniști și pentru oricine altcineva care folosește șoselele.

Directiva stabilește cerințele detaliate pentru introducerea obligatorie și coordonată a sistemelor standard de transport inteligente de-a lungul UE și aplicarea lor în statele membre. De asemenea, protejează folosirea

datelor personale. Dar atenție, introducerea sistemelor de transport inteligente va costa foarte mult, deoarece infrastructurile și autovehiculele vor avea nevoie să fie prevăzute cu informațiile și tehnologia în comunicații necesare. Deocamdată știm prea puțin dacă posibili utilizatori doresc sau sunt în stare să plătească.

**Gilles Savary (PSE).** - (FR) Doamnă președintă, în primul rând doresc să mulțumesc doamnei Jensen pentru activitatea sa remarcabilă, foarte deschisă și atentă la toate opiniile exprimate.

Doresc să încep prin a spune că, în spatele sistemelor de transport inteligente, sunt aceleași finanțări europene și că am fost oarecum uimit să descopăr cum acestea au fost practic canalizate către automobile.

Cred că automobilele au clar părțile lor bune; sectorul automobilelor este un sector economic extrem de puternic în Europa. Totuși, cred că avem nevoie să adăugăm inteligența la toate mijloacele de transport.

Nu neglijez faptul că există ERTMS pentru căile ferate, SESAR și GALILEO, dar după părerea mea, ne lipsește o abordare orientată spre utilizator cu privire la informațiile utilizatorului; la accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă și posibilitatea de adaptare în prezent a autovehiculelor urbane; la introducerea unui autovehicul urban economic din punct de vedere al energiei; la siguranța în domeniul transportului, în special în relație cu transportul public, care este o chestiune foarte importantă; la informațiile utilizatorului; și la etichetare, domenii în care se poate realiza un progres considerabil.

Prin urmare, cred că resursele trebuie să fie diversificate în următorii ani. În special, aș dori să atrag atenția asupra datelor personale; trebuie să împiedicăm o situație în care ne regăsim în romanul „1984” al lui Orwell, în care dorim să realizăm noțiunea fantastică a înlocuirii în totalitate a oamenilor cu roboții. Am văzut ce s-a întâmplat pe râul Hudson iarna trecută: dacă nu ar fi existat niciun pilot, nu ar fi fost fără îndoială niciun mecanism care să poată îndrepta avionul. În concluzie, cred că trebuie să se acorde prioritate și altor moduri de transport în afară de automobile.

Cu toate aceste rețineri, sprijin raportul care a fost prezentat.

**Zita Gurmai (PSE).** - (HU) Doamnă președintă, domnule comisar, doamnelor și domnilor. Introducerea sistemelor de transport inteligente oferă numeroase beneficii evidente. Va face transportul în Europa mai sigur și mai eficient, în timp ce va promova protejarea mediului și eficiența energetică. Trebuie de asemenea să acceptăm planul de acțiune al Comisiei și termenul limită clar ce a fost stabilit. De asemenea, cred că este important ca atunci când sunt puse în aplicare sistemele, să se aplice și aspectele referitoare la compatibilitate, coerență și reglementare. În ceea ce îi privește pe consumatori, în afară de disponibilitate, aceștia trebuie poată face alegeri libere și trebuie introduse legi adecvate pentru a garanta că nu există absolut nicio posibilitate ca datele private ale persoanelor să fie folosite greșit. Trebuie desfășurat un sistem logic, de nivel înalt, inteligent, care poate fi dezvoltat ulterior și poate implementa eficient noile dezvoltări tehnologice. Este în interesul nostru să transformăm acest lucru în realitate. În același timp, este de asemenea foarte important pentru industria auto europeană ca noi să fim în continuă mișcare. Vreau să mulțumesc doamnei raportoare pentru munca depusă.

**Den Dover (PPE-DE).** - Doamnă președintă, vorbesc în calitate de inginer constructor și fiul meu are o afacere în domeniul de supraveghere în transport care se extinde în Regatul Unit.

Această chestiune este extrem de importantă deoarece, din Europa, putem să ne asigurăm că cea mai nouă tehnologie are impact asupra utilității și eficienței transportului rutier în toate formele sale. Este un domeniu în mare dezvoltare an după an. Chiar pe perioada recesiunii, prognozăm o creștere a transportului de mărfuri de aproximativ 55% din prezent până în 2020 și de 35% a transportului de călători etc. și, odată cu acestea, desigur, creșteri energetice.

Adesea, în calitate de deputați aleși, am călătorit prin circumscripțiile noastre și ne-am trezit în ambuteiaje și a trebuit să sunăm pentru a afla care este situația mai departe. Avem nevoie de mai multe date afișate pentru a putea să ne alege propriile variante de salvare într-un mod cât mai eficace și eficient.

Doresc mult succes doamnei Jensen și domnului comisar.

**Antonio Tajani, vicepreședintele Comisiei.** - (IT) Doamnă președintă, onorabili membri, cred că trebuie să privim în viitor cu optimism, deoarece în ceea ce privește aprobarea directivei, cred că pe lângă cooperarea puternică din partea președinției cehe, există dorința președinției suedeze de a încheia un acord pozitiv între Comisie, Parlament și Consiliu. Așadar, acest lucru îmi dă speranțe și cred că va inspira Parlamentul mâine pentru a vota în favoarea textelor pe care le dezbaterem.

Aș dori să răspund la câteva remarci făcute și să o reasigur pe doamna Țicău în ceea ce privește obiectivele noastre: începem cu un plan de acțiune și o directivă care urmărește sistemul de transport în mod generic, cu acea perspectivă, apoi urmărim dimensiunea urbană și ne concentrăm pe aceasta, dar trebuie să luăm în considerare în primul rând aspectele generale pentru a trece la cele specifice.

De asemenea, am dorit să răspund domnului Kustatcher cu privire la subiectul sectorului drumurilor și la alte sisteme de transport. În prezent, nu există un cadru european coerent pentru desfășurarea și utilizarea sistemelor de transport inteligente (ITS) din sectorul drumurilor, în timp ce pentru alte moduri de transport, așa cum a subliniat domnul Savary, au fost create planuri specifice: SESAR, noua generație de sisteme de gestionare a traficului aerian, RIS pentru transportul fluvial și VTMS pentru transportul maritim, fără să uităm sistemul RTMS pentru transportul feroviar. Planul de acțiune ITS în principal se referă la sectorul drumurilor, dar de asemenea include acțiuni specifice și inițiative în scopul asigurării și îmbunătățirii interconexiunii transportului rutier cu alte moduri de transport, prin interfețe corespunzătoare.

Am dorit să subliniez, nu numai pentru domnul Savary, că evident planul de acțiune ITS include nu numai măsurile pentru conducătorii auto mai în vârstă, dar de asemenea pentru utilizatorii drumurilor definiți ca „vulnerabili”, și anume bicicliștii și pietonii. Aceștia, printre alții, figurează pe lista de măsuri care pot fi adoptate de către Comisia pentru sistemele de transport inteligente stabilite de directivă. În special, se ocupă de utilizarea ITS pentru siguranța utilizatorilor, ca de exemplu în cazul semnelor inteligente pentru cei cu deficiențe de vedere.

În lumina aceasta, cu o directivă putem introduce anumite reguli, dar problema este să avem și conducători auto inteligenți; nu este suficient să avem sisteme inteligente, trebuie să ne asigurăm că oricine stă în spatele volanului unui automobil sau camion, sau conduce o motocicletă sau bicicletă, își folosește inteligența proprie. Din păcate, nu este ceva ce poate fi reglementat printr-o directivă, regulament sau plan de acțiune; trebuie pur și simplu să folosim reguli solide pentru a obliga cetățenii europeni să își folosească inteligența și să nu consume alcool sau droguri când se află în trafic.

**Anne E. Jensen, raportoare.** - (DA) Doamnă președintă, cred că domnul comisar Tajani cunoaște bine problema acum, deoarece exact despre aceasta este vorba. Trebuie să îi facem pe automobiliști să acționeze mai inteligent. Am discutat acest lucru mult timp și domnul Kustatscher a spus în multe ocazii că, decât să permitem acestor sisteme să ne facă să ne comportăm mai stupid, trebuie să ne asigurăm că acestea ne ajută efectiv să fim mai bine informați și să acționăm mai înțelept. Acesta lucru este foarte important. De asemenea, cred că este important să ținem minte exemplul unui camion care străbate Europa în lung și în lat - în prezent avem șoferi de camioane care se plâng că în curând nu vor mai putea vedea prin parbriz din cauza tuturor dispozitivelor de care au nevoie pentru a putea comunica cu autostrada cu plată și sistemele de taxare a drumurilor, cât și toate sistemele informaționale. Avem nevoie de o platformă comună, astfel încât orice dată introdusă în computer să fie redată apoi șoferului de camion în limba sa maternă. Posibilități există. Există, de fapt, un număr incredibil de posibilități bune.

A trecut ceva timp de când discutăm suma fondurilor de alocat pentru aceasta. Înțelegem ca suma să fie de aproximativ 300 de milioane de euro, mare parte din sumă va fi canalizată în EasyWay - în primul rând de către Comisie. Ar trebui să menționez că în țara mea, Danemarca, tocmai am adoptat un plan de alocare a 40 de milioane de euro pentru ITS în următorii cinci ani. 40 de milioane de euro este mult pentru o țară mică cu 5 milioane de locuitori, dar, de fapt, ne va permite să progresăm mult. Prin urmare, cred că dacă începem să examinăm diferite state membre, este posibil să obținem o perspectivă în această problemă. Este exact lucrul de care avem nevoie pentru a demara și sper că acest subiect va fi inclus pe ordinea de zi a miniștrilor de transport, când ne vom reuni în ședința din data de 29.

În concluzie, doresc să spun câteva cuvinte despre amendamente: avem sprijinul substanțial pentru această propunere de directivă și mâine avem de rezolvat numai patru amendamente la raport. Personal, sunt în favoarea amendamentului 57 depus de Grupul Socialist și a amendamentului 59 depus de Grupul Verzilor, dar mă opun amendamentelor 58 și 60. Cred că faptul că avem atât de puține amendamente este dovada forței sprijinului Parlamentului în această chestiune. Așadar, domnule Tajani, ați demarat cu un mandat solid de negociere.

**Președintele.** - Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc mâine.

**Declarații scrise (articolul 142 din Regulamentul de procedură)**

**Mieczysław Edmund Janowski (UEN)**, *în scris*. - (PL) Timpurile solicită adaptarea rapidă a transportului la creșterea exponențială în utilizare și în așteptările societății. Deci cred că introducerea sistemelor de transport inteligente (ITS) este extrem de folositoare. Trebuie să fim conștienți că starea prezentă a afacerilor în transportul rutier este foarte îngrijorătoare. Acest lucru este ilustrat de statistici precum următoarele:

- numărul deceselor pe drumurile publice din UE în 2006 a fost de aproximativ 43 000, incluzând aproximativ 5 500 în Polonia;
- costul anual al aglomerărilor din transportul rutier în UE este de aproximativ 1% din PIB;
- emisiile de CO<sub>2</sub> determinate de transportul rutier se ridică la aproximativ 70% din toate emisiile de CO<sub>2</sub> determinate de toate transporturile.

Deci sunt necesare următoarele:

utilizarea optimă a drumului și a datelor de trafic rutier;

asigurarea continuității și siguranței serviciilor ITS pe coridoarele europene de transport și orașele mari;

utilizarea extinsă în zonele urbane mari a aplicațiilor telematice, care combină problemele de transport cu tehnologia informației și telecomunicațiile; introducerea rapidă și armonizată a aplicațiilor care sprijină siguranța traficului rutier, cum ar fi eCall, ADAS și altele; o mai bună integrare a infrastructurii de transport cu autovehiculele și între autovehicule; coordonarea în Europa, beneficiind de experiența și bunele practici ale țărilor principale.

Haideți să încercăm să implementăm ITS de-a lungul UE, pentru toate mijloacele de transport și toți călătorii, precum și pentru transportul public și privat.

## 20. Programul Marco Polo II (dezbateri)

**Președintele**. - Următorul punct este raportul lui Ulrich Stockmann, în numele Comisiei pentru transport și turism, privind propunerea pentru un regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri („Marco Polo II”) (COM(2008)0847 - C6-0482/2008 - 2008/0239(COD)) (A6-0217/2009).

**Ulrich Stockmann, raportor**. - (DE) Doamnă președintă, domnule comisar, înlocuirea transportului rutier de mărfuri cu cel feroviar și cel pe căi navigabile interioare sau cel maritim de scurtă durată este un subiect arzător în dezbaterile noastre legate de transport și așa a fost de ani de zile. Acum, în contextul dezbaterii legate de climă, această dezbateri a dobândit firește o nouă importanță.

În același timp, am ajuns la această înlocuire prin diverse abordări și instrumente politice. Totuși, dacă examinăm cu atenție, traficul este foarte dificil de modificat în practică și acest lucru se realizează numai în cazuri foarte rare.

În primul rând, deoarece conexiunile dintre modalitățile de transport nu sunt încă suficient de armonizate; în al doilea rând, deoarece transportul feroviar și căile navigabile interioare au fost stabilite ca furnizori europeni de servicii și în al treilea rând, deoarece formele ecologice de transport nu pot furniza un serviciu door-to-door.

Toate aceste dificultăți sunt exacerbate ulterior în prezenta recesiune prin scăderea bruscă a prețurilor în transportul rutier de mărfuri. Programul Marco Polo II a simțit impactul acestor probleme. Iată de ce noi, politicienii care ne ocupăm de transporturi, suntem interesați urgent de găsirea unei soluții, deoarece scopul nostru declarat, și anume că programul Marco Polo trebuie să ajute la înlocuirea a 60% din creșterea în transportul rutier de mărfuri, este în prezent cam îndepărtat. Așadar, trebuie să schimbăm direcția înainte de finalul acestei legislaturi și am descoperit un compromis mai rezonabil.

Ce se va întâmpla? În primul rând, Comisia a ordonat unei agenții să preia administrarea programului și să simplifice procedura de administrare chiar înainte ca acest regulament să fie propus. Acest lucru are sens. Am descoperit și am negociat în comun o serie completă de puncte în compromis pentru a face programul mai atrăgător. În primul rând, pragul pentru culoarele maritime a fost redus de la 250 la 200 de milioane de tone-kilometri pe an; în al doilea rând, pragul pentru proiectele de deplasare în trafic a fost redus de la 80 la 60 de milioane de tone-kilometri, ca și pragul pentru proiectele maritime interioare, în care Parlamentul a

forțat o reducere de la 17 la 13 milioane de tone-kilometri. De asemenea, am crescut nivelul de finanțare permis pentru infrastructurile suplimentare de la 10% la 20%. Acest lucru are sens. În final, am afirmat cu succes că această criză economică pe care o traversăm acum poate fi menționată ca motiv pentru extinderea termenului contractelor.

Astfel, am realizat un program mult mai interesant. Acest compromis pe care l-am atins a fost posibil și printr-un nivel mare de consens între toți parlamentarii, care au lăsat la o parte considerațiile legitime și dezbateră fundamentală în acest punct, pentru a lansa rapid din nou programul. De aceea, înainte de prezentarea propunerii Marco Polo III de către Comisie, avem nevoie efectiv de o dezbateră generală, astfel încât să putem reintroduce toate aceste puncte care sunt necesare pentru orientarea noastră viitoare. În plus, vrem să știm bineînțeles cum se va aplica ajustarea pe care o facem acum. Acesta este subiectul votului și sper că voi avea sprijinul dumneavoastră mâine.

**Antonio Tajani**, *vicepreședintele Comisiei*. - (IT) Doamnă președintă, onorabili membri, doresc să mulțumesc domnului Stockmann pentru activitatea sa. Din 2003, programul Marco Polo are ca scop crearea unui sistem de transport mai durabil în Europa prin transferul unei părți substanțiale a creșterii anuale în transportul rutier de mărfuri unei alte părți, moduri de transport mai ecologice cum ar fi transportul pe căi navigabile interioare, transportul feroviar și transportul maritim pe distanțe scurte. Primul program Marco Polo, care a avut ca scop înlocuirea a 48 de miliarde de tone-kilometri de la căile rutiere în patru ani, a luat sfârșit în 2006, deși evaluarea externă a demonstrat că numai 64% din acesta a fost realizat.

Experiența câștigată cu al doilea program Marco Polo demonstrează că, din păcate, nu devine mai eficient și că Europa nu se folosește de acest instrument important pentru realizarea unui sistem de transport mai potrivit pentru evoluția pieței. Anul trecut, am expediat câteva scrisori tuturor miniștrilor europeni de transport, cu îndemnul de a folosi programul Marco Polo.

Deci cred - și se pare că Parlamentul îmi împărtășește părerea - că a sosit momentul pentru modificarea regulamentului, pentru schimbarea regulilor de acces la acest proiect sau program, care trebuie să acorde fonduri care nu sunt folosite mereu. Ne deplasăm categoric într-o direcție corectă, deoarece încercăm să ajutăm întreprinderile mici și mijlocii să beneficieze de proiectul comunitar. SMEs a întâmpinat, până în prezent, destul de multe dificultăți în accesarea fondurilor europene acordate prin programul Marco Polo.

Mesajul pe care îl trimitem astăzi nu este numai pentru cei care folosesc programul Marco Polo. Este, cred, un apel pentru multe regulamente europene de modificat, din moment ce același lucru este adevărat pentru alte sectoare și regulamente naționale care implică fonduri europene; nu sunt mereu scrise în așa fel încât să devină simplu de accesat. Aceasta este o problemă foarte reală a tuturor statelor membre și aș accentua din nou că implică nu numai regulamentele noastre, ci și regulamentele naționale care implică fonduri europene.

Așadar, simt că în prezent nu lucrăm numai la programul Marco Polo, ci mai degrabă trimitem un mesaj de bună legiferare în beneficiul cetățenilor și pentru simplificarea accesului la proiectele comunitare. Cred deci, desigur, că activitatea domnului Stockmann merită sprijinită și că textul propus ar trebui să fie adoptat, astfel încât Parlamentul, repet, să poată emite un mesaj pozitiv mâine pentru întreaga Uniune Europeană.

Permiteți-mi să spun încă o dată, nu este o chestiune care se referă numai la programul Marco Polo; este o chestiune mult mai complexă. Începând cu programul Marco Polo, cred că vom face un serviciu altor sectoare care sunt conștiente în special de folosirea fondurilor comunitare și de lansarea diverselor programe pe care le oferă Comisia celor 27 de state UE și afacerilor lor.

**Anne E. Jensen**, *raportoarea pentru avizul Comisiei pentru bugete*. - (DA) Doamnă președintă, când Comisia pentru buget a hotărât să emită o declarație privind programul Marco Polo, motivul său special pentru aceasta a fost că a considerat dificil să garanteze că finanțarea a fost folosită în scopurile desemnate. Deci, evident apreciem faptul că acțiunea are loc în prezent. Comisia merită laude pentru aceasta. Încercăm să simplificăm administrarea și să consolidăm regulile, pentru a simplifica folosirea fondurilor în scopul desemnat. Ca răspuns, în Comisia pentru buget, am apreciat faptul că, dacă nu reușim să îmbunătățim punerea în aplicare a programului, dacă nu reușim să ne asigurăm că fondurile sunt folosite în scopul desemnat, va trebui să ne gândim din nou dacă atât de mulți bani trebuie să fie alocați pentru programul Marco Polo și dacă unele fonduri nu ar trebui să fie reorientate către alte programe, unde pot fi folosite mai bine. Desigur, avem nevoie de realizarea unei revizuirii pe termen mediu asupra bugetului după alegerile din 2010 și un lucru de care vom avea nevoie pentru a ne relaxa atunci este o evaluare a programelor care funcționează și a celor care nu funcționează. Acolo unde observăm că există o nevoie mai acută, vom lua bani din proiectele în care nu pot fi folosiți și îi vom redirecționa, astfel încât să nu fie irosiți numai ca o subvenție.



**Dieter-Lebrecht Koch**, în numele Grupului PPE-DE. - (DE) Doamnă președintă, plenul va vota mâine cu privire la programul Marco Polo pentru a îmbunătăți performanța de mediu privind transportul de mărfuri. Programul Marco Polo II oferă o siguranță în planificare îmbunătățită, deoarece este programat până la 31 decembrie 2013. Are un buget de 450 de milioane de euro. Pragurile de eligibilitate pentru proiectele propuse trebuie să fie reduse în comparație cu programul Marco Polo I și pot fi utilizate de către întreprinderile mici și mijlocii. Sunt recunoscător în special față de raportor pentru aceasta. În lumina situației financiare actuale a multor întreprinderi mici și mijlocii, aceasta este o politică prietenoasă pentru cetățeni, pe care o pot sprijini necondiționat.

Programul se bazează pe deplasarea traficului și reducerea supraîncărcării transportului rutier. De asemenea, va consolida comodalitatea și, prin urmare, va contribui la un sistem de transport eficient și durabil. Cu un vot pozitiv, pe care îl recomand pentru mâine, procedura legislativă va fi închisă în primă lectură.

**Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk**, în numele Grupului UEN. - (PL) Doamnă președintă, domnule comisar, în numele Grupului Uniunea pentru Europa Națiunilor, doresc să atrag atenția asupra următoarelor chestiuni.

În ciuda obiectivelor laudabile, cum ar fi reducerea supraîncărcării în transportul rutier, reducerea efectelor transportului rutier asupra mediului și preferința pentru transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar, căile navigabile interioare sau o combinație de moduri de transport pentru transportul mărfurilor, numai aproape jumătate din mijloacele financiare disponibile pentru realizarea programului Marco Polo sunt folosite în fiecare an și numai 60% din activitățile planificate ale programului sunt executate.

Propunerile Comisiei Europene de simplificare a programului ar trebui deci să fie sprijinite și în special: participarea în programul întreprinderilor mici și conduse de o singură persoană, fără necesitatea formării unui consorțiu; o reducere clară a pragului de tonă-kilometru solicitat pentru ca programul să fie eligibil; creșterea dinamicii fondurilor prin mărirea ajutorului financiar, care a crescut de la 1 euro la 2 euro pe 500 de tone-kilometri de transport de marfă transferat; și simplificarea procedurilor pentru acordarea ajutorului financiar. Doresc să îmi exprim speranța că toate aceste măsuri vor ajuta la garantarea faptului că se realizează cea mai bună utilizare a mijloacelor financiare disponibile în program.

**Johannes Blokland**, în numele Grupului IND/DEM. - (NL) În această seară, discutăm despre modificările aduse programului Marco Polo II. Sunt dator Comisiei Europene cu analizarea propunerilor de scădere a pragurilor pentru aceste fonduri și sunt încântat că domnul Stockmann a fost de acord cu aceste propuneri manifestând dinamismul necesar. Reducerea suplimentară, în special în cazul pragului pentru transportul interior, are sprijinul meu.

Există totuși o problemă. Această reducere nu este suficientă. În Comisia pentru transport și turism, doamna Wortmann-Kool și cu mine am corectat cu succes această eroare. Regret totuși că domnul Stockmann consideră că amendamentul nostru - numărul 24 - este inoportun. Îl cunosc, la urma urmelor, ca pe un supporter devotat al transportului pe căi navigabile interioare și am sperat că este de acord cu aceste amendamente. La urma urmelor, pragul propus de Comisie este prea mare pentru micul antreprenor, care, aproape prin definiție, este comerciant pe canal de transport maritim. Nu pot să înțeleg de ce alte instituții își doresc să critice amendamentul 24.

Avem fonduri bine rezervate pentru transportul durabil. Transportul pe căi navigabile interioare este de departe cel mai ecologic mod de transport. De ce să nu reducem pragul mai mult pentru acest sector? Comisia Europeană, după părerea mea, se teme că aceste propuneri vor determina câteva state membre din Consiliu să solicite reduceri în alte domenii. Doresc să solicit Comisiei Europene să fie fermă și să recunoască explicit în acest plen importanța transportului interior drept cel mai ecologic mijloc de transport.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE)**. - (EL) Doamnă președintă, domnule comisar, doamnelor și domnilor, vom investi 400 de milioane de euro în programul Marco Polo II până în 2013, alături de multe speranțe și planuri pentru un sistem de transport mai eficient și mai viabil care va garanta valoarea adăugată de mediu în Uniunea Europeană, combinând în același timp coeziunea economică cu cea socială și teritorială.

Rezultatele apelului de depunere a propunerilor pentru programul Marco Polo II au fost publicate în 2008 și concluziile evaluării primului program Marco Polo au dovedit că acest program poate aduce o schimbare perceptibilă în transport. Totuși, este foarte probabil ca scopul formulat în baza sa legală, și anume evitarea ambuteiajelor sau înlocuirea unei părți substanțiale a prognozei de creștere globală pentru transportul rutier de marfă internațional în Europa, să nu fie atins.

Pentru ca programul să își atingă scopurile, Marco Polo II trebuie să devină mai atractiv. Baza legală trebuie să fie modificată și procedurile de verificare trebuie să fie mai simple și mai clare. În plus, condițiile și cerințele pentru finanțare trebuie ajustate la scopul real, iar modificările trebuie realizate cât mai repede pentru a garanta efectul cel mai mare posibil.

Noi, în Parlamentul European, sprijinim și sperăm un acces mai simplu la programul pentru întreprinderile mici, praguri mai mici și mai simple pentru eligibilitatea proiectelor și o creștere a subvențiilor; cu alte cuvinte, un program mai funcțional și eficient în mod direct.

Aceste modificări și adaptări pot fi folosite ca exemplu pentru o Europă vitală, dinamică și eficientă, pe care cetățenii trebuie să o înțeleagă și în al cărei viitor să se implice, în preajma alegerilor europene.

**Antonio Tajani**, *vicepreședintele Comisiei*. -(IT) Doamnă președintă, onorabili deputați, deoarece ne apropiem de final, doresc să răspund la unele întrebări pe care mi le-ați adresat și să vă mulțumesc pentru sprijinul față de acest acord în primă lectură, care va ajuta categoric la îmbunătățirea eficacității celui de-al doilea program Marco Polo.

Doresc să spun că, în ultimii ani, personalul meu - căruia îi mulțumesc din nou pentru activitatea sa - a început deja să reflecteze asupra programului Marco Polo după 2013 și că această evaluare se va concentra, printre alte lucruri, pe punctele stabilite în acordul de compromis. În special, doresc să pun accent pe nevoia de diferențiere între modurile de transport în condițiile finanțării, pe baza siguranței, performanței de mediu și eficienței energetice, nevoia de a stabili asistența în funcție de cereri încă din etapa de depunere a dosarului, luând în considerare nevoile întreprinderilor mici și mijlocii, recunoașterea recesiunii economice drept un motiv excepțional pentru extinderea duratei proiectelor și reducerea pragurilor de eligibilitate în funcție de produs.

În privința scăderii pragurilor, doresc să-l reasigur pe domnul Blokland de faptul că textul pe care îl adoptăm furnizează deja un prag mai redus pentru căile navigabile interioare. Nu cred că am fi putut face mai mult decât am făcut, cum costurile administrative cresc, dar cred că am trimis desigur semnalul pe care l-ați solicitat.

Revenirea la reflecțiile noastre legate de programul Marco Polo după 2013: așa cum am spus, temele vor include și posibilitatea indicării normelor pentru pragurile minime de finanțare pentru proiectele propuse în termenii eficienței energetice și beneficiilor de mediu în plus la tonele-kilometrii transferate. Mai mult, posibilitatea asigurării consistenței între programul Marco Polo, Planul de acțiune privind logistica și programul TEN-T prin luarea măsurilor corespunzătoare pentru a coordona alocarea fondurilor comunitare, în special pentru autostrăzile maritime; și nevoia de a lua în considerare caracteristicile specifice sectorului de căi navigabile interioare și întreprinderilor mici și mijlocii, de exemplu prin intermediul unui program dedicat sectorului de căi navigabile interioare.

În orice caz, Comisia intenționează să prezinte comunicarea sa privind viitorul programului, cu posibilitatea unei propuneri privind un al treilea program Marco Polo, în timpul anului 2011.

**Ulrich Stockmann**, *raportor*. -(DE) Doamnă președintă, domnule comisar, sunt de acord cu dumneavoastră. Putem emite un mesaj pozitiv mâine, și anume că putem face amendamente plăcute cetățenilor și sensibile în legislația noastră când este necesar să facem așa. Nu trebuie să emitem numai acest mesaj; trebuie de asemenea să lansăm o campanie informatică în țările Europei, astfel încât să putem profita de atractivitatea programului, deoarece am realizat cu adevărat toate adaptările necesare. În prezent, există afaceri reale de obținut la prețuri de nimic. Dacă nu putem să schimbăm nimic în prezent, atunci trebuie neapărat să reanalizăm întregul program.

Sper, doamnă Jensen, că nu va trebui să investim bani în alte programe, deoarece este o problemă importantă. Trebuie - și vom face acest lucru - să eliminăm traficul acolo unde este posibil, dar este dificil. Domnule Blokland, aveți deja un răspuns. Am renegociat transportul pe căi navigabile interioare și am impus un compromis suplimentar asupra Consiliului, ca să mă exprim așa. Problema noastră a fost să terminăm în primă lectură. Acesta este motivul pentru care nu am putut face o abordare prea radicală și a trebuit să negociem ținând cont atât de compromis, cât și de consens. Ca rezultat, am realizat foarte mult.

Aștept cu nerăbdare dezbaterile fundamentale pe care o vom avea în scurt timp în legătură cu al treilea program, pe baza unei comunicări promise de Comisie, astfel încât să putem discuta toate chestiunile fundamentale, tot ce am specificat în propunerea comună pentru un compromis, cum ar fi dacă putem defalca programul în funcție de moduri individuale de transport și așa mai departe. Atunci va deveni din nou interesant. Acum trebuie doar să funcționeze, ca să nu stagneze, și proiectele deja începute să nu mai continue

în actuala criză. Efectiv ar fi păcat, pornind de la acest compromis. Mulțumirile mele încă o dată tuturor pentru opiniile lor.

**Președintele.** - Dezbateră este închisă.

Votul va avea loc mâine.

## **21. Rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (dezbateră)**

**Președintele.** - Următorul punct este raportul întocmit de domnul Petr Duchoň, în numele Comisiei pentru transport și turism, referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (COM (2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD)) (A60220/2009).

**Petr Duchoň, raportor.** - (CS) Doamnă președintă, domnule comisar, doamnelor și domnilor, scopul propunerii Comisiei este crearea coridoarelor europene pentru transportul feroviar de marfă, precum și stabilirea regulilor pentru conducerea și administrarea acestor coridoare. Prin propunerea sa, Comisia încearcă să crească competitivitatea transportului feroviar de marfă și doresc să profit de ocazie pentru a saluta acest lucru. Comisia pentru transport și turism a discutat propunerea Comisiei, pentru care au fost prezentate 250 de proiecte de amendamente. În negocierile legate de proiectele de amendamente s-a ajuns la un compromis care a câștigat sprijinul spectrului politic. Compromisul apare în principal din încercarea de a optimiza transportul feroviar ca un întreg și în același timp de a păstra o flexibilitate suficientă pentru rezolvarea situațiilor de criză. Textul propus de către Comisie a fost de asemenea îmbunătățit și simplificat și s-a pus accent pe crearea spațiului pentru interesele legitime ale fiecărei țări, atât în privința înființării coridoarelor, cât și în privința conducerii și administrării lor. Poziția societăților feroviare în cadrul autorității administrative a fost consolidată în comparație cu propunerea Comisiei. De asemenea, s-a acordat un rol mai puternic organizațiilor implicate în coridoarele europene de transport feroviar de marfă. Comentariile legate de cooperarea cu țările terțe afectate de coridor au fost acceptate. Un număr de modificări implică un echilibru mai bun al intereselor între transportul de călători și transportul feroviar de marfă. De asemenea, s-a acceptat o solicitare de transparență în luarea deciziilor privind alocarea categoriilor de camioane și stabilirea regulilor de prioritate pentru trenurile de marfă de mare viteză. În concluzie, doresc să mulțumesc raportorului alternativ și personalului Parlamentului European pentru cooperare, precum și onorabililor membri ai acestei Camere pentru răbdare.

**Antonio Tajani, vicepreședintele Comisiei.** - (IT) Doamnă președintă, onorabili membri, domnule Duchoň, în ceea ce mă privește doresc să mulțumesc Parlamentului pentru că a fost de acord să analizeze această propunere în mod atât de prompt; Cred că este extrem de importantă pentru dezvoltarea transportului feroviar de marfă. Mulțumirile mele speciale se îndreaptă spre domnul raportor Duchoň și Comisia pentru transport și turism pentru amabilitatea lor și calitatea activității desfășurate, care a ajutat la consolidarea unei propuneri legislative destinată în primul rând transportului feroviar integrat la nivel european prin cooperarea strânsă între administratorii de infrastructură.

Transportul feroviar este ultima - aș accentua acest lucru, ultima - modalitate de transport care păstrează o dimensiune națională. Traversarea frontierei cu trenul poate fi încă dificilă în multe cazuri. Administratorii de infrastructură sunt în mare măsură responsabili pentru această dificultate și deci trebuie să îi încurajăm să coopereze, atât în ceea ce privește gestionarea infrastructurii, cât și planificarea și realizarea investițiilor.

Infrastructura pentru mărfuri trebuie să fie supusă politicii europene pentru că are o dimensiune internațională semnificativă. V-aș reaminti că 50% din serviciile transportului de marfă sunt acum internaționale și acest procent va crește în viitor.

În al doilea rând, propunerea are ca scop să permită extinderea serviciilor de transport feroviar de marfă. Acest sector nu se poate dezvolta și nu poate concura cu și/sau suplimenta sectorul rutier fără o îmbunătățire considerabilă a infrastructurii disponibile pentru trenurile de marfă. În prezent, în majoritatea largă a statelor membre, transportul feroviar de marfă trebuie să corespundă nevoilor transportului de călători. Din păcate, acest lucru este adevărat atât pentru gestionarea infrastructurii, cât și pentru investiții.

În al treilea rând, această propunere va face posibilă cu mai mult succes integrarea căilor ferate în sistemul de transport de marfă și dezvoltarea comodalității în Europa. De fapt, pentru ca transportul feroviar să poată să contribuie substanțial la atingerea scopurilor transportului comunitar, infrastructura feroviară trebuie să fie mai bine corelată cu alte moduri de transport, în special cu transportul maritim și rutier.

În completarea principalelor obiective ale propunerii totuși doresc să menționez patru principii esențiale pe care se bazează textul pe care îl discutăm. Primul principiu este identificarea coridoarelor și deci a rețelei. Această identificare se bazează mai degrabă pe factorii economici, decât pe cei politici. Al doilea principiu este cooperarea consolidată între administratorii de infrastructură. Al treilea principiu, pe care doresc să îl analizez mai detaliat, se referă la garanții mai bune privind calitatea și siguranța serviciilor furnizate de infrastructură, datorită prevederilor menite să aducă un echilibru mai bun între transportul de călători și transportul de marfă în gestionarea infrastructurii.

Acest lucru nu înseamnă a acorda sistematic prioritate trenurilor de marfă în raport cu trenurile de călători din întreaga rețea națională; dimpotrivă - permiteți-mi să clarific - acest lucru se referă la coridoarele dedicate transportului de marfă, și anume la linii de transport identificate specific și clar. Trenurile de marfă nu vor fi deci sistematic penalizate, în special unde există o nevoie mai mare pentru viteză și/sau punctualitate. Acest lucru, în opinia mea, reprezintă rezultatul pe care dorim să îl avem în realitate atunci când vorbim despre definirea coridoarelor pentru transportul de marfă sau promovarea transportului competitiv de marfă.

În final, al patrulea principiu este definirea și crearea unei rețele reale de terminale strategice. În acest caz, cuvântul „terminal” este folosit în sensul mai larg, pentru a include parcul de vagoane, terminalele portuare, platformele logistice, șoselele, căile ferate și așa mai departe, care sunt indispensabile pentru funcționarea corespunzătoare a coridoarelor de transport de marfă și a sistemului de transport ca un întreg.

Acestea sunt lucrurile pe care am vrut să le prezint și doresc să vă mulțumesc din nou pentru promptitudinea și eficiența Parlamentului care mă fac să îmi amintesc cu mândrie că eu însumi sunt deputat în această Cameră de mulți ani. Raportorul și Comisia pentru transport merită să fie felicitați pentru activitatea lor. Vă mulțumesc.

**Georg Jarzembowski**, în numele Grupului PPE-DE. - (DE) Doamnă președintă, domnule vicepreședinte al Comisiei, doamnelor și domnilor și stimat auditoriu, în special domnule Lübbering. Grupul meu sprijină problema fundamentală a Comisiei de creștere a transportului feroviar de marfă prin crearea coridoarelor de transport transfrontaliere și regulamentele speciale în acest scop. Domnule vicepreședinte, vă mulțumesc nu numai pentru propunere; vă mulțumesc, de asemenea, pentru faptul că, dincolo de orice obstacole, ați continuat dezbaterile până la miezul nopții, astăzi, însă dorim să lucrăm. Vă mulțumesc.

În plus, și se poate să existe o greșeală în anunțul propunerii comisiei dumneavoastră, grupul nostru, alături de raportorul nostru competent, este ferm convins că nu există nicio prioritate pentru trenurile de marfă față de alte trenuri, doar un acces mai simplu pentru transportul de marfă, deoarece în aproape toate statele membre rețelele feroviare sunt folosite atât de trenurile de marfă, cât și de trenurile internaționale, naționale, regionale și locale.

În cazurile întreruperilor operaționale în special, nu putem lua decizii prin corespondenți; competența trebuie să rămână la operatorii individuali de infrastructură și societățile feroviare, astfel încât transportul feroviar normal să poată fi reluat cât mai rapid și eficient posibil. Chiar cu reglementarea specială pentru rețeaua feroviară europeană de marfă, statele membre trebuie să continue să fie responsabile pentru crearea și modificarea coridoarelor dedicate transportului de marfă. Orice fel de transfer de competență către Comisia Europeană nu ar fi folositor, asupra acestui lucru ar trebui să fim de acord. În final, societățile feroviare, expeditorii și agenții de expediere ar trebui să fie consultați în legătură cu reglementările coridoarelor, deoarece au cunoștințe practice și experiență în eficientizarea folosirii rețelei feroviare pentru transportul competitiv de marfă.

Încă o dată transmit felicitările mele raportorului. A redactat un raport excelent care a fost adoptat în comisie cu mare mulțumire în cea mai mare parte. Mulțumirile mele domnului raportor.

**Lily Jacobs**, în numele Grupului PSE. - (NL) Trenurile de marfă transfrontaliere se deplasează prin Uniunea Europeană cu o viteză medie de 18 kilometri pe oră. În 2007, doar 60% din toate trenurile de marfă au ajuns la destinațiile lor la ora programată. De ce? Pentru că transportul internațional de marfă cu trenul este încă organizat într-o manieră total ineficientă. Astfel, este clar că transportul de marfă cu trenul nu poate concura niciodată cu transportul rutier de marfă. Conform acestui calcul, nu vom îndeplini obiectivele europene de mediu și intenția noastră de a emite cu 20% mai puțin CO<sub>2</sub> până în 2020 nu se va realiza.

Scopul acestei propuneri a Comisiei Europene este crearea unei rețele feroviare competitive pentru transportul de mărfuri în Uniunea Europeană. Acest lucru poate fi realizat prin crearea coridoarelor transfrontaliere, prin realizarea cooperării extinse între administratorii de infrastructură și o mai bună coordonare comună a investițiilor între statele membre și prin acorduri de prioritate mai bune în cazul întârzierilor. Astfel, capacitatea și competitivitatea rețelei feroviare poate fi îmbunătățită considerabil.

Propunerea inițială a Comisiei de a acorda prioritate trenurilor de marfă în cazul întârzierilor a mers prea departe, dar datorită cooperării raționale cu raportorul, am ajuns la un compromis excelent care garantează flexibilitatea și o abordare pragmatică. Din păcate, propunerea Albertini a transformat această secțiune importantă într-o altă „cochilie goală”. Iată de ce Grupul Socialist din Parlamentul European va vota împotriva amendamentului 71.

Propunerea, așa cum este prezentată astăzi în fața noastră, reușește totuși să încurajeze oamenii să colaboreze, iar utilizatorilor și operatorilor de pe piață li se acordă atenția cuvenită în ceea ce privește planificarea și punerea în aplicare a acesteia. Este momentul ca, în sfârșit, să colaborăm pe o piață internă reală pentru transportul feroviar și astfel să investim într-un viitor ecologic și durabil.

**Michael Cramer, în numele Grupului Verts/ALE. - (DE)** Doamnă președintă, doamnelor și domnilor, mulțumesc și eu raportorului și raportorilor alternativi pentru cooperarea lor excelentă. Noi, în Grupul Verzilor/Aliața Liberă Europeană, dorim de asemenea să fie transportate mai multe mărfuri pe căile ferate, dar nu în detrimentul transportului de călători. Mobilitatea călătorilor este un serviciu public în Europa. Comisia ignoră realitățile rețelelor feroviare europene, în care mărfurile și călătorii sunt transportați pe aceleași căi feroviare. Nu trebuie să existe nicio prioritate dogmatică pentru un tip de tren sau altul.

Noi, Grupul Verzilor, dorim să folosim birourile unice pentru crearea unei singure persoane de contact pentru oricine dorește să trimită trenuri de marfă dincolo de frontiere în Europa. În plus, dorim mai multă transparență în alocarea rutelor și în timpul întreruperilor operaționale, pentru evitarea, printre altele, a concurenței nelocale. Comisia și dumneavoastră, în calitate de gardian al tratatelor, trebuie să eliminați practica care permite societăților aflate în proprietatea statului să rezerve rute gratuit numai pentru a evita competitorii.

Propunerile noastre privind reducerea zgomotului, în special cel generat de transportul de marfă, au fost respinse de coaliția majoritară din plen. Totuși, noi, Grupul Verzilor, vom continua să facem lobby pentru a menține aspectul ecologic al căilor ferate, în special prin adaptarea vagoanelor de marfă existente.

**Ulrich Stockmann (PSE). - (DE)** Doamnă președintă, la concurență cu transportul rutier de marfă, transportul de marfă pe căile ferate are o șansă dacă este efectiv dezvoltat în întreaga Europă, de aceea apreciez introducerea coridoarelor de transport de marfă transfrontaliere, pe baza cărora se va optimiza transportul de marfă. Despre aceasta este vorba.

Prin acest raport, am detensionat anumite temeri legitime privind o reducere a standardului transportului de călători, prin reglementări de prioritate stabilite pentru transportul de marfă. Totuși, trebuie să mai lucrăm la raport, deoarece suntem implicați în proces și suntem doar în primă lectură. În viitor, trebuie să ținem cont de reacția statelor membre.

Avem nevoie de o bază diferită de calculare a numărului coridoarelor. Parlamentul a propus una pentru fiecare țară. Cred că noi, în Germania, am avea nevoie de un coridor nord-sud și un coridor est-vest. În al doilea rând, trebuie să luăm în considerare dacă sunt posibile coridoarele alternative în zone care au mai puțin trafic mixt. În al treilea rând, trebuie să fie clar că nu trebuie redusă capacitatea globală a transportului feroviar.

Nu în ultimul rând, mulți cetățeni sunt îngrijorați că mai mult transport de marfă pe căile ferate va genera și mai mult zgomot. Iată de ce, imediat în următoarea legislatură, trebuie să începem cu legislația sensibilă privind reducerea zgomotului în transportul rutier de marfă.

Aștept cu nerăbdare activitățile următoare. Încă mai avem lucruri de rezolvat. Mulțumirile mele raportorului, pentru că acesta a fost realmente un bun compromis într-o chestiune litigioasă.

**Gabriele Albertini (PPE-DE). - (IT)** Domnule președinte, doamnelor și domnilor, doresc să îl felicit pe domnul Duchoň cu privire la raportul său genial. Am depus un amendament în numele Grupului Partidului Popular European (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni, cu privire la articolul 14 alineatul (2). În conformitate cu acest articol, în cazul dificultăților suplimentare în fluxul transportului, trenurile de marfă au prioritate față de alte trenuri care circulă pe coridoarele europene de transport de marfă.

În Italia și în mare parte a Europei, transportul de marfă și cel de călători folosesc aceleași linii; în prezent există câteva secțiuni dedicate transportului de marfă. Acest tip de prioritate ar penaliza transportul regional de călători în centrele principale din Italia, de exemplu în orașul Milano, care este situat pe trei coridoare TEN.

Pentru a evita o situație în care transportul de călători suferă disproporționat în detrimentul transportului de marfă, am sugerat includerea amendamentului menționat mai sus care interzice aplicarea acestor reguli de prioritate în timpul orelor de vârf de trafic al navetiștilor, când cei mai mulți circulă spre lucru. Orelor de vârf de trafic ar trebui limitate la un interval orar maxim, numai în zilele lucrătoare, de trei ore dimineața și trei ore după-amiaza târziu.

Cu informațiile oferite de administratorii de infrastructură, fiecare stat membru ar defini perioada de ore de vârf pentru țara proprie, ținând cont de transportul de marfă regional și pe distanțe lungi.

**Antonio Tajani**, *vicepreședintele Comisiei*. - (IT) Doamnă președinte, onorabili membri, concluziile prezente legate de acest subiect sunt extrem de pozitive din punctul meu de vedere și ajută la transmiterea unui mesaj foarte clar statelor membre, și anume că sistemul european feroviar are nevoie de coridoare care sunt într-un fel dedicate transportului de mărfuri. Crearea acestor coridoare trebuie să fie coordonată și consistentă la nivel comunitar și toate părțile interesate din sectorul feroviar trebuie să participe la acest efort.

În ceea ce privește amendamentele de compromis propuse de raportor, acestea prevăd o îmbunătățire a procesului de repartiție și a rezervei de capacitate în ceea ce privește calitatea liniilor de cale ferată pentru trenurile internaționale de marfă, cât și stabilirea unei capacități de rezervă pentru cererile pe termen scurt. Comisia poate accepta această abordare pentru că poate de asemenea să accepte amendamentul de compromis legat de administrarea trenurilor din transportul internațional de marfă în cazul întreruperii rețelei. În rest, Parlamentul este suveran. Vă mulțumesc.

**Petr Duchoň**, *raportor*. - (CS) Dezbaterile a demonstrat acordul relativ larg al spectrului politic. Pentru aceasta, doresc să mulțumesc atât raportorilor alternativi, cât și tuturor celor care iau parte la discuție. Cred că cele mai mari temeri apar din posibilitatea coliziunilor dintre trenurile de mărfuri și trenurile de călători. Textul prezentat ține cont de acest pericol și acordă operatorilor suficientă flexibilitate pentru tratarea situațiilor de criză. În ceea ce privește operațiunile feroviare care funcționează fără probleme, nu trebuie să existe conflicte și nu are niciun sens să discutăm prioritatea unui mod de transport feroviar asupra altuia. Este deci doar o problemă de conflict care poate apărea în situații de criză, dar după cum am menționat deja, chestiunea cea mai importantă este să lăsăm operatorilor feroviari suficientă putere, și acest document face exact acest lucru.

**Președintele**. - Dezbaterile este închisă.

Votul va avea loc mâine.

## **22. Ordinea de zi a următoarei ședințe: consultați procesul-verbal**

### **23. Ridicarea ședinței**

(Ședința a fost închisă la ora 23.50.)