

PIRMDIENA, 2010. GADA 19. APRĪLIS

SĒDI VADA: J. BUZEK

Priekšsēdētājs

(Sēdi atklāja plkst. 17.35)

1. Sesijas atsākšana

Priekšsēdētājs. – Es pasludinu par atklātu Eiropas Parlamenta sēdi, kas tika pārtraukta trešdien, 2010. gada 7. aprīlī.

2. Iepriekšējās sēdes protokola apstiprināšana (sk. protokolu)

3. Jautājumi, uz kuriem jāatbild mutiski, un rakstiskas deklarācijas (iesniegšana) (sk. protokolu)

4. Dokumentu iesniegšana (sk. protokolu)

5. Spēku zaudējušas rakstiskas deklarācijas (sk. protokolu)

6. Lūgumraksti (sk. protokolu)

7. Saistībā ar Parlamenta nostājām un rezolūcijām veiktie pasākumi (sk. protokolu)

8. Cīņa pret krūts vēzi Eiropas Savienībā (rakstiska deklarācija) (sk. protokolu)

Priekšsēdētājs. – Rakstiska deklarācija Nr. 0071/2009, ko iesniedza deputāti *Elizabeth Lynne*, *Michail Tremopoulos*, *Lívia Járóka* un *Lidia Joanna Geringer de Oedenberg* par cīņu pret krūts vēzi Eiropas Savienībā un ko parakstīja vairāk nekā puse Parlamenta deputātu. Tāpēc saskaņā ar Reglamenta 123. pantu šī deklarācija tiks nosūtīta adresātiem, un tā tiks publicēta kopā ar citiem tekstiem, kas tika pieņemti 2010. gada 24. februāra plenārsēdē. Parakstītāju vārdi būs minēti sēdes protokolā.

Elizabeth Lynne (ALDE). – Priekšsēdētāja kungs, es vēlos tikai pateikties visiem par to, ka viņi parakstīja rakstisko deklarāciju Nr. 71 par krūts vēzi.

Lielākā daļa no jums jau zina, ka tas ir viens no galvenajiem nāves cēloņiem sievietēm vecumā no 35 līdz 59 gadiem Eiropas Savienībā, un mēs vēlamies panākt to, lai dalībvalstīs tiktu ieviestas valsts mēroga pārbaudes programmas un tiktu izveidotas arī krūts vēža speciālistu brigādes.

Es ceru, ka, parakstot šo rakstisko deklarāciju, tiks sperts vēl viens solis pareizajā virzienā, lai palīdzētu īstenot Eiropas Savienības mēroga pasākumus krūts vēža radīto šausmīgo seku mazināšanai.

Priekšsēdētājs. – Es vēlos pateikties deputātiem un visiem tiem, kuri parakstīja šo deklarāciju.

9. Deputāta imunitāte (sk. protokolu)

10. Komiteju un delegāciju sastāvs (sk. protokolu)

11. Pilnvaru pārbaude (sk. protokolu)

12. Padomes nostājas pirmajā lasījumā (sk. protokolu)

13. Priekšsēdētāja paziņojumi

Priekšsēdētājs. – Pirms sākam sēdi, es vēlos pateikt, ka šodien savās domās un lūgšanās mēs esam kopā ar to cilvēku ģimenes locekļiem un draugiem, kuri gāja bojā dzelzceļa avārijā, kas notika pagājušajā nedēļā Itālijas ziemeļos, kā arī ar tiem, kuri šajā negadījumā tika ievainoti. Kā mēs visi atceramies, tā bija ļoti smaga dzelzceļa avārija.

Es arī vēlos pateikties jums visiem — deputātiem un Parlamenta personālam — daudziem Parlamenta pārstāvjiem — par ceremonijas organizēšanu un apmeklēšanu pagājušajā nedēļā, trešdienā, plkst. 12.00 saistībā ar aviokatastrofu, kurā cieta Polijas delegācija. Polijas prezidenta bēres notika vakar, un Polijas prezidenta bēres trimdā notika šodien. Pagājušajā nedēļā, trešdienā, mēs ievērojām vienas minūtes klusuma brīdi, pieminot šīs katastrofas upurus.

Es vēlos vēlreiz pateikties visiem par solidaritāti.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs, dāmas un kungi! Es vēlos ļoti sirsnīgi pateikties jums, priekšsēdētāja kungs, par izteikto līdzjūtību cilvēkiem, kuri gāja bojā nelaimes gadījumā, kas pagājušajā nedēļā notika manis pārstāvētajā reģionā, manā valstī, Bozen autonomajā provincē, Dienvidtirolē. Šā reģiona iedzīvotāji ir patiesi šokēti par avāriju, kuras rezultātā dzīvību zaudēja deviņi cilvēki, galvenokārt jaunieši, un daudzi tika ievainoti. Īpaši šokējošs ir fakts, ka šis vilciens nebija vecs, tas bija mūsu reģiona lepnums, un tas brauca pa jaunu maršrutu, kas tika atklāts tikai pirms dažiem gadiem. Šo avāriju neizraisīja arī tehnisks bojājums. To skaidri un gaiši izraisīja zemes nogrūvums, kas kalnu reģionos, piemēram, Alpos, nav nekas neierasts.

Liels paldies, priekšsēdētāja kungs! Es nodošu jūsu līdzjūtību upuriem un maniem tautiešiem.

(Aplausi)

Priekšsēdētājs. – Es vēlos pateikties visiem, kuri šodien piedalās šajā plenārsēdē, jo mēs esam pārvarējuši ļoti lielas problēmas saistībā ar transportu, lai nokļūtu Strasbūrā. Visi nevarēja ierasties. Pirms dažām minūtēm beidzās Priekšsēdētāju konferences ārkārtas sanāksme. Politisko grupu vadītājiem ir daži konkrēti priekšlikumi jums, par kuriem vienojās un kurus apstiprināja visu politisko grupu vadītāji. Būtībā šie priekšlikumi nozīmē to, ka ceturtdienas plenārsēde nenotiks un tāpēc netiks pieņemta ceturtdienas darba kārtība. Taču ceturtdien un piektdien deputāti varēs parakstīties apmeklējumu reģistrā un strādāt kā ierasts. Plenārsēde nenotiks un darba kārtība netiks pieņemta, taču mums, protams, ir jāstrādā, un tie, kuri būs parakstījuši apmeklējumu reģistru par ceturtdienu un piektdienu, varēs strādāt tā, kā tas ir parasti ceturtdienās un piektdienās.

Es arī vēlos uzsvērt to, ka gadījumā, ja notiks kādas komitejas sanāksmes, šonedēļ plenārsēdē vai komitejā balsojumi nenotiks. Komisijas sanāksme drīkst notikt pat ceturtdien, taču tajā nedrīkst balsot. Mēs šādu lēmumu pieņemām tādēļ, ka visi deputāti fiziski nevarēja šeit ierasties, un mēs nevaram viņiem liegt iespēju izmantot savas tiesības piedalīties šajā sesijā. Tādējādi šis lēmums nekādā veidā nav saistīts ar kvorumu, jo, visticamāk, kvorums notiks, taču lēmums tika pieņemts tādēļ, ka visi nevarēja piedalīties šajā sesijā. Balsojuma atlikšana nav nopietna no juridiskā viedokļa attiecībā uz mūsu saistībām pret Padomi. Balsojumi ir svarīgi, un tāpēc mēs tos atliekam par divām nedēļām, un tie notiks maija sesijā Briselē. Ņemot vērā mūsu darbu ar Ministru padomi, nolīgumus un otros lasījumus, šāds risinājums ir atļauts.

Es arī vēlos norādīt, ka ir kāds svarīgs iemesls tam, kāpēc mums, klātesošajiem, vajadzētu tikties un apspriesties, un tas ir tāds, ka rīt plānots izskatīt neparedzētu ārkārtas jautājumu. Šis jautājums, kuru mēs pārrunāsim rīt no rīta, ir saistīts ar pašreizējo situāciju transporta jomā Eiropā un tās ietekmi uz Eiropas iedzīvotājiem. Rīt divu stundu ilgā apspriedē, kurā piedalīsies arī Komisijas priekšsēdētājs J. M. Barroso kungs, mēs vēlamies pārrunāt situāciju Eiropā, jo mobilitāte ir ierobežota, aviopārvadātāji ir apdraudēti, un augsts bezdarba līmenis ir tajās pilsētās, kur atrodas lielas lidostas un kur Eiropas aviopārvadātāji var tikt slēgti gadījumā, ja tie vairākas dienas nespēs apkalpot pasažierus. Tāpēc tas nopietni apdraud visus Eiropas iedzīvotājus, tāpēc rīt paredzētās pārrunas ir ļoti nozīmīgas. Šis darba kārtības punkts iepriekš netika pieņemts; tas ir pilnīgi jauns punkts, kas tika iekļauts, ņemot vērā sarežģīto situāciju Eiropas Savienībā, un mums šis jautājums ir nopietni jāizvērtē. Pārējie jautājumi tiks pārrunāti, izņemot dažus, kurus bija paredzēts izskatīt ceturtdien.

Es vēlos jūs informēt arī par to, ka šā gada 7. aprīlī es saņēmu deputāta N. Farage kunga vēstuli. Šajā vēstulē grupas „Brīvības un demokrātijas Eiropa” vadītāja vietnieks atsauca uz Reglamenta 6. panta 3. punktu, iesniedzot oficiālu sūdzību par Protokola par Eiropas Savienības privilēģijām un imunitāti pārkāpumu. Es pārsūtīju N. Farage kunga vēstulē minēto lūgumu izskatīšanai atbildīgajā komitejā.

14. Darba kārtība

Priekšsēdētājs. – Ir izplatīts galīgais darba kārtības projekts, ko Priekšsēdētāju konference sagatavoja sanāksmē, kas notika pirmdien, 2010. gada 19. aprīlī, saskaņā ar Reglamenta 137. pantu. Ir ierosināti šādi grozījumi:

(Izmaiņu pirmā daļa: sk. iepriekšējo punktu)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Priekšsēdētāja kungs, es vēlos iesniegt priekšlikumu attiecībā uz procedūru jūsu zināšanai. Jauki, ka jūs mūs apsveicāt par piedalīšanos šajā sēdē. Tas ir grūti, taču tas ir mūsu darbs. Tas nav nekas īpašs. Es tikai vēlos ieteikt nākamreiz mūsu darbu mazliet atvieglot, izziņojot informāciju savlaicīgāk un atbildot uz mūsu e-pasta vēstulēm, lai mēs varētu sagatavoties. Tad, iespējams, šajā sēdē būtu varējuši piedalīties arī tie, kuru šobrīd šeit nav.

(Aplausi)

Priekšsēdētājs. – Jāatzīst, ka es īsti nesaprotu jūsu piezīmi, J. Leichtfried kungs, jo deputāti reaģēja ļoti labi. Taču, lūdzu, izbeigsim šo diskusiju.

John Bufton (EFD). – Priekšsēdētāja kungs, es piekritu šim kungam. Mēs zinām, ka ir problēmas gaisa satiksmes jomā — protams, ka mēs to zinām, mēs taču neesam muļķi —, taču es nesaprotu to, kāpēc tas tika secināts tikai šovakar. Mēs visi te šodien ieradāmie, sēžu zālē ir daudz cilvēku un te ir daudz darbinieku. Nodokļu maksātāji maksā vairākus miljonus mārciņu par to, lai mēs visi varētu šeit atrasties, taču, neskatoties uz to, jūs izlēmāt pēdējā brīdī šo sēdi atcelt. Manuprāt, šāds lēmums ir pilnīgi nepareizs.

Manuprāt, šodien šeit ir pietiekami liels skaits cilvēku, lai balsotu. Mēs zinām par sarežģītajiem apstākļiem, taču šis ir parlaments. Jūs mainījāt savas domas un paziņojāt — mēs nebalsosim, taču jūs varat nākt un pārrunāt jautājumus un diskutēt, kas parasti ir pilnīgi bezjēdzīgi, un tad, kad jautājumu var nodot balsošanai, izrādās, ka mēs balsot nemaz nedrīkstam.

Manuprāt, nodokļu maksātāji Apvienotajā Karalistē par šādu lēmumu būs ļoti neapmierināti. Apvienotā Karaliste ir finansiālās grūtībās, šajā valstī tiek ierobežoti pakalpojumi, notiek parlamenta vēlēšanas, mēs domājam, kā taupīt līdzekļus, un tajā pašā laikā šeit mēs līdzekļus tērējam uz nebēdu. Pilnīgi noteikti ir pienācis laiks slēgt šo bodīti.

Priekšsēdētājs. – Paldies par šo piezīmi! Es visus jūsu komentārus uztveru ļoti nopietni, taču es vēlos norādīt, ka visas politiskās grupas un to pārstāvji vienojās par grozījumiem, ar kuriem es plānoju jūs iepazīstināt.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Priekšsēdētāja kungs, manuprāt, lēmums atlikt balsojumu ir pareizs. Šajā sēdē piedalās pietiekams skaits deputātu, lai nodrošinātu kvorumu, bet nav klātesošu pārstāvju no visiem reģioniem. Taču es ierosinu nepārrunātos darba kārtības punktus saīsināt, lai mēs pilnu dienu varētu beigt agrāk nekā parasti, tas ir, trešdien vēlu pēcpusdienā, kā tas parasti ir ceturtdienās, nevis trešdien pusnaktī. Tādējādi tie cilvēki, kuri tomēr ir šeit, varētu atgriezties mājās un mums nebūtu šeit jāpaliek arī ceturtdien.

Priekšsēdētājs. – Dāmas un kungi, es ļaušu deputātiem uzstāties, tiklīdz būs pieņemta darba kārtība.

Charles Tannock (ECR). – Priekšsēdētāja kungs, saskaņā ar neparedzētu seku likumu gadījumā, ja šajā nedēļā paredzētais balsojums tiks atlikts uz 6. maiju, kas ir diena, kad Apvienotajā Karalistē notiks parlamenta vēlēšanas, daudzi un varbūt pat visi Parlamenta deputāti no Lielbritānijas, kuri pārstāv visas partijas un delegācijas, tajā dienā šeit nevarēs ierasties, kas arī negatīvi ietekmēs galīgo rezultātu. Vai, lūdzu, varētu balsojumu pārcelt uz trešdienu, 5. maiju, nevis ceturtdienu, 6. maiju?

Priekšsēdētājs. – Dāmas un kungi, es ierosinu sākt izskatīt darba kārtību, un pēc tam mēs varēsim turpināt uzklaut jūsu jautājumus par sesiju 5. un 6. maijā. Lēmumu mēs pieņemsim vēlāk, šis jautājums nav jāizlemj uzreiz. Ir skaidrs tikai tas, ka balsojums notiks 5. un 6. maijā. Visi lēmumi tiks pieņemti vēlāk.

Sāksim izskatīt darba kārtību. Es lūdzu vairs nepārrunāt priekšlikumus attiecībā uz procedūru.

Priekšsēdētājs. – Ir izplatīta aprīļa sesijas darba kārtības projekta galīgā versija, kurā ir ierosināts veikt šādus grozījumus (Reglamenta 140. pants):

Pirmdiena:

Bez grozījumiem.

Otrdiena:

Sēde sāksies plkst. 9.00 ar Padomes un Komisijas paziņojumiem par gaisa satiksmes pārtraukšanu Eiropā.

Debates ilgs līdz plkst. 11.00.

Laikā no plkst. 11.00 līdz plkst. 13.00 tiks apspriesti šādi jautājumi: J. M. Barroso paziņojums par Komisijas likumdošanas un darba programmu 2010. gadam un Komisijas paziņojums par humānās palīdzības un atjaunošanas pasākumu koordinēšanu Haiti.

Otrdien balsojums nenotiks.

Trešdiena:

Bez grozījumiem.

Trešdien balsojums nenotiks.

Ceturtdiena:

Ceturtdien sēde nenotiks.

(Šādi darba kārtība tika pieņemta)

15. Vienas minūtes runas par politiski svarīgiem jautājumiem

Priekšsēdētājs. – Nākamais punkts ir vienas minūtes runas par politiski svarīgiem jautājumiem.

John Bufton (EFD). – Priekšsēdētāja kungs, paldies par atļauju vēlreiz uzstāties. Ņemot vērā to, kas šeit tika minēts, īsumā es lūdzu jūs vēlreiz izskatīt jautājumu par balsojumu nākamajā sēdē 5. un 6. maijā.

Visticamāk, lielākā daļa Parlamenta deputātu, kuri pārstāv Apvienoto Karalisti, nevarēs ierasties. Mūsu valstī 6. maijā notiks parlamenta vēlēšanas. Visi šīs valsts pārstāvji nevarēs šeit ierasties. Jūs apspriedīsiet jautājumus, neņemot vērā Apvienotās Karalistes pārstāvju viedokli. Es lūdzu jūs apsvērt iespēju izvēlēties datumu, kas būtu dažas dienas pirms tam, piemēram, 4. maiju, jo, liedzot iespēju piedalīties šajā balsojumā, jūs liedzat Apvienotajai Karalistei iespēju atbalstīt vai iebilst pret pasākumiem ...

(Priekšsēdētājs pārtrauca runātāju)

Priekšsēdētājs. - Es jums atbildēšu — es jūsu teikto uztervu ļoti nopietni. Ir divi iespējamie datumi — 5. un 6. maijs. Mēs lemsim par to, kā saplānot balsojumu, kas paredzēts 5. un 6. maijā, un kā šo balsojumu sadalīt.

Priekšsēdētājs. – Pirms mēs sākam, man ir kāds paziņojums. Kā zināms, Reglamenta 150. pantā paredzētas vienu minūti ilgās uzstāšanās. Pieredze rāda, ka tiek iesniegts divreiz lielāks skaits pieteikumu uzstāties, nekā mēs varam pagūt uzklaut, ņemot vērā laika ierobežojumu. Neizbēgami, tie deputāti, kuri vēlas izteikties, bet kuriem nebūs tādas iespējas, paudīs vilšanos. Lai nebūtu turpmāku neskaidrību un vilšanās, es attiecībā uz minūti ilgām uzrunām turpmāk ievērošu šādu procedūru: saskaņā ar Reglamenta 150. pantu izlases kārtībā tiks izvēlēti 30 runātāji, lai nodrošinātu līdzsvaru attiecībā uz pārstāvētajām politiskām grupām un ģeogrāfisko aspektu. Priekšroka tiks dota tiem deputātiem, kuriem bija liegta iespēja izteikties vienu minūti ilgās uzstāšanās laikā iepriekšējās divās sesijās. Visiem deputātiem, kuri ir pieteikušies uzstāties, jau iepriekš tiks pateikts, vai viņi ir izvēlēti vai nē. Deputātiem, kuriem tiks dota iespēja izteikties, attiecīgajā laikā ir jāatrodas šajā sēžu zālē.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – *(PL)* Priekšsēdētāja kungs, es vēlos runāt par ģenētiski modificētu pārtiku. Eiropas Komisija izstrādā priekšlikumu par grozījumiem ES tiesību aktos, kas paredz dot dalībvalstīm lielāku brīvību izlemt, vai tās vēlas atļaut ģenētiski modificētu organismu izmantošanu, jo pašreizējie ES tiesību akti paredz, ka dalībvalstīs nav iespējams ieviest ĢMO aizliegumu.

Eiropas Komisija tuvākajā laikā ierosinās to, lai dalībvalstis varētu pašas lemt par ģenētiski modificēto augu audzēšanu. Taču lēmumi par ĢMO sēklu importu un pārstrādi arī turpmāk tiks pieņemti ES līmenī. Tādēļ mums būtu jāizlemj, vai produkti, kuri nesatur ĢMO, būtu speciāli jāmarķē. Šim marķējumam būtu jābūt

skaidram un vispārēji atpazīstamam, lai patērētāji Eiropā zinātu, ka šā izstrādājuma sastāvā nav izmantoti dzīvnieki, kas baroti ar ģenētiski modificētu barību. Tāpēc mums būtu jāizveido speciāls marķējums.

Traian Ungureanu (PPE). – Priekšsēdētāja kungs, es vēlos atgādināt Parlamenta deputātiem to, ka pirms gada Moldovas Republikā komunistu nelikumīgas darbības izraisīja tautas sacelšanos. Protestu rezultātā pie varas nāca Eiropas atbalstītāju koalīcija, un pēc gada jaunā valdība apliecināja savu atbalstu Eiropai. Moldovas valdībai ir nepieciešams tūlītējs Eiropas Savienības atbalsts, un Eiropa var palīdzēt Moldovai trīs veidos: sniedzot tūlītēju finansiālo palīdzību, atceļot vīzu režīmu un noslēdzot asociācijas nolīgumu.

Es vēlos pieminēt arī *Ernest Vardanian* lietu. *Ernest Vardanian* ir žurnālists, kuru Piedņestrā arestēja tā dēvētās varas iestādes un kuru turēja *incommunicado* apcietinājumā un apsūdzēja par valsts nodevību. Tas ir nopietns cilvēktiesību pārkāpums. Es lūdzu Augsto pārstāvi ārlietās un ES delegācijas vadītāju Moldovā steidzami rīkoties, lai nekavējoties atbrīvotu aizturēto žurnālistu.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Priekšsēdētāja kungs, ģenerālsēdētāja kungs, komisāra kungs! Tagad ir mana kārta nolasīt jums savu sagatavoto runu, taču ir radušies neparedzēti apstākļi. Kā visiem zināms, meteoroloģisko apstākļu radīto sarežģījumu dēļ visiem neizdevās ierasties šeit Strasbūrā. Tas daudziem deputātiem un ierēdņiem radīja stresu un uztraukumus.

Es vēlos izmantot šo iespēju un pateikties jums, priekšsēdētāja kungs, un Ģenerālsēdētājam, ko vada *Klaus Welle*, par to, ka jūs neatstājāt situāciju likteņa varā un nodrošināt mums vislabākos iespējamus darba apstākļus.

Sākot ar pirmo dienu, kad sākās gaisa satiksmes problēmas, Parlaments reorganizēja transportu uz Strasbūru, un es vēlos pateikties arī to deputātu vārdā, kuri šodien nevarēja šeit ierasties. Liels paldies!

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Priekšsēdētāja kungs, es cenotos piesaistīt jūsu uzmanību iepriekš, kad jūs stāstījāt par jaunajiem noteikumiem saistībā ar vienu minūti ilgām uzrunām. Jums kā Polijas pilsonim noteikti ir zināms, ko tas nozīmē, kad ir dažādas cilvēku un parlamentāriešu klases. Taču, runājot par priekšlikumiem attiecībā uz procedūru, es lūdzu ņemt vērā arī to cilvēku viedokli, kuri sēž pēdējās rindās.

Man ir daži konkrēti jautājumi. Pirmkārt, vai jūs, lūdzu, varat paskaidrot iepriekš teikto, proti, vai nākamās divas sesijas ir domātas nākamās divas sesijas Strasbūrā vai arī Briselē?

Otrkārt, kā jūs rīkosieties gadījumā — kā tas tikko notika —, ja deputāti, kuri ir lūguši iespēju izteikties, kaut kādu iemeslu dēļ nav ieradusies? Vai varbūt dažas minūtes tiks veltītas brīvā mikroфона procedūrai?

Treškārt, runājot par šo jauno efektivitāti, vai jūs, lūdzu, varētu sākt jau šodien un nosaukt to 30 runātāju vārdus, kuriem šodien tiks dota iespēja uzstāties?

Priekšsēdētājs. – Paldies par piezīmi! Jaunie noteikumi tiks piemēroti, sākot ar sanākumi Briselē. Pirmā sesija saskaņā ar jaunajiem noteikumiem notiks Briselē.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Priekšsēdētāja kungs, klaiņojošu suņu problēma Rumānijā atkal ir aktuāla, un to izraisīja plāns atcelt aizliegumu par šo suņu nogalināšanu, kas ir spēkā kopš 2008. gada 15. janvāra. Esmu gandarīts, ka Rumānija atkal šos plānus tomēr neīsteno. Taču izvēlēta alternatīva, kas paredz izmitināt suņus masveida suņu patversmēs, arī šo problēmu neatrisinās. Vienīgais saprātīgais risinājums ir īstenot kastrācijas programmu, taču Rumānija no šā risinājuma atsakās. Šādos gadījumos, piemēram, saistībā ar jebkādiem jautājumiem dzīvnieku aizsardzības jomā Eiropas Savienībai tiešām būtu jārīkojas, taču tā nedrīkst rīkoties pārsteidzīgi.

Priekšsēdētāja kungs, tas ir viss, ko es vēlējos teikt savā vienu minūti ilgajā uzrunā. Atlikušo laiku es vēlos izmantot tam, lai vēlreiz paskaidrotu to, ko es vēlējos teikt iepriekš.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Priekšsēdētāja kungs, kad *Simon Kuznets*, vīrs, kurš izstrādāja valsts kopprodukta koncepciju, redzēja, cik grūti var būt izmērīt kādas tautas labklājību, ņemot vērā tās nacionālā ienākuma apmēru, manuprāt, viņš pat nenojauta, ka tikai pēc trim gadsimta ceturkšņiem pieci Nobela prēmijas laureāti izstrādās virkni priekšlikumu attiecībā uz precīzāku ekonomiskās darbības un sociālo produktu novērtējumu, nekā to paredz IKP. Šis makroekonomikas indikators neņem vērā produktu kvalitāti, tas nemēra ilgtspējīgas ekonomiskās izaugsmi un neņem vērā citus faktorus, piemēram, iztikas līdzekļus un piepilsētas ekonomiku, mājsaimniecības darbus un brīvprātīgo darbu.

Ņemot vērā šīs komitejas darba rezultātus, kas apkopoti Stiglitz ziņojumā, ir sagatavots priekšlikuma projekts par to, kā pilnveidot valsts statistikas sistēmu, precīzāk definējot dzīves kvalitātes jēdzienu un ekonomikas un sociālā progresā indeksa aprēķināšanā ņemot vērā arī ilgtspējīgu attīstību.

Šajā sakarā, manuprāt, Eiropas Savienībā ir jāizmanto koordinēta sistēma, lai mērītu dzīves kvalitāti, līmeni, līdz kādam var uzturēt ekonomisko izaugsmi, un, visbeidzot, sociālās atšķirības. Šāda rīcība nozīmētu to, ka mēs esam mācījušies no recesijas, kas mūs tik ļoti lielā mērā ietekmē.

SĒDI VADA: S. KOCH-MEHRIN

Priekšsēdētāja vietniece

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Priekšsēdētājas kundze, pagājušajā nedēļā tiesa nolēma, ka basku valodā izdotā laikraksta *Egunkaria* slēgšana, ko es šeit savā runā minēju pirms dažām nedēļām, ir uzskatāma par negodīgu, pretlikumīgu un patvaļīgu rīcību.

Spriedumā norādīts, ka laikraksta slēgšana ir nepieļaujama gan no Spānijas Konstitūcijas, gan no Krimināllikuma viedokļa un ka apsūdzības pamatā bija pieņēmums, ka basku kultūras aizstāvēšana nozīmē sadarbību ar ETA, taču tas ir absurds. Spriedumā ir teikts, ka apsūdzētie cilvēki ir pilnīgi nevainīgi, ka viņi nepārstāv ETA un ka šis laikraksts nefinansē ETA darbību un otrādi. Spriedumā arī ir teikts, ka aizturētās personas tika turētas *incommunicado* apcietinājumā un ka netika nodrošināta pietiekama tiesu iestāžu kontrole, kas dod iemeslu ticēt, ka aizturēto personu sūdzības par ļaunprātīgu izturēšanos un spīdzināšanu ir pamatotas.

Tāpēc man ir divi lūgumi: es vēlos, lai tiktu ņemtas vērā sekas, ko demokrātiskā sabiedrībā izraisījis demagoģija un manipulācija ar jūtām un ārkārtas tiesību aktiem, un fakts, ka Spānijā lielākie plašsaziņas līdzekļi un lielākās partijas apsūdzēja visus mūs, kuri iestājās pret šo netaisnību attiecībā uz sadarbību ar ETA. Es arī aicinu sadarboties, lai īstenotu tiesiskumu attiecībā uz šiem upuriem un lai šī lieta tiktu atrisināta godīgā ceļā.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Priekšsēdētājas kundze, pagājušā gada februārī Eiropas Parlamentā tika iesniegts Eiropas Komisijas ziņojums, kuru sagatavoja Reuter un Trautmann par pasaules nelegālajiem narkotiku tirgiem, sākot ar 1998. gadu. Šis ziņojums ir vērtīga datubāze, un šajā ziņojumā sniegtie secinājumi apstiprina noteiktus novērtējumus, kas līdz attiecīgajam brīdim ir veikti saistībā ar narkotiku politikas neefektivitāti Eiropas Savienībā un pasaules mērogā.

Galvenais secinājums ir tāds, ka pašreizējās politikas galvenais mērķis, proti, samazināt pieprasījumu pēc nelegālajām vielām un šo vielu piedāvājumu, nav sasniegts, un šī politika ir galvenais faktors, kas saasina nodarīto kaitējumu individuāliem lietotājiem, videi, ekonomikai un sabiedrībai.

Eiropas Parlaments 2004. gadā apstiprināja ieteikumu kopumu, tostarp *Catania* ziņojumu. Tāpēc mēs lūdzam izskatīt šo jautājumu plašākā kontekstā, lai netiktu nodarīts kaitējums lietotājiem.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Priekšsēdētājas kundze, mana tauta piedzīvoja smagu traģēdiju. Ir gājis bojā prezidents, Centrālās bankas vadītājs un militārie vadītāji. Vakar notika prezidenta un viņa kundzes bēres. Es vēlos pateikties par solidaritātes apliecinājumiem no ļoti daudzām Eiropas Savienības dalībvalstīm. Eiropas solidaritātes princips ir attaisnojies, un mums, poļiem, tas ļoti daudz nozīmē. Bēru ceremonijā piedalījās arī Čehijas Republikas, Slovākijas, Ungārijas, Vācijas, Lietuvas, Latvijas, Rumānijas un Slovēnijas prezidents un Igaunijas ministru prezidents. Man ir žēl, ka Padomes vadītājs un Eiropas Komisijas priekšsēdētājs bēru ceremonijā nepiedalījās. Viņi nevarēja ierasties, taču ieradās, piemēram, Azerbaidžānas, Armēnijas un Gruzijas ministru prezidents, un viņiem bija jāmēro vēl tālāks ceļš. Es pateicos visiem, kuri piedalījās šajā ceremonijā un izrādīja solidaritāti.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, es vēlos vienā minūtē pateikt dažus komentārus par Serbiju. Serbijas vēlme pievienoties Eiropas Savienībai šajā valstī ir radījusi nemierus. Katrā ziņā Serbija nesen oficiāli atvainojās par genocīdu Srebrenicā, ko nav izdarījusi strīdīgā kandidātvalsts Turcija, kur pastāv draudi piemērot sankcijas, ja šajā valstī tiks kaut vai apspriests jautājums par armēņu tautas genocīdu.

Manuprāt, Kopenhāģenas kritēriji ir patvaļīgi interpretēti, ja Belgradu apvaino par nesadarbošanos ar Hāgas Starptautisko kara noziegumu tribunālu, bet cilvēktiesību pārkāpumi Ankarā tiek uzskatīti par mazsvarīgiem.

Taču dubultstandartu piemērošana Eiropas Savienībā nav nekas neierasts. Bosnijā vairākas etniskās grupas paredzēts apvienot vienā daudzkulturālā teritorijā, bet Kosovā vienas etniskās grupas atdalīšanās no esošās teritorijas pēkšņi tiek uzskatīta par likumīgu.

Atšķirībā no Turcijas Serbija no vēsturiskā, garīgā un kultūras viedokļa tiek uzskatīta par Eiropas daļu un par svarīgāko valsti, kas garantē drošību Balkānu reģionā. Protams, mēs nedrīkstam atkārtot kļūdas, kas tika pieļautas, sasteidzot Bulgārijas un Rumānijas iekļaušanu Eiropas Savienības sastāvā. Noteikti ir jāievēro visi pievienošanās kritēriji, taču Serbija ir Eiropas valsts, un tai būtu jākļūst par Eiropas Savienības dalībvalsti.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Priekšsēdētājas kundze, nesena gadījuma saistībā ar svarīgas teroristu grupas sagūstīšanu Grieķijā atgādina mums to, ka vardarbībai un demokrātisku iestāžu draudiem nav robežu un ka cietēji netiek šķīroti.

Ir jāpatur prātā tas, ka pašreizējā ekonomikas krīze un ar to saistītais pesimisms veicina cilvēkos agresiju un tieksmi uz vardarbību. Visi piekritīs, ka vardarbība ir nosodāma neatkarīgi no vardarbības veida un izcelsmes vietas. Taču mums ir jāvienojas un jānosvāra uz svarīgāk ir vardarbību nepieļaut nekā cīnīties ar vardarbības sekām. Tāpēc ir lielāka nozīme ir jāpiešķir jautājumiem, kas ir saistīti ar SWIFT un PDR, kā arī ar Eiropola un Eurojust stiprināšanu.

Tāpēc ir ļoti svarīgi labot hroniskos sociālos patoģēnus, kas veicina vardarbību. Mums ir jāierobežo nabadzība un bezdarbs. Ir pienācis pēdējais brīdis rīkoties. Iepriekšējā reizē, kad Eiropas valstu vadītāji piekāpās sociālo problēmu priekšā laikā, kad pasaule bija nonākusi sarežģītā ekonomiskajā situācijā, šajā kontinentā plauka un zēla naids un totalitārisms.

Jens Geier (S&D). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, dāmas un kungi! Es vēlos vērst Eiropas Komisijas un Parlamenta deputātu uzmanību uz bažas izraisošiem notikumiem attiecībā uz izejvielu cenām. Dīsburga, kur atrodas lielākās metāllietuves Eiropā, ir mans vēlēšanu apgabals. Šajā pilsētā un citās metāla pārstrādes pilsētās ES darbinieki ir ļoti nobažījušies par savām darbavietām, jo trīs lielākie dzelzsrūdas piegādātāji liek par 100 % palielināt cenas tērauda rūpniecības nozarē. Turpmāk rūdas cena figurēs Londonas Metālu biržā tā vietā, lai nodrošinātu cenu stabilitāti, kā to līdz šim garantēja ilgtermiņa piegāžu līgumi. Darbinieki un darbinieku arodbiedrības baidās, ka tā rezultātā būtiski palielināsies pamatmateriāla — tērauda — cena. Un tas notiek laikā, kad, īstenojot izmaksu samazināšanas programmas un samazinot darbinieku skaitu jo īpaši pēc tērauda rūpniecības pēdējās pārstrukturēšanas, visas potenciālās līdzekļu taupīšanas iespējas ir pilnīgi izsmeltas. Lai vērstu uzmanību uz šo situāciju, rūpnīcu padomes un Vācijas Metālstrādnieku arodbiedrība Dīsburgas vārdā iesniedza apelācijas sūdzību, kas adresēta kanclerei A. Merkel un priekšsēdētājam J. M. Barroso. Es lūdzu Komisiju atbildēt uz šo sūdzību.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – Priekšsēdētājas kundze, ceļotājiem, kuru plāni ir izjaukti vulkānisko pelnu mākoņa dēļ, ir neskaidrības saistībā ar apdrošināšanu.

Aviopārvadātāji atmaksās biļešu cenu vai pārcels lidojumu uz citu datumu, kā tas noteikts direktīvā par gaisa kuģu pasažieru tiesībām, taču daudzi pasažieri ir samaksājuši par apmešanos viesnīcā, par automašīnas nomu un, iespējams, par citiem ar lidojumu saistītiem pakalpojumiem, taču dažas ceļojumu apdrošināšanas politikas paredz atlīdzināt samaksu par šiem zaudējumiem.

Daži apgalvo, ka notikušais ir Dieva pirksts, taču es lūdzu uzņēmumus, kuri to apgalvo, uz šo situāciju raudzīties reāli un saprātīgi un pārdomāt šo lēmumu, ņemot vērā, ka es un daudzi citi pazīst cilvēkus, kuri atrodas lidostās dažādās pasaules valstīs, un viņiem par to ir jāmaksā nauda, kuras viņiem nav.

Cik man zināms, direktīva par kompleksiem ceļojumiem tiek pārskatīta, un tas ir jāizdara nekavējoties.

Nobeigumā es vēlos teikt to, ka ir svarīgi, lai direktīva par ceļojumiem ieviestu standarta noteikumu kopumu, kas būtu piemērojami šādā situācijā. Es lūdzu Komisiju izskatīt šo jautājumu vēl šajā posmā.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Priekšsēdētājas kundze, dāmas un kungi! Es piedāvāju Parlamentam — Eiropas iestāžu demokrātijas centram — īsu pārskatu par to, kā Eiropas iejaukšanās ir ietekmējusi kopienas, reģionus un iedzīvotājus.

Ja es pareizi saprotu, mums ir jāizlemj, vai mēs dodam priekšroku universālai un globālai vīzijai, vai arī mēs vēlamies saglabāt katra iedzīvotāja devumu un identitāti. Es dodu priekšroku otrajam variantam. Tas ir plašs skatījums, kur ciena un kur sava loma ir arī unikālākām dimensijām, kas izriet no konkrētiem profesionālajiem mērķiem un tradīcijām.

Ņemsim par piemēru 2006. gada Pakalpojumu direktīvu jeb tā dēvēto Bolkešteina (*Bolkestein*) direktīvu par pirts kūrortu sektoru Itālijā. Manuprāt, nevajadzētu it kā efektīvākas globālās sistēmas vārdā upurēt vietējām kopienām raksturīgo kultūru un tradicionālo viesmīlību.

Manuprāt, no ekonomikas viedokļa mazie uzņēmumi vislabāk parāda vietējo kopienu kultūras identitāti, un tāpēc šie uzņēmumi ir jāsaudzē.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, šodien nav viegli būt dedzīgam Eiropas atbalstītājam. Šodien es vēlos runāt par problēmu, kas ir saistīta ar *Eurostat* darbību. Izrādās, ka *Eurostat* daudz vairāk zināja par to, kāda ir reālā situācija Grieķijā, nekā tika uzskatīts. Daži ziņojumi tika publicēti tikai daļēji, un šajos ziņojumos bija minēti krāpšanas gadījumi pat no 2002. gada, un tad vēl, protams, bija arī svarīgais 2008. gada ziņojums. Taču nav nekādas skaidrības par to, kāds ir šo ziņojumu mērķis, ko tie ietekmē un kurš par tiem ir atbildīgs, piemēram, kurš ir atbildīgs par nerīkošanos saskaņā ar šiem ziņojumiem.

Tāpēc es ierosinu tagad konstruktīvi risināt ar *Eurostat* darbību saistītās problēmas, nevis tikai analizēt skandalozos gadījumus, kuri, protams, ir bijuši arī agrāk. Tāpēc es aicinu Komisiju rīkoties, lai nodrošinātu *Eurostat* neatkarību un lai sniegtu iedzīvotājiem informāciju, kas ir tik ļoti nepieciešama, lai radikāli pārveidotu pašreizējo demokrātisko situāciju.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Pašlaik mēs esam aculiecinieki dabas katastrofai, kuras sekas ir neparedzamas. Zinātniskie atklājumi ļauj mums ar vislielāko precizitāti izrēķināt to, kā elementārdaļiņas atmosfērā ietekmē lidmašīnu dzinēju darbību un avionikas sistēmas. Tie mums ļauj arī aprēķināt šo elementārdaļiņu kustību atmosfērā ar samērā lielu precizitāti. ES transporta ministri šodien piedalās sanāksmē, lai risinātu pašreizējo situāciju gaisa transporta nozarē. Šīs sanāksmes rezultātu pamatā būtu jābūt zinātniskai informācijai un piesardzības principam. Pirmajā vietā ir jābūt cilvēku drošībai, nevis ekonomikai. Eiropai arī turpmāk ir jārūpējas par drošību un dzīves kvalitāti. Taču mēs ceram, ka tiks rasts ātrs un pragmatisks risinājums attiecībā uz alternatīvām sauszemes un jūras transporta sistēmām.

Pēdējā gada laikā mēs esam piedzīvojuši vairākas krīzes, dabas katastrofas un epidēmiju; ņemot to visu vērā, ...

(Priekšsēdētāja pārtrauca runātāju)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Priekšsēdētājas kundze, šā gada beigās stāsies spēkā Trešā pasta direktīva, kas pilnībā noregulēs šo tirgu. Mēs ļoti labi zinām, kādas ir ekonomikas un finanšu krīzes sekas, tostarp sekas attiecībā uz pasta pakalpojumu tirgu.

Pēc šīs direktīvas īstenošanas dalībvalstīs, kurās pasta pakalpojumu tirgus ir pilnīgi noregulēts, šīs krīzes sekas bija vēl spēcīgākas. Šajā sektorā atlaisto darbinieku skaits un atalgojuma samazinājums atlikušajiem darbiniekiem ir augstākas nekā vidēji citos sektoros. Ir samazinājies arī darījumu skaits, ir palielinājušās pasta pakalpojumu cenas, jo īpaši sarežģītot situāciju tiem cilvēkiem, kuri dzīvo vietās, kur ir sliktāks sakaru un universālo pakalpojumu nodrošinājums.

Manuprāt, ir jāizvērtē šīs direktīvas ieviešanas sociālās sekas. Mēs nedrīkstam pieļaut sociālo dempingu. Es aicinu attiecīgās Eiropas iestādes izvērtēt iespēju piemērot minimālo 2 gadu moratoriju attiecībā uz paredzēto šīs direktīvas īstenošanas termiņu, izvērtējot situāciju katrā dalībvalstī atsevišķi.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Es vēlos šodien runāt par ļoti kutelīgo situāciju, kādā ir nonācis žurnālists *Ernest Vardanian*. Viņu arestēja *Igor Smirnov* režīma laikā pašpasludinātajā Piedņestras Republikā.

Ernest Vardanian ir apsūdzēts valsts nodevībā un spiegošanā, kas ir ne tikai absurdi, bet pilnīgi smieklīgi. Patiesi, žurnālistu atsakās atbrīvot pret galvojumu, un viņš tiek turēts šausmīgos apstākļos. Jānorāda, ka Tiraspoles varas iestādes šādu metodi izmantoja, lai iebiedētu Kišiņevas iedzīvotājus, jo jaunā valdība, kas darbu sāka pēc vēlēšanām pagājušajā gadā, vēlas pietuvināties Eiropas Savienībai un atrisināt Piedņestras konfliktu.

Es lūdzu nekavējoties un bez ierunām atbrīvot žurnālistu *Ernest Vardanian* un es aicinu pašpasludinātās Piedņestras Republikas varas iestādes rīkoties attiecībā uz situāciju Kišiņevā, lai atrisinātu šajā reģionā notiekošo konfliktu.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Finanšu un ekonomikas krīzes rezultātā visvairāk cieta nabadzīgākie iedzīvotāji. Lai viņiem palīdzētu, Eiropas Savienība 2010. gadu pasludināja par Eiropas gadu cīņai pret nabadzību un sociālo atstumtību. Ir aprēķināts, ka Eiropā vairāk nekā 40 miljoni iedzīvotāju dzīvo nabadzībā un ka gandrīz vēl 40 miljoni iedzīvotāju ir uz nabadzības sliekšņa. Sevišķi nožēlojami ir tas, ka ceturtdaļa jeb 20 miljoni no šiem cilvēkiem ir bērni. Viņiem ir tādas problēmas kā pārtikas trūkums, nepietiekama medicīniskā aprūpe un apģērbs, bet pāri visam viņiem trūkst ticības gaišākai nākotnei un izklūšanai no nabadzības. Lai mainītu šo traģisko situāciju, vissvarīgākais ir nodrošināt kvalitatīvu izglītību. Tas galvenokārt

attiecas uz mazpilsētām un lauku reģioniem, kas atrodas tālu no akadēmiskajiem centriem. Tāpēc, manuprāt, lai mainītu šo situāciju, galvenais ir palielināt finansējumu stipendiju programmām jauniešiem no nelabvēlīgām ģimenēm.

Derek Vaughan (S&D). – Priekšsēdētājas kundze, es atbalstu rītdien paredzētās debātes par krīzi gaisa transporta nozarē, jo ir jāņem vērā tas, ka šī krīze ietekmē gan Parlamentu, gan iedzīvotājus un uzņēmumus visā Eiropā. Tas ir noticis laikā, kad Eiropa vai vismaz lielākā daļa Eiropas cenšas atkopties pēc dziļas lejupslīdes. Apvienotā Karaliste tāpat kā lielākā daļa valstu, taču ne visas, pamazām atkopjas pēc šīs lejupslīdes, un, lai to panāktu, laikā, kad tirgū sākās problēmas, valdība iejaucās, nevis mierīgi stāvēja malā, kā daži to būtu gribējuši.

Turpmākajās dažās nedēļās Apvienotajā Karalistē tiks publicēti dažādi ekonomikas skaitliskie dati. Manuprāt, daudzi no tiem būs pozitīvi, un tas ir tādēļ, ka valdība iejaucās. Manuprāt, ir svarīgi, lai sarežģītu ekonomisku problēmu risināšanā iesaistītos arī ES iestādes. Turpmāk visām ES iestādēm būtu jāpārbauda, vai mūsu budžets ir sagatavots tā, lai palīdzētu iedzīvotājiem un uzņēmumiem izkļūt no sarežģītām ekonomiskām problēmām un sagatavot plānu stabilitātes atjaunošanai.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Es šajā plenārsēdē vēlos runāt par dažādu dalībvalstu budžeta stāvokli. Es par to vēlos runāt tagad, kad ir beidzies stabilitātes un attīstības programmu iesniegšanas termiņš. Šajās programmās ir aprakstītas vidēja termiņa un ilgtermiņa prognozes dažādās dalībvalstīs. Piemēram, izvērtējot manis pārstāvētās valsts — Portugāles — programmu, Komisija paziņoja, ka tā ir riskanta. Tas rada satraukumu attiecībā uz tirgiem, taču būtībā šajā programmā runa bija par stabilitāti un publisko finanšu veselību, jo ir svarīgi ņemt vērā arī izaugsmi. Arī šajā jomā Portugāles iesniegtie skaitliskie dati nebija apmierinoši, un diemžēl joprojām nepietiekama vērība tiek pievērsta tādiem jautājumiem kā uzņēmējdarbības vienkāršošanas pasākumi un nodokļu konkurētspēja.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – Priekšsēdētājas kundze, es vēlos jautāt deputātam, kurš uzstājās pirms pēdējiem diviem runātājiem un kurš atbalsta ES iekaušanos, kā ES varētu iekaukties cīņā pret vulkānisko pelnu mākonī?

Priekšsēdētāja. - Vienas minūtes runu laikā nav atļauts uzdot papildu jautājumus, kurus uzdod, paceļot zilo kartīti. Tas nav paredzēts procedūrā. Iespējams, deputāts piekritīs uz jūsu jautājumu atbildēt personīgi, taču tas nav iespējams plenārsēdes debašu laikā.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Priekšsēdētājas kundze, es gribētu, lai, dodot iespēju uzstāties, jūs ņemtu vērā sieviešu un vīriešu proporciju. Uzstāties tika aicināti pieci vīrieši pēc kārtas.

Priekšsēdētāja. - Liels paldies! Kā jūs to varat iedomāties, man kā augsta līmeņa grupas par dzimumu līdztiesību un daudzveidību vadītājam ir ļoti svarīgi nodrošināt vienlīdzību. Runātāji uzstājās pēc saraksta, un mēs centāmies šo sarakstu veidot tā, lai tiktu ievērots vienlīdzības princips. Protams, debatēs tiek lūgti uzstāties tie deputāti, kuri ir ieradušies uz attiecīgo plenārsēdi.

Ar to mēs noslēdzam šo darba kārtības punktu.

16. Likumdošanas deleģēšanas pilnvaras (debātes)

Priekšsēdētāja. - Nākamais punkts ir ziņojums par likumdošanas deleģēšanas pilnvarām, ko Juridiskās komitejas vārdā iesniedza J. Szájer, (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, referents. – (HU) Priekšsēdētājas kundze, M. Šefčovič kungs! Daudzi runātāji, uzstājoties Parlamentā, savas uzrunas ievadā saka, ka jautājums, par kuru viņi vēlas runāt, ir svarīgs, ļoti svarīgs vai pat viens no vissvarīgākajiem. Arī es vēlos teikt tieši to pašu, taču šajā gadījumā tam ir daudz lielāks pamatojums, jo Parlamenta likumdošanas deleģēšanas pilnvaras attiecībā uz Komisiju, iespējams, ir vissvarīgākais un tajā pašā laikā vismazāk apskatītais jauninājums Lisabonas līgumā.

Lisabonas līguma kritizētāji minēja demokrātijas trūkumu. Dāmas un kungi, es vēlos norādīt, ka šis grozījums, kas garantē Parlamenta likumdošanas deleģēšanas pilnvaras, ir viens no vissvarīgākajiem Parlamenta pilnvaru paplašināšanas veidiem. Tas nozīmē to, ka turpmāk iedzīvotāju tiešās vēlēšanās ievēlētie pārstāvji varēs Parlamentā un uz likumdošanas pilnvaru pamata pārraudzīt un aizliegt īstenot Eiropas Komisijas ierosinātās rezolūcijas un lēmumus. Citiem vārdiem sakot, šis Lisabonas līguma aspekts, kuru bieži min saistībā ar Parlamenta pilnvaru paplašināšanu un kas paredz koplēmuma procedūru skaita būtisku pieaugumu un

lielāku Parlamenta līdzdalību, nozīmē gan kvantitatīvu, gan lielā mērā arī kvalitatīvu paplašināšanos, tostarp attiecībā uz Parlamenta likumdošanas deleģēšanas pilnvarām. Citiem vārdiem sakot, ilgu gadu cīņas un kaujas rezultātā, ko joprojām uztur Eiropas Parlamenta deputāti, mums tiek garantēts tas, ka turpmāk tos Eiropas Komisijas pieņemtos lēmumus, kuri neietilpst tās kompetences jomā, taču tiek pieņemti uz deleģēto likumdošanas pilnvaru pamata, pārraudzīs Eiropas Parlaments. Protams, daudzi varbūt teiks, ka formāli šāda pārraudzība jau darbojas. Zināmā mērā tā tas ir, taču bija noteikti tādi termiņi un izveidoti tādi apstākļi, kā arī tika īstenota tāda sadarbība likumdošanas jomā un iestāžu sadarbība, ka nebija iespējams nodrošināt efektīvu pārraudzību. Es arī vēlos vērst uzmanību uz to, ka šī jaunā iespēja, kas minēta Lisabonas līguma 290. pantā, mainīs arī Parlamenta darbu turpmākajos gados, jo īpaši tad, ja mēs, Parlamenta deputāti, pret šīm pilnvarām attieksimies nopietni un ja mēs patiešām spēsim pieņemt lēmumus šajā jomā.

Lai to saprastu arī citi un tie cilvēki, kuri šajā jomā nav lietpratēji, jo šis ir tehniski ļoti sarežģīts jautājums, kas ir saistīts ar demokrātisku institūciju un kura mērķis ir veicināt demokrātiju Eiropā, ir jāuzsver šāda lieta: tas nozīmē to, ka Eiropas Savienības divas likumdevējas — Parlaments un Padome — patstāvīgi nevar atrisināt visus sīkākos jautājumus. Parlamenta sanāksmes notiek katru mēnesi, un dažreiz ir tādas situācijas, kā tas ir arī pašreiz, kad mēs diskutējam, taču nevaram balsot, lai gan galu galā Parlamentam ir jāpārtrauc tie jautājumi, kurus uz deleģētās likumdošanas pamata risina Padome vai Komisija. Turpmāk tas būs iespējams.

Šajā ziņojumā es cenos paskaidrot, ka Parlaments uzstāj uz to, lai tam šādas pilnvaras tiktu piešķirtas. Mēs neuzņemsimies nekādus papildu pienākumus, kas nav noteikti šajā līgumā. Mēs tam nepiekritīsim, jo mēs vēlamies pilnībā izmantot savas tiesības, un, manuprāt, tādējādi Eiropā uzlabosies situācija demokrātijas jomā. Tādā gadījumā, protams, ir jānodrošina cieša sadarbība starp Komisiju un Padomi, taču ir jāņem vērā tas, ka kompetentās iestādes tagad ir likumdevēji un līdz ar to Parlaments un Padome. Paldies visiem deputātiem par sadarbību šajā sarežģītajā jautājumā, un es ceru, ka turpmāk Parlaments pilnībā izmantos savas pilnvaras.

Maroš Šefčovič, *Komisijas priekšsēdētāja vietnieks*. — Priekšsēdētājas kundze, vispirms es vēlos pateikties J. Szájer kungam par ļoti kvalitatīvo ziņojumu, jo Komisija ļoti augstu vērē Parlamenta atbalstu, lai īstenotu horizontālo pieeju attiecībā uz deleģētajiem aktiem.

Protams, likumdevējs var visos pamatnoteikumos pilnīgi brīvi regulēt visus ar deleģētajiem aktiem saistītos jautājumus, taču ir jābūt dažām vadlīnijām, lai neizraisītu neviengabalaino pieeju.

Tāds bija tā paziņojuma mērķis, ko Komisija sniedza jau decembrī, lai likumdevējam parādītu, kā vajadzētu rīkoties, lai īstenotu veiksmīgu un praktisku pieeju attiecībā uz turpmākiem tiesību aktiem.

Es vēlos uzsvērt to, ka Komisija ļoti atbalsta vienotu izpratni vai pat šo trīs iestāžu savstarpēju nolīgumu par deleģētajiem aktiem, jo tā tiesību aktu sagatavošanas procesā tiks nodrošināta vajadzībā kārtība.

Būtībā es varu tikai vēlreiz atkārtot to, ka Komisija ļoti atbalsta šo ziņojumu. Iespējams, dažos atsevišķos jautājumos mūsu viedokļi atšķiras, taču mums ir vienots mērķis. Mēs vēlamies nodrošināt precizitāti, efektivitāti, pārredzamību un skaidru un taisnīgu pilnvaru sadalījumu.

Konkrētāk runājot, man ir daži īsi komentāri par atsevišķām šā ziņojuma daļām.

Runājot par 290. panta ierobežojošo raksturu, jo īpaši 2. punktu, ir jānorāda, ka mūsu viedokļi mazliet atšķiras attiecībā uz veidiem, kā likumdevējs kontrolē deleģētos aktus, taču mēs nevēlamies uzsākt juridisku strīdu, jo, mūsaprāt, saistībā ar īpašiem tiesību aktiem ir ļoti svarīgi rast praktiskus risinājumus.

Runājot par pilnvaru deleģēšanas ilgumu, mēs ļoti atbalstām automātisku atjaunošanu, kā tas ir minēts šajā ziņojumā, jo, mūsaprāt, tas ir ļoti pareizi, un dažās likumdošanas lietās jau ir minēti šādi risinājumi.

Man ir vēl viens konkrēts komentārs par tiesību ilgumu attiecībā uz iebildumiem. Šajā sakarā, manuprāt, mūsu domas sakrīt, jo mēs lielā mērā piekrītam referentam, kurš minēja divu mēnešu standarta termiņu, kuru var pagarināt par vēl diviem mēnešiem, visām trīs iestādēm par to vienojoties, kā, cerams, turpmāk tas būs iespējams. Manuprāt, ir bijuši apmēram 10 pozitīvi piemēri tam, kā tas darbojas pašreizējā likumdošanas darbā.

Runājot par steidzamības procedūru, ir jānorāda, ka ir bijuši daži uzskatāmi piemēri saistībā ar pārtikas nekaitīgumu un rotaļlietu drošumu, un dažos šādos gadījumos ir jāpiemēro ļoti steidzama procedūra, un tāpēc, mūsaprāt, mums ir jārod vēl steidzamāks risinājums nekā priekšlikums par savlaicīgu apstiprināšanu, kas minēts referenta ziņojumā.

Nobeigumā es vēlos runāt par saskaņošanu, jo Parlamentam tas ir ļoti svarīgi. Arī šajā jomā mēs atbalstām pragmatisko pieeju, jo šis Parlaments sadarbībā ar Komisiju jau ir paveicis lielu darbu, lai saskaņotu vairāk nekā 250 pamata tiesību aktus, kas saskaņoti, īstenojot pragmatisko pieeju.

Mūsaprāt, pirmajā vietā būtu jābūt jomām, kuras līdz brīdim, kad spēkā stājās Lisabonas līgums, līdz šim nav precīzi saskaņotas ar regulatīvo kontroles procedūru. Manuprāt, galvenā uzmanība būtu jāpievērš tieši šiem jautājumiem. Protams, tas prasīs ļoti lielu darbu, taču mēs jau zinām, kā to paveikt, īstenojot pēc iespējas praktiskāku un elastīgāku pieeju.

Jo Leinen, *Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas atzinuma referents*. – (DE) Priekšsēdētājas kundze, komisāra kungs! Eiropas Parlaments jau sen gaidīja šo brīdi, proti, kad likumdošanas deleģēšanas kontroles jomā Parlamentam būs vienlīdzīgas tiesības ar Padomi. Lai paskaidrotu šo punktu, jāatzīmē, ka 2008. gadā bija 6 000 deleģēto aktu jeb milzīgs skaits standartu, kurus Komisija, izmantojot veco komitoloģijas procedūru, pārveidoja par tādiem kā sekundārajiem tiesību aktiem. Šajā procesā Parlamenta bija ļoti ierobežotas tiesības. Mūsu informēja, taču mēs nevarējām iesaistīties tiesību aktu pieņemšanas procedūrā. Līdz ar Lisabonas līguma stāšanās spēkā tas ir mainījies.

Runājot par deleģēto aktu kontroli, mums tagad ir tādas pašas tiesības kā Padomei, un mēs arī vēlamies pilnībā izmantot šo vienlīdzību. Tas nozīmē, komisāra kungs, ka mums informācija ir jāsaņem pēc iespējas drīzāk. Mēs vēlamies informāciju saņemt tikpat savlaicīgi, kā to saņem Padome.

Carlos Coelho, *PPE grupas vārdā*. – (PT) Manuprāt, būtu godīgi vispirms apsveikt J. Szájer kungu par viņa lieliski sagatavoto ziņojumu. Kā jau pareizi tika minēts, Lisabonas līgums pastiprina Eiropas Parlamenta pilnvaras un ievieš noteikumus, kas pastiprina demokrātisko kontroli. Tāpēc, manuprāt, Parlamentu var apsveikt par divām lietām: par J. Szájer kunga izcilo ziņojumu, ko es tikko jau minēju, un par to, ka jaunie noteikumi atceļ līdzšinējo komitoloģijas sistēmu, kas šajā Parlamentā ir tik daudzas reizes kritizēta.

Tagad ir spēkā Lisabonas līguma 290. pants, un es vēlos norādīt uz to, ka J. Szájer kunga ziņojumā ir aprakstītas vairākas darba metodes, kas nodrošina Parlamenta pilnvaras. Šie jaunie noteikumi paredz to, ka Parlaments var galveno uzmanību pievērst svarīgākajiem tiesību aktiem un dot Komisijai zināmu rīcības brīvību, lai likumdevēja noteiktu pilnvaru robežās pilnveidotu mazāk svarīgus tiesību aktus. Kā J. Leinen kungs pareizi minēja, tagad mums ar Padomi ir vienādas pilnvaras, un līdz ar to Parlamentu nevar uzskatīt par pakļauto iestādi.

Priekšsēdētājas kundze, es vēlos izcelt dažus, manuprāt, ļoti svarīgus J. Szájer kunga ziņojumā minētos aspektus. Pirmkārt, tas, ka mēs varētu noraidīt jebkārus noteikumus, kas paredz likumdevējam noteikt papildu saistības tām, kuras jau ir minētas 290. pantā. Otrkārt, Komisijai ir jānodrošina tas, lai savlaicīgi un nepārtraukti tiktu pārsūtīta informācija un saistītie dokumenti. Treškārt, jaunu posmu vajadzētu sākt tikai pēc tam, kad ir saņemti varianti visās valodās, es atkārtotju — visās valodās. Un visbeidzot ir jāņem vērā Parlamenta darba pārtraukumi.

Eva Lichtenberger, *Verts/ALE grupas vārdā*. – (DE) Priekšsēdētājas kundze, J. Szájer kunga ziņojumā patiesi ir ļoti labi apkopoti bieži vien nepietiekami novērtētie strukturālie aspekti saistībā ar šo trīs iestāžu savstarpējām attiecībām. Sadarbība bija ļoti konstruktīva, un arī es par to sirsnīgi pateicos.

Ar Lisabonas līgumu ir izveidota jauna savienība, un to nedrīkst apdraudēt, atkal kādus jautājumus risinot slepeni. Patiesībā, tas šajā gadījumā ir galvenais. Šā līguma mērķis bija panākt to, lai Eiropas Parlamentam un Padomei būtu vienādas pilnvaras, tostarp attiecībā uz deleģētajiem aktiem, kā arī nodrošināt to, lai, pirmkārt, tas būtu iespējams, un otrkārt, lai tas būtu garantēts visā procedūras laikā.

Tāpēc mums galvenais ir, lai, pirmkārt, tiktu radīti atbilstoši apstākļi, piemēram, lai mums savlaicīgi būtu ērti pieejami attiecīgie dokumenti, lai mēs varētu pieņemt vajadzīgos lēmumus, un, otrkārt, lai procedūras netiktu īstenotas, pamatojoties uz kopēju izpratni, bet, lai tiktu noslēgti noteikti nolīgumi, kurus neietekmē politiskā patvaļa vai attiecīgajā brīdī aktuālie politiskie jautājumi.

Lai to nodrošinātu, ir vajadzīgi stingri un pamatoti noteikumi, kas praktiski aizsargātu Parlamenta tiesības un kā rezultātā šīs tiesības tiktu praktiski ņemtas vērā. Paldies, J. Szájer kungs par lielisku sadarbību! Un es ceru, ka mēs to izmantosim arī, lai sasniegtu to, ko no mums gaida mūsu kolēģi.

William (The Earl of) Dartmouth, *EFD grupas vārdā*. – Priekšsēdētājas kundze, referents pamatoti norādīja uz demokrātijas trūkumu. ES ir elitāra sistēma, kur demokrātijas trūkums ir pieaudzis, joprojām pieaug un pēc Lisabonas līguma stāšanās spēkā pieaugs vēl vairāk. Mani mulšina tas, ka, neskatoties uz referenta daļrunību, viņš uzskata, ka 290. panta īstenošana šo problēmu atrisinās.

Tas, kā mēs interpretējam 290. pantu, dod Komisijai iespēju papildināt vai labot tiesību aktus. Šādas iespējas amplitūda ir ļoti plaša, un to var interpretēt ļoti daudzdos dažādos veidos. Mēs tam nepiekrītam un uzskatām, ka aizsardzības pasākumi pret Komisijas pilnvaru ļaunprātīgu izmantošanu ir skaidri nepietiekami. Varbūt referents paskaidros, kāpēc tie ir pietiekami. Tas nozīmē tālāku pilnvaru nodošanu no ievēlētā Parlamenta neievēlētajai Komisijai, neatkarīgi no tā, kas teikts Lisabonas līgumā.

Mēs vienmēr esam uzskatījuši un joprojām uzskatām, ka Lisabonas līgums nav pietiekami demokrātiski leģitīms lielā mērā tāpēc, ka visas trīs konkrētās politiskās grupas solīja, ka Apvienotajā Karalistē tiks rīkots referendums, un visas trīs šīs zināmās politiskās grupas šo solījumu neizpildīja. Tādēļ 290. pants ir nelikumīgā Lisabonas līguma rezultāts. Tas palielina demokrātijas trūkumu — šajā jautājumā es labprāt dzirdētu referenta pretargumentus —, un tāpēc to nedrīkst atbalstīt.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, būdams dedzīgs Eiropas atbalstītājs, es neatbalstīju Lisabonas līgumu tieši tādēļ, ka tas pieļauj tādus argumentus, kādus mēs tikko dzirdējām, un tieši tādēļ, ka tas nav radījis skaidrību un precizitāti, ko es novēlu turpmākajām paaudzēm. Taču es esmu reālists un saprotu, ka mums ar pašreizējo situāciju ir jāsamierinās. Ir ļoti svarīgi vēlreiz uzsvērt to, ka 290. pantu var interpretēt tā, ka gan Padome, gan Parlaments var vienbalsīgi anulēt attiecīgo deleģēšanu, turklāt to izdarīt ir samērā viegli. Mums tas būs sev pastāvīgi jāatgādina.

Protams, *J. Leinen* kungam arī ir taisnība, sakot, ka spēkā jau ir vairāki tūkstoši tiesību aktu, kas no saprotamības viedokļa ir attiecināmi uz pelēko zonu un kas tajā pašā laikā iedrošina Eiropas un Eiropas projekta oponentus, lai gan ES būtu jāstrādā tajās jomās, kur tas ir absolūti nepieciešams. Arī šajā jomā liela nozīme ir pārredzamībai. Tāpēc, manuprāt, ir ļoti svarīgi, ka 10. punktā ir noteikts, ka cita starpā jābūt skaidri definētiem noteikumiem par dokumentu pārsūtīšanu.

Daudzi no mums zina, kas ir Informācijas brīvības likums, un diezgan daudzi no mums zina, kāda šajā jautājumā ir Amerikas Savienoto Valstu nostāja. Varbūt mēs varētu attiecīgos dokumentus vienkārši pārskatīt un ļaut Eiropas iedzīvotājiem un Parlamenta deputātiem piekļūt šiem dokumentiem patstāvīgi, nevis aiz laipnības un daudzkārt iejaucoties politiskajām grupām? Varbūt mēs varētu piešķirt tādas tiesības, ņemot vērā, ka mēs jau riskējam ar to, ka mums ir vairāki tūkstoši deleģēto tiesību aktu? Un visbeidzot, turpināsim iesākt labo darbu. Mēs būsim labi partneri kopīgā ceļā uz demokrātijas revolūciju.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Priekšsēdētājas kundze, komisāra kungs! Runājot par izpildvaras pilnvaru deleģēšanu Komisijai, Lisabonas līgumā šajā jomā ir paredzētas izmaiņas. Patiesībā 290. pantā ir runa tieši par to. Patiesi, deleģētie akti ir vispārējie tiesību akti, kas var mainīt nevajadzīgus pamata tiesību aktu aspektus, piešķirot mandātu attiecībā uz izpildvaras pilnvaru deleģēšanu Komisijai.

Praktiski tas ļauj noteikt pilnvaras, deleģēšanas ilgumu un laika posmu, kurā Parlaments un Padome var izteikt iebildumus, kā arī pilnvaru anulēšanas nosacījumus. Parlaments un Padome veic kontroles pasākumus, taču tikai pēc deleģēto aktu pieņemšanas. Deleģētos aktus drīkst publiskot arī tajā laikā, kad Eiropas Parlaments un Padome var izteikt iebildumus. Bet es lūdzu jūs, komisāra kungs, nodrošināt arī deleģēto aktu sagatavošanas procesa labāku pārredzamību.

Maroš Šefčovič, Komisijas priekšsēdētāja vietnieks. – Priekšsēdētājas kundze, es vēlos runāt par godājamo deputātu komentāriem. Es pilnīgi piekrītu *J. Leinen* kungam, kurš sacīja, ka Lisabonas līgums ir ieviesis būtiskas izmaiņas, un to uzsvēra arī *J. Szájer* kungs. Es jums varu apgalvot, ka mēs to ļoti labi apzināmies un ka mēs īstenojam procedūru, apliecinot visdziļāko cieņu pret likumdevēju, jo tas ir ļoti svarīgi mūsu savstarpējām attiecībām un mūsu veiksmīgai sadarbībai.

Runājot par steidzamību un steidzamības procedūrām, es varu jums visiem apgalvot, ka mēs to izmantosim tikai ārkārtas un izņēmuma gadījumos. Mēs apzināmies, ka šā instrumenta ļaunprātīgas izmantošanas gadījumā sarežģītās mūsu attiecības, un tas nekādā gadījumā nav mūsu nolūks.

Runājot par *C. Coelho* kunga un *E. Lichtenberger* kundzes komentāriem, es arī jums varu apgalvot, ka mēs darīsim visu iespējamo, lai garantētu to, ka jūs savlaicīgi un vienlaicīgi ar Padomi saņemsiet visu dokumentu kopijas un visus nepieciešamos tulkojumus. Mēs saprotam, ka ar Lisabonas līgumu tiek grozīts kāds ļoti svarīgs aspekts, kas paredz to, ka tieslietu un finanšu jautājumos Eiropas Parlamenta un Padomes pilnvaras ir identiskas.

Mēs arī plānojam veidot jaunu sadarbības modeli, kas paredz iesaistīt Eiropas Parlamentu deleģēto aktu sagatavošanas darbā, un mēs vēlamies, lai tam būtu reāls pamatojums. Šis jaunais attiecību modelis ir spēkā arī, izstrādājot pamatnolīgumu, ko patlaban izskata Komisija un Eiropas Parlaments.

Runājot par *William (The Earl of) Dartmouth* kunga un *H. P. Martin* kunga komentāriem par neierobežotām pilnvarām, kas Komisijai tiek piešķirtas saskaņā ar 290. pantu, manuprāt, šis jautājums nemaz nav aktuāls, jo tieši jūs, likumdevējs, pieņemat lēmumu deleģēt (vai nedeģēt) Komisijai šīs pilnvaras. Tieši jūs, likumdevējs, varēsiet atcelt šīs pilnvaras vai iebilst pret Komisijas priekšlikumiem. Tādēļ es nepiekrītu tam, ka mēs varētu attapties pelēkajā zonā, jo, manuprāt, šajā līgumā likumdevēja pilnvaras ir ļoti skaidri noteiktas, un Komisija, protams, to ņems vērā.

József Szájer, *referents*. – (HU) Paldies deputātiem par šīm debatēm! Šo ziņojumu nebūtu iespējams sagatavot bez ļoti ciešas komiteju — es vēlos īpaši minēt Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju, kuru gaida daudzi šādi uzdevumi — un politisko grupu sadarbības. Dārgie kolēģi, es arī vēlos piebilst, ka tā ir arī cīņa. Cīņa ar Komisiju un Padomi, jo tā ir cīņa par mūsu tiesībām. Šis ziņojums skaidri apliecina mūsu tiesības un uzstāj uz to, lai šīs tiesības tiktu ievērotas. To ir daudz vieglāk paveikt ar komiteju un to deputātu atbalstu, kuri pārstāv citas partijas, liekot mūsu partneriem skaidri saprast to, ka Parlaments nešaubīgi atbalsta šos jautājumus. Tajā pašā laikā, lai mēs varētu efektīvi īstenot šīs tiesības, es uztveru M. Šeļčovič kunga vārdus kā pamudinājumu, ka gaidāmajos mēnešos vispārējā pielāgošana var ritēt ātrāk un ka mēs varam šīs tiesības izvērst pēc iespējas plašāk. Mūsaprāt, vissvarīgāk ir to panākt tajās jomās, kurās līdz šim koplēmums nebija spēkā.

Ļoti svarīgs aspekts, kuru arī minēja mani kolēģi, ir arī tas, ka ir ļoti svarīgi nodrošināt piekļuvi informācijai. Šī piekļuve ir jāatrunā iestāžu savstarpējā nolīgumā, un ir paredzēts šo jautājumu pārrunāt ar Komisiju un Padomi. Taču mēs vēlamies zināt, ko dara Padome, un kādas konsultācijas tā sniedz šajā jomā. Dāmas un kungi, runājot par to, vai mūsu tiesību joma tiek paplašināta vai sašaurināta, es lūdzu izlasīt ziņojumu un pārskatīt tiesību aktus. Vienīgā šo tiesību aktu interpretācija, kas man nāk prātā, ir tā, ka mūsu tiesību joma ir paplašināta. Līdz šim mums nebija tiesību ietekmēt to, kas notiek ar mūsu iepriekš deleģētām pilnvarām. Patiesībā, Parlamentam šajā procesā nebija pilnīgi nekādas teikšanas. Viņi mūs uzklāstīja tikai pieklājības dēļ, taču pēdējais izpildes termiņš vienmēr bija tik īss, ka Parlaments šajā procesā pat nepiedalījās. Taču tagad mēs varam šos lēmumus aizliegt vai atcelt, turklāt pat bez jebkāda pamatojuma. Citiem vārdiem sakot, to pilnīgi noteikti var uzskatīt par tiesību paplašinājumu. Mums ir dotas likumdevēja pilnvaras un mēs tās varam deleģēt Komisijai. Tāpēc, manuprāt, tas neapšaubāmi nozīmē to, ka mūsu tiesības ir paplašinātas. Dārgie kolēģi, tagad tikai mums pašiem ir jāizlemj, vai mēs vēlamies turpmāk šīs tiesības izmantot.

Priekšsēdētāja. – Debates tiek slēgtas.

Balsojums notiks nākamajā plenārsēdē Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Raffaele Baldassarre (PPE), *rakstiski*. – Vispirms es vēlos pateikties *J. Szájer* kungam par izcilo darbu, kas paveikts tik īsā laikā. Deleģētie akti būs ļoti svarīgi no Eiropas Savienības tiesību viedokļa un tādēļ, lai nodrošinātu institucionālo līdzsvaru ES. Tāpēc ir ļoti būtiski, lai šie akti tiktu izstrādāti un lai attiecīgie lēmumi būtu pilnīgi pārredzami, kas efektīvi ļautu Parlamentam un Padomei demokrātiski kontrolēt Komisijai deleģēto pilnvaru izpildi. Tādēļ, kā minēts *J. Szájer* kunga ziņojumā, daži jautājumi būs sevišķi svarīgi un mums būs jāuzņemas lielākas saistības. Cita starpā tas paredz iespēju Eiropas Parlamentam jebkurā brīdī atsaukt deleģēšanu un pārbaudīt, vai Parlamentam un Padomei ir piešķirtas vienādas tiesības attiecībā uz to piedalīšanos deleģēšanas procesā. Nobeigumā es vēlos uzsvērt, ka Komisijai būtu par prioritāti jāizvirza iesniegt visus likumdošanas priekšlikumus, kas ir nepieciešami, lai pieņemtu *acquis* attiecībā uz 290. un 291. panta nosacījumiem, to skaitā *acquis* tajās politikas jomās, kuras saskaņā ar Lisabonas līgumu ir jāizskata koplēmuma procedūrā.

Zita Gurmai (S&D), *rakstiski*. – Es esmu ļoti gandarīta par *J. Szájer* kunga ziņojuma rezultātiem. Jauno tiesisko regulējumu ir ļoti grūti definēt. Esmu pārliecināta, ka Līgums par Eiropas Savienības darbību (LESD) un jo īpaši šā līguma 290. un 291. pants pastiprina Eiropas Savienības lomu un loģiski pamato tās juridisko kārtību. Jaunās tiesību aktu koncepcijas sekas būs tālejošas. Šajā ziņojumā ir minēts tas, ka galveno likumdevēju pilnvaras, likumdošanas kompetence un detalizēta darba kārtība mazliet atšķirsies. Galvenais jautājums ir šāds: gadījumā, ja EK likumdošanas kompetences apjoms un tiesiskās pilnvaras būs lielākas, kas automātiski nozīmē spēcīgāku Kopienas interešu pārstāvību, kādas kontroles metodes būtu jāievieš, lai nodrošinātu Padomes un EP pozīcijas? LESD jaunais tiesiskais regulējums definē līdzekļus, taču nav praktiskas pieredzes to pielāgošanai Kopienas līmenī. Nobeigumā es lūdzu likumdevējus pēc iespējas ātrāk noslēgt iestāžu nolīgumu starp Parlamentu, Padomi un Komisiju par 290. panta īstenošanu, jo steidzami ir jānodrošina labāka pārredzamība.

Rafał Trzaskowski (PPE), rakstiski. – (PL) Deleģēšanas procedūra netiek daudz apspriesta, taču tā ir ļoti svarīga pāreja uz jaunu kvalitāti saskaņā ar Lisabonas līgumu. To vajadzētu uzskatīt par līguma izpildi, kas ir obligāts priekšnosacījums tam, lai Parlamenta viedoklis tiktu pilnībā ņemts vērā attiecībā uz pārējām lēmumu pieņemšanas procesā iesaistītajām pusēm. Jo tikai, īstenojot šādu procedūru, mēs varēsim pilnīgi īstenot likumdevēja pilnvaras un savu lomu jebkādu tiesību aktu īstenošanas procesā. Mēs ļoti labi zinām, cik nepatīkams ir sarežģītais sarunu process ar Padomi lēmumu pieņemšanas procedūrā, kā arī gadījumi, kad lēmumu īstenošana ir pretrunā ar iestāžu nolīgumu. Līdz šim ar vārdu „komitoloģija” apzīmēja dalībvalstu neuzticību Komisijai, bet tagad līdz ar Parlamenta lomu tiesību aktu īstenošanas jomā šis process būs likumīgāks. Parlaments un netiešā veidā arī ES iedzīvotāji varēs labāk sekot līdzi tam, kā noris ES tiesību aktu izstrādāšanas process; lūk, ko nozīmē deleģēšanas procedūra. Taču, lai to īstenotu, Parlamentam ir jānodrošina pilnīga piekļuve informācijai, un šajā jautājumā es pilnīgi piekrišu pārējiem deputātiem, kuri piedalījās šodienas debatēs.

Zbigniew Ziobro (ECR), rakstiski. – (PL) Mērķis tam, ka tiek dota iespēja deleģēt likumdošanu, ir nodrošināt tiesību aktu un jo īpaši tehnisko tiesību aktu efektīvāku noformēšanu un atjaunināšanu tā, lai nebūtu nepieciešams katru reizi uzsākt pilnīgu likumdošanas procedūru. Tāpēc deleģēšanai ir jābūt veidam, kā uzlabot lēmumu pieņemšanas procesu ES līmenī.

Tajā pašā laikā ir ļoti svarīgi atbilstoši kontrolēt Komisijai piešķirto likumdevēja pilnvaru izpildi. Cita starpā Parlamentam un Padomei ir pietiekami daudz laika, lai izmantotu tiesības iebilst pret plānotajiem noteikumiem. Taču galvenokārt šīm iestādēm ir jābūt atbilstoši pieejai dokumentiem, novērtējumiem un atzinumiem, kas tapuši deleģēto aktu projektu sagatavošanas procesā. Tikai tādā veidā Komisijas pilnvaras publiskot deleģētos aktus būs noderīgas, lai uzlabotu likumdošanas procesu Eiropas Savienībā, tajā pašā laikā arī turpmāk atbilstoši kontrolējot Komisijas darbības un nodrošinot to pārredzamību. Ir svarīgi arī izstrādāt atbilstošus mehānismus sadarbībai starp Parlamentu un Komisiju, lai Parlaments būtu lietas kursā par sagatavošanas procesu un saņemtu pietiekamu informāciju par attiecīgajiem jautājumiem.

Rezolūcijā par likumdošanas pilnvaru deleģēšanu, kas pieņemta, vienojoties visām politiskajām grupām, iepriekš minētie jautājumi ir pienācīgi definēti, un Parlaments šo rezolūciju atbalsta.

17. Aviācijas drošība — ES aviopārvadātāju melnais saraksts (debates)

Priekšsēdētāja. - Nākamais punkts šajās debatēs ir jautājums Komisijai par aviācijas drošību — ES aviopārvadātāju melno sarakstu, uz kuru jāatbild mutiski un kuru Transporta un tūrisma komitejas vārdā uzdeva Brian Simpson (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, aizstājot autoru. – Priekšsēdētājas kundze, jautājumu iesniedza Brian Simpson Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas vārdā pēc Komisijas ziņojuma par ES melnā saraksta efektivitāti. ES melnais saraksts tika izveidots 2006. gadā, lai nosauktu, kauninātu un aizliegtu tos aviopārvadātājus, kuri neatbilst starptautiskiem drošības noteikumiem. Tas tika izveidots kā atbilde uz bažām par starptautisko drošības standartu piemērošanas līmeni pēc vairākām smagām aviokatastrofām, kas isā laika posmā notika 2004. un 2005. gadā.

Ir pagājuši četri gadi, un mēs zinām, ka šis melnais saraksts ir efektīvs un vērtīgs līdzeklis, kas veicina ICAO drošības standartu ieviešanu un aizsargā ES iedzīvotājus. Patlaban ir jautājums, ko darīt tālāk? Citiem vārdiem sakot, kā nodrošināt aizsardzību arī ārpus Eiropas robežām un vēl vairāk uzlabot aviācijas drošību pasaulē? Šis melnais saraksts norāda uz drošības riskiem, kā arī nodrošina šīs informācijas efektīvu nodošanu ES iedzīvotājiem. Ņemot to vērā — kā mēs varam nodrošināt, lai ES iedzīvotāji, kuri izmanto aviopārvadātāju pakalpojumus ārpus Eiropas, zinātu, kuri aviopārvadātāji joprojām darbojas, neskatoties uz to, ka citās pasaules valstīs to darbība ir aizliegta?

Kā nodrošināt to, lai gadījumos, kad aviopārvadātāja licence ir anulēta, kā rezultātā attiecīgais aviopārvadātājs nav minēts melnajā sarakstā, pasažieri būtu par to informēti? Mēs redzējām, cik efektīvs bija risinājums apkopot dažādu valstu melnos sarakstus vienā visaptverošā sarakstā, kas aptver visas ES valstis. Taču melnā saraksta precizitāte ir atkarīga no mums pieejamās informācijas aviopārvadātāju drošības jomā. Kā mēs varam izmantot informāciju, kas ir melnā saraksta pamatā, nodrošinot labāku piekļuves pārbaudāmai un ticamai informācijai? Tas nozīmē uzlabot pārbaudes ES dalībvalstīs, kā arī apstiprināt datus, kas saņemti no valstīm, kuras neietilpst ES sastāvā.

Vai Komisija apsvērtu iespēju ieviest saskaņotas un standartizētas gaisa kuģu pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudes un ziņojumu procedūru? Runājot par to datu pilnveidošanu, kas ir saņemti no trešām valstīm,

vai Komisija apsvērtu iespēju ieviest efektīvu sistēmu ticamu datu apmaiņai starptautiskā mērogā, izveidojot tādu kā melno sarakstu, kas aptver visas pasaules valstis; un es zinu, ka šāds melnais saraksts kādreiz jau ir bijis. Turklāt jānorāda arī, ka melnais saraksts ir efektīvs līdzeklis, lai stimulētu aviopārvadātājus ievērot starptautiskos aviācijas standartus. Bet kā mēs varētu strādāt vēl pragmatiskāk, lai sasniegtu galveno mērķi, tas ir, uzlabot aviācijas drošību pasaulē? Citiem vārdiem sakot, kā Komisija plāno palīdzēt valsts civilās aviācijas iestādēm novērst nepilnības drošības jomā, izmantojot ICAO pārbaudes un uzlabojot to uzraudzības iespējas?

Ir ļoti svarīgi nodrošināt efektīvus kanālus saziņai ar sabiedrību, taču ir ārkārtīgi svarīgi ilgtermiņā turpināt uzlabot starptautisko aviācijas drošības standartu ieviešanu visā pasaulē. Galu galā, tas ir visefektīvākais veids, kā uzlabot visu pasažieru drošību. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja plāno sadarboties ar Komisiju, lai censtos sasniegt šo mērķi un ņemtu vērā ES sasniegumus saistībā ar šo melno sarakstu.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētājas kundze, paldies S. A. Ņicāu kundzei par ļoti pozitīvo novērtējumu attiecībā uz pieeju melnajam sarakstam. Komisija uzskata, ka pašreizējie pasākumi jau nodrošina ļoti vispusīgu informāciju un iedzīvotāju tiesības attiecībā uz lidojumiem Eiropas Savienībā un citās valstīs.

To aviopārvadātāju saraksts, kuru darbība Eiropas Savienībā ir aizliegta, ir sabiedrībai plaši pieejams internetā, un tiek organizētas arī informatīvas kampaņas. Katru reizi, kad šis saraksts tiek atjaunināts, Komisija cieši sadarbojas ar Eiropas un starptautisko ceļojumu aģentūru asociācijām. Tā var vislabāk palīdzēt pasažieriem.

Valsts civilās aviācijas iestādēm un lidostām, kuras atrodas dalībvalstu teritorijā, ir jānodrošina, lai ES saraksts būtu pieejams pasažieriem, publicējot to tīmekļa vietnēs un vajadzības gadījumā arī izvietojot lidostās.

Šajā sarakstā ir iekļauta informācija, kas ir noderīga tiem cilvēkiem, kuri vēlas ceļot ārpus Eiropas Savienības, lai viņi zinātu, kuru aviopārvadātāju pakalpojumus neizmanto. Šis saraksts nav saistošs valstīm ārpus ES. Tādēļ regulā ir noteiktas pasažieru tiesības zināt visu to aviopārvadātāju vārdus, kuru pakalpojumus tie lieto sava ceļojuma laikā. Līgumpārvadātājam — ceļojumu aģentūrai vai ceļojumu operatoram — lidojuma rezervācijas brīdī ir jāinformē pasažieri par to, kurš aviopārvadātājs vai aviopārvadātāji faktiski apkalpo šo lidojumu. Pasažieris ir jāinformē arī par jebkādam izmaiņām saistībā ar aviopārvadātāju vai nu reģistrācijas brīdī vai vēlākais — īsi pirms iekāpšanas lidmašīnā. Regulā ir arī minēts, ka pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju vai mainīt lidojuma maršrutu gadījumā, ja aviopārvadātājs, kurš apkalpo rezervēto lidojumu, pēc rezervācijas ir ticis iekļauts melnajā sarakstā un ja tā rezultātā attiecīgais lidojums ir atcelts.

Lai kontrolētu un novērtētu operatoru atbilstību starptautiskiem drošības standartiem, tiek izmantoti dažādi informācijas avoti, proti, Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas veiktās drošības pārbaudes, trešo valstu kompetento iestāžu sniegtā informācija, Eiropas Aviācijas drošības aģentūras sniegtā informācija saskaņā ar tās veiktajām pārbaudēm un izpēti Eiropas Savienībā vai tehniskās misijās ārpus Eiropas Savienības, rezultāti, kas iegūti gaisa kuģu vai aviopārvadātāju pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudēs ES lidostās Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtējuma programmas ietvaros saskaņā ar attiecīgo ES tiesību aktu prasībām, kā arī pamatota informācija par nelaimes gadījumiem, kas izriet no nelaimes gadījumu vai nopietnu starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumiem.

Es arī vēlos norādīt, ka pašlaik Eiropas Komisijas rīcībā nav visaptveroša to valstu saraksta, kurās ir līdzīgi tiesību akti, taču dažas valstis, piemēram, Korejas Republika, Bahreina un Saūda Arābijas Karaliste, piemēro tādas pašas ierobežojumus kā Eiropas sarakstā noteiktie.

Es varu apliecināt, ka Komisija ir gatava sadarboties ar Parlamentu, lai būtiski pilnveidotu tiesību aktus attiecībā uz šo melno sarakstu un nodrošinātu tik nepieciešamo gaisa satiksmes drošību.

Christine De Veyrac, PPE grupas vārdā. – (FR) Priekšsēdētājas kundze, gandrīz pirms pieciem gadiem es biju šīs regulas referente, un man ir liels prieks par to, ka mēs esam ieviesuši mehānismu, kas patiešām darbojas un kas gadu gaitā ir pat paplašināts. Komisijas ziņojums par melnā saraksta regulas piemērošanu šķiet visaptverošs, un tas piedāvā interesantu vielu pārdomām. Sevišķi es atbalstu priekšlikumu veidot starptautisku melno sarakstu kā vislabāko garantiju aviopārvadātāju drošības saskaņotībai pasaules līmenī.

Taču man ir daži jautājumi Komisijai. Vispirms es vēlos zināt, kā tiek īstenotas tiesības uz aizstāvību, ja tiek aizliegta nevis tikai viena aviopārvadātāja, bet visu valsts aviopārvadātāju darbība. Vai tiek ņemts vērā visu aviopārvadātāju vai tikai attiecīgās valsts civilās aviācijas iestādes viedoklis, un kā šādā gadījumā atsevišķi drošie aviopārvadātāji var panākt to, lai tie netiktu iekļauti melnajā sarakstā?

Turklāt, manuprāt, ļoti svarīgs jautājums ir arī lidmašīnu uzraudzība. Vai Komisija konkrēti pārbauda visas lidmašīnas, kas pieder šajā sarakstā iekļautam aviopārvadātājam vai tādām aviopārvadātājam, kura darbības

licence ir anulēta, lai nodrošinātu, ka šīs lidmašīnas neizmanto citas firmas? Šajā sakarā — vai Komisija ir apzinājusi tās valstis, par kurām tiek uzskatīts, ka tās sadarbojas ar aizliegtajiem aviopārvadātājiem, kuri mainījuši savu nosaukumu un reģistrējuši uzņēmējdarbību citā valstī? Turklāt gadījumā, ja kāds aviopārvadātājs ir iekļauts melnajā sarakstā, vai Komisijas rīcībā ir informācija par to, kā ceļojumu aģentūras un biļešu pārdevēji par to informē ceļotājus un izmaksā tiem kompensāciju vai piedāvā alternatīvas?

Visbeidzot, nobeigumā man ir viens konkrēts jautājums. Vairāki Parlamenta deputāti ir saņēmuši uzstājīgus ziņojumus par Indonēziju — visu šajā valstī reģistrēto aviopārvadātāju darbība ir aizliegta —, un šajos ziņojumos tiek prasīts, lai mēs lūdzam Komisiju svītrot Indonēziju no šā melnā saraksta. Manuprāt, šāda spiediena izdarīšana ir nepieļaujama, jo komerciāli apsvērumi neattaisno draudus pasažieru dzīvībai. Es vēlos zināt, kāda ir pašreizējā situācija šajā valstī un vai Indonēzija, kas jau vairākus gadus ir iekļauta šajā melnajā sarakstā, ir veikusi pasākumus, lai novērstu norādītās nepilnības drošības jomā.

Saïd El Khadraoui, S&D grupas vārdā. – (NL) Priekšsēdētājas kundze, komisāra kungs, dāmas un kungi! Mazliet sirreāli šķiet tas, ka šīs debates par melno sarakstu notiek laikā, kad visā Eiropas aviācijas nozarē valda haoss, taču, ja es pareizi saprotu, tad rīt mums būs iespēja debatēt par aktuāliem un steidzamiem jautājumiem un šīs debates notiks.

Temats par melno sarakstu ir svarīgs, un var teikt, ka šis melnais saraksts ir izrādījies veiksmīgs cita starpā, pateicoties C. De Veyrac kundzes ieguldījumam, jo viņa pirms dažiem gadiem ieguldīja lielu darbu, lai tas izdotos. Mums ir jāturpina iesāktais darbs un mums jāņem vērā gūtā pieredze. Atsevišķas jomas vēl ir jāuzlabo.

Pirmkārt, jāpiemin saziņas process pasažieriem. Tas tiesa, ka pasažieri ir jāinformē, ja viņi kaut kur, piemēram, ceļojumu aģentūrā, rezervē lidojumu lidmašīnā, kas iekļauta melnajā sarakstā, taču bieži vien pasažieri izlemj izmantot vietējo aviopārvadātāju pakalpojumus tikai tad, kad viņi jau atrodas attiecīgajā valstī. Tāpēc es piedāvāju izpētīt, vai būtu iespējams ceļojumu aģentiem un aviopārvadātājiem, kuri rezervē lidojumus uz valstīm, kurās izmanto nedrošus aviopārvadātājus vai nedrošas lidmašīnas, par to automātiski informēt pasažierus, lai gan tas aviopārvadātājs, pie kura vērsās klients, protams, pats nav iekļauts melnajā sarakstā. Par šo jautājumu mums ir jāpadomā.

Otrkārt, runa ir par to, kā palīdzēt pasažieriem izvairīties no lidmašīnām, aviopārvadātājiem un valstīm, kuras ir iekļautas melnajā sarakstā. Runājot par atbalstu rīcības pilnveidošanai trešās valstīs, un, protams, arī nabadzīgākajās valstīs, Eiropas Savienība varētu sniegt lielāku atbalstu, nodot zināšanas un aviācijas iestādēm nodrošināt vajadzīgo kapacitāti risināt attiecīgus jautājumus. C. De Veyrac kundze minēja, ka cilvēki tiek maldināti. Vai tiešām mūsu sistēma ir pilnīgi droša? Vai mēs varam būt droši, ka tai nav nepilnību, ko varētu izmantot aviopārvadātāji, kuri ir reģistrēti valstīs, kas iekļautas melnajā sarakstā, lai turpinātu savu darbību, apkalpojot vietējos lidojumus vai reģistrējot savu darbību citā valstī? Mums ir zināmi daži šādi gadījumi.

Nobeigumā es vēlos piebilst, ka mums būtu jāsaģatavo melnais saraksts, kurā būt iekļauti aviopārvadātāji no visas pasaules. Es vēlos zināt, ko jūs esat paveikuši sadarbībā ar kolēģiem citās valstīs, piemēram, ICAO līmenī, lai šāds saraksts tiktu izveidots.

Gesine Meissner, ALDE grupas vārdā. – (DE) Priekšsēdētājas kundze, kā zināms, pašlaik mūsu gaisa telpā darbība ir apturēta, tas jau tika minēts. Tuvākajā laikā mēs pārrunāsim, kā risināt šo situāciju. Patiesībā pastāv iespēja, ka tuvākajā laikā aviopārvadātājiem būs jārisina vēl lielākas problēmas, jo īpaši ekonomikas jomā. Protams, nav teikts, ka tas ietekmēs drošību.

Runa ir par aviācijas drošību Eiropas iedzīvotājiem. Eiropā liels sasniegums ir tas, ka cilvēki var brīvi ceļot un patērētāji var brīvi izlemt, kā ceļot, kuru aviopārvadātāju pakalpojumus izmantot un kuru — nē. Protams, lai varētu brīvi pieņemt šādus lēmumus, ir arī jānodrošina piekļuve attiecīgajai informācijai.

Jau tika minēts, ka šis melnais saraksts ir spēkā kopš 2006. gada un ka faktiski cilvēkiem vajadzētu būt informētiem par to, vai attiecīgais ceļošanas veids ir drošs vai nē. Es — kā minēja arī C. De Veyrac kundze un S. El Khadraoui kungs — vēlos zināt, vai šī sistēma tiešām ir pilnīga un vai cilvēki tiešām vienmēr saņem visu nepieciešamo informāciju par drošību. Mēs tikai vēlamies panākt, lai visi cilvēki, kuri izmanto aviopārvadātāju pakalpojumus Eiropā, varētu droši ceļot un droši sasniegt ceļojuma galamērķi.

Visbeidzot, drošības nolūkos ir arī ļoti svarīgi zināt, vai aviopārvadātājs ir finansiāli stabils. Aviopārvadātājiem ir regulāri jāatskaitās vietējām iestādēm, lai pārbaudītu, vai tie drīkst Eiropas gaisa telpā sniegt savus aviopārvadājumu pakalpojumus. Šajā procesā tiek pārbaudīts, vai šie aviopārvadātāji ievēro visas saistības drošības jomā, vai tie veic visas vajadzīgās pārbaudes un vai spēj garantēt cilvēku drošu pārvadāšanu, bet

tiek pārbaudīts arī tas, vai šie aviopārvadātāji ir finansiāli pietiekami stabili, lai ilgtermiņā darbotos transporta nozarē. Cik man zināms, melnajā sarakstā nav iekļauts neviens Eiropas aviopārvadātājs. Taču, neskatoties uz to, pagājušajā gadā starpgadījumā bija iesaistīts aviopārvadātājs *SkyEurope*. Eiropas iedzīvotāji rezervēja lidojumus ar Eiropas aviopārvadātāju, taču viņi nezināja, ka šis uzņēmums ir uz bankrota robežas. Viņi izmantoja šā aviopārvadātāja pakalpojumus un nonāca sarežģītā situācijā, un viņiem nebija informācijas, kura būtu varējusi viņus aizsargāt.

Tāpēc es vēlos zināt — neskatoties uz to, ka Komisija apgalvo, ka tās rīcībā ir nepieciešamā informācija un ka tā publicē šo informāciju, jo ir pienākums to publicēt —, kāpēc, piemēram, šis gadījums nebija zināms? Kāda ir garantija, ka pasažieriem vienmēr tiek sniegta visa nepieciešamā informācija? Šajās debatēs es labprāt saņemtu vispārēju atbildi uz šo jautājumu.

Eva Lichtenberger, Verts/ALE grupas vārdā. – (DE) Priekšsēdētājas kundze, komisāra kungs! Melnā saraksta sagatavošanas procesā Parlaments izrādīja lielu iniciatīvu. Tas tika darīts atbildīgi, garantējot patērētājiem visaugstāko iespējamo drošības līmeni. Taču patlaban ir svarīgi arī pārbaudīt, vai pašreizējā situācijā ir gūti vēlamie rezultāti.

Pirmais jautājums, ko vēlos noskaidrot, ir šāds. Informācijai var piekļūt internetā, taču dažu aviopārvadātāju informācijai piekļūt ir samērā sarežģīti. Par to esmu pārliecinājusies personīgi. Ne vienmēr ir iespējams uzreiz atrast informāciju, piemēram, par savienotajiem lidojumiem, kas paredz nosēšanos kādā no trešām valstīm. Un tā ir problēma.

Otrs mani interesējošs atklāts jautājums ir šāds: kāda ir cilvēku pieredze attiecībā uz gaisa kuģu nomu kopā ar apkalpi? Pastāv nopietnas bažas par to, ka to varētu izmantot zemas kvalitātes uzņēmumi. Vai šajā jomā ir panākts kāds pozitīvs vai negatīvs rezultāts?

Trešais jautājums ir ļoti svarīgs: vai šādai uzņēmumu regulēšanas kārtībai ar melno sarakstu ir profilaktiska ietekme attiecībā uz aviopārvadātājiem, lai tie — jo īpaši trešo valstu aviopārvadātāji — stingrāk ievērotu drošības noteikumus? Pēc kāda principa notiek izlases atļauju piešķiršana atsevišķām noteiktu aviopārvadātāju lidmašīnām, ja mēs ļaujam viņiem lidot uz Eiropu tikai ar konkrētām lidmašīnām?

Ryszard Czarnecki, ECR grupas vārdā. – (PL) Priekšsēdētājas kundze, A. Piebalga kungs! Es ceru, ka nē, taču pilnīgi neesmu pārliecināts par to, ka Īslandē notikušā vulkāna izvirduma radītās sekas nekādi neietekmēs pasažierus Eiropā attiecībā uz biļešu cenām. Jums taisnība, ka šos gaisa satiksmes pārtraukumus, visticamāk, kompensēs, palielinot biļešu cenas. Tas ir jāpiemin ar mērķi aizsargāt Eiropas patērētāju intereses. Eiropas Parlamentā šis jautājums atkal tiek risināts. Tas liecina par to, cik šis jautājums mums ir svarīgs. Es par to runāju jau pirms dažiem mēnešiem. Toreiz uzstājās vairāki no klātesošajiem deputātiem, un es atceros iepriekšējo Parlamenta sasaukumu, kad mēs arī šo jautājumu ļoti plaši izskatījām. Nobeigumā es vēlos paust savu personisko viedokli. Kāds žurnālists, kurš pārstāv visietekmīgāko laikrakstu Polijā, man jautāja: „Ar ko gan nodarbojas Eiropas Parlamenta deputāti? Tas taču ir tik mazsvarīgs jautājums.” Tikai tagad plašsaziņas līdzekļi sāk saprast to, ka tas ir ļoti svarīgs jautājums, jo runa ir par drošību, un tas ir ārkārtīgi būtiski no Eiropas iedzīvotāju, nodokļu maksātāju, vēlētāju un patērētāju interešu viedokļa.

Nav pieņemams tas, ka mēs zinām Eiropas Savienības melnā saraksta saturu, bet nezinām, kāds ir melnais saraksts valstīs ārpus ES. Tā ir pilnīgi absurda situācija.

Un nobeigumā — ir ļoti svarīgi nepieļaut, ka pasažieriem Eiropā ir jāpiemaksā par drošību, galu galā par to ir jāatbild valstīm un to valdībām.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, komisāra kungs! No vienas puses, melnais saraksts ir interesants šā Parlamenta sasniegums, kas tika sagatavots C. De Veyrac kundzes vadībā un piedaloties viņas kolēģiem no iepriekšējā pilnvaru termiņa.

Melnais saraksts var ietekmēt uzņēmumus, valstis vai lidmašīnas, un, manuprāt, šajā jomā Komisijai būtu jāsniedz izsmeltošākas atbildes uz izvirzītajiem jautājumiem, jo īpaši par to, cik lielā mērā uzņēmumi var ietekmēt lēmumu pieņemšanas procesu dažādās valstīs un kāpēc šī procedūra attiecas uz atsevišķām lidmašīnām.

Mums ir svarīgi arī citi jautājumi. Debatēs, kas notika pirms dažiem gadiem, mēs jau paskaidrojām, ka mums joprojām ir būtiski, lai Komisija labāk informētu vismaz Parlamentu par šo tiesību aktu un pasākumu ievērošanu. Tas tādēļ, ka mums joprojām nav skaidri daži jautājumi, piemēram, saistībā ar aviopārvadātāju uzraudzību, ar lidmašīnām, kuras pēkšņi var veikt aviopārvadājumus, ja tiek reģistrētas ar citu nosaukumu,

un tas, ka ir jānodrošina zināms pārredzamības līmenis attiecībā uz lēmumiem, jo īpaši tiem, kas tiek pieņemti pēdējā brīdī.

Un tādejādi es nonāku pie, manuprāt, vissvarīgākā jautājuma, proti, par informāciju. Mūsaprāt, vispirms — un es ceru, ka pārējo grupu pārstāvji man piekritīs — iedzīvotājiem un pasažieriem ir jānodrošina tiesības (un līdz ar to jābūt tādām saistībām), kas paredz, ka uzņēmumi sistemātiski informē viņus par to, ka informācija par melnajā sarakstā iekļautajiem aviopārvadātājiem ir ērti pieejama lidostās un ceļojumu aģentūrās, un ka, īpaši, lidojot uz „noteiktām valstīm”, par kurām jau attiecīgajā brīdī ir zināms, ka šajās valstīs ir problēmas, ceļojumu aģentūras norāda problemātiskos uzņēmumus jau lidojuma rezervācijas maiņas brīdī.

Mēs vēlamies panākt, lai šie pasākumi, kas jau ir būtiski uzlabojuši drošību, attiektos ne tikai uz Eiropu un pasažieriem Eiropā, bet lai tie tiktu pieņemti visā pasaulē.

Fiona Hall (ALDE). – Priekšsēdētājas kundze, es vēlos runāt par jautājumu, kas ir cieši saistīts ar aviācijas drošību un kas norāda uz nepieciešamību nodrošināt ES melnā saraksta pēc iespējas efektīvāku darbību.

Padome 2008. gada decembrī galīgajā lasījumā pieņēma ES Rīcības kodeksu attiecībā uz ieroču piegādēm. Šis kodekss kontrolē militāro tehnoloģiju un aprīkojuma eksportu no ES. Taču pastāv bažas, ka ne visas ES dalībvalstis, kuras nodarbojas ar ieroču eksportu, ievēro šā kodeksa nosacījumus un ka Eiropas ieroči joprojām tiek piegādāti uz konfliktu zonām.

Taču viens no pasākumiem ir izrādījies ļoti efektīvs, lai ierobežotu ieroču nelegālo piegādi, un tas ir ES aviācijas melnais saraksts. Zviedrijā 2008. gadā veiktais pētījums liecina, ka tieši kravas aviopārvadājumu operatori, kas ir iesaistīti ieroču piegādē uz konfliktu zonām, parasti pārkāpj gaisa satiksmes drošības standartus.

Laikam nav nekāds brīnums, ka būtu jāatklāj tie viltīgie operatori, kuri vieglprātīgi izturas pret drošību, ciktāl tas attiecas uz to pārvadātajām kravām. Taču šā fakta pozitīvais aspekts ir tāds, ka pasākumi, kas paredz lidmašīnu stingru kontroli, pasākumi, kuru mērķis ir aizsargāt Eiropas iedzīvotājus, palīdz arī citos kontinentos, piemēram, Āfrikā, aizsargāt iedzīvotājus no briesmām, kādas pastāv gadījumos, kad konfliktus pastiprina vieglie ieroči, kuri pieejami lielā skaitā.

Tāpēc es lūdzu attīstības lietu komisāru A. Piebalga kungu personīgi iesaistīties Komisijas darbā, lai nodrošinātu melno sarakstu efektīvu un sistemātisku ieviešanu.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Nedrošo aviopārvadātāju melnais saraksts ir veids, kā aizsargāt Eiropas pasažierus, un es to pilnīgi atbalstu. Šis saraksts ir jāpublisko Eiropas Komisijai, dalībvalstīm un jo īpaši ceļojumu aģentūrām. Patiesībā tas nozīmē palāvību uz ceļojumu operatoru un ceļojumu aģentu labticību un labo gribu.

No otras puses, ir jārod risinājums tam, ka atsevišķus galamērķus apkalpo tikai nedroši aviopārvadātāji. Daudzi melnajā sarakstā minētie pārvadātāji apkalpo galamērķus jaunattīstības valstīs vai mazāk attīstītās valstīs Āfrikā, Āzijas dienvidaustrumu un centrālajā daļā. Šajā sakarā rodas kāds svarīgs jautājums: cik lielā mērā ir iespējams nodrošināt godīgu konkurenci starp lieliem Eiropas, Amerikas Savienoto Valstu un Tālo Austrumu valstu aviopārvadātājiem un mazajiem transporta uzņēmumiem, kuri darbojas šajās jaunattīstības valstīs?

Šajā sakarā, manuprāt, mums ir jāizvērtē tas, kā Eiropas Savienība varētu atbalstīt šo valstu attīstību, uzlabojot drošību un drošumu lidojumiem šajās valstīs, nevis izslēdzot šo valstu aviopārvadātājus no tirgus tādā veidā, ka tiek aizliegta to darbība. Tas ļautu Eiropas Savienībai īstenot godpilnu pienākumu atbalstīt gaisa transporta nozares ilgtspējīgu attīstību arī šajās mazāk attīstītajās valstīs.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, man ir viens vispārīgs komentārs, un es arī vēlos uzdot divus vai trīs jautājumus, atkarībā no man atvēlētā laika. Vispārīgais komentārs ir šāds: man šķiet samērā smieklīgi tas, ka pašreizējā situācijā mums, Eiropas Parlamenta sociālistu un demokrātu progresīvās alianses grupai, trīs aviācijas drošības ziņojumos kopējais atvēlētais uzrunu laiks ir deviņas minūtes. Tiesa, rīt ir paredzēta īpaša sesija, taču, manuprāt, ir pienācis laiks šim Parlamentam pievērst lielāku uzmanību jautājumiem, kas patiešām ietekmē cilvēkus, un varbūt ierobežot to debašu laiku, kuru nozīme ir nedabīgi pārvērtēta.

Runājot par jautājumiem, komisāra kungs, lūk, kas mani visvairāk uztrauc: kāda ir situācija sadarbības lidojumu jomā attiecībā uz lidmašīnām, kuras ir paredzēts lietot Eiropas aviopārvadātājiem, bet kuras pēc tam var lietot kāds cits aviopārvadātājs, pat kāds, kurš ir iekļauts melnajā sarakstā? Vai šajā gadījumā par to

tiek informēti cilvēki, kuri plāno izmantot attiecīgā aviopārvadātāja pakalpojumus? Mani šis jautājums ļoti uztrauc, un es ceru, ka jūs uz to atbildēsiet. Savus pārējos jautājumus es tomēr neuzdošu.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, tagad, kad mēs runājam par aviācijas drošību — un parīt mēs arī runāsim un balsosim par Eiropas Aviācijas drošības aģentūru —, es vēlos izmantot iespēju un izvirzīt vēl kādu problemātisku jautājumu.

Tie cilvēki, kuri Austrijā un citās dalībvalstīs nodarbojas ar aviācijas sportu, saskaras ar faktu, ka šā sporta veida vitāli svarīgie noteikumi ir pieejami tikai angļu valodā. Cilvēki, kuri nodarbojas ar šo sporta veidu, parasti ļoti labi pārvalda angļu valodu, taču citas valodas žargonā bieži vien ir grūti saprast, par ko ir runa, jo šis temats pats par sevi jau ir sarežģīts. Rezultātā dalībvalstis cenšas uzzināt ES ekspertu viedokli. Manuprāt, varētu ietaupīt laiku un pūles, ja šie noteikumi būtu pieejami attiecīgajās valodās. Es cenšos panākt, lai vitāli svarīgie noteikumi, kas jāievēro tiem, kuri nodarbojas ar aviācijas sportu, būtu pieejami arī vācu un franču valodā, proti, divās izplatītākajās darba valodās.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Melnajā sarakstā, kas tika atjaunināts šā gada 30. martā, ir iekļauti 278 uzņēmumi no 17 valstīm. ES ir jāpilnveido tehniskās un administratīvās iespējas, lai nodrošinātu atbilstību nepieciešamajiem civilās aviācijas standartiem, lai Eiropas Savienībā darbotos tikai tie aviopārvadātāji, kuri ievēro starptautisko drošības reglamentu. Taču tajā pašā laikā mums arī ir jāpalīdz trešām valstīm uzlabot civilās aviācijas drošības standartus attiecīgajās valstīs.

Kompetentajām trešo valstu iestādēm ir stingrāk jākontrolē tie aviopārvadātāji, kuriem tās ir izsniegušas licenci. Lidojumu drošības analīze, ko Eiropas Savienība veiks attiecībā uz operatoriem no trešām pasaules valstīm, ietvers arī šo uzņēmumu lidmašīnu pārbaudes uz zemes, ņemot vērā informāciju par iepriekšējā gadā notikušiem nopietniem nelaimes gadījumiem un starpgadījumiem. Taču pasažieri ir jānodrošina ar informāciju par visu ceļojuma maršrutu, ieskaitot informāciju par visiem uzņēmumiem, kuru pakalpojumi tiek izmantoti šā ceļojuma nodrošināšanai. Šī informācija ir jāsniedz ne vēlāk kā biļetes iegādes brīdī.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētājas kundze, paldies par jautājumiem! Ir skaidrs, ka šis Parlaments stingri atbalsta melnā saraksta izmantošanu. Komisijas priekšsēdētāja vietnieka S. Kallas vārdā es varu apsolīt, ka mēs šajā jomā uzlabosim informācijas apmaiņu ar Parlamentu.

Es arī apsolu, ka visi uzdotie jautājumi tiks nosūtīti, lai uz tiem atbildētu rakstiski, jo man noteikti neizdosies tagad atbildēt uz tiem atlikušajā pusotrā minūtē. Tāpēc es atbildēšu tikai uz dažiem no jautājumiem, un tas nav tādēļ, ka es nevarētu atbildēt uz visiem, kas tika uzdoti.

Vispirms es pastāstīšu par starptautiskiem aspektiem. Komisija dara visu, kas ir tās spēkos, lai uzlabotu starptautisko sadarbību ar trešām valstīm, mudinot šīs valstis pievienoties Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtēšanas programmai, kurā ir iesaistījušās visas 40 Eiropas valstis, kā arī īstenojot tehniskās palīdzības projektus, lai nodrošinātu atbilstību pasaules mēroga standartiem.

Mēs arī ļoti cieši sadarbojamies ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (ICAO). Marta beigās mēs piedalījāmies ICAO augsta līmeņa drošības konferencē, kas notika Monreālā, un pašlaik arī risinām sarunas par Sadarbības memorandu, kas nodrošinās turpmāku sadarbību ar ICAO. Es piekrītu tiem, kuri apgalvo, ka šis jautājums ir jārisina pasaules mērogā, taču mums ir jāņem vērā arī tas, kā melnā saraksta izmantošana ietekmē citas valstis.

Es atsaukos uz minēto piemēru par Indonēziju. Indonēzija ir ieguldījusi lielas pūles aviācijas sistēmas modernizācijas jomā šajā valstī, ieskaitot tiesību aktus, iestāžu struktūru un tādējādi arī atestācijas procedūras, kontrolējot šajā valstī reģistrētos aviopārvadātājus. Patlaban šai valstij ir izdevies būtiski uzlabot situāciju attiecībā uz četriem aviopārvadātājiem: *Garuda*, *Airfast*, *Mandala* un *Premier*. Tas ir panākts ar Komisijas, dalībvalstu un nozares pārstāvju atbalstu. Lai to nodrošinātu, ir nepieciešami attiecīgi līdzekļi, un Komisija ļoti cieši sadarbojas ar šīm iestādēm un šajā valstī reģistrētiem aviopārvadātājiem, lai arī turpmāk gūtu pozitīvus rezultātus. Šī pieeja viennozīmīgi mudina valstis mainīt to līdzšinējo attieksmi pret aviācijas drošību, un šis ir tikai viens piemērs tam.

Nobeigumā es vēlos komentēt kādu ļoti svarīgu jautājumu, proti, par informāciju patērētājiem. Mēs prasām ceļojumu aģentūrām pasažierus mutiski un/vai rakstiski informēt jau rezervācijas brīdī. Ceļojumu aģentūras bieži vien arī lūdz pasažierus apliecināt to, ka viņi piekrīt ceļojumā izmantot aizliegta aviopārvadātāja pakalpojumus un ka viņi atsakās no jebkādam tiesībām pēc tam pieprasīt kompensāciju. Taču es labprāt uz visiem jautājumiem atbildēšu arī rakstiski, jo es saprotu, priekšsēdētājas kundze, ka es jau izmantoju jūsu laipnību.

Priekšsēdētāja. – Debates tiek slēgtas.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, saskaņā ar Reglamenta 173. pantu es vēlos runāt par incidentu, kas šeit notika pirms dažām minūtēm un tieši tajā laikā, kas bija atvēlēts vienu minūti ilgām uzrunām. Kad jūs izsaucāt *Hans-Peter Martin*, viņš bija šeit un gāja mums garām. Atbildes vietā uz mūsu humoristisko jautājumu, vai viņš ir nogulējis savai uzrunai atvēlēto laiku, *H. P. Martin* kungs te nostājās attiecīgā stājā, sasita papēžus un pacēla roku Hitlera sveicienā.

Priekšsēdētājas kundze, tas ir nepieņemami; tas ir nopietns Parlamenta noteikumu pārkāpums, kā minēts 9. pantā, tāpēc es jūs lūdzu izteikt attiecīgu brīdinājumu par šādu neatbilstošu un nepieņemamu izturēšanos. Es arī lūdzu jūs pārbaudīt, vai šajā sakarā šādu izturēšanos drīkst dokumentēt ierakstā. Tas ir nepieņemami. Pat tādā gadījumā, ja tas bija domāts joks, šādiem jokiem Parlamentā nav vietas.

Priekšsēdētāja. - Liels paldies, ka vērsāt mūsu uzmanību uz šo notikumu. Mēs to attiecīgi izvērtēsim un noskaidrosim, kas tieši notika.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), rakstiski. – (PL) Priekšsēdētājas kundze, atsaucoties uz *B. Simpson* kunga jautājumiem, es lūdzu Komisiju paskaidrot, kādi tai ir jauni principi un plāni saistībā ar dalībvalstu pasažieru drošību, kuri izmanto to aviopārvadātāju pakalpojumus, kas apkalpo vietējos lidojumus gaisa telpā, kur nav spēkā Eiropas Savienības tiesību akti un kur bieži vien netiek ievēroti noteikumi, tādējādi apdraudot pasažierus. Es piedāvāju Komisijai sadarbībā ar Augsto pārstāvi šajā jomā noslēgt starptautisku vienošanos, kas garantētu mūsu kopējo drošību. Es arī vēlos, lai melnajā sarakstā būtu sniegta precīza informācija par attiecīgo aviopārvadātāju, ieskaitot visaptverošus datus un statistiku, kā arī riskus drošības un komforta jomā attiecībā uz pasažieriem.

Artur Zasada (PPE), rakstiski. – (PL) Neapšaubāmi, šodienas diskusija ir ļoti svarīga no to pasažieru viedokļa, kuri izmanto gaisa transporta pakalpojumus Eiropas Savienībā. Man ir prieks par to, ka ES dalībvalstis ievēro ICAO standartus attiecībā uz principiem un paņēmieniem starptautiskās gaisa satiksmes jomā. Taču ir skaidrs, ka gaisa transports ir aktuāls ne tikai Eiropas Savienības gaisa telpā. Tāpēc ir jautājums, kā garantēt ES iedzīvotāju drošību ārpus ES teritorijas? Manuprāt, Komisijai būtu jāmudina sadarboties tās valstis, kuras neietilpst Kopienas sastāvā, un izstrādāt melno sarakstu, vadoties pēc ES standartiem, vai arī jāuzņemas vadošā loma, lai izstrādātu pasaules mēroga melno sarakstu. Es arī vēlos vērst jūsu uzmanību uz iespējamu problēmu. Ja Komisija kontrolē kāda aviopārvadātāja darbību, kurš ir iekļauts melnajā sarakstā, vai tā kontrolē arī visu attiecīgā aviopārvadātāja lidmašīnu floti? Tas ir svarīgi, jo ir iespējams, ka melnajā sarakstā minētais aviopārvadātājs šo lidmašīnu neizmanto, taču to, piemēram, ar citu nosaukumu izmantos kāds cits uzņēmums, kurš nomā atsevišķas lidmašīnas.

18. Aviācijas drošības nodevas (debates)

Priekšsēdētāja. – Nākamais punkts ir *Leichtfried* kunga ziņojums Transporta un tūrisma komitejas vārdā par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par aviācijas drošības nodevām (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, referents. – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Pašlaik Eiropas aviācijas drošības un aviācijas drošības nodevu jomā pastāv situācija, kad visi rīkojas pēc sava prāta. Nevienam neko nedara īsti pareizi. Tomēr mums nāksies par to maksāt. Tā patiesi nav situācija, kas mums būtu jāpieņem bez iebildumiem, un šā ziņojuma mērķis ir panākt pārmaiņas šajā ziņā. Ko tieši tas mainīs un kādas pārmaiņas ir tā mērķis?

Vēlos jau iepriekš sacīt, ka attiecībā gandrīz uz visiem jautājumiem — un es vēlos pateikties savam kolēģim deputātam — pastāv vienprātība, ka ziņojums varētu nodrošināt lielāku pārredzamību. Pārredzamība nozīmē, ka, no vienas puses, aviosabiedrības turpmāk varēs iegūt informāciju, kas tām ļaus saprast, kādas drošības nodevas tām piemēros lidostas, par ko šīs nodevas piemēro, vai nodevas ir pārmērīgas — kas joprojām dažreiz tā ir — un turpmāk arī pasažieri, protams, varēs saprast, ko aviosabiedrības no viņiem pieprasa. Arī šeit man ir aizdomas, ka aviosabiedrību pārredzamība dažreiz tiek apzināti ierobežota, pat tad, kad, kā tās pašas apgalvo, tās ļoti cenšas nodrošināt pārredzamību.

Viens no aspektiem, kas šajā saistībā ir ļoti svarīgs, ir tas, ka Eiropā pastāv vairākas dažādas sistēmas drošības aprīkojuma finansēšanai. Ir valstis, kas šo aprīkojumu finansē tikai ar nodokļu palīdzību. Ir valstis, kurās maksā tikai galalietotājs, un ir valstis, kurās ir jauktas sistēmas.

Mūsu mērķis bija nodrošināt, lai šīs sistēmas varētu tikt saglabātas. Mēs nevēlamies nevienai dalībvalstij norādīt, kā būtu jāfinansē drošības nodevas; mēs tikai vēlamies nodrošināt, lai persona, kas galu galā tās maksā, zina, ko tā ir samaksājusi.

Ir — vai bija — dažādas idejas par to, kuras lidostas būtu jāietver, un mēs esam izlēmuši, ka tas ir drošības jautājums. Šeit nav runa par ieņēmumiem un par peļņu; šeit ir runa par drošību. Tādēļ mēs esam izlēmuši, ka ir jāietver visas lidostas, kas veic komercdarbību, un es domāju, ka tas arī bija pareizais lēmums.

Visbeidzot, mēs esam nonākuši pie jautājuma, par kuru plenārsēdē ir plaša vienprātība, proti, pie jautājuma, ka mums būtu jānošķir nodevas drošības aprīkojuma vajadzībām, kas ir ES noteikumos ietverti drošības pasākumi, no nodevām to drošības pasākumu vajadzībām, kuri ir plašāki par iepriekš minētajiem pasākumiem un kurus sauc par „stingrākiem pasākumiem”.

Mēs sakām, ka nekas, kas ietilpst ES kontekstā, netiks mainīts; katra dalībvalsts var rīkoties tā, kā uzskata par pareizu. Tomēr, ja drošības pasākumi ir plašāki par piemērotajiem, tad šīm dalībvalstīm tie ir jāfinansē pašām. No otras puses, tam būtu jānodrošina, ka šo jautājumu risinās uzmanīgi, ka drošības pasākumi netiks vienkārši uzreiz piemēroti, neapsverot, vai tie patiešām ir vajadzīgi, un ka tiks arī ņemts vērā, ko šāda rīcība nozīmēs pasažieriem un ko — aviosabiedrībām un lidostām.

Tomēr ir arī jānodrošina, lai šajā saistībā mēs piemērotu principu, kas paredz, ka drošība ir arī sabiedriska pienākums. Uzbrukumi aviosabiedrībām parasti nav vērsti pret tām, bet gan pret valstīm, no kurām ir šīs aviosabiedrības, tādēļ mēs arī uzskatām, ka principā drošība tomēr ir sabiedriska pienākums un ka tādēļ tā arī jāfinansē no valsts līdzekļiem.

Vēlos vēl īsumā izteikties par grozījumiem, kuru skaits ir neticami liels — kopā trīs grozījumi. Es domāju, ka tiem visiem ir stabils attaisnojums un pamats. Vēlos īpaši norādīt, ka atbalstu noteikti ir pelnījuši divi grozījumi, ko ierosināja Zaļo un Eiropas Brīvās apvienības grupa; ne jau tādēļ, ka *Lichtenberger* kungs man sēž blakus, bet gan tādēļ, ka tajos ir ietvertas lidostu darbinieku sociālās prasības. Manuprāt, tas ir ļoti svarīgi, jo īpaši laikā, kad aviosabiedrības un lidostas izjūt spiedienu.

Andris Piebalgs, *Komisijas loceklis*. – Priekšsēdētājas kundze! Priekšlikums direktīvai par aviācijas drošības nodevām ir rezultāts debatēm par aviācijas drošības finansēšanu un tika ierosināts jau 2001. gadā. To motivēja pieaugošās drošības izmaksas pēc teroristu uzbrukumiem 2001. gada 11. septembrī, kā arī ES tiesiskā regulējuma noteikšana aviācijas drošībai.

Ar šo tiesību akta priekšlikumu Komisijas mērķis ir izveidot pārredzamu un nediskriminējošu regulējumu aviācijas drošības nodevu piemērošanai Eiropā. Turklāt Komisija uzskata, ka aviācijas drošības nodevas ir jānosaka, apspriežoties ar lidostu lietotājiem, un tām jābūt saistītām ar izmaksām. Vēlos apsveikt *Leichtfried* kungu par viņa lielisko darbu pie šā ziņojuma, kā arī pateikties TRAN komitejas locekļiem, kuri arī ieguldīja darbu šajā ziņojumā.

Es uzskatu, ka ziņojums precīzi atbalsta Komisijas paredzētos mērķus, un es atzinīgi vērtēju atbalstu, ko tas sniedz Komisijas priekšlikumam šajā jomā.

Vēlos tikai uzsvērt divus konkrētus jautājumus, kas ziņojumā tiek risināti. Pirmkārt, ar ziņojumu tiek ieviests jauns elements, proti, svarīgais un dažreiz strīdīgais jautājums par to, kas maksā par aviācijas drošību. Komisijas priekšlikumos šis jautājums netika risināts, un tam par iemeslu ir tas, ka gandrīz visas dalībvalstis uzstāj, ka to pašreizējais stāvoklis neļauj tām šajā ziņā uzņemties saistības, lai gan tās atzīst, ka būtu jābūt iespējamam valsts finansējumam aviācijas drošībai.

Tādēļ, mūsaprāt, izvēle jāatstāj atsevišķu dalībvalstu ziņā, un šis jautājums ir jārisina, izmantojot subsidiaritāti.

Paturot iepriekš minēto prātā un ņemot vērā mūsu pieņemšanai iesniegtajā ziņojumā pausto nostāju, Komisija vēlas norādīt, ka 32. grozījums, kas dalībvalstīm liktu finansēt stingrākus pasākumus, izraisīs intensīvas diskusijas ar Padomi par šo ierosināto direktīvu. Tomēr esmu drošs, ka referents to visu zināja un ir gatavs šai cīņai ar Padomi.

Otrais jautājums ir vairāk saistīts ar precizēšanu un attiecas uz ietekmes novērtējumu, kas jāveic pirms saskaņā ar tiesisko regulējumu piemēro jebkādu turpmāku aviācijas drošības pasākumus. Tas noteikti ir pamatots jautājums, bet es vēlos jums darīt zināmu, ka mēs jau esam piemērojuši dažus mehānismus un mums nevajadzētu sev uzlikt pārmērīgu slogu.

Pirmkārt, darbojas ieinteresēto pušu aviācijas drošības konsultantu grupa, kurā ir gaisa transporta nozares pārstāvji un kura pilnā mērā iesaistās jebkādu ierosinātu aviācijas drošības pasākumu apsvēršanā.

Otrkārt, regulatīvā kontroles procedūra nodrošina, ka Parlaments var izmantot savas veto tiesības, ja to uzskata par vajadzīgu.

Paldies par šo lielisko ziņojumu! Ar nepacietību gaidām, kad varēsim sākt strādāt kopā ar referentu un Parlamentu, lai turpinātu attīstīt šo jautājumu.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Es atvainojos, ka kavēju plenārsēdi, bet saskaņā ar 151. pantu man šķiet, ka man ir jāuzstājas ar šo personisko paziņojumu. Pirms brīža pret mani vērsa kādu komentāru. Austrijā dzīvojot, tā ir ierasta lieta. Šajā valstī ir grupa, kas saskaņā ar starptautiskiem standartiem ir klasificējama kā ekstrēmi labēja. Tai ir partijas vadītāji, kas plaši žestikulē ar rokām un daudz par to nedomā. Tie ir cilvēki, kas nevar pieņemt, ka viņus sakauj demokrātiskās vēlēšanās, un tad atsakās no rokas spiedieniem vai jebkādas saskarsmes. Ja viņiem pamāsiet, viņi redzēs tikai vienu lietu: lietu, attiecībā uz kuru viņiem ir patiesa pieredze, proti, Hitlera sveicienu.

Protams, tās ir problēmas, kas vienkārši parāda, ka mana dzimtā valsts diemžēl nav spējusi pieņemt pagātņi, ka drīz tai nebūs tikai viena ekstrēmi labēja partija, kas tur tiek pārstāvēta, bet gan divas. Es vienkārši vēlos vēlreiz skaidri norādīt, ka mēs esam demokrāti. Ekstrēmi labējie sēž tur. Esmu lepns, ka pārstāvu politisko grupu, kurai ir izdevies nodrošināt izšķirošu ieguldījumu tajā, ka mums šajā Parlamentā vairs nav ekstrēmi labējas grupas, un es ceru, ka mums tādas vairs nekad nebūs. Tādēļ risinājums ir plašāka demokrātija, nevis plašāka ekstrēmi labēja politika, naidīgums pret cilvēkiem un cinisks nicinājums pret cilvēkiem. Tie ir cilvēki, kas jau ir sacījuši, ka man jāmeklē psihiatra palīdzība, jo viņi nevarēja pieņemt sakāvi demokrātiskās vēlēšanās.

Priekšsēdētāja. – Par saskaņā ar 151. pantu veiktu personisko paziņojumu nav atļauts uzdot jautājumu, paceļot zilo kartīti. Tādēļ jūsu pieprasījums izteikties par šo jautājumu nevar tikt pieņemts.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Šis jautājums, kas uzdots, paceļot zilo kartīti, ir adresēts iepriekšējam runātājam. Man būtu vajadzīga pusminūte, lai uzdotu jautājumu.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Priekšsēdētājas kundze, šī uzstāšanās — kas ir pilnīgi pieņemama — kavē debātes par konkrēto tematu. Es ierosinu šādus jautājumus izskatīt starp debātēm par ziņojumiem.

Priekšsēdētāja. – Liels paldies. Tagad turpināsim debātes. Es ļāvu uzstāties ar personīgu paskaidrojumu, jo iepriekšējais darba kārtības punkts attiecās tieši uz *Martin* kungu. Mēs turpināsim debātes un tām veltīsim nedalītu uzmanību.

Artur Zasada, PPE grupas vārdā. – (PL) Priekšsēdētājas kundze! Sākumā vēlos pateikties referentam *Leichtfried* kungam par lielisko ziņojumu un nevainojamo sadarbību, strādājot pie šā dokumenta.

Mums bija jāatbild uz četriem jautājumiem, bet, pirmkārt, mums bija jānosaka uzdevums, proti, aviopasažieru tiesību aizsardzība, un tā bija mūsu darba svarīgākā daļa. Tomēr šie četri jautājumi, ko mēs sev uzdevām, bija saistīti ar risinājumu attiecībā uz pārredzamību vai ar to, kurām grupām varētu atļaut piedalīties procedūrā. Tas bija jautājums par direktīvas darbības jomu vai par to, kurās lidostās direktīva ir piemērojama. Bija viens svarīgs jautājums par finansējumu, bet uz to Komisija nespēja atbildēt. Tomēr kopā ar *Leichtfried* kungu mums izdevās rast risinājumu, un par to es viņam saku īpašu paldies. Es runāju par stingrākiem pasākumiem, kas būtu jāfinansē dalībvalstīm.

Vēl viens jautājums attiecās uz neatkarīgas uzraudzības iestādes kompetenci, nosakot nodevas saistībā ar gaisa satiksmes drošību. Mūsu darba gaitā mēs izstrādājām kopīgu nostāju, kas, manuprāt, ir ļoti mērķtiecīga. Šodien tas ir Padomes un Komisijas uzdevums. Es domāju, ka mums kā aviopasažieriem, nevis kā kuģu, automobiļu un dzelzceļa pasažieriem nebūtu jāmaksā par šādu drošību. Tas ir mājieni Padomei, tā ir kompromisa nostāja, un es šodien gaidu vienlīdz mērķtiecīgu nostāju no Padomes puses.

Saïd El Khadraoui, S&D grupas vārdā. – (NL) Priekšsēdētājas kundze, dāmas un kungi, komisār! Sākumā vēlos pateikties referentam par lielisko darbu, daži pat teiktu — fantastisko darbu. Tādēļ paldies jums un paldies tiem, kas tajā ieguldīja savus pūliņus.

Vēlos jums tikai atgādināt, ka jautājums par finansējumu nav jauns jautājums. Šis dokuments faktiski tiek izstrādāts kopš brīža, kad mēs pieņemām Eiropas regulu par drošības pasākumu piemērošanu Eiropas līmenī pēc uzbrukumiem 2001. gada 11. septembrī. Jau no paša sākuma Eiropas Parlaments vienmēr uzsvēra, ka jautājums par finansējumu ir nopietns jautājums un ka mums tam ir jārod Eiropas līmeņa risinājums. Tomēr Padome to vienmēr ir aizkavējusi. Saistībā ar šīm debātēm mums vēlreiz jāaicina Padome ievērot vienošanās, ko tā ar mums iepriekš ir panākusi, jo īpaši vienošanos, kura mums ļautu izstrādāt atsevišķu priekšlikumu par šo jautājumu, un iesaistīties kopējā darbā ar mums, lai rastu risinājumu.

Acīmredzot mums jāpatur prātā daži apsvērumi. Pirmais un svarīgākais ir pārredzamība. Pašlaik mēs nerisinām jautājumu par to, kam katrā dalībvalstī būtu jāsedz izmaksas. Tomēr viena lieta, ko mēs *noteikti* vēlamies, ir organizēt apspriedes par šo jautājumu, lai panāktu vienošanās un tad tās ievērotu. Citiem vārdiem sakot, mēs vēlamies, lai no drošības nodevām gūtie ieņēmumi tiek reāli ieguldīti drošības pasākumu finansēšanā, nevis, piemēram, stāvvietu attīstībā. Tas ir būtiski, un mums ir skaidri jānorāda, ka šajā jautājumā mēs nepiekāpsimies.

Otrs svarīgs apsvērumš ir tas, ka mums jānošķir drošības pasākumi, par kuriem mēs visi esam kopīgi vienojušies Eiropas līmenī, no citiem papildu pasākumiem, ko individuāli uzņemas dalībvalstis. Attiecībā uz pirmo apsvērumu jā saka, ka pārredzamības noteikumi ir skaidri un ka tie ir jāpiemēro. Runājot par otro apsvērumu, mums skaidri jānorāda, ka finansiālā atbildība ir dalībvalstu ziņā un ka tieši tām ir jāsedz izmaksas par papildu drošības pasākumiem. Papildu ieguvums būtu arī drošības pasākumu koordinēšana Eiropas līmenī, un, ja dalībvalstis pašas izlemj ieviest ķermeņa skenēšanu vai citus pasākumus, tām būs arī jāuzņemas šo pasākumu finansiālās sekas.

Gesine Meissner, ALDE grupas vārdā. – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Pirmkārt, vēlos pateikties referentam *Leichtfried* kungam arī *Hennis-Plasschaert* kundzes vārdā. Viņa šodien nevarēja ierasties. Viņa ar jums kopā strādāja un bija ļoti apmierināta.

Mēs arī varam sacīt, ka vēl viens aspekts, kas apliecina to, cik ziņojums ir kvalitatīvs, ir tas, ka komitejā balsojums bija samērā vienprātīgs. Šis ir arī — tāpat kā jautājums, uz kuru jāatbild mutiski un kuru nupat uzdeva, — jautājums par patērētāju aizsardzību, kā arī par aviācijas drošību. Mēs vēlamies, lai tiktu ieviesta drošība; tomēr mēs arī vēlamies, lai patērētāji zinātu, cik daudz viņi par to maksā. Tika jau norādīts, ka sistēmas dažādās dalībvalstīs ir ļoti atšķirīgas un mēs kopumā nevēlamies to mainīt. Mēs neko nevēlamies uzspiest. Tomēr mēs vēlamies pārredzamību par to, kā izmaksas tiek summētas, un par daļu, kas jāsedz patērētājam. Pašlaik tas netiek vienmēr nodrošināts. Tātad mēs vēlamies zināt, kāda daļa no biļetes cenas — pašlaik tā ir tikai daļa no biļetes cenas, ko maksā par drošību, — patiesi attiecas uz drošību. Un tad mēs arī vēlamies garantēt, ka par drošību samaksātais patiesi tiek izmantots drošībai un ka neviens no tā negūst peļņu. Es domāju, ka mūsu izstrādātā pieeja šim jautājumam ir absolūti loģiska.

Jautājumā starp to, ko Parlaments vēlētos un kas pēc dalībvalstu domām ir labs, pastāv viens izšķirošs kavēklis, proti, jautājums par to, kurš maksās par papildu drošības pasākumiem, ko piemēro un kas ir plašāki par tiem, kurus mēs vēlamies pasažieriem Eiropā. Šeit mēs esam sacījuši, ka faktiski tas būtu jādara dalībvalstīm. Tas ir jautājums par valsts drošību, un arī valstīm tajā ir jāizrāda spēcīga interese. Protams, valstis nevēlas par to maksāt. Kā jau tika norādīts saistībā ar jautājumu, vai mēs vēlamies ķermeņa skenerus vai ne, mums neapšaubāmi ir arī jāapsver, vai mēs vēlamies tos ieviest Eiropā vai nevēlamies un kas galu galā par tiem maksās. Protams, mums būs arī jāuzdod jautājums par to, vai tie patiesi nodrošina lielāku drošību.

Tātad šādas aviācijas drošības nodevas ir jāpārvalda pārredzami.

(Priekšsēdētāja pārtrauca runātāju)

Anna Rosbach, EFD grupas vārdā. – (DA) Priekšsēdētājas kundze! Reiz sensenos laikos lidosta bija vieta, kur varēja iegādāties biļeti, reģistrēt bagāžu lidojumam, parādīt pasi un izlidot vai ielidot. Mūsdienās lidostas vairāk atgādina mazas pilsētiņas, kurās pieejamas dažnedažādas iespējas, bet ar drošības pasākumiem, kas tās ir padarījuši vairāk līdzīgas Fortnokasai, un attīstība notiek vienā virzienā: aizvien plašāku drošības pasākumu virzienā.

Gaisa kuģi noteikti nokļūva avārijās arī kādreiz, un diemžēl joprojām tā notiek. Tādēļ ir svarīgi, lai vienādi noteikumi tiktu piemēroti ES un ārpus tās. Šajā saistībā ES ir pārāk maza, lai būtu izolēta sala. Šī ir teritorija, kurā mēs redzam, kādus ieguvumus nodrošina vienādi noteikumi, vienādi, pārredzami noteikumi attiecībā uz gaisa kuģiem katrā valstī. Tas attiecas arī uz nodevām. Ikviens — gan pasažieri, gan aviosabiedrības — vēlas skaidrību par to, ko sedz aviācijas drošības nodeva. Neviens nedrīkstētu apmaldīties neskaidru nodevu un nodokļu džungļos. Pasažieriem ir jāzina, ko tieši nodevas sedz, un viņi nedrīkstētu maksāt īpašas papildu valsts nodevas vai papildu maksu par aviosabiedrībām. Es no visas sirds atbalstu Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu ...

(Priekšsēdētāja pārtrauca runātāju)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, komisār! Pirmkārt, vēlos pateikties referentam, kā arī citām grupām par darbu. Transporta un tūrisma komitejā mums bija interesantas diskusijas. Tomēr es uzskatu, ka mēs jau esam pieņēmuši daudz kompromisu attiecībā uz Padomi, kas ir izrādījusi savu nevēlēšanos

pieņemt kompromisu šajā gadījumā gluži tāpat kā iepriekš. Jo diskusijas sāk attīstīties tad, kad mēs sākam runāt par īstenošanu. Šajā brīdī mēs kā Parlaments gaidām Komisijas atbalstu idejai, ka drošības nodevas piemēros visām lidostām. Mums nebūtu jāatkārto tas, ko esam jau izdarījuši citās jomās — neatkarīgi no tā, vai tā ir maksa par apkalpošanu uz zemes vai aviācijas nodevas — t. i., pieļāvuši izņēmumus, kuri skar divus vai piecus miljonus pasažieru.

Otra lieta, kas man ir vēl svarīgāka, protams, ir pārredzamības nodrošināšana pasažieriem — kurš un cik maksā par ko —, un šādas pārredzamības nodrošināšana nepārprotami ir lidostu, kā arī aviosabiedrību pienākums. Manuprāt, tas ir samērā svarīgs apsvērumus.

Un šeit es nonāku pie trešā punkta, proti, maksājuma — jomas, kurā, protams, vienmēr pastāv kavēkli. Attiecībā uz finansējumu es personīgi uzskatu, ka sabiedrības drošība būtu jāfinansē no valsts līdzekļiem. Mēs jau pieņemām kompromisu, dažus jautājumus atstājot tā saucamās subsidiaritātes ziņā. Tas šajā Parlamentā kopā arī ar Komisiju vienmēr ir efektīvs triks: ja neizdodas rast risinājumu ar Padomi, tad vienkārši to nosauc par subsidiaritātes jautājumu. Es personīgi neesmu ar to pārāk apmierināts, bet tāda ir pašreizējā situācija. Tādēļ es domāju, ka mums būtu vismaz jāievēro tas, ko esam sacījuši, proti, ka īpaši pasākumi — stingrāki pasākumi — noteikti jāsedz no valsts budžeta. Drošības nodevas un drošība kopumā pēdējo gadu laikā ir būtiski pieaugušas. Tādēļ šim dokumentam ir arī ekonomiskās dabas aspekts. Mēs pašlaik runājam par aptuveni 30 % no izmaksām. Ja mēs runājam par drošību un par to, kas par to maksās, šā jautājuma ekonomiskais aspekts būs aktuāls arī rīt. Tādēļ šie trīs punkti man ir ļoti svarīgi. Es ceru, ka vismaz ar pašreizējiem pieprasījumiem mēs gūsim pozitīvu rezultātu Padomē un Komisijā.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Ierosinātais tiesību akts piedāvā aviācijas drošības nodevu noteikšanas regulējumu, kas ir pārredzams, nediskriminējošs un nodrošina pārsūdzības tiesības. Lidostu drošība ir dalībvalstu atbildība.

Tomēr pasažieri ir tie, kas galu galā maksā par drošības pasākumiem, samaksājot savas biļetes cenu. Tādēļ pasažieriem ir tiesības uz informāciju par to, kāda daļa no biļetes galīgās cenas tiek maksāta par drošību.

Ir jāaskaņo direktīva par aviācijas drošības nodevām un direktīva par lidostu nodevām. Parlaments ir vairākkārt pieprasījis, lai uzņēmumi un lidostas operatori šajā direktīvā noteiktās aviācijas drošības nodevas izmantotu tikai aviācijas drošības pasākumu īstenošanai. Parlaments jau ir pieprasījis pārredzamību un atbilstību starp drošības nodokļiem un nodevām un īstenojamiem mērķiem.

Dalībvalstis var arī piemērot striktākus drošības pasākumus, tomēr to izmaksas pilnīgi uzņemsies dalībvalstis. Šie drošības pasākumi tomēr nedrīkst kavēt pasažieru satiksmes vienmērīgu plūsmu lidostās. Diemžēl īpaši Briselē mēs saskaramies ar nebeidzamām rindām, kurās pasažieri stāv, lai varētu doties ceļā.

Vēlos pieminēt aizliegumu lidmašīnā ienest šķidrumus. Tas nozīmē, ka drīkst konfiscēt dažādus priekšmetus. Diemžēl Briseles lidostā, piemēram, ir piemērota laikietilpīga procedūra, kas saistīta gan ar papildu izmaksām, gan priekšmetu konfiscēšanu. Diemžēl šī procedūra neietver iespēju konfiscēto priekšmetu vēlāk saņemt sūtījumā uz pasažiera adresi.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Drošības nodevu ieviešana ir radījusi jaunas finanšu izmaksas aviācijas tirgū, un lidostu operatori un aviosabiedrības tās nekavējoties un veikli piemēros pasažieriem.

Tādēļ ir pareizi meklēt mehānismus, lai aizsargātu pasažierus un novērstu fiktīvu summu piemērošanu, ko slēpj aiz drošības nodevu aizsega un ko nepārredzami pievieno kā labi noslēptas pozīcijas ar mērķi gūt nepamatotu peļņu, no kuras labumu gūst izveicīgi aviācijas nozares uzņēmēji. Šo nodevu līmenim būtu jāatbilst tikai tām izmaksām, ar ko nepārprotami saskaras, lai nodrošinātu pasažieru drošību.

Tādēļ mūsu pienākums, komisāra kungs, ir noteikt skaidrus un pārredzamus noteikumus — noteikumus, kas likvidēs pašreizējo anarhiju šajā nozarē un neļaus operatoriem turpmāk izmantot obligātus pasākumus pasažieru aizsardzībai, lai gūtu nepamatotu peļņu.

Jānosaka noteikumi, nevis jāizveido papildu iestādes un struktūras, kas pasažieriem, aviosabiedrību operatoriem un arī nodokļu maksātājiem piemēros vēl lielākas papildu izmaksas.

Komisār, ja mēs vēlamies palīdzēt Eiropai kļūt konkurētspējīgai, mums jāaizmirst par jaunu iestāžu izveidošanu. Iestādes nenodrošina pievienoto vērtību, kas var paaugstināt dzīves standartus mūsu pilsoņiem. Paldies par uzmanību!

Priekšsēdētāja. – Mums šeit bija tehniska kļūme, tādēļ šī runa bija ilgāka par vienu minūti. Tomēr tagad pulkstenis atkal strādā, un cerams, ka viss turpmāk notiks saskaņā ar noteikto grafiku.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, komisār! Vulkāna pelnu mākoņa ietekme uz Eiropas gaisa telpu, kas, kā mēs labi zinām, nozīmēja tūkstošiem lidojumu atcelšanu, ir labs piemērs tam, kādēļ ir vajadzīga aviācijas drošība. Pašlaik jau risinās strīds par to, kam būtu jāsedz ar to saistītās izmaksas — kam būtu jāmaksā par dabas katastrofu, tā sacīt — un kādā mērā ierobežojumi ir pamatoti. Kamēr transporta ministri cenšas šeit nonākt pie risinājuma, mums jāizlemj, kādas izmaksas, kas saistītas ar pretterorisma drošības noteikumiem, kuri kļūst aizvien ierobežojošāki, var tikt piemērotas pasažieriem. Galu galā izmaksas par uzdevumu, kas ir jāuzņemas valstij, proti, par sabiedrības drošības uzturēšanu, nevar tā vienkārši novirzīt uz pilsoņiem. Tikai tad, ja valstīm pašām būs jāuzņemas finansiālā atbildība par noteiktajiem striktajiem drošības pasākumiem, mēs varēsim novērst neierobežotu ķermeņa skeneru un citu samērā smieklīgu drošības pasākumu skaita pieaugumu.

Kamēr mēs vēl cīnāmies ar *SWIFT* nolīgumu, ASV slēdz nolīgumu terorisma apkarošanas vārdā, lai ar Eiropas Komisiju un dažādām aviācijas organizācijām apmainītos ar pasažieru datiem. Turklāt jautājums par to, ka gaisa satiksmes vadības dispečeru trūkums un to pieaugošais darba apjoms varētu radīt fatālas sekas attiecībā uz aviācijas drošību, diskusijās tika nostumts malā. Kopš liberalizācijas 20. gs. 90. gados un Eiropas vienotas gaisa telpas redzējuma galvenokārt ir tikušas apsvērtas izmaksas, nevis drošība. Ir skaidrs, ka pelnu mākonis ir tikai aizkavējis pilotu streiku, kas jau ticis paziņots. Tādēļ uz šo jautājumu var skatīties ironiski: cerams, ka mēs no vienas haotiskas aviācijas situācijas nenokļūsim citā.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Priekšsēdētājas kundze! Arī es vēlos apsveikt mūsu referentu *Leichtfried* kungu par viņa izstrādāto tekstu un vēlmi sadarboties šajā jautājumā, un es īpaši atbalstu viņa priekšlikumu par aviācijas drošības finansēšanu, jo mēs šeit diskutējam par aviācijas drošību, nevis drošību gaisā.

Mūsu komiteja jau vairākus gadus ir centusies panākt, lai tiktu pieņemts princips, ka visstingrākie drošības pasākumi ir jāfinansē dalībvalstīm, un es šajā jautājumā pilnīgi atbalstu mūsu referentu. Drošība faktiski neattiecas tikai uz pasažieriem, bet gan uz visiem pilsoņiem, un valstis ir atbildīgas par pretterorisma pasākumu piemērošanu.

Tādēļ nav pamatoti likt aviopasažieriem vieni pašiem uzņemties lidostu un gaisa kuģu drošības pasākumu izmaksas, vēl jo vairāk tādēļ, ka tādās transporta nozarēs kā dzelzceļš un kuģniecība drošības pasākumus finansē valstis, vai nu daļēji, vai pilnīgi, atkarībā no piemērotības. Tādēļ es domāju, ka mums jāsaņem pret Padomi un līdz pēdējam jāaizstāv Transporta un tūrisma komitejas pieņemtā ziņojuma 32. grozījums.

Vēlos ātri izvirzīt vēl vienu jautājumu. Lai gan atbalstu progresu, ko šis teksts nodrošinās nediskriminēšanas un pārredzamības jomā, neuzskatu, ka šis direktīvas mērķis ir ieviest vienotu un identisku drošības nodevu sistēmu Eiropā.

Vienlaikus ievērojot kopējos noteikumus, dalībvalstīm ir jāļauj paturēt savas pašreizējās nodevu piemērošanas sistēmas. Tādējādi tādās valstīs kā Spānija, Itālija vai Francija nodevas apstiprina parlaments, un šādos gadījumos neatkarīgas uzraudzības iestādes pienākumi ir jāpilda iestādei, kas ir atbildīga par apelācijas sūdzību attiecībā uz tiesību aktiem izskatīšanu. Tāds ir 40. grozījuma priekšmets, un es ceru, ka daudzi no jums to atbalstīs, kad par to balsosim.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Priekšsēdētājas kundze! Lai gan šonedēļ kļuvuši acīmredzami sarežģītāki, kas saistīti ar to, ka pašreiz joprojām nepastāv Eiropas vienotā gaisa telpa, kā arī — kas ir vēl būtiskāk — patiesa vienota iestāde vienotās gaisa telpas vadībai un pārvaldībai, pamazām mēs virzāmies tuvāk mērķim, ko esam sev noteikuši, un šim tekstam vajadzētu būt vēl vienam instrumentam, kurš mums palīdzēs šajā virzībā.

Es apzinos referenta *Leichtfried* kunga izturību un viņu apsveicu par šo darbu, kā arī par viņa īpašo smalkjūtību saistībā ar gaisa transporta un sociālajiem jautājumiem. Tomēr šajā gadījumā es uzskatu, ka mēs zināmā mērā varam kļūt par naivuma un maksimālisma upuriem un ka, mēģinot gūt nevainojamu rezultātu, riskējam nesasniegt labāko rezultātu.

Lai gan es pilnīgi atbalstu kopējas sistēmas izveidi, tostarp neatkarīgu uzraudzības iestādi, kas spētu noteikt godīgas un pārredzamas pilnvaras saistībā ar nodevām, un ņemot vērā vides un sociālos kritērijus, kā arī pasažieru aizsardzību utt., es tomēr domāju, ka trūkst dažu aspektu, kurus es vēlētos, lai Komisija precizē. Piemēram, es runāju par *De Veyrac* kundzes nupat sacīto: neredzu, ka tiktu apstiprināta sistēma, saskaņā ar

kuru valstu parlamenti balsotu par nodevām, panākot parlamentāru vienošanos, jo tās ir jāpiemēro iepriekš minētajai iestādei. Es arī nespēju īsti saprast — un es vēlos, lai Komisija to paskaidro —, cik stabils ir šis teksts, ņemot vērā viedokļu atšķirības Padomē un — kas ir vēl svarīgāk — konsekvenci vai tās trūkumu, manuprāt, starp šo tekstu un vispārējo direktīvu par lidostu nodevām.

Ņemot vērā lielo nenoteiktību un viedokļu atšķirību par to, kas maksās par šo drošību — ko es uzskatu par valsts drošību —, es domāju, ka mums ir skaidri jānorāda, ka tad, kad runājam par to, ka maksā dalībvalstis, principā maksās sabiedrība. Kad runājam par dalībvalstīm, tās izklausās kā abstraktas personas, taču tas tā nav: tās ir arī katrs pilsonis, kurš ceļo. Tādēļ es baidos, ka galu galā mēs panāksim ļoti nelielu progresu.

Vēlos prasīt Komisijai sniegt tās atzinumu par to, kādu tā saskata šā teksta nākotni.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Ir taisnība, ka gaisa transports ir drošākais no visiem transporta veidiem. Tomēr negadījumi aviācijas nozarē ar globālu ietekmi, kā pieredzējām pirms 10 dienām, vai haoss, ko radīja vulkāna izvirdums, liek mums apzināties jautājumu par aviācijas nozares drošību un drošības ķēdi: lidostas, aviosabiedrības, dispečeru torni, gaisa kuģi, apkalpe un pasažieri. Starp šiem posmiem jābūt ļoti ciešai saiknei, ietverot saziņu.

Pasažieri, kam rūp pašu ceļojums un komforts, nespēj saprast drošības pasākumu vajadzību neatkarīgi no tā, cik tie ir mēreni vai strikti, un nespēj saprast pat izmaksas, ar kurām viņi saskaras, ja vien neapzinās tādu dramatisku vai traģisku notikumu nozīmi, kādi, piemēram, risinājās 2001. gada 11. septembrī. Terorisma draudi, pilotu pieļauta kļūda, tehniskas kļūmes, nesaprašanās starp pilotu un dispečeru torni, kā arī neprognozēti atmosfēras apstākļi ir faktori, kas jāparedz, un ir jāpiemēro stingrāki pasākumi, lai īstenotu noteikumus saskaņā gan ar to garu, gan burtu.

Es atbalstu ārkārtas pasākumu pieņemšanu tādos gadījumos, kādus minēju. Tomēr šiem pasākumiem jābūt pārredzamiem. Pasažieriem ir tiesības uz drošu ceļojumu, un viņiem tāds ir jānodrošina, viņiem ir tiesības zināt arī patiesību. Diemžēl saziņa un pārredzamība ir tie aviācijas drošības aspekti, kas ir steidzami jāuzlabo. Tas ir lidostu un aviosabiedrību uzdevums, kurām jāklūst atklātākām un pārredzamākām. No otras puses, pasažieriem ir jāsaprot, ka viņiem jāapzinās, ka lidostās un gaisa kuģos piemērotie drošības pasākumi — neatkarīgi no tā, cik tie ir strikti — galu galā tiek piemēroti viņu labā un tikai.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, komisār, dāmas un kungi! Pirmkārt, vēlos pateikties *Leichtfried* kungam par lielisko ziņojumu, kas ietver labus, stabilus priekšlikumus.

Kāds tad galu galā ir jautājums? Jautājums ir par pārredzamības nostiprināšanu, patērētāju aizsardzību, drošību un koordināciju, kā arī kvalitātes vadību. Tomēr vēlos ieteikt neveidot jaunu iestādi šo jautājumu risināšanai. Es pozitīvi vērtēju subsidiaritāti ziņojumā, un tā noteikti būtu jāsauglabā. Manuprāt, ir arī ļoti svarīgi, lai būtu skaidri nošķirti nodokļi un nodevas no visiem valdības uzdevumiem — neatkarīgi no tā, vai tie ir pirkstu nospiedumu ņemšana vai fotoattēlu iegūšana, policijas uzdevumi, terorisma apkarošana vai kas līdzīgs — tie nepārprotami ir jāfinansē, izmantojot nodokļus, nevis patērētāju nodevas. Ja atsevišķas valstis ir ieinteresētas piemērot plašākus drošības pasākumus, tad, manuprāt, tām ir arī pienākums uzņemties izmaksas šajā jomā. Tas, kas norīko ar valdību saistītus drošības pasākumus, par tiem arī maksā. Manuprāt, atšķirīgs ir tehniskas vai personīgas drošības gadījums, ko noteikti var piemērot pasažierim, ja vien šādas drošības mērķis ir skaidri norādīts.

Taču ir jāpiemin, ka ietekmes novērtējumā, ko mums ir iesniegusi Komisija, runa ir par aptuveni 0,1 % no šo pasākumu kopējās maksas. Tādēļ mums nevajadzētu sākt ar pārāk augstiem skaitļiem.

Es uzskatu, ka mēs ieviešam stabilu kompromisu, tostarp arī ar Vācijas Federālo Republiku, kas paudusi būtiskus iebildumus saistībā ar subsidiaritāti. Es ceru, ka mūsu priekšlikuma galīgais rezultāts ir ļoti tuvu.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Lai gan es pilnīgi atbalstu ziņojumu, jo tas būtiski palielina pārredzamību Eiropas patērētājiem, kas izmanto gaisa transportu, attiecībā uz drošības nodevu likmēm un aprēķināšanu, esmu pārsteigta, ka šajā svarīgajā jomā nav panākta plašāka saskaņošana. Es baidos, ka konkrētu lidostu dominējošās pozīcijas dēļ pasažieri maksās pārmērīgi augstas drošības nodevas, kas tieši nieietekmēs drošības pasākumu līmeni, ātrumu vai kvalitāti reģistrēšanās laikā.

Savā novērtējuma ziņojumā par diviem gadiem pēc direktīvas stāšanās spēkā Komisijai vajadzēja būt daudz drosmīgākai un jāierosina vienota un saistoša metode drošības nodevu aprēķināšanai ES.

Es pilnīgi piekrītu prasībai, ka stingrāki pasākumi, piemēram, ķermeņa skeneri, ir jāfinansē valstij, nevis pasažieriem, jo īpaši tādēļ, ka joprojām turpinās debates par to nepieciešamību un saistītajiem riskiem

veselībai. Un visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi, vēlos paust bažas par interpretāciju noteikumiem attiecībā uz drošības pasākumiem, ko īsteno nevis lidostas, bet tieši aviosabiedrības, jo šīs izmaksas gluži pretēji var piemērot pasažieriem, un tas, manuprāt, nozīmē, ka pastāv ļaunprātīgas izmantošanas risks saistībā ar pārmērīgas maksas piemērošanu.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Priekšsēdētājas kundze! *Leichtfried* kungam ir taisnība. Papildu drošības izmaksas galu galā būtu jāsedz dalībvalstīm. Galu galā pasažieri un katrs pilsonis jau maksā dalībvalstīm par savu drošību kopumā.

Valsts nevar saviem pilsoņiem vienkārši pateikt: „Jūs saņemat tieši to, par ko maksājat.” Tās pienākumi ir plašāki, jo valsts nav vienkārši vēl viens pakalpojumu sniedzējs, ko motivē tikai peļņa. Es jums atgādinu šo vienkāršo patiesību, jo, lai gan ir šāds princips, pasažieri, nevis viņu valstis sedz izmaksas par papildu aviācijas drošību, kā referents pareizi norāda.

Turklāt daudzkārt papildu drošību, ko pasažieri saņem, maksājot papildu nodevas, pat nenodrošina valsts, bet gan privāti apakšuzņēmumi, kuri nereti neņem vērā pasažierus un to tiesības, izmantojot aizsegu, ko sniedz drošības jautājumu noslēpumainība kopumā. Tas ir jāizbeidz.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Ņemot vērā, ka ES aviācijas drošības nodevu jautājumu risina ļoti dažādi, es domāju, ka ir svarīgi piemērot objektīvu pasākumu. Būtu saprātīgi, ja novērtējuma pamatā būtu gan pasažieru skaits, gan maksimālā pacelšanās masa. Tomēr ir būtiski nodrošināt skaidru saistību starp piemēroto drošības nodevu un pakalpojumiem, kas tiek reāli sniegti. Ir svarīgi definēt, kas vispār ir aviācijas drošība, un mums arī jāzina, par ko tieši maksājam. Tieši veidam, kādā aprēķinās drošības nodevas, ir jābūt saprotamam. Informācijai par nodevu apmēru un to, no kā tās sastāv, jābūt atklāti pieejamai. Šeit ir obligāti jānodrošina pārredzamība. Tomēr tam mums vajadzīgas neatkarīgas regulatīvās iestādes, lai ātri un efektīvi varētu novērst jebkādas konkurences izkropļojumus.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētājas kundze! Šīs debates par aviācijas drošību ir bijušas aizraujošas un ir parādījušas, ka mums katram ir sava pieredze šajā jomā.

Manā gadījumā man atņēma visu sieru, ko vēlējos nogādāt mājās, jo tas bija smērējams siers! Man tas likās pārmērīgi strikti, tomēr es uzskatu, ka esam sistēmā nodrošinājuši uzlabojumus. Komisijas priekšlikums sniedz vienu soli tālāk, jo, ja ir runa par drošību, ir arī nodevas un pirmais noteikums ir pārredzamība. Ziņojums un Komisijas priekšlikums viens otru pastiprina.

Jautājumā par to, kas iekasētu nodevas, mans viedoklis ir tāds, ka subsidiaritāte būs labākais veids, jo galu galā nemaksā dalībvalstis, bet gan pilsoņi. Vienīgais jautājums ir, vai būtu jāmaksā visiem nodokļu maksātājiem vai tikai tiem, kas ir pasažieri.

Tas nav vienkārši atbildams jautājums, bet es uzskatu, ka mūsu priekšlikuma subsidiaritātes aspekts atbilst šodienas aviācijas drošības pasākumiem.

Parlaments rīkojas vēl plašāk, aplūkojot visu aviācijas drošības nozari. Mēs redzēsim, kur šīs debates mūs aizvedīs. Es uzskatu, ka Komisija ir izstrādājusi ļoti labu priekšlikumu, un esmu priecīgs, ka Parlaments ir to plaši pieņēmis un ka tas, kā parasti, aptver nedaudz plašāku jomu nekā Komisijas priekšlikums. Uzskatu, ka priekšlikuma laika grafiks un darbības joma ir pareizi.

Jörg Leichtfried, referents. – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Esmu nedaudz sakautrējies pēc tik daudzām uzslavām un runāšu īsi. Tomēr vēlos izmantot iespēju un pateikties referentiem un ēnu referentiem, kas ir kopā smagi strādājuši: *Zasada* kungam, *Hennis-Plasschaert* kundzei, *Lichtenberger* kundzei un *Kohlíček* kungam. Mēs jau gadu smagi strādājam pie šā jautājuma. Tādu es redzu Eiropas politiku, nevis kā ķildošānās forumu, lai piedāvātu izrādi, kā varbūt dažī kolēģi deputāti rīkojas.

Otrkārt, vēlos uzrunāt Padomi un izteikt tai lūgumu. Transporta un tūrisma komiteja faktiski ir ļoti draudzīga komiteja, kas strādā un argumentē profesionāli, un šādi mēs esam izturējušies arī pret Padomi šā tiesību akta izstrādes laikā, kas pašlaik ir pusceļā. Jau no sākuma mēs bijām gatavi pieņemt kompromisu. Tomēr vēlos brīdināt Padomi, lai tā nerausta lauvu aiz ūsām. Ja vēlaties pieņemt kompromisu, jums arī jāspēj uz klausīt kompromisus no jūsu pretiniekiem vai partneriem.

Ja Padome vispār nevēlas panākt pretī Eiropas Parlamentam pusceļā, tad arī šīs komitejas attieksme mainīsies. Tas nav tikai mans viedoklis. Es jau no dažiem kolēģiem esmu dzirdējis, ka, ja Padome nevēlas mums panākt pretī pusceļā, mēs arī diskutēsim par ķermeņa skeneriem citādā gaismā un, iespējams, arī nevēlēsimies panākt Padomei pret pusceļā. Tas nav jautājuma interesēs kopumā, un tas noteikti nedrīkst notikt. Tādēļ aicinu

Padomi un dalībvalstis rīkoties. Tagad mums ir Lisabonas līgums. Gan Padomei, gan dalībvalstīm jāturpina rīkoties šajā jautājumā, pretējā gadījumā mēs atkal dzirdēsim: *rīkosimies atkal saistībā ar SWIFT!*

Priekšsēdētāja. – Debates tiek slēgtas.

Balsojums notiks nākamās plenārsēdes laikā Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Nessa Childers (S&D), rakstiski. – *Leichtfried* kungs ir pelnījis uzslavu par dziļo un pārlicinošo ziņojumu, kurā efektīvi risina daudzus jautājumus, kas Komisijas dokumentā nav atbildēti. Tomēr ir daži jautājumi, kas nav atrisināti, un šie jautājumi būtu jāapskata jaunā kontekstā pēc Eiropas gaisa telpas ieilgušās slēgšanas. Aviācijas nozarei zaudējot vairāk nekā 1 miljardu eiro vulkāna pelnu mākoņa dēļ, ES ir ātri un izlēmīgi jārikojas, lai atvieglotu finansiālā rakstura triecienu, ar ko saskārusies aviācijas nozare. Lai gan komisārs *Almunia* arī ir pelnījis uzslavu par šodienas pozitīvajiem komentāriem attiecībā uz krīzi, mums kā EP deputātiem ir iespēja ar šo ziņojumu palīdzēt nozarei, kas nupat ir saņēmusi smagu triecienu jau trešo reizi pēdējos desmit gados. Šim Parlamentam un mūsu kolēģiem Eiropadomē un Komisijā būtu jāsāk domāt par valsts finansējumu, lai segtu ierosinātās drošības izmaksas, jo īpaši maza pasažieru skaita gadījumā. Lai gan šie pasākumi nebija populāri pirms izvirduma pagājušajā nedēļā, mēs pašlaik esam nonākuši punktā, kad jebkura zaudēta iespēja nodrošināt palīdzību aviācijas nozarei varētu izrādīties liktenīga.

Debora Serracchiani (S&D), rakstiski. – *(IT)* Priekšsēdētājas kundze, dāmas un kungi! Vēlos pateikties *Leichtfried* kungam par lielisko darbu saistībā ar ziņojumu par aviācijas drošības nodevām, kurā starp dažādiem aspektiem tiek apsvērts viens svarīgs jautājums: patērētāju aizsardzība un pasažieru tiesības.

Jāievieš skaidri un pārredzami noteikumi, jo, ja aviosabiedrības no pasažieriem iekasē papildu summu par drošības pasākumiem, šai informācijai, manuprāt, jābūt pieejamai, lai nodrošinātu, ka pasažieri necieš zaudējumus.

Es uzskatu, ka ir tikai pareizi, ka patērētāju aizsardzības organizācijām būtu jāpiedalās apspriedēs un tādējādi jāgūst ieskaits saistībā ar drošības pasākumu cenu noteikšanu, ko tās tad varētu pārbaudīt attiecībā pret biļetes cenu. Tikai tā būs iespējams nodrošināt lielāku pārredzamību pasažieriem un viņu informētību.

19. Kopienas pamatnostādnes Eiropas transporta tīkla attīstībai (pārstrādāta versija) (debates)

Priekšsēdētāja. – Nākamais punkts ir *Simpson* kunga ziņojums Transporta un tūrisma komitejas vārdā par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (pārstrādāta versija) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Tā kā *Simpson* kungs nevarēja ierasties, viņa vārdā uzstāsies *El Khadraoui* kungs.

Saïd El Khadraoui, referenta aizstājējs. – Priekšsēdētājas kundze! Transporta un tūrisma komitejas priekšsēdētājs *Simpson* kungs nevarēja šodien mums pievienoties un ir lūdzis mani nolasīt viņa paziņojumu.

Pārstrādātajā versijā par pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ir mēģināts apkopot dažādos grozījumus, kas pieņemti gadu gaitā attiecībā uz pamatnostādnēm, un ieviest grozījumus, kuros ņemta vērā ES paplašināšana līdz 27 dalībvalstīm.

Lai ziņojumam nodrošinātu zināmu pamatu — pamatnostādnēs ir sniegts virziens Eiropas transporta tīkla attīstībai. Mērķis ir izveidot tīklu pakāpeniski līdz 2020. gadam, tajā integrējot sauszemes, jūras un gaisa transporta infrastruktūras tīklus visā Eiropas Savienībā.

Atgriežoties pie šā ziņojuma — tas, precīzi izsakoties, ir likumdošanas teksta kodificējums, bet, tā kā Komisija pielikumā ievieša dažas nebūtiskas izmaiņas, tā bija spiesta to darīt, izmantojot pārstrādāšanas procedūru. Izmaiņas pielikumā tika veiktas, lai izlabotu sākotnējās kļūdas, ko pieļāva 10 jaunu dalībvalstu pievienošanās laikā 2004. gadā. Izmaiņas neskar karšu atjaunināšanu vai būtisku izmaiņu ieviešanu.

Divas izmaiņas, ko referents ir ieviesis ziņojumā, ir saistītas ar minimāliem grozījumiem apsvērumos un dažiem tehniskiem labojumiem kartēs. Izmaiņas ir saskaņā ar Padomes ieviestajām izmaiņām un pamatnostādņu labojumiem.

Saskaņā ar Komisijas ieteikumu gan Padome, gan *Simpson* kungs, saņemot Transporta un tūrisma komitejas atbalstu, pieņēma lēmumu pamatnostādņēs neieviest nekādas būtiskas izmaiņas. Tomēr referents ir informēts, ka Zaļie ir atkārtoti iesnieguši savus grozījumus, cenšoties atjaunināt līniju starp Minhenes pilsētu un Minhenes lidostu, bet referents vēlas atkārtot, ka šajā ziņojumā veiktās izmaiņas attiecas uz teksta labošanu, nevis atjaunināšanu.

Šis pārstrādātās versijas mērķis ir visu sakārtot pirms pamatnostādņu reālās pārskatīšanas 2011. gada sākumā. Ir svarīgi nodrošināt pamatnostādņu precizitāti, sagatavojoties būtiskākām izmaiņām, ko ieviesīs nākamgad. Mēs ar nepacietību gaidām pamatnostādņu reālo pārskatīšanu un iespēju turpināt Eiropas transporta tīkla attīstību, bet, lai nonāktu šajā posmā, mums jānodrošina pašreizējo tiesību aktu pareizība, un to mēs šeit esam panākuši.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētājas kundze! Esmu ļoti pateicīgs runātājam un referentam. Tieši tas mums ir bijis vajadzīgs, tādēļ man šajā jautājumā nav nekas piebilstams, jo es domāju, ka tas apraksta tieši šo problemātisko jautājumu.

Es tikai pievēršīšu uzmanību šā pasākuma pārskatīšanai un tam, kāda ir pašreizējā situācija, jo ir svarīgi to saskatīt kā procesu. Pamatojoties uz 2009. gada aprīļa Zaļo grāmatu, Komisija ir sākusi sabiedriskas apspriedes, kurās saņemtas vairāk nekā 300 atbildes, un izveidojusi sešas ekspertu grupas, kas palīdz darbā ar apspriežu rezultātiem saistībā ar jauno politikas priekšlikumu.

Ļoti drīz kolēģijai iesniegs priekšlikumu — dokumentu, kurā izklāstīs metodiku jauna Eiropas transporta tīkla izveidei. Mēs prognozējam, ka to kolēģijai varētu iesniegt 5. maijā.

Tad šo metodiku noteikti iesniegs Parlamentam un Padomei. Pēc tam Komisija iesaistīsies priekšlikumu sagatavošanā par jauno Eiropas transporta tīklu un tā finansēšanu.

Tātad mūsu prognozes ir tādas, ka mēs varēsim šo dokumentu pieņemt kolēģijā 2011. gada pirmajā semestrī. Es esmu ļoti pateicīgs Parlamentam par sapratni attiecībā uz divu nebūtisku izmaiņu nepieciešamību un ar nepacietību gaidu mūsu plašās un spēcīgās debātes par Eiropas transporta tīkla jauno izklāstu nākamā mēnešu gaitā.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, PPE grupas vārdā. – (IT) Priekšsēdētājas kundze, komisār, dāmas un kung! Vēlos pateikties visiem deputātiem, kuri pēc informācijas saņemšanas no referenta un arī no ēnu referentiem ir nodrošinājuši ātru parlamentārā procesa pabeigšanu saistībā ar šo jautājumu. Viņi ir atturējušies no tādu grozījumu iesniegšanas, kas, lai gan to saturs ir pieņemams, būtu kavējuši šā kodifikācijas teksta pieņemšanu.

Tagad mēs varam Komisijai nodrošināt pamatu Eiropas transporta tīkla plānošanai nākamajiem desmit gadiem. Īpaši cenšoties samazināt laika grafikus, jau no brīža, kad referents uzņēmās šo jautājumu, deputāti panāca vienošanos neiesniegt grozījumus, par ko nebija vienošanās ar Padomi. Transporta un tūrisma komiteja ir apstiprinājusi tehniskos grozījumus, ko izskatīja Parlamenta un Padomes juridiskie dienesti, un Padome ir paziņojusi, ka tā to var pabeigt pirmajā lasījumā, ja balsojums atbildīs panāktajai vienošanai, kas ir absolūti pieņemami.

Dažas izmaiņas, ko ievieš Transporta un tūrisma komiteja, atbilst šim mērķim, un es tās uzskatu par piemērotām un lietderīgām, lai iesniegtu saskaņotu un precīzu galīgo tekstu. Tādēļ es atbalstu iesniegtos grozījumus, lai gan šajā brīdī par piemērotu neuzskatu Zaļo un Eiropas Brīvās apvienības grupas iesniegto grozījumu, ko jau noraidīja balsojumā Transporta un tūrisma komitejā.

Lai gan grozījuma saturs, proti, grozījumi kartē attiecībā uz Minhenes lidostu, ir pieņemams, to būs iespējams iesniegt vēlreiz Eiropas transporta tīkla pārskatīšanas laikā, kas varētu notikt jau līdz vasarai, jo Eiropas Komisijas darbs ātri progresē.

Silvia-Adriana Țicău, S&D grupas vārdā. – (RO) Šis tehniskais dokuments nodrošina I pielikuma atjaunināšanu, iekļaujot visu dalībvalstu kartes, un mērķa termiņa izmainīšanu uz 2020. gadu. Padziļinātās debātes par Eiropas transporta tīkla projektu saraksta atjaunināšanu ir plānotas gada beigās. Šajā sarakstā būtu jāiekļauj Melnās jūras koridoru attīstība, ceļu savienojumi ar Moldovas Republiku un Ukrainu, kā arī pašreizējo prioritāro projektu Nr. 6 un Nr. 17 paplašināšana, lai ātrgaitas vilciena līnija tiktu nodrošināta līdz Bukarestei un Konstantai.

Vulkāna izvirdums Īslandē ir licis mums apzināties Eiropas transporta sistēmas vājumu. Eiropas Savienībā vajadzētu būt efektīvai sistēmai pasažieru novirzīšanai uz citiem transporta veidiem. Ir absolūti svarīgi Eiropas

transporta tīklu attīstīt tā, lai ātrgaitas vilciena līnijas var izmantot ne tikai visu dalībvalstu galvaspilsētās, bet arī citās lielās Eiropas pilsētās. Vēls viens aspekts, kura nozīme aizvien palielinās, ir transporta attīstība iekšzemes ūdensceļu un Eiropas jūras koridoros.

Eva Lichtenberger, *Verts/ALE grupas vārdā*. – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Eiropas transporta tīkli ir jautājums, kas mūs nodarbina šajā plenārsēdē un kam būtu mūs jānodarbina vēl vairāk. Tagad mūsu rīcībā ir pārstrādāta versija, un daži cilvēki, piemēram, *Silvestris* kungs, ir pārsteigti, ka Zaļie ir iesnieguši grozījumus, ierosinot izmaiņas Eiropas transporta tīklu sarakstā vai tajā, ko uzskata par šā saraksta daļu.

Viņi nedrīkst aizmirsta, ka mūsu ierosinājums ir saistīts ar īpašu gadījumu: proti, gadījumu, kad pati dalībvalsts ir sacījusi, ka šī Eiropas transporta tīkla daļa ir tikai palīglinija un tādēļ mums vairs nebūs svarīga; šis slavenais lidojumu maršruts — tagad es runāju kā *Stoiber* kungs; es domāju, ka tas ir lipīgi un samērā bīstami — ir kaut kas, ko mēs vairs nevēlamies būvēt; drīzāk mēs uzbūvētu palīgliniju uz Minhenes lidostu. Tādēļ tāds ir mūsu grozījuma iemesls.

Tomēr es arī vispār domāju, ka mums būtu mums pašiem jāpievērš īpaša vērība, pārskatot Eiropas transporta tīklus, un mums būtu jāapsver jautājums, kas man ir īpaši svarīgs. Ir kāda nīderlandieša pētījums — es to labprāt nodrošināšu komisāram, kad viņš šeit būs —, kas, manuprāt, lielā mērā attiecas uz gaidāmajām debatēm un kas parāda, ka lielu projektu izmaksas — un tas nereti ir saistīts ar lieliem projektiem — parasti tiek novērtētas pārāk zemu par vidēji 45 %, savukārt to ieguvumi vienmēr tiek novērtēti pārāk augstu, jo tas ir vajadzīgs, lai projektu īstenotu. Tas nozīmē, ka mums atkārtoti jāapsver izmaksu aprēķins Eiropas projektiem, un es jūs aicinu to darīt. Mēs esam atbildīgi par labas, skaidras informācijas sniegšanu mūsu pilsoņiem.

Jaroslav Paška, *EFD grupas vārdā*. – (SK) Eiropas transporta tīkla noteikšana ir būtisks solis transporta savienojumu uzlabošanas virzienā dzīvojamās un rūpnieciskās teritorijās Eiropā.

Kamēr Eiropas ziemeļos, rietumos un dienvidos dzelzceļa līnijas un ceļi ved līdz jūras ostām, ceļiem un dzelzceļam austrumos ir milzīgs potenciāls turpināt virzību uz austrumiem cauri Āzijai līdz Klusā okeāna piekrastei.

Tādās Āzijas valstīs kā Ķīna, Japāna un Indija ir vērojama būtiska ekonomikas izaugsme, un tās kļūst par būtiskiem tirdzniecības partneriem Eiropas uzņēmumiem. Tādēļ līdz ar iekšējās Eiropas transporta struktūras būvniecību ir jāatver transporta ceļi arī austrumos.

Platsliežu dzelzceļa līnija no Vladivostokas sasniedz ES robežu pie Čierna nad Tisou. Ir izstrādāts projekts, lai šo līniju turpinātu līdz Vīnei, to savienojot ar Donavu, ostām un, protams, Eiropas tīklu.

Manuprāt, šādiem projektiem turpmāk būtu jāsaņem ievērojams atbalsts. Paldies!

Franz Obermayr (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Jā, es dodu priekšroku apzīmējumam „pie politikajām grupām nepiederošs deputāts”. Lai gan šobrīd mēs runājam tikai par pamatnostādņu pārstrādāšanu, es tomēr vēlos izmantot iespēju, lai minētu projektu, kas Austrijā ir īpaši problemātisks. Brenneras pamattunelis ietilpst ātrgaitas dzelzceļa asī Berlīne–Palermo, kā arī Eiropas transporta tīkla programmā, un ir paredzēts, ka tas virzīsies gar Insbrukku līdz Bozenes asij.

Pašreizējā situācija ir tāda, ka ES ir atstājusi Austriju, Tiroli, Ziemeļitāliju un arī Dienvidvāciju neskaidrībā un pastāv risks, ka tunelis kļūs par melno caurumu miljardiem eiro. Sākotnējais izmaksu aprēķins 4,5 miljardu eiro apmērā 2002. gadā jau sen ir pieaudzis, un eksperti prognozē augstākas izbūves izmaksas reģionā, proti, 16 miljardu eiro apmērā. Turklāt finansējums joprojām nav precizēts. Principā ir paredzēts, ka projektu daļēji finansēs iesaistītās dalībvalstis un daļēji — ES. Tomēr ES atsakās izteikt juridiski saistošu solījumu laikposmam pēc 2013. gada un rezultātā iepriekš minētās valstis atstāj neziņā.

Tomēr tas nav viss. Protams, lai nodrošinātu, ka tunelis tiek pilnīgi izmantots, jāizveido arī piemērotas palīglinijas. Attiecīgā teritorija sākas Minhenes ziemeļos un virzās līdz Veronai dienvidos, un šajā saistībā finansējums ir absolūti neskaidrs, tostarp arī Itālijas pusē. Tādēļ mans pieprasījums ir, lai, sākot TEN-T projektus, viena no pusēm tiem neveltītu nepietiekamu plānošanu, atstājot izmaksu segšanu iesaistīto dalībvalstu ziņā. ES ir jāpieņem vismaz 50 % izmaksu un plānošana un solījumi ir jānodrošina pienācīgā ātrumā.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Priekšsēdētājas kundze, komisār, dāmas un kungi! Šis pamatnostādnes Eiropas transporta tīkla attīstībai sākotnēji izklausās ļoti tehniskas. Tomēr referents *Simpson* kungs jau ir norādījis, ka tās, protams, ir ļoti būtiskas Eiropas ekonomikas attīstībai nākotnē.

Ceļi ir mūsu ekonomikas artērijas. Tam mēs visi piekrītam. Mēs arī laiku pa laikam atzīstam, ka Eiropa kā ekonomikas un tirdzniecības centrs konkurē ar lieliem ekonomikas un tirdzniecības centriem — Ameriku un Dienvidrietumāziju. Tādēļ mums ir jāattīsta mūsu iekšzemes transporta sistēmas vietējam tirgum, vienlaikus, no otras puses, protams, savienojot Eiropas eksporta kapacitāti ar Eiropas tīklu attīstību un turpinot to turpmāku nostiprināšanu.

Satiksmes artēriju mērķis ir uzņemt sākotnējo satiksmi un pārvērst to satiksmē, kas nogādā galapunktā, un galu galā novirzīt satiksmi tur, kur atrodas klienti. Šajā saistībā problemātiski, protams, ir tas, ka lielu satiksmes asu attīstības mērķis ir arī piekļuves nodrošināšana teritorijai, tādēļ tam ir ekonomikas attīstības nozīme — to mēs noteikti nedrīkstam aizmirst. Eiropa ir kontinents, kam ir ļoti daudzas piekrastes līnijas un ļoti lielas ostas, un šīm ostām ir jābūt savstarpēji savienotām — šajā saistībā būtiska ir mobilitāte. Tomēr mēs nedrīkstam piemērot pieeju „tieši laikā”. Mums ir jāstrādā arī rentabli, uzlabojot vidi un nekaitējot tai. Nākotnē tas būs īpaši svarīgi.

Absolūti svarīgs jautājums būs: vai mēs varam pārveidot ziemeļu–dienvidu un rietumu–austrumu dzelzceļa, autoceļu un iekšzemes ūdensceļu sistēmu savienojumus, kas mums pašlaik ir, par īstu tīklu, jo mums ir jāatzīst, ka šeit ir daudz trūkumu, kas mums ir jāpārvar. Šajā saistībā, protams, ir arī konkrētas lietas, kas jāņem vērā. Kad runa ir par garāko Eiropas asi — no Palermo uz Berlīni — to cauri Rostokai vajadzētu pagarināt Skandināvijas virzienā. Tās arī ir lietas, kas mums turpmāk būs jāņem vērā.

(Priekšsēdētāja pārtrauca runātāju)

Inés Ayala Sender (S&D). — (ES) Priekšsēdētājas kundze! Teksts, ko šodien aplūkojam, atjaunina un konsolidē procedūru Eiropas transporta tīklu izveidošanai, lai mēs sagatavotos pārskata priekšpēdējo un pēdējo posmu galīgajai sāksnāi 27 dalībvalstu Eiropā, kas ir bagātāka un telpiski sarežģītāka un kam ir jaunas, inovatīvas mobilitātes vajadzības.

Eiropas Transporta tīkla izpildāgentūra tagad ir gandrīz pilnīgi izveidota un darbojas, mums ir gandrīz visi koridoru koordinatori, un mēs ceram, ka drīz mums būs trūkstošie, lai viņi varētu attīstīt mums vajadzīgos koridorus.

Mūsu kaimiņi, jo īpaši Vidusjūras reģionā, arī liek lielas cerības uz šiem tīkliem un saviem tīkliem, un mēs ar nepacietību gaidām, kad saņemsim paziņojumu par metodiku, ko Komisija mums ir apsolījusi un kas papildinās apspriedes un debates pirms darba sākšanas pie viena no interesantākajiem uzdevumiem mūsu Transporta un tūrisma komitejā.

Mobilitātes un kohēzijas tīkls kļūst par realitāti un pirmo reizi vēsturē tas integrēti un dinamiski savienos ES 27 dalībvalstu kopējo teritoriju. Tas noteiks būtiskos savienojumu centrus — ostas, lidostas un loģistikas savienojumus —, pārvarot robežu radītos kavēkļus. Tas cita starpā ietvers — ja ļausiet to man tagad pieminēt — „izlaušanos” cauri Pirenejiem, kas vēsturiski ir veidojuši kavēkli, ar padziļinātu tuneli. Tādējādi tas īsteno 21. gadsimta nākotnes plānu Eiropai, kam ir tik spēcīga pārliecība, ka tā nodrošinās nepieciešamo finansējumu.

Tāds ir mūsu uzdevums, bet pašlaik mēs būsim pieticīgāki un iesākumā apstiprināsim šo pirmo leģislatīvo uzlabojumu uzdevumu, par ko es vēlos apsveikt mūsu priekšsēdētāju Simpson kungu.

Michael Cramer (Verts/ALE). — (DE) Priekšsēdētājas kundze, dāmas un kungi! *Transrapid* sistēmu nevajadzētu iekļaut šajās pamatnostādnēs. Tā neiederas Eiropas ainavā. Tā nesamazina atšķirības starp sistēmām, kuras mums ir pašlaik; tā tās palielina. Mēs esam samaksājuši miljardus, lai izveidotu vienotu sistēmu, un šajā gadījumā tiek maksāti miljardi valsts līmenī, lai to novērstu. To nedrīkst pieļaut!

Lai gan Eiropas Parlaments iepriekš ir cēlis iebildumus pret *Transrapid* sistēmu, tā pēkšņi atkārtoti parādījās 1996. gadā kā projekts starp Berlīni un Hamburgu. Tad tā pēkšņi atkal pazuda — un neviens nezina, kādēļ. Un tikpat pēkšņi 2004. gadā parādījās *Transrapid* savienojums starp Minhenes lidostu un Minhenes Centrālo staciju. Tad to apturēja Vācija, saņemot papildu atbalstu no Bavārijas federālās zemes valdības. Panāca vienošanos par šā projekta atcelšanu — neviens to vairs nevēlējās. Tādēļ to vairs nedrīkst iekļaut šajās pamatnostādnēs.

Pēc pilnvaru termiņa beigām Bavārijas ministru prezidents *Edmund Stoiber* tika iecelts par birokrātijas samazināšanas kampaņu vadītāju Eiropā. Tā ir viņa atbildība. Viņam arī tagad ir jāpieņem lēmums, ka *Transrapid* sistēmu neiederas šajās pamatnostādnēs. Tas būtu jāatzīmē mums visiem. Mums jāatbrīvojas no šīs *Transrapid* sistēmas. Tas bija jauks modelis no zinātnes viedokļa, bet Eiropā tam nav vietas. Tas šeit neiederas un kā tāds neiederas arī šajās pamatnostādnēs.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Vēlos izmantot iespēju un apsveikt referentu Simpson kungu, kā arī vienlaikus paust savu nožēlu, ka viņš šodien nevarēja ierasties. Tomēr mēs tiksim galā. Jo īpaši es vēlos apsveikt viņu par izvēlēto pieeju, proti, būtiskākās lietas pamatnostādņēs atstāt nemainīgas, jo ir kāds ļoti svarīgs princips — Eiropas likumdevēja ticamība un aprēķināmība. Tas šajā ziņojumā noteikti ir izpildīts.

Otrkārt, vēlos norādīt, ka mums ir arī vajadzīgs priekšlikums nākotnei, kad mēs atkal varam izlemt, kas patiesi ietilpst TEN-T sistēmā un kas neietilpst. Mēs varētu vadīt debātes tā, kā tās zināmā mērā jau tiek vadītas. Daži cilvēki pievilcīgi argumentē par „zābaka” savienošanu ar salu, savukārt citi saka, ka to absolūti nedrīkst iekļaut. Tomēr tas nav pareizais veids, kā to risināt. Mums jāaplūko, kas Eiropas Savienībai un Eiropas nodokļu maksātājiem nodrošina pievienoto vērtību. Turklāt atbalsts noteikti būtu jāsniedz vietām, kur Eiropas Savienība jau kaut ko dara, kur kaut kas notiek, jo tad kaut kas patiesi notiks un mums nebūs situācija, kad tiek izstrādāti TEN-T plāni, ko neīsteno. Labumu gūs Eiropas pilsoņi un pasažieri, kā arī dalībvalstis, kas maksimāli apņemsies novirzīt satiksmi no saviem autoceļiem uz dzelzceļa sistēmu.

Andreas Mōlzer (NI). – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Dzelzs priekšvara krišanas un Centrāleiropas integrācijas rezultātā Baltijas un Adrijas koridors, kā mēs zinām, pašlaik atgūst nozīmi, kāda tam bija pirms Donavas monarhijas sabrukšanas. ES, protams, jau ir apstiprinājusi Baltijas un Adrijas koridora nozīmi, piešķirot prioritāru statusu ziemeļu daļai no Gdaņskas līdz Čehijas Republikai. Tomēr būtu vēl svarīgāk piešķirt tāda paša līmeņa prioritāti dienvidu daļas attīstībai, proti, Austrijas Dienvidu dzelzceļam uz Itāliju.

Jo īpaši šajā tīklā, kas nodrošina visu preču un pasažieru pārvadājumus, mums ir jāneitralizē bīstami trūkumi. Tikai Koralmas tunelis spēs uz visiem laikiem novērst ierobežojumu, ko rada šis trūkums.

Cilvēki, kas dzīvo tranzīta ceļu tuvumā, kā mēs zinām, maksā augstu un pieaugošu cenu par satiksmes pieaugošo apjomu. Tikai šā dienvidu koridora pilnīga attīstība nodrošinās tādu pāreju no autoceļu un dzelzceļu sistēmu, ko nevarētu sasniegt ar nekādiem citiem infrastruktūras pasākumiem Austrijā.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Pašlaik, kad visa Eiropas gaisa satiksme saskaras ar smāgiem darbības traucējumiem vulkāna izvirduma dēļ Īslandē, vajadzība attīstīt Eiropas transporta tīklus ir tik acīmredzama kā vēl nekad.

Eiropas Savienībai būtu jāsniedz īpašs atbalsts transporta infrastruktūras un tās starpsavienojumu ar galvenajiem Eiropas transporta maršrutiem attīstībai valstīs, kas ES ir pievienojušās pēdējo gadu laikā. Rumānijai ir trīs Eiropas koridori, kas šķērso tās teritoriju — Nr. 4, 7 un 9 — un kas visi ir cieši saistīti ar Konstantas pilsētas Melnās jūras ostu. Manuprāt, īpaša uzmanība ir jāpievērš koridoram Nr. 7.

Donava ietilpst galvenajā Eiropas Reinas-Mainas-Donavas transporta ūdensceļā, kas savieno Ziemeļjūru ar Melno jūsu, izmantojot Roterdamas un Konstantas ostas. Tas Eiropai varētu nodrošināt pienācīgu transporta mugurkaulu. Tomēr ir jāizveido sadarbība, lai paaugstinātu šo transporta koridoru profilu pēc iespējas ātrāk.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Eiropas transporta tīkli patiesi tiek izmantoti regulārai satiksmei Eiropā. Mēs pat varētu sacīt, ka satiksme ir visa Eiropas iekšējā tirgus absolūtais mugurkauls, un tas, protams, ir viens no galvenajiem mērķiem Eiropā. Tādēļ mums noteikti ir jāparūpējas, lai nodrošinātu, ka tiek attīstīti patiesi visi koridori, un lai noskaidrotu, kur vajadzīgs finansējums un kur ES būtu jākoncentrē tās centieni.

Protams, ir skaidrs, ka vienmēr pastāv valstu intereses. Mēs jau šodien to esam redzējuši: daži cilvēki runāja par Donavu, daži jo īpaši par Dienvideiropu, savukārt vēl citi — par Brenneras pamattuneli. Šādi satiksmes koridori ir visā Eiropā. Mērķis ir nodrošināt vispārīgu nepārtrauktību Eiropā, lai ne tikai preces, bet arī cilvēki varētu tikt pārvadāti no punkta A uz punktu B. Tāds ir mums izvirzītais jautājums. Kā sacīju iepriekš, ir dabiski, ka mēs par nozīmīgām uzskatām mūsu pašu reģionālās prasības. Mums jānodrošina, ka tiek novērsti trūkumi un — galvenais — ka mums ir patiesi funkcionējošs tīkls visiem transporta veidiem. Tāds ir jautājums, un par to mums attiecīgi būs debātes.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Priekšsēdētājas kundze! Šo debāšu laikā ir pieminēti arī Brenneras pamattunelis un jaunais dzelzceļa maršruts no Minhenes uz Veronu. Pašlaik apmēram 50 miljoni tonnu preču tiek pārvadāti pa autoceļiem šajā maršrutā, tādēļ šis tunelis ir steidzami nepieciešams. Tomēr šodien šajā Parlamentā ir arī sacīts, ka abās Brenneras tuneļa pusēs — gan Austrijā, gan Itālijā — šo projektu ir grūti finansēt. Finansējums no Itālijas puses būtu viegli pieejams, tam veltot ieņēmumus no maksas autoceļiem — no Brenneras autoceļa —, lai finansētu dzelzceļa maršrutu. Tomēr, lai tas varētu notikt, būtu nepieciešams, lai Brenneras autoceļa koncesija netiktu svītrotā no piedāvājuma — kā to pašlaik ir paredzēts darīt Eiropas

izdarītā spiediena dēļ —, savukārt Itālijas valstij būtu jānodrošina iespēja pagarināt šo koncesiju par vismaz papildu 50 gadiem tā vietā, lai to piešķirtu privātiem pretendentiem. Pretējā gadījumā būs šķērsfinansējums, kas nozīmētu, ka būtu ļoti neiespējami, ka TEN-T maršruts tiks attīstīts Itālijas pusē.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Priekšsēdētājas kundze! Parlaments grasās pieņemt šo pārstrādāto redakciju par Eiropas transporta tīkliem, un es vēlos, lai Komisija man maksimāli konkrēti pasaka, kad mēs varēsim piekļūt paziņojumam par metodiku.

Kā jūs, komisār, zināt, tā ir viena no Spānijas prezidentūras prioritātēm, un mēs tagad jau šķērsojam viduslīniju. Tādēļ es vēlētos maksimāli konkrēti zināt, kad mēs varēsim saņemt šo tekstu, jo Parlaments pārstrādāto redakciju grasās pieņemt tagad un varēs izskatīt jauno tekstu.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētājas kundze! Es atkal vēlos pateikties Transporta un tūrisma komitejai par atbalstu šīs tehniskās pārstrādātās versijas izstrādē un ceru, ka balsojums plenārsēdē to apstiprinās.

Šodienas debates bija plašākas un palīdzēs ierosināt metodiku. Komisijas priekšsēdētāja vietnieks *Kallas* nosūtīs priekšlikumu kolēģijai 5. maijā. Tas aizņēma nedaudz laika, jo šī jaunā Komisija darbojas tikai neilgi un paiet zināms laiks, līdz jaunā kolēģija var sagatavot priekšlikumus.

No šīm debatēm es secinu, ka Parlaments spēcīgi atbalsta Eiropas transporta tīkla politiku. Manuprāt, bez labi savstarpēji savienotas infrastruktūras transporta vai enerģētikas vai telekomunikāciju jomā ir grūti runāt par Eiropu. Es uzskatu, ka šīs debates mums palīdzēs izstrādāt mūsu priekšlikumu metodikai, kas būtībā nozīmē, ka Transporta un tūrisma komitejai būs iespēja par to izteikties maijā, ja viss noritēs gludi.

Saïd El Khadraoui, referenta aizstājējs. – Priekšsēdētājas kundze! Es tikai vēlos pateikties kolēģiem, kuri piedalījās šodienas debatēs, un atkārtot, ka mēs aplūkojam pagātnē pieļauto kļūdu labojumus, nevis būtiskas izmaiņas.

Būtiskas izmaiņas tiks ieviestas vēlāk, pamatnostādņu īstās pārskatīšanas laikā, un, protams, mēs ar nepacietību gaidām debates. Tādēļ referents *Simpson* kungs un es kā manas grupas koordinators liksim mūsu politiskajai grupai balsot pret grozījumu, ko iesniedza *Zalje*. Mēs ceram, ka citas politiskās grupas varēs mūs šajā jautājumā atbalstīt.

Priekšsēdētāja. – Debates tiek slēgtas.

Balssnotiks nākamās plenārsēdes laikā Briselē.

20. Stratēģiskie mērķi un ieteikumi ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā (debates)

Priekšsēdētāja. – Nākamais punkts ir *Van Dalen* kunga ziņojums Transporta un tūrisma komitejas vārdā par stratēģiskajiem mērķiem un ieteikumiem ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, referents. – (NL) Priekšsēdētājas kundze! Varētu gari runāt par Eiropas jūras transporta politiku. Negrasos to darīt un tā vietā pievērsīšu uzmanību dažiem galvenajiem jautājumiem un pamattematām.

Pirmais no galvenajiem jautājumiem ir nozares nozīme. Astoņdesmit procenti pasaules tirdzniecības notiek, izmantojot jūras ceļus, un Eiropas flote veido 41 % šā globālā tirgus. Eiropas tirgū 40 % visu preču tiek pārvadāti ar jūras kuģiem. Tas kuģniecību padara par ļoti svarīgu ekonomikas nozari, kā arī par nozari, kam jākonkurē pasaules tirgū. Kad to saprotam, tad automātiski rodas nākamais galvenais jautājums, proti, konkurence.

Mēs zinām, ka daudzas pasaules valstis atbalsta savas jūras flotes ļoti dažādos veidos. Ja mēs to pieļausim Eiropā, tad tikai dažu gadu laikā visi mūsu kuģi pārņems tādu valstu karogus kā Honkonga vai Singapūra. Tas ne tikai kaitētu flotei, bet vēl jo vairāk satricinātu visu jūrniecības kopu. Nodarbinātība uz zemes, bankās, kuģu būvētavās, apdrošināšanas uzņēmumos, loģistikas uzņēmumos, mācību un izglītības iestādēs, kā arī uzņēmumos, kas aktīvi strādā pie flotu ekoloģiskās veiktspējas inovācijām un uzlabojumiem, saņemtu neapkrastāmu triecienu, ja mūsu flote mūs pamestu.

Šo divu galveno jautājumu dēļ manā ziņojumā dalībvalstis tiek mudinātas turpināt sekmēt savu karogu izmantošanu. Mēs šeit runājam par nodokļu atvieglojumiem, piemēram, tonnāžas nodokļu sistēmu kuģiem un nodokļu atvieglojumiem jūrniekiem un kuģu īpašniekiem. Tas ir vienīgais veids, kā mēs varēsim nodrošināt, ka gan nozare, gan jūrniecības kopas saglabā savu nozīmi Eiropā ilgtermiņā.

Šajā saistībā man ir jautājums komisāram: kad Eiropas Komisija izstrādās noteikumus par valsts atbalstu jūras ostām? Šis priekšlikums ir paredzēts rudenī, bet es nezinu, kura gada rudenī. Man ir svarīgi, lai valsts atbalsts tiktu piešķirts pārredzami un lai būtu nodrošināta pienācīga pārskatatbildība. Mums nevajadzētu sākt šo lietu, atbalstot stacionārus terminālus vairāk nekā ostas, kas ģeogrāfiski atrodas ļoti tuvu trešām valstīm. Abos gadījumos tas būtu līdzvērtīgi nosprāguša zirga sišanai.

Šajā saistībā man ir komentārs par rezolūcijas priekšlikuma 5. punktu angļu valodas redakcijā, kur ir runa par „izdevīguma karogiem”. Manuprāt, tie ir nepareizie vārdi, un es dotu priekšroku terminam „standartam neatbilstīgi” kuģi. Galu galā mēs nevēlamies karogus un kuģus, kas neievēro obligātās prasības attiecībā uz drošību un sociālajiem standartiem. Mēs runājam par kara kvalitāti, un tas, ko mēs, nīderlandieši, saucam par „goedkope vlag”, noteikti automātiski nav sinonīms „izdevīguma karogiem”.

Nobeigumā es vēlos minēt vēl vienu galveno jautājumu, proti, jūrniecības nozares pievilcības nodrošināšana jaunu cilvēku acīs. Eiropas iedzīvotāji noveco, tādēļ mums daudz jādara jauniešu labā. Nekad nav par agru sākt viņus informēt par jūrniecības nozari un jūras kuģniecību, un es biju gandarīts dzirdēt, ka kuģu īpašnieki pat apmeklēja pirmskolas iestādes, lai informētu jaunus cilvēkus par darbu jūrniecības nozarē.

Tie bija daži galvenie jautājumi, ko vēlējos apspriest, un es labprāt atbildēju uz deputātu un komisāra komentāriem, pabeidzot debātes.

SĒDI VADA: L. ROUČEK

Priekšsēdētāja vietnieks

Andris Piebalgs, *Komisijas loceklis*. – Priekšsēdētāja kungs! Pirmkārt, vēlos pateikties referentam par lielisko darbu pie šā politiski ļoti svarīgā jautājuma.

Jūras transporta stratēģija 2018. gada perspektīvā tika lielā mērā izmantota, sagatavojot Komisijas stratēģiju „Eiropa 2020”, un pašlaik notiek jaunas Baltās grāmatas par transportu izstrādes process. Mēs varam redzēt, ka šī transporta stratēģija ir lielu Eiropas stratēģisko notikumu priekšgalā.

Kuģniecība ir viens no Eiropas stiprajiem punktiem, un ir tikai dabiski, ka mēs uzsveram to, ko esam iepriekš izveidojuši, bet ir svarīgi lūkoties arī nākotnē. Mūsu galvenais mērķis ir nodrošināt Eiropas kuģniecības ilgtspēju un veiktspēju ilgtermiņā un to turpmāk nostiprināt. Tas nozīmē efektīvus, drošus, nodrošinātus un videi nekaitīgus jūras transporta pakalpojumus. Jūras transports nodrošina kvalitatīvas darba vietas Eiropā, pētījumus par kurināmā veidiem un inovācijas Eiropas rūpniecībā.

Mums ir arī tālejoši vides mērķi, un Komisija ir vienmēr uzsvērusi globālu risinājumu nepieciešamību, jo īpaši saistībā ar siltumnīcefekta izraisošo gāzu samazināšanu.

Galveno darbu pie stratēģijas veica pirms ekonomikas krīzes. Ņemot vērā ekonomikas lejupslīdi, stratēģija joprojām ir aktuāla. Šajā saistībā jāuzsver starptautiskās kārtības uzturēšana un uzlabošana. Mēs saskaramies ar tādiem draudiem kā protekcionisms, negodīga konkurence, standartam neatbilstīga kuģniecība vai pirātisms. Mums šīm problēmām jārod labāki risinājumi, proti, izmantojot dialogu ar lieliem tirdzniecības partneriem.

Es atzinīgi vērtēju Transporta un tūrisma komitejas secinājumus un iesniegto ziņojumu un varu jums droši sacīt, ka daudzi no šiem jautājumiem jau tiek risināti Komisijā, piemērojot dažādas darbības, lai īstenotu stratēģiju, proti, priekšlikums par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kas ir svarīgs elements kopējā jūras transporta telpā bez robežām.

Komisijas dienesti ir arī sākuši darbu pie jūras transporta sociālās darba kārtības, kā arī pie ES e-jūras iniciatīvas; abus šos dokumentus Komisija plāno iesniegt 2011. gadā.

Es arī vēlos atbildēt uz jautājumu par valsts atbalsta pamatnostādņem kuģniecībai 2010. gadā. No vienas puses, 2004. gada pamatnostādņem „nebeigsies termiņš” 2011. gadā, pat ja Komisija sacīja, ka „tās tiks atjaunotas reizi septiņos gados”. No otras puses, pašreizējā krīze ar tās smagajām sekām kuģniecības jomā rada nepieciešamību piemērot ļoti piesardzīgu pieeju.

Attiecībā uz konkrētiem pasākumiem jāsaka, ka mēs pašlaik sagatavojam sīki izstrādātu ceļvedi šīs stratēģijas īstenošanai, ko plānojam publicēt šovasar.

Georgios Koumoutsakos, PPE grupas vārdā. – (EL) Priekšsēdētāja kungs! Es ļoti pozitīvi uztveru komisāra paziņojumu un uzklaušēju to ar lielu interesi, jo kuģniecība patiesi ir ļoti svarīga — es pat sacītu — vitāli svarīga — nozare Eiropas ekonomikā.

Eiropas Savienībai ir pamatots iemesls aizsargāt vadošo nozīmi, kas tai ir šajā ekonomikas nozarē, un saglabāt jūras transporta augstos standartus. Uzdevums ir saglabāt mūsu vadošo nozīmi pasaules kuģniecības tirgū, un tādēļ mums vajadzīga efektīva un koordinēta jūras transporta stratēģija.

Ziņojums, par ko šodien debatējam un ko kompetentajā komitejā pieņēma ar lielu balsu vairākumu, ir sīki izstrādāts ziņojums, kas virzās pareizajā virzienā, un es uzskatu, ka pat tāds teksts, kāds tas ir pašlaik — bez izmaiņām un grozījumiem —, pilnīgi atbilst vajadzībai virzīties uz priekšu pa konkrētu, noteiktu līniju manis iepriekš minētajā virzienā.

Protams, pašlaik Eiropas kuģniecība saskaras ar lielām problēmām, kā arī ar eksogēnu problēmu. Pirmā no problēmām ir vajadzība palielināt konkurenci. Tas ir fakts, ka brīva konkurence nozīmē kuģniecības dzīvotspēju. Tomēr vienlaikus nereti ir vajadzīgs valsts atbalsts, jo mums bieži ir jārisina jautājumi saistībā ar neregulētu konkurenci, ko īsteno trešās valstis.

Tādēļ secinājums ir šāds: valsts atbalsts ir jāsaņem, jo tas ir palīdzējis uzturēt Eiropas kuģniecības un dalībvalstu ekonomikas konkurētspēju. Otrā problēma, ar ko saskaramies, ir vajadzība nostiprināt un uzlabot cilvēkresursu profesionālo izglītību kuģniecības nozarē, jo ir vērojams būtisks to jauno cilvēku skaita samazinājums, kas uzņemas šo profesiju, un trūkst mācītu jūrnieku.

Tādēļ mums vajadzīga dinamiska politika. Mums noteikti jārisina šie divi jautājumi, un es uzskatu, ka ziņojums virzās pareizajā virzienā.

Knut Fleckenstein, S&D grupas vārdā. – (DE) Priekšsēdētāja kungs, komisār, dāmas un kungi! Pirmkārt, mēs ļoti atzinīgi vērtējam to, ka nākotnē mums ES būs jūras stratēģija, pat ja mums uz to būs vēl nedaudz jāuzgaida. Mēs pieņemam, ka šis ziņojums tiks iekļauts ziņojumā par transporta nākotni un pēc tam Baltajā grāmatā.

Ar Eiropas jūras transporta politikas stratēģiju 2018. gada perspektīvā mēs izveidojam sistēmu, lai padarītu Eiropas jūrniecības ekonomiku konkurētspējīgāku starptautiskā līmenī, un šajā stratēģijā mēs esam noteikuši, pirmkārt, ka vēlamies, lai šī sistēma tiktu izveidota, pamatojoties uz ekoloģiskiem standartiem, un, otrkārt, ka vēlamies saprātīgus sociālos standartus kvalitatīvas kuģniecības nodrošināšanai.

Vēlos īsi izteikties par trim jautājumiem. Pirmkārt, kuģniecība ir videi nekaitīga transporta nozare, tādēļ viens no mūsu mērķiem bija, lai šī ekonomikas nozare arī nākotnē sekmētu klimata pārmaiņu apkarošanu. Es lielā mērā atbalstu tādu stimulu radīšanu kā „zaļās ostas”, pat ja šodien nepieņemsim nekādus lēmumus, bet drīzāk uzdosim Komisijai un Padomei uzdevumu uzzināt, kas šajā saistībā ir iespējams.

Es uzskatu, ka ir tikpat svarīgi saglabāt starptautisko konkurētspēju — arī attiecībā uz citiem transporta veidiem. Tādēļ ir pareizi, ka Komisija, pamatojoties uz mūsu priekšlikumu, vēlreiz veic ietekmes novērtējumu attiecībā uz sēra emisijas kontroles zonām Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā, jo, ja mēs šeit vēlamies visaugstākās prasības, mums jāņem vērā starptautiskā konkurence un jānodrošina, ka, ja iespējams, mēs nesekmējam to, ka konteineru pārvaļājumi atgriežas uz autoceļiem, jo tas būtu pretrunīgi.

Vēlos pieminēt vēl vienu pēdējo lietu, kas, manuprāt, ir īpaši svarīga, proti, lielu Eiropas ostu iekļaušana TEN-T tīklu plānošanā. Tas mums ir tik ārkārtīgi svarīgi tādēļ, ka ostas ir svarīgi krustpunkti transporta ķēdēs un tās var savu nozīmi īstenot efektīvi tikai tad, ja tiek sekmēta un nostiprināta sadarbība.

Ir vairāki citi punkti, ko šeit varētu pieminēt. *Van Dalen* kungs, apsveicu ar šo lielisko ziņojumu! Mēs visi tajā esam nedaudz ieguldījuši, un es vēlos lūgt jūsu sapratni par to, ka mēs nevēlamies sabojāt šo lielisko ziņojumu, pieņemot jūsu grozījumus.

Jean-Paul Besset, Verts/ALE grupas vārdā. – (FR) Priekšsēdētāja kungs! Zaļo un Eiropas Brīvās apvienības grupa pilnīgi atbalsta *Van Dalen* kunga ziņojumu un ieteikumus. Viņš mums piedāvā līdzsvarotu tekstu, kas ir ciešās sadarbības rezultāts, kuru viņam izdevās panākt ar citām politiskajām grupām.

Mēs apstiprinām šo ziņojumu, jo tajā ir skaidri noteiktas problēmas, ar ko saskaras ES jūras politika, proti, jūras satiksmes būtisks pieaugums gan Eiropas Savienībā, gan ārpus tās, neupurējot vides vai sociālos jautājumus. Šis teksts atbilst loģikai, ko mēs vēlamies piemērot visās jomās: ilgtspējīgas attīstības politikai.

Teksts piedāvā pozitīvus virzienus, lai ļautu jūras transportam attīstīties labākajos iespējamajos apstākļos no šodienas līdz 2018. gadam.

Mēs īpaši uzsveram cīņu pret izdevīguma karogu vai standartam neatbilstīgu kuģu ļaunprātīgu izmantošanu. Mēs arī uzsveram aizsardzību pret pirātismu. Mēs uzsveram tādas politikas nepieciešamību, kas ir izstrādāta saistībā ar vienotu Eiropas jūras telpu, kā arī nozīmi, kura piemīt dažādu veidu transportam, lai savienotu Eiropas jūras ostas ar iekšzemi. Mēs uzsveram atbalstu to administratīvo noteikumu vienkāršošanai, ar ko reglamentē iebraukšanu Eiropas ostās un izbraukšanu no tām. Mēs uzsveram jūrniecības profesiju veicināšanu un turpmākas mācības šajās profesijās. Visbeidzot mēs uzsveram prioritāti, ko piešķir vides jautājumiem.

Kopumā mēs vienmēr atbalstīsim visu, kas, mūsaprāt, palīdz sekmēt jūras transporta nozari, kura var konkurēt ar autotransportu un gaisa pārvadājumiem. *Van Dalen* kunga ziņojumā ir pilnā apmērā ņemta vērā globālā vides problēma, kam jūras transports ir viens no risinājumiem. Jo īpaši tas ir lietderīgs instruments cīņā pret globālo sasilšanu.

Mēs tikai paužam nožēlu par to, ka ne referents, ne Komisija nav pieņēmuši mūsu iesniegto grozījumu, lai integrētu jūras transporta nozari siltumnīcefekta izraisīto gāzu emisiju tirdzniecības shēmā. Mūsaprāt, neviena ekonomikas nozare nebūtu jānošķir no šā vispārīgā noteikuma, un kopā ar aviācijas un autoceļu nozarēm jūras transporta nozarei, pat ja tās atbildības jomā nav zemu gāzu emisiju nodrošināšana, ir jāveic savs ieguldījums, lai tās samazinātu. Tādēļ mēs plenārsēdē atkārtoti iesniegsim mūsu grozījumu.

Jacky Hénin, *GUE/NGL grupas vārdā.* – (FR) Priekšsēdētāja kungs, dāmas un kungi! Sacīt, ka Eiropas Savienībai ir vajadzīga patiesa jūras transporta attīstības stratēģija, ir par maz, jo tas ir būtisks jautājums mūsu Eiropas Savienības nākotnei attiecībā uz pārtikas, ekonomikas un politisko neatkarību, kā arī vides aizsardzību.

Lai nodrošinātu efektivitāti, šai stratēģijai jābūt visaptverošai un jāietver kuģu būvniecība, kuģu remontdarbi, ostas, nodarbinātība un strādājošo mācības, kā arī drošība. Tas, ka Parlaments 2006. gadā noraidīja direktīvu par ostas pakalpojumu liberalizāciju, manuprāt, ir Eiropas jūras transporta stratēģijas stūrakmens.

Parlaments aicina Komisiju turpināt tās cīņu pret izdevīguma karogu ļaunprātīgu izmantošanu. Tas ir pozitīvi, bet cīņa vēl nav īsti sākusies. Galu galā mums ir jāapkaro ne jau izdevīguma karogu ļaunprātīga izmantošana, bet gan šī prakse kopumā. Pretējā gadījumā visi mūsu labie nodomi attiecībā uz drošību un darba vietu radīšanu ir lemti bojāejai.

Tas ir pozitīvi, ka valsts atbalstam šajā nozarē tiek piemērots nosacījums, proti, ka ir jānodrošina atbilstība sociālajiem un vides kvalitātes kritērijiem un ka ir jāsekmē darba vietu radīšana un ES dalībvalstu jūrnieku mācības, jo vienīgos patiesos konkurences izkropļojumus nerada valsts atbalsts, bet gan sociālais, algu un vides dempings.

Jūras transporta drošību vislabāk garantē labi apmaksātas un mācītas apkalpes, kam ir nodrošināta sociālā aizsardzība un labi darba apstākļi.

Esmu gandarīts, ka mēs beidzot runājam par jūrnieku mūžizglītību un par profesionālo kvalifikāciju un prasmju nostiprināšanu. Tagad mums ir jānodrošina, ka to atzīst kā visu jūrnieku tiesības un ka darba devēji to finansē.

Es arī atbalstu prasības attiecībā uz kuģu būvniecību un tērauda kvalitāti. Protams, iesniegtais teksts mūs konkrētā mērā pavirza uz priekšu, bet ziņojumā tomēr ir arī daudz pretrunu. Tas joprojām ir ieslēgts brīvas un neizkropļotas konkurences dogmas važās. To joprojām pārāk lielā mērā nosaka kuģinieku lobētāju spiediens un galējo liberāļu sliktākie utopiskie scenāriji.

Piemēram: kā tas var atbalstīt Eiropas jūrnieku nodarbinātību, bet vienlaikus aicināt veikt pētījumus, lai noteiktu, kādā mērā jaunās tehnoloģijas varētu šos jūrniekus aizstāt?

Kā tas var aizstāvēt dempinga darbību samazināšanu, vienlaikus cenšoties panākt to darba ņēmēju pārvietošanās brīvību, kuriem Eiropas Savienībā pat nav vienādas tiesības. Kā tas var uzsvērt drošību, ja tajā dominē pašdeklarēšanās un ja dažas puses, ko piesaista peļņas iespējas, nekautrējas transportēt preces, kuras varētu izrādīties īpaši bīstamas cilvēkiem un videi, tās nedeklarējot.

Joprojām ir paveicams apjomīgs darbs, bet mēs to kopā izdarīsim, jo pareizā, augsta līmeņa jūras politikā galvenokārt ir jāņem vērā tie sīkstie vīri un sievietes, kuri nereti riskē ar savām dzīvībām, lai nodrošinātu citu cilvēku vajadzības.

Anna Rosbach, EFD grupas vārdā. – (DA) Priekšsēdētāja kungs! Šis ir mērķtiecīgs politikas dokuments. Tomēr man ir pāris komentāru.

Lielāks apjoms kravu pārvadājumiem ES lielākajās upēs — lieliski! Bet kā mēs ņemam vērā to, ka pēdējos gados ūdens līmenis nereti ir bijis pārāk zems, lai šajās upēs varētu kuģot barža ar pilnu kravu? Ja tās kuģos ar daļēji piekrautām kravām, kravu izmaksas būs pārāk augstas.

Uz riska novēršanu vērstas pārbaudes — tad kā mēs varam noteikt, ka akmeņogļu barža slepus pārvadā cilvēkus? Uz riska novēršanu vērstas pārbaudes vienas pašas nav pietiekams pasākums. Ir naivi cerēt, ka visas pasaules jūras valstis ievēros ES augstos vides standartus. Gluži pretēji — daudzi veci kuģi no trešām valstīm no tiem gūs labumu.

Pirātisms — kādēļ šo problēmu piemin tikai saistībā ar Āfriku? Problēma ir daudz lielāka ūdeņos Indonēzijas apkārtnē. Tas skar arī ES kuģniecības uzņēmumus.

Atkritumu obligāta izkraušana — obligāta izkraušana būtu jāpadara par likumā noteiktu prasību visos piekrastes ūdeņos, kuros kuģo, lai izvairītos no vides katastrofām.

Es arī uzskatu, ka ir jāpauž nožēla, ka mēs esam slēguši tik daudz mazo ostu. Mums būtu jāiegulda piekrastes jūras transporta nostiprināšanā, nevis novājināšanā.

Un pēdējais jautājums — mums nereti stāsta, cik svarīga ES ir kuģu būvniecības nozare. Tomēr — kur ir debates par atbildīgu, videi nekaitīgu kuģu nodošanu metāllūžņos? Vai mēs vēlamies turpināt sūtīt mūsu kuģus bezatbildīgai nodošanai metāllūžņos Indijas pludmalēs, kad esam beiguši šo kuģu ekspluatāciju?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Eiropas jūrnieceības nozares jautājumus nevar apskatīt šķirti no starptautiskajiem jūrnieceības nozares jautājumiem. Eiropa ir būtisks konkurents jūras transporta tirgū, jo īpaši saistībā ar pasažieru un konteineru pārvadājumiem. Ir jāuzlabo Eiropas Savienības pozīcija pasaules tirgū šajā nozarē.

Jūrniekiem piedāvāto mācību kvalitātes uzlabošana, kā arī viņu darba un dzīves apstākļu uzlabošana gan uz kuģiem, gan ostās un reidos var lielā mērā veicināt šo prasību izpildi. Eiropas jūrnieceības nozarē trūkst kvalificētu darba ņēmēju — gan kuģu būvniecības nozarē, gan izklaides kuģu jomā.

Uzņēmumi ASV, Āzijā un Tuvajos Austrumos piedāvā daudz vairāk iespēju, nekā Eiropas uzņēmumi. Šajos apstākļos nozares Eiropas profesionāļi dod priekšroku nodarbinātībai Dubajas vai Ķīnas jūrnieceības uzņēmumos vai pie kuģu īpašniekiem, savukārt Eiropas kuģu apkalpes veido filipīniešu un indiešu jūrnieki. Šī situācija ir jāpārtrauc. Dalībvalstu jūrnieceības iestādēm ir jāsadarbojas daudz ciešāk, lai saskaņotu savas apmācības programmas, kā arī piedāvātu iespējas apmaksātiem darba nosūtījumiem un pieredzes apmaiņām Eiropas jūrnieceības uzņēmumos.

Es arī vēlos ierosināt vēl vienu jautājumu saistībā ar drošību, kas ir ārkārtīgi svarīgi un turpina kavēt pasaules jūras satiksmes vienmērīgu plūsmu. Es runāju par situāciju Āfrikas ragā. Es atzinīgi vērtēju operācijas, ko īsteno NAVFOR *Atalanta*, kura pilnīgi pilda savus pienākumus reģionā. Tomēr mums jāatzīst, ka ir vajadzīgs konkrēts ieguldījums aizsardzības nozarē, lai apgādātu armiju ar kuģiem un citiem intervences resursiem, kas ir daudz efektīvāki par tiem, kurus pašlaik izmanto Eiropas jūras kara flote.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Priekšsēdētāja kungs, dāmas un kungi, komisār! Es lielā mērā piekritu mana kolēģa *Fleckenstein* kunga komentāriem un vispirms vēlos pateikties referentam *Van Dalen* par lielisko ziņojumu. Viņš skar vairākus svarīgus jautājumus, sākot jau ar kuģniecības nozīmi mūsu ekonomikā. Viņš arī norāda uz to, ka mums ir jākonkurē pasaules tirgū un ka tādēļ mums jāpievērš uzmanība mūsu jūrnieceības nozares konkurētspējai, vienlaikus cenšoties panākt ilgtspējīgāku transportu. Citiem vārdiem sakot, mums ir jānovērš risks, ka kuģi atsakās no saviem karogiem. Tomēr mums jārikojas saskaņā ar godīgas konkurences nosacījumiem. Tādēļ ir svarīgi, ka valsts atbalsta noteikumi, kas jau labu laiku atrodas izstrādes procesā, tiktu beidzot piemēroti mūsu ostās. Esmu pārliecināts, ka mums pie tā būs vēlāk jāatgriežas.

Ir trīs svarīgas jomas, kas jāapsver. Pirmkārt, nodarbinātība un darba apstākļi. Profesija kuģniecības nozarē ir atkal jāpadara pievilcīga jaunu cilvēku acīs, un mūsdienās tas ir grūti sasniedzams mērķis. Mums ir daudz vairāk jācenšas izplatīt informāciju par karjeras iespējām — vai nu uz zemes, vai citur. Tās ir lietas, uz kurām mums jāpamatojas. Darba apstākļi jāuzlabo arī, ratificējot Starptautiskās Darba organizācijas tiesību aktus un veicot pasaules līmeņa, nevis tikai Eiropas līmeņa pārbaudes.

Otrais svarīgais jautājums — un daudzi no jums to jau pieminēja — ir kuģniecības ietekme uz vidi. Kuģniecība kopumā ir ilgtspējīgs transporta veids, taču ir daudzas iespējas panākt progresu. Šajā saistībā Eiropai ir jāīsteno celmlauzējas loma, tostarp sarunas saistībā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju.

Visbeidzot — nav pat jāsaka, ka būtiska ir drošība. Plaukstošu profesiju var izveidot tikai tad, ja to var uzņemt droši. Mums jāizstrādā paplašinātais trešais kuģošanas drošības tiesību aktu kopums un jāturpina atbalstīt *Atalanta* misiju, kas darbojas Somālijas piekrastē.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs! Tā kā esmu pirmā runātāja, kas uzstājas no Eiropas Liberāļu un demokrātu apvienības grupas, vēlos sākt ar pateicību *Van Dalen* kungam. Mēs visi redzējam viņa atdevi darbā saistībā ar jūras transportu. Tas ir kļuvis nepārprotami skaidrs.

Mēs visi zinām, cik šī joma ir svarīga. Pēdējos gados pirms krīzes jūrniecības ekonomikā kopumā bija būtiski lielāka izaugsme nekā citās ekonomikas nozarēs. Protams, jūras transportam tajā ir liela nozīme, un var sacīt, ka jūrniecības kopas būs absolūti svarīgas Eiropas turpmākai attīstībai. Ir arī prognozes, kas paredz, ka tagad esam pārvarējuši krīzes grūtāko posmu, ka transporta nozarē atkal atsāksies izaugsme un ka jūras transporta nozīme pieaugs. Deviņdesmit procenti mūsu eksporta un importa tiek transportēti, izmantojot ostas. Protams, šajā saistībā ir svarīgi — kā jau tika sacīts —, ka ostas un iekšzemes savienojumi tiek pienācīgi apsvērti saistībā ar koridoriem un Eiropas transporta tīkliem.

Mums vajadzīgas jaunas asinis. Ja mums būs vairāk transporta jūrniecības nozarē, mums, protams, būs vajadzīgi cilvēki, kas gribēs strādāt šajā jomā. Tam mums vajadzīgas kvalitatīvas mācības, kas ir arī saskaņotas Eiropas līmenī, un vienlaikus mums jāreklamē šī joma. Jauniem cilvēkiem vienkārši jāredz, kādas ir viņu nākotnes izredzes jūras transporta jomā. Mēs vēlamies labus darba apstākļus — to mēs arī varam un vēlamies saskaņot Eiropas līmenī.

Vides aspektu jau minēja. Kuģniecība ir lielā mērā videi nekaitīga, jo īpaši saistībā ar CO₂ emisijām. Joprojām ir iespējami būtiski uzlabojumi attiecībā uz slāpekļa oksīdiem un sēra emisijām. Šajā saistībā jāpaveic darbs gan pašā nozarē, gan Eiropā kopumā, jo, kā jau tika sacīts, tas ir ārkārtīgi svarīgi tādēļ, ka jūras transporta nozarē pastāv spēcīga starptautiskā konkurence. Eiropā mums ir samērā vadoša nozīme šajā jomā, bet mums jānodrošina, ka mēs to arī saglabājam. Atsevišķos gadījumos mums tam var būt arī vajadzīgs valsts atbalsts. Mums jānodrošina, ka mēs sadarbojamies, lai turpinātu šīs nozares attīstību.

Nobeigumā vēlos sacīt, ka jūras transports noteikti ir nākotnes joma, tādēļ ir labi, ka mēs izstrādājam ilgtermiņa stratēģiju.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Priekšsēdētāja kungs, komisār! Ir vitāli svarīgi, ka mēs īstenojam tādu Eiropas jūras transporta politiku, kas ir mērķtiecīga un paredzēta ilgtermiņam. Tajā jāņem vērā faktori, kas saistīti ar šo nozari, un jārisina problēmas, ar kurām šī nozare saskaras.

Jūras transporta nozare ir stratēģiska nozare Eiropas Savienībai vairāku iemeslu dēļ — pirmkārt, tās nozīmes dēļ saistībā ar izaugsmi un nodarbinātību, tās starptautiskās dimensijas dēļ un tās vides un ilgtspējīgas attīstības aspektu dēļ. Tika minēts, ka jūras transports „pārvadā” 80 % pasaules tirdzniecības. Eiropas Komisijas paziņojums un *Van Dalen* kunga ziņojums parāda mums virzienu, kādā mums jānododas, nosaka stratēģiskus mērķus un galvenās darbības jomas Eiropas Savienības jūras transporta politikai.

Es personīgi vēlos uzsvērt konkrētus jautājumus, ko mana kolēģe *Vlasto* kundze un es esam popularizējuši Transporta un tūrisma komitejā, proti, Eiropas Savienībai ir jārikojas, lai nostiprinātu jūras transporta nozares konkurētspēju, kas jo īpaši ir saistīta ar darba apstākļu uzlabošanu un karjeras iespējām nozarē, nenošķirot konkurētspējas mērķi no ilgtspējīgas attīstības, godīgas konkurences un drošības mērķiem. Runājot par vides aspektiem, jāsaka, ka ES politikai būtu jāsekmē ārējo izmaksu internalizācija un jūras emisiju kontroles zonu izveide. Visbeidzot, gaidot pieaugošu jūras satiksmes līmeni, mums jāveicina ieguldījumi, kas virzītu mūsu ostu infrastruktūras modernizācijas un veiktspējas paaugstināšanas virzienā.

Ir svarīgi, lai Eiropas Parlaments dalītos savā redzējumā attiecībā uz ES jūras transporta politiku no šodienas līdz 2018. gadam. Es ceru, ka *Van Dalen* kunga lieliskais ziņojums, kurš Komisijā ir saņēmis plašu atbalstu, saņems tikpat plašu atbalstu Parlamentā, kas mums nodrošinās spēcīgu pamatu turpmākām sarunām.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Jūras transports Eiropas Savienībai kļūst aizvien svarīgāks. Paturot prātā to, ka jūrniecības nozare saskaras ar konkurenci ne tikai Kopienas līmenī, bet īpaši pasaules mērogā, mums būtu jāuzsver nozīme, kas piemīt jūras transporta daļas palielināšanai saistībā ar mūsu transporta darbību kopumā gan Kopienā, gan īpaši ārpus tās. Tomēr mums būtu jāuzsver, ka joprojām ir Eiropas

Savienības valstis, kas ir Parīzes Saprašanās memoranda melnajā vai pelēkajā sarakstā. Tādēļ mēs aicinām dalībvalstis un kuģu īpašniekus censties iegūt vietu Parīzes Saprašanās memoranda baltajā sarakstā.

Turklāt, ņemot vērā kuģu avārijas pēdējos gadus, es uzskatu, ka katrā dalībvalstī, kam ir piekļuve jūrai, ir jāizveido Eiropas kuģu avāriju intervences centri.

Komisār, es vēlos izmantot izdevību un šajās debatēs atkārtot savu pieprasījumu Komisijai maksimāli izmantot Eiropas Savienības tiešo piekļuvi Melnajai jūrai — reģionam, kam piemīt īpaša ģeogrāfiski stratēģiska nozīme. Šajā saistībā Komisijai būtu jāpublicē aicinājumi iesniegt priekšlikumus Melnās jūras koridoru attīstībai. Savienojums starp Roterdamas un Konstantas ostām cauri Reinas koridoram, Mainas kanāls un Donavas upe samazina attālumu starp Ziemeļjūru un Melno jūru par 4000 kilometriem. Tādēļ, manuprāt, tas ir vitāli svarīgs un es lūdzu Komisijai un dalībvalstīm paātrināt prioritātes projekta Nr. 18 īstenošanu.

Lai gan kuģu transports rada mazāku piesārņojumu, Eiropas Parlaments ir pieprasījis kuģu transportu iekļaut emisiju sertifikātu tirdzniecības shēmā, jo īpaši jūras transporta gadījumā.

Kuģu būvētavas saskaras ar finansiāliem sarežģījumiem, jo īpaši pašreizējā ekonomikas un finanšu krīzē. Pašlaik kuģu būvētavu pārstāvji nevar paredzēt risinājumu pašreizējās ekonomiskās krīzes pārvarēšanai.

Eiropas jūrniecības nozare saskaras ar pieaugošu kvalificētu jūrnieku trūkumu. Eiropas Savienības jūrnieku sociālie jautājumi un darba apstākļi ir cieši saistīti ar Eiropas flotes konkurētspēju. Es domāju, ka ir vajadzīgi pasākumi, lai sekmētu darba ņēmēju mobilitāti šajā nozarē bez nepamatotiem kavēkļiem un ierobežojumiem.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Priekšsēdētāja kungs! Es īpaši vēlos paust atzinību *Van Dalen* kungam un arī manam kolēģim *Fleckenstein* kungam par šo lielisko iniciatīvu, kas pavirza uz priekšu Eiropas Parlamenta mērķi attiecībā uz Eiropas Savienības jūrniecības politiku, un es arī vēlos pateikties viņu pretimnākšanai, pieņemot vairumu manu ierosinājumu.

Pabeigtais ziņojums ietver tādus svarīgus aspektus kā atbalstu ostu un kuģu pielāgošanai personām ar kustību traucējumiem un Starptautiskās Darba organizācijas 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā, kā arī tajā ir prasīts nozarei šo konvenciju ieviest savā darbībā. Vēl viens svarīgs aspekts ir profesionālo mācību priekšlikumu paplašināšana, ietverot visu līmeņu jūrniekus, lai novērstu šo viņu prasmju nepietiekamu novērtēšanu un izmantošanu.

Ziņojumā arī ir ierosināts vadīt Starptautiskās Jūrniecības organizācijas cīņu pret piesārņojumu, gan runājot par katlu kurināmās degvielas alternatīvām, gan par sēra emisiju samazināšanu, un ir arī ierosināts to panākt, izmantojot viedās transporta sistēmas, piemēram, *Galileo* satelīta sistēmu.

Ziņojumā arī ierosināts pastiprināt Eiropas cīņu pret pirātismu un atbalstīt *Atalanta* operācijas pieaugošo efektivitāti, kā arī atzīta vajadzība uzlabot kuģu projektēšanas kvalitāti, lai tos pielāgotu augstākajiem piekļuves un drošības standartiem.

Visbeidzot es jo īpaši atzinīgi vērtēju ostu nozīmes atzīšanu jaunajos Eiropas transporta tīklos, tostarp to būtisko savienojumu ar sauszemes ostām vai iekšzemes ostām, kā arī ar loģistikas platformām.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Priekšsēdētāja kungs! Stratēģija, par kuru šodien debatējam, ir ārkārtīgi mērķtiecīga un, runājot par pamatvirzienu, mūsu politiskās grupas referents *Koumoutsakos* jau ir pateicis visu, ko es vēlējos sacīt.

Tomēr es kā Pilsoņu brīvību, tieslietu un iekšlietu komitejas loceklis vēlētos izteikt komentāru saistībā ar ļoti interesanto un celmlauzēju e-jūras iniciatīvu izveidot jūras uzraudzības tīklu. Es personīgi piekristu Komisijas tekstam; tas paredz integrētas informācijas pārvaldības sistēmas izveidi, lai atzītu, uzraudzītu, noteiktu atrašanās vietu un ziņotu par visiem kuģiem jūrā un to kravām.

Tomēr līdzīgus — es nezinu, vai tie ir vairāk vai mazāk attīstīti — elektroniskās uzraudzības pasākumus uzņemas arī *Frontex* spēki saistībā ar cīņu pret nelegālo imigrāciju. Tādēļ es vēlos jautāt, vai mēs to ņemam vērā, vai Komisijai tās paziņojumā kaut kas ir jāprecizē, vai būtu jābūt konkrētām un atšķirīgām kompetences jomām katrai aģentūrai vai, iespējams, šo informāciju varētu apvienot, lai mums abos virzienos būtu labāks rezultāts.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Priekšsēdētāja kungs! Es vēlos runāt par diviem referenta minētajiem jautājumiem, bet ne pārāk plaši.

Pirmais ir pirātisms, par kuru visi ieteikumi ir labi, bet neizbēgami vispārīgi. Iespējams, ka varētu izmantot mūsu pieredzi, pamatojoties uz mācībām, kas gūtas saistībā ar *Atalanta* operāciju, lai vairāk sekmētu pašaizsardzības noteikumus, kurus ir ieteikusi Starptautiskā Jūrnieceības organizācija, ņemot vērā, ka pirātisms, visticamāk, paplašināsies un mūsu Eiropas Savienība nevar atkārtot šādu operāciju jūras telpā, ko izmanto ES tirdzniecības flotes.

Otrais jautājums ir par vajadzību pēc labāk attīstīta savienojuma starp jūras un iekšzemes ūdensceļu nozarēm, ņemot vērā šo jomu darbības sarežģītību. To, piemēram, parāda savstarpēji savienojumi starp ekonomikas, sociāliem, vides un politikas faktoriem Donavas upes un Melnās jūras gadījumā.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Pirmais jautājums attiecas uz ziņojumu, ko mēs Eiropas Komisijai pieprasām, proti, par *Marco Polo* programmas efektivitāti. Otrais jautājums attiecas uz iespējamību vai drīzāk turpmākiem likumdošanas priekšlikumiem, kas palielina Eiropas Savienības jūras ostu nozīmi globālajā jūras loģistikā.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Priekšsēdētāja kungs! Esmu lūdzis iespēju uzstāties, lai paskaidrotu, ka manā sākotnējā ziņojumā es neievēroju kādu lietu, ko nav pieminējuši arī mani kolēģi deputāti. Es īpaši vēlos minēt Eiropas Jūras drošības aģentūras jeb *EMSA* nozīmi. Man un vairākiem kolēģiem nesen bija iespēja apmeklēt *EMSA*, kas veic svarīgu darbu — kritiski nozīmīgu Eiropas Savienības jūras transporta stratēģijas izstrādāšanai. Šai aģentūrai ir vajadzīgs mūsu atbalsts, un es uzskatu, ka informācija un tehniskās iekārtas, kas ir tās rīcībā, ne tikai palīdz kuģniecībai un jūras transportam Eiropas Savienībā, bet arī palīdz citām pirms mirkļa minētajām nozarēm, jo īpaši, piemēram, attiecībā uz informāciju, kuru var novērtēt un izmantot arī *Frontex*.

Godīgi sakot — un šis ir mans pēdējais komentārs — *EMSA* veic svarīgu darbu, kas mums ir jāatzīst un jāņem vērā, kad diskutēsim par Eiropas Savienības jūrnieceības stratēģiju.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētāja kungs! Šis ir bijušas aizraujošas debates, kas noteikti nostiprina *Van Dalen* kunga lielisko ziņojumu. Es domāju, ka tas ir labi izstrādāts, jo visgrūtāk ir uzrakstīt vispārīgu ziņojumu par stratēģiju tādēļ, ka stratēģija ir instruments, kam patiesi ir ilgāka termiņa redzējums, un vienlaikus uzmanība ir jāpievērš galvenajiem jautājumiem.

Mēs kolēģijā pašlaik strādājam, lai sagatavotu sīki izstrādātu ceļvedi attiecībā uz īstenošanu. Mēs to varētu iesniegt ne vēlāk kā vasarā. Es vēlos minēt trīs konkrētus jautājumus. Viens jautājums attiecas uz valsts atbalstu ostām. Par to notiek diskusijas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorātā, kā arī ar bijušo par konkurenci atbildīgo komisāru, un viņi ļoti vēlas, lai mēs — Komisija — saskaņoti strādātu kopā, tādēļ tas aizņems zināmu laiku. Es nevaru jums noteikt nekādus precīzus termiņus, bet mēs pie tā strādājam.

Attiecībā uz *Marco Polo* jautājumu mēs esam diskutējuši par jautājumiem saistībā ar Eiropas transporta tīklu, tādēļ šīs diskusijas būs ar to saistītas.

Attiecībā uz jūras ostām mums šobrīd netiek izstrādāti nekādi tiesību akti.

Visbeidzot vēlreiz pateicos jums, priekšsēdētāja kungs un godājamie deputāti, par debatēm. Tās Komisijai patiesi ir palīdzējušas.

Peter van Dalen, referents. – (NL) Priekšsēdētāja kungs, paldies jums un paldies visiem deputātiem. Es domāju, ka šis ziņojums ir labs piemērs konstruktīvai sadarbībai starp dažādām grupām.

Vēlos runāt par trim galvenajiem jautājumiem, kurus daži no jums jau minēja. Pirmkārt, vide, kas ir ārkārtīgi būtiski. Ir būtiski jāuzlabo mūsu kuģu ekoloģiskie raksturlielumi, un savā ziņojumā es šajā saistībā esmu izklāstījis vairākas iespējas, jo īpaši nodevas ieviešanu katlu kurināmās degvielas izmantošanai, jo šīs degvielas vides raksturlielumi ir negatīvi. Es vēlētos zināt, vai Komisija varētu šo ideju apsvērt vēlreiz.

Visbeidzot, „zaļo ostu” koncepcija, kā daži deputāti ir to nosaukuši. „Zaļā ostā” videi nekaitīgu kuģi apkalpotu ātrāk un tam būtu jāmaksā mazāka ostas nodeva. Šāda koncepcija ir atalgojums par labiem ekoloģiskajiem raksturlielumiem. Tādējādi faktiski tiek apvienota stimulu un preventīvu darbību sistēmu. Ja kuģim ir labi ekoloģiskie dati, to atalgo, un, ja kuģis neatbilst kritērijam, tas ātri zaudē līdzekļus. Es šādu sistēmu spēcīgi atbalstu.

Runājot par drošību, viens no deputātiem sacīja, ka dalībvalstīm ir ļoti ātri jāīsteno trešais kuģošanas drošības tiesību aktu kopums. Tas ir vajadzīgs. *Țicău* kundze minēja Parīzes Saprašanās memorandu. Jums ir taisnība; pašlaik tiek mainīta darbības virzība, aizstājot regulārās pārbaudes ar pārbaudēm, kas paredzētas riska

novērsšanai un kas ir daudz labāk par fiksētajiem procentiem. Tas pārbaudēm nodrošina lielu stimulu un labus raksturlielumus atalgo. Tātad kuģiem ir jānodrošina labi raksturlielumi. Slovākija joprojām nav baltajā sarakstā, un tai šajā ziņā ir jāveic papildu pasākumi.

Esmu īpaši uzsvēris kuģu būvniecību un kuģu apkopi. Mēs zinām, ka ekonomikas lejupslīdes laikā apkope ātri tiek aizmirsta. Mēs noteikti nedrīkstam to pieļaut, jo īpaši klasificēšanas sabiedrības pašlaik saskaras ar lielu pieprasījumu.

Mēs pilnīgi atbalstām *Atalanta* misiju pret pirātismu. Tā ir laba misija un ir jau guvusi sekmīgus rezultātus. Pagājušajā nedēļā Nīderlandes jūras kara flotes fregate palīdzēja atbrīvot Vācijas tirdzniecības kuģi. Man šāda sadarbība šķiet nevainojama. Šajā konkrētajā gadījumā visiem kuģu īpašniekiem bija jāsadarbojas un jākuģo konvojā, jo neviens no viņiem to nevarēja paveikt viens.

Visbeidzot vēlos pateikties komisāram un Komisijai, un mēs ar nepacietību gaidām šā ziņojuma pārtapšanu ceļvedī.

Priekšsēdētājs. – Debātes tiek slēgtas.

Balsojums notiks pēc divām nedēļām sesijas laikā Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Sergio Berlato (PPE), rakstiski. – (IT) Priekšsēdētāja kungs, dāmas un kungi! Eiropas jūras transporta nozarei ir būtiska nozīme globalizētajā tirgū. Tās nozīmes pamatā ir viena galvenā statistika: 41 % pasaules flotu pārvalda Eiropas Savienības valstis.

Tomēr pēc valsts atbalsta palielināšanās trešo valstu jūras transporta nozarēs Eiropas flotes konkurētspējas pozīcija izjūt pieaugošu spiedienu. Tādēļ es mudīnu Komisiju ātri iesniegt jaunus valsts atbalsta noteikumus, lai attīstītu godīgus starptautiskas jūras tirdzniecības nosacījumus.

Jaunākajos pētījumos tiek lēsts, ka jūras transporta apjomi dalībvalstīs palielināsies no 3,08 miljardiem tonnu 2006. gadā līdz 5,3 miljardiem tonnu 2018. gadā. Tādēļ es piekrītu šā ziņojuma saturam; citiem vārdiem sakot, es piekrītu, ka Eiropas ostu infrastruktūras spēju attīstība ir prioritārs jautājums, lai uzturētu jūras transporta nozares izaugsmi.

Visbeidzot es uzskatu, ka jūrniecības profesijas ir vairāk jāreklamē starp jauniem Eiropas pilsoņiem, izmantojot piemērotu informāciju, kāda pašlaik, šķiet, trūkst. Manuprāt, pieaugošais profesionāļu trūkums Eiropas jūras transporta nozarē var to laika gaitā novājināt.

Danuta Jazłowiecka (PPE), rakstiski. – (PL) Dāmas un kungi! Pavērojot Eiropas Savienības jūras transporta nozares situāciju, var izdarīt divpusējus secinājumus. No vienas puses, iesniegtie dati apliecina to, ka dalībvalstu karogiem pieder liela daļa transporta nozarē pasaulē, kā arī Eiropas Savienībā. Tas akcentē Kopienas nozīmi jaunu tehnoloģiju un organizāciju sistēmu īstenošanā, jo īpaši to, kas ir saistītas ar vides aizsardzību un apkāpju dzīves apstākļu uzlabošanu. Tomēr, no otras puses, ir vērojama pieaugoši spēcīga konkurence no trešo valstu puses, jo īpaši no tā sauktajiem izdevīguma karogiem. Pamanāma ir arī jaunu cilvēku pieaugoša nevēlēšanas strādāt šajā nozarē, kas neapšaubāmi ir sarežģīta nozare. Kopumā pašreizējā jūras transporta tirgus situācija ES nav slikta, bet tās perspektīvas neviens optimistiskas izredzes. Tomēr man personīgi prioritāri ir pasākumi, kas palīdz iekšzemes kuģošanai un nodrošina optimālus savienojumus starp jūras un iekšzemes preču transportu. Es pārstāvu apgabalu, kas atrodas Odras upes baseina augšējā daļā, un redzu, cik maz tiek izmantots upju ostu potenciāls šajā reģionā, jo īpaši kā transporta maršruts, kas savieno Čehijas Republikas, Polijas un Vācijas iekšzemes reģionus ar Ščecinas jūras ostu. Arī šis aspekts būtu jāpatur prātā ES jūras transporta kontekstā, lai saistībā ar apspriesto politiku piemērotie pasākumi sekmētu visas Kopienas attīstību, nevis tikai piekrastes reģionu attīstību.

Vilja Savisaar (ALDE), rakstiski. – (ET) Priekšsēdētāja kungs, *Van Dalen* kungs, dāmas un kungi! 41 % pasaules flotu pieder Eiropai, tomēr diemžēl dažas valstis savām flotēm un kuģu īpašniekiem nodrošina lielāku atbalstu nekā Eiropas Savienības dalībvalstis vai arī piemēro mazāk stingras prasības attiecībā uz kuģu drošību un vides nekaitīgumu.

Eiropai tās jūrniekiem ir jānodrošina labāki darba apstākļi, tās kuģu drošība un jūras vides situācijas uzlabošana. Lai to paveiktu, mums būtu jāpieprasa vai, iespējams, jāmudina dalībvalstis atbalstīt valsts jūrniecības nozari vai nodrošināt, ka valsts reģistrā esošie kuģi ievēro ratificēto konvenciju, kā arī starptautiskās prasības. Lai

gan jūras transports ir videi nekaitīgāks par autotransportu vai gaisa pārvadājumiem, ir iespējams vēl vairāk samazināt piesārņojumu.

Ierosinot šo priekšlikumu, es ceru uz pārmaiņām, kas turpmāk doku darbības padarīs efektīvākas un mazāk piesārņojošas — to noteikti sekmēs procedūras, kurās neizmanto dokumentus papīra formātā, kā arī viedo transporta sistēmu plašāks lietojums. Tomēr viedo transporta sistēmu galvenais mērķis nav samazināt piesārņojumu, bet gan palielināt efektivitāti un garantēt labāku konkurenci.

Jūrniecības nozares drošība ir ļoti svarīga. Mums jādara viss, lai nodrošinātu mūsu jūrnieku, pasažieru, kuģu un preču drošību, bet vienlaikus mēs šo problēmu nevaram atrisināt ar aizvērtām acīm. Mums situācija ir jāaplūko plašāk un jārod risinājums šajā jomā pastāvošajām problēmām.

Īsumā es teiktu, ka jūrniecības darbības ir mūsu ekonomikas un daudzu eiropiešu ikdienas ļoti svarīga daļa. Tādēļ mums jādara viss, lai nodrošinātu šīs nozares konkurētspēju un ilgtspēju, neaizmirstot vides un cilvēcisko faktoru.

21. Europeana — nākamie soļi (īss izklāsts)

Priekšsēdētājs. - Nākamais punkts ir *Helga Trüpel* ziņojuma (A7-0028/2010) „Europeana — nākamie soļi” īss izklāsts Kultūras un izglītības komitejas vārdā (COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)).

Helga Trüpel, referente. – (DE) Priekšsēdētāja kungs, komisāres Kroes kundze! *Europeana* ir lielākais digitālās kultūras projekts Eiropas Savienībā. Kas ir *Europeana*? Tā ir digitālā bibliotēka, mūsu Eiropas kultūras mantojuma digitāls muzejs un digitāls arhīvs. Šā projekta mērķis ir nodrošināt piekļuvi šim digitālajam resursam ne tikai Eiropas Savienībā, bet arī visā pasaulē. *Europeana* projekts tika sākts 2008. gada novembrī, un tajā piedalās vairāk nekā 1 000 kultūras iestāžu, savukārt sadarbības tīkla dalībniešu skaits pārsniedz 150. Līdz šim ir digitalizēti aptuveni 6 miljoni Eiropas kultūras mantojuma darbu. Tiek lēsts, ka līdz 2010. gada jūnijam tiks digitalizēti 10 miljoni darbu, savukārt līdz 2015. gadam šis skaitlis varētu palielināties līdz 15 miljoniem.

Kā jūs redzat, šis ir ļoti vērienīgs un Eiropas Savienībai nozīmīgs pasākums. Līdz šim tā finansējumu ir nodrošinājusi *eContentplus* programma un dalībvalstis, tomēr digitalizācijas līmenis dažādu dalībvalstu starpā ir atšķirīgs. Vadībā ir izvirzījusies Francija ar aptuveni 40 %, Vācijā šis skaitlis ir 16 %, savukārt daudzas citas dalībvalstis ievērojami atpaliek, tomēr mums jāatceras, ka šim projektam ir jāklūst par Eiropas digitālās kultūras politikas paraugprojektu.

Īpaši svarīgi ir tas, ka mēs saprotam, ka tā ir sabiedriska kultūras iestāde, kurai saprotamu iemeslu dēļ ir jānodrošina spēcīga konkurence *Google* grāmatu meklēšanas rikam, jo mēs negribam uzticēt Eiropas kultūras mantojumu monopolorganizācijai. Mēs vēlamies nodrošināt šim mantojumam viseiropeskāko sabiedrisko resursu, vienlaikus saglabājot arī valsts ietekmi, jo tas nozīmē, ka Eiropas iedzīvotājiem būs arī politiskā ietekme.

Ar darbiem, kurus vairs neaizsargā autortiesību likums, kā arī ar sabiedriskajā īpašumā esošiem darbiem problēmu nebūs, tomēr sarežģījumi var rasties ar nezināmu autoru darbiem, citiem vārdiem sakot, ar autortiesību aizsargātiem darbiem, kuriem tiesību subjekti ir grūti identificējami. Kas attiecas uz autortiesību aizsargātiem darbiem, tad ir vēl viena problēma. Ja *Europeana* tiks ietverti darbi, kurus aizsargā autortiesību likums, tad radīsies nepieciešamība noteikt maksu par privātu lejupielādi, jo pretējā gadījumā mēs iznīcināsim pievienoto vērtību kultūras tirgū.

Ņemot vērā iepriekš teikto, tas, ko es vēlos panākt no politiskā viedokļa, ir ātra un efektīva digitalizācija, vienlaikus saglabājot autortiesības, jo tādējādi mēs spēsim saglabāt arī Eiropas Savienības kultūras daudzveidību. Tādēļ mums ir vajadzīgs vienprātīgs risinājums attiecībā uz nezināmu autoru darbiem un to rūpīga izpēti, lai noteiktu, kuri ir likumīgie autortiesību subjekti. Tagad, kad mēs apspriežam turpmāko Lisabonas stratēģiju, proti, ES stratēģiju 2020. gadam, un kad runa ir par mūsu ekonomikas modernizāciju, digitālas, uz zināšanām pamatotas sabiedrības attīstību, kā arī par kultūras daudzveidības saglabāšanu, no politiskā viedokļa vislielākā nozīme ir tam, ka *Europeana* projekts būs daļēji jāfinansē no minētās ES programmas 2020. gadam, iesaistot šajā procesā arī dalībvalstis. Tam ir jāklūst par kopīgu Eiropas projektu, tādēļ ir nepieciešama kampaņa „Pievienojies *Europeana*”, lai atrastu arī privātos sponsorus. Mums ir jāpalielina ES iedzīvotāju, jo īpaši jauniešu, informētība par šādu digitālo resursu esamību. Daudzi joprojām neko nezina par šo tēmu. Tas ir nopietns uzdevums, kurš būs jāveic kopīgi.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Priekšsēdētāja kungs! *Europeana* ir ļoti nozīmīgs pasākums, kurš nodrošinās piekļuvi Eiropas kultūras mantojumam arī pārējo pasaules valstu iedzīvotājiem. Kā jau mums visiem ir zināms, tā nav tikai bibliotēka vien, bet arī virtuāls muzejs un arhīvs. Es vēlos, lai ikviens no mums, kas šodien ir šeit, varētu apgalvot, ka tādu ievērojamu autoru kā Šopēna, Marijas Sklodovskas–Kirī vai Juliūša Slovacka darbi būs pieejami internetā. Es gribētu nosaukt trīs galvenos faktoros. Pirmkārt, kas attiecas uz *Europeana*, tad mēs nedrīkstam pieļaut kvalitātes zudumu. Šajā ziņā mums ir jābūt ļoti uzmanīgiem. Otrkārt, ir jāatrisina jautājums par autortiesībām attiecībā uz vairs neizdodamiem, kā arī nezināmu autoru darbiem. Treškārt, man ir liels lūgums *Kroes* kundzei, proti, paātrināt digitalizācijas procesu dalībvalstīs, lai mēs nākotnē varētu lepoties ar šo vērienīgo paraugprojektu.

Es gribētu pateikties *Trüpel* kundzei par lielisko ziņojumu.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Kā Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas atzinuma par ziņojumu „*Europeana* — nākamie soļi” sagatavotājs es atzinīgi vērtēju to, ka šis ziņojums ir pabeigts un ceru, ka Komisija pieņems ar to saistītos ieteikumus. Līdz šim debatēs par šo tematu ir apspriesti dažādi jautājumi, piemēram, IT struktūra, *Europeana* tīmekļa vietnes pārvaldība, brīva piekļuve bibliotēkā esošajai informācijai, nepieciešamība standartizēt digitalizācijas procesu, kā arī problēmas ar tīmekļa vietnes atspoguļojumu plašsaziņas līdzekļos. Daži no šiem jautājumiem ir ietverti ziņojumā. Tas manī vieš cerību, ka mums ir izdevies sagatavot izsmelšu ziņojumu.

Tomēr es ceru, ka turpināsies debātes par atsevišķiem aspektiem, piemēram, tīmekļa vietnes pārvaldību, finansējuma metodēm un tīmekļa vietnes izveidošanu vienotas datubāzes, nevis portāla formātā. Es ceru, ka Eiropas Parlamenta ieteikumi un Komisijas nostāja iepriekš minētajos jautājumos palīdzēs izstrādāt sekmīgu projektu. *Europeana* būs sekmīgs ES projekts, ja vien tā pamatā būs ES vērtības un ideāli un tas kļūs par Eiropas kultūras informācijas atskaites punktu.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Priekšsēdētāja kungs! Iesakām es vēlētos pateikties *Trüpel* kundzei par viņas lielisko ziņojumu. Es viņu pazīstu jau piecus gadus un zinu, ka viņa dara savu darbu profesionāli un ar vislielāko rūpību. Par to liecina viņas sagatavotais ziņojums.

Šis ir cita veida projekts, kāds mums Eiropā ir nepieciešams, jo Eiropas Savienība tiek uzskatīta par vērtību kopienu, tomēr tā ir arī spēcīga kultūras kopiena. Mums ir 27 dažādas dalībvalstis ar bagātu un daudzveidīgu kultūru.

Ja laikā, kad palielinās informācijas lielceļu skaits, mēs varam atvieglot iedzīvotāju piekļuvi informācijai, tad šī ir sava veida Eiropas bagātība, kurā ir vērts veikt ieguldījumu un meklēt līdzekļus tās uzturēšanai. Šādā veidā arī visām mazajām valstīm būs iespēja popularizēt savu īpašo un unikālo kultūru. Tiklīdz Komisijai, sadarbojoties ar dalībvalstīm, tiks pagarinātas platjoslas, kultūras pakalpojumu jomā, kā arī elektroniskajās bibliotēkās, muzejos un arhīvos tiks nodrošināta vienlīdzības principa ievērošana.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Mana politiskā grupa un es personīgi īpaši neatbalstām plašu programmu izstrādi, kā arī lielu iestāžu vai tādu struktūru izveidi, kuru darbības joma ir plašāka par nepieciešamo, tomēr ar *Europeana* projektu tā nav. Būtībā tas ir kaut kas ļoti nozīmīgs, jo īpaši tādēļ, ka mēs dzīvojam vizuālās nevis rakstiskās kultūras laikā. Tas nozīmē, ka Neils Postmans savā grāmatā „Mēs izklaidējamies līdz nāvei” pauž domu, ka vizuālā kultūra mazina sabiedrības apspriešanās nozīmi un padara mūs garīgi nabadzīgākus. Tas savukārt nozīmē, ka tad, ja projekts veicinās lasīšanas ieraduma attīstību, iedzīvotājiem vienlaikus būs iespēja uzlabot savas prāta spējas. Tādējādi ES būs veikusi ieguldījumu izglītības kvalitātes uzlabošanā, cilvēki dalībvalstīs kļūs aktīvāki un gudrāki, un tādējādi arī labāki pilsoņi.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Priekšsēdētāja kungs, dāmas un kungi! Mēs apspriežam iniciatīvu, kura var izrādīties īsts dārgums Eiropas Savienībai, tādēļ es gribētu pateikties referentei *Trüpel* par viņas izcilo ziņojumu.

Runa ir par elektronisku ES kultūras darbu depozitāriju, kurš nodrošinās piekļuvi sākotnējam informācijas avotam, un šeit es gribētu uzsvērt, ka *Europeana* projekta veiksmīga īstenošana būs atkarīga no formāta, kādā tas tiks izveidots. Ar to es vēlējos teikt, ka mēs nevēlamies, lai *Europeana* būtu tādu jau esošu elektronisko platformu kā *Google* vai *Wikipedia* kopija.

Mēs vēlamies izveidot nopietnu un drošu avotu, kurā ietvertajai informācijai būtu zinātniska nozīme un vērtība, proti, avotu, kas nodrošina intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzību, kā arī satura nopietnību. Manuprāt, to garantēs iesniegtie grozījumi, kā arī Kultūras un izglītības komitejā rīkotās debātes par šo tēmu.

Diemžēl mūsu spēkos nebūs nodrošināt dalībvalstu interesi izmantot šo instrumentu, lai popularizētu savu kultūru.

Tādēļ mums katram ir jāuzņemas savi pienākumi un jāskaidro savas valsts valdībai un iedzīvotājiem, cik nozīmīgs ir šis projekts, lai panāktu vēlamo ietekmi un mēs visi to varētu izmantot vislabākajā iespējamajā veidā vidēji ilgā termiņā.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Priekšsēdētāja kungs, dāmas un kungi! Pirmkārt, es vēlos izteikt vislielāko pateicību *Trüpel* kundzei par patiesi lielisko ziņojumu, kuru mēs šodien apspriežam.

Manuprāt, tas ir apsveicami, ka mēs īstenojam šādu projektu, lai nodrošinātu Eiropas un arī visas pasaules iedzīvotājiem Eiropas kultūras mantojuma pieejamību digitālajā tiešsaistes bibliotēkā. Tomēr, lai šim projektam būtu panākumi, mums arī turpmāk būs jāveic kopīgi pasākumi, tādēļ mana grupa uzskata, ka svarīgs priekšnoteikums tam ir brīva un, cik vien iespējams, bezmaksas piekļuve mūsu kultūras mantojumam, izmantojot *Europeana*.

Kopīgās diskusijās mēs esam panākuši kompromisu, nodrošinot aizsargāto darbu autoru intereses un vienlaikus garantējot brīvu piekļuvi mūsu kultūras mantojumam. Es ļoti vēlētos arī, lai Komisija izvērtētu un pieņemtu šos priekšlikumus.

Vēl viens priekšnoteikums ir tas, ka dalībvalstis arvien vairāk apzinās savu atbildību. Piemēram, mana valsts uzskata, ka būtu nepieņemami, ja Gētes darbi būs pieejami poļu vai franču valodā, bet nebūs pieejami oriģinālvalodā, proti, vācu. Ņemot vērā iepriekš teikto, mums visiem ir vēlreiz jāaicina dalībvalstis nodrošināt atbilstīgu finansējumu, lai arī šajā līmenī *Europeana* projekta īstenošana noritētu sekmīgi.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Ņemot vērā ieguvumus, ko visiem Eiropas Savienības iedzīvotājiem sniedz piekļuve *Europeana* vietnei, manuprāt, vajadzētu iespējami drīz nodrošināt tās pieejamību visās oficiālajās valodās. Es uzskatu, ka ir ļoti svarīgi, lai arī personām ar invaliditāti tiktu nodrošināta piekļuve *Europeana* digitālajam saturam, tādēļ ir nepieciešams gan atbilstīgs formāts, gan arī viņu vajadzībām pielāgota piekļuve.

Mēs ierosinām Komisijai lūgt, lai digitālā satura izstrādātāji sertificētu tīmekļa vietnes, uz kurām norādītas atsauces *Europeana* vietnē. Nobeigumā es vēlos teikt, ka ne mazāk svarīgi ir nodrošināt ilgtspējīgu *Europeana* projekta finansēšanas un attīstības sistēmu. Komisāra kungs, lūdzu nedaudz pastāstiet mums par to, kā tiek pārskatīta Direktīva par dažu autortiesību un blakustiesību aspektu saskaņošanu informācijas sabiedrībā.

Neelie Kroes, Komisijas priekšsēdētāja vietniece. – Priekšsēdētāja kungs, godātie deputāti un, protams, jo īpaši *Trüpel* kundze, par kuras ziņojumu mēs esam sajūsmā! Mēs to vērtējam ļoti atzinīgi. Manuprāt, „*Europeana* — nākamie soļi” patiesi ir vērienīga pasākuma sākums un cita starpā apliecina, ka *Europeana* kā kopīgam piekļuves punktam Eiropas bagātajam un daudzveidīgajam kultūras mantojumam šajā digitālajā laikmetā turpmāk tiks nodrošināts spēcīgs politiskais atbalsts.

Ņemot vērā iepriekš minēto, es gribētu pateikties referentei *Trüpel* par paveikto darbu, kā arī izteikt viņai atzinību par zīmola izveidi, jo tas ir unikāls pats par sevi un nav nepieciešamības skaidrot, ko nozīmē *Europeana*.

Esmu informēta, ka Komisija var atbalstīt arī alternatīvu rezolūcijas priekšlikumu, par kuru ir vienojušās galvenās Parlamenta politiskās grupas.

Es gribētu vēlreiz uzsvērt, ka tas ir sākums vērienīgam projektam, kura mērķis ir nodrošināt tiešu piekļuvi internetā kolekcijai, kur ir digitalizētas grāmatas, laikraksti, kartes un muzeju priekšmeti no Eiropas bibliotēkām, muzejiem un audiovizuālo materiālu arhīviem. Digitālajā laikmetā ir svarīgi nodrošināt piekļuvi kultūras vērtībām ne tikai tādēļ, lai mēs kā iedzīvotāji kļūtu labāki, kā teica *Migalski* kungs. Nogaidīsim un tad būs skaidrs, bet, jebkurā gadījumā, šāds projekts dod iespēju kļūt laimīgākiem, jo kultūras vērtību baudīšana vairumā gadījumu rada cilvēkos laimes sajūtu.

Parlamenta ziņojumā ir pamatoti uzsvērti, ka šim projektam ir arī ekonomiska ietekme. Mūsu kultūras mantojuma pārveidošana ciparu formātā un pieejamība tiešsaistē veicinās dažādu nozaru, piemēram, izglītības, pētniecības, tūrisma un arī plašsaziņas līdzekļu, attīstību.

Europeana vietne ir rezultāts bezprecedenta sadarbībai starp Eiropas bibliotēkām, muzejiem un arhīviem. Pašlaik, kā jau *Trüpel* kundze pareizi teica, šī vietne nodrošina piekļuvi 7 miljoniem digitalizētu objektu, tomēr tas ir tikai sākums darbam, kurš mums visiem būs jāturpina, jo ir iespējams paveikt vairāk, un mēs to

varam. Kas attiecas uz *Europeana* un ar to saistītās politikas virzieniem, tad Parlamenta ziņojumā ir minētas konkrētas jomas, kurās turpmākajos gados gūstami panākumi.

Minētās vietnes attīstība, pirmkārt, būs atkarīga no dalībvalstu ieguldījuma, un tām ir jādara vairāk, lai digitalizētu savu kultūras mantojumu un, izmantojot *Europeana*, nodrošinātu piekļuvi visiem digitalizētajiem darbiem. Esmu gandarīta, ka Parlaments kopā ar Komisiju ir izteicis aicinājumu dalībvalstīm paātrināt šo procesu — jo ātrāk, jo labāk.

Parlaments ir uzsvēris, ka *Europeana* ir jānodrošina piekļuve ne tikai sabiedriskā īpašuma darbiem, bet arī tiem, kuri ir aizsargāti ar autortiesībām. Patiesi, tā ir neatliekama vajadzība un mana atbilde *Ţicāu* kundzei ir tāda, ka vajadzētu rast risinājumu tam, kā saglabāt ciparu formātā nezināmu autoru darbus (kuriem nav iespējams identificēt autortiesību subjektus), kā arī darbus, kas vairs netiek izdoti. Ja šādu risinājumu rast neizdosies, pastāv risks, ka Eiropa dažu gadu laikā atpaliks, jo īpaši salīdzinājumā ar ASV.

Pašlaik Komisija veic ietekmes novērtējumu, lai rastu juridisku risinājumu attiecībā uz nezināmu autoru darbiem Eiropas līmenī, un mēs apspriežam, ko varētu darīt, tomēr, ja jums nav iebildumu, es atgriezīšos pie šā jautājuma tad, kad runāsim par digitālo programmu, jo tas ir ļoti svarīgi.

Šajā gadā darbību sāks uzlabotā *Europeana* versija. Tiek plānots, ka tā nodrošinās piekļuvi vairāk nekā 10 miljoniem digitalizētu vienību. Arī turpmākajos gados vietnes iespējas tiks palielinātas. Parlaments uzsver, ka, lai attīstītu *Europeana*, informētība par šo vietni ir jāpalielina gan kultūras iestādēs, kuras var sniegt ieguldījumu digitalizētā satura veidošanā, gan arī visā sabiedrībā. Kā jau jūs pareizi teicāt, īpaša uzmanība būtu jāpievērš jauniešiem, izvirzot par mērķauditoriju skolas, jo viņi ir nozīmīga mūsu sabiedrības daļa.

Komisija ir pilnīgi apņēmusies turpināt darbu, lai attīstītu *Europeana*, kā arī ar to saistītos politikas virzienus, un šī būs Eiropas digitālās programmas galvenā darbības joma. Katrā ziņā par to ir vērts cīnīties.

Priekšsēdētājs. - Debātes tiek slēgtas.

Balsojums notiks pēc divām nedēļām gaidāmajā sesijā Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), rakstiski. – (PL) Kas attiecas uz *Europeana*, proti, Eiropas digitālo bibliotēku, tad mēs esam saskārušies ar dažādām problēmām. Šā Eiropas līmeņa pasākuma panākumi nebūt nav nodrošināti. Pirmkārt, tādēļ, ka līdz šim *Europeana* vietnē darbus ievietoja tikai dažas aktīvākās valstis. Otrkārt, interese rada nevis mūsdienus, bet senie darbi, kuri ir sabiedrības īpašums. Es vēlētos pievērst īpašu uzmanību vienam, manuprāt, ļoti būtiskam *Europeana* projekta aspektam, proti, finansējumam. Digitālās kolekcijas paplašināšanas process ir ļoti dārgs un norisināsies vēl daudzus gadus, bet finansējums *Europeana* projektam ir paredzēts vienīgi līdz 2013. gadam, daļēji to finansējot no Eiropas Komisijas, kā arī no dalībvalstu un privāto sponsoru ieguldījumiem. Manuprāt, ir svarīgi nodrošināt stabilus finansējuma avotus nākamajā daudzgadu finanšu shēmā 2014.–2020. gadam. Eiropas fondu piešķirtās dotācijas konkrētām dalībvalstu kultūras iestādēm rosinās tās efektīvāk veikt kolekciju digitalizāciju. Vienlaikus ir jāizvirza dalībvalstīm konkrētā laikā sasniedzami obligātie mērķi. Tikai īstenojot burkāna un pātagas principu, būs iespējams panākt, lai *Europeana* kļūtu par pievilcīgu portālu, kurš radīs lielu interesi gan lasītājiem, gan pētniekiem, nevis par digitāliem bēniņiem, kuros glabājas veci, nevajadzīgi krāmi.

Iosif Matula (PPE), rakstiski. – (RO) Mēs vēlamies, lai *Europeana* būtu pilnīgi jauns, Eiropas kultūras vērtībām veltīts projekts, nevis alternatīva Google grāmatu meklēšanas rīkam. *Europeana* ir digitāla bibliotēka, muzejs un arhīvs, kas nodrošina piekļuvi Eiropas kultūras mantojumam, garantē drošu informācijas avotu un rosina dalībvalstis strukturētā veidā pievienot jaunu saturu esošajai datubāzei.

Europeana nedrīkst kļūt par tādu portālu kā *Wikipedia*, kurā ikviens var ievietot tekstu, to iepriekš nepārbaudot. Šādas prakses rezultātā ievietotajos tekstos rodas dažādas satura kļūdas. Tādējādi mēs šajā vietnē varam izveidot īpašu sadaļu, kurā lietotāji varēs savā starpā apspriesties, nepiedāvājot viņiem iespēju mainīt ievietotā darba saturu.

Ir ļoti svarīgi, lai tiktu pievērsta uzmanība *Europeana* vietnes grafiskajam noformējumam, tādējādi palielinot informētību par šo projektu un padarot to pieejamāku lietotājam, jo pašreizējais noformējums, mūsaprāt, nav pietiekami lietotājdraudzīgs un var veicināt sabiedrības intereses zudumu. Pamatojoties uz minētajiem apsvērumiem, es atbalstu Eiropas Tautas partijas (Kristīgo demokrātu) grupas iesniegto rezolūcijas priekšlikumu kā alternatīvu ziņojumā izvirzītajam pašreizējam variantam, lai mēs varētu palīdzēt izveidot informācijas ziņā vērtīgu portālu.

Emil Stoyanov (PPE), rakstiski. – (BG) Dāmas un kung! Pašlaik viens no politiķu un iedzīvotāju galvenajiem uzdevumiem ir saglabāt Eiropas kultūras mantojumu turpmākajām paaudzēm. *Europeana* ir viens no galvenajiem projektiem šajā jomā, un tas paātrinās kultūras mantojuma digitalizācijas procesu katrā dalībvalstī. Diemžēl joprojām nākas saskarties ar kultūras un juridiska rakstura problēmām, kas saistītas ar grāmatu, tostarp Eiropas bibliotēkās esošo grāmatu, masveida digitalizāciju. Autortiesības un ar to saistītie dalībvalstu tiesību akti ir viena no lielākajām *Europeana* projekta īstenošanas problēmām. Arī konkurence ar *Google* ir radījusi daudzus neatrisinātus jautājumus. Ņemot vērā iepriekš teikto, ir jāmeklē līdzekļi dalībvalstu bibliotēku, muzeju un arhīvu atbalstam, lai minētais projekts kļūtu par Eiropas bagātā un daudzveidīgā kultūras mantojuma patiesu atspoguļojumu. Kultūras un izglītības komitejas debatēs es ierosināju, lai Eiropas Parlamentam tiktu piešķirta kontrole pār šo projektu, tomēr atskārtu, ka, ņemot vērā pašreizējos noteikumus, tas nav iespējams. Tomēr es gribētu, lai pienāktu brīdis, kad Eiropas Parlaments kā vienīgā ES iestāde, kuras deputāti ir tieši ievēlēti, uzņemtos kontroli pār Eiropas iniciatīvām. Paldies par uzmanību.

22. Dzīvnieku labturības rīcības plāna laikposmam no 2006. līdz 2010. gadam izvērtēšana (īss izklāsts)

Priekšsēdētājs. - Nākamais punkts ir *Marit Paulsen* ziņojuma (A7-0053/2010) par dzīvnieku labturības rīcības plāna laikposmam no 2006. līdz 2010. gadam izvērtēšanu īss izklāsts Lauksaimniecības un lauku attīstības komitejas vārdā.

Marit Paulsen, referente. – (SV) Priekšsēdētāja kungs! Būtībā dzīvnieku labturība ir jautājums, kas rada bažas daudziem Eiropas iedzīvotājiem, un tas nav saistīts tikai ar attieksmi pret dzīvniekiem, bet arī ar mūsu identitāti, attieksmi pret sevi un Eiropu, kā arī ar viedokli par civilizācijas raksturīgākajām iezīmēm. Tas ir pierādījums mūsu cieņai un attieksmei pret tiem, kuri ir devušies kopā ar mums šajā lielajā dzīves ceļojumā.

Es savā novērtējumā, kuru atbalsta Lauksaimniecības un lauku attīstības komiteja, pamatotu iemeslu dēļ esmu ietvērusi lielāko daļu no Parlamenta 2006. gadā pieņemtā rīcības plāna, kura referente bija *Jeggle* kundze. Tam trūkst tāda svarīga aspekta kā atbilstības. Tādēļ, analizējot jauno rīcības plānu, kurš kā es un arī Komisija ceram, tiks pieņemts šajā gadā, es galveno uzmanību pievērsu tā lielākai atbilstībai spēkā esošajiem tiesību aktiem.

Pašlaik īpaši ir jānodrošina atbilstība direktīvai, ar kuru nosaka dzīvnieku audzēšanas un labturības standartus. Tas attiecas arī uz problēmu, kas saistīta ar dzīvnieku pārvadāšanu lielos attālumos bieži vien nežēlīgos apstākļos. Citiem vārdiem sakot, runa ir par to, lai tiktu nodrošināta atbilstība jau pieņemtajām direktīvām un regulām, veicot tiesību aktos paredzēto kontroli un nosakot sankcijas.

Turklāt es vēlētos redzēt jaunu, holistisku pieeju. Es vēlos redzēt vispārēju likumu dzīvnieku aizsardzības jomā, ar kuru tiktu noteikts viens pamatlīmenis dzīvnieku labturībai ES un vienādi iekšējā tirgus standarti.

Tas ir svarīgi divu iemeslu dēļ. Pirmais ir ES iekšējā tirgus konkurence, proti, tas nozīmē, ka viena valsts nedrīkst gūt priekšrocības no tā, ka cita valsts noniecina dzīvnieku labturības nozīmi. Otrais un, iespējams, svarīgākais iemesls ir tāds, ka mēs izvīzām pārāk augstas prasības Eiropas lauksaimniekiem un ražotājiem, tādēļ viņi ir jāaizsargā no negodīgas konkurences no trešo valstu puses. Ir nesaprātīgi izvīzīt viņiem tik augstas prasības, ja mēs nevaram nodrošināt godīgus tirdzniecības apstākļus. Turklāt tāda vai citāda veidā mums par dzīvnieku labturību ir jāmaksā, tomēr, vai tas notiks tirdzniecības vietā vai nodokļu veidā, ir citu debašu temats. Mums ir vajadzīgs arī pastāvīgs, labi organizēts tīkls, un šeit es vēlos uzsvērt, ka tām nav jābūt jaunizveidotām iestādēm, jo koordinatora funkcijas var piešķirt labākajām, Eiropā jau esošām zinātniskajām iestādēm.

Visbeidzot mums ir jāatrisina antibiotiku lietošanas problēma lopkopībā. Šajā gadījumā es nerunāju par risku, ko rada antibiotiku atliekvielas pārtikas produktos, bet par rezistenci pret antibiotikām, jo īpaši pret zoonozes ierosinātāju baktēriju, kas nopietni apdraud sabiedrības veselību.

Chris Davies (ALDE). – Priekšsēdētāja kungs! Es gribētu runāt par tiesību aktu, ar ko komisāra kungam, kurš piecus gadus ir bijis enerģētikas komisārs, nāksies rūpīgi iepazīties. Tā ir direktīva, kurā noteikts, ka līdz nākamā gada beigām ir jāievieš augstāki dzīvnieku labturības standarti attiecībā uz būros audzējamām dējējvistām.

Es domāju, ka minēto prasību izpilde izmaksās tūkstošus, bet faktiski daudziem tirdzniecības centriem tā ir izmaksājusi miljonus, jo šādām vajadzībām tiek izmantotas lielas rūpnieciskās iekārtas. Daudzām valstīm ir izdevies izpildīt minētās direktīvas prasības. Daudzi lauksaimnieki ir veikuši ieguldījumus, lai paaugstinātu

dzīvnieku labturības standartus līdz noteiktajai pakāpei, tomēr, manuprāt, mums neizdosies nodrošināt atbilstību šīs direktīvas prasībām visās Eiropas Savienības valstīs līdz nākamā gada beigām.

Es vēlētos zināt, kādus pasākumus Komisija ir paredzējusi veikt un ko tā ierosina darīt, lai nodrošinātu minēto atbilstību.

Referente aicina aizliegt tādu olu tirdzniecību, kuras neatbilst tiesību aktu prasībām. Manuprāt, tas nav iespējams, tomēr es gribētu būt pārliecināts, ka Komisija aktīvi cenšas nodrošināt, lai dalībvalstis un to lauksaimnieki turpinātu paaugstināt dzīvnieku labturības standartus, kā arī to, lai visiem būtu vienlīdzīgi konkurences apstākļi.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Priekšsēdētāja kungs, *Paulsen* kundze! Liels paldies par jūsu ziņojumu. Es gribētu izteikt atzīnību par šo darbu, kuru ir veikuši vairāki opozīcijas referenti, jo īpaši *Jeggle* kundze, gatavojot šo dokumentu.

Šis jautājums ir aktuāls vairākās Eiropas valstīs. Ne visi ražotāji un patērētāji to uztver vienādi. Lai gan ar Eiropas tiesību aktiem pakāpeniski tiek noteikti stingrāki standarti, ko, manuprāt, mums vajadzētu uzsvērt starptautiskajās sarunās, jo īpaši attiecībā uz importēto ražojumu kontroli.

Tomēr, kā jau tika minēts, šo noteikumu īstenošana rada pieaugošas izmaksas lauksaimniekiem un pārējiem uzņēmējiem, kas savukārt negatīvi ietekmē lauksaimniecības rentabilitāti. Tādēļ tas ir viens no iemesliem, lai pievērstu uzmanību kopējās lauksaimniecības politikas finansējumam. Dzīvnieku labturības standartu paaugstināšana ir labs pamatojums tam, lai kopējās lauksaimniecības finansējums būtu 100 eiro uz vienu iedzīvotāju gadā.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Es gribētu pateikties *Paulsen* kundzei par šo ziņojumu, kurā ir piedāvāts risinājums dzīvnieku labturības problēmām, kā arī tām problēmām, kuras saistībā ar šo jautājumu ir radušās citās Eiropas politikas jomās. Nevienam nav noslēpums, ka dzīvnieku veselība atspoguļo viņu labturību un noteiktu minimālā bioloģiskā komforta līmeni, kuru nenodrošinot tie nevar pilnīgi izrādīt savu dzīvotspēju un dabisko izturēšanos, ņemot vērā izmaiņas, kas rodas šo dzīvnieku dzīves vidē.

Tādēļ es uzskatu, ka lauksaimniecības nozares konkurētspējas palielināšana ir jāīsteno Eiropas Savienības līmenī, ievērojot spēkā esošos tiesību aktus dzīvnieku labturības jomā, kā arī to aizsardzības prasības. Tas nozīmē, ka dalībvalstīm ir jāpārskata mājlopu audzēšanas tehnoloģijas un jāaizstāj vecās ar jaunākām un mūsdienīgākām tehnoloģijām, ņemot vērā dzīvnieku fizioloģiskās vajadzības un nodrošinot to produktīvā bioloģiskā potenciāla izmantošanu ideālos apstākļos, lai veicinātu pārtikas nekaitīgumu. Lai to panāktu, ir jāpiešķir atbilstīgs finansējums un efektīvi jāizmanto šim nolūkam paredzētais atbalsta mehānisms, lai dalībvalstis varētu rast mūsdienīgus, novatoriskus risinājumus dzīvnieku labturības jomā.

Manuprāt, lai rastu vislabākos risinājumus, programmu izstrādē un īstenošanā ir jāiesaista vienkāršie iedzīvotāji un pilsoniskā sabiedrība, ņemot vērā katras konkrētās dalībvalsts situāciju šajā jomā.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Priekšsēdētāja kungs! Dzīvnieku labturības pakāpe ir apliecinājums tam, cik mēs, proti, Eiropas iedzīvotāji, esam civilizēti. Eiropas Savienībai ir jānodrošina tiesību aktu atjaunināšana, kā arī to īstenošanas uzraudzība. Pašlaik abās šajās jomās ir konstatētas nepilnības.

Šeit tika apspriests jautājums par dzīvnieku pārvadāšanu. Mēs esam redzējuši vairākas nežēlīgas televīzijas filmas, kurās ir atspoguļota šī un arī citas ar dzīvnieku labturību saistītas tēmas, un ceram sagaidīt tūlītēju Komisijas rīcību, lai pārliecinātos, ka darbs ar dzīvniekiem tiek veikts pienācīgos apstākļos.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētāja kungs! Es gribētu pateikties Parlamentam, jo īpaši *Paulsen* kundzei, par pašiniciatīvas ziņojumu par ES dzīvnieku labturības rīcības plānu. Šis ziņojums atspoguļo ne tikai to, kas jau ir pagājis, bet arī vērā ņemamas un noderīgas idejas attiecībā uz turpmāko stratēģiju dzīvnieku labturības jomā.

2006. gadā pieņemtajam rīcības plānam ir bijuši samērā labi panākumi. Tajā tika veiksmīgi apvienotas atsevišķas ES iniciatīvas dzīvnieku labturības jomā, un šā plāna īstenošana ir vērtējama kā apmierinoša. Tomēr Komisija piekrīt brīvā mikroфона procedūrā izskanējušam viedoklim, ka izpilde joprojām ir nopietna problēma, tādēļ, lai nodrošinātu pienācīgu īstenošanu, darbs šajā jomā ir jāturpina un jāuzlabo.

Kas attiecas uz jautājumu, ko uzdeva *Chris Davies*, tad mēs sniegsim uz to rakstisku atbildi, tomēr Komisija galvenokārt ir pievērsusi uzmanību īstenošanai. Pieņemtie noteikumi ir jāīsteno. Runa ir ne tikai par tiesiskumu, bet arī par godīgu konkurenci.

Mēs piekrītam arī tam, ka ir jāveicina godīga konkurence ES dalībvalstu un ārpus ES esošo valstu ražotāju starpā. Dzīvnieku labturība ir arī ar tirdzniecību nesaistīts jautājums, kas ir jāapspriež PTO rīkotajās sarunās. Tas ir nepārprotami jānorāda mūsu turpmākajā stratēģijā.

Es esmu ņēmis vērā aicinājumu izstrādāt jauno rīcības plānu 2011.–2015. gadam un ar prieku varu jums paziņot, ka Komisija jau ir sākusi darbu šajā virzienā. Mūsu mērķis ir izstrādāt jauno stratēģiju dzīvnieku labturības jomā, kura pamatosies uz holistisku pieeju, ņemot vērā ES ražotāju kopējās izmaksas un labturības pasākumu ietekmi uz viņu konkurētspēju.

Kā minēts ziņojumā, Līguma par Eiropas Savienības darbību 13. pantā ir uzsvērta nepieciešamība veltīt pienācīgu uzmanību visu dzīvnieku aizsardzībai. Interesants ir arī ierosinājums pieņemt vispārēju dzīvnieku labturības likumu. Šāds likums varētu būt pamatojums turpmākām iniciatīvām attiecībā uz tiesību aktu izstrādi, patērētāju informēšanu, izglītību un standartu paaugstināšanu.

Es atzinīgi vērtēju arī atbalstu dzīvnieku aizsardzības un labturības references centra Eiropas tīkla izveidei, kas ļaus ES iestādēm, dalībvalstīm un ieinteresētajām personām sekmīgāk īstenot pasākumus dzīvnieku labturības jomā.

Es piekrītu jūsu viedoklim, ka, izstrādājot turpmāko stratēģiju, ir rūpīgi jāizvērtē tādi jautājumi kā izmaksas un konkurētspēja. Mums ir jānodrošina dzīvnieku labturības politikas atbilstība citām ES politikas jomām, ņemot vērā mūsu priekšlikumu par vispārējo ilgtspēju globālā mērogā.

Ziņojumā ir arī uzsvērts, ka ES budžetam ir jāatbilst mūsu mērķiem, nodrošinot pietiekamu finansējumu pētniecībai, kā arī jaunu tehnoloģiju un metožu ieviešanai dzīvnieku labturības jomā. Tajā ir arī uzsvērta nepieciešamība piešķirt pietiekamus līdzekļus, lai veiktu pienācīgu uzraudzību un atbalstītu ES ražotājus.

Kā jau es teicu, Komisija atzinīgi vērtē visas šīs idejas, kas liecina par to, ka jautājums par dzīvnieku labturību ir viena no ES darba kārtības prioritātēm. Komisija ir paredzējusi iepazīstināt ar jauno ES stratēģiju dzīvnieku labturības jomā 2011. gadā.

Priekšsēdētājs. - Debates tiek slēgtas. Balsojums notiks pēc divām nedēļām gaidāmajā sesijā Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Véronique Mathieu (PPE), rakstiski. – (FR) Dzīvnieku labturība ir ļoti svarīgs jautājums. Kā ieteikts Paulsen kundzes ziņojumā, ir stingri jāpiemēro šajā jomā spēkā esošie Eiropas tiesību akti. Mums ir arī jānodrošina, lai ES apstiprinātie dzīvnieku labturības standarti tiktu piemēroti attiecībā uz Eiropas teritorijā ievestajām precēm. Patiesi, mūsu lauksaimniekus un Eiropas lauksaimniecības pārtikas nozari nedrīkst sodīt laikā, kad tiem ir radušies papildu izdevumi, lai izpildītu ES prasības. Dzīvnieku labturības standartiem ir jābūt cieši saistītiem ar Eiropas tirdzniecības politiku, mūsu darba vietu aizsardzību, kā arī ar faunas pārvaldību saistīto medību praksi, lai nodrošinātu bioloģiskās daudzveidības līdzsvaru. Turklāt es vēlētos iebilst pret dzīvnieku aizsardzības un labturības references centra Eiropas tīkla izveidi. Tā kā es biju referente ziņojumam „Par 2008. gada budžeta izpildes apstiprināšanu — ES aģentūru darbība”, man ir labi zināmas problēmas, kas saistītas ar tādu aģentūru izveidi, kurām trūkst vispārējas saskaņotības. Šis jautājums, ar kuru nodarbojas starpiestāžu darba grupa aģentūru jautājumos, ir jāatrisina, pirms tiek izvērtēta jebkādas jaunas aģentūras izveides iespēja.

23. Eiropas Savienības lauksaimniecība un klimata pārmaiņas (īss izklāsts)

Priekšsēdētājs. - Nākamais punkts ir *Stéphane Le Foll* ziņojuma (A7-0060/2010) par Eiropas Savienības lauksaimniecību un klimata pārmaiņām īss izklāsts Lauksaimniecības un lauku attīstības komitejas vārdā (SEC(2009)0417 – 2009/21 57(INI)).

Stéphane Le Foll, referents. – (FR) Priekšsēdētāja kungs, komisāra kungs! Ziņojumā, ar kuru es vēlos iepazīstināt Parlamentu, ir skaidrota lauksaimniecības nozares nozīme cīņā pret globālo sasilšanu.

Šonedēļ daba vulkānu veidā mums atgādināja, ka tā var lielā mērā ietekmēt cilvēku darbības un klimatu. Tas nozīmē, ka cilvēkiem, jo īpaši Eiropai, tomēr ir jāuzņemas atbildība, lai cīnītos ar to, ko mēs dēvējam par globālo sasilšanu.

Mana ziņojuma mērķis ir pierādīt, ka lauksaimniecības nozarē vienlaikus ir iespējams gan samazināt oglekļa emisijas un fosilā kurināmā patēriņu, gan arī aktīvi veikt oglekļa piesaisti, lai samazinātu oglekļa emisijas visā pasaulē un veicinātu tā uztveršanu un uzglabāšanu.

Ziņojumā es esmu centies izskaidrot, ka lauksaimniecības nozarē vajadzētu atteikties no sadrumstalotības pieejas, kas paredz atsevišķu direktīvu pieņemšanu attiecībā uz augsni, ūdeni, pesticīdiem utt., tā vietā, lai sistemātiski risinātu lauksaimniecības problēmas kopumā.

Lai īstenotu šāda veida pieeju, mums būs jāmeklē veids, lai lauksaimniecības nozarē ne tikai samazinātu enerģijas patēriņu, bet vienlaikus aktīvi nodarbotos ar oglekļa piesaisti. Runa ir par fotosintēzi un biomasu, kā arī par man īpaši tuvu jomu, proti, augsnes spēju uzglabāt organisko oglekli.

Manuprāt, šāda pieeja, ko esmu izklāstījis savā ziņojumā, kurš, cerams, tiks pieņemts Briselē gaidāmās sesijas balsojumā, ļaus Eiropas lauksaimniecības nozarei sākt jaunu ilgtspējas posmu un pievērst lielāku uzmanību vides aspektiem, vienlaikus palielinot tās konkurētspēju salīdzinājumā ar pārējiem kontinentiem un lauksaimniecības sistēmām. Tādējādi tiks radīta labvēlīgāka ietekme gan uz ekonomiku, gan vidi, vienlaikus nodrošinot uzlabojumus sociālajā jomā.

Tādēļ šajā ziņojumā ir risināts specifiskais lauksaimniecības jautājums saistībā ar cīņu pret globālo sasilšanu, bet ziņojums tiecas — katrā ziņā es ceru, ka tas tā ir — izpētīt citas tā apspriešanas iespējas, jo īpaši debates par kopējo lauksaimniecības politiku pēc 2013. gada.

Es vērsos pie Komisijas un vērsīšos lauksaimniecības komitejā, kā to bieži jau esmu darījis, un, kad radīsies iespēja, arī dažādās ministrijās. Manuprāt, mums ir jāmaina virziens. KLP pēc 2013. gada ir jābūt vērienīgai. Tai ir jāpamatojas uz mērķiem, kuri palīdzēs iedzīvotājiem izprast kopējās lauksaimniecības politikas nepieciešamību.

Mums ir vajadzīga kopējā lauksaimniecības politika, jo Eiropas lauksaimniekiem ir jānodrošina gan pārtikas nekaitīgums, gan jānostājas uz ilgtspējīgas attīstības ceļa. Jebkurā gadījumā tas ir virziens, kuru es esmu ieteicis savā ziņojumā, un ceru, ka vairums Parlamenta deputātu mani atbalstīs.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs! Liels paldies referentam par ziņojumu. Lauksaimniecība ir tā ekonomikas nozare, kura var sniegt un jau sniedz vislielāko ieguldījumu vides aizsardzības uzlabošanā, tādēļ mums jau ir izdevies samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas lauksaimniecības nozarē par 20 %. Turklāt lauksaimniecībā izmantojamās augsnes un augi no atmosfēras uzņem lielu daudzumu CO₂, tādēļ lauksaimniecība ir daļa no klimata pārmaiņu radīto problēmu risinājuma. No otras puses, prioritāte būtu jāpiešķir pārtikas ražošanai 500 miljoniem ES iedzīvotāju, vienlaikus iespējami efektīvi izlietojot līdzekļus un nodrošinot augstāko iespējamo vides un bioloģiskās daudzveidības aizsardzības līmeni.

Lauksaimnieki to nevar izdarīt vieni paši. Viņiem ir nepieciešama stabila Eiropas lauksaimniecības politika, kas viņus atbalstīs. Tikai tā mēs varēsim saražot pietiekami daudz pārtikas arvien pieaugošajam iedzīvotāju skaitam pasaulē, vienlaikus nodrošinot vides aizsardzību, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Priekšsēdētāja kungs! *Le Foll* kunga ziņojumam ir ļoti liela nozīme, jo Eiropas pārtikas ražošana un lauksaimniecība ir svarīgi jautājumi.

Eiropai ir jāklūst pašpietiekamai. Tas ir svarīgi arī tādēļ, lai novērstu klimata pārmaiņas, jo pārvadāšana nelielos attālumos un vietēja līmeņa pārtikas ražošana ir labākais risinājums cīņā ar klimata pārmaiņām.

Lauksaimniecībai ir jāklūst ekoloģiski ilgtspējīgai, tādēļ mums vēl ir daudz darāmā. Dalībvalstīm var būt galvenā nozīme šā jautājuma risināšanā, tādēļ tās ir izdevīgā situācijā, jo mums ir iespēja sniegt ieguldījumu pētniecības attīstībā.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs! Es gribētu izteikt vislielāko pateicību *Le Foll* kungam par viņa ziņojumu. Tajā ir ietverti ļoti nozīmīgi jautājumi, kuriem mums turpmāk būs jāpievērš uzmanība. Klimata aizsardzībai ir jāklūst arī par daļu no jaunās lauksaimniecības reformas. Tā ir jāiekļauj šajā reformā. Turpmāk mums būs vajadzīgas ilgtspējīgas un ekoloģiski nekaitīgas vides aizsardzības metodes. Lauksaimniecība ir ne tik lielā mērā klimata aizsardzības upuris, cik tās iemesls. Desmit procenti siltumnīcefekta gāzu joprojām rada lauksaimniecības nozare, tādēļ mums ir jāpanāk to samazinājums.

Mums ir jāņem vērā arī *Le Foll* kunga ziņojumā minētais fakts, ka mēs lielos daudzumos importējam no Brazīlijas soju. Diemžēl Eiropas lauksaimniecības nozare daļēji veicina to, ka pirmatnējo mežu teritorijas citās valstīs tiek pārvērstas intensīvi apsaimniekotās lauksaimniecības zemēs, kas nenoliedzami rada negatīvu

atgriezenisko ietekmi. Tas mums turpmāk būs jāņem vērā un jācenšas atjaunot sava proteīnu piegāde Eiropā. Arī šis varētu būt viens no vides problēmu risinājumiem saistībā ar klimata aizsardzību.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Ļoti svarīgs fakts, kuru savā ziņojumā ir minējis *Le Foll* kungs ir tas, ka bez lauksaimniecības mums pat nebūtu iespējas uzsākt cīņu pret globālajām klimata pārmaiņām. Es īpaši gribētu minēt mežsaimniecības nozari, kura līdz šim laikam nav saņēmusi pienācīgu atbalstu. Es pilnīgi piekrītu, ka nākotnē lauksaimniecībai ir jāklūst ekoloģiskākai un videi nekaitīgākai. No vienas puses, tas ir ļoti svarīgi, bet, no otras puses, lauksaimniecība nodrošina daudzus ar vidi saistītus sabiedriskos labumus, proti, bioloģisko daudzveidību, lauku ainavu aizsardzību, ūdens tīrību, kā arī daudzus citus, kurus ne tirgus, ne kopējā lauksaimniecības politika pietiekami nenovērtē. Tādēļ mūsu kopējai lauksaimniecības politikai pēc 2013. gada ir jāparedz ar vidi saistīto sabiedrisko labumu tirgus izveide, lai lauksaimnieki varētu saņemt kompensācijas par nodrošinātajiem papildus pakalpojumiem.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Priekšsēdētāja kungs! Šis pašiniciatīvas ziņojums attiecas uz ļoti svarīgu jomu, jo lauksaimniecības nozīme turpmāk tikai palielināsies. Pasaulē strauji pieaug pieprasījums pēc pārtikas, bet vienlaikus klimata radīto pārmaiņu dēļ samazinās lauksaimniecībai pieejamo zemju platības, turklāt pieaug arī patērētāju prasības attiecībā uz pārtikas produktu kvalitāti.

Eiropa ne tikai nenogurstoši cenšas uzlabot savu nodrošinātību ar pārtiku, bet piegādā pārtiku arī citiem kontinentiem.

Ieguldījumi mežsaimniecības ilgtspējības veicināšanā, kā arī labāka mežu izmantošana arī būtu jāuzskata par nozīmīgu ES klimata politikas aspektu, tādēļ es biju nedaudz vilnīes, uzzinot, ka ES stratēģijā 2020. gadam lauksaimniecības un mežsaimniecības attīstībai ir atvēlēti tik niecīgi līdzekļi. Galu galā lauksaimniecībai un mežsaimniecībai ir ļoti būtiska nozīme Eiropas nodrošinātībā ar pārtiku, bioenerģijas ražošanas veicināšanā un lauku apgabalu dzīvotspējas saglabāšanā.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Priekšsēdētāja kungs! Ja drīkst, es gribētu pateikties referentam par jauno pieeju. Personīgi es esmu pārliecināta, ka lauksaimniecībai un mežsaimniecībai ir vislielākā nozīme oglekļa dioksīda emisiju samazināšanā, jo īpaši tad, ja mēs oglekli uzkrājam kokos, augos, to saknēs un uzglabājam augsnē. Šādam nolūkam nav nepieciešama jaunu tehnoloģiju apguve vai pētniecības projekti, jo mums jau ir vajadzīgās zināšanas un instrumenti.

Tā kā es tikko runāju par dzīvnieku aizsardzību un labturību, es gribētu uzdot šādu jautājumu, proti, vai mums nebūtu jāmaina kopējā lauksaimniecības politika kopumā? Ja mums vajadzētu maksāt lauksaimniekiem par visiem viņu radītajiem sabiedrībai tik nozīmīgajiem labumiem, tad tā vietā, lai maksātu par to, ko esam viņiem parādā, mums nāktos maksāt par to, ko viņi dara.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Pirmkārt, es vēlētos izteikt atzinību referentam par visaptverošo pieeju vienai no šā brīža aktuālākajām problēmām. Klimata pārmaiņas ir viens no nopietnākajiem draudiem ne tikai videi, bet arī ekonomikai un sabiedrībai. Graudaugu ražība svārstās no gada uz gadu ekstremālo klimatisko apstākļu dēļ, kas lielā mērā ietekmē visas ekonomikas nozares, no kurām lauksaimniecība ir vismazāk aizsargāta.

Tādējādi Eiropas Komisijai, izstrādājot stratēģiju, ir jāizvērtē tas, kā mazināt un novērst negatīvo ietekmi uz ES lauksaimniecību, un jāsigatavo rīcības plāns attiecībā uz visvairāk skartajām jomām. Manuprāt, ar lauksaimniecību saistītās darbības ir jāpielāgo jaunajiem apstākļiem, veicot apmežošanu, nodrošinot ūdens resursu ilgtspējīgu pārvaldību, kā arī padarot videi nekaitīgākas piesārņotās zemes.

Vēl viens pasākums, kurš būtu jāveic, ir turpmākā plāna izstrāde, lai novērstu klimata pārmaiņu cēloņus, veicinot zemu oglekļa emisiju ekonomiku un energoapgādes drošību visas pasaules līmenī. Eiropas Savienībai ir jāsiglabā vadošā loma cīņā pret klimata pārmaiņām un to nedrīkst novirzīt otrajā plānā pašreizējo ekonomisko grūtību dēļ.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Priekšsēdētāja kungs! Es atzinīgi vērtēju šajā ziņojumā atspoguļoto visaptverošo pieeju, tomēr vēlos uzdot vienkāršu jautājumu, proti, cik liela faktiski ir lauksaimniecības nozares atbildība un ietekme uz klimata pārmaiņām? Ar to es domāju gan pozitīvo, gan negatīvo ietekmi. Vai var uzskatīt, ka pašreizējā situācija zinātnes jomā un mūsu pētījumu rezultāti ir pietiekami spēcīgs arguments, lai plānotu tik lielus izdevumus cīņai pret globālo sasilšanu, kas vēl nav pilnīgi definēta? Turklāt neatliekama vajadzība ir cīņa ar ekonomisko krīzi, bezdarbu, kā arī ir jārisina citas sarežģītas problēmas, kas saistītas ar sociālekonomisko stāvokli ES.

Cik lielā mērā kopējā lauksaimniecības politikā jau ir īstenotas klimata aizsardzības prasības un kādus instrumentus turpmāk šajā jomā var izmantot?

Chris Davies (ALDE). – Priekšsēdētāja kungs! Es gribētu runāt par vietu, kur dzīvoju. Man ir paveicies, ka dzīvoju vietā, kur sākas *Saddleworth Moorlands*, starp Mančesteru un Lidsu. Tas ir dienvidu gals mitrājam, kas stiepjas uz augšu no Anglijas līdz Skotijai.

Tas ir Eiropā rets biotops, kurš 250 gadus ir cietis no rūpnieciskā piesārņojuma, kas savukārt ir veicinājis daudzu sugu izzušanu. Situāciju vēl sliktāku padara ūdeņu pārmērīga noganīšana (aitu ganības), kā arī ugunsgrēki. Šim mitrājam izžūstot, rodas gāzes, kas veicina globālo sasilšanu, bet tā varēja būt skaista vieta.

Pašlaik Lielbritānijas Karaliskā putnu aizsardzības biedrība cenšas šo biotopu atjaunot, lai sfagnu sūnas veicinātu mitrāja atjaunošanos. Šī organizācija nelūdz miljonus, bet gan desmitiem vai simtiem tūkstošu. Tas nav daudz, lai ieguldītu bioloģiskās daudzveidības atjaunošanā un veicināšanā, kā arī lai nodrošinātu šā mitrāja biotopa aizsardzību, neļaujot tam izdalīt gāzes, kas veicina globālo sasilšanu. Šī problēma mums ir jāņem vērā, īstenojot kopējās lauksaimniecības politikas reformu.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Lauksaimniecības nozare ir lielākais oglekļa dioksīda emisiju avots, tādēļ mēs uzskatām, ka ir jāuzlabo šās nozares energoefektivitāte. Es aicinu Komisiju rūpīgi izvērtēt augsto pārtikas cenu saistību ar pieaugošajām enerģijas cenām, jo īpaši izmantotā kurināmā cenām.

Es gribētu jums atgādināt, ka stimuli audzēt ilgtspējīgas kultūras enerģijas ražošanai nedrīkst apdraudēt pārtikas ražošanu. Šā iemesla dēļ mēs aicinām Komisiju veikt biodegvielas ražošanas pieauguma uzraudzību Eiropas Savienībā un trešās valstīs, ņemot vērā zemes izmantojuma izmaiņas, pārtikas produktu cenas un nodrošinātību ar pārtiku.

Mēs aicinām Komisiju un dalībvalstis veicināt pētniecību un attīstību, lai mazinātu klimata pārmaiņu ietekmi un pielāgotos to sekām, pievēršot īpaši lielu uzmanību pētījumiem, kas saistīti ar nākamās paaudzes biodegvielas ražošanu.

Andris Piebalgs, Komisijas loceklis. – Priekšsēdētāja kungs! Es vēlētos pateikties referentam *Le Foll* kungam par viņa ļoti nozīmīgo ziņojumu par lauksaimniecību un klimata pārmaiņām.

Cīņa pret klimata pārmaiņām ir absolūta prioritāte visā pasaulē. ES un arī lauksaimniecības nozare sniedz lielu ieguldījumu cīņā pret klimata pārmaiņām. Mums ir politika, kas paredz siltumnīcefekta gāzu emisiju ierobežojumu. Lauksaimniecība nodrošina arī atjaunojamus enerģijas avotus, efektīvāk izmantojot visu ciklu un visus lauksaimniecības produktus. Viens no ES lauksaimniecības politikas mērķiem ir arī oglekļa piesaistes augsnei funkcijas optimizācija.

Kopš 1992. gada reformas ir gūti ievērojami panākumi, integrējot ar vidi saistītus apsvērumus kopējā lauksaimniecības politikā. Nesenā „veselības pārbaudes” reforma, kas tika veikta ar mērķi mazināt klimata pārmaiņu ietekmi un pielāgoties to sekām, bija vēl viens solis šajā virzienā.

Kopējās lauksaimniecības politikas sistēma paredz pieeju, kas nodrošina līdzsvaru starp saistošām prasībām, kuras tiek īstenotas, nosakot savstarpējo atbilstību, kā arī paredzot ierobežojumus attiecībā uz atsevišķām lauksaimniecības metodēm un pozitīvu stimulu attīstīt klimatam nekaitīgu lauksaimniecības praksi, ko nodrošina lauku attīstība.

Komisija pilnīgi piekrīt viedoklim, ka jautājums par klimata pārmaiņām ir jārisina visas pasaules līmenī, tādēļ ir svarīgi, lai arī citi sekotu mūsu piemēram. No vienas puses, mums turpmāk vajadzēs atbalstīt ES lauksaimniecības nozari, lai tā sniegtu ieguldījumu klimata pārmaiņu seku mazināšanā, samazinot pašas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, palielinot CO₂ piesaisti augsnē un izmantojot enerģijas iegūšanu no citiem atjaunojamiem avotiem, bet, no otras puses, ir jāveicina tās produktivitāte, lai palielinātu nodrošinātību ar pārtiku, jo tādējādi mēs apliecināsim, ka vienlaikus ir iespējams sasniegt abus mērķus, proti, panākt nodrošinātību ar pārtiku un vides ilgtspējību.

Izstrādājot kopējo lauksaimniecības politiku laika posmam pēc 2013. gada, kā arī ņemot vērā iznākumu sarunām par klimata pārmaiņām, Komisija centīsies rast veidus, lai turpmāk labāk integrētu mērķus attiecībā uz klimata pārmaiņu ietekmes mazināšanu un pielāgošanos to sekām kopējās lauksaimniecības politikas instrumentos.

Priekšsēdētājs. - Debates tiek slēgtas.

Balsojums notiks pēc divām nedēļām gaidāmajā sesijā Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Robert Dušek (S&D), *rakstiski*. – (CS) Lauksaimniecību gan pašlaik, gan arī turpmāk tieši skars klimata pārmaiņas, jo dzīvos organismus un šīs nozares darbības rezultātus ietekmē augsnes, ūdens un gaisa kvalitāte. Diemžēl pašlaik lauksaimniecības nozare rada aptuveni 10 % siltumnīcefekta gāzu kopējo emisiju. Slāpekļa minerālmēslu sadalīšanās procesā izdalās slāpekļa oksīds, savukārt galvenais metāna avots ir lauksaimniecības dzīvnieku gremošanas process. Tieši lauksaimniecības nozare ir tā, kas var palīdzēt cīņā ar globālo sasilšanu, jo īpaši izmantojot jaunās augsnes apstrādes metodes, kuru mērķis ir saglabāt augsni un mazināt CO₂ uzglabāšanu, atbalstot mežsaimniecības, agromežsaimniecības un bioloģiskās lauksaimniecības jomas. Es atzinīgi vērtēju un pilnīgi atbalstu referenta viedokli par tādu Eiropas mežsaimniecības politiku, kas nodrošinātu atbalstu mežu apsaimniekošanai, nevis ļautu tos izmantot privātiem vai daļēji privātiem uzņēmumiem ekonomisku darbību veikšanai ar mērķi gūt peļņu. Zinātniskais pētījums liecina, ka šī ir vienīgā nozare, kas mazina oglekļa dioksīda koncentrāciju dabiskā, videi nekaitīgā veidā. Meži ir arī labs palīgs, lai risinātu tādas problēmas kā augsnes nolietošānās, augsnes erozija, ūdens trūkums un piesārņojums. Tie arī palīdz saglabāt augu un dzīvnieku sugu bioloģisko daudzveidību. Visu iepriekš minēto iemeslu dēļ es pilnīgi atbalstu šā ziņojuma pieņemšanu.

Mairead McGuinness (PPE), *rakstiski*. – Es atzinīgi vērtēju šo laikus izstrādāto ziņojumu, kurā ir risināts jautājums par lauksaimniecības nozīmi klimata pārmaiņu radīto seku mazināšanā. ANO pārtikas un lauksaimniecības organizācijas ziņojumā „Stāvoklis pārtikas un lauksaimniecības jomā 2009” ir uzsvērta nepieciešamība pēc lauksaimniecības dzīvniekiem pārtikas ražošanas vajadzībām visā pasaulē. Lai apmierinātu pieprasījumu pēc pārtikas visā pasaulē, ir svarīgi saglabāt mūsu pašreizējo ražošanas līmeni, tomēr mums vajadzēs rast līdzsvaru starp pasaules iedzīvotāju pietiekamu nodrošinājumu ar pārtiku un tādām pārtikas ražošanas metodēm, kas nerada pieaugošu negatīvu ietekmi uz klimatu. Eiropas lauksaimnieku nozīme šajā procesā tiks padziļināti analizēta diskusijās par KLP pēc 2013. gada, un ir ļoti svarīgi, lai ES viņiem palīdzētu panākt šādu līdzsvaru.

Es pilnīgi atbalstu ziņojumā izteikto aicinājumu kompensēt lauksaimnieku centienus mazināt emisijas, kā arī nodrošināt tiem atbalstu, lai viņi varētu pielāgoties klimata pārmaiņu radīto seku mazināšanas pasākumiem. Ņemot vērā bargos klimatiskos apstākļus, ar ko lauksaimnieki ir saskārušies pēdējos mēnešos, ļoti atzinīgi vērtējams ir ziņojumā izteiktais priekšlikums par ES līmeņa stratēģijas izstrādi, lai risinātu problēmu, kas saistīta ar nelabvēlīgu dabas apstākļu ietekmi uz ES lauksaimniecību.

Rovana Plumb (S&D), *rakstiski*. – (RO) Klimata pārmaiņas tiešā veidā ietekmē lauksaimniecību. To sekas vissmagāk ir skārušas iedzīvotājus lauku apgabalos, jo lauksaimniecība ir viņu vienīgais iztikas avots. Visvairāk klimata pārmaiņu ietekmei ir pakļautas sievietes. Iemesls tam ir tāds, ka, no vienas puses, daudzās valstīs tās veido lauksaimniecības darbaspēka lielāko daļu, bet, no otras puses, viņām ir liegtas tādas pašas peļņas gūšanas iespējas kā vīriešiem.

Lai izvērstu lauksaimniecības metodes šajā tūkstošgadē, kas nesen ir sākusies, cilvēkiem būs jāveic liels darbs, lai apmierinātu visu pasaules iedzīvotāju (tiek lēsts, ka līdz 2050. gadam tas pieaugs līdz 9 miljardiem) prasības pēc nodrošinātības ar pārtiku un pārtikas nekaitīguma. Tas jādara, saskaņojot pasākumus, kuru mērķis ir atbalstīt lauksaimnieciskās ražošanas kvantitatīvu un kvalitatīvu pieaugumu, lai ražotu pārtiku atbilstīgi attīstības prasībām, kuras ir izvirzītas saistībā ar biodegvielas ražošanu, vienlaikus nodrošinot ekosistēmu aizsardzību un saraujot saikni starp ekonomisko izaugsmi un vides degradāciju.

Manuprāt, jaunā stratēģija ir jāpieņem, pamatojoties uz jauno pieeju, kuras mērķis ir nodrošināt ilgtspējīgus lauksaimnieciskās ražošanas modeļus, pieprasot kompensācijas atbalstu, lai segtu papildu izdevumus, kas saistīti ar šiem mērķiem (piemēram, vietējā līmeņa ekosertifikācijas nolīgumus), kā arī radīt videi nekaitīgas darbavietas un integrēt sievietes darba tirgū (tādās jomās kā lauku apgabalu un bioloģiskās daudzveidības saglabāšana, siltumnīcas dārzeniem un ziediem).

24. Lauksaimniecība apgabalos, kuros ir nelabvēlīgi dabas apstākļi — īpaša pārbaude (īss izklāsts)

Priekšsēdētājs. - Nākamais punkts ir *Herbert Dorfmann* ziņojums Lauksaimniecības un lauku attīstības komitejas vārdā par lauksaimniecību apgabalos, kuros ir nelabvēlīgi dabas apstākļi — īpašu pārbaudi (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, referents. – (DE) Priekšsēdētāja kungs, komisāra kungs, dāmas un kungi! Šajā ziņojumā mēs esam atsaukušies uz Komisijas paziņojumu par lauksaimniecību apgabalos, kuros ir nelabvēlīgi dabas apstākļi.

Tajā ir uzsvērtā īpaša nepieciešamība pievērst vairāk uzmanības mazāk labvēlīgiem apgabaliem, kā arī rast jaunus veidus to noteikšanai. Pašlaik tie tiek noteikti, pamatojoties galvenokārt vai vienīgi uz ES dalībvalstu izvirzītiem kritērijiem. Šādu kritēriju ir vairāk nekā 100, un dažādās valstīs tie ir pilnīgi atšķirīgi.

Tas nenodrošina viendabīgumu, un šo situāciju Revīzijas palāta vairākos gadījumos jau ir kritizējusi. Komisija savā paziņojumā ir ierosinājusi jaunu veidu šādu apgabalu noteikšanai, izmantojot astoņus dažādus kritērijus, lai šādu apgabalus noteiktu atkārtoti.

Parlamentam nav informācijas par to, kāda būs šo kritēriju ietekme, jo laikā, kad mēs gatavojām šo ziņojumu, nebija pieejami to simulāciju rezultāti, kuras Komisija ir pieprasījusi veikt dalībvalstīm, un mums nebija iespēja ar šiem rezultātiem iepazīties.

Es gribētu īsumā izklāstīt šajā ziņojumā izteiktos ierosinājumus. Mūsuprāt, vienota minēto apgabalu noteikšanas metode ir lietderīga un, iespējams, pat nepieciešama, lai nodrošinātu viendabīgumu visā ES. Mēs arī uzskatām, ka kompensācijas maksājumu piešķiršana, kas ir uzskatāma par svarīgāko minēto apgabalu noteikšanas procesa iznākumu, jo tā galvenokārt tiek veikta, lai minētie apgabali varētu saņemt kompensāciju maksājumus, ir lauksaimniecības politikas īpaši nozīmīgs elements un galu galā ļauj nodarboties ar lauksaimniecību mazāk labvēlīgos apgabalos, kas citādi nebūtu iespējama, jo īpaši tajos apgabalos, kuros ir kalni.

Tomēr mēs nevaram veikt šo kritēriju kvalitātes novērtējumu neatkarīgi no tā, vai šie kritēriji tiek lietoti vai ne, jo mums nav pieejami nevienas simulācijas rezultāti. Diemžēl bažas par to, vai ierosinātie kritēriji būs pietiekami precīzi, ir pamatotas.

Attiecībā uz veidu, kādā lietojami Komisijas ierosinātie kritēriji, būtu jānoskaidro, vai tos ir nepieciešams ievērot pilnīgi, vai arī atsevišķos gadījumos ir iespējams kritēriju kumulatīvs pielietojums. Nelabvēlīgi dabas apstākļi bieži ir saistīti ar vairāku faktoru mijiedarbību, tādēļ ir ļoti būtiski izvērtēt kritēriju kumulatīva lietojuma nepieciešamību.

Mums vajadzētu izvērtēt arī subsidiaritātes principa ievērošanas nepieciešamību, citiem vārdiem sakot, to, vai šajā gadījumā mums, izmantojot jaunus kritērijus, nevajadzētu izstrādāt sākotnēju shēmu, dodot dalībvalstīm un reģioniem iespēju to precizēt.

Visbeidzot es uzskatu, ka ir svarīgi apsvērt arī pārejas laikposma nepieciešamību. Jaunās regulas īstenošanas procesā atsevišķi apgabali varētu zaudēt apgabala ar nelabvēlīgiem dabas apstākļiem statusu, tādēļ tiem ir jānodrošina iespēja izmantot pārejas laikposmu.

Kopumā es gribētu teikt — un, manuprāt, ziņojumā šāds viedoklis ir atspoguļots —, ka Komisijas pašreizējam paziņojumam ir nepieciešama turpmāka precizēšana un ka pirms īstenošanas tas būs rūpīgi jāpārskata, ņemot vērā tālejošās sekas, kas būtiski ietekmēs lauksaimniekus.

Nobeigumā es vēlētos izteikt vislielāko pateicību saviem kolēģiem deputātiem šajā Parlamentā, kā arī Komisijas locekļiem, kuri pēdējos mēnešos palīdzēja sagatavot šo ziņojumu.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs! Liels paldies referentam par izcilo ziņojumu. Mazāk labvēlīgo apgabalu subsidēšana, lai veicinātu lauksaimniecības attīstību Eiropā, ir kopējās lauksaimniecības politikas galvenais elements. Tādēļ atzinīgi ir vērtējama Komisijas pieeja, kuras mērķis ir izstrādāt ES mēroga sistēmu mazāk labvēlīgu apgabalu noteikšanai. Tomēr svarīgi ir tas, vai ar minētajiem astoņiem, šim nolūkam paredzētajiem kritērijiem, būs pietiekami. Es neesmu īsti pārliecināts, ka šie kritēriji ir pareizi izvēlēti. Es nesaprotu, un, manuprāt, to nesaprot arī referents un pati Lauksaimniecības un lauku attīstības komiteja, kādēļ Komisija mums nav devusi iespēju iepazīties ar šo astoņu kritēriju ietekmes novērtējuma rezultātiem. Tādēļ es aicinu Komisiju raudzīties, lai šāda situācija neatkārtotos tik bieži.

Ja mums ir vēlme un nepieciešamība kaut ko novērtēt, tad mums ir jāzina arī šādas novērtēšanas rezultāti. Es to zināmā mērā vērtēju kā uzticības trūkumu Parlamentam. Tas nozīmē, ka attiecībā uz konkrēto ierosināto regulu vēl ir daudz darāmā. Es ceru, ka Komisija rūpīgi izskatīs *Dorfmann* kunga ziņojumu, kuru mēs pārveidojam par savu ziņojumu. Personīgi es ceru, ka *Dorfmann* kungs turpinās izteikt politiskus priekšlikumus par šo jautājumu.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs! Arī es vēlētos pateikties *Dorfmann* kungam par viņa ziņojumu. Šā ziņojuma saturs nepārprotami liecina par to, ka saistībā ar šo jautājumu vēl ir jāprecizē dažas lietas. Tāpat kā tie, kuri uzstājās pirms manis, arī es uzskatu, ka pašreizējā mazāk labvēlīgo apgabalu noteikšanas sistēma ir pārāk aptuvena. Daudzas tās daļas neatbilst mazāk labvēlīgo apgabalu prasībām, tādēļ es vēlos zināt, vai ar astoņiem minētajiem kritērijiem būs pietiekami.

Mums ir arī rūpīgi jāizvērtē situācija sociālajā jomā, kurai mazāk labvēlīgos apgabalos ir liela nozīme. Tā kā maksājumi šādiem apgabaliem ir ļoti nozīmīgi, lai nodrošinātu daudzu saimniecību izdzīvošanu, Komisijai vēlreiz vajadzētu apsvērt iespēju uzlabot pašreizējo sistēmu, lai nodrošinātu daudzu apgabalu izdzīvošanas iespēju.

Mani mājās bažas, ka pašreizējās sistēmas ieviešana varētu lauksaimniecības nozarei radīt ļoti lielas neparedzētas problēmas, satraukumu un nenoteiktību, tādēļ mums to vēlreiz vajadzētu pārskatīt.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Ir ļoti svarīgi, lai, pamatojoties uz *Dorfmann* kunga ziņojumu, kopējās lauksaimniecības politikas budžetā prioritāte joprojām tiktu piešķirta to lauksaimniecības apgabalu atbalstam, kuros ir nelabvēlīgi dabas apstākļi, jo bez šāda atbalsta minētajiem apgabaliem tiks nodarīts nopietns kaitējums videi un radīsies arī sociālas problēmas. Atzinīgi ir vērtējams fakts, ka Komisija šādu apgabalu noteikšanu, pamatojoties uz astoņiem minētajiem kritērijiem, ir atstājusi dalībvalstu ziņā. Vienlaikus es gribētu pievērst jūsu uzmanību faktam, ka dalībvalstu starpā joprojām ir vērojamas atšķirības un pastāv diskriminācija ne tikai attiecībā uz tiešajiem maksājumiem, bet arī tiem, kuri tiek noteikti jaunajām dalībvalstīm, jo īpaši valstij, kuru pārstāv komisārs, proti, Latvijai, kā arī pārējām dalībvalstīm. Manā valstī bažas rada tas, ka *Homokhátság* reģionā, kurā ir smilšu kāpas, gruntsūdeņu līmenis pēdējos četrdesmit gados ir samazinājies par 4–5 metriem un šis apvidus ir daļēji kļuvis par tuksnesi. Tāda pati problēma ir piemēklējusi arī Eiropas Dienvidu daļu, tādēļ turpmāk kopējā lauksaimniecības politikā ir ļoti svarīgi atrisināt jautājumu par ūdens resursu pārvaldību.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Priekšsēdētāja kungs! Es gribētu pateikties savam kolēģim *Dorfmann* kungam par ziņojumā ieguldīto darbu. Manuprāt, tajā ir apkopoti visi ar Komisijas priekšlikumiem saistītie jautājumi.

Es īpaši gribētu vērsties pie komisāra kunga. Šis darbs jau turpinās vairākus mēnešus. Tas ir radījis lielu satraukumu vairākās mūsu valsts nozarēs, kurām draud pārklasifikācija, kas notiek vai var notikt laikā, kad daudzas ražošanas nozares ir saskārušās ar īpašām grūtībām, bet tas ir temats rītvakar apspriežamiem jautājumiem, uz kuriem jāatbild mutiski. Tādēļ mums ir jāvirzās uz priekšu arvien ātrāk. Es nedomāju, ka mēs varam atļauties gaidīt trīs gadus, lai dotu skaidru atbildi lauksaimniekiem, kuriem būs jāiztur minēto apgabalu noteikšanas pārbaudījums.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Priekšsēdētāja kungs! Tas ir ļoti labi, ka šajā ziņojumā ir pievērsta īpaša uzmanība mazāk labvēlīgiem apgabaliem. Tā galvenais vēstījums, kuru, iespējams, visi šeit atbalsta, ir tāds, ka gan tagad, gan arī turpmāk visās ES dalībvalstīs ir jānodrošina priekšnosacījumi peļņu nesošai lauksaimnieciskai ražošanai.

Šķiet, ka daudz neskaidrību rada mazāk labvēlīgu apgabalu noteikšanas kritēriji. Galvenā uzmanība mums ir jāpievērš lauksaimniecībai mazāk labvēlīgos apgabalos tādēļ, ka kopējās lauksaimniecības politikas līdzšinējās reformas bieži tika īstenotas, ņemot vērā vajadzības vienīgi apgabalos ar labvēlīgiem dabas apstākļiem.

Lai turpinātos mazāk labvēlīgo apgabalu izaugsme, ir ļoti svarīgi lietot proporcionālus regulēšanas mehānismus. Dažu iepriekšējo ES lauksaimniecības regulēšanas mehānismu atcelšana nav attaisnojusi cerības, piemēram, kvotu atcelšana piena nozarē, kā arī atmatas shēmas atcelšana ir negatīvi ietekmējusi mazāk labvēlīgos apgabalus.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Priekšsēdētāja kungs! Nav šaubu, ka Eiropas lauksaimniecības nozarei jāpiešķir subsīdijas. Lemesls tam ir dažādi ražošanas nosacījumi, proti, klimatiskie apstākļi, augsnes kvalitāte, piekļuve ūdens resursiem, zemes situācija, kā arī sociālie apstākļi un vēsturiskie nosacījumi. Vairumam šo nosacījumu ir liela ietekme uz ražošanas rezultātiem, kā arī saimniecisko sniegumu un pašreizējās kopējās lauksaimniecības politikas elementiem.

Es piekritu autora viedoklim un paustajām bažām par to, ka jaunā pieeja nav devusi gaidītos rezultātus. Vai tā var būt, ka līdz šim izmantotie kritēriji ir bijuši tik nepiemēroti? Mēs gaidām aprēķinus un padziļinātu ietekmes novērtējuma analīzi. Svarīgs jautājums ir šāds, proti, kā saglabāt lauksaimniecisko ražošanu mazāk labvēlīgajos apgabalos. Manuprāt, ir jāturpina atbalsta sniegšana minētajiem apgabaliem, atvēlot pienācīgu līdzekļu apjomu kopējās lauksaimniecības politikas turpmākajā finanšu shēmā.

Andris Piebalgs, *komisijas loceklis*. – Priekšsēdētāja kungs! Es gribētu pateikties *Dorfmann* kungam par viņa izcilo ziņojumu saistībā ar Komisijas paziņojumu „Mērķtiecīgāks atbalsts lauksaimniekiem apgabalos, kuros ir nelabvēlīgi dabas apstākļi”.

Es vēlētos pievērsties dažiem jautājumiem. Vispārējais mērķis, piešķirot maksājumus par nelabvēlīgiem dabas apstākļiem, ir nodrošināt zemes nepārtrauktu izmantojumu un, veicot lauksaimniecības zemes apsaimniekošanu, saglabāt lauku ainavu, kā arī veicināt lauksaimniecības sistēmu ilgtspējību. Maksājumi lauksaimniekiem šajos apgabalos ir kompensācija par viņu papildu izdevumiem un neiegūtajiem ienākumiem nelabvēlīgu dabas apstākļu dēļ.

Izvērtējot maksājumu par nelabvēlīgiem dabas apstākļiem piešķiršanu, Padome ir nolēmusi atcelt sociālekonomiskos kritērijus. Sociālekonomisko kritēriju atcelšana ir jāskata saistībā ar Lauku attīstības regulā paredzēto pasākumu kopumu, proti, nelauksaimniecisku darbību dažādošanu, mikro, mazo un vidējo uzņēmumu attīstību, tūrisma aktivitāšu veicināšanu, kā arī pamatpakalpojumu nodrošināšanu.

Tādējādi maksājumi par nelabvēlīgiem dabas apstākļiem nav iejaukšanās mehānisms, kas tiek lietots, lai risinātu iedzīvotāju skaita samazināšanās problēmu. Piešķirot kompensācijas lauksaimniekiem apgabalos, kuros ražošanu nekavē nelabvēlīgi dabas apstākļi, kā arī nerodas papildu izdevumi vai neiegūti ienākumi, tiktu kropļota konkurence salīdzinājumā ar citu apgabalu lauksaimniekiem. Turklāt sociālekonomiskie rādītāji laika gaitā mainās, tādēļ katram attiecīgajam apgabalam ir nepieciešams nepārtraukts uzraudzības un pārskatīšanas process.

Priekšlikumi ņemt vērā apgabalu nošķirtību nav praktiski, ņemot vērā Padomes pieņemto kopīgo sistēmu attiecībā uz maksājumiem par nelabvēlīgiem dabas apstākļiem. Kas attiecas uz apgabalu nošķirtību, ir iespējami arī citi noteikšanas kritēriji, piemēram, attiecīgajā regulas pantā minētie īpaši nelabvēlīgie dabas apstākļi.

Dažādos procesa posmos Komisija ir aicinājusi dalībvalstis iesniegt alternatīvus priekšlikumus attiecībā uz biofizikālajiem kritērijiem un to robežvērtībām. Šos priekšlikumus analizēs zinātnieki, lai novērtētu to lietderību, pārredzamību un piemērošanas iespējamību Kopienas līmenī. Kas attiecas uz alternatīvajām robežvērtībām, secinājumam ir jābūt tādam, kā to vēlas Padome, proti, ka attiecīgo apgabalu ir ietekmējuši stipri nelabvēlīgi dabas apstākļi.

Kad biofizikālo kritēriju praktiskās piemērošanas pārbaude apgabalu noteikšanā būs pabeigta, Komisija, gatavojot savu priekšlikumu attiecībā uz kopējo lauksaimniecības politiku pēc 2013. gada, ņems vērā minētās pārbaudes rezultātus. Jebkādam tiesību akta priekšlikumam ir jāparedz raits pārejas posms attiecībā uz tiem apgabaliem, kas var zaudēt tāda apgabala statusu, kurā ir nelabvēlīgi dabas apstākļi.

Priekšsēdētājs. - Debates tiek slēgtas.

Balsojums notiks pēc divām nedēļām gaidāmajā sesijā Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), *rakstiski*. – Es gribētu pateikties referentam par viņa lielisko ziņojumu. Daudzveidīgu un aktīvu lauku apvidu saglabāšana ir svarīga vairāku iemeslu dēļ un ne tikai tādēļ, ka visā pasaulē pieaug pieprasījums pēc pārtikas produktiem un videi nekaitīga ilgtspējīga tūrisma. Tas varētu būt arī veids, kā, palielinot lauksaimnieku ienākumus, veicināt zemes apsaimniekošanu un nodrošināt kultūrainavas saglabāšanu, kas ir veidojusies simtiem gadu laikā.

Petru Constantin Luhan (PPE), *rakstiski*. – (RO) Atbalsta shēma apgabaliem, kuros ir nelabvēlīgi dabas apstākļi, ir palīdzējusi tajos aktīvi turpināt zemes apsaimniekošanu. Atbilstošu kompensācijas maksājumu nozīme mazāk labvēlīgu apgabalu lauksaimniekiem ir neapšaubāma.

Dalībvalstis ir veikušas minēto apgabalu noteikšanu un klasificēšanu, pamatojoties uz vairākiem kritērijiem un saskaņā ar pašu noteiktiem rādītājiem. Tomēr ir ļoti grūti salīdzināt šo rādītāju kopumu, jo apgabalu noteikšanā un klasificēšanā valstis lieto dažādas metodes. Klasifikācijas kritēriju kopums palielinātu minētās shēmas pārredzamību, uzticamību un efektivitāti visā Eiropā, tādēļ es atbalstu nepieciešamību pārskatīt atbalsta shēmas lauksaimniekiem apgabalos, kuros ir nelabvēlīgi dabas apstākļi, un izstrādāt globālu stratēģiju attiecībā uz mazāk labvēlīgiem apgabaliem, tādējādi mazinot dalībvalstu starpā radušās atšķirības attiecībā uz piešķirto finanšu atbalstu.

James Nicholson (ECR), rakstiski. – Mēs nedrīkstam aizmirst, ka 54 % apsaimniekoto zemju ES pašlaik tiek klasificētas kā mazāk labvēlīgie apgabali. Ir svarīgi turpināt mazāk labvēlīgo apgabalu shēmas īstenošanu, lai lauksaimnieki varētu saņemt kompensācijas maksājumus par radītajiem sabiedriskajiem labumiem, novēršot zemes neapstrādāšanu, palīdzot veicināt bioloģisko daudzveidību un sniedzot atbalstu lauku iedzīvotāju kopienām. Tirgus nekompensē šos lauksaimnieku sasniegumus apgabalos, kuros zemes apsaimniekošanai ir nelabvēlīgi dabas apstākļi, tādēļ mums ir jānodrošina, lai turpmāko mazāk labvēlīgu apgabalu shēmas reformu īstenošanai tiktu piešķirts atbilstīgs finansējums no kopējās lauksaimniecības politikas budžeta, kā arī lai klasifikācijas sistēma būtu taisnīga un nediskriminējoša. Nav šaubu, ka Komisijas sākotnējā paziņojumā piedāvātie klasifikācijas kritēriji astoņiem biofizikāliem apgabaliem, kuros ir stipri nelabvēlīgi dabas apstākļi, bija vairāk orientēti uz kontinentālās Eiropas siltākajiem un sausākajiem klimatiskajiem apstākļiem. Tādēļ esmu gandarīts, ka grozījumi, kuros ir minēti tādi kritēriji kā „augšnes mitruma līdzsvars” un „augšnes apstrādājamības dienas” tika pieņemti komitejas līmenī. Šis ir pirmais solis, lai nodrošinātu, ka, izmantojot jauno klasifikācijas sistēmu, netiktu diskriminētas tādas Ziemeļeiropas valstis kā Apvienotā Karaliste un Īrija.

25. KLP vienkāršošana (īss izklāsts)

Priekšsēdētājs. - Nākamais punkts ir *Richard Ashworth* ziņojums Lauksaimniecības un lauku attīstības komitejas vārdā par KLP vienkāršošanu (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, referents. – Priekšsēdētāja kungs, komisāra kungs! Mēs esam sākuma posmā debatēm par kopējās lauksaimniecības politikas reformu pēc 2012. gada. Šajā ziņojumā es esmu ierosinājis dažus reformētās kopējās lauksaimniecības politikas vispārīgos principus. Nav šaubu, ka lauksaimniecības politika ir jāmaina. Tā ir jāmaina, lai atspoguļotu ne tikai pašreizējos, bet arī turpmāk risināmos jautājumus.

Tie ir tādi jautājumi kā nodrošinātība ar pārtiku, tirgus nestabilitāte, klimata pārmaiņas, kā arī nepieciešamība attaisnot cerības attiecībā uz sabiedrisko labumu nodrošinājumu. Tādēļ nav šaubu, ka kopējā lauksaimniecības politika ir jāmaina, lai atspoguļotu šīs problēmas, tomēr ir skaidrs, ka ir jāmaina arī veids, kādā tiek piemēroti tās noteikumi.

Izstrādājot reformētās kopējās lauksaimniecības politikas vispārīgos principus, es apzināti nesiedzu padziļinātu izklāstu, jo tam ir paredzēti turpmākie ziņojumi. Tomēr es esmu izvērsis divus galvenos jautājumus. Pirmkārt, kopējai lauksaimniecības politikai ir jābūt vienkāršākai, taisnīgākai un pārredzamākai, un, otrkārt, ir jāmaina šīs politikas kultūra, jo reformētajai politikai ir jābūt vairāk orientētai uz rezultātiem un mazāk apgrūtinātai ar pārmērīgu reglamentāciju.

Es esmu aplūkojis četrus veidus, lai mazinātu birokrātisko slogu lauksaimniekiem. Pirmkārt, mums ir jānodrošina, lai nozarei izvīrītās prasības būtu atbilstīgas riska novērtējumam. Otrkārt, mēs varētu saskaņot pārbaužu standartus un novērst šo standartu un nozarei nepieciešamo procedūru dublēšanos. Treškārt, šajā nozarē ir jāatļauj pēc iespējas lielāka pašsertifikācija, un, ceturtkārt, mums ir jānodrošina, lai lauksaimniecības uzņēmumiem uzliktie naudas sodi atšķirībā no pašreizējiem vienotas likmes naudas sodiem būtu proporcionāli pārkāpuma apmēram, jo īpaši gadījumos, kad lauksaimnieks pārkāpumā nav vainojams.

Manuprāt, vienam no kopējās lauksaimniecības politikas mērķiem ir jābūt atbalsta sniegšanai visai nozarei, lai tā varētu pielāgoties šīm jaunajām problēmām un tās risināt. Lai to panāktu, mums ir jāmaina kopējās lauksaimniecības politikas kultūra. Šai politikai ir nepieciešama elastīgāka, mazāk stingra pieeja, kā arī regulāra konsultēšanās ar lauksaimniecības nozares ieinteresētajām personām, jo īpaši tāpēc, lai labāk novērtētu ierosinātā regulējuma ietekmi. Tai ir arī jābūt vieglāk interpretējamai. Reformētajai kopējai lauksaimniecības politikai ir jāspēj publiski apliecināt šīs nozares spēja nodrošināt sabiedriskos labumus. Tāpat ir jārod veidi, lai samazinātu lauksaimniecības nozares izmaksas, kuras rodas, nodrošinot atbilstību KLP prasībām, un visbeidzot — šai politikai ir jānodrošina efektīva un taisnīga nozares pārvaldība.

Šajā ziņojumā ir izklāstīti vairāki veidi, kā panākt visu iepriekš minēto.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Priekšsēdētāja kungs! Lauksaimniekiem uzliktais lauksaimniecības pārvaldības slogs nešaubīgi ir jāmazina, un referenta izklāstītās metodes ir vērtējamas ļoti atzinīgi. Daži lauksaimnieki ir teikuši, ka viņi jūtas kā noziedznieki, cīnoties ar neskaitāmajiem administratīvajiem dokumentiem, lai izpildītu visus noteikumus. Kopējai lauksaimniecības politikai ir jābūt vienkāršākai.

Jāatzīst arī, ka laikā, kad tirgū notiek arvien vairāk izmaiņu un mazinās ES importa aizsardzība, nākotnē tirgum būs nepieciešami gan administratīvie, gan regulatīvie mehānismi, piemēram, uzskaites sistēmas un iespējamie eksporta veicināšanas pasākumi.

Ir skaidrs, ka šo sistēmu saglabāšanas veids nevar būt vienkāršs. Jo īpaši tad, ja runa ir par tādu produktu kā piens, mums ir jāizstrādā kvotu sistēmai līdzvērtīga regulējuma sistēma, pretējā gadījumā ražošana mazāk labvēlīgos apgabalos nebūs iespējama.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Es apsveicu referentu, jo lieliski ir ne tikai viņa priekšlikumi, bet arī pati pieeja. Lielisks šis ziņojums ir tādēļ, ka tā mērķis ir turpmāk sniegt atbalstu tiem, kuri aktīvi nodarbojas ar lauksaimniecību, proti, zemes apsaimniekotājiem. Es atzinīgi vērtēju arī punktu, kurā runa ir par to, ka turpmāk kopējā lauksaimniecības politikā būtu svarīgi novērst nozaru un arī citus izkropļojumus, un šeit es atkal gribētu uzsvērt diskrimināciju pret jaunajām dalībvalstīm. Ļoti svarīgi ir arī tas, lai ne tikai tiktu vienkāršoti Kopienas noteikumi, bet fakts, ka ļoti daudz ir atkarīgs no tā, kā tie tiek īstenoti dalībvalstīs. Ļaujiet man minēt tipisku piemēru. Pirms diviem gadiem Padome pieņēma regulu, ar ko nosaka prasības attiecībā uz obligātu elektronisko identifikāciju nokaušanai paredzētām aitām un kazām, kuras nav sasniegušas 12 mēnešu vecumu. Nabadzīgāko dalībvalstu gadījumā, kad valsts nav spējīga sniegt atbalstu, šāda prasība vienīgi vairoja nozares nabadzību, nostādot to bezcerīgā situācijā. Šis ir vēl viens piemērs tam, kā pārmērīga kopējās lauksaimniecības politikas reglamentācija un birokrātija var nodarīt nopietnu kaitējumu, un ir vēl viens iemesls, kas apliecina *Ashworth* kunga, *Dorfmann* kunga un *Le Foll* kunga ziņojumu nozīmību.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs, *Ashworth* kungs! Paldies jums par lielisko ziņojumu. Kopējā lauksaimniecības politika ir veiksmīga politika, tomēr dažreiz mēs šo veiksmi aizēnojam ar pārmērīgu birokrātiju. To var teikt gan par pirmo, gan arī otro lauksaimniecības politikas pīlāru. Tomēr tas īpaši attiecas uz mazajām saimniecībām, kurām birokrātijas slogs bieži vien ir nesamērīgs ar naudas izteiksmē gūto rezultātu.

Veicot lauksaimniecības politikas reformu, mums ir jāapsver iespēja izstrādāt noteikumus mazajiem ražotājiem un piemērot vienkāršākas metodes attiecībā uz tām saimniecībām, kurām daudzajās budžeta sadaļās mēs bieži vien atvēlam tikai dažus simtus vai dažus tūkstošus eiro, vienlaikus neaizmirstot par mūsu mērķiem un neradot neskaidrības attiecībā uz subsīdiju piešķiršanu. Tas ir iespējams, un mums tas ir jāpanāk.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) *Richard Ashworth* kunga ziņojumā par KLP vienkāršošanu ir izteikti lieliski priekšlikumi. Šā ziņojuma liels nopelns ir tas, ka tajā risinātie jautājumi tiek izklāstīti no lauksaimnieku viedokļa. Protams, ir svarīgi arī tas, lai nodokļu maksātāju nauda tiktu izlietota iespējami likumīgā veidā. Tomēr šis ziņojums ir tikai līdzeklis, nevis procesa beigas. Tā mērķis ir panākt visu uzdevumu izpildi šīs nozares politikā. Lauksaimniecības padomes bieži jauc šīs divas lietas un tas kavē mērķa sasniegšanu. Turpmāk ir nepieciešamas būtiskas pārmaiņas. Pašreizējās subordinācijas kultūras starp klientiem, lauksaimniekiem un valsts amatpersonām vietā mums ir vajadzīga sadarbības kultūra. Komisijai ir arī jāizstrādā regulējums, ar kuru lauksaimniecības padomēm tiktu noteikts pienākums nodrošināt kompensācijas, kā arī jāparedz sankcijas gadījumos, ja šo iestāžu vainas dēļ tiktu apdraudētas lauksaimnieku intereses. Mums ir jānodrošina, lai tiem, kuriem ir šāda iespēja, būtu tiesības vērsties neatkarīgā tiesā. Ungārijā tas vēl nav iespējams.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Priekšsēdētāja kungs! Kopējās lauksaimniecības politikas vienkāršošana ir laba doma, un ir grūti iedomāties, ka to kāds varētu noliegt. Vienkāršošana nozīmē daudzo pārbaužu skaita samazinājumu, administratīvo izmaksu ierobežojumu un to uzkrāšanu lauksaimnieku vajadzībām. Tas patiesi ir lieliski.

Tomēr es vēlos uzsvērt divus aspektus, kuriem būtu nepieciešama atšķirīga pieeja. Pirmkārt, atsevišķās ražošanas jomās (tabaka, apiņi un tamlīdzīgi specifiski ražojumi) ir grūti vienkāršot atbalsta instrumentus. Otrkārt, ir jāpaglabā ražošana mazāk labvēlīgos apgabalos, kuros ražošanas atbalstam ir nepieciešami ļoti īpaši instrumenti, kā to jau minēja iepriekšējais runātājs. Es piekrītu autora viedoklim, ka kopējai lauksaimniecības politikai turpmāk ir jābūt saprotamai un pārredzamai, bet tai ir jābūt arī efektīvai, savukārt efektivitāte ne vienmēr ir savienojama ar vienkāršību.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Priekšsēdētāja kungs! Eiropas lauksaimniecības politikai ir jābūt vienkāršākai, pārredzamākai un vieglāk saprotamai. Tas ir referenta *Ashworth* ziņojuma galvenais vēstījums, un tas ir pareizs.

Mūsu ziņojuma mērķis ir mudināt komisiju pastiprināt centienus būtiski vienkāršot kopējo lauksaimniecības politiku (KLP). Tādējādi mūsu lauksaimnieki ietaupītu daudz naudas un laika, kā arī palielinātos sabiedrības atbalsts KLP.

Mūsu lauksaimnieki beidzot varētu vairāk pievērsties savam darbam, proti, pārtikas ražošanai. Tādēļ es vēlētos, lai kopējās lauksaimniecības politikas vienkāršošana būtu Parlamenta un Komisijas ilgtermiņa uzdevums.

Andris Piebalgs, komisijas loceklis. – Priekšsēdētāja kungs! KLP vienkāršošana un labāks regulējums ir Komisijas prioritātes. Es vēlos pateikties referentam *Ashworth* par izcilo ziņojumu šajā samērā sarežģītajā un problemātiskajā jomā.

Komisija pilnīgi piekrīt, ka KLP vienkāršošana un administratīvā sloga mazināšana būtu īpaši lauksaimnieku interesēs, jo tādējādi viņi varētu veltīt vairāk laika galvenajām lauksaimnieciskajām darbībām. Komisija atzinīgi vērtē iesniegto ziņojumu, jo tajā ir risinātas galvenās Eiropas lauksaimnieku problēmas, kā arī ietverti jauni ieteikumi Komisijai un izklāstīti novērojumi par to, kā vienkāršot KLP.

Pēdējo gadu laikā Komisija ir guvusi ievērojamus panākumus KLP vienkāršošanā. Es gribētu minēt vienu piemēru, proti, *Stoiber* kunga vadīto grupu, kas gatavo priekšlikumus par to, kā mazināt administratīvo slogu, nepārprotami norādot, ka Komisijas veikto vienkāršošanas pasākumu dēļ birokrātijas slogs lauksaimniekiem ir ievērojami mazinājies. Tomēr vienkāršošana ir process, kurš 2010. gadā vēl turpināsies.

Turklāt ir sācies apspriežu process par turpmāko kopējās lauksaimniecības politiku. Mēs jau esam sākuši sabiedrisko apspriešanu, un tas nozīmē, ka mums visiem būs kopā jāstrādā, lai rastu efektīvus veidus, kā mazināt administratīvo slogu, saglabājot augstu ES finanšu interešu aizsardzības līmeni un vienlaikus nodrošinot lauksaimniecības efektivitāti. Šajā procesā es gribēt brīdināt par vienu vēlmi, un es minēšu tikai vienu piemēru. Dažreiz vienkāršošana nedrīkst notikt uz to problēmu rēķina, ar kurām mēs varam saskarties. Kā piemēru šeit varētu minēt izsekojamību. Pēdējos gados situācija šajā ziņā ir bijusi mierīga, bez lieliem skandāliem vai epidēmiju uzliesmojumiem, tomēr vienlaikus, izsekojamībai ir būtiska nozīme. Mums no tās nevajadzētu atteikties, jo mums nav bijušas krīzes. Manuprāt, visā vienkāršošanas procesā mums ir jābūt ļoti uzmanīgiem. Mēs nedrīkstam aizmirst pagātnes pieredzi un to, kādēļ konkrētie noteikumi tika pieņemti. Tādēļ Komisija turpinās darbu pie šā procesa, un mēs būsim ļoti piesardzīgi, lai neaizmirstu pagātnes pieredzi.

Priekšsēdētājs. - Debates tiek slēgtas.

Balsojums notiks pēc divām nedēļām gaidāmajā sesijā Briselē.

Rakstiskas deklarācijas (Reglamenta 149. pants)

Jarosław Kalinowski (PPE), rakstiski. – (PL) Jaunās sistēmas pamatā ir jābūt konkrētiem mērķiem un objektīviem kritērijiem. Lai sasniegtu šo mērķi, ir svarīgi samazināt maksājumu atšķirību dažādās dalībvalstīs. Maksai par preču pārvadāšanu, kā arī lauksaimniecības mašīnu un mēslošanas līdzekļu cenām un ar darbu saistītām izmaksām daudzās valstīs ir līdzīgi griesti. Lai konkurences apstākļi vienotā ES tirgū būtu līdzvērtīgi, vienādam, vai vismaz salīdzināmam ir jābūt arī galveno tiešo maksājumu līmenim. Ir pienācis laiks, lai citās ekonomikas nozarēs spēkā esošie principi stātos spēkā arī lauksaimniecības nozarē. Nedrīkst aizmirst arī to, ka jaunajām dalībvalstīm ir nepieciešams ievērojams līdzekļu apjoms, lai atbalstītu lauksaimniecības nozares modernizāciju un pārkārtošanu, kā arī lai panāktu piecpadsmit „vecās” dalībvalstis.

26. Nākamās sēdes darba kārtība (sk. protokolu)

27. Sēdes slēgšana

(Sēdi slēdza plkst. 23.00)