

PONIEDZIAŁEK, 19 KWIETNIA 2010

PRZEWODNICZY: JERZY BUZEK

Przewodniczący

(Posiedzenie zostało otwarte o godz. 17.35)

1. Wznowienie sesji

Przewodniczący. – Ogłaszam wznowienie sesji Parlamentu Europejskiego przerwanej w środę, 7 kwietnia 2010 r.

2. Zatwierdzenie protokołu z poprzedniego posiedzenia: patrz protokół

3. Pytania ustne i oświadczenia pisemne (składanie dokumentów): patrz protokół

4. Składanie dokumentów: patrz protokół

5. Oświadczenia pisemne, które straciły ważność: patrz protokół

6. Petycje: patrz protokół

7. Działania podjęte w związku ze stanowiskami i rezolucjami Parlamentu: patrz protokół

8. Walka z rakiem piersi w Unii Europejskiej (pisemne oświadczenie): patrz protokół

Przewodniczący. – Oświadczenie pisemne numer 0071/2009 złożone przez posłów Elizabeth Lynne, Michaila Tremopoulou, Lívię Járókę, Lidie Joannę Geringer de Oedenberg w sprawie walki z rakiem piersi w Unii Europejskiej uzyskało podpisy ponad połowy posłów do Parlamentu. W związku z tym zgodnie z art. 123 Regulaminu zostanie ono przekazane adresatom, do których jest ono skierowane, i opublikowane w tekstach przyjętych w trakcie posiedzenia w dniu 24 lutego 2010 r., a nazwiska sygnatariuszy zostaną umieszczone w protokole posiedzenia.

Elizabeth Lynne (ALDE). – Panie przewodniczący! Chciałabym po prostu podziękować wszystkim za podpisanie oświadczenia pisemnego nr 71 w sprawie walki z rakiem piersi.

Większość z państwa wie, że rak piersi jest główną przyczyną zgonów kobiet w wieku 35-59 lat w UE i chcemy, aby państwa członkowskie wprowadziły między innymi ogólnokrajowe programy badań przesiewowych oraz powołały zespoły specjalistów zajmujących się rakiem piersi.

Mam nadzieję, że podpisanie tego oświadczenia pisemnego będzie stanowić kolejny krok umożliwiający zapewnienie ogólnoeuropejskich działań mających zahamować zgubne konsekwencje zachorowań na raka piersi.

Przewodniczący. – Bardzo dziękuję naszej koleżance oraz wszystkim tym z państwa, którzy podpisali tę rezolucję.

9. Immunitet parlamentarny: patrz protokół

10. Skład komisji i delegacji: patrz protokół

11. Weryfikacja mandatów: patrz protokół

12. Stanowiska Rady w pierwszym czytaniu: patrz protokół

13. Oświadczenia Przewodniczącego

Przewodniczący. – Zanim rozpoczniemy posiedzenie, chciałbym powiedzieć, że nasze myśli, nasze modlitwy są dzisiaj z bliskimi ofiar i z rannymi w katastrofie kolejowej, jaka wydarzyła się tydzień temu na północy Włoch. Była to, jak pamiętamy wszyscy, bardzo poważna katastrofa kolejowa.

Chciałbym także podziękować wszystkim państwu, posłom i pracownikom Parlamentu, za wzięcie udziału i za zorganizowanie wielu osobom z Parlamentu uroczystości w środę o godz. 12.00 w ubiegłym tygodniu w związku z katastrofą polskiego samolotu. Wczoraj odbył się pogrzeb prezydenta Polski, dzisiaj odbył się pogrzeb prezydenta Polski na uchodźstwie. Tydzień temu w środę uczciliśmy pamięć ofiar tej katastrofy minutą ciszy.

Jeszcze raz chciałem państwu podziękować za ten akt solidarności.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Panie przewodniczący, panie i panowie! Chciałbym bardzo gorąco podziękować panu, panie przewodniczący, za współczucie wobec ofiar katastrofy, która wydarzyła się w ubiegłym tygodniu w moim regionie i w moim kraju, w autonomicznej prowincji Bolzano w południowym Tyrolu. Mieszkańcy mojego regionu są naprawdę wstrząśnięci tą katastrofą, która kosztowała życie dziewięciu, głównie młodych osób i spowodowała obrażenia u wielu innych. Jest to tym bardziej szokujące, że nie chodzi o jakiś stary pociąg, ale o perłę naszego regionu i nową trasę, otwartą zaledwie kilka lat temu. Katastrofy nie spowodował też błąd techniczny. Była ona wyłącznie skutkiem osunięcia się ziemi, czegoś, co może się wydarzyć na terenie górzystym, takim jak Alpy.

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący! Przekazę pańskie słowa współczucia ofiarom katastrofy i mieszkańcom mojego kraju.

(Oklaski)

Przewodniczący. – Chciałbym podziękować wszystkim nam obecnym na sali, bo przewyciężyliśmy bardzo duże trudności transportowe i dotarliśmy do Strasburga. Nie wszystkim się to udało. Parę minut temu zakończyło się nadzwyczajne spotkanie Konferencji Przewodniczących. Przewodniczący grup politycznych mają konkretne propozycje dla państwa, które zostały uzgodnione i poparte przez przewodniczących wszystkich grup politycznych. Sprowadzają się one do tego, że nie będziemy mieli sesji plenarnej w czwartek, a więc w czwartek nie będzie żadnego porządku obrad. Równocześnie w czwartek i piątek tak jak zwykle można się podpisywać na liście i posłowie mogą pracować. Nie ma sesji plenarnej, żadnego punktu obrad, ale praca oczywiście jest naszym obowiązkiem i ci, którzy podpisują się na liście w czwartek i piątek, są traktowane normalnie, tak jak zawsze w czwartki i piątki.

Chciałem też podkreślić, że nie będzie w tym tygodniu żadnych głosowań, ani na sesji plenarnej, ani w czasie posiedzeń komisji, jeśli są zwołane. Posiedzenia komisji mogą się odbywać, nawet w czwartek, ale bez głosowań. Tak postanowiliśmy. Powodem tego jest to, że nie wszyscy nasi koleżanki i koledzy mogli fizycznie dojechać i nie możemy im odbierać prawa uczestniczenia w tej sesji. Więc to nie ma nic wspólnego z kworum, bo kworum prawdopodobnie będzie, ale ma to związek z tym, że nie wszyscy mogli dotrzeć na sesję.

Odłożenie głosowań nie jest groźne z punktu widzenia prawnego, naszych zobowiązań wobec Rady, to jest ważne, dlatego że odkładamy głosowania o dwa tygodnie, one będą na sesji majowej w Brukseli. Z punktu widzenia naszej współpracy z Radą Ministrów, uzgodnień, drugich czytań jest to do przeprowadzenia.

Chciałem również poinformować, że był ważny powód, abyśmy się spotkali i dyskutowali tutaj w takim składzie, w jakim jesteśmy, dlatego że jutro jest nadzwyczajny punkt, którego nie przewidywaliśmy. Jutro rano ten punkt związany jest z obecną sytuacją transportową w Europie i jej skutkami dla obywateli Europy. Jutro w ciągu dwugodzinnej dyskusji w obecności pana przewodniczącego Komisji Europejskiej Barroso chcemy się zastanowić jaka jest sytuacja w Europie, bo spadła mobilność, są zagrożone linie lotnicze, grozi nam też bezrobocie w tych miejscach, gdzie są duże porty i gdzie mogą upaść europejskie linie lotnicze, jeśli nie będą miały obsługi pasażerskiej przez wiele dni. Jest to więc poważne zagrożenie dla obywateli Europy i dlatego dyskusja jutro rano ma kluczowe znaczenie. Takiego punktu obrad nie było wcześniej, jest to zupełnie nowy punkt dodany na skutek tego, że jest trudna sytuacja w Unii Europejskiej i musimy się nad nią poważnie zastanowić. Pozostałe punkty za wyjątkiem niektórych czwartkowych będziemy realizować.

Pragnę też poinformować państwa, iż 7 kwietnia bieżącego roku otrzymałem list od pana posła Nigela Farage'a. Współprzewodniczący grupy Europa Wolności i Demokracji powołuje się w nim na artykuł 6 punkt 3 Regulaminu i składa formalną skargę w sprawie naruszenia protokołu w sprawie przywilejów i

immunitetów Unii Europejskiej. Przekazałem zawartą w liście pana posła Farage'a prośbę właściwej komisji do rozpatrzenia.

14. Porządek obrad

Przewodniczący. – Rozdany został końcowy projekt porządku dziennego sporządzony zgodnie z art. 137 Regulaminu przez Konferencję Przewodniczących na posiedzeniu w poniedziałek 19 kwietnia 2010 r. Zaproponowano następujące zmiany:

(Pierwsza część zmian: patrz poprzedni punkt)

Jörg Leichtfried (S&D). – *(DE)* Panie przewodniczący! Ja w kwestii formalnej. To miło, że dziękuje nam pan za to, że udało nam się przybyć do Strasburga. Chociaż to było trudne, był to nasz obowiązek. To nic takiego. Chciałbym tylko poprosić, żeby następnym razem ułatwili nam państwo wywiązanie się z niego, szybciej przekazując nam informacje i odpowiadając na nasze maile, tak abyśmy wiedzieli, co może się wydarzyć. Być może w takiej sytuacji nasi koledzy, którzy nie dojechali na sesję także byłiby dziś z nami.

(Oklaski)

Przewodniczący. – Muszę przyznać, że ja nie do końca zrozumiałem pańską uwagę, ponieważ zareagowaliście państwo bardzo dobrze, ale zostawmy tę dyskusję.

John Bufton (EFD). – Panie przewodniczący! Chciałbym poprzeć kolegę. Zdajemy sobie sprawę, że to jest kwestia lotów – oczywiście, że tak, nie jesteśmy idiotami – ale nie pojmuję, dlaczego ten wniosek padł dopiero dziś wieczorem. Wszyscy tutaj przybyliśmy, jest wiele osób na tej sali i jest wielu pracowników. Koszty naszego przyjazdu to dla podatników miliony funtów, a jednak decydują się państwo na odwołanie głosowań w ostatniej chwili. Uważam, że to beznadziejne.

Myślę, że jest nas wystarczająco dużo, abyśmy mogli głosować. Wiemy, że sytuacja jest trudna, ale jesteśmy chyba w parlamencie. Powiedział pan przed chwilą, że nie będzie głosowań, ale że możemy dyskutować i debatować, chociaż to często jest właśnie bez znaczenia; głosować jednak nie możemy.

Myślę, że podatnicy w Wielkiej Brytanii będą tym zbulwersowani. W Wielkiej Brytanii mamy problemy finansowe, ograniczamy liczbę usług, mamy wybory powszechne, mówimy o oszczędnościach, a tutaj marnujemy pieniądze. Chyba nadszedł czas, aby zamknąć ten parlament.

Przewodniczący. – Dziękuję Panu za uwagę. Traktuję bardzo poważnie wszystkie uwagi, ale chciałem Panu powiedzieć, że wszystkie grupy polityczne i ich przedstawiciele zgodzili się ze zmianami, które zaraz proponuję.

Sophia in 't Veld (ALDE). – *(NL)* Panie przewodniczący! Sądzę, że przełożenie terminów głosowania to mądra decyzja, bo chociaż na tej sali jest wystarczająca liczba posłów dla zapewnienia kworum, to jednak dotarli do nas koledzy nie ze wszystkich krajów. Proponowałabym jednak, żeby te punkty porządku obrad, które nie będą przedmiotem głosowań zostały uszeregowane razem, tak abyśmy mogli zakończyć całodniowe posiedzenie wcześniej niż zazwyczaj, czyli w środę po południu, tak jak to robimy w czwartki, a nie w środę o północy. Umożliwiłoby to osobom znajdującym się na tej sali powrót do domu już we czwartek.

Przewodniczący. – Proszę państwa! Udzielę państwu głosu po ustaleniu porządku obrad.

Charles Tannock (ECR). – Panie przewodniczący! Prawo niezamierzonych skutków spowodowało, że przeniesienie głosowań z tego tygodnia na 6 maja – czyli dzień wyborów powszechnych w Wielkiej Brytanii – oznacza, że wielu brytyjskich posłów do PE – a może nawet wszyscy – będzie wtedy nieobecnych na tej sali, co zakłóci ostateczny wynik głosowań. Czy mogłyby one zostać przeniesione z czwartku 6 maja na środę 5 maja?

Przewodniczący. – Panie i panowie! Mam taką propozycję. Zaczniemy teraz zgodnie z porządkiem obrad, a potem możemy zająć się państwa pytaniami dotyczącymi sesji w dniach 5 i 6 maja. Decyzję podejmiemy później, nie musimy tego robić teraz. Jedynym problemem jest to, że głosowania odbywają się 5 i 6 maja. Wszystkie decyzje zostaną podjęte później.

Zaczniemy zgodnie z porządkiem obrad. Nie chcę już teraz żadnych głosów w kwestii formalnej.

Przewodniczący. – Rozdano końcowy projekt porządku obrad sesji kwietniowej, w którym zaproponowano dokonanie następujących zmian (art. 140 Regulaminu):

Poniedziałek:

Bez zmian.

Wtorek:

Posiedzenie rozpocznie się o godz. 9.00 oświadczeniami Rady i Komisji Europejskiej dotyczącymi wstrzymania ruchu lotniczego w Europie.

Debata będzie kontynuowana do godz. 11.00.

Od godz. 11.00 do 13.00 rozpatrzone zostaną następujące punkty: oświadczenie przewodniczącego Barroso w sprawie programu legislacyjnego i prac Komisji Europejskiej na rok 2010 oraz oświadczenie Komisji w sprawie koordynacji pomocy humanitarnej i odbudowy na Haiti.

Głosowania w tym dniu nie odbędą się.

Środa:

Bez zmian.

Głosowania w tym dniu nie odbędą się.

Czwartek:

Posiedzenie nie odbędzie się.

(Ustalony został porządek prac)

15. Jednominutowe wypowiedzi w znaczących kwestiach politycznych

Przewodniczący. – Kolejnym punktem porządku dziennego są jednominutowe wypowiedzi w znaczących kwestiach politycznych.

John Bufton (EFD). – Panie przewodniczący! Dziękuję, że ponownie udzielił mi pan głosu. W związku z tym co właśnie zostało tutaj powiedziane prosiłbym, aby raz jeszcze zastanowili się państwo nad sprawą głosowania na następnym posiedzeniu w dniach 5-6 maja.

Jest bardzo prawdopodobne, że większość posłów do PE z Wielkiej Brytanii będzie nieobecna. W dniu 6 maja mamy wybory powszechne. Na tej sali nie będzie całego kraju. Będą państwo dyskutować o wielu problemach bez Wielkiej Brytanii. Apeluję, aby zastanowili się państwo nad 4 maja – nad przesunięciem głosowań o kilka dni, ponieważ jeśli uniemożliwicie nam udział w tym głosowaniu, uniemożliwicie Wielkiej Brytanii sprzeciwienie się lub poparcie środków ...

(Przewodniczący wyłączył mikrofon)

Przewodniczący. - Odpowiem panu, że zamierzam bardzo poważnie potraktować to, co pan powiedział. Mamy dwa dni: 5 i 6 maja. Zdecydujemy jak postąpić w sprawie głosowań zaplanowanych na 5 i 6 maja i jak je podzielić.

Przewodniczący. – Chciałem przed tym zgłosić pewną uwagę. Jak wiadomo, art. 150 Regulaminu upoważnia do jednominutowych wystąpień. Doświadczenie pokazuje, że otrzymujemy ponad dwa razy więcej wniosków o zabranie głosu, niż możemy przyjąć z uwagi na dostępny czas. Nieuniknione było rozczarowanie przez posłów, którzy oczekiwali na możliwość zabrania głosu, a następnie go nie otrzymali. Aby uniknąć dalszej niepewności i rozczarowań, zamierzam zastosować następującą procedurę na przyszłość, jeśli chodzi o jednominutowe wystąpienia. Zgodnie z art. 150 Regulaminu będzie sporządzana lista 30 mówców, którzy będą wybierani w taki sposób, aby została zachowana równowaga polityczna i reprezentacja geograficzna. Pierwszeństwo uzyskają ci posłowie, którzy nie otrzymali sposobności jednominutowych wystąpień w czasie poprzednich dwóch sesji miesięcznych. Wszyscy posłowie ubiegający się o udzielenie im głosu uzyskają wcześniejsze powiadomienie o tym, czy zostali wybrani do zabrania głosu, czy też nie. Od posłów wybranych

do zabrania głosu oczekuje się obecności na sali obrad plenarnych w momencie, w którym mają wygłosić jednogminutowe wystąpienie.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Panie przewodniczący! Pragnę zwrócić uwagę na zagadnienie zmodyfikowanej genetycznie żywności. Komisja Europejska pracuje nad propozycją zmiany unijnego prawa, tak by dać krajom członkowskim więcej swobody w decydowaniu, czy chcą u siebie genetycznie modyfikowanych organizmów, gdyż w chwili obecnej według unijnego prawa nie można wprowadzić zakazu GMO w krajach członkowskich.

Komisja Europejska wkrótce zaproponuje, aby kraje członkowskie mogły indywidualnie decydować o uprawie genetycznie modyfikowanych roślin. Natomiast decyzje o imporcie i przerobie ziaren GMO dalej zapadałyby na poziomie całej Unii. Należy się przy tym zastanowić, czy nie powinno się wprowadzić specjalnego oznakowania produktów wolnych od GMO. Oznakowanie takie powinno być jasne i ogólnie rozpoznawalne, tak aby europejski konsument wiedział, że produkt, który nabywa, nie jest wyprodukowany ze zwierząt, które były karmione genetycznie modyfikowanymi paszami. Należy więc zastanowić się nad konkretnym wzorem oznaczenia.

Traian Ungureanu (PPE). – Panie przewodniczący! Chciałbym przypomnieć Wysokiej Izbie, że rok temu nadużycia komunistów spotkały się ze społecznymi protestami w Republice Mołdowy. Protesty te wyniosły do władzy proeuropejską koalicję, a po roku nowy rząd potwierdził swoje proeuropejskie stanowisko. Rząd Mołdawii potrzebuje natychmiastowego wsparcia ze strony EU, a Europa może pomóc Mołdawii na trzy sposoby: poprzez szybką pomoc finansową, zniesienie wiz oraz zawarcie układu o stowarzyszeniu.

Muszę tutaj także wspomnieć o sprawie Ernesta Vardaniana, dziennikarza aresztowanego, przetrzymywanego w odosobnieniu i oskarżonego o zdradę stanu przez tak zwane władze Naddniestrza. Jest to poważny przypadek łamania praw człowieka. Zwracam się do Wysokiego Przedstawiciela UE ds. Zagranicznych oraz do szefa delegatury UE w Mołdawii o szybkie działania w celu natychmiastowego uwolnienia zatrzymanego dziennikarza.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Panie przewodniczący, panie sekretarzu generalny, panie komisarzu, powinnam teraz wygłosić przygotowane wcześniej wystąpienie, ale zaszły wyjątkowe okoliczności. Wszyscy wiemy, że warunki meteorologiczne nie ułatwiają nam zebrania się tutaj w Strasburgu w komplecie. Są one powodem stresu i niepokoju dla wielu koleżanek i kolegów oraz dla urzędników.

Chciałabym skorzystać z okazji, aby podziękować panu, panie przewodniczący, oraz sekretariatowi generalnemu pod kierownictwem Klausa Welle, za nie pozostawienie niczego przypadkowi i zapewnienie nam jak najlepszych warunków pracy.

Od pierwszych dni problemów z przelotami Parlament zajął się reorganizacją transportu do Strasburga i w związku z tym chciałabym serdecznie podziękować w imieniu tych wszystkich, którzy nie mogą być dziś z nami. Dziękuję bardzo.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Panie przewodniczący! Próbowałem zwrócić pana uwagę wcześniej, gdy mówił pan o nowych regułach dotyczących jednogminutowych wystąpień. Jako ktoś kto pochodzi z Polski wie pan co oznacza istnienie różnych kategorii osób i parlamentarzystów. Chciałbym jednak prosić, aby osoby siedzące w tylnych rzędach także były brane pod uwagę w związku z porządkiem obrad.

Mam kilka bardzo konkretnych pytań. Po pierwsze, czy może pan wyjaśnić to co powiedział pan wcześniej, a mianowicie czy przez dwie kolejne sesje rozumie pan dwie kolejne sesje w Strasburgu, czy ma pan też na myśli Brukselę?

Po drugie, co pan zrobi jeśli – tak jak to ma miejsce teraz – z jakiegoś powodu posłów nie będzie na sali, nawet jeśli prosili o głos? Czy wtedy będziemy mieli kilka dodatkowych minut zgłoszeń z ław poselskich?

Po trzecie, w związku z tą nową skutecznością – z której należy się cieszyć – czy może pan zacząć już dzisiaj i wyczytać nazwiska 30 mówców, którym zamierza pan dziś udzielić głosu?

Przewodniczący. – Dziękuję panu za tę uwagę. Rozpoczniemy stosowanie nowych reguł od spotkania w Brukseli. Sesja w Brukseli będzie pierwszą zgodnie z nowymi regułami.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Panie przewodniczący! Problem bezdomnych psów w Rumunii znowu stał się głośny w związku z planowanym zniesieniem zakazu zabijania tych psów, obowiązującego od 15 stycznia 2008 r. Cieszę się, że Rumunia raz jeszcze powstrzymała się od realizacji tych planów. Jednak wybrane

obecnie alternatywne rozwiązanie, a mianowicie umieszczanie psów w wielkich schroniskach dla zwierząt to też nie jest dobre wyjście. Jediną rozsądną rzeczą jest wdrożenie programu kastracji. Rumunia jednak odmówiła jego realizacji. W tej sprawie – jak w każdej innej sprawie związanej z ochroną zwierząt – Unia Europejska naprawdę powinna coś zrobić i to w odpowiednim czasie.

Panie przewodniczący! To było moje jednogminutowe wystąpienie. Chciałem wykorzystać pozostały czas na ponowne wyjaśnienie tego, co chciałem powiedzieć wcześniej.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Panie przewodniczący! Gdy Simon Kuznets, człowiek, który stworzył pojęcie „produktu krajowego brutto” zorientował się, jak trudne może być zmierzenie dobrobytu kraju wyłącznie w oparciu o dochód narodowy, prawdopodobnie nie zdawał sobie sprawy, że dopiero po 75 latach pięciu zdobywców nagrody Nobla zajmie się wypracowaniem zbioru propozycji umożliwiających bardziej dokładną ocenę wyników gospodarczych i produktu społecznego, niż ocena umożliwiana przez PKB. Przedmiotowy wskaźnik makroekonomiczny nie bierze pod uwagę jakości produktów, nie dokonuje pomiaru trwałego wzrostu gospodarczego oraz wyklucza inne czynniki, takie jak gospodarka naturalna i gospodarka podmiejska, prace domowe oraz wolontariat.

Na podstawie prac wspomnianej komisji, zaprezentowanych w sprawozdaniu Josepha Stiglitz, została przygotowana propozycja udoskonalenia krajowego systemu statystycznego, dokładniej określającego jakość życia oraz uwzględniającego zrównoważony rozwój przy obliczeniach wskaźnika postępu gospodarczego i społecznego.

Uważam, że w tej sytuacji powinniśmy posiadać w całej Unii Europejskiej skoordynowany system pomiaru jakości życia, stopnia trwałości wzrostu gospodarczego, a także, co również jest bardzo ważne, nierówności społecznych. Ten krok oznaczałby, że wyciągnęliśmy wnioski z kryzysu, który ma na nas tak duży wpływ.

PRZEWODNICZY: SILVANA KOCH-MEHRIN

Wiceprzewodnicząca

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Pani przewodnicząca! W ubiegłym tygodniu sąd orzekł, że zamknięcie wydawanej w języku baskijskim gazety *Egunkaria*, o którym mówiłam tutaj kilka tygodni temu, było działaniem krzywdzącym, niezgodnym z prawem i nieuzasadnionym.

W orzeczeniu stwierdza się, że ani konstytucja Hiszpanii, ani kodeks karny nie pozwalają na zamknięcie gazety i że wszystkie zarzuty opierały się na założeniu, iż obrona kultury baskijskiej oznacza współpracę z ETA, co jest bzdurą. W orzeczeniu mówi się również, że osoby, którym postawiono zarzuty są całkowicie niewinne, że nie należą do ETA, że gazeta nie finansowała ETA, ani ETA nie finansowała gazety. Stwierdza się też, że zatrzymani byli przetrzymywani w odosobnieniu, bez należytej kontroli ze strony sądu, co uwiarygodnia zarzuty ze strony zatrzymanych, że byli maltretowani i torturowani.

Chciałabym zatem prosić o dwie rzeczy: chciałabym, abyśmy zwrócili uwagę na konsekwencje, jakie w demokratycznym państwie mają demagogia, manipulowanie uczuciami i nadzwyczajne ustawodawstwo, oraz na fakt, że w Hiszpanii główne media i najważniejsze partie oskarżały wszystkich nas, którzy sprzeciwialiśmy się tej niesprawiedliwości, o współpracę z ETA. Chciałabym też, byśmy zadbali, aby sprawiedliwości stało się zadość i aby sprawa ta miała uczciwe zakończenie.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Pani przewodnicząca! W lutym ubiegłego roku Parlamentowi Europejskiemu przedstawiono zredagowane przez Reutera i Trautmanna sprawozdanie Komisji Europejskiej dotyczące nielegalnych światowych rynków narkotykowych od roku 1998. Przedmiotowe sprawozdanie stanowi cenną bazę danych, a zawarte w nim wnioski potwierdzają niektóre dotychczasowe tezy o nieskuteczności polityki antynarkotykowej w Unii Europejskiej i w skali światowej.

Podstawowy wniosek jest taki, że bieżąca polityka nie osiągnęła swego głównego celu, czyli że nie zmniejszyła popytu i podaży substancji zabronionych, i że stanowi główny czynnik zwiększający szkody ponoszone przez indywidualnych użytkowników, ich środowiska, gospodarki i społeczeństwa.

W 2004 roku Parlament Europejski zatwierdził pakiet zaleceń, takich jak sprawozdanie posła Catanii. Apelujemy zatem o ponowne zajęcie się tą sprawą, w szerszej perspektywie, aby użytkownicy nie ponosili szkód.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Pani przewodnicząca! Mój naród dotknęła wielka tragedia, zginął prezydent, szef banku centralnego, dowódca wojsk. Wczoraj był pogrzeb prezydenta i jego małżonki. Chciałabym bardzo

podziękować za wyrazy solidarności, które napłynęły z bardzo wielu krajów członkowskich Unii Europejskiej. To pojęcie europejskiej solidarności w tej sprawie sprawdziło się i jest dla nas Polaków rzeczą bardzo ważną. Byli na pogrzebie prezydenci Czech, Słowacji, Węgier, Niemiec, Litwy, Łotwy, Rumunii, Słowenii, premier Estonii. Żałuję, że nie było szefa Rady i przewodniczącego Komisji Europejskiej. Nie mogli przybyć, a przybyli np. premierzy Azerbejdżanu, Armenii i Gruzji, którzy mieli dalej. Wszystkim, którzy byli obecni, za te wyrazy solidarności dziękuję.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Proszę pozwolić mi w minutę przedstawić kilka uwag dotyczących Serbii. Ambicje Serbii, aby przystąpić do UE wydają się pozytywnie wpływać na ten kraj. W każdym razie Serbia oficjalnie przeprosiła za ludobójstwo w Srebrenicy – to z pewnością nie jest coś, co można powiedzieć o kontrowersyjnym kraju kandydującym do członkostwa takim jak Turcja, który grozi sankcjami, jeśli w jakimś kraju ma miejsce zwykła dyskusja o ludobójstwie Ormian.

Interpretacja kryteriów kopenhaskich jest moim zdaniem arbitralna, jeśli oskarża się Belgrad o brak współpracy z Międzynarodowym Trybunałem Karnym w Hadze, ale łamanie praw człowieka przez Ankarę uważane jest za nieistotne.

Stosowanie przez Unię Europejską podwójnych standardów nie jest niczym nowym. W Bośni kilka grup etnicznych zostało wepchniętych do jednego wielokulturowego państwa, ale w przypadku Kosowa oddzielenie się jednej grupy etnicznej od istniejącego państwa nagle okazuje się legalne.

W przeciwieństwie do Turcji Serbia jest pod względem historycznym, duchowym i kulturowym częścią Europy i państwem kluczowym dla bezpieczeństwa Bałkanów. Oczywiście nie wolno nam powtórzyć błędów związanych z pośpieszną akcesją Bułgarii i Rumunii. Wszystkie kryteria akcesyjne muszą zostać spełnione, ale Serbia jest krajem europejskim i powinna stać się częścią Unii.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Pani przewodnicząca! Niedawna likwidacja wpływowej komórki terrorystycznej w Grecji przypomina nam, że przemoc i zagrożenie dla instytucji demokratycznych nie mają granic i że nie ma tu mowy o skrupułach.

Należy pamiętać, że obecny kryzys gospodarczy oraz pesymizm, jaki budzi on w obywatelach napędzają agresję i powodują przemoc. Wszyscy zgadzamy się, że przemoc jest naganna, niezależnie od formy jaką przybiera i źródła, z jakiego się wywodzi. Musimy jednak również wspólnie kłaść większy nacisk na to, że lepiej jest zapobiegać niż leczyć. Dlatego właśnie musimy nadać większy priorytet sprawom związanych ze SWIFT, danymi PNR oraz z umocnieniem Europolu i Eurojustu.

W tej sytuacji niezwykle ważne jest skorygowanie przewlekłych patologii społecznych powodujących powstawanie przemocy. Musimy zlikwidować korzenie ubóstwa i bezrobocia. Nie możemy być już dłużej bierni. Gdy poprzednio przywódcy Europy uchylili się przed wyzwaniem społecznymi związanymi z trudnościami gospodarczymi, skończyło się to tym, że na naszym kontynencie zapanowała nienawiść i totalitaryzm.

Jens Geier (S&D). – (DE) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Chciałbym zwrócić uwagę Komisji Europejskiej i Wysokiej Izby na niepokojące zjawiska związane z cenami surowców. Moim okręgiem wyborczym jest Duisburg, miejsce, w którym znajdują się największe stalownie w Europie. Zarówno w Duisburgu, jak i w innych miejscach, w których w UE produkowana jest stal pracownicy niepokoją się o swoje miejsca pracy, ponieważ trzech główni dostawcy żelaza wymuszają na przemyśle stalowym 100 % wzrost cen. W przyszłości cena rudy będzie przedmiotem transakcji na London Metal Exchange (londyńskiej giełdzie metali), czyli że będzie inaczej niż dotychczas i stabilność cen nie będzie zapewniona w ramach długoterminowych umów na dostawę. Pracownicy i związek zawodowe obawiają się, że spowoduje to skrajny wzrost cen podstawowego surowca, czyli stali. Dzieje się to w czasach, gdy potencjalne obszary oszczędności w postaci programów cięcia kosztów i redukcji zatrudnienia zostały całkowicie wyczerpane, zwłaszcza po ostatniej restrukturyzacji w przemyśle stalowym. W celu zwrócenia uwagi na tę sytuację rady pracownicze oraz niemiecki Związek Pracowników Przemysłu Metalurgicznego skierowały w imieniu Duisburga apel do kanclerz Merkel i przewodniczącego Barroso. Chciałbym prosić Komisję, aby odpowiedziała na ten apel.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – Pani przewodnicząca! Podróżni, których plany urlopowe pokrzyżował pył wulkaniczny mają problemy z ubezpieczeniem.

Chociaż na mocy dyrektywy w sprawie praw pasażerów linii lotniczych linie lotnicze zrefundują koszt biletu lotniczego lub zmieniają rezerwację, to jednak wielu pasażerów będzie musiało zapłacić za zakwaterowanie

w hotelu i wynajęcie samochodu lub za alternatywne połączenia lotnicze. Należy się jednak spodziewać, że niektóre ubezpieczenia podróży przewidują wypłatę odszkodowania.

Inne towarzystwa ubezpieczeniowe twierdzą, że jest to działanie siły wyższej, ale apelowałbym do tych firm o pragmatyczne i racjonalne postępowanie, i o przemyślenie tej decyzji, ponieważ bardzo wielu moich wyborców – podobnie jak wielu wyborców moich kolegów – znajduje się teraz w portach lotniczych w różnych częściach świata i muszą oni wydawać pieniądze, których nie mają.

Jak rozumiem obecnie odbywa się przegląd dyrektywy w sprawie podróży zorganizowanych i jest to coś, co trzeba zrobić szybko.

Podsumowując: jest sprawą zasadniczą, aby przedmiotowa dyrektywa dotycząca podróży zagwarantowała istnienie standardowego zbioru przepisów mających zastosowanie do takiej sytuacji. Prosiłbym Komisję, aby nawet na tym etapie zastanowiła się nad taką możliwością.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Chciałbym zaproponować w tym demokratycznym sercu instytucji europejskich krótki przegląd ostatecznego wpływu interwencji europejskich na społeczności, regiony i jednostki.

Uważam, że musimy zdecydować, czy mamy przedstawić uniwersalistyczną i globalną wizję, czy też mamy chronić wkład i tożsamość każdego człowieka. Uważam, że to drugie rozwiązanie jest bardziej pożądane; jest to szeroka wizja, w której swoje miejsce i rangę ma także bardziej unikalny wymiar wywodzący się z określonych zajęć i tradycji.

Rozważmy na przykład skutki dyrektywy usługowej z 2006 roku, tak zwanej dyrektywy Bolkesteina, dla włoskiego sektora kąpielisk. Nie sądzę, abyśmy powinni poświęcać, na rzecz jakoby bardziej wydajnego globalnego systemu, kulturę i tradycję gościnności, jakie zawsze charakteryzowały społeczności lokalne.

Uważam, że w kontekście ekonomicznym małe przedsiębiorstwa stanowią najbardziej autentyczny wyraz tożsamości kulturalnej społeczności lokalnych i dlatego zawsze powinny być chronione.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! W dzisiejszych czasach nie jest łatwo być zagorzałym zwolennikiem Europy. Dziś chciałbym wspomnieć kwestię Eurostatu. Okazało się, że Eurostat dużo lepiej niż generalnie sądzono zdawał sobie sprawę z sytuacji w Grecji. Istnieją sprawozdania, które były opublikowane tylko częściowo i w których ujawniano przypadki nadużyć już w 2002 roku, a poza tym mamy też wielkie sprawozdanie z 2008 roku. Nie jest jednak zupełnie jasne, dokąd te sprawozdania trafiają, jakie są ich skutki i kogo można w związku z nimi pociągnąć do odpowiedzialności – w tym przypadku za to, że się do nich nie zastosował.

Chciałbym zatem w tej chwili zasugerować, abyśmy konstruktywnie postępowali w stosunku do Eurostatu, a nie tylko brali pod uwagę skandaliczne praktyki, które oczywiście także istniały w przeszłości. A zatem moja propozycja jest taka, by Komisja podjęła działania w celu zapewnienia niezależności Eurostatu i dostarczenia obywatelom informacji, które są nam bardzo potrzebne dla zrewolucjonizowania naszej demokracji.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Dzisiaj mamy do czynienia z klęską żywiołową o niedających się przewidzieć konsekwencjach. Nauka pozwala nam na stosunkowo dokładne obliczenie oddziaływania cząsteczek znajdujących się w atmosferze na silniki statków powietrznych i awionikę. Nauka pozwala nam również na stosunkowo dokładne obliczenie ruchu tych cząsteczek w atmosferze. Dziś spotykają się ministrowie transportu państw UE, aby zdecydować, w jaki sposób należy sobie poradzić z sytuacją w transporcie lotniczym. Wnioski z tego spotkania powinny być oparte na wiedzy naukowej i zasadzie ostrożności. Gospodarka nie może mieć pierwszeństwa przed bezpieczeństwem ludzi. Europa musi nadal funkcjonować jako bastion bezpieczeństwa i jakości życia. Oczekujemy jednak szybkich, pragmatycznych rozwiązań dotyczących alternatywnych systemów transportu lądowego i morskiego.

W minionym roku mieliśmy do czynienia z wieloma kryzysami, klęskami żywiołowymi i epidemią, w związku z czym ...

(Przewodnicząca wyłączyła mikrofon)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Pani przewodnicząca! Pod koniec bieżącego roku ma wejść w życie trzecia dyrektywa pocztowa, która spowoduje całkowitą deregulację przedmiotowego rynku. Reperkusje kryzysu gospodarczego i finansowego są dobrze znane, także na rynku pocztowym.

Skutki kryzysu zwielokrotniły się po wdrożeniu dyrektywy w państwach członkowskich, w których rynek pocztowy uległ kompletnej deregulacji. W tym sektorze poziom zwolnień i cięcia płacowe pozostałego personelu są wyższe od średniej. Nastąpił również spadek liczby transakcji, zwiększenie opłat za usługi, że już nie wspomnę o pozbawieniu mieszkańców miejscowości i terenów, do których trudno jest dotrzeć, dostępu do środka łączności i usługi powszechnej.

Jestem przekonany, że należy dokonać oceny konsekwencji społecznych wprowadzenia tej dyrektywy w życie. Naszym obowiązkiem jest zapobiec występowaniu dumpingu społecznego. Wzywam odnośne instytucje europejskie do przeanalizowania możliwości zastosowania minimum dwuletniego moratorium na termin wdrożenia tej dyrektywy, z pewnymi zmianami w każdym z państw członkowskich, które jeszcze jej nie wdrożyły.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Chciałbym dziś państwu powiedzieć o niezwykle trudnej sytuacji, w jakiej znalazł się dziennikarz Ernest Vardanian. Został aresztowany przez reżim Igora Smirnowa w samowładczej republice naddniestrzańskiej.

Ernest Vardanian jest oskarżany o zdradę stanu i szpiegostwo, co jest nie tylko absurdalne, ale i żałosne. Dziennikarzowi odmówiono zwolnienia za kaucją i jest przetrzymywany w naprawdę okropnych warunkach. Chcę powiedzieć, że takie postępowanie jest wykorzystywane przez władze w Tyraspolu do zastraszania Kiszyniowa w czasie, gdy nowy rząd, który przejął władzę w wyniku zeszłorocznych wyborów chciałby zbliżyć się do Unii Europejskiej oraz rozwiązać konflikt naddniestrzański.

Apeluję o natychmiastowe, bezwarunkowe zwolnienie dziennikarza Ernesta Vardaniana i wzywam władze samowładczej republiki naddniestrzańskiej do zbliżenia z Kiszyniowem i do rozwiązania tego konfliktu.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Kryzys finansowy i gospodarczy uderzył najmocniej grupę ludzi najbiedniejszych. Unia Europejska, wychodząc naprzeciw ich potrzebom, ogłosiła rok 2010 rokiem walki z ubóstwem i wykluczeniem społecznym. Szacuje się, że w Europie ponad 40 milionów osób żyje w ubóstwie, a kolejne prawie 40 milionów jest zagrożonych ubóstwem. Szczególnie przykre jest to, że ¼ tej liczby, to jest 20 milionów, stanowią dzieci. Problemy, z którymi się borykają, nie dotyczą tylko braku pożywienia, opieki medycznej czy odzieży, ale przede wszystkim braku perspektyw na poprawę sytuacji i wyjścia z biedy. Zmianie tej tragicznej sytuacji może służyć w pierwszej kolejności zapewnienie edukacji na wysokim poziomie. Potrzebę taką widać najbardziej w małych miastach i na wsi, z dala od wielkich ośrodków akademickich. Dlatego uważam, że podstawowym rozwiązaniem tej sytuacji jest zwiększenie środków na programy stypendialne dla biednej młodzieży.

Derek Vaughan (S&D). – Pani przewodnicząca! Cieszę się z jutrzejszej debaty w sprawie kryzysu lotniczego, ponieważ musimy pamiętać, że ma on wpływ nie tylko na nasz parlament, ale także na poszczególne osoby i firmy w całej Europie. Jest to czas, gdy Europa, czy też większa część Europy wychodzi z głębokiego kryzysu. Wielka Brytania, podobnie jak wiele innych krajów – nie wszystkie – wychodzi z tego kryzysu i dzieje się tak dzięki temu, że w chwili, gdy zawiódł rynek rząd interweniował, a nie stał z boku, tak jak chcieliby tego niektórzy.

W ciągu najbliższych kilku tygodni zostanie opublikowanych w Wielkiej Brytanii wiele danych liczbowych dotyczących gospodarki i uważam, że wiele z nich będzie dodatnich. Jest tak dzięki interwencji rządu. Myślę, że jest istotne, aby unijne instytucje także interweniowały w czasach trudnych dla gospodarki. W przyszłości wszystkie unijne instytucje powinny zadbać, aby nasz budżet mógł pomóc obywatelom i firmom przejść przez trudne gospodarczo czasy i zaplanować ożywienie gospodarcze.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Sprawa, którą chcę poruszyć na dzisiejszym posiedzeniu plenarnym dotyczy sytuacji budżetowej wielu państw członkowskich. Robię to teraz, gdy minął termin składania programów stabilności i wzrostu. Programy te zawierają prognozy dotyczące średnio- i długoterminowej sytuacji wielu państw członkowskich. W konkretnym przypadku mojego kraju, Portugalii, Komisja zauważyła, że przedstawiony program jest programem ryzykownym. To niepokojący sygnał dla rynków, ale w zasadzie był to sygnał, że patrzymy na stabilność i stan finansów publicznych w sytuacji, gdy istotne jest także zwrócenie uwagi na problem wzrostu. Tutaj także dane przedstawione przez mój kraj nie są zadowalające i niestety brak jest troski o takie problemy, jak uproszczenie procedur dla firm i kwestia konkurencyjności podatkowej.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – Pani przewodnicząca! Chodzi mi o jedno z wcześniejszych wystąpień: chciałbym zapytać pana, który głosił potrzebę interwencji UE, jak jego zdaniem UE powinna interweniować w kwestii pyłu wulkanicznego.

Przewodnicząca. - Pytania dodatkowe z użyciem niebieskiej karty nie są dozwolone podczas wystąpień jednogodzinowych. A zatem nie była to pytanie w kwestii formalnej. Kolega poseł mógłby może odpowiedzieć panu na to pytanie w zwykłej rozmowie, ale z pewnością nie podczas posiedzenia plenarnego.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Pani przewodnicząca! Chciałabym, aby podczas udzielania głosu pamiętała pani o równowadze między mężczyznami i kobietami. Udzieliła pani głosu pięciu mężczyznom pod rząd.

Przewodnicząca. - Dziękuję bardzo. Jak pani zapewne wie, jestem przewodniczącą grupy wysokiego szczebla ds. równości płci i różnorodności i w związku z tym równość jest dla mnie bardzo ważna. Mamy listę mówców i staramy się, aby była wyważona. Możliwość zabrania głosu w czasie debaty zależy także od tego, kto jest obecny na sali.

Zamykam ten punkt porządku obrad.

16. Uprawnienia do delegowania aktów (debata)

Przewodniczący. - Kolejnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie sporządzone przez pana posła Szájera w imieniu Komisji Prawa, w sprawie kompetencji w zakresie przekazywania uprawnień ustawodawczych (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, sprawozdawca. – (HU) Pani przewodnicząca, panie komisarzu Šefčovič! Wiele wystąpień w Parlamencie zaczyna się stwierdzeniem, że poruszany temat jest ważny, bardzo ważny bądź należy do zagadnień najważniejszych. Ja również zacznę od takiego stwierdzenia, które jednakowoż jest stanowczo bardziej zasadne, niż w wielu innych przypadkach, jako że omawiane teraz zagadnienie, kompetencja Parlamentu do przekazywania uprawnień legislacyjnych Komisji jest bodaj najistotniejszą, jakkolwiek często bagatelizowaną innowacją zawartą w traktacie lizbońskim.

Krytycy traktatu lizbońskiego mówili o deficycie demokracji. Panie i panowie, powiem jednak, że ta poprawka, mianowicie zagwarantowanie kompetencji Parlamentu do przekazywania uprawnień legislacyjnych, należy do najbardziej znamienitych rozszerzeń władztwa Parlamentu. Oznacza to, że reprezentanci bezpośrednio wybrani przez obywateli będą odtąd mogli w Parlamencie, na mocy posiadanych uprawnień legislacyjnych, nadzorować oraz wetaować rezolucje i decyzje wykonawcze przyjmowane przez Komisję Europejską. Innymi słowy, ten fragment traktatu lizbońskiego – często przywoływany w związku z rozszerzeniem kompetencji Parlamentu – dotyczący zwiększenia liczby procedur współdecyzji oraz rozszerzenia zakresu uczestnictwa Parlamentu, stanowi wraz z kwestią delegowania uprawnień legislacyjnych nie tylko ilościowo, lecz również jakościowo istotne rozszerzenie. Od teraz zatem w rezultacie długotrwałych starć i wieloletnich zmaganiań, w których wciąż nie ustają posłowie do Parlamentu Europejskiego, zagwarantowano nam, że decyzje podejmowane przez Komisję Europejską, które nie podlegają jej wyłącznemu władztwu, ale są przyjmowane na mocy delegowanych uprawnień, podlegają nadzorowi Parlamentu. Można rzecz jasna powiedzieć, że formalnie taki nadzór istniał już wcześniej. W pewnym sensie to prawda, ale rozwiązanie to było zamknięte w takich ramach czasowych i zostało przewidziane na takie okoliczności oraz w następstwie takiej współpracy legislacyjnej i międzyinstytucjonalnej, że skuteczny nadzór był uniemożliwiony. Zwracam również uwagę, że ta nowa możliwość, przewidziana w art. 290 traktatu lizbońskiego, wpłynie na przekształcenie pracy Parlamentu w nadchodzących latach, zwłaszcza jeżeli my, posłowie do Parlamentu, potraktujemy te uprawnienia poważnie i faktycznie będziemy w stanie podejmować decyzje w tych sprawach.

Jeśli osoby postronne bądź niespecjalizujące się w tej dziedzinie również mają zrozumieć, o co w tym chodzi – jako że jest to niezwykle złożone technicznie zagadnienie, które jednakowoż dotyczy instytucji demokratycznej i służy zażegnaniu tak zwanego deficytu demokracji w Europie – powinniśmy uwypuklić następującą rzecz: oznacza to, że Parlament i Rada, dwa organy władzy legislacyjnej Unii Europejskiej, nie mogą same zajmować się każdą szczegółową kwestią. Parlament obraduje co miesiąc, lecz czasami zachodzą takie okoliczności jak teraz, kiedy obradujemy, ale nie możemy głosować. Niemniej jednak Parlament musi przede wszystkim nadzorować te kwestie, którymi zajmuje się Rada bądź Komisja w ramach przekazanych uprawnień. Odtąd stanie się to możliwe.

W moim sprawozdaniu starałem się nie pozostawić wątpliwości, że Parlament obstaje przy tych uprawnieniach. Nie godzimy się na żadne dodatkowe obowiązki wykraczające ponad to, co zostało ustanowione w traktacie. Nie godzimy się, ponieważ chcemy w pełni wykonywać nasze uprawnienia. Uważam, że w rezultacie zyska na tym europejska demokracja. I jeśli zamierzamy tak czynić, wymagana jest oczywiście ścisła współpraca z Komisją i Radą, ale nie powinniśmy zapominać, że teraz władztwo

spoczywa na ustawodawcy, czyli na Parlamencie i Radzie. Dziękuję wszystkim koleżankom i kolegom posłom za współpracę przy tym złożonym zagadnieniu. Pragnę też, by w przyszłości Parlament w pełni wykorzystywał nowe uprawnienia.

Maroš Šefčovič, wiceprzewodniczący Komisji. – Pani przewodnicząca! Zaczę od podziękowania dla pana posła Szájera za wyborne sprawozdanie. My w Komisji bardzo cenimy sobie poparcie, jakie wykazał Parlament dla poziomego podejścia do delegowanych aktów.

Ustawodawca ma, rzecz jasna, pełną swobodę regulowania wszelkich kwestii związanych z delegowanymi aktami w każdym akcie podstawowym, wszakże potrzebne są pewne wytyczne, by uniknąć fragmentarycznego podejścia.

Był to przedmiot grudniowego komunikatu Komisji, który miał wskazać ustawodawcy preferowany kierunek działania, tak by osiągnąć właściwe i praktyczne podejście do przyszłego stanowienia prawa.

Podkreślam, że Komisja zdecydowanie opowiada się za ideą wspólnego porozumienia, a nawet porozumienia międzyinstytucjonalnego między trzema instytucjami w sprawie aktów delegowanych, jako że zaprowadzi ono wymagany porządek w sferze przygotowywania ustawodawstwa.

Co do istoty rzeczy, powtórzę tylko, że Komisja z wielkim zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie. Możemy się nie zgadzać w kilku szczegółowych kwestiach, lecz nasze cele pozostają tożsame. Chcemy precyzji, skuteczności, przejrzystości oraz jasnego i sprawiedliwego zrównoważenia władzy.

Przejdę teraz do kwestii szczegółowych. Poczynię kilka skrótowych uwag do poszczególnych fragmentów sprawozdania.

Co się tyczy zawężającego charakteru art. 290, zwłaszcza drugiego ustępu, to mamy nieco inną opinię, jeżeli chodzi o środki kontroli ustawodawcy nad aktami delegowanymi, lecz nie chcemy wdawać się w spory prawne, ponieważ sądzimy, że istotne jest poszukanie praktycznych rozwiązań dotyczących konkretnego ustawodawstwa.

Co do czasu, na jaki następuje przekazanie uprawnień, bardzo pochwalamy i popieramy pomysł dorozumianego przedłużenia zawarty w sprawozdaniu, ponieważ uważamy go za konstruktywny, a podobne rozwiązania wystąpiły w kilku dossier legislacyjnych.

Kolejna szczegółowa uwaga dotycząca czasu trwania uprawnienia do sprzeciwu. Chcę powiedzieć, że znów mówimy jednym głosem, ponieważ my również w zdecydowanej większości popieramy pogląd sprawozdawcy dotyczący dwumiesięcznego okresu na złożenie sprzeciwu, z możliwością przedłużenia o kolejne dwa miesiące, co można uregulować w drodze wspólnego porozumienia trzech instytucji, które – mam nadzieję – w przyszłości osiągniemy. Wydaje mi się, że mieliśmy około dziesięciu pozytywnych przykładów zastosowania tego rozwiązania w bieżących pracach legislacyjnych.

Co się tyczy pilnej procedury, w przeszłości niejednokrotnie okazywało się ponad wszelką wątpliwość, że istnieją kwestie dotyczące m.in. bezpieczeństwa żywności czy bezpieczeństwa zabawek, które czasem wymagały bardzo pilnej procedury, stąd też uważamy, że należy znaleźć rozwiązanie pozwalające na jeszcze szybsze działanie, aniżeli przewiduje propozycja szybkiego zatwierdzania przedstawiona przez sprawozdawcę.

Zakończę kwestię dostosowania aktów prawnych, ponieważ jest ona bardzo istotna dla Parlamentu. Tu znów opowiadamy się za pragmatycznym podejściem, ponieważ Parlament ten wraz z Komisją już wykonał sporą pracę w zakresie dostosowania ponad 250 aktów podstawowych – zostały one dostosowane z użyciem pragmatycznego podejścia.

Teraz uważamy, że należy przypisać priorytet obszarom, w których jak dotąd nie poczyniliśmy dostosowań do procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą przed wejściem w życie traktatu lizbońskiego. Należy zatem skupić się właśnie na nich. Znów należy spodziewać się ogromnej ilości pracy, lecz już zastanawiamy się nad znalezieniem najbardziej pragmatycznego i elastycznego podejścia.

Jo Leinen, sprawozdawca komisji opiniodawczej Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności. – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Parlament Europejski czekał od dawna na tę chwilę, mianowicie na chwilę, w której Parlament znajdzie się na równej stopie z Radą w sferze kontroli delegacji ustawodawczej. Uwaga pogładowa: w 2008 roku było 6 tysięcy aktów delegowanych, innymi słowy – ogromna góra standardów, które Komisja w ramach starej procedury komitologii przestoczyła

w coś na kształt ustawodawstwa wtórnego. Uprawnienia Parlamentu w tym procesie były znikome. Owszem, byliśmy informowani, lecz nie byliśmy współlegislatorami. Teraz traktat lizboński to zmienia.

Co się tyczy kontroli aktów delegowanych, jesteśmy na równej stopie z Radą i chcemy również w pełni wykorzystać to równe położenie. Oznacza to, panie komisarzu, że skoro utrzymuje pan, że pilna procedura jest możliwa, to musimy również otrzymywać informacje w najwcześniejszej możliwej fazie. Chcemy otrzymywać informacje wtedy, kiedy otrzymuje je Rada.

Carlos Coelho, w imieniu grupy PPE. – (PT) Uważam, że należy zacząć w jedyny słuszny sposób – pogratulować panu posłowi Szájerowi znakomitego sprawozdania, które nam przedstawił. Jak trafnie stwierdzono, traktat lizboński wzmacnia uprawnienia Parlamentu Europejskiego i wprowadza unormowania służące ugruntowaniu demokratycznej kontroli. Dlatego uważam, że Parlament zasługuje na podwójne gratulacje: nie tylko za wyborne sprawozdanie posła Szájera, o czym już wspomniałem, lecz także za nowe reguły znoszące stary mechanizm komitologii, który tak często poddawaliśmy krytyce w tej Izbie.

Mamy teraz art. 290 traktatu lizbońskiego i zwracam uwagę, że w sprawozdaniu pana posła Szájera padło kilka propozycji co do sposobów pracy zabezpieczających prerogatywy Parlamentu. Na mocy tej nowej regulacji Parlament może skupić się na istotnych aktach legislacyjnych i przyznać Komisji pewien margines elastyczności, aby mogła ukończyć mniej istotne akty w granicach wyznaczonych przez ustawodawcę. Jak słusznie zauważył pan poseł Leinen, znajdujemy się teraz na równej stopie z Radą i w związku z tym Parlament nie pozostaje zepchnięty na poślednią pozycję.

Pani przewodnicząca! Podkreślę kilka aspektów sprawozdania pana posła Szájera, które uważam za szczególnie ważne. Pierwszym z nich jest zamysł odrzucenia wszelkich regulacji, które nakładają na ustawodawcę dodatkowe obowiązki poza tymi, które zostały zawarte w art. 290. Druga kwestia dotyczy konieczności zapewnienia przez Komisję odpowiednio wczesnego i nieprzerwanego przesyłu informacji oraz stosownych dokumentów. Po trzecie, bieg terminów powinien rozpoczynać się wraz z otrzymaniem wszystkich wersji językowych – powtarzam, wszystkich wersji językowych. I wreszcie należy uwzględnić okresy przerw w pracach Parlamentu.

Eva Lichtenberger, w imieniu grupy Verts/ALE. – (DE) Pani przewodnicząca! Owe często bagatelizowane kwestie strukturalne dotyczące stosunków wewnątrz trójkąta instytucjonalnego istotnie zostały bardzo dobrze zreasumowane w sprawozdaniu pana posła Szájera. Współpraca okazała się bardzo konstruktywna i składam za to serdeczne podziękowania.

Za pomocą traktatu lizbońskiego stworzyliśmy nowe stosunki i tych nowych stosunków nie wolno znów chyłkiem podkopywać. W istocie w tym względzie jest to kwestia kluczowa. Celem, który temu przyświeca, jest położenie Parlamentu Europejskiego na równi z Radą, również jeżeli chodzi o akty delegowane, oraz zapewnienie po pierwsze wykonalności tego zamysłu, a po drugie ugruntowania go w toku procedury.

Stąd też absolutnie kluczowe dla nas jest stworzenie odpowiednich warunków, przykładowo przez danie nam otwartego dostępu do dokumentów w odpowiednim czasie, aby mogły zapaść konieczne decyzje, oraz, po drugie, funkcjonowanie procedur nie na zasadzie „wspólnego porozumienia”, lecz zamiast tego w oparciu o trwałe porozumienia niepodlegające arbitralności politycznej ani politycznemu porządkowi dziennemu.

Do tego potrzebna nam stałych, rzetelnych zasad, które będą służyć ochronie uprawnień Parlamentu w praktyce, a nie zostaną tylko przyjęte do wiadomości w teorii. Dziękuję, panie pośle Szájer. To była znakomita współpraca i ufam, że zdołamy ją wykorzystać, aby osiągnąć to, czego nam trzeba na rzecz naszych koleżanek i kolegów posłów.

William (The Earl of) Dartmouth, w imieniu grupy EFD. – Panie przewodniczący! Sprawozdawca słusznie przywołuje deficyt demokracji. Elitaryści twierdzą, że UE dotyka deficyt demokracji, który narasta i po przyjęciu traktatu lizbońskiego będzie nadal narastał. Przyznam, że poczułem się zdeprymowany, że sprawozdawca pomimo swojej elokwencji upatruje rozwiązania w art. 290.

Według naszej wykładni art. 290 przyznaje Komisji możliwość uzupełnienia bądź zmiany ustawodawstwa. Jest to możliwość dalekosiężna i rozległa, stanowi pole do niemal nieograniczonych interpretacji. Będziemy zatem upierać się, że środki zabezpieczające przed niewłaściwym wykorzystaniem uprawnień delegowanych Komisji są oczywiście niewystarczające. Być może sprawozdawca skomentuje w odpowiedzi, dlaczego jego zdaniem powinny wystarczyć. Składa się to zatem na dalsze przekazywanie uprawnień wybranego przez wyborców Parlamentu na rzecz niewybranej przez nich Komisji, bez względu na sens zapisów traktatowych.

Zawsze utrzymywaliśmy i będziemy nadal utrzymywać, że traktat lizboński jest pozbawiony demokratycznej legitymacji, przede wszystkim dlatego, że wszystkie trzy wpływowe partie polityczne w Wielkiej Brytanii obiecały referendum i wszystkie trzy wpływowe partie polityczne spektakularnie tę obietnicę złamały. Artykuł 290 stanowi zatem wytwór traktatu lizbońskiego pozbawionego legitymacji. Pogłębia on deficyt demokracji – ciekaw jestem wyjaśnienia sprawozdawcy, dlaczego uważa inaczej – dlatego więc należy się mu sprzeciwić.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Jako zagorzały proeuropejczyk byłem przeciwny traktatowi lizbońskiemu, gwoli ścisłości dlatego, że umożliwia on argumenty, jakie właśnie usłyszeliśmy; nie daje bowiem takiej przejrzystości i jasności, jakiej oczekivalibyśmy dla przyszłych pokoleń. Jestem jednak realistą i stwierdzam, że teraz musimy z tym żyć. Należy dobitniej powtórzyć, że ten przepis, art. 290 można interpretować w taki sposób, że nie tylko Rada, ale także Parlament może jednostronnie oraz stosunkowo prosto uchylić odpowiednią delegację. Będziemy musieli wciąż sobie o tym przypominać.

Rzecz jasna to, co powiedział pan poseł Leinen również jest prawdą, mianowicie że już mamy tysiące aktów prawnych okupujących szarą strefę, jeżeli chodzi o ich zrozumiałość, które z kolei niezmiennie są wodą na młyn dla antyeuropejczyków, przeciwników projektu europejskiego, UE – która powinna funkcjonować w obszarach, gdzie desperacko jej potrzebujemy. I znów ma to wiele wspólnego z przejrzystością. Uważam zatem za istotne, by w punkcie 10, gdzie proponuje się m.in. uzgodnienia dotyczące przekazywania dokumentów, wprowadzić jednoznaczne uściślenie.

Sporo z nas zna treść ustawy o wolności informacji i sporo z nas zna z doświadczenia rozwiązanie funkcjonujące w USA. Dlaczego zatem go nie skopiować, by umożliwić obywatelom, jak również nam w Parlamencie, pozyskiwanie odpowiednich dokumentów niezależnie, a nie z łaski i po wielokrotnych interwencjach grup politycznych? Czemu nie ustanowić z tego prawa, zważywszy, że już ponosimy ogromne ryzyko związane z posiadaniem tysięcy delegowanych aktów legislacyjnych? W tej kwestii namawiam, by kontynuować dzieło. Staniemy się konstruktywnymi partnerami na drodze do zrewolucjonizowanej demokracji.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! W procesie delegowania władzy wykonawczej na rzecz Komisji traktat lizboński wnosi coś nowego. W istocie art. 290 dotyczy dokładnie tej sfery. Faktycznie akty delegowane to akty generalne, które mogą modyfikować niepotrzebne aspekty podstawowych aktów legislacyjnych, przyznając Komisji mandat do delegacji władzy wykonawczej.

W praktyce pozwala to na określenie mandatu wraz z czasem obowiązywania delegacji, ram czasowych, w których Parlament i Rada mogą wnieść sprzeciw, jak również warunków odwoływania mandatu. Parlament i Rada sprawują kontrolę, lecz dopiero po przyjęciu aktów delegowanych. Akty delegowane można również publikować w terminie, w którym Parlament Europejski i Rada mogą wnieść sprzeciw. Zwracam się jednak, panie komisarzu, o zapewnienie większej przejrzystości w toku procesu przygotowywania projektów aktów delegowanych.

Maroš Šefčovič, wiceprzewodniczący Komisji. – Pani przewodnicząca! Pozwolę sobie odpowiedzieć na uwagi szacownych posłów. W zupełności zgadzam się z panem posłem Leinenem, że traktat lizboński zaprowadził ogromne zmiany. Podkreślił to sprawozdawca, pan poseł Szájer. Zapewniam, że mamy tego pełną świadomość i będziemy korzystać z procedury z najgłębszym poszanowaniem ustawodawcy, ponieważ jest to bardzo istotne dla dobra naszych wzajemnych stosunków oraz pomyślnej współpracy.

Co się tyczy pilności i pilnych procedur, zapewniam, że będziemy z nich korzystać w skrajnych, wyjątkowych przypadkach. Wiemy, że jeśli nadużyjemy tego instrumentu, nasze stosunki staną się bardzo trudne, a z pewnością nie to jest naszym zamiarem.

Co się tyczy uwag panów posłów Coelho i Lichtenberger, zapewniam, że zrobimy wszystko, co w naszej mocy, by zagwarantować i dostarczyć odpowiednio wcześnie transkrypcje wszystkich dokumentów w tym samym czasie, co Radzie, wraz ze wszystkimi wymaganymi tłumaczeniami. Jak wiemy, traktat lizboński wprowadził ważną zmianę, wskutek której w sprawach finansowych i legislacyjnych Parlament Europejski znajduje się dokładnie na tej samej stopie co Rada.

Ponadto planujemy rozwinąć nowy typ współpracy, w ramach której Parlament Europejski ma zostać zaangażowany w prace przygotowawcze nad aktami delegowanymi i chciałbym, aby miała ona bardzo solidne podstawy. Nowe stosunki zostaną również zobrazowane w umowie ramowej, której warunki właśnie negocjujemy między Komisją a Parlamentem Europejskim.

Przejdę do uwag panów posłów hrabiego Dartmouth oraz Martina, dotyczących nieograniczonych uprawnień, które art. 290 rzekomo ma przyznawać Komisji. Nie uważam, jakoby miało to miejsce, ponieważ to wy, ustawodawca, będziecie decydować (lub nie) o przekazaniu uprawnień Komisji. To wy, ustawodawca, macie możliwość odwoływania tych uprawnień lub zgłaszania sprzeciwów do wniosków Komisji. Nie zgadzam się zatem, że wkraczamy w szarą strefę, ponieważ w moim odczuciu kompetencje ustawodawcy zostały jasno określone w traktacie, a Komisja oczywiście je uszanuje.

József Szájer, sprawozdawca. – (HU) Dziękuję koleżankom i kolegom posłom za tę debatę. Przygotowanie tego sprawozdania było możliwe dzięki ścisłej współpracy pomiędzy komisjami – pragnę tu wyszczególnić Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, którą czeka wiele takich zadań w nadchodzącym okresie – oraz partiami politycznymi. Dodam jeszcze, koleżanki i koledzy posłowie, że jest to batalia. Batalia z Komisją, batalia z Radą, jako że w tej batalii chodzi o nasze prawa. Sprawozdanie wyraźnie potwierdza, że są to nasze prawa i o nie zabiegamy. O wiele łatwiej robić to w sytuacji, kiedy mam poparcie komisji, jak również koleżanek i kolegów posłów z innych partii, kiedy wysyłam naszym partnerskim instytucjom wyraźny sygnał, że Parlament z całą stanowczością ich się domaga. Jednocześnie, gwoli skutecznego korzystania z owego uprawnienia, traktuję słowa pana komisarza Šefčoviča jako zachętę do przyspieszenia ogólnych dostosowań w nadchodzących miesiącach, abyśmy faktycznie mogli rozszerzyć te prawa na tyle, na ile się da. Uważamy to za ważne przede wszystkim obszarach dotychczas nie obejmowanych procedurą współdecyzji.

Inny doniosły aspekt, który również został tu poruszony dotyczy dostępu do informacji oraz jego wagi. Dostęp ten powinien zostać uregulowany w drodze porozumienia międzyinstytucjonalnego, i w tym względzie toczą się dyskusje z Komisją oraz Radą. Chcielibyśmy jednakże wiedzieć, co robi Rada; jakie konsultacje podejmuje w tym zakresie. Co do wątpliwości w kwestii zmniejszenia czy też rozszerzenia uprawnień, panie i panowie, proszę przeczytać sprawozdanie i przejrzeć ustawodawstwo. Moja wykładnia jest jednoznaczna – nasze uprawnienia uległy rozszerzeniu. Dotąd nie mieliśmy nic do powiedzenia na to, co dzieje się z uprawnieniami, które uprzednio oddelegowaliśmy. W praktyce Parlamentowi nie powierzono żadnej roli w tym procesie. Słuchano nas z grzeczności, lecz terminy były na tyle krótkie, że Parlament nie zdołał nawet odbyć obrad w tym czasie. Natomiast teraz możemy zawetować bądź wycofać te decyzje, i to bez konieczności uzasadniania – innymi słowy, jest to bez wątpienia rozszerzenie uprawnień. To my dzierżymy władzę ustawodawczą i my delegujemy owe uprawnienia Komisji. Stąd też nie pojmuję tego inaczej niż rozszerzenie uprawnień. Koleżanki i koledzy posłowie, teraz tylko od nas zależy, czy będziemy w przyszłości z tych praw korzystać.

Przewodniczący. – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się na następnym posiedzeniu plenarnym w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (art. 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), na piśmie. – Najpierw pragnę pogratulować panu posłowi Szájerowi znakomitej pracy wykonanej w tak krótkim czasie. Akty delegowane będą mieć kapitalne znaczenie dla prawa UE oraz równowagi międzyinstytucjonalnej w UE. Stąd też fundamentalną sprawą jest ich przygotowanie i przyjęcie przy pełnej przejrzystości, co skutecznie umożliwi Parlamentowi i Radzie sprawowanie demokratycznej kontroli nad wykonywaniem uprawnień przekazanych Komisji. W tym zakresie, jak stanowi sprawozdanie pana posła Szájera, pewne kwestie staną się nadrzędne, będą wymagać naszego silniejszego zaangażowania. Obejmuje to m.in. możliwość odwołania przez Parlament Europejski delegacji w dowolnym czasie oraz zapewnienie, by Parlament i Rada dysponowały takimi samymi uprawnieniami w zakresie ich uczestnictwa w procesie delegacji. Pragnę wreszcie podkreślić, że priorytetem dla Komisji powinno być przedłożenie wszystkich wniosków legislacyjnych potrzebnych do przyjęcia *acquis* do przepisów art. 290 i art. 291 traktatu, w tym *acquis* w dziedzinach polityki, które na mocy traktatu lizbońskiego zostały obecnie objęte procedurą współdecyzji.

Zita Gurmai (S&D), na piśmie. – Z radością przyjmuję rezultat sprawozdania pana posła Szájera. Definiowanie nowego systemu legislacyjnego to trudna i złożona kwestia. Jestem przekonana, że Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFEU), a w szczególności jego art. 290 i art. 291 ugruntowują demokratyczny charakter Unii oraz racjonalizują jej porządek prawny. Wprowadzenie nowej koncepcji aktów legislacyjnych ma dalekosiężne konsekwencje. W sprowadzaniu zostały uwypuklone nieznaczne różnice między kluczowymi współlegislatorami, omówione ich kompetencje oraz szczegółowy porządek współpracy. Prawdziwe pytanie brzmi: jeśli KE zyska większe kompetencje ustawodawcze i szerszą władzę ustawodawczą, co oznacza natychmiastowe zwiększenie nacisku na interesy wspólnotowe, to jakie metody kontroli zostaną

wprowadzone w imieniu Rady i PE? Nowe ramy legislacyjne zawarte w Traktacie o funkcjonowaniu UE przewidują narzędzia, lecz brakuje jakiegokolwiek praktycznego doświadczenia w ich dostosowaniu na szczeblu wspólnotowym. Wreszcie wzywam współlegislatorów do bezwzględnego zawarcia porozumienia międzyinstytucjonalnego między Parlamentem, Radą i Komisją w kwestii wdrożenia art. 290, jako że pilnie potrzeba większej przejrzystości.

Rafał Trzaskowski (PPE), na piśmie. – Procedura delegowania, choć pozostaje w cieniu, jest bardzo ważną zamianą jakościową, którą wprowadza traktatu z Lizbony. Powinna być ona traktowana jako dopełnienie Traktatu, bez którego nie zostanie w pełni wzmocniona pozycja Parlamentu wobec pozostałych instytucji w procesie podejmowania decyzji. Tylko poprzez tą procedurę zyskamy, bowiem pełnię uprawnień legislacyjnych i wgląd w proces implementacji danego prawodawstwa. Dobrze znamy frustrację związaną ze zmuszonym procesem negocjowania z Radą w procedurze współdecydowania i z przeczącą zawartemu porozumieniu implementacją danej decyzji. Do tej pory „komitologia” była wyrazem braku zaufania państw członkowskich do Komisji, teraz wgląd Parlamentu w implementację danego aktu prawnego nadaje temu procesowi większą legitymizację. Parlament i pośrednio obywatele UE znajdują się bliżej wcielania w życie prawa UE i tak powinniśmy postrzegać procedurę delegowania. Aby miała ona jednak sens, Parlament musi zyskać pełen dostęp do informacji, w czym zgadzam się całkowicie z uczestnikami debaty.

Zbigniew Ziobro (ECR), na piśmie. – Wprowadzenie możliwości przekazywania uprawnień ustawodawczych ma zapewnić, że przepisy prawne, zwłaszcza o charakterze technicznym, będą uzupełniane i aktualizowane z większą sprawnością, bez konieczności wszczynania pełnej procedury prawodawczej. Przekazywanie uprawnień należy postrzegać więc jako narzędzie lepszego stanowienia prawa na szczeblu UE.

Jednocześnie, konieczne jest zapewnienie odpowiedniej kontroli nad wykorzystywaniem przez Komisję nadanych jej uprawnień. Parlament i Rada muszą dysponować między innymi odpowiednim czasem na korzystanie z prawa sprzeciwu wobec planowanych regulacji. Przede wszystkim jednak muszą dysponować odpowiednim dostępem do dokumentów, analiz i opinii sporządzanych w trakcie prac przygotowawczych nad projektami aktów delegowanych. Tylko w ten sposób, uprawnienia Komisji do wydawania aktów delegowanych przysłużyć się rzeczywiście mogą usprawnieniu procesu legislacyjnego w Unii, przy jednoczesnym zachowaniu niezbędnej kontroli i przejrzystości działań Komisji. Jednocześnie, niezbędne jest wypracowanie odpowiednich mechanizmów współpracy pomiędzy Parlamentem a Komisją, tak aby Parlament był na bieżąco informowany o toczących się pracach przygotowawczych i miał możliwość dobrego poznania istoty rozpatrywanych zagadnień.

Rezolucja w sprawie kompetencji w zakresie przekazywania uprawnień ustawodawczych, będąca rezultatem kompromisu pomiędzy wszystkimi grupami politycznymi, właściwie ujmuje powyższe kwestie i zasługuje na poparcie przez Parlament.

17. Bezpieczeństwo transportu lotniczego: wspólnotowa czarna lista przewoźników lotniczych (debata)

Przewodnicząca. - Następnym punktem porządku dziennego jest pytanie ustne do Komisji, skierowane przez pana posła Briana Simpsona w imieniu Komisji Transportu i Turystyki, w sprawie bezpieczeństwa transportu lotniczego: unijnej czarnej listy przewoźników (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, zastępująca autora. – Pani przewodnicząca! Pytanie zostało skierowane przez pana posła Briana Simpsona w imieniu parlamentarnej Komisji Transportu i Turystyki w związku ze sprawozdaniem Komisji, w którym poddano analizie skuteczność czarnej listy UE. Unijna czarna lista została sporządzona w 2006 roku, żeby wskazać i napiętnować przewoźników lotniczych, którzy nie przestrzegają międzynarodowych przepisów bezpieczeństwa, i nałożyć na nich zakaz wykonywania przewozów. Listę sporządzono w odpowiedzi na obawy dotyczące poziomu wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa i po kilku katastrofach lotniczych z ofiarami śmiertelnymi, które miały miejsce w krótkich odstępach czasu w roku 2004 i 2005.

Teraz, cztery lata później, wiemy, że czarna lista jest skutecznym i wartościowym narzędziem służącym propagowaniu wprowadzania norm bezpieczeństwa, ustanowionych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), i ochronie obywateli UE. Obecnie musimy się zastanowić, jak nadal z niego korzystać. Innymi słowy – jak możemy zapewniać ochronę poza własnymi granicami i dążyć do osiągnięcia celu, którym jest poprawa globalnego bezpieczeństwa lotniczego. Czarna lista ma służyć dwóm celom: określeniu źródeł potencjalnego ryzyka i skutecznemu informowaniu o nim obywateli UE. Zastanówmy

się więc, w jaki sposób możemy zadbać, żeby obywatele UE korzystający z transportu lotniczego poza granicami Europy wiedzieli, którzy przewoźnicy lotniczy wykonują przewozy w innych częściach świata, mimo że podlegają zakazowi prowadzenia działalności na terenie Unii Europejskiej.

Jak możemy zyskać pewność, że pasażerowie będą świadomi przypadków, w których zezwolenie dla przewoźnika lotniczego zostało cofnięte i dlatego przewoźnik lotniczy nie został uwzględniony na czarnej liście? Zaobserwowaliśmy, że połączenie krajowych czarnych list w jedną kompleksową listę obejmującą całe terytorium Unii Europejskiej było wysoce skuteczne. Jednakże jakość czarnej listy zależy od jakości źródeł, z których możemy pozyskać informacje na temat bezpieczeństwa przewoźników lotniczych. W jaki sposób możemy uzupełniać informacje stanowiące podstawę czarnej listy? Czy możemy to robić, poprawiając dostęp do wiarygodnych i możliwych do sprawdzenia informacji? Wiąże się to z koniecznością wzmożenia kontroli prowadzonych w państwach członkowskich UE, a także potwierdzania danych uzyskanych od krajów nienależących do UE.

Czy Komisja rozważy stworzenie zharmonizowanych i ustandaryzowanych kontroli ramp i systemu sprawozdawczości? Czy w celu poprawy jakości informacji z krajów trzecich Komisja rozważy stworzenie skutecznego systemu międzynarodowej wymiany wiarygodnych danych, dzięki któremu opracowanie światowej czarnej listy, stanowiącej w przeszłości – z tego co mi wiadomo – punkt sporny, byłoby bardziej realne? Co więcej, warto podkreślić, że czarna lista okazała się skutecznym środkiem zachęcającym przewoźników lotniczych do spełniania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. W jaki jednak sposób możemy jeszcze aktywniej dążyć do ostatecznego celu, którym jest poprawa globalnego bezpieczeństwa lotniczego? Chodzi mi o to, żeby się dowiedzieć, jak Komisja zamierza wesprzeć krajowe organy lotnictwa cywilnego, w których – według audytów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – występuje deficyt bezpieczeństwa, i zwiększyć ich potencjał w zakresie nadzoru.

Za sprawę o kluczowym znaczeniu należy uznać zapewnienie kanałów komunikacyjnych umożliwiających skuteczną komunikację z obywatelami, ale na dłuższą metę bardzo ważna jest kontynuacja pracy polegającej na propagowaniu wprowadzenia na całym świecie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego. W końcu to będzie najbardziej skuteczny sposób poprawy bezpieczeństwa wszystkich pasażerów. Komisja Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego z niecierpliwością czeka na współpracę z Komisją i dalsze działania z wykorzystaniem efektów wynikających z istnienia czarnej listy.

Andris Piebalgs, komisarz. – Pani przewodnicząca! Chciałbym podziękować pani poseł Tičau za bardzo pozytywną ocenę czarnej listy. Komisja jest przekonana, że już istniejące środki zapewniają obywatelom dostęp do informacji bardzo wysokiej jakości i pełnię praw, jeśli chodzi o loty wewnątrz Unii Europejskiej i poza nią.

Lista przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terenie Unii Europejskiej jest powszechnie dostępna w Internecie. Jej rozpowszechnianiu służą także ukierunkowane akcje informacyjne. Komisja utrzymuje bliskie kontakty z europejskimi i międzynarodowymi stowarzyszeniami biur podróży, które informuje o każdym uaktualnieniu listy. Dzięki temu biura podróży są tymi podmiotami, które mają najlepsze możliwości pomagania pasażerom.

Krajowe organy lotnictwa cywilnego i porty lotnicze na terenie państw członkowskich mają obowiązek informowania pasażerów o istnieniu unijnej listy zarówno za pośrednictwem stron internetowych, jak i – jeśli to konieczne – w swoich obiektach.

Lista jest źródłem informacji przydatnych osobom, które chcą podróżować poza Unią Europejską i uniknąć korzystania z usług przewoźników lotniczych znajdujących się na czarnej liście. Lista nie ma mocy eksterytorialnej – nie jest stosowana poza Unią Europejską. W związku z tym w rozporządzeniu ustanawia się przepis, że pasażerowie mają prawo wiedzieć, z usług jakiego przewoźnika lotniczego będą korzystał na każdym etapie podróży. Przewoźnik lotniczy – lub przedstawiciel biura podróży czy organizator wycieczki – zawierający umowę ma obowiązek poinformować pasażerów dokonujących rezerwacji, który przewoźnik lotniczy lub którzy przewoźnicy lotniczy będą faktycznie obsługiwać lot. Pasażer musi również zostać powiadomiony o każdej zmianie przewoźnika lotniczego w punkcie odprawy lub najpóźniej przy wchodzeniu na pokład samolotu. W rozporządzeniu zapewnia się także pasażerom prawo do uzyskania zwrotu pieniędzy za lot lub do zmiany jego trasy, jeśli po wykupieniu przewozu przez pasażera przewoźnik lotniczy został wpisany na listę, w wyniku czego dany lot został odwołany.

Aby nadzorować przewoźników lotniczych i ocenić, czy przestrzegają międzynarodowych norm bezpieczeństwa, korzysta się z różnorodnych źródeł informacji. Są nimi audyty Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), informacje udostępniane przez właściwe organy krajów trzecich, informacje

udostępniane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, zebrane w ramach inspekcji i dochodzeń prowadzonych w państwach członkowskich lub w ramach pozawspólnotowych misji technicznych, wyniki kontroli ramp na statkach powietrznych lub kontroli przewoźników lotniczych w europejskich portach lotniczych, kontroli przeprowadzanej w ramach programu oceny bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych, zgodnie z wymogami właściwych przepisów UE, i w końcu umotywowane i związane z wypadkami informacje pochodzące ze sprawozdań z dochodzeń dotyczących wypadków lub poważnych incydentów.

Powinienem również wspomnieć, że Komisja Europejska jak na razie nie dysponuje pełną listą krajów, które mają podobne akty prawne, jednak kilka państw – Republika Korei, Bahrajn i Królestwo Arabii Saudyjskiej – stosuje takie same ograniczenia jak te, które określono w liście europejskiej.

Mogę potwierdzić, że Komisja jest gotowa podjąć z Parlamentem Europejskim współpracę, która miałaby służyć rzeczywistej poprawie przepisów prawodawstwa dotyczących czarnej listy, ale przewiduje zapewnienie tak potrzebnego bezpieczeństwa w powietrzu.

Christine De Veyrac, w imieniu grupy PPE. – (FR) Pani przewodnicząca! Prawie pięć lat temu byłam sprawozdawczynią tego rozporządzenia, jest mi więc miło słyszeć, że wprowadziliśmy mechanizm, który prawidłowo funkcjonuje i który w ciągu minionych lat został rozszerzony. Sprawozdanie Komisji dotyczące stosowania rozporządzenia w sprawie „czarnej listy” wydaje się spójne i przedstawia ciekawe powody do rozważań. W szczególności popieram pomysł stworzenia międzynarodowej czarnej listy, która jest jedyną gwarancją zharmonizowania globalnych norm bezpieczeństwa lotniczego.

Niemniej jednak chciałabym zadać Komisji kilka pytań. Po pierwsze, chciałabym się dowiedzieć, w jaki sposób można stosować prawo do obrony, jeżeli zakazowi wykonywania przewozów podlega nie jeden przewoźnik lotniczy, ale wszyscy przewoźnicy z danego państwa. Czy sprawa każdego z przewoźników lotniczych będzie rozpatrywana osobno, czy będzie ich reprezentował organ lotnictwa cywilnego danego kraju, a tym samym, jak przewoźnicy lotniczy, którzy przestrzegają norm bezpieczeństwa, mogą uniknąć wpisania na czarną listę?

Uważam ponadto, że następną bardzo ważną kwestią jest monitorowanie samolotów. Czy Komisja w sposób szczególny kontroluje wszystkie statki powietrzne należące do przewoźników lotniczych, którzy znajdują się na liście lub którym zezwolenie zostało cofnięte, i zapobiega lotom tych statków powietrznych pod zmienioną nazwą? Mając to na uwadze, czy Komisja wskazała państwa, które – jak się uważa – są wykorzystywane jako państwa wygodnej bandery, przyjmujące przewoźników lotniczych objętych zakazem wykonywania lotów, a następnie zmieniających nazwę i państwo rejestracji? Co więcej, czy Komisja ma jakiegokolwiek informacje na temat sposobu, w jaki biura podróży i sprzedawcy biletów powiadamiają podróżnych i rekompensują im straty, czy oferują inne możliwości, kiedy przewoźnik lotniczy zostaje wpisany na czarną listę?

Wreszcie, zanim zakończę swoją wypowiedź, zadam jeszcze pytanie dotyczące specyficznego zagadnienia: wielu posłów do PE otrzymywało wiadomości – można je określić jako uporczywe – w sprawie Indonezji, w której wszyscy przewoźnicy lotniczy zostali objęci zakazem wykonywania przewozów, z żądaniem, abyśmy poprosili Komisję o usunięcie Indonezji z czarnej listy. Uważam, że wywieranie tego rodzaju presji jest niestosowne, ponieważ względy handlowe nie usprawiedliwiają stwarzania zagrożenia dla życia pasażerów. Chciałabym poznać obecną sytuację tego kraju i dowiedzieć się, czy w ciągu kilku lat, podczas których Indonezja znajdowała się na liście, powzięto w niej odpowiednie kroki służące wyeliminowaniu zarzucanych jej niedociągnięć w kwestii bezpieczeństwa.

Saïd El Khadraoui, w imieniu grupy S&D. – (NL) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! To oczywiście trochę absurdalne, że prowadzimy debatę w sprawie czarnej listy w czasie, kiedy całe europejskie lotnictwo opanował chaos, ale rozumiem, że jutro będziemy mieli możliwość przeprowadzenia tematycznej i pilnej debaty, która właśnie taka będzie.

Czarna lista jako taka jest ważnym zagadnieniem i możemy powiedzieć, że spełnia swoje zadanie między innymi dzięki determinacji pani poseł De Veyrac, która kilka lat temu rzeczywiście włożyła dużo pracy w opracowanie czarnej listy. Musimy korzystać ze zdobytego doświadczenia i uczyć się na jego przykładzie. Istnieją jeszcze dziedziny, które wymagają dalszych działań.

Pierwszą z nich jest komunikacja z pasażerami. To prawda, że pasażerowie muszą być poinformowani, na przykład przez biuro podróży, jeżeli zamierzają zarezerwować bilet na lot obsługiwany przez przewoźnika lotniczego znajdującego się na czarnej liście, ale często się zdarza, że pasażerowie decydują się na lot krajowy

dopiero wtedy, kiedy już znajdują się na terenie danego państwa. Dlatego właśnie proponuję, żebyśmy dowiedzieli się, czy istnieje możliwość, żeby biura podróży i operatorzy linii lotniczych, dokonujący rezerwacji lotów do krajów, w których linie lotnicze i samoloty nie spełniają norm bezpieczeństwa, automatycznie informowały pasażerów o tym niebezpieczeństwie, mimo że oczywiście same nie znajdują się na czarnej liście. Musimy to rozważyć.

Drugi aspekt dotyczy pomagania pasażerom w unikaniu samolotów, linii lotniczych i krajów, które zostały wpisane na czarną listę. Jeśli chodzi o nasze możliwości – możemy udzielać wsparcia krajom trzecim, a na pewno najbiedniejszym z nich. Unia Europejska mogłaby pomóc w znacznie większym zakresie; zapewnić wiedzę ekspercką, a także zagwarantować organom lotnictwa zdolność rozwiązywania istniejących problemów. Jednym z problemów wskazanych przez panią poseł De Veyrac jest oczywiście wprowadzanie ludzi w błąd. Czy rzeczywiście nasz system działa bez zarzutu? Czy mamy pewność, że nie ma w nim luk prawnych, które mogą wykorzystać operatorzy linii lotniczych z krajów wpisanych na czarną listę i wykonywać przewozy z innych krajów lub wysp? Byliśmy świadkami kilku takich przypadków.

Na zakończenie chcę powiedzieć, że również moim zdaniem powinniśmy dążyć do stworzenia światowej czarnej listy. Chciałbym się dowiedzieć, jakie działania podjął pan oraz pana koleżanki i koledzy z innych krajów, na przykład na szczelbu Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), żeby taka lista powstała.

Gesine Meissner, w imieniu grupy ALDE. – (DE) Pani przewodnicząca! Jak wiemy, w chwili obecnej europejska przestrzeń powietrzna jest zablokowana; była już o tym mowa. Wkrótce będziemy dyskutować o tym, jak znaleźć wyjście z tej sytuacji. Właściwie musimy niestety liczyć się z tym, szczególnie jeżeli chodzi o kwestie ekonomiczne, że linie lotnicze wkrótce będą musiały się zmierzyć z większymi problemami. Ale oczywiście nie musi to mieć wpływu na bezpieczeństwo.

Chodzi o bezpieczne lotnictwo dla europejskich pasażerów. Dla nas, Europejczyków, wielkim osiągnięciem jest możliwość swobodnego przemieszczania się ludzi i prawo konsumentów do swobodnego decydowania o sposobie odbywania podróży, o wyborze przewoźnika lotniczego, o tym, u którego zarezerwować lot, a u którego nie. Oczywiście, żeby móc swobodnie decydować, trzeba otrzymać odpowiednie informacje.

Przed chwilą usłyszeliśmy, że czarna lista istnieje od 2006 roku i że w zasadzie ludzie powinni być informowani na temat tego, czy bezpiecznie dotrą do celu, czy nie. Według mnie, prawdziwe pytania brzmią – jak powiedzieli już pani poseł De Veyrac i pan poseł El Khadraoui – czy istnieją luki w tym systemie i czy ludzie rzeczywiście zawsze otrzymują potrzebne informacje na temat bezpieczeństwa. Chodzi nam po prostu o to, żeby każdy, kto odbywa lot na terenie Europy, był przewożony bezpiecznie i docierał bezpiecznie do celu.

I wreszcie, kolejną sprawą, która odgrywa ważną rolę jeśli chodzi o bezpieczeństwo, jest wiedza na temat tego, czy dane linie lotnicze mają stabilną sytuację finansową. Linie lotnicze muszą systematycznie zwracać się do krajowych organów, by zapewnić sobie prawo wykonywania przewozów w europejskiej przestrzeni powietrznej, a ta procedura nie polega jedynie na sprawdzeniu, czy rzeczywiście spełniają wszystkie wymogi bezpieczeństwa, przeprowadzają wszelkie wymagane kontrole i są zdolne zapewnić ludziom bezpieczny transport, ale także na sprawdzeniu, czy ich sytuacja finansowa jest wystarczająco stabilna, aby mogły w dalszym ciągu działać w branży transportowej w perspektywie długoterminowej. O ile wiem, na czarnej liście nie pojawiła się jak dotąd żadna europejska linia lotnicza. Jednak, prawdę mówiąc, mimo to nie dalej jak w zeszłym roku zdarzył się incydent z udziałem SkyEurope. Zdarzenie polegało na tym, że europejscy obywatele zarezerwowali lot w europejskich liniach lotniczych, ale nie zostali poinformowani, że przedsiębiorstwo to znajduje się na skraju bankructwa. Pasażerowie wykupili lot i zostali na lodzie, bo nie udzielono im informacji, które mogły ich przed tym uchronić.

Właśnie to mnie zastanawia – nawet jeśli Komisja twierdzi, że ma informacje i je publikuje oraz że ich publikowanie jest obowiązkowe – dlaczego na przykład nie wiadano o tej sytuacji. Czy rzeczywiście mamy gwarancję, że pasażerowi zawsze przekazuje się wszystkie informacje – całą niezbędną wiedzę – które powinien znać? Chciałabym uzyskać odpowiedź na to pytanie podczas debaty.

Eva Lichtenberger, w imieniu grupy Verts/ALE. – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Parlament Europejski wykazał dużą inicjatywę w związku ze sporządzeniem czarnej listy. Pracę wykonano w sposób odpowiedzialny, co oznacza, że lista stanowi dla konsumentów gwarancję najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa. Jednakże – i to teraz stanowi problem – musimy sprawdzić, czy lista rzeczywiście wystarczająco dobrze funkcjonuje w obecnej sytuacji.

Pierwsze pytanie, które chciałabym zadać odnośnie do tego zagadnienia, jest następujące. Istnieje możliwość dostępu do informacji przez Internet, ale w przypadku różnych linii lotniczych nie zawsze jest to proste. Sama to wypróbowałam. Nie zawsze można natychmiast znaleźć informacje dotyczące na przykład połączeń lotniczych, które wymagają przesiadki w kraju trzecim. I tu pojawia się problem.

Drugie pytanie wymagające odpowiedzi, która mnie bardzo interesuje, brzmi: jakie doświadczenia mieli ludzie z dzierżawą załogową („wet leasing”)? Otóż istniały poważne obawy, że ta sprawa przyczyni się do powstania luki prawnej korzystnej dla przedsiębiorstw, które nie cieszą się najlepszą opinią. Czy w związku z nią nastąpił pozytywny bądź negatywny rozwój wypadków?

Trzecie pytanie dotyczy bardzo istotnej kwestii: czy sprawowanie kontroli nad firmami za pomocą czarnej listy odniosło skutek zapobiegawczy, dzięki któremu linie lotnicze – szczególnie te spoza Europy – bardziej stosują się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa? W jaki sposób działa system wybiórczego udzielania zezwoleń na wykonywanie przewozów kilku statkom powietrznym należącym do określonego operatora linii lotniczych, w przypadku gdy udzielone zezwolenie na wykonywanie przewozów na terenie Europy dotyczy tylko określonego typu statków powietrznych?

Ryszard Czarnecki, w imieniu grupy ECR. – Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Mam nadzieję, ale żadnej pewności, że efekty wybuchu wulkanu na Islandii nie będą czasem przerwane na pasażerów z Europy, jeśli chodzi o ceny biletów, bo rzeczywiście Państwo mają rację, te przestoje w komunikacji lotniczej będą rekompensowane prawdopodobnie wyższymi cenami biletów. To warto powiedzieć, chroniąc interes europejskiego konsumenta. Parlament Europejski po raz kolejny zabiera głos w tej sprawie. To świadczy o tym, jaką wagę do tego przywiązujemy. Mówiłem o tym parę miesięcy temu, wielu z państwa zabrało również wtedy głos, pamiętam zesłał kadencję Parlamentu, również wtedy o tym bardzo głośno mówiliśmy. I po tym osobista refleksja: jedna z dziennikarek najbardziej wpływowej polskiej gazety zapytała mnie: a czym wy się zajmujecie w Parlamencie Europejskim, przecież to taka nieistotna kwestia. Dopiero świadomość, że jest to kwestia bardzo ważna, kwestia bezpieczeństwa i kwestia absolutnie podstawowa z punktu widzenia interesów obywateli, podatników, wyborców i konsumentów europejskich z czasem zaczęła docierać do świadomości mediów.

Jest rzeczą nienaturalną, że my wiemy, jaka jest czarna lista w obrębie Unii Europejskiej, a nie wiemy, jaka ona jest poza Unią Europejską. To jest sytuacja zupełnie schizofreniczna. Ostatnia bardzo ważna sprawa: nie może być tak, że pasażerowie europejscy płacą dodatkowo za bezpieczeństwo, to jest jednak kwestia państw i rządów.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Można spojrzeć na tę sprawę w ten sposób, że czarna lista jest ciekawym osiągnięciem tego Parlamentu Europejskiego pod przewodnictwem pani poseł De Veyrac, a także jej koleżanek i kolegów z poprzedniej kadencji.

Czarna lista ma wpływ na firmy, kraje lub statki powietrzne i uważam, że w związku z tym Komisja powinna udzielić trochę bardziej szczegółowych odpowiedzi na zadane pytania, szczególnie na te dotyczące zakresu, w jakim firmy w różnych krajach mają wpływ na proces podejmowania decyzji i powodów przeprowadzania tej procedury w związku z pojedyńczym statkiem powietrznym.

Dalszy rozwój sytuacji jest istotny również dla nas. Już kilka lat temu podczas debaty wyjaśnialiśmy, że jest dla nas bardzo ważne, żeby Komisja usprawniła działania następcze podejmowane w związku z tymi środkami w sferze komunikacji przynajmniej z Parlamentem. A to dlatego, że niektóre pytania wciąż pozostają bez odpowiedzi, jak choćby dotyczące kontrolowania linii lotniczych, czy też na temat statku powietrznego, który może w pewnym momencie zacząć wykonywać przewozy pod zmienioną nazwą, lub związane z obecnymi wymaganiami dotyczącymi pewnego poziomu przejrzystości, szczególnie w przypadku decyzji podejmowanych w ostatniej chwili.

W ten sposób dotarłem do punktu, który jest dla mnie najważniejszy: do informacji. Ostatecznie wszyscy podzielamy opinię – sądzę, że wyrażam zdanie posłów wszystkich grup – że obywatele i pasażerowie mają prawo, które powinno się wiązać z odpowiednim zobowiązaniem, do regularnego otrzymywania od firm informacji o możliwości uzyskania bez żadnego problemu danych na temat czarnej listy na lotniskach i w biurach podróży, a także o tym, że biura podróży wskażą problematyczne firmy podczas zmiany rezerwacji, szczególnie jeśli leci się do „określonych krajów”, których problemy są już obecnie znane.

Naszym celem jest, żeby czarna lista, która już do tej pory w znacznym stopniu przyczyniła się do wzrostu bezpieczeństwa, nie funkcjonowała tylko w Europie i na rzecz europejskich pasażerów, ale żeby stosowano ją na całym świecie.

Fiona Hall (ALDE). – Pani przewodnicząca! Chciałabym poruszyć kwestię ściśle związaną z bezpieczeństwem lotniczym, która uwydatnia potrzebę możliwie najbardziej skutecznego funkcjonowania europejskiej czarnej listy.

W grudniu 2008 roku Rada w końcu przyjęła kodeks postępowania Unii Europejskiej w sprawie wywozu broni. Ten kodeks reguluje zasady eksportu technologii i wywozu wojskowego z UE. W dalszym ciągu istnieją jednak obawy, że nie wszystkie państwa członkowskie eksportujące broń postępują zgodnie z kodeksem i że europejska broń jest nadal dostarczana do stref, w którym ma miejsce konflikt zbrojny.

Istnieje jednak jeden środek, który okazał się bardzo skuteczny w ograniczaniu nielegalnych dostaw broni, a jest nim europejska czarna lista przewoźników lotniczych. Szwedzkie badania, przeprowadzone w 2008 roku wykazały, że operatorzy zajmujący się przewozem ładunków lotniczych i zaangażowani w dostarczanie broni do stref opanowanych konfliktem są tymi samymi, którzy nagminnie naruszają normy bezpieczeństwa lotniczego.

Być może nie jest zaskoczeniem, że podejrzani operatorzy z niedbałym podejściem do kwestii bezpieczeństwa okazują się także podejrzаныmi operatorami wykonującymi przewozy ładunków lotniczych. Za pomyślnie efekty tych powiązań można uznać to, że środki gwarantujące ścisłą kontrolę statków powietrznych, środki stworzone w celu ochrony obywateli europejskich, pomagają chronić obywateli innych kontynentów, szczególnie Afryki, przed zniszczeniami, które są wynikiem konfliktów zasilanych wskutek dostępności znacznych ilości broni małokalibrowej i lekkiego uzbrojenia.

Dlatego chciałabym poprosić pana komisarza Piebalgsa jako komisarza ds. rozwoju, by wniósł własny wkład w starania Komisji zmierzające do zapewnienia skutecznego i regularnego stosowania czarnych list.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Czarna lista przewoźników lotniczych, którzy nie przestrzegają norm bezpieczeństwa, to gorąco polecany przeze mnie środek służący ochronie europejskich pasażerów. Lista musi być rozpowszechniana zarówno przez Komisję Europejską, jak i państwa członkowskie, a w szczególności przez biura podróży.

Niemniej jednak należy znaleźć rozwiązanie sytuacji, w której przewozy do określonego miejsca docelowego wykonuje jedynie przewoźnik lotniczy nieprzestrzegający norm bezpieczeństwa. Wielu przewoźników lotniczych, znajdujących się na czarnej liście, obsługuje loty do miejsc docelowych na terenie rozwijających się lub nierozwiniętych krajów Afryki, Azji Południowo-Wschodniej i Środkowej. Nasuwa się ważne pytanie: w jakim stopniu można zagwarantować uczciwą konkurencję między wielkimi przewoźnikami lotniczymi z Europy, Stanów Zjednoczonych i Dalekiego Wschodu a małymi firmami transportowymi, które powstały we wspomnianych krajach rozwijających się?

W związku z tym uważam, że musimy raczej zastanowić się nad tym, w jaki sposób Unia Europejska może wesprzeć ich rozwój poprzez poprawę bezpieczeństwa i ochrony ich lotów, a nie wykluczać ich z rynku poprzez nakładanie zakazu wykonywania przewozów. Umożliwi to Unii Europejskiej wykonanie honorowego zadania polegającego na wspieraniu zrównoważonego rozwoju sektora transportu powietrznego również w tych mniej uprzywilejowanych państwach.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Pani przewodnicząca! Chciałbym wygłosić ogólny komentarz, a później zadać dwa lub trzy pytania, w zależności od tego, jak długo będę mógł mówić. Ogólny komentarz jest następujący. Uważam za niemal niedorzeczne, że w obecnej sytuacji, na trzy sprawozdania na temat bezpieczeństwa lotniczego, przydzielono nam – Grupie Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów w Parlamencie Europejskim – dziewięć minut całkowitego czasu wypowiedzi. Oczywiście jutro odbędzie się specjalna sesja, ale uważam, że nadszedł czas, by ta Izba zaczęła przywiązywać większą wagę do spraw, które naprawdę dotyczą ludzi, a być może ograniczyła nieco te debaty, których wartość jest sztucznie zawyżana.

Jeśli chodzi o same pytania, panie komisarzu – według mnie najważniejsze z nich brzmi: jak wygląda sytuacja dzielenia oznakowania linii przez różnych przewoźników lotniczych („code-share flights”)? Rzecz w tym, że statki powietrzne, które powinny być wykorzystywane do przewozów wykonywanych przez europejskie linie lotnicze, mogą być później obsługiwane przez innego operatora linii lotniczych, nawet takiego, który znajduje się na czarnej liście. W jaki sposób informacje na ten temat przekazuje się ludziom, którzy chcą odbyć lot? Jest to, moim zdaniem, paląca kwestia i oczekuję, że zostanie omówiona. Poprzestanę na tym jednym pytaniu.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Skoro zajmujemy się zagadnieniem bezpieczeństwa lotniczego – i skoro będziemy pojutrze wypowiadać się i głosować w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego – chciałbym skorzystać z okazji i poruszyć kolejny temat, który nastrocza pewnych problemów.

Osoby uprawiające sporty powietrzne w Austrii i innych państwach członkowskich napotykają na trudności związane z tym, że bardzo ważne zbiory zasad obowiązujących w tych sportach są dostępne jedynie w języku angielskim. Sportowcy, o których mowa zazwyczaj świetnie mówią po angielsku, jednak często trudno zrozumieć zagadnienie, samo w sobie skomplikowane, gdy jest opisane specjalistycznym żargonem w innym języku. W rezultacie państwa członkowskie starają się później uzyskać opinię ekspertów z Unii Europejskiej. To wymaga wiele czasu i wysiłku, a według mnie można by takiej sytuacji uniknąć, gdyby zasady te były dostępne w odpowiednich językach. Chodzi mi o to, żeby zasady bardzo ważne dla osób uprawiających sporty powietrzne były dostępne także w językach niemieckim i francuskim – a więc w dwóch pozostałych, powszechnie używanych językach roboczych.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Na czarnej liście, zaktualizowanej 30 marca tego roku, znajduje się 278 firm z 17 krajów. Unia Europejska musi rozszerzyć swoje techniczne i administracyjne możliwości, aby zagwarantować zgodność norm niezbędnych w lotnictwie cywilnym, w taki sposób, żeby tylko linie lotnicze przestrzegające międzynarodowych przepisów bezpieczeństwa mogły wykonywać przewozy na terenie Unii Europejskiej. Jednocześnie jednak musimy udzielić krajom trzecim pomocy mającej na celu poprawę norm bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Właściwe organy krajów trzecich muszą poprawić swoją zdolność do kontrolowania przewoźników lotniczych, którym udzielają zezwolenia na wykonywanie przewozów. Przeprowadzana w Unii Europejskiej analiza poziomu bezpieczeństwa lotów, obsługiwanych przez operatorów z krajów trzecich, będzie obejmować również kontrole na pokładach statków powietrznych należących do tych firm, należy bowiem mieć na uwadze dowody świadczące o tym, że w zeszłym roku miały miejsce poważne zdarzenia i wypadki z udziałem tych przewoźników. Pasażerom natomiast na każdym etapie podróży należy zapewnić dostęp do informacji, między innymi na temat wszystkich firm, z których usług korzystają podczas wycieczki. Tego typu informacji powinno się udzielać nie później niż w chwili nabywania biletu.

Andris Piebalgs, komisarz. – Pani przewodnicząca! Chciałbym podziękować za pytania. Z całą pewnością dowiodły one, że ta Izba zdecydowanie popiera istnienie czarnej listy. W imieniu pana wiceprzewodniczącego Kallasa mogę obiecać, że postaramy się lepiej komunikować z Parlamentem Europejskim na temat poruszonych problemów.

Mogę również obiecać, że na wszystkie zadane pytania zostanie udzielona pisemna odpowiedź, ponieważ na pewno nie zdążę ustosunkować się do nich w czasie, który mi pozostał na wypowiedź, czyli w ciągu półtorej minuty. Dlatego też odniosę się tylko do kilku z nich, ale nie dlatego, że nie potrafiłbym odpowiedzieć na wszystkie zadane pytania.

Po pierwsze, sprawy międzynarodowe: celem działań Komisji jest dołożenie wszelkich starań, by doprowadzić do wzmocnienia międzynarodowej współpracy z krajami trzecimi poprzez zachęcanie państw członkowskich do udziału w programie, w ramach którego ocenia się poziom bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych i który obejmuje wszystkie 40 europejskich państw, a także za pomocą projektów dotyczących wsparcia technicznego w spełnianiu ogólnościowych norm.

Ściśle współpracujemy również z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Pod koniec marca uczestniczyliśmy w konferencji wysokiego szczebla ICAO na temat bezpieczeństwa w lotnictwie, która odbyła się w Montrealu, a także obecnie prowadzimy negocjacje dotyczące memorandum o współpracy, które pozwoliłoby na dalszą współpracę z ICAO. To prawda, musimy podchodzić do tego zagadnienia globalnie, ale nie powinniśmy zbyt nisko oceniać oddziaływania czarnej listy również w krajach trzecich.

Przywołam przykład z Indonezji, o który mnie proszono. W Indonezji włożono dużo wysiłku w unowocześnienie lotnictwa, również ustawodawstwa dla tego sektora, organizacji jego władz i, dzięki temu, procedur udzielania zezwoleń na wykonywanie przewozów i kontrolowania linii lotniczych działających w tym kraju. Do chwili obecnej wykazano, że udało się osiągnąć znaczną poprawę w przypadku czterech przewoźników lotniczych, mianowicie: Garuda, Airfastu, Mandali i Premier. Stało się tak dzięki pomocy Komisji, a także państw członkowskich i przemysłu. To proces wymagający odpowiednich środków, jednak Komisja ściśle współpracuje z organami i przewoźnikami lotniczymi w tym kraju, żeby zadbać o ich dalszy pomyślny rozwój. Nasze podejście zdecydowanie zachęca inne kraje do zmiany nastawienia do bezpieczeństwa lotniczego i to był tylko jeden z przykładów.

Na zakończenie nawiążę do bardzo ważnego, poruszonego wcześniej, tematu dotyczącego informowania konsumentów. Wymagamy od biur podróży, aby informowały pasażerów ustnie i/lub na piśmie w chwili dokonywania rezerwacji. Ponadto biura podróży często wymagają od pasażerów, aby ci, zgadzając się na podróż z przewoźnikiem lotniczym, na którego nałożono zakaz wykonywania przewozów, rzekli się wszelkich roszczeń odszkodowawczych. Chętnie odpowiem na wszystkie pytania także pisemnie, ponieważ zorientowałem się, że nadużywam uprzejmości pani przewodniczącej.

Przewodnicząca. – Zamykam debatę.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Chciałbym zabrać głos zgodnie z art. 173 regulaminu wewnętrznego w związku z wydarzeniem, które miało miejsce na tej sali kilka minut temu, w czasie przeznaczonym na jeden z punktów porządku dziennego – a mianowicie jednogminutowe wystąpienia. Wydarzenie miało miejsce wtedy, kiedy pani przewodnicząca wywołała pana posła Hansa-Petera Martina, który znajdował się na sali i przechodził obok nas. W odpowiedzi na nasze żartobliwe pytanie, czy przespał moment własnego wystąpienia, pan poseł Martin przyjął szczególną postawę, stuknął obcasami i wykonał hitlerowskie pozdrowienie.

Pani przewodnicząca! To jest niedopuszczalne. Jest to poważne naruszenie obyczajów Izby i upraszam zatem o przywołanie do porządku pana posła w związku z tym nieodpowiednim i niedopuszczalnym zachowaniem. Chciałbym również poprosić o sprawdzenie, czy to zachowanie może zostać udokumentowane na nagraniu. Jest ono niedopuszczalne, a jeśli nawet miało być humorystyczną prowokacją, na żarty tego rodzaju nie ma miejsca w tej Izbie.

Przewodnicząca. - Bardzo dziękuję za zwrócenie na to naszej uwagi. Odpowiednio przyjrzymy się tej sprawie i sprawdzimy, co się stało.

Oświadczenia pisemne (art. 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), *na piśmie.* – (PL) Panie przewodniczący! W nawiązaniu do zadanych pytań przez pana Briana Simpsona, chciałbym zwrócić się do Komisji o wyjaśnienie dalszych założeń oraz planów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerom państw członkowskich podróżujących liniami lotniczymi, które w ramach lotów krajowych wewnątrz niepodlegających jurysdykcji Unii Europejskiej przestrzeni powietrznych, łamią nagminnie przepisy tym samym narażając pasażerów. Proponuję Komisji poprzez działania swojego wysokiego przedstawiciela o wypracowanie międzynarodowego porozumienia w tej sprawie, które stałoby się gwarantem naszego wspólnego bezpieczeństwa. Chciałbym również, aby w ramach listy udostępnić dokładne informacje na temat przewoźnika, które zawierałyby wszelkie dane oraz statystyki wskazując równocześnie, na jakie zagrożenia w zakresie zarówno bezpieczeństwa jak i komfortu lotu narażeni są pasażerowie.

Artur Zasada (PPE), *na piśmie.* – Dzisiejsza dyskusja jest bez kwestii kluczowa dla bezpieczeństwa pasażerów korzystających z transportu lotniczego w Unii Europejskiej. Z zadowoleniem przyjmuję fakt przestrzegania standardów ICAO w zakresie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej przez państwa członkowskie Wspólnoty. Oczywiście jest jednak, że transport lotniczy nie jest ograniczony wyłącznie do przestrzeni powietrznej Unii Europejskiej. Pojawia się zatem pytanie: jak zapewnić bezpieczeństwo obywatelom UE poza jej terytorium? W mojej opinii Komisja Europejska powinna stymulować kraje nie należące do Wspólnoty do współtworzenia „czarnej listy” w oparciu o standardy UE, lub też powinna pełnić rolę wiodącą w tworzeniu globalnej „czarnej listy”. Chciałbym zwrócić też uwagę na możliwy problem: czy Komisja, monitorując towarzystwa umieszczone na „czarnej liście”, prowadzi również szczegółowy monitoring całej floty należącej do towarzystwa? Zdarzyć się może bowiem taka sytuacja, że samolot nie będzie wykorzystywany przez towarzystwo lotnicze umieszczone na „czarnej liście”, a np. przez inną firmę pod inną banderą czarterującą pojedyncze maszyny

18. Opłaty za ochronę lotnictwa (debata)

Przewodnicząca. – Następnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie pana posła Leichtfrieda, sporządzone w imieniu Komisji Transportu i Turystyki, na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat za ochronę lotnictwa (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, *sprawozdawca.* – (DE) Pani przewodnicząca! Obecnie w dziedzinie bezpieczeństwa europejskiego lotnictwa i opłat za ochronę lotnictwa mamy sytuację, w której każdy robi to, co chce. Nikt

tak naprawdę nie postępuje prawidłowo. Przyjdzie nam jednak za to zapłacić. Jest to sprawa, której naprawdę nie powinniśmy odkładać, a to sprawozdanie ma na celu zmienić ten stan rzeczy. Co dokładnie ono zmieni i jakie zmiany ma na celu?

Chciałbym tylko powiedzieć na wstępie, że w odniesieniu do prawie wszystkich punktów – i w tym miejscu składam podziękowania moim koleżankom i kolegom posłom – panuje jednomyślne przekonanie, że sprawozdanie może przyczynić się do większej przejrzystości. Przejrzystość oznacza, że linie lotnicze będą w przyszłości mogły uzyskać informacje pozwalające im zrozumieć, jakie opłaty za ochronę bezpieczeństwa będą wobec nich stosowane przez porty lotnicze, z jakiego tytułu i czy są one zbyt wysokie – obecnie wciąż jeszcze to się zdarza – a na kolejnym etapie, że rzecz jasna również pasażerowie będą mogli zrozumieć, czego wymagają od nich linie lotnicze. W tym przypadku podejrzewam, że linie lotnicze czasami celowo ograniczają przejrzystość, nawet jeśli twierdzą, że dokładają wielu starań, żeby postępować zgodnie z jej zasadami.

Jedną niezwykle ważną kwestią w związku z tym jest stosowanie w całej Europie różnych systemów finansowania infrastruktury ochrony. Są państwa, które koszty finansowania pokrywają wyłącznie z podatków. W innych z kolei koszty ponosi wyłącznie użytkownik końcowy, a w jeszcze innych stosuje się system mieszany.

Naszym celem było zapewnienie możliwości zachowania tych systemów. Nie chcemy dawać żadnemu państwu członkowskiemu gotowego przepisu na sposób finansowania opłat za ochronę, zależy nam tylko na tym, żeby każdy, kto płaci, wiedział w końcu, z jakiego tytułu ponosi te opłaty.

Są czy też były różne koncepcje, które porty lotnicze należy uwzględnić, i zdecydowaliśmy, że ważna jest kwestia bezpieczeństwa. Nie chodzi o dochody ani o zyski, ale o bezpieczeństwo. Dlatego też uznaliśmy, że należy uwzględnić wszystkie porty lotnicze działające na zasadach komercyjnych i moim zdaniem również była to słuszna decyzja.

I wreszcie, spotkaliśmy się z jednomyślnością tutaj, na posiedzeniu plenarnym, co do tego, że należy dokonać rozróżnienia pomiędzy opłatami za infrastrukturę ochrony, środki bezpieczeństwa uwzględnione w przepisach UE, a opłatami za środki bezpieczeństwa, które wykraczają poza ten zakres – określanymi jako „środki bardziej rygorystyczne”.

Mówimy, że wszystko, co mieści się w ramach kontekstu UE pozostanie bez zmian. Każde państwo członkowskie może robić to, co uważa za właściwe. Ale jeżeli podejmuje się środki bezpieczeństwa wykraczające poza te ramy, wówczas te państwa członkowskie muszą same ponosić koszty finansowania. Z jednej strony powinno się w ten sposób zapewnić, by do tej sprawy podchodzono ostrożnie, by środki bezpieczeństwa nie były podejmowane natychmiast, bez zastanowienia, czy są one rzeczywiście potrzebne, i by brano również pod uwagę, co to oznacza dla pasażerów i co to znaczy dla linii lotniczych i lotnisk.

Z drugiej strony należy również zagwarantować, by w związku z tym, stosowana była także zasada, że zapewnienie bezpieczeństwa jest też obowiązkiem publicznym. Ataki na linie lotnicze zasadniczo nie są skierowane na linie, ale na państwa, z których te linie lotnicze pochodzą, i dlatego uważamy, że co do zasady zapewnienie bezpieczeństwa jest obowiązkiem publicznym, a wobec tego musi być finansowane ze źródeł publicznych.

Chciałbym krótko powiedzieć nieco więcej na temat poprawek, których wniesiono niewiarygodnie dużo – w sumie trzy. Moim zdaniem wszystkie są uzasadnione i dobrze umotywowane. Powiedziałbym, szczególnie w odniesieniu do dwóch poprawek zgłoszonych przez Grupę Zielonych/Wolne Przymierze Europejskie, że zasługują na zdecydowane poparcie, nie dlatego, że pani poseł Lichtenberger siedzi obok mnie, ale dlatego, że zawierają one wymogi dotyczące spraw socjalnych pracowników w portach lotniczych. Uważam, że są to sprawy bardzo ważne, szczególnie w czasach, gdy linie i porty lotnicze znajdują się pod presją.

Andris Piebalgs, komisarz. – Pani przewodnicząca! Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie opłat za ochronę lotnictwa jest efektem dyskusji na temat finansowania ochrony lotnictwa, która toczy się od 2001 roku. Sprawa ta powstała w związku ze wzrostem kosztów bezpieczeństwa, obserwowanym po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 r. i ustanowieniem ram regulacyjnych UE dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa.

W drodze wniosku legislacyjnego Komisja zamierza ustanowić przejrzyste i niedyskryminacyjne ramy dla pobierania opłat za ochronę lotnictwa w Europie. Ponadto Komisja uważa, że opłaty za ochronę lotnictwa powinny być ustalane w porozumieniu z użytkownikami portów lotniczych i powiązane z kosztami. Chciałbym pogratulować panu posłowi Leichtfriedowi za fantastyczną pracę nad tym sprawozdaniem, a

także podziękować paniom i panom posłom z Komisji Transportu, którzy również włożyli swoją pracę w to sprawozdanie.

Uważam, że sprawozdanie zmierza dokładnie w kierunku celów założonych przez Komisję i z zadowoleniem przyjmuję wsparcie, które stanowi ono dla wniosku Komisji w odniesieniu do tych zagadnień.

Chciałbym zwrócić tylko uwagę na dwie konkretne kwestie poruszone w sprawozdaniu. Po pierwsze, w sprawozdaniu został wprowadzony faktycznie zupełnie nowy element, a mianowicie ważne, a czasem bardzo kontrowersyjne zagadnienie dotyczące tego, na kim ciąży obowiązek finansowania ochrony lotnictwa. We wniosku Komisji nie nawiązuje się do tej sprawy dlatego, że niemal wszystkie państwa członkowskie twierdzą, że nie mogą podjąć zobowiązań w tym zakresie, choć przyznają, że finansowanie ochrony lotnictwa z środków publicznych powinno być dozwolone.

Wybór, naszym zdaniem, należy zatem pozostawić poszczególnym państwom członkowskim, a więc ta kwestia powinna być rozpatrywana w kategoriach pomocniczości.

Mając to na uwadze i w związku ze stanowiskiem przedstawionym w sprawozdaniu, do przyjęcia, Komisja pragnie zauważyć, że poprawka 32, która zobowiązuje państwa członkowskie do ponoszenia kosztów bardziej rygorystycznych środków, wywoła burzliwe dyskusje z Radą na temat tej proponowanej dyrektywy. Jestem jednak przekonany, że sprawozdawca zdawał sobie z tego wszystkiego sprawę i spodziewał się tych zmagających z Radą.

Druga sprawa w większym stopniu dotyczy wyjaśnień i odnosi się do oceny skutków, którą należy przeprowadzić przed podjęciem jakichkolwiek dalszych środków ochrony lotnictwa na mocy ramowego rozporządzenia. Jest to z pewnością bardzo uzasadniony środek, ale chciałbym, żeby państwo wiedzieli, że mamy już pewne mechanizmy i nie powinniśmy nakładać na siebie zbyt wielu obciążeń.

Po pierwsze, istnieje grupa doradcza zainteresowanych stron, zajmująca się sprawą ochrony lotnictwa cywilnego, która składa się między innymi z przedstawicieli transportu lotniczego, i jest ona w pełni zaangażowana w tworzenie wszelkich proponowanych środków dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa.

Po drugie, procedura regulacyjna z kontrolą zapewnia Parlamentowi możliwość skorzystania z prawa weta, jeśli uzna to za stosowne.

Dziękuję bardzo za znakomite sprawozdanie. Z niecierpliwością czekamy na współpracę z panem posłem sprawozdawcą i z Parlamentem oraz dalsze postępy w tej sprawie.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Przykro mi, że muszę naruszyć bieg posiedzenia plenarnego, ale czuję, że muszę, zgodnie z art. 151, wnieść osobistą uwagę. Przed chwilą stałem się celem ataku. Takie sytuacje są typowe dla kogoś, kto mieszka w Austrii. Jest tam bowiem pewna grupa, która według standardów międzynarodowych zalicza się do skrajnie prawicowych. Mają przywódców partii, którzy pokazują w powietrzu pewne gesty i zupełnie się nad nimi nie zastanawiają. Są to także osoby, które nie mogą znieść porażki w demokratycznych wyborach, po której odmawiają uścisku dłoni lub kontaktów w jakiegokolwiek formie. Jeśli macha się do nich, odbierają to tylko w jeden sposób: a mianowicie, że mają do czynienia z hitlerowskim pozdrowieniem.

Są to przykłady, które po prostu dowodzą, że mojemu krajowi nie udało się niestety pogodzić z przeszłością, że nie będziemy mieli do czynienia z jedną skrajnie prawicową partią, która jest tu reprezentowana, ale wkrótce z dwiema. Chciałbym tylko wyjaśnić jeszcze raz: jesteśmy demokratami. Przedstawiciele skrajnej prawicy siedzą tam. Jestem dumny z przynależności do grupy politycznej, której udało się w decydującym stopniu przyczynić się do tego, że nie ma już skrajnie prawicowej grupy w Parlamencie i mam nadzieję, że nigdy takiej tu nie będzie. Odpowiedzią jest więc większa demokracja, a nie więcej polityki skrajnie prawicowego skrzydła, wrogości wobec ludzi i cynicznej pogardy dla nich. To są osoby, które już powiedziały, że powinienem szukać pomocy psychiatrycznej, ponieważ nie mogły pogodzić się z porażką w wyborach przeprowadzonych w sposób demokratyczny.

Przewodnicząca. – Niebieskie kartki uprawniające do zadania pytania nie są dozwolone w przypadku uwag osobistych na mocy art. 151. Wniosek pana posła dotyczący wypowiedzi na ten temat nie może być w związku z tym uwzględniony.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Jest to pytanie z wykorzystaniem niebieskiej kartki, skierowane do poprzedniego mówcy. Chciałbym prosić o pół minuty na zadanie pytania.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Pani przewodnicząca! Ta interwencja – jakkolwiek w pełni do przyjęcia – zakłóca debatę na konkretny temat. Proponuję, żeby tego typu sprawy poruszać w czasie w między dyskusjami nad sprawozdaniami.

Przewodnicząca. – Dziękuję bardzo. Będziemy teraz kontynuować debatę. Zezwoliłam na osobiste wyjaśnienia, ponieważ poprzedni punkt porządku dotyczył bezpośrednio pana posła Martina. Będziemy teraz kontynuować debatę i jej poświęcimy całą uwagę.

Artur Zasada, w imieniu grupy PPE. – (PL) Pani przewodnicząca! Na wstępie chciałbym bardzo podziękować posłowi sprawozdawcy panu Leichtfriedowi za świetną pracę i doskonałą współpracę podczas pracy nad tym dokumentem.

Musieliśmy odpowiedzieć sobie na 4 pytania, ale wcześniej wyznaczyć zadanie, którym była ochrona interesów pasażerów linii lotniczych i to było nasze najważniejsze zadanie. Natomiast 4 pytania, jakie sobie postawiliśmy, to była kwestia odpowiedzi na pytanie o transparentność, czyli jakie grupy można ewentualnie dopuścić do udziału w procedurze. To było pytanie o zakres obowiązywania dyrektywy, czyli na jakich lotniskach będzie można daną dyrektywę stosować. Bardzo ważne pytanie, na które nie potrafiła odpowiedzieć Komisja i na które wspólnie z posłem Leichtfriedem, ale w szczególności jemu za to dziękuję, udało się znaleźć rozwiązanie dotyczące dofinansowania. Chodzi o te bardziej rygorystyczne środki, aby były one finansowane przez państwa.

Kwestia kompetencji niezależnego organu nadzorującego sposób ustalania opłat związanych z bezpieczeństwem w ruchu lotniczym. Podczas tych prac wypracowaliśmy wspólne stanowisko, które uważam za bardzo ambitne. Jest to dzisiaj wyzwanie dla Rady i dla Komisji. Uważam, że my, jako pasażerowie linii lotniczych, w odróżnieniu od pasażerów statków, samochodów i kolei, nie powinniśmy płacić za tego typu bezpieczeństwo. Jest to ręka wyciągnięta w kierunku Rady, jest to stanowisko kompromisowe i dzisiaj oczekuję równie ambitnego stanowiska ze strony Rady.

Saïd El Khadraoui, w imieniu grupy S&D. – (NL) Pani przewodnicząca, panie i panowie, panie komisarzu! Przede wszystkim chciałbym podziękować panu posłowi sprawozdawcy za wspaniałą pracę, niektórzy mówią nawet – fantastyczne dzieło. Dziękuję więc panu i wszystkim osobom, które wniosły swój wkład pracy.

Pozwolę sobie tylko przypomnieć państwu, że sprawa finansowania nie jest nowa. Prace nad tą dokumentacją trwają właściwie od czasu przyjęcia europejskiego rozporządzenia w sprawie stosowania środków bezpieczeństwa na poziomie europejskim po zamachu z 11 września 2001 r. Od samego początku Parlament Europejski zawsze podkreślał, że kwestia finansowania jest poważna i że musimy znaleźć w tym względzie rozwiązanie europejskie. Niemniej jednak Rada zawsze stwarzała trudności. Po tej debacie powinniśmy ponownie wezwać Radę do honorowania porozumień zawartych przez nas w przeszłości, szczególnie tego, które pozwoliłoby nam przygotować odrębny wniosek w tej sprawie, a także do podjęcia współdziałania z nami w celu wypracowania rozwiązania.

Oczywiście musimy pamiętać o kilku kwestiach. Pierwszą i najważniejszą z nich jest przejrzystość. W chwili obecnej nie analizujemy dokładnie, kto w każdym z państw członkowskich powinien ponosić koszty. Jednakże jedno przedsięwzięcie na pewno chcemy podjąć, a mianowicie zorganizować konsultacje w tej sprawie, w celu osiągnięcia porozumień, a następnie trzymania się tych porozumień. Innymi słowy, chcemy uzyskać to, żeby przychody z opłat za ochronę rzeczywiście były przeznaczane na finansowanie środków ochrony, a nie na przykład na parking. Jest to sprawa o zasadniczym znaczeniu i powinno być jasne, że w tym względzie nie możemy ustąpić.

Drugą ważną kwestią jest konieczność rozróżnienia między środkami bezpieczeństwa, które wszyscy musimy wspólnie uzgodnić na poziomie europejskim, a innymi dodatkowymi środkami podejmowanymi indywidualnie przez państwa członkowskie. W przypadku pierwszej kwestii zasady przejrzystości są jasne i należy je stosować. W związku z drugą musimy wyraźnie zaznaczyć, że odpowiedzialność finansowa spoczywa na państwach członkowskich i że to one muszą ponosić koszty dodatkowych środków ochrony. Koordynacja środków bezpieczeństwa na poziomie europejskim będzie również premią i jeżeli państwa członkowskie zdecydują się samodzielnie wprowadzić skanowanie ciała czy jakikolwiek inny środek, to w porządku, ale będą musiały także ponosić konsekwencje finansowe takich działań.

Gesine Meissner, w imieniu grupy ALDE. – (DE) Pani przewodnicząca! Na wstępie chciałbym podziękować sprawozdawcy, panu posłowi Leichtfriedowi, również w imieniu pani posła Hennis-Plasschaert, która nie mogła dziś być tu obecna. Wszystko uzgodniła wspólnie z państwem i także jest w pełni zadowolona.

Możemy także powiedzieć, że o dobrej jakości tego sprawozdania najlepiej świadczy prawie całkowita jednomyślność podczas głosowania w Komisji. Jest to również – tak jak w pytaniu wymagającym ustnej odpowiedzi, które właśnie zostało zadane – kwestia ochrony konsumentów, a zarazem ochrony lotnictwa. Chcemy zapewnienia ochrony, ale chcemy również, żeby konsumenci wiedzieli, ile i za co płacą. Zostało tu już powiedziane, że systemy w różnych państwach członkowskich są bardzo różne i że ogólnie rzecz biorąc tego zmieniać nie chcemy. Nie chcemy niczego narzucać. Zależy nam natomiast na przejrzystości w zakresie sposobu naliczania kosztów i w odniesieniu do tej ich części, którą mają ponosić konsumenci. Obecnie nie zawsze jest ona zapewniona. Chodzi o to, że chcemy wiedzieć, jaka część ceny biletu – w tej chwili jest to tylko część ceny biletu, którą przeznaczają się na ochronę – jest w istocie odpowiednia z punktu widzenia potrzeb ochrony. Chcemy również zagwarantować, by środki finansowe przeznaczane na ochronę były rzeczywiście na nią wykorzystywane i by nikt nie czerpał z nich zysków. Moim zdaniem podejście, które wypracowaliśmy jest również całkiem logiczne.

Istnieje zdecydowana sprzeczność między tym, co chce osiągnąć Parlament, a tym, co państwa członkowskie uważają za dobre, pozostaje więc pytanie, kto będzie płacił za dodatkowo podejmowane środki ochrony, które wykraczają poza te, które chcemy w Europie zapewnić pasażerom. Otóż powiedzieliśmy, że w istocie koszty z tego tytułu powinny ponosić państwa członkowskie. Jest to kwestia bezpieczeństwa narodowego, która dla państw narodowych też musi być obszarem dużego zainteresowania. Oczywiście państwa wcale nie chcą tych kosztów ponosić. Jak już powiedziano, w związku z ze stosowaniem skanerów ciała musimy również bez wątpliwości zastanowić się, czy chcemy mieć je w całej Europie, czy nie, i kto będzie w końcu za nie płacił. Oczywiście, będziemy musieli również zadać pytanie, czy naprawdę zapewniają one większą ochronę.

A zatem tego rodzaju opłatami za ochronę lotnictwa należy zarządzać w sposób przejrzysty.

(Przewodnicząca wyłączyła mikrofon)

Anna Rosbach, w imieniu grupy EFD. – (DA) Pani przewodnicząca! Dawno temu lotnisko było miejscem, gdzie kupowało się bilet na przelot, odprawiało bagaż, okazywało paszport i wsiadało się do samolotu, który startował i lądował. Teraz lotniska przypominają małe miasteczka, oferują wiele udogodnień – ale za sprawą środków ochrony stały się niczym baza Fort Knox, a wszystko zmierza w jednym kierunku: żeby było ich coraz więcej.

Oczywiście w dawnych czasach samoloty się rozbijały i niestety w dalszym ciągu to się zdarza. Dlatego ważne jest, aby takie same zasady obowiązywały zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz UE. W tym kontekście UE jest zbyt mała, żeby mogła być odizolowaną wyspą. Jest to obszar, w którym widać korzyści z posiadania takich samych przepisów, takich samych zasad przejrzystości dla statków powietrznych w każdym państwie. Dotyczy to również opłat. Wszyscy - pasażerowie i linie lotnicze - muszą dokładnie wiedzieć, co wchodzi w zakres opłaty za ochronę lotnictwa. Nikt nie powinien być zagubiony w gąszczu niejasnych opłat i podatków. Co obejmują opłaty, muszą też dokładnie wiedzieć pasażerowie i nie powinni oni ponosić specjalnych krajowych kosztów ani wносить dodatkowych opłat na rzecz linii lotniczych. Z całym przekonaniem popieram sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki...

(Przewodnicząca wyłączyła mikrofon)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzy! Chciałbym przede wszystkim podziękować panu posłowi sprawozdawcy, a także pozostałym grupom, za ich pracę. Odbiliśmy ciekawą dyskusję w Komisji Transportu i Turystyki. Uważam, że już wiele razy ustępowaliśmy Radzie, która okazuje wiele niechęci do kompromisu w tym wypadku, podobnie jak miało to miejsce przeszłości. Gdy tylko zaczynamy mówić o wdrożeniu, od razu dyskusja się urywa. My, jako Parlament, powinniśmy również oczekiwać wsparcia ze strony Komisji dla pomysłu dotyczącego stosowania opłat za ochronę we wszystkich portach lotniczych. Nie należy powtarzać tego, co już zrobiliśmy w innych dziedzinach – czy to opłat za obsługę naziemną, czy też opłat lotniczych – to znaczy dopuszczać wyłączeń, które mają skutki dla dwóch czy pięciu milionów pasażerów.

Druga sprawa, która dla mnie jest nawet ważniejsza, dotyczy oczywiście zapewnienia przejrzystości dla pasażerów – czyli kto za co i ile płaci. Nie ulega wątpliwości, że jest to bezsprzecznie obowiązek portów lotniczych i linii lotniczych. Tę sprawę uważam za bardzo ważną.

I tak doszedłem do trzeciego punktu, a mianowicie płatności – zagadnienia, w związku z którym oczywiście zawsze istnieją kwestie sporne. W odniesieniu do finansowania osobiście jestem zdania, że koszty zapewnienia bezpieczeństwa publicznego powinny być pokrywane ze środków publicznych. I tak godzimy się już na

kompromis, pozostawiając kilka aspektów w sferze tak zwanej pomocniczości. Jest to zawsze skuteczny wybieg stosowany tu w Izbie, a także wspólnie z Komisją: jeśli nie można uzgodnić rozwiązania z Radą, trzeba po prostu dany aspekt uznać za kwestię pomocniczości. Osobiście nie jestem z tego specjalnie zadowolony, ale niech i tak będzie. W związku z tym uważam, że powinniśmy przynajmniej trzymać się tego, co powiedzieliśmy tutaj, a mianowicie, że szczególne środki, bardziej rygorystyczne, zdecydowanie należy finansować z kasy publicznej. W ostatnich latach opłaty za ochronę i ogólne bezpieczeństwo znacznie wzrosły. Dlatego w tej dokumentacji został również uwzględniony aspekt ekonomiczny. Mówimy teraz o około 30 % kosztów. Skoro poruszamy kwestię bezpieczeństwa i tego, kto za jego zapewnienie płaci, warto pamiętać, że przyszłości także pojawi się aspekt ekonomiczny. Stąd też te trzy punkty mają dla mnie zasadnicze znaczenie. Mam nadzieję, że przynajmniej w przypadku obecnych postulatów osiągniemy pozytywny rezultat z Radą i Komisją.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) W przepisach prawodawstwa będących przedmiotem dyskusji proponuje się ramy dla ustalania opłat za ochronę lotnictwa, które są przejrzyste, niedyskryminujące i przewidują prawo do wniesienia odwołania. Zapewnienie ochrony lotnisk jest obowiązkiem państw członkowskich.

Niemniej jednak w ostatecznym rozrachunku za środki bezpieczeństwa płacą pasażerowie, ponieważ koszty z nimi związane są ujęte w cenie biletu. Z tego względu pasażerowie mają prawo do odrębnych informacji, jaką część ostatecznej ceny biletu przeznacza się na zapewnienie ochrony.

Dyrektywa w sprawie opłat za ochronę lotnictwa i dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych powinny być zharmonizowane. Parlament wielokrotnie apelował o wykorzystywanie przez firmy i operatorów portów lotniczych środków pochodzących z opłat na ochronę lotnictwa, określonych w tej dyrektywie, wyłącznie na potrzeby związane z wprowadzaniem środków bezpieczeństwa w lotnictwie. Parlament poprosił również o przejrzystość oraz powiązanie podatków i opłat z tytułu bezpieczeństwa z realizowanymi celami.

Państwa członkowskie mogą również stosować bardziej rygorystyczne środki bezpieczeństwa, których koszty będą jednak pokrywać w całości samodzielnie. Te środki bezpieczeństwa nie mogą jednak utrudniać płynnego przepływu ruchu pasażerskiego w portach lotniczych. Niestety, tutaj, w szczególności w Brukseli, mamy do czynienia z niekończącymi się kolejkami pasażerów oczekujących na odbycie podróży.

Chciałabym również nawiązać do zakazu wnoszenia płynów na pokład. Wiąże się z nim ewentualność konfiskaty wielu przedmiotów. Na przykład na lotnisku w Brukseli stosuje się przewlekłe procedury z nakładaniem dodatkowych opłat i konfiskatą przedmiotów. Niestety nie przewiduje się jednak możliwości późniejszego ich odzyskania drogą pocztową w formie przesyłki na adres odbiorcy.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) Z wprowadzeniem opłat za ochronę lotnictwa wiąże się nowe koszty finansowe dla rynku lotniczego, które operatorzy portów i linii lotniczych natychmiast sprytnie przerzucą na pasażerów.

W związku należy poszukać mechanizmów ochrony pasażerów pozwalających na zapobieganie obciążaniu ich fikcyjnymi kwotami pod postacią opłat za ochronę, dodawanych w sposób nieprzejrzysty, niczym podrzucanie dobrze zamaskowanych przedmiotów, w celu generowania nieuzasadnionych zysków dla podstępnych przedsiębiorców sektora lotniczego. Wysokość tych opłat powinna odpowiadać jedynie kosztom ewidentnie poniesionym w związku z zapewnianiem bezpieczeństwa pasażerów.

Naszym obowiązkiem, panie komisarzu, jest zatem określenie jasnych i przejrzystych zasad – reguł, które przyczynią się do wyeliminowania istniejącej obecnie anarchii w tym sektorze i powstrzymają operatorów w przyszłości przed wykorzystywaniem, dla osiągnięcia nieuzasadnionych korzyści, obowiązkowych środków służących zapewnieniu ochrony pasażerom.

Konieczne trzeba określić zasady, a nie tworzyć więcej instytucji i organów, które będą obciążać kolejnymi dodatkowymi kosztami pasażerów, linie lotnicze i podatników.

Panie komisarzu! Jeśli chcemy pomóc Europie w osiągnięciu konkurencyjności, musimy zrezygnować z tworzenia nowych instytucji. Instytucje nie przynoszą wartości dodanej, która mogłaby przyczynić się do podniesienia poziomu życia naszych obywateli. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodnicząca. – Mieliśmy pewien problem techniczny, wystąpienie trwało więc nieco dłużej niż minutę. Ale zegar już znów działa i mam nadzieję, że teraz wszystko będzie toczyło się zgodnie z ustalonym harmonogramem.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu! Skutki wywołane przez chmurę popiołu wulkanicznego w europejskiej przestrzeni powietrznej, które, jak wiadomo, spowodowały odwołanie tysięcy lotów, są dobrym przykładem powodów, które uświadamiają, dlaczego ochrona lotnictwa jest ważna. Już trwają poważne spory, kto powinien pokryć koszty wynikające z tego zdarzenia – kto powinien zapłacić za klęskę żywiołową, że tak powiem – i w jakim stopniu uzasadnione są ograniczenia. W czasie, gdy ministrowie transportu prowadzą w tej sprawie dywagacje, my musimy zdecydować, które koszty związane z uregulowaniami dotyczącymi środków bezpieczeństwa antyterrorystycznego – coraz bardziej restrykcyjnych – mogą zostać przerzucone na pasażerów. Ostatecznie kosztów zadania, z którego ma się wywiązywać państwo, a mianowicie utrzymania bezpieczeństwa publicznego, nie można tak po prostu przerzucać na obywateli. Tylko w przypadku, gdy państwa samodzielnie muszą ponosić finansową odpowiedzialność za zaostrome środki bezpieczeństwa, które zostały określone, możemy przynajmniej zapobiegać potencjalnemu wzrostowi ponad miarę liczby skanerów ciała i wprowadzaniu innych irracjonalnych środków bezpieczeństwa.

Podczas gdy my w dalszym ciągu zmagamy się z porozumieniem SWIFT, Stany Zjednoczone, w imię walki z terroryzmem, zawierają z Komisją Europejską i różnymi organizacjami lotnictwa umowy w sprawie wymiany danych osobowych. Ponadto sprawa braku kontrolerów ruchu lotniczego i ich rosnącego obciążenia pracą, a więc zagadnienia, które mogą mieć katastrofalne skutki dla bezpieczeństwa lotniczego, zostały w dyskusji odsunięte na dalszy plan. Od czasu liberalizacji z lat 90. i wizji zjednoczonej europejskiej przestrzeni powietrznej mamy do czynienia głównie z kosztami, a niewiele dzieje się w kwestii bezpieczeństwa, które – jak się zdaje – jest głównym przedmiotem rozważań. Nie ulega wątpliwości, że chmura pyłu tylko odsunęła w czasie strajk pilotów, który został zapowiedziany. Można by więc w związku z tym powiedzieć z dozą ironii, że na szczęście nie popadniemy z jednego chaosu w lotnictwie w drugi.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Pani przewodnicząca! Ja również chciałabym pogratulować naszemu sprawozdawcy, panu posłowi Leichtfriedowi, tego tekstu i podziękować za ducha współpracy, który dzięki niemu towarzyszył tej sprawie. Chcę podkreślić, że szczególnie popieram jego propozycje dotyczące finansowania ochrony lotnictwa, ponieważ rozmawiamy tu o ochronie lotnictwa, a nie o bezpieczeństwie lotniczym.

Nasza komisja walczy od wielu lat o akceptację zasady, że najbardziej rygorystyczne środki bezpieczeństwa powinny być finansowane przez państwa członkowskie, i w pełni popieram naszego sprawozdawcę w tej sprawie. W rzeczywistości ochrona nie dotyczy tylko osób podróżujących, ale wszystkich obywateli, a obowiązkiem państw jest podejmowanie działań mających na celu walkę z terroryzmem.

Nie ma zatem uzasadnienia dla obciążania tylko pasażerów linii lotniczych kosztami środków bezpieczeństwa na lotniskach i na pokładach statków powietrznych, tym bardziej, że w środkach transportu, takich jak pociągi i statki, środki bezpieczeństwa są finansowane przez państwa, albo częściowo, albo w stosownych przypadkach całkowicie. Dlatego też uważam, że musimy przeciwstawić się Radzie i bronić do samego końca poprawki 32 w sprawozdaniu przyjętym przez Komisję Transportu i Turystyki.

Chciałabym szybko przejść jeszcze do innego punktu. Wprawdzie opowiadam się za postępowaniem, do którego ten tekst się przyczyni pod względem niedyskryminacji i przejrzystości, ale nie jestem przekonana, że celem tej dyrektywy ma być wprowadzenie w Europie jednolitego i identycznego systemu opłat za ochronę.

Z zastrzeżeniem przestrzegania wspólnych zasad państwa członkowskie powinny mieć możliwość utrzymania obecnego systemu opłat. A zatem w państwach takich jak Hiszpania, Włochy czy Francja, opłaty są zatwierdzane przez parlament i w tych przypadkach jest to organ odpowiedzialny za badanie odwołań od przepisów, który musi działać jako niezależny organ nadzoru. Tego zagadnienia dotyczy poprawka 40, którą, mam nadzieję, wielu z państwa poprze podczas głosowania.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Pani przewodnicząca! Pomimo trudności, które w tym tygodniu stały się okrutną prawdą, związanych z obecnym brakiem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a co ważniejsze, faktycznie z brakiem jednego organu sprawującego kontrolę i zarządzającego tą jednolitą przestrzenią powietrzną, jesteśmy coraz bliżej celu, który sami obraliśmy, zaś ten tekst powinien być jeszcze jednym narzędziem wspomagającym nas na tej drodze.

Znana mi jest nieustępliwość sprawozdawcy, pana posła Leichtfrieda, któremu gratuluję wykonanej pracy, a także jego szczególne uwrażliwienie na sprawy dotyczące transportu lotniczego i społeczne. W tym wypadku jednak czuję, że możemy stać się ofiarami pewnej naiwności i maksymalizmu i że, dążąc do perfekcji, narażamy się na ryzyko nieosiągnięcia najlepszych wyników.

Całkowicie popieram koncepcję stworzenia wspólnego systemu, również powołania niezależnego organu nadzorującego, zdolnego do ustanowienia sprawiedliwego i przejrzystego podziału kompetencji w dziedzinie opłat, z uwzględnieniem kryteriów środowiskowych, społecznych i ochrony pasażerów itd., nadal jednak uważam, że niektóre kwestie zostały pominięte i chciałabym, żeby Komisja się do nich ustosunkowała. Mam na przykład na myśli to, co powiedziała pani poseł De Veyrac: nie widzę wyraźnego uzasadnienia dla systemu, w którym parlament krajowy głosi za wprowadzeniem opłat w drodze parlamentarnych porozumień, ponieważ jest to organ, który musi je stosować. Trudno mi też dostrzec – i chciałabym prosić Komisję o wyjaśnienie tej sprawy – na ile wykonalne mogą być przepisy zawarte w tym tekście wobec tego, że istnieją takie różnice stanowisk z Radą, a także, co ważniejsze, wobec spójności, czy też raczej w moim przekonaniu jej braku, między tym tekstem a ogólną dyrektywą w sprawie opłat lotniskowych.

Biorąc pod uwagę dużą niepewność i brak porozumienia co do tego, kto będzie płacił za tę ochronę – która, przynajmniej, jest kwestią bezpieczeństwa publicznego – uważam, że musimy wyrażać się precyzyjnie, kiedy mówimy o ponoszeniu kosztów przez państwa członkowskie, ponieważ płacić będzie społeczeństwo. Mówienie o państwach członkowskich, jest niczym innym jak mówieniem o fikcyjnych osobach, a w gruncie rzeczy one wcale takie nie są; te osoby to przecież każdy z nas, obywateli, kto podróżuje. Mam więc obawy, że ostatecznie przekonamy się, że postęp będzie znikomy.

Dlatego chciałabym prosić Komisję o wyrażenie opinii na temat przyszłości tego tekstu.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) To prawda, że transport lotniczy jest najbezpieczniejszą formą transportu. Niemniej jednak incydenty lotnicze z globalnymi konsekwencjami, jak ten, który miał miejsce 10 dni temu, albo jak zamęt spowodowany wybuchem wulkanu, stawiają nas wobec konieczności zastanowienia się nad całym łańcuchem aspektów bezpieczeństwa i ochrony w sektorze lotnictwa: lotnisk, linii lotniczych, wież kontroli lotów, samolotów, załóg i pasażerów. Między tymi członami musi istnieć szczególnie bliski związek. Należy też zapewnić otwarty system informacji.

Pasażerowie, zainteresowani własną podróżą i wygodą, nie zrozumieją potrzeby stosowania środków bezpieczeństwa – bez względu na to, czy mają wystarczające środki i swobodę dysponowania nimi, czy ograniczone możliwości finansowe – a nawet kosztów, które ponoszą, chyba że są świadomi znaczenia takich dramatycznych i tragicznych wydarzeń jak te z 11 września 2001 r. Zagrożenie terrorystyczne, błąd pilota, defekty techniczne, nieporozumienie między pilotem a wieżą kontrolną i niespodziewane warunki atmosferyczne to są czynniki, które należy przewidzieć, a rygorystyczne środki trzeba stosować w celu zapewnienia przestrzegania przepisów zarówno co do ducha, jak i litery.

Podzielam pogląd dotyczący przyjęcia nadzwyczajnych środków w sytuacjach, o których już była mowa. Jednakże środki te muszą być przejrzyste. Pasażerowie mają prawo do bezpiecznego podróżowania i muszą z niego korzystać w takim samym stopniu, jak z prawa do poznania prawdy. Niestety komunikacja i przejrzystość są obszarami w sektorze ochrony lotnictwa, w których należy w trybie pilnym wprowadzić ulepszenia. Jest to zadanie portów i linii lotniczych, które muszą stać się bardziej otwarte i przejrzyste. Pasażerowie natomiast muszą mieć świadomość, że środki bezpieczeństwa w portach lotniczych i na pokładach statków powietrznych, bez względu na to, jak są rygorystyczne, stosuje się dla ich dobra i tylko dla ich dobra.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Na wstępie chciałbym podziękować panu posłowi Leichtfriedowi za wspaniałe sprawozdanie, które zawiera dobre i wyważone propozycje.

Na czym w końcu polega problem? Chodzi o zwiększenie przejrzystości, ochrony konsumentów, ochronę i koordynację, a także kontrolę jakości. Odradzałbym jednak tworzenie nowego organu, który miałby zajmować się tymi sprawami. Popieram kwestię pomocniczości uwzględnioną w sprawozdaniu i sądzę że ten zapis zdecydowanie należy zachować. Za bardzo ważne uważam też wyraźne rozróżnienie między podatkami a opłatami. W moim przekonaniu wszystkie zadania rządu – czy jest to pobieranie odcisków palców i fotografowanie, praca policji, walka z terroryzmem czy inne podobne powinności – muszą być bezpośrednio finansowane z podatków, a nie poprzez nakładanie opłat na konsumentów. Jeśli poszczególne państwa mają żywotny interes w stosowaniu w tej dziedzinie dodatkowych środków bezpieczeństwa, wykraczających poza ten zakres, to moim zdaniem mają również obowiązek ponoszenia kosztów. Kto wprowadza środki bezpieczeństwa z ramienia rządu, również za nie płaci. Sądzę, że inaczej jest w przypadku bezpieczeństwa technicznego lub osób, którego koszty z pewnością można przenieść na pasażera, jeżeli cele są wyraźnie określone.

Warto jednak zwrócić uwagę, że w ocenie skutków, którą Komisja nam przedstawiła, jest mowa o kwocie około 0,1 % łącznej opłaty za te środki. Nie powinniśmy zatem zaczynać od sum zbyt wysokich.

Uważam, że stworzyliśmy podstawę dla zrównoważonego kompromisu, również z Republiką Federalną Niemiec, która wyrażała tu poważne zastrzeżenia co do kwestii pomocniczości. Mam nadzieję, że rezultat końcowy będzie bardzo zbliżony do naszego wniosku.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Mimo że w pełni popieram ten wniosek, ponieważ w znacznym stopniu przyczynia się on do zwiększenia przejrzystości stawek i sposobu wyliczania opłat za ochronę dla wszystkich europejskich konsumentów, którzy korzystają z transportu lotniczego, jestem zdumiona, że nie ma większej harmonizacji w tej ważnej dziedzinie. Obawiam się, że ze względu na dominującą pozycję niektórych portów lotniczych pasażerowie będą ponosić zbyt wysokie opłaty za ochronę, a nie będą one miały bezpośredniego wpływu na poziom, szybkość stosowania i jakość środków bezpieczeństwa przy odprawie pasażerów.

W swoim sprawozdaniu z oceny dwóch lat obowiązywania dyrektywy Komisja powinna była wykazać więcej odwagi i zaproponować jednolite i wiążące metody wyliczania opłat za ochronę w całej UE.

W pełni zgadzam się co do tego, że istnieje potrzeba stosowania bardziej rygorystycznych środków, takich jak skanery ciała, finansowanych przez państwo, a nie pasażerów, zwłaszcza że w dalszym ciągu toczy się debata na temat potrzeby wykorzystywania tych środków i powiązanych zagrożeń dla zdrowia. I kwestia ostatnia, choć nie mniej ważna: niepokoi mnie sposób interpretacji przepisów dotyczących pobierania opłat na pokrycie kosztów środków bezpieczeństwa stosowanych nie przez porty lotnicze, ale bezpośrednio przez przewoźników lotniczych, gdyż tymi kosztami mogą być obciążani pasażerowie, a z tym, moim zdaniem, wiąże się ryzyko nadużyć w postaci nakładania zbyt wysokich opłat.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Pani przewodnicząca! Pan poseł Leichtfried ma rację. Koszty dodatkowej ochrony w ostatecznym rozrachunku powinny pokrywać państwa członkowskie. Bądź co bądź pasażerowie i każdy obywatel już płacą państwu członkowskiemu za zapewnienie ogólnego bezpieczeństwa.

Państwo nie może po prostu powiedzieć swoim obywatelom, że „otrzymują dokładnie to, za co płacą”. Jego obowiązki wykraczają poza takie podejście, ponieważ państwo nie jest tylko dostawcą usług nastawionym wyłącznie na zysk. Przypominam państwu tę prostą prawdę, ponieważ pomimo tej zasady to pasażerowie, a nie ich państwa, ostatecznie ponoszą koszty dodatkowej ochrony lotnictwa, jak słusznie stwierdza pan poseł sprawozdawca.

Ponadto w wielu przypadkach dodatkowa ochrona, którą otrzymują pasażerowie, ponosząc dodatkowe opłaty, nie jest nawet zapewniana przez państwo, lecz przez podwykonawców, którymi są firmy prywatne, często bez uwzględniania interesów pasażerów i ich praw z tytułu ogólnej ochrony wynikającej z tajemnicy, którą są objęte kwestie bezpieczeństwa w ogóle. Takiej sytuacji należy położyć kres.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Biorąc pod uwagę, że opłaty za ochronę lotnictwa w UE były traktowane w sposób zróżnicowany, uważam, że ważne jest, by stosować środek obiektywny. Bardzo sensowne byłoby przyjęcie liczby pasażerów i maksymalnej masy startowej za podstawę do oceny. Trzeba jednak zapewnić wyraźny związek pomiędzy stosowaną opłatą za ochronę a faktycznie świadczonymi usługami. Należy więc zdefiniować pojęcie ochrony lotnictwa. Musimy też dokładnie wiedzieć, za co płacimy. Sposób wyliczania opłat za ochronę musi być zatem w pełni zrozumiały. Informacje na temat wysokości opłat i elementów, które się na nie składają, muszą być podawane w sposób otwarty. Przejrzystość jest tutaj niezbędna. Żeby ją zapewnić, potrzebne są niezależne organy regulacyjne, które będą zdolne szybko i sprawnie przeciwdziałać wszelkim zakłóceniom konkurencji.

Andris Piebalgs, komisarz. – Pani przewodnicząca! Ta debata na temat ochrony lotnictwa była fascynująca i dowodzi, że każdy z nas ma własne doświadczenia w tej dziedzinie.

Ja sam straciłem wszystkie sery, które chciałem przywieźć, ponieważ były *tartinable*! Pozbawienie mnie ich uznałem za przesadne działania, ale mimo to uważam, że udało się nam wprowadzić ulepszenia w całym systemie. Wniosek Komisji idzie o krok dalej, ponieważ tam, gdzie w grę wchodzi bezpieczeństwo, są też opłaty, a pierwszą zasadą jest przejrzystość. Sprawozdanie i wniosek Komisji wzmacniają się nawzajem.

Co do kwestii, kto powinien pobierać opłaty uważam, że pomocniczość jest w dalszym ciągu najlepszym sposobem, bo przecież ostatecznie kosztów nie ponoszą państwa członkowskie, lecz obywatele. Pozostaje tylko pytanie, czy powinni płacić wszyscy podatnicy, czy tylko ci, którzy są pasażerami.

Odpowiedź na to pytanie nie jest prosta, niemniej jednak uważam, że aspekt pomocniczości w naszym wniosku jest zgodny z dzisiejszymi uzgodnieniami w sprawie ochrony lotnictwa.

Parlament idzie o krok dalej, patrząc na cały sektor ochrony lotnictwa. Zobaczymy, dokąd ta debata poprowadzi. Moim zdaniem Komisja opracowała bardzo przyzwoity wniosek i jestem naprawdę zadowolony, że Parlament go zaakceptował i że jak zwykle posuwa się nieco dalej niż Komisja w swoim wniosku. Uważam, że termin i zakres wniosku są prawidłowe.

Jörg Leichtfried, sprawozdawca. – (DE) Pani przewodnicząca! Czuję się nieco zakłopotany tyloma pochwałami, wypowiem się więc krótko. Chciałbym jednak najpierw skorzystać z okazji i podziękować sprawozdawcom i kontrsprawozdawcom, którzy wspólnie włożyli tu wiele pracy: panu posłowi Zasadzie, pani poseł Hennis-Plasschaert, pani poseł Lichtenberger i panu posłowi Kohlíčkowi. Nad tą sprawą pracowaliśmy intensywnie przez prawie rok. Właśnie w taki sposób widzę politykę europejską, a nie jako forum sporów dla zapewnienia spektaklu – jak być może postępują inni posłowie.

Po drugie, chciałbym zwrócić się z apelem do Rady. Komisja Transportu i Turystyki jest w gruncie rzeczy bardzo ugodowo nastawiona. Jest komisją, która pracuje i prowadzi rzeczową polemikę. W tym duchu w przypadku tych przepisów wyszliśmy naprzeciw Radzie do połowy drogi. Od samego początku byliśmy bardzo skłonni do osiągnięcia kompromisu. Jednakże chciałbym przestrzec Radę przed wywoływaniem wilka z lasu. Jeśli jedna strona jest gotowa na kompromis, oczekuje również takiej samej postawy od przeciwników lub partnerów.

Jeżeli teraz Rada w ogóle nie chce spotkać się z Parlamentem Europejskim w pół drogi, to postawa tej komisja się zmieni. Nie jest to tylko moja opinia. Słyszałem już od kilku koleżanek i kolegów, że skoro Rada nie wyraża woli spotkania się z nami w pół drogi, nad sprawą skanerów ciała będziemy dyskutować w zupełnie innym duchu i możemy nie chcieć wyjść naprzeciw Radzie, ku owej połowie drogi. Nie leży to w interesie całej sprawy i absolutnie nie może się tak stać. Dlatego też apeluję do Rady i państw członkowskich o postęp w tej kwestii. Mamy obecnie traktat lizboński, Radę i państwa członkowskie, które muszą podjąć działania w tej sprawie, w przeciwnym razie po raz kolejny możemy usłyszeć: *Come on, let's SWIFT again!*

Przewodnicząca. – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się podczas następnego posiedzenia plenarnego w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (art. 149)

Nessa Childers (S&D), na piśmie. – Pan poseł Leichtfried zasługuje na pochwałę za wszechstronne i rzeczowe sprawozdanie, w którym skutecznie odnosi się do wielu kwestii pozostawionych bez rozwiązania w dokumencie Komisji. Niemniej jednak w dalszym ciągu istnieją pewne nierozstrzygnięte zagadnienia i trzeba je postrzegać w nowym kontekście w związku z przedłużającym się zamknięciem europejskiej przestrzeni powietrznej. Wobec strat sektora lotniczego, sięgających 1 miliarda euro, spowodowanych chmurą pyłu wulkanicznego, UE musi działać szybko i zdecydowanie, żeby złagodzić finansowy cios zadany przemysłowi lotniczemu. Choć panu komisarzowi Almuni należą się brawa za dzisiejsze przychylnie opinie na temat kryzysu, my, posłowie do Parlamentu Europejskiego, mamy również okazję za pomocą tego sprawozdania pomóc przemysłowi, który właśnie po raz trzeci w ciągu ostatnich dziesięciu lat znalazł się w krytycznej sytuacji. My, posłowie zasiadający w tej Izbie, i nasze koleżanki i koledzy w Radzie Europejskiej, a także Komisja powinniśmy zacząć się zastanawiać nad możliwością pokrywania z budżetów państw kosztów proponowanej ochrony, w szczególności w przypadku, gdy nie zostanie przyjęty niski próg finansowania przez pasażerów. Dla tych środków nie było zrozumienia przed wybuchem wulkanu w ubiegłym tygodniu, ale obecnie każda utrata możliwości pomocy dla przemysłu lotniczego może okazać się fatalna w skutkach.

Debora Serracchiani (S&D), na piśmie. – (IT) Pani przewodnicząca, panie i panowie! Chciałabym podziękować panu posłowi Leichtfriedowi za doskonałą pracę związaną ze sprawozdaniem w sprawie opłat za ochronę lotnictwa, w którym wśród wielu różnych aspektów uwzględnia się jedną ważną kwestię: ochronę praw konsumentów i pasażerów.

Muszą istnieć precyzyjne i przejrzyste zasady, jeżeli bowiem linie lotnicze będą obciążać pasażerów dodatkowymi opłatami z tytułu środków bezpieczeństwa, informacje o tym, moim zdaniem, powinny być udostępniane, żeby pasażerowie nie płacili za nie z własnej kieszeni.

Uważam, że organizacje ochrony konsumentów powinny brać udział w konsultacjach, a tym samym mieć wgląd w wycenę środków bezpieczeństwa, by móc następnie porównać ich koszty z ceną biletu. Tylko w ten sposób będzie można zapewnić większą przejrzystość i informacje dla pasażerów.

19. Wspólnotowe wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (przekształcenie) (debata)

Przewodnicząca. – Następnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie pana posła Simpsona, sporządzone w imieniu Komisji Transportu i Turystyki, na temat wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (przekształcenie) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

Ponieważ pan poseł Simpson nie może uczestniczyć w debacie, głos w jego imieniu zabierze pan poseł El Khadraoui.

Saïd El Khadraoui, zastępujący sprawozdawcę. – Pani przewodnicząca! Przewodniczący Komisji Transportu i Turystyki, pan poseł Simpson, nie może uczestniczyć wspólnie z nami w dzisiejszym posiedzeniu, więc poprosił mnie o odczytanie jego oświadczenia.

Decyzja przekształcająca w sprawie opracowania wytycznych dotyczących sieci TEN-T ma na celu zebranie różnych zmian do wytycznych, przyjętych w przeciągu wielu lat, oraz uwzględnienie zmian, które wiążą się z rozszerzeniem UE do 27 państw członkowskich.

Aby krótko przybliżyć kontekst niniejszego sprawozdania dodam, że wytyczne służą ukierunkowaniu rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Celem jest tworzenie sieci etapami do 2020 roku, poprzez integrację infrastruktury sieci transportu lądowego, morskiego i lotniczego w całej Unii.

Wracając do przedmiotowego sprawozdania, jest to – ściśle mówiąc – kodyfikacja tekstu legislacyjnego, ale ponieważ Komisja wprowadziła pewne drobne zmiany w załączniku, musiała tego dokonać w drodze procedury przekształcenia. Zmiany w załączniku zostały wprowadzone w celu skorygowania początkowych błędów popełnionych w trakcie akcesji dziesięciu nowych państw członkowskich, które przystąpiły do Unii w 2004 roku. Zmiany nie dotyczą aktualizacji map ani nie wprowadzają żadnych zasadniczych poprawek merytorycznych.

Dwie niewielkie zmiany wprowadzone do sprawozdania przez pana posła sprawozdawcę dotyczą motywów w preambule i kilku poprawek technicznych w mapach. Są one zgodne ze zmianami wprowadzonymi przez Radę, a także korektami dotyczącymi wytycznych.

Zgodnie z radą Komisji Rada i pan poseł Simpson, pełniący rolę sprawozdawcy, którego wspiera Komisja Transportu, podjęli decyzję o niewprowadzaniu do wytycznych żadnych istotnych zmian. Pan poseł sprawozdawca zdaje sobie jednak sprawę, że Zieloni ponownie zgłosili swoje poprawki mające na celu zmodernizowanie linii łączącej miasto Monachium z lotniskiem w Monachium. Chciałbym jednak ponownie podkreślić, że zmiany, które wprowadzamy do tego sprawozdania, dotyczą poprawienia tekstu, a nie jego aktualizacji.

Istotą tego przekształcenia jest uporządkowanie wszystkiego przed właściwym przeglądem wytycznych na początku 2011 roku. Ważne jest, aby zapewnić jasność wytycznych podczas przygotowań do bardziej zasadniczych zmian, które zostaną wprowadzone w przyszłym roku. Wszyscy z niecierpliwością czekamy na właściwy przegląd wytycznych i na szansę dalszego rozwoju sieci TEN-T. Jednakże, aby osiągnąć ten etap, musimy odpowiednio zająć się bieżącym prawodawstwem i właśnie to tutaj robimy.

Andris Piebalgs, komisarz. – Pani przewodnicząca! Jestem bardzo wdzięczny obu panom posłom, referującemu zagadnienie i sprawozdawcy. Właśnie tego oczekiwaliśmy, dlatego też nie mam w tej kwestii nic do dodania, ponieważ moim zdaniem cała sprawa została dokładnie przedstawiona.

Skoncentruję się tylko na weryfikacji tego środka, na etapie, na którym jesteśmy, ponieważ ważne jest, aby była ona postrzegana jako proces. W oparciu o zieloną księgę z kwietnia 2009 roku Komisja przeprowadziła konsultację społeczną, w wyniku której uzyskała ponad 300 odpowiedzi. Powołała grupę sześciu ekspertów, którzy pomagają w opracowaniu rezultatów konsultacji i uwzględnieniu ich w nowym wniosku dotyczącym polityki.

W bardzo krótkim czasie wniosek – dokument, w którym przedstawiona zostanie metodologia utworzenia nowej transeuropejskiej sieci transportowej – zostanie przedłożony kolegium. Przewidujemy, że można go będzie przedstawić kolegium w dniu 5 maja.

Później metodologia ta zostanie ostatecznie przedstawiona tej Izbie i Radzie. Następnie Komisja zajmie się przygotowaniem wniosków dotyczących nowej sieci TEN-T oraz jej finansowania.

Liczmy więc, że będziemy mogli przyjąć wniosek w kolegium w pierwszej połowie 2011 roku. Jestem bardzo wdzięczny Parlamentowi za zrozumienie, że wprowadzenie drobnych zmian jest konieczne. Z niecierpliwością oczekuję naszej obszernej i konstruktywnej debaty na temat nowych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej w nadchodzących miesiącach.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, w imieniu grupy PPE. – (IT) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Winien jestem podziękowanie tym koleżankom i kolegom posłom, którzy po uwzględnieniu informacji przekazanych przez pana posła sprawozdawcę i kontrsprawozdawców umożliwili szybkie zakończenie procesu parlamentarnego dotyczącego omawianej sprawy. Zrezygnowali oni ze zgłaszania poprawek, które – mimo że możliwe do zaakceptowania pod względem treści – stanowiłyby przeszkodę w przyjęciu przedmiotowego skodyfikowanego tekstu.

Możemy teraz dać Komisji podstawy do planowania sieci TEN-T następnego dziesięciolecia. Sprawozdawcy dołożyli szczególnych starań, od chwili, gdy zajęli się tą sprawą, aby wykonać prace w krótszym czasie i od początku doszli do porozumienia w sprawie rezygnacji ze zgłaszania poprawek, które nie były uzgodnione z Radą. Komisja Transportu i Turystyki zatwierdziła techniczne modyfikacje przeanalizowane przez służby prawne Parlamentu i Rady. Rada natomiast oświadczyła, że może zakończyć swoją pracę w pierwszym czytaniu, jeśli zagłosujemy w ten sposób, który jest całkowicie możliwy do zaakceptowania.

Drobne zmiany wprowadzone przez Komisję Transportu i Turystyki są zgodne z przedmiotowym celem. Uważam, że są one właściwe i przydatne dla przedstawienia spójnej i odpowiedniej ostatecznej wersji tekstu. Popieram zatem zgłoszone poprawki, chociaż moim zdaniem poprawka wniesiona przez Grupę Zielonych – Wolny Sojusz Europejski, która została już odrzucona w głosowaniu Komisji Transportu i Turystyki, jest w obecnej chwili nieodpowiednia.

Jakkolwiek treść poprawki – a mianowicie modyfikacja mapy lotniska w Monachium – jest do zaakceptowania, uważam, że nadarzy się jeszcze możliwość ponownego jej wniesienia podczas przeglądu TEN-T, który mógłby odbyć się nawet tego lata, ponieważ Komisja Europejska robi szybkie postępy w pracy.

Silvia-Adriana Țicău, w imieniu grupy S&D. – (RO) Dzięki przedmiotowemu technicznemu dokumentowi załącznik I może zostać zaktualizowany poprzez dodanie map wszystkich państw członkowskich, a docelowy termin może zostać zmieniony na rok 2020. Szczegółowa debata w sprawie aktualizacji listy projektów TEN-T jest planowana na koniec bieżącego roku. Lista ta powinna zawierać projekty dotyczące budowy korytarzy morskich Morza Czarnego, połączeń drogowych między Republiką Mołdawii a Ukrainą, a także rozszerzenia obecnych projektów priorytetowych nr 6 i 17 w taki sposób, aby linie kolejowe dużych prędkości sięgały do Bukaresztu i Konstancy.

Po erupcji wulkanu na Islandii dostrzegliśmy słabe strony europejskiego systemu transportowego. Unia Europejska powinna mieć efektywny system przekierowywania pasażerów do innych form transportu. Staje się on absolutnie niezbędny do takiego rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, aby linie kolejowe dużych prędkości mogły funkcjonować nie tylko pomiędzy stolicami wszystkich państw członkowskich, ale także pomiędzy innymi wielkimi miastami europejskimi. Kolejnym aspektem, który staje się coraz ważniejszy, jest rozwój transportu wzdłuż śródlądowych dróg wodnych oraz europejskich korytarzy morskich.

Eva Lichtenberger, w imieniu grupy Verts/ALE. – (DE) Pani przewodnicząca! Tematem, którym zajmujemy się na dzisiejszym posiedzeniu plenarnym i którym powinniśmy zająć się jeszcze dokładniej, są sieci transeuropejskie. Teraz mamy przekształcenie, a niektórzy – na przykład pan poseł Silvestris – dziwią się, że Zieloni przedstawili poprawkę, której celem jest zaproponowanie zmian na liście sieci transeuropejskiej lub czegoś w dokumencie, który traktuje się jako jej część.

Nie wolno zapominać, że nasze sugestie dotyczą szczególnego przypadku, a mianowicie sytuacji, w której państwo członkowskie samo twierdzi, że konkretny fragment sieci transeuropejskiej stanowi jedynie drogę zapewniającą połączenie z siecią, a zatem nie będzie dla nas dłużej istotny. Tego słynnego toru lotu – mówię teraz jak pan premier Stoiber, myślę, że to zaraźliwe i trochę niebezpieczne – nie chcemy już budować. Ktoś wybudowałby, że tak powiem, drogę zapewniającą połączenie sieci z lotniskiem w Monachium. Zatem to jest powód naszej poprawki.

Jednakże wydaje mi się, że powinniśmy ze szczególną uwagą zająć się zmianami sieci transeuropejskich i rozważyć także kwestię, która jest dla mnie szczególnie istotna. Badanie naukowe pewnej osoby pochodzenia holenderskiego – z radością przekażę je panu komisarzowi, gdy się pojawi – które według mnie jest bardzo istotne w odniesieniu do zbliżającej się debaty, pokazuje, że koszty wielkiego projektu – a tu często chodzi

o wielkie projekty – są z reguły zaniżane średnio o 45 %, a korzyści są zawsze zawyżane, ponieważ takie zabiegi są niezbędne do wdrożenia projektu. Oznacza to, że musimy na nowo przemyśleć szacunkowe koszty projektu transeuropejskiego i w związku z tym wzywam państwa do podjęcia tego zadania. Jesteśmy odpowiedzialni za przekazywanie naszym obywatelom rzetelnych i jasnych informacji.

Jaroslav Paška, w imieniu grupy EFD. – (SK) Definicja transeuropejskich sieci transportowych stanowi pierwszy krok w kierunku ulepszania połączeń transportowych dla obszarów mieszkalnych i przemysłowych w całej Europie.

Podczas gdy na północy, zachodzie i południu Europy linie kolejowe i drogi kończą się w portach morskich, na wschodzie mogą one prowadzić przez całą Azję, aż do wybrzeży Pacyfiku.

Kraje azjatyckie, takie jak Chiny, Japonia czy Indie, są w okresie znacznego wzrostu gospodarczego i stają się głównymi kontrahentami firm europejskich. Jest zatem istotne, aby wraz z tworzeniem wewnętrznej struktury transportu europejskiego otwierać także szlaki transportowe w kierunku wschodnim.

Szerokotorowa linia kolejowa z Władywostoku sięga do granicy UE w Czernej nad Cisą. Zgodnie ze sporządzonym projektem linia ta ma ciągnąć się do Wiednia, łączyć się z Dunajem, z portami i oczywiście – z siecią europejską.

Moim zdaniem projekty tego typu powinny także uzyskać bardzo znaczące poparcie w przyszłości. Dziękuję za uwagę.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Tak, wolę raczej określenie „niezrzeszony”. Chociaż w tym momencie rozmawiamy jedynie o przekształceniu wytycznych, chciałbym mimo wszystko skorzystać z okazji i wspomnieć o projekcie, który jest szczególnie problematyczny dla Austrii. Tunel pod przełęczą Brenner stanowi część osi kolejowej dla pociągów o dużych prędkościach, kursujących na trasie Berlin–Palermo, oraz część programu transeuropejskiej sieci transportowej. Zgodnie z zamierzeniami ma on przecinać oś Innsbruck–Bozen.

Aktualnie UE trzyma Austrię, Tyrol, północne Włochy, a także południowe Niemcy w niepewności. Istnieje ryzyko, że tunel stanie się przepaścią która pochłonie miliardy euro. Pierwotny kosztorys z 2002 roku na kwotę 4,5 miliardów euro dawno został przekroczony, a eksperci spodziewają się wyższych kosztów budowy, wynoszących około 16 miliardów euro. Ponadto kwestie finansowania wciąż nie są wyjaśnione. W zasadzie projekt powinien być finansowany częściowo przez zainteresowane państwo członkowskie, a częściowo przez UE. Jednakże UE odmawia złożenia wiążącej prawnie obietnicy na okres po 2013 roku i w rezultacie pozostawia wyżej wymienione kraje w stanie niepewności.

Jednak to nie wszystko. Oczywiście w celu zagwarantowania pełnego wykorzystania tunelu należy stworzyć odpowiednie drogi zapewniające połączenie z siecią. Obszar zasięgu rozciąga się od Monachium na północy do Werony na południu i w związku z tym zasady finansowania, także po stronie włoskiej, są bardzo niejasne. Moje stanowisko jest zatem następujące: wdrażane projekty TEN nie mogą być narażone na niewystarczające planowanie jednej ze stron, pozostawiającej zainteresowane państwa członkowskie z rachunkiem do zapłacenia. UE musi przejąć co najmniej 50 % wydatków, a planowanie i składanie obietnic musi nastąpić odpowiednio szybko.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Pani przewodnicząca, panie komisarzu, panie i panowie! Wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskich sieci transportowych brzmią początkowo bardzo technicznie. Jednakże, jak już zaznaczył sprawozdawca, pan poseł Simpson, oczywiście są one ważne z perspektywy przyszłego rozwoju gospodarczego w Europie.

Drogi są arteriami naszej gospodarki. Wszyscy się z tym zgadzamy. Musimy także mieć na uwadze czas oraz ponownie przyznać, że Europa, jako centrum gospodarki i handlu, rywalizuje z wielkimi ośrodkami gospodarki i handlu z Ameryki oraz Azji Południowo-Wschodniej. Konieczny jest zatem rozwój naszego systemu transportu śródlądowego dla rynku krajowego, a z drugiej strony, oczywiście, połączenie możliwości eksportowych Europy z rozwojem sieci transeuropejskiej i ich dalsze umacnianie w przyszłości.

Zadaniem arterii jest zapewnienie przepustowości, a ostatecznie – umożliwienie dotarcia do klientów. W tym sensie ważne jest oczywiście, żeby rozwój głównych osi ruchu miał także na celu zapewnienie dostępu do danego obszaru, a zatem wiązał się z rozwojem gospodarczym – naprawdę nie wolno nam o tym zapomnieć. Europa jest kontynentem, na którym znajduje się bardzo dużo wybrzeży i ogromne porty, które muszą zostać połączone – w tym znaczeniu mobilność jest kwestią zasadniczą. Jednakże nie możemy po

prostu skupić się na wykonaniu zadania w odpowiednim czasie. Musimy także pracować w sposób opłacalny i bezpieczny dla środowiska naturalnego. Takie działania będą szczególnie istotne w przyszłości.

Najważniejsze pytanie brzmi: czy potrafimy przekształcić połączenia północ-południe i wschód-zachód, które funkcjonują obecnie w formie systemów kolejowych, drogowych oraz śródlądowych szlaków wodnych, w prawdziwą sieć, skoro wiemy, że istnieją tam wąskie gardła, z którymi musimy się uporać. W związku z tym należy oczywiście wziąć pod uwagę pewne kwestie. Najdłuższa oś transeuropejska – z Palermo do Berlina – powinna zostać przedłużona, przebiegać przez Rostock i ciągnąć się w kierunku Skandynawii. Kwestie te będzie trzeba rozważyć w przyszłości.

(Przewodnicząca wyłączyła mikrofon)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Pani przewodnicząca! Tekst, którym się dziś zajmujemy dotyczy aktualizacji i konsolidacji procedury związanej z utworzeniem sieci transeuropejskich, a jego celem jest przygotowanie nas do definitywnego wdrożenia przedostatniej i ostatniej fazy przeglądu, teraz, w Europie dwudziestu siedmiu państw, która jest bogatsza i bardziej złożona pod względem przestrzennym, jak również ma nowe, innowacyjne potrzeby związane z mobilnością.

Agencja Wykonawcza ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej jest obecnie pod względem prawnym gotowa do pracy. Mamy niemal wszystkich koordynatorów ds. korytarzy i liczymy, że wkrótce będziemy mieć pozostałych, tak więc będą oni mogli zająć się korytarzami, których potrzebujemy.

Nasi sąsiedzi, szczególnie znad Morza Śródziemnego, także mają ogromne oczekiwania dotyczące tych sieci, jak również własnych sieci, a my z niecierpliwością czekamy na obiecany przez Komisję komunikat w sprawie metodologii, który będzie dopełnieniem konsultacji i debaty przed rozpoczęciem pracy nad jednym z najbardziej ekscytujących zadań naszej Komisji Transportu i Turystyki.

Sieć zapewniająca mobilność i spójność staje się rzeczywistością i po raz pierwszy połączy ona w zintegrowany i dynamiczny sposób wspólny obszar UE-27. Zostaną ustanowione nowe ważne węzły – porty, lotniska, centra logistyczne – przełamujące bariery graniczne. Do sieci zaliczać się będzie między innymi – jeśli moge o tym wspomnieć – znoszący historyczną barierę Pirenejów nisko położony tunel. Zostanie zatem zrealizowany plan dotyczący przyszłości Europy XXI wieku, który ma taką siłę przekonywania, że potrzebne fundusze będą zabezpieczone.

To jest nasze wyzwanie, ale na razie będziemy skromniejsi i ograniczymy się do zatwierdzenia pierwszych poprawek w przedmiotowym prawodawstwie.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Pani przewodnicząca, panie i panowie! System Transrapid nie powinien być uwzględniony w przedmiotowych wytycznych. Nie pasuje on do europejskiego krajobrazu. Jego wprowadzenie nie wpłynie na zniesienie różnic pomiędzy obecnymi systemami, lecz je zwiększy. Wydaliśmy miliardy na stworzenie jednolitego systemu, a teraz wydajemy miliardy na poziomie krajowym, aby mu przeciwdziałać. Nie można na to pozwolić!

Mimo że Parlament Europejski wcześniej opowiedział się przeciwko systemowi Transrapid, kwestia ta nagle pojawiła się ponownie w 1996 roku jako projekt Berlin-Hamburg. Następnie sprawa znów ucichła – nikt nie wie dlaczego. W 2004 roku połączenie Transrapid pomiędzy lotniskiem w Monachium a dworcem głównym w Monachium pojawiło się także niespodziewanie. Wówczas zostało ono wstrzymane przez Niemcy, przy dodatkowym wsparciu rządu bawarskiego. Zdecydowano o odstąpieniu od projektu – nikt go bowiem już nie chciał. Dlatego właśnie nie może on być dłużej uwzględniany w przedmiotowych wytycznych.

Po odejściu z urzędu były premier Bawarii, pan Edmund Stoiber, został mianowany na szefa kampanii na rzecz zmniejszenia biurokracji tu w Europie. Za to jest odpowiedzialny. On także musi podjąć decyzję, na mocy której system Transrapid nie będzie znajdował się w wytycznych. Wszyscy powinniśmy zwrócić na to uwagę. Musimy pozbyć się przedmiotowego systemu Transrapid. Z naukowego punktu widzenia stanowił on ładny model, lecz nie ma dla niego miejsca w Europie. Nie pasuje tu i, jako taki, nie pasuje do przedmiotowych wytycznych.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Pani przewodnicząca! Chciałbym skorzystać z okazji i podziękować sprawozdawcy, panu posłowi Simpsonowi, a jednocześnie wyrazić ubolewanie, że nie może on uczestniczyć dziś z nami w debacie. Mimo to poradzimy sobie. W szczególności gratuluję podejścia polegającego na pozostawieniu wytycznych w obecnym kształcie, ponieważ istnieje jedna bardzo ważna zasada, a mianowicie

zasada rzetelności i niezawodności ze strony europejskiego prawodawcy. Przedmiotowe sprawozdanie jest zgodne z tą zasadą.

Po drugie, chciałbym przypomnieć, że potrzebujemy także wniosku na przyszłość, kiedy będziemy mogli ponownie zdecydować, co rzeczywiście jest częścią systemu TEN, a co nie. Moglibyśmy prowadzić debatę, do pewnego stopnia, w sposób, w jaki już jest prowadzona. Niektórzy z wielkim zaangażowaniem opowiadają się za połączeniem „włoskiego buta” z wyspą, inni kategorycznie twierdzą, że inwestycja ta nie może zostać uwzględniona. Jednakże takie podejście do sprawy jest nieodpowiednie. Musimy patrzeć na korzyści dla Unii Europejskiej i dla europejskich podatników. Ponadto wsparcie powinno być oczywiście zapewnione w tych miejscach, w których państwa członkowskie już coś robią, gdzie coś się dzieje. Wtedy naprawdę nastąpi postęp i nie będziemy mieć sytuacji, w której opracowane plany dotyczące TEN nigdy nie byłyby zrealizowane. Europejscy obywatele i pasażerowie odczują korzyści podobnie jak te państwa członkowskie, które ostatecznie zaangażują się w zmianę ruchu drogowego na kolejowy.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Pani przewodnicząca! Jak wiemy, w rezultacie upadku żelaznej kurtyny i integracji Europy Środkowej korytarz bałtycko-adriatycki odzyskuje znaczenie, które miał przed upadkiem monarchii dunajskiej. Oczywiście UE już potwierdziła znaczenie korytarza bałtycko-adriatyckiego poprzez przyznanie statusu priorytetowego jego północnej części od Gdańska do Republiki Czeskiej. Jednakże nawet ważniejsze byłoby nadanie takiego samego priorytetu rozbudowie jego części południowej przez Austriacką Kolej Południową do Włoch.

Szczególnie w tej sieci, którą przewozi się połowę towarów i którą podróżuje połowa pasażerów, musimy pozbyć się niebezpiecznych sytuacji spowodowanych występowaniem wąskich gardel. Tylko dzięki tunelowi Koralm możliwe będzie trwałe wyeliminowanie barier spowodowanych przez wąskie gardła.

Wszyscy wiemy, że osoby mieszkające przy szlakach tranzytowych płacą wysoką i coraz wyższą cenę za wzrost natężenia ruchu. Tylko całkowity rozwój wspomnianego południowego korytarza doprowadzi do zmiany transportu drogowego na kolejowy w takim stopniu, w jakim nie mogłaby ona zostać osiągnięta w wyniku innych działań infrastrukturalnych w Austrii.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Teraz, kiedy cały ruch lotniczy w Europie ogarnął wielki zamęt spowodowany erupcją wulkanu na Islandii, potrzeba rozwoju paneuropejskich sieci transportowych jest bardziej oczywista niż kiedykolwiek dotąd.

Unia Europejska powinna zapewnić szczególne wsparcie na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej oraz połączenia jej z głównymi europejskimi szlakami transportowymi w państwach, które przystąpiły do UE w ostatnich latach. Przez terytorium Rumunii przebiegają trzy paneuropejskie korytarze – 4, 7 i 9 – które są ściśle powiązane z portem morskim nad Morzem Czarnym w Konstancy. Sądzę, że szczególną uwagę należy poświęcić korytarzowi nr 7.

Dunaj stanowi część głównego transeuropejskiego wodnego szlaku transportowego Ren-Men-Dunaj, który łączy Morze Północne z Morzem Czarnym przez porty w Rotterdamie i Konstancy. Mógłby on stanowić w Europie odpowiedni trzon transportu. Jednakże należy jak najszybciej nawiązać współpracę w celu poprawy wizerunku przedmiotowych korytarzy transportowych.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Pani przewodnicząca! Sieci transeuropejskie rzeczywiście są wykorzystywane w regularnym ruchu w Europie. Można by nawet stwierdzić, że ruch stanowi absolutny trzon całego europejskiego rynku wewnętrznego, który jest oczywiście jednym z naszych głównych celów w Europie. Musimy zatem koniecznie zadbać, by wszystkie korytarze zostały rzeczywiście rozbudowane, a także dowiedzieć się, w jakich obszarach istnieje potrzeba finansowania i na czym UE powinna skoncentrować swoje wysiłki.

Oczywiście jasne jest, że zawsze pojawia się interes narodowy. Dziś już obserwowaliśmy to zjawisko – niektórzy wypowiadali się w sprawie Dunaju, inni w szczególności o Europie Środkowej, a jeszcze inni wciąż mówili o tunelu pod przełęczą Brenner. Przedmiotowe korytarze ruchu są tworzone w całej Europie. Celem jest takie poprowadzenie ich przez Europę, żeby nie tylko towary, ale i osoby mogłyby przemieszczać się z punktu A do punktu B. Jest to zadanie, z którym się mierzymy. Jak wspomniałam wcześniej, przywiązywanie wagi do lokalnych potrzeb jest dla każdego z nas naturalne. Musimy dokładać starań, żeby uniknąć wąskich gardel, a przede wszystkim, aby zapewnić sieć naprawdę funkcjonalną dla wszystkich środków transportu. O to w tym wszystkim chodzi i o tym będziemy odpowiednio debatować.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Pani przewodnicząca! Podczas dzisiejszej debaty wspomniano o tunelu pod przełęczą Brenner, a także o szlaku kolejowym z Monachium do Werony. Obecnie około 50 milionów ton towarów przewozi się drogami tego szlaku, a zatem przedmiotowy tunel jest pilnie potrzebny. Jednakże w tej Izbie zostało dziś także powiedziane, że po obu stronach przełęczy Brenner – zarówno w Austrii, jak i we Włoszech – istnieją problemy związane z finansowaniem projektu. Finansowanie po stronie włoskiej stałoby się z łatwością możliwe, gdyby przeniesiono środki na finansowanie autostrady Brenner z wpływów pochodzących z podatków drogowych na finansowanie szlaku kolejowego. Jednakże jeśli tak ma się stać, ważne jest, aby koncesja na budowę autostrady Brenner nie była zgłoszona do przetargu – zgodnie z obecnym zamierzeniem wynikającym z presji ze strony Europy – lecz aby państwo włoskie, zamiast przyznawać przedmiotową koncesję prywatnym oferentom, dostało szansę na jej przedłużenie na co najmniej 50 następnych lat. W przeciwnym razie nie będzie wspólnego finansowania, a zatem budowa szlaku TEN po włoskiej stronie będzie właściwie niemożliwa.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Pani przewodnicząca! Parlament zamierza przyjąć przedmiotowe przekształcenie dotyczące sieci transeuropejskiej, a ja chciałabym, aby Komisja poinformowała mnie – najdokładniej, jak to możliwe – kiedy zostanie nam umożliwiony dostęp do komunikatu w sprawie metodologii.

Jak pan wie, panie komisarzu, jest to jeden z priorytetów hiszpańskiej prezydencji, a my znajdujemy się teraz w połowie drogi. Chciałabym zatem wiedzieć możliwie najdokładniej, kiedy będziemy mogli otrzymać ten tekst, jako że Parlament przyjmie teraz przekształcenie, a zatem będzie mieć czas na sprawdzenie nowego tekstu.

Andris Piebalgs, komisarz. – Pani przewodnicząca! Ja również chciałbym podziękować Komisji Transportu i Turystyki za poparcie dla przedmiotowego technicznego przekształcenia i mam nadzieję, że głosowanie na posiedzeniu plenarnym będzie potwierdzeniem tego poparcia.

Dzisiejsza debata była prowadzona na szerszą skalę i będzie pomocna do przedstawienia proponowanej metodologii. Pan wiceprzewodniczący Komisji Kallas przekaze wniosek kolegium w dniu 5 maja. Zajmie to nieco czasu, ponieważ nowa Komisja długo nie była gotowa i przygotowanie wniosków trochę potrwa.

Z dzisiejszej debaty dowiedziałem się, że ta Izba bardzo mocno popiera politykę sieci transeuropejskiej. Uważam, że bez odpowiednio powiązanej wewnętrznie infrastruktury – transportowej, energetycznej czy telekomunikacyjnej – bardzo trudno jest mówić o Europie. Wierzę, że dzisiejsza debata będzie pomocna w tworzeniu naszego wniosku w sprawie metodologii. Przede wszystkim oznacza to, że jeżeli wszystko pójdzie dobrze, Komisja Transportu będzie mieć szansę wypowiedzenia się na ten temat w maju.

Saïd El Khadraoui, zastępujący sprawozdawcę. – Pani przewodnicząca! Chciałbym tylko podziękować moim koleżankom i kolegom posłom, którzy wzięli udział w dzisiejszej debacie i przypomnieć, że obecnie szukamy błędów popełnionych w przeszłości i korygujemy je, nie wprowadzamy natomiast żadnych zasadniczych zmian.

Na nie przyjdzie czas później, podczas prawdziwego przeglądu wytycznych i – oczywiście – z niecierpliwością oczekujemy takiej debaty. Z tego powodu sprawozdawca, pan poseł Simpson, i ja, jako koordynator swojej grupy, będziemy instruować moją grupę polityczną, aby głosowała przeciwko poprawce przedstawionej przez Zielonych. Liczymy, że inne ugrupowania polityczne będą mogły nas poprzeć w tej kwestii.

Przewodnicząca. – Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się podczas następnego posiedzenia plenarnego w Brukseli.

20. Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (debata)

Przewodnicząca. - Następnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie pana posła van Dalena, sporządzone w imieniu Komisji Transportu i Turystyki, w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 roku. (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, sprawozdawca. – (NL) Pani przewodnicząca! Na temat europejskiej polityki transportu morskiego można mówić wiele. Ja jednak nie zamierzam tego robić, chcę natomiast skoncentrować się na kilku zasadniczych punktach i głównych zagadnieniach.

Pierwszym zasadniczym punktem jest znaczenie tego sektora. Osiemdziesiąt procent światowego handlu dokonuje się drogą morską, a udział europejskiej floty w tym światowym rynku wynosi 41 %. W obrębie rynku europejskiego 40 % wszystkich towarów przewozi się statkami morskimi. W związku z tym sektor przewozów morskich jest niezwykle ważnym sektorem gospodarki i takim, który musi konkurować na rynku światowym. Jeśli się to zrozumie, drugi zasadniczy punkt wynika stąd automatycznie, a jest nim konkurencja.

Wiemy, że wiele krajów na całym świecie wspiera własne floty morskie w bardzo różny sposób. Gdybyśmy tego samego nie robili w Europie, minęłoby zaledwie kilka lat, a wszystkie nasze statki zostałyby przeniesione do rejestrów takich krajów jak Hong Kong czy Singapur. Nie tylko byłoby to ze szkodą dla floty, ale miałyby jeszcze gorsze skutki dla całego klastra morskiego. Gdyby nasza flota miała nas opuścić, to sytuacja w dziedzinie zatrudnienia na lądzie, w bankach, stoczniach, towarzystwach ubezpieczeniowych, przedsiębiorstwach logistycznych, instytucjach szkolenia i kształcenia oraz w firmach aktywnie działających na rzecz innowacji i usprawnień w zakresie efektywności środowiskowej flot stałaby się dramatyczna.

Mając na względzie te dwa zasadnicze punkty, w swoim sprawozdaniu apeluję do państw członkowskich o dalsze stymulowanie korzystania z własnych bander. Mówimy tutaj o przyznawaniu ulg fiskalnych, takich jak podatek tonażowy dla statków i ulgi podatkowe dla marynarzy i armatorów. Tylko w taki sposób będziemy mogli zapewnić, by zarówno sektor morski, jak i klastry morskie w Europie liczyły się w perspektywie długoterminowej.

Mam w związku z tym pytanie do pana komisarza: kiedy Komisja Europejska przedstawi zasady pomocy państwa dla portów morskich? Wniosek dotyczący tej sprawy ma być gotowy jesienią, ale nie wiem, w którym roku. Dla mnie istotne jest, żeby pomoc państwa była przyznawana w sposób przejrzysty i odpowiedzialny. Nie powinniśmy udzielać większego wsparcia terminalom stacjonarnym niż portom, które geograficznie znajdują się bardzo blisko państw trzecich. W obu przypadkach byłyby to daremne działania.

W związku z tym mam uwagę do punktu 5 projektu rezolucji. W angielskiej wersji jest mowa o „taniach banderach”. Dla mnie jest to określenie mylące i wolałbym inne, na przykład „statki o niskim standardzie”. Ostatecznie chodzi nam o to, żeby nie mieć bander ani statków, które nie stosują się do minimalnych wymogów bezpieczeństwa i standardów społecznych. Mówimy o wysokiej jakości holenderskiej bandery, którą w języku niderlandzkim nazywamy „*goedkope vlag*” i to określenie z całą pewnością nie jest równoznaczne z „tanią banderą”.

Na zakończenie chciałbym jeszcze nawiązać do kolejnego zasadniczego punktu, to znaczy dbania o atrakcyjność sektora morskiego dla młodych ludzi. Ludność Europy coraz bardziej się starzeje, musimy więc robić o wiele więcej dla naszej młodzieży. Nigdy nie jest za wcześnie na rozpoczęcie informowania ich o sektorze morskim i żegludzie morskiej, a ja jestem zadowolony, gdy słyszę, że armatorzy odwiedzają nawet szkoły podstawowe, żeby przekazywać młodzieży informacje o pracy na morzu.

Było to kilka z zasadniczych punktów, które chciałem przedstawić na tym etapie; chętnie ustosunkuję się do wszelkich uwag koleżanek i kolegów posłów i pana komisarza po zakończeniu debaty.

PRZEWODNICZY: LIBOR ROUČEK

Wiceprzewodniczący

Andris Piebalgs, komisarz. – Panie przewodniczący! Przede wszystkim chciałbym podziękować panu posłowi sprawozdawcy za jego doskonałą pracę w tej bardzo ważnej politycznie sprawie.

Strategia na rzecz rozwoju transportu morskiego do roku 2018 jest w bardzo dużym zakresie wykorzystywana do opracowania przez Komisji strategii „Europa 2020”, a proces tworzenia nowej białej księgi w sprawie transportu trwa. Widzimy, że ta strategia zalicza się do największych strategicznych osiągnięć w Europie.

Żegluga jest jedną z mocnych stron Europy i naturalnie powinniśmy korzystać z tego, co zbudowaliśmy w przeszłości, ale ważne jest też, żeby patrzeć w przyszłość. Nasz główny cel polega na zapewnieniu i dalszym zwiększaniu długoterminowej stabilności i efektywności żeglugi europejskiej. Należy ją rozumieć jako wydajne, bezpieczne i przyjazne dla środowiska usługi w dziedzinie transportu morskiego. Sektor transportu morskiego dostarcza wysokiej jakości miejsc pracy i jest siłą napędową badań naukowych, badań w dziedzinie paliw i innowacyjności przemysłu europejskiego.

Mamy też ambitne cele związane z ochroną środowiska naturalnego, a Komisja zawsze podkreślała potrzebę globalnych rozwiązań, zwłaszcza w sferze ograniczania emisji gazów cieplarnianych.

Główne prace nad strategią były prowadzone przed kryzysem gospodarczym. W związku z recesją gospodarczą strategia jest w dalszym ciągu ważna. W tym kontekście szczególny nacisk należy położyć na utrzymanie i poprawę ładu międzynarodowego. Mamy do czynienia z takimi zagrożeniami jak protekcyjizm, nieuczciwa konkurencja, żegluga niespełniająca norm czy piractwo. Musimy znaleźć lepsze rozwiązania tych problemów, konkretnie poprzez dialog z głównymi partnerami handlowymi.

Z zadowoleniem przyjmuję wnioski sformułowane przez Komisję Transportu i Turystyki oraz przedstawione przez nią sprawozdanie i mogę państwa zapewnić, że do wielu z tych kwestii Komisja już się odnosi w różnych działaniach mających na celu realizację strategii, takich jak wniosek w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków, który jest ważnym elementem wspólnej przestrzeni transportu morskiego bez barier.

Służby Komisji rozpoczęły już prace nad agendą społeczną na rzecz transportu morskiego, jak również nad unijną inicjatywą e-Maritime. Oba te dokumenty Komisja zamierza przedstawić w 2011 roku.

Chciałbym również ustosunkować się do punktu dotyczącego wytycznych w sprawie pomocy państwa dla sektora żegluga w 2010 roku. Z jednej strony wytyczne z 2004 roku nie „wygasają” w roku 2011, nawet jeśli Komisja stwierdziła, że „zostaną one poddane przeglądowi” w ciągu siedmiu lat. Z drugiej strony obecny kryzys, z poważnymi konsekwencjami dla żegluga, wymaga bardzo ostrożnego podejścia.

Jeśli chodzi o te konkretne środki, obecnie przygotowujemy szczegółowy plan działań dotyczący realizacji tej strategii, które zamierzamy opublikować latem tego roku.

Georgios Koumoutsakos, w imieniu grupy PPE. – (EL) Panie przewodniczący! Oświadczenie pana komisarza odebrałem bardzo pozytywnie. Wysłuchałem go z wielkim zainteresowaniem, ponieważ żegluga jest rzeczywiście bardzo ważna – powiedziałbym, że ma kluczowe znaczenie – dla gospodarki europejskiej.

Unia Europejska ma wszelkie powody, by chronić swoją wiodącą rolę, jaką odgrywa w tym sektorze gospodarki i utrzymywać wysoki standard transportu morskiego. Takie jest wyzwanie: utrzymać naszą wiodącą rolę na światowym rynku transportu morskiego. Dlatego też potrzebna jest nam skuteczna i skoordynowana strategia transportu morskiego.

Sprawozdanie, nad którym dziś dyskutujemy, zostało przyjęte przeważającą większością głosów we właściwej merytorycznej komisji, jest szczegółowe i zmierza w dobrym kierunku. Uważam, że nawet jeśli tekst pozostanie w obecnym brzmieniu, bez zmian i poprawek, będzie w pełni odpowiadał naszym potrzebom związanym z tym, by podążać zgodnie z wytyczonym kierunkiem, o którym była mowa wcześniej.

Oczywiście żegluga europejska musi obecnie sprostać ogromnym wyzwaniom, również zewnętrznym. Pierwszym z nich jest konieczność zwiększenia konkurencji. Faktem jest, że wolna konkurencja jest życiodajną siłą żegluga. Niemniej jednak pomoc państwa często bywa potrzebna, ponieważ wielokrotnie musimy radzić sobie z nieuczciwą konkurencją ze strony państw trzecich.

A zatem wniosek jest następujący: pomoc państwa należy zachować, ponieważ przyczyniła się ona do utrzymania konkurencyjności europejskiej żegluga i gospodarki państw członkowskich. Drugim wyzwaniem, przed którymi stoimy, jest potrzeba wzmocnienia i poprawy kształcenia zawodowego zasobów ludzkich w sektorze żegluga morskiej, jako że nastąpił drastyczny spadek liczby młodych ludzi podejmujących pracę w tych zawodach i brakuje wyszkolonych marynarzy.

Potrzebna jest więc nam dynamiczna polityka. Musimy nieustannie zajmować się sprawami tych dwóch sektorów i w moim przekonaniu sprawozdanie zmierza we właściwym kierunku.

Knut Fleckenstein, w imieniu grupy S&D. – (DE) Panie przewodniczący, panie komisarzu, panie i panowie! Przede wszystkim z dużym zadowoleniem przyjmujemy wiadomość, że w przyszłości będziemy mieli w UE strategię morską, nawet jeśli trzeba będzie trochę dłużej poczekać na głosowanie. Zakładamy, że to sprawozdanie zostanie włączone do sprawozdania na temat przyszłości transportu, a następnie do białej księgi.

Dzięki europejskiej strategii na rzecz transportu morskiego na okres do 2018 roku tworzymy ramy dla większej konkurencyjności europejskiej gospodarki morskiej na szczeblu międzynarodowym, a w tej strategii stwierdziliśmy, po pierwsze, że chcemy, by za podstawę tych ramy stanowiły normy ekologiczne, a po drugie, że chcemy mieć racjonalne globalne standardy społeczne dla zapewnienia wysokiej jakości transportu morskiego.

Pozwolę sobie krótko odnieść się do trzech kwestii. Po pierwsze, żegluga jest sektorem przyjaznym dla środowiska i dlatego jednym z naszych celów było, żeby ten sektor gospodarki także w przyszłości odegrał swoją rolę w zwalczaniu zmian klimatycznych. Bardzo popieram koncepcję tworzenia przez nas zachęt takich jak zielone porty, nawet jeśli dziś nie będziemy podejmować żadnych decyzji, lecz tylko powierzmy Komisji i Radzie zadanie polegające na zbadaniu możliwości w tym zakresie.

Uważam, że równie ważne znaczenie ma utrzymanie konkurencyjności na arenie międzynarodowej – także innych rodzajów transportu. W związku z tym dobrze by było, gdyby Komisja, na podstawie naszego wniosku, jeszcze raz przeprowadziła ocenę skutków w odniesieniu do obszarów objętych kontrolą emisji tlenków siarki na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim, ponieważ jeśli chcemy tutaj, a nie gdzie indziej stosować wyższe wymagania, musimy brać pod uwagę konkurencję międzynarodową i dopilnować, jeśli to możliwe, by nie przenoszono z powrotem na drogi transportu kontenerowego, ponieważ przyniosłoby to efekt przeciwny do zamierzonego.

Pozwolę sobie przypomnieć państwu o jednej rzeczy, którą uważam za szczególnie istotną, a mianowicie o uwzględnieniu głównych portów europejskich w planowaniu sieci TEN. Ma to dla nas tak ogromne znaczenie, ponieważ porty są ważnymi węzłami w łańcuchu transportowym, a swoją rolę mogą skutecznie odgrywać, gdy sprzyja się intermodalności i ją wzmacnia.

Jest jeszcze wiele innych spraw, które mógłbym tu wymieniwać. Panie pośle van Dalen! Gratuluję panu tego wspaniałego sprawozdania. Wszyscy po trosze się do niego przyczyniliśmy i chciałbym prosić o zrozumienie, że nie chcemy tego zepsuć, akceptując poprawki.

Jean-Paul Basset, w imieniu grupy *Verts/ALE*. – (FR) Panie przewodniczący! Grupa Zielonych/Wolne Przymierze Europejskie w pełni popiera sprawozdanie pana posła van Dalena i zalecenia. Pan poseł proponuje nam wyważony tekst, będący wynikiem ścisłej współpracy, którą udało mu się nawiązać z innymi grupami politycznymi.

Popieramy to sprawozdanie, ponieważ zostały w nim jasno określone wyzwania stojące przed polityką morską UE, czyli znaczne nasilenie ruchu morskiego, zarówno w Unii, jak i poza nią, bez szkody dla środowiska i kwestii społecznych. Ten tekst jest zgodny z logiką postępowania, którą chcemy widzieć we wszystkich dziedzinach: polityką zrównoważonego rozwoju. Proponuje korzystny kierunek działań dla rozwoju transportu morskiego na okres do roku 2018 w możliwie najlepszych warunkach.

Przyjmujemy działania przeciwko nadużyciom związanym z wykorzystywaniem tanich bander lub statków niespełniających norm. Przyjmujemy też inicjatywy mające na celu ochronę przed piractwem. Zgadamy się na opracowanie polityki zgodnej z koncepcją „jednego morza europejskiego” oraz na znaczenie nadawane połączeniom multimodalnym europejskich portów z lądem. Przyjmujemy kwestię uproszczenia zasad administracyjnych obowiązujących przy wchodzeniu i wychodzeniu z portów europejskich. Przyjmujemy koncepcję promowania zawodów związanych z gospodarką morską i wprowadzenie kształcenia ustawicznego w tych zawodach. I wreszcie zgadzamy się na przyznanie pierwszeństwa sprawom ochrony środowiska.

Reasumując, zawsze będziemy popierać wszystkie przedsięwzięcia przyczyniające się w naszym przekonaniu do rozwoju sektora transportu morskiego, który może konkurować z transportem drogowym i lotniczym. W sprawozdaniu pana posła van Dalena zostały uwzględnione wszystkie światowe wyzwania związane z ochroną środowiska, dla których transport morski jest jednym z rozwiązań. W szczególności jest ono przydatnym narzędziem w rozwiązywaniu problemów globalnego ocieplenia.

Żałujemy jednak, że poprawka, którą zgłosiliśmy w celu włączenia sektora transportu morskiego do systemu handlu uprawnieniami do emisji nie została uwzględniona przez sprawozdawcę ani przez Komisję. Naszym zdaniem żaden sektor gospodarczy nie powinien odstępować od ogólnej zasady i tak jak sektory transportu lotniczego i drogowego, również sektor transportu morskiego, nawet jeśli jest odpowiedzialny za niski poziom emisji gazów, musi przyczyniać się do jego zmniejszenia. Dlatego też na posiedzeniu plenarnym zgłosimy tę poprawkę ponownie.

Jacky Héning, w imieniu grupy *GUE/NGL*. – (FR) Panie przewodniczący, panie i panowie! Stwierdzenie, że Unii potrzebna jest prawdziwa strategia rozwoju transportu morskiego to za mało, ponieważ taka strategia ma zasadnicze znaczenie dla przyszłości naszej Unii pod względem zapewnienia żywności, niezależności ekonomicznej i politycznej, a także ochrony środowiska.

Taka strategia, żeby była skuteczna, musi być kompleksowa i obejmować przemysł stoczniowy, przemysł remontów statków, porty, kwestie zatrudnienia i szkolenia pracowników, jak również bezpieczeństwo.

Odrzucenie dyrektywy w sprawie liberalizacji usług portowych przez Parlament w 2006 roku jest, moim zdaniem, kamieniem węgielnym każdej europejskiej strategii transportu morskiego.

Parlament apeluje do Komisji o kontynuowanie działań przeciwko nadużyciom związanym z wykorzystywaniem tanich bander. Zupełnie słusznie, ale ta walka w rzeczywistości jeszcze naprawdę się nie zaczęła. W gruncie rzeczy to nie z nadużywaniem tanich bander musimy walczyć, ale z istnieniem takiej praktyki. W przeciwnym razie wszystkie nasze dobre intencje w kwestiach bezpieczeństwa i tworzenia miejsc pracy będą skazane na porażkę.

Jest to pozytywny krok w kierunku zapewnienia, by pomoc państwa dla tego sektora była uzależniona od konieczności spełnienia kryteriów jakości w sferze społecznej i ochrony środowiska oraz promowania zatrudnienia i szkolenia marynarzy z państw członkowskich UE, ponieważ faktyczne zakłócenia konkurencji nie wynikają z pomocy państwa, lecz z dumpingu społecznego, płacowego i środowiskowego.

Najlepszą gwarancją bezpieczeństwa transportu morskiego jest posiadanie dobrze wynagradzanych i wyszkolonych załóg, których członkowie cenią sobie odpowiedniej jakości ochronę socjalną i warunki pracy.

Jestem zadowolony, że w końcu mówimy o kształceniu ustawicznym marynarzy oraz podnoszeniu kwalifikacji zawodowych i umiejętności. Musimy teraz zapewnić, by uznano je za prawo wszystkich marynarzy, a obowiązek pod względem finansowania dla pracodawców.

Popieram także wymogi dotyczące budowy statków i jakości stali. Oczywiście w przedstawionym nam tekście uwzględnia się pewne działania przyszłościowe, ale jest w nim jednak wiele sprzeczności. Cięży na nim piętno dogmatu o wolnej i niezakłóconej konkurencji, a także zbyt duża presja lobby środowiska przewoźników morskich i najgorsze ultraliberalne scenariusze.

Na przykład, jak można popierać w nim zatrudnienie europejskich marynarzy, a jednocześnie wzywać do przeprowadzania badań w celu określenia, w jakim zakresie można ich zastąpić nowymi technologiami?

Jak można bronić ograniczenia praktyk dumpingowych, a jednocześnie wyrażać poparcie dla zapewnienia swobodnego przepływu pracowników, którzy nawet nie mają takich samych praw w Unii? Jak można wypuklać kwestie bezpieczeństwa, jeżeli generalnie obowiązuje zasada dobrowolnego zgłaszania towarów i jeżeli niektóre strony, zachęczone szansą zysku, bez wahania podejmują się przewozu takich, które mogą okazać się szczególnie niebezpieczne dla ludzi i środowiska, bez ich zgłaszania?

Wciąż jeszcze jest wiele do zrobienia, ale pracę tę wykonamy wspólnie, ponieważ w racjonalnej i zaawansowanej polityce morskiej musimy również, i przede wszystkim, respektować trud tych wytrwałych mężczyzn i kobiet, którzy często ryzykują życiem w celu zaspokojenia potrzeb innych osób.

Anna Rosbach, w imieniu grupy EFD. – (DA) Panie przewodniczący! Jest to ambitna strategia, ale mam do niej kilka uwag.

Większa ilość towarów przewożonych głównymi rzekami UE – doskonale, ale jak się ma do tego to, że w ostatnich latach poziomy wód były często zbyt niskie dla barek z pełnym ładunkiem? Jeśli będą pływać tylko z połową dopuszczalnego ładunku, koszty transportu będą zbyt wysokie.

Kontrole oparte na ocenie ryzyka – w jaki sposób mamy stwierdzić, że na barce węglowej przemycą się ludzie? Same kontrole oparte na ocenie ryzyka nie wystarczą. Naiwnością jest oczekiwanie, że wszystkie kraje świata z dostępem do morza będą stosować się do unijnych wysokich norm środowiskowych. Przeciwnie, dla wielu starych statków z krajów trzecich jest to okazja do osiągnięcia znacznych korzyści finansowych.

Piractwo – dlaczego jest to problem wymieniany jedynie w kontekście Afryki? Jest on znacznie poważniejszy na wodach wokół Indonezji. Z nim również wiążą się negatywne skutki dla przedsiębiorstw żeglugowych UE.

Obowiązkowy zrzut – na wszystkich wodach przybrzeżnych, na których odbywa się żegluga, powinno to być wymogiem ustawowym w celu zapobiegania katastrofom ekologicznym.

Za godne ubolewania uważam ponadto zamknięcie tak wielu małych portów. Powinniśmy inwestować we wzmacnianie przybrzeżnego transportu morskiego, a nie osłabiać go.

I jeszcze jedna, ostatnia sprawa – często powtarza się nam, że przemysł stoczniowy ma ważne znaczenie dla UE. Co w związku z tym z debatą na temat ekologicznego złomowania statków? Czy w dalszym ciągu

mamy przekazywać nasze statki do złomowania w sposób nieodpowiedzialny na plażach Indii, gdy przestaliśmy z nich korzystać?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Spraw morskich Europy nie można rozpatrywać w oderwaniu od spraw morskich na szczeblu międzynarodowym. Europa jest głównym konkurentem na rynku transportu morskiego, w szczególności w dziedzinie przewozów pasażerskich i kontenerowych. Pozycję Unii Europejskiej w światowym rynku w tym sektorze należy umacniać.

Poprawa jakości szkolenia marynarzy, jak również ich warunków pracy i życia, zarówno na pokładzie, jak i podczas postoju w porcie i na redzie, wiąże się z pokonaniem długiej drogi do spełnienia tego wymogu. Brakuje wysoko wykwalifikowanych pracowników w całym europejskim sektorze gospodarki morskiej, począwszy od przemysłu stoczniowego po sektor budowy łodzi rekreacyjnych.

Przedsiębiorstwa w Stanach Zjednoczonych, Azji i na Bliskim Wschodzie oferują o wiele więcej niż podobne przedsiębiorstwa europejskie. W tych warunkach europejscy specjaliści tego sektora wolą podejmować pracę w przedsiębiorstwach morskich lub u armatorów w Dubaju czy w Chinach, podczas gdy na europejskich statkach pływają załogi marynarzy filipińskich i indyjskich. Tej sytuacji należy położyć kres. Instytucje morskie państw członkowskich muszą o wiele ściślej współpracować ze sobą w celu harmonizacji programów szkoleniowych, jak również oferowania możliwości płatnych staży i wymiany doświadczeń między europejskimi przedsiębiorstwami morskimi.

Pragnę także poruszyć jeszcze inną kwestię dotyczącą bezpieczeństwa, niezwykle ważną i nadal utrudniającą swobodny przepływ ruchu morskiego na świecie. Mam na myśli sytuację w Rogu Afryki. Z zadowoleniem przyjmuję działania w ramach operacji Atalanta NAVFOR, która w pełni wywiązuje się ze swoich obowiązków w tym regionie. Musimy jednak przyznać, że niezbędne są specjalne inwestycje w przemyśle obronnym, by można było zaopatrzyć sektor wojskowy w statki i inne środki interwencyjne, znacznie bardziej skuteczne niż te, które obecnie ma do dyspozycji europejska marynarka.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Panie przewodniczący, panie i panowie, panie komisarzu! Zgadzam się w dużej mierze z uwagami zgłoszonymi przez mojego kolegę, pana posła Fleckensteina. Na wstępie jednak chciałbym podziękować sprawozdawcy, panu posłowi van Dalenowi, za doskonałe sprawozdanie. Bardzo dobrze przedstawia on w nim wiele istotnych kwestii, choćby na przykład znaczenie żeglugi dla gospodarki. Podkreśla, że musimy konkurować na globalnym rynku i że w związku z tym należy zwrócić uwagę na konkurencyjność naszego sektora morskiego, a równocześnie dążyć do bardziej zrównoważonego transportu. Innymi słowy, musimy przeciwdziałać niebezpieczeństwu zmiany bandery, a jednocześnie dążyć do zapewnienia równorzędnych warunków działania. Dlatego też ważne jest, aby zasady pomocy państwa, które są w przygotowaniu od pewnego czasu, faktycznie zaczęły być stosowane wobec naszych portów. Jestem przekonany, że do tej sprawy będziemy musieli wrócić później.

Zastanowienia wymagają trzy ważne zagadnienia. Po pierwsze, warunki zatrudnienia i pracy. Zawody związane z żeglugą muszą znów stać się atrakcyjne dla młodych ludzi, a obecnie bardzo trudno to osiągnąć. Musimy wkładać więcej wysiłku w rozpowszechnianie informacji o możliwościach pracy, czy to na lądzie, czy w innych miejscach. Na tym musimy bazować. Należy również podejmować działania na rzecz poprawy warunków pracy, poprzez ratyfikację przepisów Międzynarodowej Organizacji Pracy i przeprowadzanie kontroli na szczeblu międzynarodowym, a nie tylko w Europie.

Drugą ważną kwestią – wiele osób już ją tu poruszało – jest wpływ żeglugi na środowisko. Żegluga jako taka jest zrównoważoną formą transportu, ale jest jeszcze sporo miejsca na postęp. W tej kwestii Europa musi odgrywać wiodącą rolę w negocjacjach na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

I wreszcie, nie ulega wątpliwości, że niezwykle ważne jest bezpieczeństwo. Dobrze rozwijającą się dziedzinę działalności zawodowej można stworzyć, jeżeli zapewni się bezpieczeństwo. Musimy wdrożyć rozszerzony trzeci pakiet bezpieczeństwa na morzu i w dalszym ciągu udzielać wsparcia dla misji Atalanta u wybrzeży Somalii.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Panie przewodniczący! Ponieważ jako pierwsza zabieram głos w imieniu Grupy Porozumienia Liberalów i Demokratów na rzecz Europy, chciałabym zacząć od podziękowania panu posłowi van Dalenowi. Wszyscy przekonaliśmy się, że całym sercem zaangażował się w sprawę transportu morskiego, co do tego absolutnie nie ma wątpliwości.

Wszyscy wiemy, jak ważny jest ten obszar. W ostatnich latach, przed kryzysem, cały sektor gospodarki morskiej rozwijał się szybciej niż inne dziedziny gospodarki. Oczywiście, transport morski ma w tym

ogromny udział i można powiedzieć, że klastry morskie będą miały zdecydowanie kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju Europy. Zgodnie z prognozami najgorszy kryzys w sektorze transportu mamy już za sobą i sektor transportu znów zacznie się rozwijać i zyskiwać na znaczeniu. Dziewięćdziesiąt procent naszego eksportu i importu przechodzi przez porty. Oczywiście w związku z tym ważne są – jak już zostało tu powiedziane – połączenia portów z lądem, wymagające należytej uwagi w związku z korytarzami i sieciami transeuropejskimi.

Potrzebna jest nam świeża krew. Jeżeli mamy w większym zakresie korzystać z transportu morskiego, będą nam oczywiście także potrzebni ludzie, którzy chcą pracować w tym sektorze. Dlatego też musimy zapewniać szkolenia na wysokim poziomie, zharmonizowane w całej Europie, a jednocześnie propagować pracę w tym obszarze. Młodzi ludzie po prostu powinni zobaczyć, z jaką przyszłością wiązałaby się praca w sektorze transportu morskiego. Chcemy stworzyć dobre warunki pracy – jest to także dziedzina, w której możemy i chcemy dokonać harmonizacji w całej Europie.

O kwestiach ochrony środowiska była już mowa. Żegluga jest dziedziną bardzo przyjazną dla środowiska, szczególnie pod względem emisji CO₂. Niemniej jednak jest jeszcze wiele do zrobienia w przypadku emisji tlenków azotu i siarki. Praca musi być wykonana tutaj, ale też w samej branży i, ogólnie rzecz biorąc, w Europie, ponieważ, jak już zostało powiedziane, ma to niezwykle ważne znaczenie ze względu na silną konkurencję międzynarodową w dziedzinie transportu morskiego. W Europie w zasadzie odgrywamy wiodącą rolę, ale musimy zadbać o jej utrzymanie. W indywidualnych przypadkach trzeba będzie w tym celu skorzystać z pomocy państwa. Musimy wspólnie pracować na rzecz dalszego rozwoju tego sektora.

Reasumując, transport morski jest obszarem przyszłości, dlatego słusznie robimy, opracowując długoterminową strategię.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Panie przewodniczący, panie komisarzu! Ważne jest, że prowadzimy ambitną i perspektywiczną europejską politykę transportu morskiego. Należy brać w niej pod uwagę czynniki, które są specyficzne dla tego sektora i podejmować wyzwania, którym musi ona sprostać.

Transport morski jest sektorem strategicznym dla Unii Europejskiej pod wieloma względami, przede wszystkim w związku z rolą, którą odgrywa w rozwoju i tworzeniu miejsc pracy, z wymiarem międzynarodowym, aspektami ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju. Powiedziano już tu, że transport morski jest siłą motoryczną 80 % światowego handlu. Komunikat Komisji Europejskiej i sprawozdanie pana posła van Dalena wytyczają nam drogę, którą musimy podążać, zawierają zestaw celów strategicznych i określają najważniejsze obszary działania w ramach polityki dotyczącej transportu morskiego Unii Europejskiej.

Chciałabym zwrócić szczególną uwagę na pewne zagadnienia, które moja koleżanka, pani poseł Vlasto, i ja promujemy w Komisji Transportu i Turystyki; uważamy, że Unia Europejska powinna działać na rzecz wzmocnienia konkurencyjności w sektorze transportu morskiego, co obejmuje przede wszystkim poprawę warunków pracy i możliwości rozwoju kariery zawodowej w tym sektorze, bez oddzielania celu, którym jest konkurencyjność, od zrównoważonego rozwoju, uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa. W odniesieniu do aspektów ochrony środowiska polityka UE powinna promować internalizację kosztów zewnętrznych i wprowadzenie obszarów morskich podlegających kontroli emisji. I wreszcie, w związku z przypuszczalnym wzrostem poziomu ruchu na morzu w przyszłości, musimy promować inwestycje mające na celu modernizację i zwiększenie zdolności naszej infrastruktury portowej.

Ważne jest, aby Parlament Europejski wspólnie opowiedział się za wizją polityki transportu morskiego UE do roku 2018. Panie posle van Dalenen! Opracował pan doskonałe sprawozdanie, które zyskało bardzo szerokie poparcie w Komisji i mam nadzieję, że z równym uznaniem zostanie przyjęte przez Parlament, co zapewni nam silną pozycję w przyszłych negocjacjach.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Transport morski staje się niezwykle ważny dla Unii Europejskiej. Biorąc pod uwagę, że sektor morski podlega konkurencji nie tylko na szczeblu wspólnotowym, a także, w szczególności, w skali międzynarodowej, powinniśmy przywiązywać większą wagę do zwiększenia udziału transportu morskiego w całej naszej działalności transportowej w ramach Wspólnoty, a zwłaszcza poza nią. Jednakże należy tu podkreślić, że wciąż istnieją państwa członkowskie Unii Europejskiej znajdujące się na czarnej lub szarej liście paryskiego protokołu ustaleń. Dlatego też wzywamy państwa członkowskie i armatorów do podjęcia starań o uzyskanie miejsca na białej liście tego protokołu.

Ponadto, w związku z wypadkami na morzu, które miały miejsce w ostatnich latach, uważam, że w każdym państwie członkowskim z dostępem do morza należy powołać europejskie centra interwencyjne zajmujące się wypadkami na morzu.

Panie komisarzu! Pragnę skorzystać z tej okazji i z debaty, żeby przypomnieć prośbę, z którą zwróciłam się do Komisji, aby w możliwie największym zakresie wykorzystać bezpośredni dostęp Unii Europejskiej do Morza Czarnego, regionu o geostrategicznym znaczeniu. W związku z tym Komisja powinna rozpocząć, tak jak w przypadku innych mórz europejskich, publikować zaproszenia do składania projektów dotyczących rozwoju korytarzy czarnomorskich. Połączenie między portami w Rotterdamie i Konstancy poprzez korytarz Ren-Men-Dunaj skraca trasę pomiędzy Morzem Północnym a Morzem Czarnym o 4 tysiące kilometrów. Dlatego właśnie uważam tę sprawę za ważną i proszę Komisję i państwa członkowskie o przyspieszenie realizacji projektu priorytetowego 18.

Mimo że transport drogą morską generuje mniej zanieczyszczeń, Parlament Europejski zwrócił się z wnioskiem o włączenie statków transportowych do systemu handlu uprawnieniami do emisji; dotyczy to szczególnie transportu morskiego.

Z poważnymi problemami finansowymi, zwłaszcza w dobie kryzysu gospodarczego i finansowego, borykają się stocznie. W chwili obecnej przedstawiciele stoczni nie potrafią znaleźć sposobów przezwyciężenia kryzysu gospodarczego.

W europejskim sektorze gospodarki morskiej coraz bardziej brakuje wykwalifikowanych marynarzy. Aspekty społeczne i warunki pracy marynarzy w Unii Europejskiej mają ścisły związek z konkurencyjnością floty europejskiej. Moim zdaniem konieczne są działania zmierzające do ułatwienia mobilności pracowników w tym sektorze, bez nieuzasadnionych barier i ograniczeń.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Panie przewodniczący! Chciałabym szczególnie pogratulować panu posłowi van Dalenowi, a także mojemu koledze, panu posłowi Fleckensteinowi, tej wspaniałej inicjatywy, która przybliżyła nas do osiągnięcia ambitnych celów Parlamentu Europejskiego w dziedzinie polityki morskiej Unii Europejskiej. Chciałabym również podziękować obu panom za przyjęcie znacznej części moich sugestii.

Gotowe sprawozdanie obejmuje takie ważne zagadnienia jak wsparcie na rzecz dostosowania portów i statków do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wymóg ratyfikacji konwencji MOP z 2006 roku o pracy na morzu, a ponadto zawiera apel do przemysłu o stosowanie postanowień konwencji w praktyce. Innym ważnym zagadnieniem jest rozszerzenie wniosków dotyczących szkoleń zawodowych i uwzględnienie w nich marynarzy na wszystkich szczeblach w celu zwalczania zjawiska niedoceniaenia ich pracy i wyzysku.

W sprawozdaniu jest również mowa o wytyczeniu kierunku działań w walce z zanieczyszczeniami w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w zakresie zarówno alternatywnych rozwiązań dla paliw bunkrowych, jak i zmniejszenia zawartości siarki w emisjach, i proponuje się, by te cele realizować za pomocą inteligentnych systemów transportowych, takich jak system satelitarny Galileo.

W sprawozdaniu proponuje się też intensyfikację działań europejskich w walce z piractwem oraz wspieranie większej skuteczności operacji Atalanta, a także zwraca się uwagę na konieczność poprawy jakości projektowania statków w celu dostosowania ich do najwyższych norm dostępności i bezpieczeństwa.

I wreszcie, ze szczególnym zadowoleniem przyjmuję potwierdzenie roli portów w nowych sieciach transeuropejskich, między innymi koncepcję ich połączenia z suchymi portami czy portami śródlądowymi i platformami logistycznymi.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Panie przewodniczący! Strategia, nad którą dziś dyskutujemy, jest bardzo ambitna i, jeśli chodzi o jej podstawowy kierunek, pan poseł Koumoutsakos, sprawozdawca naszej grupy politycznej, powiedział już o tych wszystkich sprawach, które i ja chciałem poruszyć.

Pozwolę sobie jednak, jako członek Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych, na uwagę w związku z bardzo interesującą i pionierską inicjatywą e-Maritime, siecią monitoringu morskiego. Osobiście akceptuję tekst opracowany przez Komisję. Przewiduje się w nim stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania informacjami, służącego rozpoznawaniu, monitorowaniu, lokalizowaniu i zgłaszaniu wszystkich statków na morzu i ich ładunków.

Niemniej jednak podobne – nie wiem, czy są one w mniejszym czy większym stopniu przygotowane – przedsięwzięcia w zakresie elektronicznego monitorowania podejmowane są również przez siły Fronteksu

w ramach walki z nielegalną imigracją. Chciałbym zatem zapytać, czy bierzemy to pod uwagę, czy Komisja musi cokolwiek wyjaśniać w swoim komunikacie, czy powinny być określone konkretne i różne kompetencje dla każdej agencji i czy nie należałoby może połączyć tych informacji, żeby osiągnąć lepsze rezultaty w obu obszarach.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – Panie przewodniczący! Chciałbym odnieść się do dwóch kwestii wymienionych przez pana posła sprawozdawcę, które jednak nie zostały rozwinięte.

Pierwszą z nich jest piractwo, w odniesieniu do którego zalecenia są jak najbardziej słuszne, ale ze zrozumiałych względów dość ogólne. Może nasze doświadczenia związane z operacją Atalanta można byłoby wykorzystać w związku z zasadami ochrony własnej, zalecanej przez IMO, jako że piractwo prawdopodobnie się rozprzestrzeni i nasza Unia nie może powielać tego typu operacji w całej przestrzeni morskiej wykorzystywanej przez marynarkę handlową UE.

Druga sprawa dotyczy potrzeby lepszego połączenia sektora morskiego z sektorem śródlądowych dróg wodnych, ze względu na złożony charakter działalności w tych obszarach. Ilustruje to na przykład wzajemne powiązanie czynników gospodarczych, społecznych, środowiskowych i politycznych w przypadku Dunaju i Morza Czarnego.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Pierwsze pytanie dotyczy sprawozdania, o które prosimy Komisji Europejską, na temat skuteczności programu Marco Polo. Drugie pytanie odnosi się do możliwości, a raczej przyszłych wniosków legislacyjnych w sprawie zwiększenia roli portów morskich Unii Europejskiej w globalnej logistyce morskiej.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Panie przewodniczący! Poprosiłem o głos, żeby wyjaśnić, że w swoim pierwszym sprawozdaniu przeoczyłem pewną kwestię, której moje koleżanki i koledzy również tu nie poruszyli. Chciałbym w szczególności nawiązać do roli Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu, czyli EMSA. Ja i wiele moich koleżanek i kolegów posłów mieliśmy ostatnio okazję złożyć wizytę w EMSA, które realizuje ważne zadania o zasadniczym znaczeniu dla stworzenia strategii morskiej Unii Europejskiej w dziedzinie transportu. Agencji tej potrzebne jest nasze wsparcie i uważam, że informacje i urzędzenia techniczne, którymi ona dysponuje, mogą być pomocne nie tylko w dziedzinie żeglugi i transportu morskiego w Unii, ale także w innych sektorach, o których była mowa przed chwilą, w szczególności, na przykład, informacje, które mogą być oceniane i wykorzystywane przez Frontex.

Szczerze mówiąc, i jest to moja ostatnia uwaga, EMSA wykonuje ważną pracę, którą musimy wziąć pod uwagę w dyskusjach nad strategią morską Unii Europejskiej.

Andris Piebalgs, komisarz. – Panie przewodniczący! To była fascynująca debata, która zdecydowanie umacnia doskonale sprawozdanie pana posła van Dalena. W moim przekonaniu zostało ono dobrze przygotowane, ponieważ nie ma nic trudniejszego niż pisać sprawozdanie w sprawie strategii, jest ona bowiem dokumentem zawierającym naprawdę długoterminową wizję, a przy tym musi się skoncentrować na głównych zagadnieniach.

Pracujemy teraz w kolegium nad szczegółowym planem działań w celu realizacji tej wizji. Jeszcze przed latem prawdopodobnie będziemy mogli go przedstawić. Chciałbym odnieść się do trzech konkretnych pytań. Jedno z nich dotyczyło wytycznych w sprawie pomocy państwa dla portów. Ten temat jest przedmiotem dyskusji w DG Komisji do spraw konkurencji i z byłym komisarzem ds. konkurencji. Chcą żebyśmy wszyscy, jako Komisja, wspólnie pracowali nad tą sprawą, zajmie nam to więc trochę czasu. Nie mogę podać żadnych konkretnych terminów, ale prace trwają.

Jeśli chodzi o program Marco Polo, rozmawialiśmy o sprawach dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej, więc ta dyskusja miała z nimi związek.

Co do portów morskich, na tym etapie nie trwają żadne prace legislacyjne.

I na zakończenie chciałbym jeszcze raz podziękować, panie przewodniczący i Wysoka Izbo, za tę debatę. Była one naprawdę bardzo pomocna dla Komisji.

Peter van Dalen, sprawozdawca. – (NL) Panie przewodniczący! Dziękuję panu, a także wszystkim koleżankom i kolegom posłom. Myślę, że to sprawozdanie jest dobrym przykładem konstruktywnej współpracy między różnymi grupami.

Chciałbym odnieść się do trzech głównych punktów, o których niektórzy z państwa już mówili. Po pierwsze, środowisko, które jest niezwykle ważne. Efektywność środowiskowa naszych statków musi się znacznie poprawić, w związku z czym w sprawozdaniu przedstawiłem kilka opcji w tym zakresie, w szczególności pobieranie opłat od paliwa bunkrowego o dużej szkodliwości dla środowiska. Zastanawiam się, czy Komisja mogłaby tę koncepcję rozważyć ponownie.

I wreszcie, koncepcja „zielonych portów”, jak niektórzy posłowie je nazywają. W systemie zielonych portów bardziej przyjazne dla środowiska statki byłyby szybciej obsługiwane i uiszczalyby mniejsze opłaty portowe. Taka koncepcja jest nagrodą za dobre zachowania wobec środowiska. W ten sposób można rzeczywiście połączyć system zachęt i środków zniechęcających. Jeśli statki mają dobrą opinię w zakresie postępowania wobec środowiska, są nagradzane, jeśli nie, wówczas bardzo szybko zostaną z pustym portfelem. Zdecydowanie popieram taki system.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, jeden z posłów powiedział, że państwa członkowskie powinny wdrożyć bardzo szybko trzeci pakiet bezpieczeństwa na morzu. Jest to konieczne. Pani poseł Ťiĉău wspomniała o paryskim protokole ustaleń. Ma pani rację, pani poseł, kontrola ewoluuje obecnie w kierunku kontroli opartej o ryzyko i jest to znacznie lepsze rozwiązanie niż kontrola na podstawie ustalonej wartości procentowej. Ma ono stymulujący wpływ, a dobre zachowania są nagradzane. Oznacza to, że statki muszą się właściwie zachowywać. Słowacja nadal nie jest na białej liście i musi podjąć dodatkowe starania.

Położyłem szczególny nacisk na budowę i konserwację statków. Wiemy, że w czasie recesji gospodarczej z właściwej konserwacji bardzo szybko się rezygnuje. Oczywiście nie możemy pozwolić, by tak się stało, i towarzystwa klasyfikacyjne, w szczególności, stoją obecnie w obliczu poważnych zadań.

Udzielamy pełnego poparcia misji Atalanta w walce z piractwem. Jest to dobra misja i już okazała się sukcesem. Na przykład nie dalej jak zeszłym tygodniu fregata marynarki niderlandzkiej pomogła w uwolnieniu niemieckiego statku handlowego. Taką współpracę uważam za idealną. W tym konkretnym przypadku wszyscy armatorzy muszą współpracować i pływać w konwoju, ponieważ żaden nie mógłby zrobić niczego samodzielnie.

I na zakończenie chciałbym podziękować panu komisarzowi i Komisji. Czekamy na przekształcenie tego sprawozdania w plan działania.

Przewodniczący. - Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się za dwa tygodnie, podczas sesji w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (art. 149)

Sergio Berlato (PPE), na piśmie. – (IT) Panie przewodniczący, panie i panowie! Europejski sektor transportu morskiego odgrywa kluczową rolę na zglobalizowanym rynku. Swoje znaczenie zawdzięcza jednemu najważniejszemu aspektowi statystyki: 41 % floty światowej zarządzają państwa Unii Europejskiej.

Jednakże w wyniku zwiększenia pomocy państwa w sektorze transportu morskiego krajów trzecich, pozycja konkurencyjna europejskiej floty znajduje się pod coraz większą presją. Dlatego też wzywam Komisję do pilnego przedstawienia nowych zasad pomocy państwa, stworzenia uczciwych warunków dla rozwoju międzynarodowego handlu morskiego.

Ostatnie badania wykazują, że w 2018 roku w sektorze transportu morskiego w państwach członkowskich nastąpi wzrost do 5,3 miliarda ton w stosunku do 3,08 miliarda ton w 2006 roku. A zatem zgadzam się z treścią przedmiotowego sprawozdania, innymi słowy, zgadzam się, że zwiększenie potencjału infrastruktury portów europejskich w celu podtrzymania wzrostu w sektorze transportu morskiego jest priorytetem.

Uważam wreszcie, że zawody w sektorze gospodarki morskiej powinny być w większym stopniu promowane wśród młodych obywateli europejskich za pomocą odpowiednich informacji, które obecnie wydają się niewystarczające. Moim zdaniem coraz większy brak specjalistów w europejskim sektorze transportu morskiego może z czasem doprowadzić do jego osłabienia.

Danuta Jazłowiecka (PPE), na piśmie. – Szanowni państwo! Przyglądając się sytuacji transportu morskiego Unii Europejskiej można dojść do ambiwalentnych wniosków. Z jednej strony prezentowane dane świadczą o tym, iż bandery krajów członkowskich mają ogromny udział w transporcie globalnym, jak i wewnątrz unijnym. Podkreśla się znacznie Wspólnoty we wdrażaniu nowych technologii oraz rozwiązań organizacyjnych, szczególnie tych dotyczących ochrony środowiska i poprawy standardów życia marynarzy.

Z drugiej zaś strony zauważa się coraz silniejszą konkurencję ze strony krajów trzecich, zwłaszcza tzw. „tanich bander”. Dostrzega się również coraz wyraźniej niechęć młodych ludzi do podejmowania pracy w tym niewątpliwie ciężkim sektorze. Podsumowując – teraźniejszość rynku transportu morskiego UE nie jest zła, ale perspektywy nie nastrajają optymistycznie. Dla mnie osobiście priorytetową sprawą są jednak działania na rzecz żeglugi śródlądowej i zapewnienia optymalnego połączenia między morskim a śródlądowym transportem towarów. Reprezentuję region górnego dorzecza Odry i dostrzegam, jak słabo jest wykorzystywany potencjał portów rzecznych na tym obszarze, szczególnie jako szlaku transportowego, łączącego obszary śródlądowe Czech, Polski i Niemiec z portem morskim w Szczecinie. O tym zagadnieniu warto również pamiętać w kontekście unijnego transportu morskiego, po to aby działania podejmowane w ramach omawianej polityki, przyczyniły się do rozwoju całego obszaru Wspólnoty, a nie tylko terenów nadmorskich.

Vilja Savisaar (ALDE), na piśmie. – (ET) Panie przewodniczący, panie pośle van Dalen, panie i panowie! Do Europy należy 41 % floty światowej, ale niestety niektóre kraje udzielają swoim flotom i armatorom znacznie większego wsparcia niż państwa członkowskie albo stawiają statkom mniej rygorystyczne wymagania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Europa musi zagwarantować lepsze warunki pracy swoim marynarzom, bezpieczeństwo swoim statkom i zadbać o poprawę stanu środowiska morskiego. Aby to zrobić, powinniśmy wymagać od państw członkowskich udzielania wsparcia państwowemu sektorowi morskemu – a może zachęcać je do tego – lub zapewnienia, by statki znajdujące się w rejestrze danego państwa przestrzegały konwencji, która została ratyfikowana, jak również wymogów międzynarodowych. Chociaż transport morski jest bardziej przyjazny dla środowiska niż transport drogowy czy lotniczy, nawet w tym sektorze wciąż istnieją możliwości ograniczenia zanieczyszczeń.

Mam nadzieję, że ten projekt zmian przyczyni się w przyszłości do bardziej efektywnych i mniej szkodliwych dla środowiska operacji dokowania. Ułatwieniem będą tu z pewnością procedury portowe bez stosowania papieru i wykorzystywanie w szerszym zakresie inteligentnych systemów transportowych. Jednocześnie głównym celem inteligentnych systemów transportu nie jest ograniczanie zanieczyszczeń, ale zwiększanie wydajności i zapewnianie lepszej konkurencji.

Bezpieczeństwo sektora morskiego jest bardzo ważne. Musimy zrobić wszystko, aby zagwarantować bezpieczeństwo naszym marynarzom, pasażerom, statkom i towarom, ale tych problemów nie da się rozwiązać z zamkniętymi oczami. Musimy patrzeć szerzej na tę sytuację i znaleźć rozwiązanie problemów istniejących w tej dziedzinie.

Reasumując, powiedziałbym, że działalność na morzu jest bardzo ważną częścią gospodarki i codziennego życia wielu Europejczyków. Musimy zatem zrobić wszystko, aby zapewnić konkurencyjność i zrównoważony rozwój tego sektora, nie zapominając o środowisku naturalnym i ludziach.

21. Europeana – kolejne kroki (krótka prezentacja)

Przewodniczący. - Kolejnym punktem porządku dziennego jest krótka prezentacja sprawozdania sporządzonego przez panią poseł Helgę Trüpel w imieniu Komisji Kultury i Edukacji, w sprawie komunikatu Europeana – kolejne kroki (COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, sprawozdawczyni. – (DE) Panie przewodniczący, pani komisarz Kroes! Europeana ma być dużym projektem cyfrowym w obszarze kultury na skalę Unii Europejskiej. Co znaczy Europeana? To cyfrowa biblioteka, cyfrowe muzeum i cyfrowe archiwum naszego europejskiego dziedzictwa kulturowego. Zamierzeniem projektu jest udostępnienie tych cyfrowych zasobów wszystkim obywatelom nie tylko w Unii Europejskiej, ale na całym świecie. Projekt Europeana zapoczątkowano w listopadzie 2008 roku, a do jego utworzenia przyczyniło się 1 000 instytucji z sektora kultury. Ma on 150 organizacji partnerskich. Dotychczas stworzono cyfrowe wersje około 6 milionów dzieł naszego europejskiego dziedzictwa kulturowego. Oczekuje się, że do czerwca 2010 r. powstanie 10 milionów cyfrowych dzieł, natomiast do roku 2015 liczba ta powinna zwiększyć się do 15 milionów.

Sami państwo widzą, że jest to bardzo ambitne przedsięwzięcie, niezmiernie ważne dla Unii Europejskiej. Do tej pory było finansowane w ramach programu eContentplus oraz przez państwa członkowskie. Dotychczasowy wskaźnik cyfryzacji w poszczególnych państwach członkowskich znacznie się jednak różnił. Najwyższy jest we Francji, gdzie przekracza 40 %, w Niemczech wynosi około 16%, ale w innych

państwach członkowskich znacznie pozostaje w tyle, a należy pamiętać, że projekt ma być naszą wspólną wizytówką, wizytówką naszej europejskiej polityki w obszarze cyfrowej kultury.

Musimy koniecznie zrozumieć, że jest to publiczna instytucja kulturalna, która ze zrozumiałych powodów ma być wyjątkowo konkurencyjna dla ugody w sprawie programu Google Book Search, ponieważ nie chcemy tak po prostu powierzyć naszego europejskiego dziedzictwa w ręce monopolisty. Chcemy zasobów publicznych w czystym europejskim znaczeniu, zasobów naszego europejskiego dziedzictwa kulturowego. Chcemy także zachować wpływy publiczne, gdyż umożliwia to europejskim obywatelom faktyczne oddziaływanie na politykę.

Z dziełami, które nie podlegają już prawom autorskim, lub wchodzą w zakres domeny publicznej nie ma problemu. Sprawa dużo bardziej się komplikuje w przypadku dzieł osieroconych, czyli dzieł, które nadal podlegają prawom autorskim, ale bardzo trudno jest dotrzeć do prawowitych posiadaczy praw do tych dzieł. Jeszcze inaczej sprawa się przedstawia, jeśli chodzi o dzieła chronione prawami autorskimi. Jeżeli Europeana ma któregoś dnia objąć dzieła chronione prawami autorskimi, to trzeba będzie wprowadzić opłatę za pobieranie tych dzieł przez osoby prywatne, ponieważ w innym wypadku zniszczymy naszą kulturową wartość dodaną na rynkach kultury.

W związku z tym, z politycznego punktu widzenia dążę z jednej strony do szybkiej i skutecznej cyfryzacji, a z drugiej do jednoczesnego utrzymania praw autorskich, gdyż tylko w ten sposób będziemy w stanie zachować różnorodność kulturową Unii Europejskiej. Potrzebujemy zatem kompromisowych rozwiązań dla dzieł osieroconych, co wymaga przeprowadzenia dokładnych badań mających na celu identyfikację prawowitych właścicieli praw autorskich. Uważam, że z politycznego punktu widzenia bezwzględnie podstawową sprawą jest, aby przy omawianiu teraz strategii polizbońskiej, strategii dla UE do 2020 roku oraz w działaniach ukierunkowanych na unowocześnienie naszej gospodarki, stworzenie społeczeństwa cyfrowego, społeczeństwa opartego na wiedzy i zapewnienie różnorodności kulturowej, uwzględnić również częściowe finansowanie Europeany z tego programu UE do 2020 roku, oczywiście przy udziale państw członkowskich. To musi być wspólny europejski projekt. Dlatego potrzebujemy też wspólnej kampanii na rzecz programu Europeana, mającej na celu znalezienie dodatkowych sponsorów prywatnych. Musimy jednak uzmysłowić sobie, że trzeba uświadomić istnienie tych zasobów naszym obywatelom, a przede wszystkim osobom młodym. Wiele osób nadal nic o nich nie wie. To ogromne zadanie, któremu teraz musimy razem sprostać.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Panie przewodniczący! Europeana to dzieło przełomowe, które może udostępnić całemu światu dziedzictwo kulturowe Europy. Jak wiemy, to nie tylko biblioteka, ale również wirtualne muzeum i archiwum. Życzyłbym sobie tego, aby każdy z nas na tej sali mógł powiedzieć, że dzieła wielkich twórców narodowych, takich jak w moim przypadku Chopin, Maria Curie-Skłodowska czy Słowacki, mogły być udostępnione w sieci. Trzy kluczowe elementy: po pierwsze, w przypadku Europeana nie możemy pozwolić sobie na obniżenie jakości, to jest rzecz, której powinniśmy pilnować przy tym projekcie. Po drugie: wymaga rozwiązania sprawa praw autorskich w przypadku dzieł osieroconych i dzieł niewznowionych. I po trzecie: ogromna prośba do pani komisarzy, aby przyspieszyć cyfryzację w państwach członkowskich jeżeli chcemy być dumni w przyszłości z tego wielkiego, flagowego projektu.

Chciałbym podziękować pani Trüpel za znakomite sprawozdanie.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Jako sprawozdawca opinii Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii na temat sprawozdania w sprawie komunikatu „Europeana – kolejne kroki”, z zadowoleniem przyjmuję fakt sfinalizowania tego sprawozdania i mam nadzieję, że Komisja przyjmie zawarte w nim zalecenia. Podczas dotychczasowych debat na ten temat omawiano cały zakres spraw, takich jak struktura informatyczna, zarządzanie witryną Europeana, bezpłatny dostęp do informacji bibliotecznych, potrzeba znormalizowania procesu cyfryzacji oraz problem medialności witryny internetowej. Niektóre z tych tematów nakreślono w sprawozdaniu. To napawa mnie nadzieją, że zdołaliśmy sporządzić wyczerpujące sprawozdanie.

Mam jednak nadzieję na dalszą debatę dotyczącą niektórych aspektów, takich jak zarządzanie witryną, sposoby finansowania oraz, przede wszystkim, zapewnienie struktury witryny w formie jednej bazy danych, a nie całego portalu. Mam nadzieję, że zalecenia Parlamentu Europejskiego oraz refleksje Komisji dotyczące wymienionych wyżej spraw znajdą odzwierciedlenie w udanym projekcie. Europeana może być udanym projektem Unii Europejskiej, jeżeli będzie się on opierał na wartościach i ideałach UE, zapewniając jednocześnie europejski ośrodek informacji kulturalnej.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Panie przewodniczący! Na wstępie chcę podziękować pani poseł Trüpel za wspaniałe sprawozdanie. Znam ją bardzo dobrze z komisji od pięciu lat i wiem, że do wszystkiego, co robi

podchodzi ze szczególną starannością i profesjonalnie, czego dowodzi między innymi przedmiotowe sprawozdanie.

To kolejny rodzaj projektu, którego potrzebujemy w Europie, ponieważ Unia Europejska jest postrzegana w kategoriach wspólnoty wartości, przy tym jest to także silna wspólnota kulturowa. Mamy 27 różnych państw członkowskich o wyjątkowo bogatej i różnicowanej kulturze.

Jeżeli w czasach coraz większej liczby autostrad informacyjnych możemy ułatwić obywatelom dostęp do informacji, to jest to pewnego rodzaju bogactwo europejskie, warte inwestycji i poszukiwania środków do jego urzeczywistnienia. W ten sposób wszystkie małe kraje również będą miały możliwości propagowania swoich niepowtarzalnych i szczególnych kultur. Po rozszerzeniu szerokopasmowego dostępu za sprawą prac Komisji i państw członkowskich zasada równości urzeczywistni się w formie świadczenia usług kulturalnych, elektronicznych bibliotek, muzeów i archiwów.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Moja grupa polityczna i ja osobiście nie jesteśmy specjalnymi zwolennikami rozbudowanych programów, rozbudowanych instytucji, tworzenia bytów nad potrzebę. Ale akurat Europeana takim bytem nad potrzeby nie jest. To jest rzeczywiście coś bardzo istotnego. Zwłaszcza że żyjemy w czasach kultury obrazkowej, a nie kultury pisanej. To oznacza, że jak wskazywał Nil Postmann w swojej świetnej książce „Zabawić się na śmierć”, owa kultura obrazkowa obniża debatę publiczną, czyni nas gorszymi obywatelami. A to oznacza, że jeśli ten projekt ma szansę poprawić czytelnictwo, to znaczy, że ma szansę poprawić ducha obywatelskiego i w ten sposób Unia Europejska przyczyniłaby się do wzmocnienia jakości wykształcenia obywateli, ich sposobu funkcjonowania, a tym samym w państwach narodowych ci obywatele byłiby aktywniejsi, mądrzejsi, byłiby lepszymi obywatelami.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Panie przewodniczący, panie i panowie! Debatujemy nad inicjatywą, która może okazać się prawdziwym skarbem dla Unii i w tym miejscu chcę jeszcze raz podziękować sprawozdawczyni, pani poseł Trüpel, za wyjątkowe sprawozdanie, które nam przedstawiła.

Rozmawiamy o elektronicznym kulturowym magazynie państw europejskich, który umożliwi dostęp do pierwszorzędnych informacji na temat kultury i w tym miejscu chciałbym podkreślić, że powodzenie Europeany będzie zależało od formatu, jaki ostatecznie zdecydujemy się nadać temu projektowi, przez co rozumiem, że nie chcemy, aby Europeana była kopią istniejących już elektronicznych platform, takich jak Google czy Wikipedia.

Chcemy poważnego i wiarygodnego źródła informacji o naukowym znaczeniu i wartości, źródła zapewniającego ochronę praw własności intelektualnej oraz ochronę powagi zawartych w nim treści. Sądzę, że gwarantują to złożone poprawki oraz debata, którą odbyliśmy w Komisji Kultury i Edukacji. To, czego nie można ostatecznie zapewnić, to oczywiście zainteresowanie państw członkowskich wykorzystaniem tego narzędzia do celów propagowania ich własnych kultur.

W tym obszarze powinniśmy się realizować, wyjaśniając naszym rządów krajowym i obywatelom państw członkowskich, jak ważny jest ten projekt, aby przyniósł on faktyczne skutki i abyśmy mogli go możliwie najlepiej wykorzystać w perspektywie średnioterminowej.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Panie przewodniczący, panie i panowie! Przede wszystkim chcę jeszcze raz serdecznie podziękować pani Trüpel za naprawdę wspaniałe sprawozdanie, nad którym dzisiaj debatujemy.

Uważam, że to wspaniały projekt, który pozwoli udostępnić zróżnicowane dziedzictwo kulturowe Europy obywatelom Europy i całego świata w formie elektronicznej biblioteki w Internecie. Jeżeli ma jednak osiągnąć powodzenie, wymaga jeszcze dalszych wspólnych wysiłków z naszej strony. Moja grupa stoi na stanowisku, że ważnym warunkiem wstępnym jest tu bezpłatny, co oznacza również w miarę możliwości bezkosztowy, dostęp do naszego dziedzictwa kulturowego za pośrednictwem Europeany.

We wspólnych rozmowach zdołaliśmy wypracować dobry kompromis, z jednej strony zapewniając ochronę interesów autorów chronionych dzieł, a z drugiej konieczny bezpłatny dostęp. Bardzo chciałabym, aby Komisja uwzględniła i przyjęła te propozycje w przyszłości.

Kolejnym wstępnym warunkiem jest coraz większe poczucie odpowiedzialności państw członkowskich. W przypadku mojego kraju oznacza to, że niedopuszczalne jest, aby Goethe był dostępny po polsku czy po francusku, a nie w oryginalnym języku niemieckim. Pod tym względem musimy wszyscy wspólnie i bardziej zdecydowanie zaapelować do państw członkowskich o zapewnienie odpowiednich środków finansowych, które zaowocują prawdziwym sukcesem Europeany również w tym wymiarze.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Uwzględniając korzyści, jakie oferuje się obywatelom Unii Europejskiej za sprawą dostępu do Europeany, uważam, że istniejące treści cyfrowe należy koniecznie udostępnić we wszystkich językach urzędowych Unii Europejskiej. Sądzę też, że ogromne znaczenie ma zaproponowanie dostępu do cyfrowej zawartości Europeany obywatelom niepełnosprawnym. Mając to na uwadze, trzeba zapewnić nie tylko odpowiedni format, ale również dostęp dostosowany do potrzeb tych obywateli.

Zalecamy, aby Komisja Europejska zwróciła się do dostawców treści cyfrowych o poświadczenie bezpieczeństwa witryn internetowych połączonych z Europeaną. I na koniec chcę powiedzieć, że uważam, iż bardzo ważne jest, aby zapewnić zrównoważony system w kategoriach finansowania i rozwoju projektu Europeana. Pani komisarz! Proszę powiedzieć nam również kilka słów na temat zmiany dyrektywy w sprawie harmonizacji niektórych aspektów praw własności intelektualnej i praw pokrewnych w społeczeństwie informacyjnym.

Neelie Kroes, wiceprzewodnicząca Komisji. – Panie przewodniczący, szanowni posłowie, szanowna pani Trüpel! Jesteśmy absolutnie zafascynowani pani sprawozdaniem. Przyjmujemy je z radością. Uważam, że w rzeczywistości komunikat „Europeana – kolejne kroki” to zaledwie początek bardzo ambitnej przygody, dowodzący przy okazji silnego politycznego poparcia dla dalszego rozwoju Europeany jako wspólnego punktu dostępu do bogatego i zróżnicowanego dziedzictwa kulturowego Europy w czasach technologii cyfrowych.

Chciałabym zatem podziękować sprawozdawczyni, pani Trüpel, za wykonaną pracę i pogratulować jej marki, ponieważ już sama marka jest niepowtarzalna: „Europeana” – nie trzeba wyjaśniać, o co chodzi.

Otrzymałam informację, że Komisja również może poprzeć alternatywny projekt rezolucji, powstały w wyniku porozumienia głównych grup politycznych.

To ambitny projekt i powtórzę, że to dopiero początek. Ma on na celu udostępnienie w Internecie cyfrowych książek, gazet, map, eksponatów muzealnych, materiałów audiowizualnych i archiwów dźwiękowych z całej Europy. Zapewnienie dostępu do kultury ma zasadnicze znaczenie w czasach technologii cyfrowych. To nie tylko to, o czym wspomniał pan poseł Migalski: że jest to coś, co czyni nas lepszymi obywatelami. Dobrze, poczekajmy i zobaczymy, ale tak czy inaczej przedmiotowy projekt może nas uszczęśliwić, umożliwić nam korzystanie z kultury, a w większości przypadków może po prostu dać nam radość.

W sprawozdaniu Parlamentu słusznie uwidatniono też czynnik ekonomiczny. Na cyfryzacji i udostępnieniu w Internecie naszego dziedzictwa kulturowego skorzystają różne sektory, takie jak przykładowo sektor edukacji, badań naukowych, turystyki i mediów.

Witryna Europeana to wynik niespotykanej współpracy europejskich bibliotek, archiwów i muzeów. Jak słusznie wspomniała pani Trüpel, witryna ta daje obecnie dostęp do 7 milionów cyfrowych zasobów. Powtarzam – to zaledwie początek, a więc podejmujemy dalsze dążenia. Można i trzeba zrobić więcej. W sprawozdaniu Parlamentu podkreślono różne obszary Europeany, odnosząc się do powiązanych obszarów polityki, w których należy zapewnić postęp w nadchodzących latach.

Rozwój witryny zależy przede wszystkim od wkładu państw członkowskich, które powinny wyteńczyć działania na rzecz cyfryzacji swojego dziedzictwa kulturowego, udostępniając wszystkie cyfrowe zasoby w Europeanie. Cieszy mnie, że Parlament razem z Komisją apeluje do państw członkowskich o szybki postęp w tych działaniach. Im szybciej, tym lepiej.

Parlament podkreśla, że Europeana nie powinna jedynie udostępniać dzieł w ramach publicznej domeny, ale powinna również zawierać materiały, które nadal podlegają prawom autorskim. W istocie istnieje pilna potrzeba – i to jest moja odpowiedź na pytanie pani Țicău – wypracowania realnych rozwiązań na rzecz udostępnienia w Internecie dzieł wyczerpanych, rozwiązania problemu dzieł osieroconych (dzieł, w przypadku których nie ma możliwości zlokalizowania osób posiadających do nich prawa). Zaniechanie tych działań grozi sytuacją, w której Europa cofnie się o kilka lat, zwłaszcza w stosunku do Stanów Zjednoczonych.

W Komisji przeprowadzamy obecnie ocenę wpływu dotyczącą możliwych rozwiązań prawnych dla dzieł osieroconych na szczeblu europejskim oraz omawiamy ewentualne działania, ale jeżeli nie mają państwo nic przeciwko, to wróć do tego przy okazji rozmów na temat agendy cyfrowej, gdyż jest to jedna z kwestii, którą musimy poruszyć.

Rozszerzona wersja Europeany zostanie uruchomiona w tym roku i oczekuje się, że do tego czasu udostępnionych zostanie ponad 10 milionów cyfrowych zasobów. Witryna będzie dalej rozbudowywana w kolejnych latach. Parlament słusznie zaznacza, że powodzenie Europeany uwarunkowane jest jej większym

upowszechnieniem wśród instytucji kulturalnych, które mogłyby wnieść wkład w postaci swoich cyfrowych treści, jak również wśród ogółu społeczeństwa. Należy zwrócić szczególną uwagę na osoby młodsze, gdyż słusznie państwo wspomnieli, że jest to niezmiernie ważna część naszej ludności, do której można trafić za pośrednictwem szkół.

Komisja jest w pełni zaangażowana w kontynuowanie prac nad rozwojem Europeany oraz powiązanych z nią obszarów polityki i będzie to podstawowy obszar prac w europejskiej agendzie cyfrowej. Tak czy inaczej, warto o to walczyć.

Przewodniczący. - Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się za dwa tygodnie, podczas kolejnej sesji miesięcznej w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (art. 149 Regulaminu)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), na piśmie. – (PL) Europejska Biblioteka Cyfrowa „Europeana” stoi obecnie przed wieloma wyzwaniami. Sukces tego pan-europejskiego przedsięwzięcia nie jest wcale przesadzony. Po pierwsze, dlatego, że jak do tej pory Europeana zawiera przede wszystkim dzieła pochodzące z kilku najbardziej aktywnych państw. Po drugie, nie są to dzieła współczesne, które cieszyłyby się największym zainteresowaniem, ale starsze, będące w tzw. domenie publicznej. Chciałabym zwrócić szczególną uwagę na jeden aspekt projektu Europeana, który moim zdaniem ma kluczowe znaczenie dla jego powodzenia: jest nim finansowanie. Proces poszerzania zbiorów cyfrowych jest bardzo drogi i zajmie jeszcze wiele lat. Tymczasem Europeana ma zapewnione środki finansowe jedynie do 2013 roku w ramach projektu finansowanego częściowo przez Komisję Europejską, państwa członkowskie, a także prywatnych sponsorów. Uważam, że konieczne jest zapewnienie stabilnych źródeł finansowania w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2014–2020. Fundusze europejskie w formie grantów przyznawanych poszczególnym instytucjom kulturalnym z państw członkowskich powinny zachęcić je do efektywniejszej digitalizacji zbiorów. Jednocześnie powinno się wprowadzić obowiązkowe cele w zakresie digitalizacji, które państwa członkowskie będą musiały osiągnąć w określonym czasie. Jedynie konsekwentnie realizowana strategia „kija i marchewki” zapewni, że Europeana stanie się atrakcyjnym portalem potrafiącym przykuć zainteresowanie czytelników i badaczy, a nie cyfrowym strychem, na którym przechowuje się z sentymentu stare rupiecie.

Iosif Matula (PPE), na piśmie. – (RO) Chcemy, aby Europeana była markowym nowym projektem poświęconym europejskim wartościom kulturowym, a nie alternatywą dla projektu cyfryzacji książek Google. Europeana, która jest jednocześnie biblioteką, muzeum i cyfrowym archiwum, musi propagować jedno europejskie dziedzictwo, oferować wiarygodne źródło informacji oraz umożliwiać państwom członkowskim dodawanie treści w formalny i zorganizowany sposób.

Europeana nie może się przeistoczyć w portal na miarę Wikipedii, w którym każdy może zamieścić tekst bez jego uprzedniej weryfikacji. Praktyka taka w oczywisty sposób skutkuje wieloma błędami w treściach tam zamieszczanych. W tym przypadku moglibyśmy stworzyć w tej witrynie specjalną sekcję służącą wzajemnym dyskusjom użytkowników, nie dając im szansy zmieniania zamieszczanych tam treści z zakresu kultury.

Bardzo ważne jest, abyśmy skoncentrowali uwagę na oprawie graficznej witryny Europeana, uwydatniając jej profil i udostępniając ją, gdyż jej obecna oprawa nie jest zbyt przyjazna użytkownikom i może skutkować utratą zainteresowania opinii publicznej. Na podstawie przytoczonych rozważań popieram projekt rezolucji przedstawiony przez Grupę Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańskich Demokratów) jako alternatywę dla obecnej opcji przedstawionej w sprawozdaniu, abyśmy mogli pomóc w stworzeniu wartościowego portalu, zawierającego odpowiednie ogólnodostępne informacje.

Emil Stoyanov (PPE), na piśmie. – (BG) Panie i panowie! Jednym z naszych podstawowych obowiązków jako polityków i obywateli, w obecnych czasach jest zachowanie naszego europejskiego dziedzictwa kulturowego dla przyszłych pokoleń. Europeana to jeden z wiodących projektów w tym obszarze, pomagający przyspieszyć procesy cyfryzacji dziedzictwa kulturowego w poszczególnych państwach członkowskich. Należy jednak jeszcze pokonać kulturowe i prawne problemy związane z masową cyfryzacją książek, także tych będących w posiadaniu europejskich bibliotek. Prawa własności intelektualnej i ustawodawstwo, którym one podlegają w państwach członkowskich, stanowią jedno z największych wyzwań dla Europeany. Konkurencja z Google również rzuca światło na wiele problemów, które trzeba będzie rozwiązać. W tym przypadku należy znaleźć wszelkie możliwe środki na potrzeby wspierania krajowych bibliotek, muzeów i archiwów, aby projekt Europeana mógł faktycznie odzwierciedlać bogactwo i różnorodność europejskiego

dziedzictwa kulturowego. Podczas debat w Komisji Kultury i Edukacji proponowałem przyznanie Parlamentowi Europejskiemu możliwości konkretnej kontroli nad projektem, ale zdaję sobie sprawę, że obowiązujące obecnie przepisy uniemożliwiają to. Chcę jednak, aby Parlament Europejski, jako jedyna instytucja UE, której członkowie są bezpośrednio wybierani, mógł któregoś dnia sprawować kontrolę nad europejskimi inicjatywami. Dziękuję państwu za uwagę.

22. Ocena i podsumowanie wspólnotowego planu działania na rzecz ochrony i dobrostanu zwierząt na lata 2006-2010 (krótka prezentacja)

Przewodniczący. - Kolejnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie sporządzone przez panią poseł Marit Paulsen w imieniu Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w sprawie ewaluacji i oceny Wspólnotowego planu działań dotyczącego dobrostanu zwierząt na lata 2006–2010 (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, sprawozdawczyni. – (SV) Panie przewodniczący! Dobrostan zwierząt to w rzeczywistości coś, o co zabiega większość obywateli Europy. Dobrostan zwierząt nie dotyczy tylko zwierząt. Dotyczy również naszej tożsamości, tego, co w naszym mniemaniu sobą reprezentujemy i reprezentuje Europa oraz tego, co uważamy za cechy charakterystyczne cywilizacji; dotyczy poszanowania i sposobu, w jaki traktujemy naszych drogich podróżników w ich wędrówce przez życie.

W mojej ocenie, którą popiera Komisja Rolnictwa i Rozwoju Wsi, ogromną część pięcioletniego planu przyjętego przez Parlament w 2006 roku – w odniesieniu do którego sprawozdawczynią była pani poseł Jeggle – wdrożono w dość znacznym stopniu. Brakuje jednego dużego elementu tej układanki, a elementem tym jest zgodność. W konsekwencji, kiedy przedstawiałam plan na nadchodzące pięć lat – zarówno ja, jak i komisja mamy nadzieję na jego urzeczywistnienie w tym roku – koncentrowałam się na zapewnieniu większej zgodności z obowiązującym prawodawstwem.

W chwili obecnej dotyczy to przede wszystkim dyrektywy w sprawie życia i dobrostanu świń oraz zarządzania ich ochroną. Dotyczy to również powracającego problemu transportu zwierząt na długich trasach, niekiedy w bardzo złych warunkach. Ujmując inaczej, dotyczy to zgodności z przyjętymi już przepisami, dyrektywami i rozporządzeniami, przewidzianych w nich kontroli oraz sankcji.

Ponadto chciałabym przyjęcia nieco nowszego podejścia – konkretnie chodzi mi o podejście bardziej całościowe. Chciałabym ogólnego aktu prawnego w sprawie ochrony zwierząt, określającego podstawową normę dla Europy, UE oraz rynku wewnętrznego i ustanawiającego minimalne poziomy.

Jest to ważne z dwóch powodów. Po pierwsze z powodu konkurencji na rynku wewnętrznym Unii; ujmując inaczej, żaden kraj nie może zyskiwać konkurencyjnej przewagi za sprawą zaniedbywania zwierząt. Drugim i być może najważniejszym powodem są nasze ogromne wymagania w stosunku do europejskich rolników i producentów. Dlatego trzeba ich chronić przed nieuczciwą konkurencją ze strony państw trzecich. Tak ogromne żądania wobec nich nie mają uzasadnienia, skoro nie jesteśmy gotowi zapewnić uczciwego handlu. Ponadto coś, co może się nie spodobać, ale w taki czy inny sposób musimy płacić za dobrostan zwierząt. Czy ma to się odbywać w punkcie sprzedaży, czy może za sprawą podatków, to temat na debatę przy innej okazji. Musimy również utworzyć stałą, dobrze zorganizowaną sieć – i proszę zapamiętać moje słowa: nie należy ustanawiać nowej władzy, ale raczej trzeba koordynować zadania dla wyjątkowo dobrych instytucji naukowych, które już w Europie posiadamy.

I na koniec: musimy rozwiązać problem stosowania antybiotyków w hodowli zwierząt. Nie mówię tu o zagrożeniu, jakim są pozostałości antybiotyków w żywności, ale o odporności na antybiotyki – zwłaszcza w przypadku bakterii odzwierzęcych – poważnie zagrażającej zdrowiu publicznemu.

Chris Davies (ALDE). – Panie przewodniczący! Chciałbym nawiązać do tego obszaru prawodawstwa, z którym pan komisarz, pełniący uprzednio przez pięć lat obowiązki komisarza ds. energetyki, będzie dobrze zaznajomiony. Chodzi mi o dyrektywę w sprawie kur niosek, zawierającą wymóg poprawy do końca przyszłego roku normy ochrony kur niosek utrzymywanych w klatkach.

Sądziłem, że to będzie kosztować tysiące. W rzeczywistości, w wielu ośrodkach komercyjnych kosztuje to miliony z uwagi na przemysłowe wyposażenie na dużą skalę. Wiele krajów spełniło wymogi tej dyrektywy. Wiele rolników zainwestowało pieniądze, by podnieść normy w zakresie dobrostanu zwierząt do wymaganego poziomu, ale nie sądzę, byśmy mogli zapewnić zgodność z przepisami dyrektywy w całej Unii Europejskiej do końca przyszłego roku.

Chciałbym wiedzieć, jakie działania podejmie Komisja i jakie działania zaczyna już podejmować na rzecz spełnienia tych wymogów.

Sprawozdawczyni wezwała do zakazu handlu jajami, które nie spełniają wymogów przepisów. Nie jestem pewien, czy można to zrobić. Chciałbym jednak wiedzieć, że Komisja podejmuje jakieś działania, by spróbować zapewnić podniesienie tych norm w zakresie dobrostanu zwierząt przez państwa członkowskie i ich rolników, zapewniając jednocześnie wszystkim równe szanse.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Panie przewodniczący, pani poseł Paulsen! Dziękuję pani za sprawozdanie. Chciałbym pochwalić pracę różnych kontrsprawozdawców w ramach przygotowań tej dokumentacji, a zwłaszcza pracę sprawozdawczyni z ramienia mojej grupy – pani poseł Jeggle.

Sprawa odbija się różnym echem w poszczególnych krajach europejskich. Nie wszyscy producenci czy konsumenci jednakowo ją odbierają. Mimo to, prawodawstwo europejskie dąży stopniowo do stworzenia bardzo surowych norm i w moim odczuciu powinniśmy ten fakt bardziej wykorzystywać w międzynarodowych negocjacjach oraz, w szczególności, kontrolując przywożone produkty.

Jak już zostało jednak powiedziane, przepisy te wiążą się z kosztami i codziennie odnotowujemy rosnące koszty po stronie rolników i innych podmiotów, właśnie teraz, kiedy tak ciężko osiągnąć rentowność produkcji rolnej. Wspólna polityka rolna jest zatem jak najbardziej uzasadniona. Dobrostan zwierząt to uzasadnienie konieczności finansowania wspólnej polityki rolnej w rocznej kwocie 100 euro na głowę.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Chcę pogratulować pani poseł Paulsen sprawozdania, w którym proponuje rozwiązania w zakresie dobrostanu zwierząt i problemów, jakie dana kwestia stanowi w ramach europejskiej polityki. Dobrze wiadomo, że zdrowie zwierząt wiąże się z ich dobrostanem i określonym minimalnym komfortem biologicznym, bez których nie mogą w pełni wyrazić swojej żywotności i naturalnych zachowań, gdyż są uzależnione od zmian zachodzących w środowisku, w którym żyją.

W związku z tym jestem przekonana o konieczności poprawy i zwiększenia konkurencyjności w sektorze rolnym na szczeblu Unii Europejskiej, w drodze propagowania i przestrzegania obowiązujących przepisów w obszarze dobrostanu zwierząt, dostosowanych również do wymogów dotyczących ochrony tych zwierząt. Wiąże się to z koniecznością dostosowania przez państwa członkowskie ich technologii hodowli zwierząt gospodarskich oraz zastąpienia starych technologii nowymi, najnowocześniejszymi i wysokowydajnymi, uwzględniającymi również fizjologiczne potrzeby zwierząt oraz umożliwiającymi wykorzystanie ich biologicznego potencjału w idealnych warunkach, co zaowocuje także dużo większym bezpieczeństwem żywności. To w oczywisty sposób wiąże się z przydziałem odpowiednich funduszy w danym obszarze oraz efektywnym wykorzystaniem możliwości wsparcia oferowanego w ramach tych funduszy, aby państwa członkowskie mogły inwestować w nowoczesne, innowacyjne rozwiązania na rzecz dobrostanu zwierząt.

Uważam, że w celu wypracowania najlepszych rozwiązań można nadać ważną rolę zwykłym obywatelom i społeczeństwu obywatelskiemu, angażując ich w opracowywanie i wdrażanie programów w danym obszarze, które byłyby dostosowane do faktycznej sytuacji w poszczególnych państwach członkowskich.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Panie przewodniczący! Dobrostan zwierząt dowodzi także stopnia ucywilizowania obywateli Europy, czyli nas. Unia Europejska odpowiada za aktualizację europejskiego prawodawstwa i sprawowanie nadzoru. W obecnej chwili w obu tych obszarach występują braki.

Podnoszono tu problem transportu zwierząt. Widzieliśmy w telewizji okrutne i przykre filmy o tej tematyce, jak również na inne tematy związane z dobrostanem zwierząt, i oczekiwalibyśmy od Komisji szybkich działań, które przekonałyby nas, że zwierzęta traktuje się przyzwoicie.

Andris Piebalgs, komisarz. – Panie przewodniczący! Chciałbym podziękować Parlamentowi, a w szczególności pani Paulsen, za przedmiotowe sprawozdanie z inicjatywy własnej w sprawie planu działań dotyczącego dobrostanu zwierząt. W sprawozdaniu odzwierciedlono nie tylko dotychczasowe fakty, ale przedstawiono też ważne i przydatne pomysły, jeśli chodzi o przyszłą strategię w odniesieniu do dobrostanu zwierząt.

Przyjęty w 2006 roku plan działań można zasadniczo uznać za sukces. Zgromadzono w nim poszczególne inicjatywy UE, tworząc jedną wizję dobrostanu zwierząt, natomiast wdrożenie tego planu powiodło się w dużym stopniu. Ogólnie mówiąc, Komisja podziela opinię wyrażoną w procedurze głosów z sali, że egzekwowanie prawa to nadal poważny problem i należy kontynuować oraz zwiększać wysiłki na rzecz prawidłowego jego wdrażania.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Chrisa Daviesa, to na to konkretne pytanie odpowiemy na piśmie, ale zasadniczo Komisja koncentruje się na kwestii wdrażania. Należy wdrażać przyjęte przepisy. Podyktowane jest to nie tylko zasadą praworządności, ale też koniecznością zapewnienia uczciwej konkurencji.

Zgadzamy się również z potrzebą propagowania uczciwej konkurencji między producentami z UE i spoza jej terytorium. Dobrostan zwierząt to także „problem pozahandlowy”, który trzeba podnieść i wyjaśnić w ramach negocjacji WTO. Nasza przyszła strategia będzie musiała być ukierunkowana na wyjaśnienie tej sprawy.

Przyjmuję do wiadomości wezwanie do sporządzenia nowego planu działań na lata 2011–2015 i miło mi państwa poinformować, że Komisja już podjęła działania w tym kierunku. Pragniemy stworzyć nową strategię na rzecz dobrostanu zwierząt o podejściu całościowym, uwzględniając ogólne koszty producentów z UE oraz skutki środków w zakresie dobrostanu zwierząt dla konkurencyjności tych producentów.

Jak zaznaczono w sprawozdaniu, w artykule 13 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej uwydatnia się konieczność uwzględnienia wszystkich zwierząt. Bardzo interesujący jest również pomysł zakładający ogólne europejskie prawo w odniesieniu do dobrostanu wszystkich zwierząt. Takie ogólne prawo stanowiłoby podstawę dla dalszych inicjatyw, w tym nie tylko dla inicjatyw legislacyjnych, ale też dla tych dotyczących informowania konsumentów, edukacji, badań naukowych i propagowania wyższych standardów.

Przyjmuję również do wiadomości i doceniam poparcie dla utworzenia europejskiej sieci ośrodków referencyjnych ds. ochrony i dobrostanu zwierząt. Pomagałaby ona instytucjom UE, państwom członkowskim i zainteresowanym podmiotom w działaniach na rzecz propagowania inicjatyw w obszarze dobrostanu zwierząt.

Podzielam państwa opinię, że w przyszłej strategii należy zachować ostrożność, jeśli chodzi o koszty i konkurencyjność. Musimy zapewnić spójność naszych polityk, zapewniając przy tym ogólną stabilność naszych propozycji w ujęciu globalnym.

W sprawozdaniu podkreślono także, że budżet UE powinien odpowiadać naszym ambicjom, obejmując przede wszystkim wystarczające środki na badania naukowe, nowe technologie i techniki w dziedzinie dobrostanu zwierząt. Uwydatniono także konieczność zapewnienia wystarczających środków na potrzeby właściwego monitorowania i wspierania producentów w UE.

Jak już powiedziałem, Komisja popiera te wszystkie pomysły, które razem dowodzą dużego znaczenia dobrostanu zwierząt w strategii UE. Komisja planuje przedstawić nową strategię UE w odniesieniu do dobrostanu zwierząt w 2011 roku.

Przewodniczący. - Zamykam debatę. Głosowanie odbędzie się za dwa tygodnie, podczas kolejnej sesji miesięcznej w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (artykuł 149 Regulaminu)

Véronique Mathieu (PPE), na piśmie. – (FR) Dobrostan zwierząt to ważna sprawa. Zgodnie z zaleceniem w sprawozdaniu pani poseł Paulsen, trzeba rygorystycznie przestrzegać prawodawstwa europejskiego w tej kwestii. Musimy również zapewnić, aby normy w zakresie dobrostanu zwierząt obowiązujące w UE stosowano na zasadzie wzajemności do towarów przywożonych na terytorium Europy. W istocie, nie należy karać naszych rolników i podmiotów z sektora rolno-spożywczego w czasach, kiedy ponoszą dodatkowe koszty, by spełnić wymogi UE. Normy w zakresie dobrostanu zwierząt muszą być ściśle powiązane z europejską polityką handlową, ochroną naszych miejsc pracy oraz z praktykami łowieckimi w celu zarządzania fauną, mającymi zasadnicze znaczenie w zapewnieniu równowagi, jeśli chodzi o różnorodność biologiczną. Ponadto chciałabym wyrazić zastrzeżenia do utworzenia europejskiej sieci ośrodków referencyjnych ds. ochrony i dobrostanu zwierząt. Jako sprawozdawczymi w sprawie udzielenia zdecentralizowanym agencjom UE absolutorium za 2008 rok, dobrze znam problem tworzenia agencji, którym niestety brakuje ogólnej spójności. Zanim zaczniemy rozważać utworzenie nowych agencji, trzeba rozwiązać ten problem, analizowany przez międzyinstytucjonalną grupę roboczą ds. agencji.

23. Rolnictwo UE a zmiany klimatu (krótka prezentacja)

Przewodniczący. - Kolejnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie sporządzone przez pana posła Stéphane'a Le Folla w imieniu Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w sprawie rolnictwa unijnego i zmian klimatu (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, sprawozdawca. – (FR) Panie przewodniczący, panie komisarzy! W sprawozdaniu, które przedstawiłem Parlamentowi staram się wyjaśnić, że sektor rolny ma swoje miejsce i rolę do odegrania w walce z globalnym ociepleniem.

W tym tygodniu natura przypominała nam – tym razem w postaci wulkanów – że może znacznie wpływać na działalność człowieka oraz klimat. Mimo wszystko oznacza to jednak, że ludzie, a zwłaszcza Europa, muszą przyjąć na siebie odpowiedzialność za walkę ze zjawiskiem, które określamy mianem globalnego ocieplenia.

W sprawozdaniu staram się dowieść, że można kontynuować wysiłki na rzecz ograniczenia emisji dwutlenku węgla i zużycia paliw kopalnych w sektorze rolnym, przede wszystkim jednocześnie znacznie się przyczyniając do wiązania dwutlenku węgla, co pozwoli nam osiągnąć niższe emisje dwutlenku węgla na szczeblu światowym oraz wychwytywać i składować większe ilości dwutlenku węgla.

W sprawozdaniu usiłuję zilustrować konieczność rezygnacji z rozczłonkowanego podejścia do rolnictwa, polegającego na wprowadzaniu nowych dyrektyw w sprawie gleby, wody, pestycydów itd. zawsze w przypadku pojawienia się problemu, na rzecz rozwiązania sprawy rolnictwa w sposób wszechstronniejszy i bardziej uporządkowany.

Przyjmując takie podejście, musimy określić sposoby nie tylko na ograniczenie zużycia energii w sektorze rolnym, ale również na jego udział w procesie wiązania dwutlenku węgla, o czym już wcześniej wspominałem. Ta rola sektora wiąże się przede wszystkim z fotosyntezą i biomasą, a zwłaszcza z obszarem bliskim mojemu sercu, czyli z glebą i możliwością składowania węgla organicznego w glebach europejskich.

Uważam, że podejście takie, które omawiam w moim sprawozdaniu i które, mam nadzieję, zostanie poparte w głosowaniu podczas miesięcznej sesji w Brukseli, zapoczątkuje w europejskim rolnictwie nowy etap zrównoważonego rozwoju oraz przejście do rolnictwa bardziej ukierunkowanego na środowisko, awansując nasze rolnictwo do czołowej pozycji w stosunku do innych kontynentów i innych systemów rolnych. Przyjęcie takiego podejścia przyniosłoby pozytywniejsze skutki dla gospodarki i środowiska, niosąc tym samym większe korzyści w kategoriach społecznych.

W sprawozdaniu poruszam zatem określony problem rolnictwa w obszarze walki z globalnym ociepleniem, wnosząc również – w każdym razie taką mam nadzieję – o analizę innych sposobów podtrzymania zrównoważonego rozwoju, zwłaszcza o udział w mającej się odbyć debacie na temat przyszłej polityki rolnej od 2013 roku.

Zwracam się do Komisji; będę zwracał się również do komisji rolnych, co często czyniłem, jak również do różnych ministerstw, zawsze, kiedy tylko nadarzy mi się okazja. Uważam, że musimy zmienić kierunek. WPR od 2013 roku musi być ambitniejsza. Musi się opierać na celach, które pomogą obywatelom zrozumieć, po co potrzebna jest nam wspólna polityka rolna.

Potrzebujemy wspólnej polityki rolnej, ponieważ europejska wspólnota rolna musi zapewnić bezpieczeństwo żywności i wkroczyć na drogę zrównoważonego rozwoju. W każdym razie taki kierunek proponuję w moim sprawozdaniu i mam nadzieję zyskać poparcie większości w tym Parlamencie.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Panie przewodniczący! Bardzo dziękuję sprawozdawcy za sprawozdanie. Rolnictwo to sektor gospodarki, w którym już czyni się najwięcej i można dalej czynić na rzecz ochrony środowiska. Jak dotąd zdołaliśmy ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w sektorze rolnym o 20%. Ponadto gleby rolne i rośliny wychwytyują duże ilości CO₂ z atmosfery. Rolnictwo zatem to częściowe rozwiązanie problemu zmian klimatu. Z drugiej strony należy nadać priorytetowe znaczenie produkcji żywności dla 500 milionów obywateli UE, wykorzystując jednocześnie w możliwie najefektywniejszy sposób środki i zapewniając jak najwyższy poziom ochrony środowiska oraz bioróżnorodności.

Rolnicy nie mogą sami borykać się z tym problemem. Potrzebują silnej europejskiej polityki rolnej, która zapewni im wsparcie. Tylko w ten sposób możemy nadal produkować wystarczającą ilość żywności dla coraz liczniejszej ludności na świecie, chroniąc jednocześnie środowisko w celu zwalczania zmian klimatu.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Panie przewodniczący! Sprawozdanie pana Le Folla jest niezmiernie istotne z uwagi na znaczenie takich spraw jak produkcja żywności i rolnictwo.

Europa musi być samowystarczalna. Jest to również ważne dla zapobiegania zmianom klimatu, gdyż krótkie trasy przewozów i lokalna produkcja żywności to najlepszy sposób na zapobieganie zmianom klimatu.

Rolnictwo musi być ekologicznie zrównoważone i mamy wiele do zrobienia w tym obszarze. Państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą odegrać w tej sprawie rolę pionierów i w tym znaczeniu Europa i państwa członkowskie są w dobrej sytuacji, ponieważ mamy możliwość inwestowania w badania naukowe.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Panie przewodniczący! Chciałbym serdecznie podziękować panu posłowi Le Followi za przedmiotowe sprawozdanie. Zawiera ono bardzo istotne punkty, które w przyszłości będziemy musieli mieć na uwadze. W nowej reformie rolnej należy koniecznie uwzględnić ochronę klimatu; reforma musi obejmować tę kwestię. W przyszłości będziemy potrzebowali zrównoważonych i rozsądnych z punktu widzenia ekologii procedur, które zapewnią ochronę środowiska. Rolnictwo to nie tylko ofiara, jeśli chodzi o ochronę klimatu; to także ważny element w kategoriach przyczyn. Dziesięć procent gazów cieplarnianych nadal pochodzi z rolnictwa. Tu trzeba także wprowadzić ograniczenie.

Musimy zwrócić uwagę na sprawę, którą porusza w swoim sprawozdaniu pan Le Foll, a mianowicie na fakt, że na przykład importujemy duże ilości soi z Brazylii. Rolnictwo europejskie również częściowo odpowiada za to, że całe obszary lasów pierwotnych w innych krajach przekształca się w bardzo intensywnie uprawiane grunty rolne, co ostatecznie wpływa również na tę sytuację. To sprawa, którą musimy w przyszłości rozważyć. W przyszłości będziemy musieli również podjąć wysiłki na rzecz przywrócenia w Europie dostaw naszego własnego białka. To także jest po części rozwiązanie problemów środowiskowych związanych z ochroną klimatu.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Niezmiernie ważnym aspektem sprawozdania posła Le Folla jest fakt, że bez rolnictwa nie mielibyśmy najmniejszych szans podejmować działań ukierunkowanych na walkę z globalną zmianą klimatu. Mam tu na myśli zwłaszcza leśnictwo, które jak dotąd nie otrzymuje odpowiedniego wsparcia. Całkowicie się zgadzam, że w przyszłości rolnictwo musi być bardziej ekologiczne i przyjazne środowisku. Z jednej strony jest to bardzo ważne; z drugiej strony, rolnictwo przyczynia się do wytwarzania wielu dóbr publicznych w wymiarze środowiskowym – bioróżnorodność, ochrona krajobrazu wiejskiego, czystości wody itd. – których ani rynek ani wspólna polityka rolna wystarczająco nie wynagradzają. W związku z tym, poczynwszy od 2013 roku wspólna polityka rolna musi zapewniać stworzenie rynku dla dóbr publicznych w wymiarze środowiskowym, aby rolnicy mogli korzystać z dodatkowych usług i otrzymywać wynagrodzenie za dodatkowe usługi, które świadczą.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Panie przewodniczący! Przedmiotowe sprawozdanie z inicjatywy własnej dotyczy niezmiernie ważnego obszaru, gdyż rolnictwo będzie odgrywać w przyszłości coraz ważniejszą rolę. Popyt na żywność szybko rośnie na całym świecie, a zmiany klimatu skutkują jednocześnie ograniczeniem gruntów uprawnych. Ponadto rosną wymagania konsumentów, jeśli chodzi o jakość żywności.

Zapewniając wiarygodnie bezpieczeństwo żywności na swoim terytorium, Europa musi również odegrać swoją rolę w utrzymaniu dostaw żywności na innych kontynentach.

Jako istotny element polityki klimatycznej UE należy również traktować inwestowanie w zrównoważone leśnictwo oraz lepsze wykorzystanie lasów. Z tego powodu byłam nieco zawiedziona, że w strategii UE do 2020 roku przewidziano bardzo niską kwotę na inwestycje w rolnictwo i leśnictwo. Mimo wszystko, rolnictwo i leśnictwo odgrywają zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa europejskiej żywności, efektywniejszym wytwarzaniu bioenergii oraz szans powodzenia dla obszarów wiejskich.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Panie przewodniczący! Jeżeli mogę, to chciałabym podziękować sprawozdawcy za bardzo pokrzepiające nowe podejście. Osobiście jestem przekonana, że rolnictwo i leśnictwo to najważniejsze czynniki w naszych dążeniach do ograniczenia emisji dwutlenku węgla, zwłaszcza jeżeli zamierzamy wiązać dwutlenek węgla w drzewach, roślinach, korzeniach oraz w glebie. Nie wymaga to opanowywania nowych technologii czy realizacji projektów badawczych, ponieważ posiadamy już wymaganą wiedzę i instrumenty.

Zważywszy, że przed chwilą wypowiadałam się na temat ochrony i dobrostanu zwierząt, chciałabym zadać zasadnicze pytanie: czy nie powinniśmy zmienić samej wspólnej polityki rolnej? Jeżeli zapłacimy rolnikom za wszystkie korzyści, których dostarczają i które mają zasadnicze znaczenie dla życia – jak w tym przypadku – dla całego społeczeństwa, to zamiast płacić za to, co ludzie posiadają, płacilibyśmy im za to, co czynią.

Vasílica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Przede wszystkim chcę pogratulować sprawozdawcy wszechstronnego podejścia do jednego z najpilniejszych w tej chwili problemów. Zmiana klimatu stanowi jedno z najpoważniejszych zagrożeń nie tylko dla środowiska, ale też dla gospodarki i społeczeństwa. Plony z roku na rok zmieniają się w dużym stopniu pod wpływem różnych krańcowych uwarunkowań

klimatycznych, co niewątpliwie wpływa na wszystkie sektory gospodarki, chociaż najbardziej wrażliwe pod tym względem jest rolnictwo.

Na tym tle Komisja Europejska musi w swoich strategiach uwzględnić zarówno ochronę przed przykrymi konsekwencjami dla rolnictwa w Unii Europejskiej, jak i konieczność zapobiegania tym konsekwencjom, wdrażając plan działania na obszarach najczęściej doświadczanych. Mam tu na myśli dostosowanie działalności rolnej do nowych warunków: zalesianie, zarządzanie zasobami wodnymi na potrzeby rolnictwa oraz działania ukierunkowane na zapewnienie, by zanieczyszczone grunty były bardziej przyjazne środowisku.

Kolejnym środkiem musi być plan na przyszłość ukierunkowany na wyeliminowanie przyczyn zmiany klimatu przez propagowanie globalnej niskoemisyjnej gospodarki i jednocześnie wspieranie bezpieczeństwa energetycznego. Unia Europejska musi utrzymać swoją wiodącą rolę w walce ze zmianami klimatu, której nie można zepchnąć na dalszy plan w związku z obecnymi problemami gospodarczymi.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Panie przewodniczący! Jestem pod wrażeniem kompleksowego podejścia do sprawy w tym sprawozdaniu. Mam jednak bardzo proste pytania: jaka jest rzeczywista odpowiedzialność, wpływ, oddziaływanie rolnictwa na zmiany klimatu, myślę tak o pozytywach, jak i negatywach? Czy można powiedzieć, że stanowisko nauki, nasze doświadczenia są na tyle mocnymi argumentami, aby oczekiwać tak dużego zwiększenia nakładów na przeciwdziałanie ocieplenia nie do końca zdefiniowanego? Przecież tak pilna jest potrzeba walki ze skutkami kryzysu gospodarczego, bezrobociem czy innymi trudnymi problemami naszej sytuacji społeczno-gospodarczej w Unii.

Na ile WPR już wdraża wymogi ochrony klimatu i jakie instrumenty mogą być zastosowane we wspólnej polityce rolnej w tym zakresie w przyszłości?

Chris Davies (ALDE). – Panie przewodniczący! Chcę powiedzieć kilka słów o moim domu. Jestem wystarczająco szczęśliwy, że żyję na skraju Saddleworth Moorlands, między takimi miastami jak Manchester i Leeds. Jest to południowy kraniec torfowiska, które rozpościera się na obszarze od Anglii po Szkocję.

To bardzo rzadkie środowisko naturalne w skali ogólnoeuropejskiej, ogołocone wskutek 250-letnich zanieczyszczeń przemysłowych, które doprowadziły do wyniszczenia wielu różnych gatunków, jakie mogłyby żyć w tym środowisku. Przyczyniło się do tego nadmierne zużycie naturalnych zasobów, być może za sprawą owiec i pożarów. Schnąc, torfowiska wydzielają oczywiście gazy skutkujące globalnym ociepleniem. Coś, co powinno stanowić cudowny obszar, dostarcza ogromnych ilości gazów prowadzących do globalnego ocieplenia.

Towarzystwo Królewskie ds. Ochrony Ptaków usiłuje teraz przywrócić to naturalne środowisko i pozyskać torfowiec, który pozwoliłby na ponowne utworzenie torfowiska. Potrzeba na to nie milionów, ale dziesiątek tysięcy czy może setek tysięcy. To niewielki element, który może przyczynić się zarówno do przywrócenia, jak i stymulowania bioróżnorodności oraz do ochrony tego środowiska torfowisk, które zatrzymuje gazy skutkujące globalnym ociepleniem. Rozważając reformę wspólnej polityki rolnej, musimy koniecznie mieć ten fakt na uwadze.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Emisje dwutlenku węgla z rolnictwa mają znaczny udział w ogólnych emisjach tego związku. To dlatego podkreślamy potrzebę zwiększenia efektywności energetycznej w tym sektorze. Nalegam, aby Komisja nieustannie badała powiązania między wysokimi cenami żywności a rosnącymi cenami energii, zwłaszcza pod kątem wykorzystywanych paliw.

Chciałabym państwu przypomnieć, że bodźce mające stymulować zrównoważoną uprawę roślin energetycznych nie powinny zagrażać produkcji żywności. Dlatego apelujemy, by Komisja monitorowała skutki rosnącej produkcji biopaliw w Unii Europejskiej oraz w państwach trzecich w kategoriach zmian w użytkowaniu gruntów, cen produktów żywnościowych oraz dostępu do żywności.

Wzywamy Komisję i państwa członkowskie do propagowania badań naukowych i rozwoju w celu zapewnienia nam ochrony przed zmianą klimatu oraz umożliwienia nam dostosowania się do tych zmian. Mam tu na myśli przede wszystkim badania naukowe w obszarze przyszłej generacji biopaliw.

Andris Piebalgs, komisarz. – Panie przewodniczący! Chciałbym podziękować sprawozdawcy – panu posłowi Le Followi za to bardzo istotne sprawozdanie w sprawie rolnictwa i zmian klimatu.

Walka ze zmianą klimatu ma bezwzględnie priorytetowe znaczenie w wymiarze ogólnosiwiatowym. UE ma ogromny udział w walce ze zmianą klimatu, tak jak przyczynia się do niej również sektor rolny. Realizujemy politykę skutkującą ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych. Rolnictwo również zapewni odnawialne

źródła energii na rzecz lepszego wykorzystania całego cyklu oraz wszystkich produktów pochodzących z rolnictwa. W ramach polityki rolnej UE usiłujemy także zoptymalizować funkcję gleb rolnych polegającą na pochłanianiu dwutlenku węgla.

Od czasów reformy w 1992 roku dokonano znacznego postępu w zakresie połączenia wszystkich uwarunkowań środowiskowych we wspólnej polityce rolnej. Ostatnia ocena funkcjonowania reformy WPR stanowi kolejny krok w tym kierunku, ze szczególnym uwzględnieniem przeciwdziałania zmianom klimatu i dostosowania się do nich.

Aktualne ramy wspólnej polityki rolnej zapewniają wyważone podejście w kategoriach wiążących wymogów zasady wzajemnej zgodności, wprowadzających ograniczenia w zakresie niektórych praktyk stosowanych w gospodarce rolnej, jak i w kategoriach bodźców stymulujących praktyki w gospodarce rolnej przyjazne klimatowi i będące wynikiem rozwoju obszarów wiejskich.

Komisja w pełni podziela opinię o konieczności globalnego rozwiązania problemu zmiany klimatu i ważne jest, że inni biorą z nas przykład. Z jednej strony musimy kontynuować działania mające zapewnić udział rolnictwa UE w przeciwdziałaniu zmianie klimatu przez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora rolnego, zwiększenie zdolności gleby do pochłaniania CO₂ oraz wykorzystanie odnawialnej energii z innych źródeł, natomiast z drugiej strony musimy stymulować większą wydajność w sektorze rolnym, jego efektywność w zakresie dostaw żywności, dowodząc tym samym możliwości równoczesnej realizacji dwóch celów: bezpieczeństwa żywności i zrównoważenia środowiskowego.

W ramach obecnych przygotowań wspólnej polityki rolnej na okres od 2013 roku oraz w świetle wyników toczących się negocjacji w sprawie zmiany klimatu, Komisja przeanalizuje sposoby dalszego i lepszego uwzględnienia celów w obszarze przeciwdziałania zmianie klimatu i przystosowania się do niej w instrumentach wspólnej polityki rolnej.

Przewodniczący. - Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się za dwa tygodnie, podczas kolejnej sesji miesięcznej w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (artykuł 149 Regulaminu)

Robert Dušek (S&D), na piśmie. – (CS) Zmiany klimatu bezpośrednio wpływają i będą wpływały na rolnictwo, gdyż oddziałują na żywe organizmy i na wydajność, a to przede wszystkim za sprawą jakości gleb, wody i powietrza. Niestety, ale rolnictwo ma obecnie również swój udział (prawie 10%) w wytwarzaniu gazów cieplarnianych. Nawozy azotowe uwalniają podtlenek azotu, a procesy trawienne zwierząt gospodarskich skutkują powstawaniem metanu. Oczywiście to właśnie rolnictwo może pomóc w walce z globalnym ociepleniem, zwłaszcza za sprawą nowych metod uprawy ukierunkowanych na ochronę gleby i ograniczenie składowania CO₂, przez zapewnienie wsparcia leśnictwu i agroleśnictwu oraz rolnictwu ekologicznemu. Z zadowoleniem przyjmuję i w pełni popieram opinię sprawozdawcy dotyczącą wprowadzenia wspólnej europejskiej polityki leśnej mogącej wspierać gospodarkę i produkcję leśną, a nie koncentrującą się na wykorzystywaniu lasów głównie do celów działalności gospodarczej ukierunkowanej przede wszystkim na zyski finansowe podmiotów półpublicznych lub prywatnych. Badania naukowe dowodzą wyjątkowej zdolności tego sektora do wychwytywania dwutlenku węgla w sposób naturalny i nieskutkujący zanieczyszczeniami. Lasy pomagają także rozwiązywać problemy związane z erozją i degradacją gleby, niedoborem i zanieczyszczeniem wody, pomagają też zachować różnorodność biologiczną gatunków roślin i zwierząt. Z tych wszystkich powodów w pełni popieram przyjęcie sprawozdania.

Mairead McGuinness (PPE), na piśmie. – Popieram przedmiotowe sprawozdanie, które przedstawiono we właściwym czasie, i w którym rozważa się rolę, jaką rolnictwo może odegrać w łagodzeniu skutków zmiany klimatu. W sprawozdaniu FAO zatytułowanym „Sytuacja w zakresie wyżywienia i rolnictwa w 2009 roku” uwydatniono nieodzowność zwierząt gospodarskich dla produkcji żywności na całym świecie. Dla zaspokojenia światowego zapotrzebowania na żywność zasadnicze znaczenie ma utrzymanie naszych obecnych poziomów produkcji. Będziemy musieli jednak wypracować równowagę, jeśli chodzi o zapewnienie dostatecznej ilości żywności dla ludności na świecie i produkcję tej żywności w sposób, który nie doprowadzi do zwiększenia negatywnych skutków dla klimatu na świecie. W toczącej się debacie na temat kształtu WPR od 2013 roku należy bardziej skoncentrować się na roli, jaką mogą odegrać w tym procesie europejscy rolnicy, natomiast UE musi koniecznie pomóc naszym rolnikom wypracować wspomnianą równowagę.

W pełni popieram zawarty w przedmiotowym sprawozdaniu PE apel o zrekomensowanie rolnikom wysiłków podejmowanych w celu ograniczania emisji oraz zapewnienie wsparcia w dostosowaniu się do

środków wprowadzanych w ramach przeciwdziałania zmianie klimatu. Bardzo mile widziana i w istocie bardzo trafna jest zawarta w sprawozdaniu propozycja opracowania na szczeblu UE strategii zapobiegania skutkom niekorzystnych warunków klimatycznych dla rolnictwa w UE, jeżeli wziąć pod uwagę skrajnie przykre warunki klimatyczne, których doświadczali rolnicy w ostatnich miesiącach.

Rovana Plumb (S&D), na piśmie. – (RO) Zmiana klimatu bezpośrednio wpływa na rolnictwo. Jej najpoważniejsze skutki są szczególnie widoczne wśród ludności obszarów wiejskich, która utrzymuje się z rolnictwa. Najbardziej narażone na skutki zmiany klimatu są kobiety. Dzieje się tak dlatego, że z jednej strony stanowią one w wielu krajach większość siły roboczej w rolnictwie, natomiast z drugiej strony nie mają takich samych możliwości zarobkowania jak mężczyźni.

Metoda działalności rolnej w tysiącleciu, w które właśnie weszliśmy, wymaga od ludzi nakładów mogących sprostać podstawowym potrzebom, takich jak: zapewnienie bezpieczeństwa żywnościowego dla ludności na świecie, która według prognoz ma wzrosnąć do 2050 roku do 9 miliardów; dostarczenie środków harmonizujących wspierających jakościowy i ilościowy wzrost produkcji rolnej, ukierunkowanych na produkcję żywności z uwzględnieniem wymagań rozwojowych związanych z produkcją biopaliw; ochrona ekosystemów; jak również wyeliminowanie powiązań między wzrostem gospodarczym a degradacją środowiska.

Uważam, że trzeba przyjąć nową strategię, opierając się na nowym podejściu skoncentrowanym na wzorcach zrównoważonej produkcji rolnej, rekompensatach mających pokryć dodatkowe koszty związane z realizacją tych celów (np. lokalne kontrakty w odniesieniu do ekocertyfikatów) oraz na tworzeniu „ekologicznych miejsc pracy” i integracji kobiet na rynku pracy (ochrona obszarów wiejskich, bioróżnorodności, wykorzystanie gazów cieplarnianych do uprawy warzyw i kwiatów).

24. Dokładniejsze ukierunkowanie pomocy dla rolników na obszarach nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi (krótka prezentacja)

Przewodniczący. - Kolejnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie sporządzone przez pana posła Herberta Dorfmana w imieniu Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w sprawie rolnictwa na obszarach nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi – przegląd specjalny (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, sprawozdawca. – (DE) Panie przewodniczący, panie komisarzu, panie i panowie! W przedmiotowym sprawozdaniu skoncentrowaliśmy się na komunikacie Komisji dotyczącym rolnictwa na obszarach nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi.

Konkretnie dotyczy on wytyczenia granic obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania i wypracowania nowych sposobów takiego wytyczania granic. Obecnie obszary te wytycza się przede wszystkim na podstawie kryteriów krajowych lub wyłącznie według tych kryteriów. Kryteriów takich jest ponad 100 i łącznie się one różnią w poszczególnych państwach członkowskich naszej Unii.

Taki stan faktyczny nie zapewnia jednolitości i był wielokrotnie krytykowany przez Trybunał Obrachunkowy. W swoim komunikacie Komisja proponuje nowe sposoby wytyczania granic takich obszarów z zastosowaniem ośmiu różnych kryteriów, które mają prowadzić do całkowitego przeklasyfikowania omawianych obszarów.

Parlament nie wie, jaki wpływ będą miały te kryteria, gdyż w chwili opracowywania przedmiotowego sprawozdania niedostępne były symulacje dla tych obszarów, o których przeprowadzenie Komisja zwróciła się do państw członkowskich, jak również nie mieliśmy w te symulacje żadnego wglądu.

Chciałbym w skrócie przedstawić propozycje, które zawarliśmy w przedmiotowym sprawozdaniu. Uważamy, że w zasadzie jednolita metoda wytyczania granic jest rozsądna i być może również konieczna do zapewnienia jednolitości w całej Unii Europejskiej. Uważamy też, że dodatek wyrównawczy – który mogą państwa uważać za najważniejszy rezultat tego procesu wytyczania granic, gdyż ma on przede wszystkim na celu zapewnienie rekompensat na tych obszarach – to niezmiernie ważny element polityki rolnej, umożliwiający przede wszystkim działalność rolną tam, gdzie w innej sytuacji byłaby ona bardzo utrudniona, czyli inaczej mówiąc, na obszarach o niekorzystnych warunkach gospodarowania, zwłaszcza na obszarach górskich.

Nie jesteśmy jednak w stanie przeprowadzić oceny jakości tych kryteriów, to znaczy stwierdzić, czy zdają one egzamin, ponieważ nie mamy obecnie dostępu do żadnych symulacji dla poszczególnych obszarów. Istnieją jednak bardzo konkretne wątpliwości co do wystarczającej dokładności tych kryteriów.

Trzeba jeszcze wyjaśnić, czy kryteria proponowane teraz przez Komisję powinny faktycznie mieć taką formę, czyli mówiąc inaczej, należy rozpatrzyć każde kryterium oddzielnie, lub czy w określonych okolicznościach należy uwzględniać kilka kryteriów jednocześnie. Specyficzne utrudnienia wiążą się często z kilkoma czynnikami jednocześnie i wydaje nam się jak najbardziej uzasadnione rozważyć, czy nie zachodzi bezwzględna konieczność wzięcia pod uwagę całego zestawu tych kryteriów jednocześnie.

Musimy także zastanowić się, czy nie należy tu uwzględnić zasady pomocniczości, czyli czy w tym przypadku również nie musimy opracować z grubsza ram, stosując nowe kryteria, po czym umożliwić państwom członkowskim i regionom ich odpowiednie dostosowanie.

Chcę jeszcze powiedzieć, że moim zdaniem koniecznie należy również rozważyć wprowadzenie okresów przejściowych. Omawiane wytyczanie granic spowoduje wykluczenie niektórych obszarów, które będą potrzebowały dostatecznie długiego okresu przejściowego.

Podsumowując, chciałbym powiedzieć – i uważam, że sprawozdanie również odzwierciedla tę opinię – że obecny komunikat Komisji wymaga jeszcze dopracowania i zanim zostanie wdrożony, trzeba go bardzo ostrożnie rozważyć z uwagi na daleko idące konsekwencje dla rolników podlegających jego zakresowi.

Na koniec chcę serdecznie podziękować posłom do tego Parlamentu oraz pracownikom Komisji, którzy przez ostatnie kilka miesięcy pomagali sporządzić przedmiotowe sprawozdanie.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Panie przewodniczący! Bardzo dziękuję sprawozdawcy za wspaniałe sprawozdanie. Dotowanie obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania to podstawowy element wspólnej polityki rolnej ukierunkowany na utrzymanie ogólnego rozwoju rolnictwa w całej Europie. Dlatego należy poprzeć podejście Komisji do opracowania systemu, który mógłby być stosowany w całej UE na potrzeby wytyczania granic takich obszarów. Pojawia się jednak podstawowe pytanie, a mianowicie, czy osiem kryteriów opracowanych w tym celu faktycznie wystarczy. Nie jestem przekonany, czy są to w rzeczywistości właściwe kryteria, które można stosować. Nie mogę zrozumieć – i sądzę, że to samo może powiedzieć sprawozdawca oraz cała Komisja Rolnictwa i Rozwoju Wsi – dlaczego Komisja nie udostępniła nam wyników symulacji w odniesieniu do tych ośmiu kryteriów. W związku z tym apeluję do Komisji: takie sytuacje naprawę nie mogą się zdarzać tak często, jak to ma miejsce.

Kiedy chcemy i musimy coś ocenić, to naturalnie musimy znać także wyniki. Traktuję to jako przejaw pewnego braku zaufania do Parlamentu. W przypadku tego konkretnego wnioskowanego rozporządzenia oznacza to, że pozostało jeszcze wiele do zrobienia. Mam nadzieję, że Komisja dokładnie przeanalizuje sprawozdanie posła Dorfmann, które przyjęliśmy jako nasze własne. Osobiście mam nadzieję, że pan Dorfmann będzie mógł nadal zapewniać polityczny wkład w tę sprawę.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Panie przewodniczący! Ja również chciałbym podziękować posłowi Dorfmannowi za przedmiotowe sprawozdanie. Dowiódł on w nim wyraźnie, że w tej kwestii pozostaje jeszcze kilka spraw do wyjaśnienia. Tak jak moi przedmówcy, ja także uważam, że obecne ramy dla wytyczania granic omawianych obszarów są zbyt pobieżne i uproszczone. Pod wieloma względami nie zaspokajają one potrzeb regionów o niekorzystnych warunkach gospodarowania. Zadaję sobie pytanie, czy będziemy w stanie sprostać zadaniu, wykorzystując jedynie te naturalne kryteria.

Musimy również dokładnie przeanalizować sytuację społeczną, która odgrywa podstawową rolę w regionach o niekorzystnych warunkach gospodarowania. Mając na uwadze zasadnicze znaczenie płatności dla regionów o niekorzystnych warunkach gospodarowania dla przetrwania wielu gospodarstw, Komisja musi ponownie rozważyć dopracowanie obecnych ram w celu zapewnienia wielu regionom szansy przetrwania.

Obawiam się, że wdrożenie obecnego systemu prowadziło do znacznych zmian rodzaju działalności, które nie zawsze są zrozumiałe i wywołują duży niepokój oraz niepewność w sektorze rolnym. Musimy się temu jeszcze raz przyjrzeć.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) To bardzo ważne, aby na podstawie sprawozdania posła Dorfmann zachować priorytetowe znaczenie obszarów nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi w budżecie wspólnej polityki rolnej, ponieważ brak takiego wsparcia doprowadzi do poważnych szkód ekologicznych i problemów społecznych na tych obszarach. To cieszy, że Komisja – i w tym przypadku zasługuje ona na pochwałę – pozostawia w gestii państw członkowskich sprawę określania kwalifikujących

się obszarów na podstawie tych ośmiu kryteriów. Jednocześnie chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że do dnia dzisiejszego mamy do czynienia z różnicami i dyskryminacją wśród państw członkowskich nie tylko w kwestii bezpośrednich dopłat, które przyznaje się nowym państwom członkowskim, zwłaszcza ojczystej Łotwie pana komisarza, ale również innym nowym państwom członkowskim. W moim kraju mamy problem z zaopatrzeniem w wodę regionu wydm (Homokhátság), ponieważ poziom w okresie ostatnich czterdziestu lat obniżył się o 4–5 metrów, a obszar uległ połowicznemu spustynnieniu. Z takim samym problemem boryka się Południowa Europa i stąd szczególnego znaczenia nabiera wypracowanie rozwiązania problemu gospodarki wodnej w przyszłej wspólnej polityce rolnej.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Panie przewodniczący! Chciałbym podziękować naszemu koledze – posłowi Dorfmannowi za wspaniałą pracę, jaką włożył w przedmiotowe sprawozdanie. Uważam, że znakomicie podsumował w nim obecny stan rzeczy w kategoriach propozycji przedstawionych przez Komisję.

Moją wypowiedź chciałbym zaadresować w szczególności do pana komisarza. Prace w tej sprawie toczą się już od kilku miesięcy. Skutkują one ogromnym poruszeniem w sektorach kilku naszych państw członkowskich zagrożonych przeklasyfikowaniem, które ma lub może mieć miejsce w czasach, kiedy wiele sektorów produkcyjnych boryka się ze szczególnymi trudnościami – i ta sprawa będzie przedmiotem pytania ustnego jutro wieczorem. Musimy zatem kontynuować nasze prace, i to szybko. Nie sądzę, abyśmy mogli czekać trzy lata na wypracowanie jaśniejszej odpowiedzi dla rolników objętych omawianym procesem wytyczania granic.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Panie przewodniczący! To bardzo dobrze, że w przedmiotowym sprawozdaniu szczególnie uwydatniono sprawę obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania. Prawdziwym i podstawowym założeniem, z którym prawdopodobnie zgadzają się wszyscy tu obecni, jest zapewnienie wstępnych warunków dla rentownej produkcji rolnej w całej UE zarówno teraz, jak i w przyszłości.

Wydaje się, że kryteria określania obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania powodują duże zamieszanie. Musimy zwrócić szczególną uwagę na rolnictwo na takich obszarach, gdyż poprzednie reformy wspólnej polityki rolnej przeprowadzano bardzo często pod kątem obszarów o korzystnych warunkach gospodarowania.

Dalszy rozwój na obszarach o niekorzystnych warunkach gospodarowania jest bezwarunkowo uzależniony od zastosowania proporcjonalnych mechanizmów regulacyjnych. Unieważnienie niektórych poprzednich mechanizmów regulacji w sektorze rolnictwa przez UE nie powiodło się. Na przykład decyzje o wycofaniu kwot mlecznych oraz o zniesieniu systemu odłogowania nie sprzyjały obszarom o niekorzystnych warunkach gospodarowania.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Panie przewodniczący! Dotowanie rolnictwa europejskiego jest bezdyskusyjne. Do jego głównych przyczyn należy zaliczyć różne warunki produkcyjne tak w zakresie klimatu, jakości gleby, problemu dostępności do wody, usytuowania terenu, czy wreszcie uwarunkowań o charakterze społeczno-historycznym. Większość z nich ma istotny wpływ na wyniki produkcyjne i ekonomiczne. Wywierały one wpływ na dotychczasowe elementy składowe wspólnej polityki rolnej.

Podzielam poglądy i obawy autora wobec braku przewidywanych skutków nowego podejścia. Czyżby dotychczasowe kryteria były aż tak niewłaściwe? Oczekujemy wyliczeń i głębszej analizy skutków. Ważne jest pytanie, jak zachować produkcję rolną na trudnych obszarach gospodarowania. W mojej ocenie wsparcie tych obszarów wymaga dalszej kontynuacji w ramach wspólnej polityki rolnej w przyszłej perspektywie na odpowiednim poziomie.

Andris Piebalgs, komisarz. – Panie przewodniczący! Chciałbym podziękować panu posłowi Dorfmannowi za wspaniałe sprawozdanie w sprawie komunikatu Komisji „O dokładniejszym ukierunkowaniu pomocy dla rolników na obszarach nacechowanych specyficznymi naturalnymi utrudnieniami”.

Chciałbym poruszyć kilka kwestii. Ogólnym celem płatności dla obszarów nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi jest zapewnienie ciągłości użytkowania gruntów oraz utrzymanie krajobrazu wiejskiego i propagowanie systemów zrównoważonej gospodarki rolnej przez zarządzanie gruntami rolnymi. Płatności dla rolników na tych obszarach kompensują tym rolnikom dodatkowe koszty oraz dochody utracone wskutek specyficznych utrudnień naturalnych.

Rada zdecydowała o usunięciu społeczno-ekonomicznych kryteriów z celów płatności dla obszarów nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi. Usunięcie kryteriów społeczno-ekonomicznych

należy postrzegać w kontekście całego zestawu środków dostępnych państwom członkowskim na podstawie rozporządzenia w sprawie rozwoju obszarów wiejskich – zróżnicowanie działalności pozarolniczej, rozwój mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw, jak również działalność turystyczna i świadczenie podstawowych usług.

Płatności dla obszarów nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi nie można zatem traktować jak dźwigni interwencyjnej mającej służyć rozwiązaniu problemu wyludnienia. Opłaty wyrównawcze dla rolników na obszarach, na których produkcja nie jest zagrożona specyficznymi utrudnieniami naturalnymi i na których rolnicy nie ponoszą w związku z tym dodatkowych kosztów ani strat w dochodach, zakłóciłyby konkurencję z rolnikami z innych obszarów. Ponadto społeczno-ekonomiczne wskaźniki z czasem zmieniają się, w związku z czym każdy obszar trzeba by nieustannie monitorować i poddawać przeglądowi.

Propozycja, aby uwzględnić regiony oddalone, nie jest praktyczna z punktu widzenia uzgodnionych ram opracowanych przez Radę, zawierających odniesienie do obszarów nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi. Jeśli chodzi o peryferyjne położenie obszarów, to istnieją inne możliwe poziomy wytyczania granic, jak na przykład artykuł rozporządzenia dotyczący specyficznych utrudnień.

Na różnych etapach całego procesu Komisja zwracała się do państw członkowskich o przedstawienie propozycji alternatywnych dla kryteriów biofizycznych oraz ich progów. Propozycje te zostaną przeanalizowane przez naukowców w kategoriach ich zasadności oraz, przede wszystkim, przejrzystości i możliwości zastosowania w całej Wspólnocie. Zgodnie z życzeniem Rady alternatywne progi muszą jednak umożliwiać stwierdzenie, że dany obszar jest znacznie nacechowany specyficznymi utrudnieniami.

Po przeanalizowaniu możliwości wytyczania granic na podstawie kryteriów biofizycznych, we wniosku dotyczącym wspólnej polityki rolnej na okres od roku 2013 Komisja uwzględni wyniki tej analizy. Opracowany zostanie również wniosek dotyczący instrumentu prawnego umożliwiającego spokojne przekształcenie obszarów, które mogą utracić status obszarów nacechowanych specyficznymi utrudnieniami naturalnymi.

Przewodniczący. - Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się za dwa tygodnie, podczas kolejnej sesji miesięcznej w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (artykuł 149 Regulaminu)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), na piśmie. – Chcę podziękować sprawozdawcy za wspaniałą pracę. Utrzymanie zróżnicowanych i aktywnych obszarów jest ważne z kilku powodów, nie tylko z powodu rosnącego światowego zapotrzebowania na produkty żywnościowe oraz zrównoważoną i nieszkodliwą dla środowiska turystykę. Ponadto moglibyśmy doświadczyć poważnego zahamowania w uprawie gruntów na wielu obszarach, a tym samym znacznej utraty dochodów na obszarach wiejskich, jak i utraty krajobrazu wiejskiego, często kształtowanego przez całe wieki.

Petru Constantin Luhan (PPE), na piśmie. – (RO) System pomocy dla obszarów nacechowanych specyficznymi naturalnymi utrudnieniami skutecznie pomógł utrzymać uprawę gruntów rolnych w tych regionach. Znaczenie płatności wyrównawczych dla obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania jest bezsporne.

Państwa członkowskie wytyczały granice i klasyfikowały te obszary na podstawie wielu kryteriów, stosując własne zestawy wskaźników. Niezmiernie trudno jest jednak porównać te zestawy wskaźników ze względu na różne metody klasyfikowania i określania wagi poszczególnych regionów. Utworzenie wspólnego zestawu kryteriów klasyfikacji zwiększyłoby przejrzystość systemu, jak również jego niezawodność i skuteczność w całej Europie. Pod tym względem popieram konieczność dokonania przeglądu systemu pomocy dla rolników na obszarach nacechowanych specyficznymi naturalnymi utrudnieniami oraz konieczność opracowania globalnej strategii dla obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania, co spowoduje ograniczenie różnic, które pojawiły się w zakresie wsparcia finansowego udzielanego poszczególnym państwom członkowskim.

James Nicholson (ECR), na piśmie. – Powinniśmy pamiętać, że do grupy obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania klasyfikuje się obecnie 54% gruntów uprawianych w UE. Utrzymanie systemu obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania jest konieczne, jeżeli mamy zrekompensować rolnikom fakt dostarczania dóbr publicznych, uniknąć przypadków zaniechania uprawy gruntów, pomóc w propagowaniu bioróżnorodności oraz pomóc wspierać społeczności obszarów wiejskich. Rynek nie

wynagradza ani nie rekompensuje rolnikom ich działalności na obszarach nacechowanych specyficznymi naturalnymi utrudnieniami. Musimy zatem zapewnić odpowiednie finansowanie przyszłej reformy systemu obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania w ramach ogólnego budżetu wspólnej polityki rolnej, gwarantując jednocześnie uczciwy i niedyskryminacyjny system klasyfikacji. Zaproponowanych w początkowym komunikacie Komisji osiem biofizycznych kryteriów na potrzeby klasyfikacji obszarów znacznie nacechowanych specyficznymi naturalnymi utrudnieniami bez wątplenia ukierunkowano na cieplejszy i suchszy klimat kontynentalnej Europy. Bardzo mnie zatem ucieszył fakt przyjęcia na szczelbu komisji poprawek, w których jest mowa o „równowadze w zakresie wilgotności gleby” oraz „dniach pojemności wodnej”. To pierwszy krok na drodze do uniknięcia dyskryminacji krajów Europy Północnej, takich jak Zjednoczone Królestwo czy Irlandia w nowym systemie klasyfikacji.

25. Uproszczenie WPR (krótka prezentacja)

Przewodniczący. - Kolejnym punktem porządku dziennego jest sprawozdanie sporządzone przez pana posła Richarda Ashwortha w imieniu Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w sprawie uproszczenia WPR (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, sprawozdawca. – Panie przewodniczący, panie komisarzu! Jesteśmy na bardzo wczesnym etapie debaty prowadzącej do reformy wspólnej polityki rolnej w okresie po 2012 roku. W moim sprawozdaniu zaproponowałem pewne zasady, które powinny stanowić podstawę zreformowanej wspólnej polityki rolnej. Sektor rolny w oczywisty sposób potrzebuje zmian. Zmiany w nim będą konieczne ze względu na konieczność odzwierciedlenia wyzwań obecnych czasów, a tym bardziej czasów, które nadchodzą.

Wyzwania te będą dotyczyły takich kwestii jak: bezpieczeństwo żywnościowe, zmiany na rynku, zmiana klimatu oraz konieczność odpowiedniego zaspokojenia zapotrzebowania na dobra publiczne. Oczywiście jest zatem, że wspólna polityka rolna wymaga zmian w celu odzwierciedlenia tych wyzwań, tak jak oczywista jest konieczność zmiany sposobu realizacji wspólnej polityki rolnej z naszej strony.

Określając wspomniane zasady, które powinny stanowić podstawę zreformowanej wspólnej polityki rolnej, świadomie nie zagłębiałem się w szczegóły; pojawią się one w późniejszych sprawozdaniach. Rozwinąłem jednak dwa główne tematy. Pierwszy, to konieczność uproszczenia wspólnej polityki rolnej, nadania jej uczciwszego i przejrzystszy charakteru, a drugi to konieczność zmiany kultury wspólnej polityki rolnej, a mianowicie mocniejsze kierunkowanie przyszłej zreformowanej polityki rolnej na wyniki i jej odciążenie w kategoriach nadmiernych regulacji.

Uwydatniłem cztery możliwe sposoby ograniczenia biurokracji narzuconej gospodarstwom rolnym. Po pierwsze, musimy zapewnić, aby wymogi w stosunku do danego sektora były proporcjonalne do szacowanego ryzyka. Po drugie, powinniśmy zharmonizować standardy w zakresie inspekcji oraz wyeliminować powielanie standardów i procedur wymaganych od danego sektora. Po trzecie można lub należałoby rozszerzyć zakres samocertyfikacji w sektorze, natomiast po czwarte, w miejsce obecnych niewłaściwych kar ryczałtowych musimy wprowadzić kary nakładane na gospodarstwa rolne proporcjonalne do skali przewinień, zwłaszcza w sytuacjach, w których rolnik nie ponosi winy za wynikłe naruszenie.

Uważam, że w dostosowaniu się sektora do tych nowych wyzwań może pomóc jeden cel, który stymulowałby również ten proces dostosowania. Aby urzeczywistnić te zamierzenia, należy koniecznie zmienić kulturę wspólnej polityki rolnej. Wymaga to przyjęcia bardziej elastyczniejszego i bardziej powierzchniowego podejścia. Należy rozszerzyć konsultacje z zainteresowanymi stronami z danego sektora, przede wszystkim na potrzeby lepszej oceny skutków proponowanych regulacji. Konieczna jest również łatwiejsza wykładnia. Zreformowana wspólna polityka rolna musi powszechnie dowodzić, że sektor ten dostarcza dóbr publicznych. Należy w niej koniecznie znaleźć sposoby ograniczenia kosztów ponoszonych w danym sektorze w celu spełnienia wymogów, i w końcu musi ona umożliwiać skuteczne, efektywne i uczciwe zarządzanie całym sektorem.

W sprawozdaniu określam szereg sposobów realizacji wymienionych zamierzeń.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Panie przewodniczący! Należy zdecydowanie ograniczyć obciążenia rolników związane z zarządzaniem w sektorze rolnym, a metody takiego ograniczenia przedstawione przez sprawozdawcę są bardzo pożądane. Niektórzy rolnicy mówią, że czują się jak przestępcy, usiłując toczyć walkę z różnymi administracyjnymi dokumentami i regulacjami. Konieczne jest uproszczenie wspólnej polityki rolnej.

Trzeba również przyznać, że w związku z coraz liczniejszymi zmianami na rynkach i mniejszą ochroną importu UE, w przyszłości potrzebne będą też administracyjne i regulacyjne mechanizmy dla rynku. Przykładowo, konieczne będą systemy inwentaryzacji i ewentualnie działalność promocyjna w dziedzinie eksportu.

Oczywiste jest, że nie ma prostego sposobu na utrzymanie tych systemów. Szczególnie w przypadku produktów delikatnych, takich jak mleko, nie możemy tworzyć systemu regulacji na podobieństwo systemu kwot; w innym przypadku produkcja na obszarach o niekorzystnych warunkach gospodarowania byłaby niemożliwa.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Gratuluję sprawozdawcy nie tylko wspaniałych konkretnych propozycji, ale wspaniałej całej filozofii. Wspaniałej, ponieważ dąży ona do zapewnienia w przyszłości wsparcia tym, którzy czynnie zajmują się gospodarką rolną, czyli mówiąc inaczej – tym, którzy uprawiają ziemię. Uważam, że wspaniałą jest także punkt, w którym mówi się o znaczeniu wyeliminowania błędów w przyszłej wspólnej polityce rolnej i w tym miejscu chciałbym ponownie podkreślić sprawę dyskryminacji nowych państw członkowskich. Równie ważne jest nie tylko uproszczenie regulacji wspólnotowych, ale też ich wdrażanie przez państwa członkowskie. Proszę pozwolić, że przytoczę typowy przykład: dwa lata temu Rada przyjęła rozporządzenie wprowadzające wymóg obowiązkowej elektronicznej identyfikacji każdej pojedynczej owcy i kozy przeznaczonej na ubój przed ukończeniem 12. miesiąca życia. W przypadku biedniejszych państw członkowskich, które nie mogą zapewnić wsparcia, przepis ten doprowadził do zubożenia sektora, stawiając go w beznadziejnej sytuacji. To kolejny przykład tego, jak bardzo mogą być szkodliwe nadmierne regulacje i biurokracja we wspólnej polityce rolnej, jak również kolejny dowód potwierdzający znaczenie sprawozdania posła Ashwortha oraz sprawozdań panów Dorfmann i Le Folla.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Panie przewodniczący! Dziękuję panu Ashworthowi za to wspaniałe sprawozdanie. Wspólna polityka rolna to polityka udana, ale nadmierna biurokracja niekiedy rzuca na nią cień. Dotyczy to zarówno pierwszego filara polityki rolnej, jak i drugiego. W szczególności jednak dotyczy to małych gospodarstw, w których wymagane prace biurokratyczne są czasem po prostu nieproporcjonalne do zysków finansowych.

Reformując politykę rolną, musimy rozważyć sprawę regulacji dla drobnych producentów oraz sposób, w jaki możemy wypracować uproszczoną metodę dla tych gospodarstw, którym w ramach różnych rozdziałów budżetu dajemy często w sumie od kilkuset do kilku tysięcy euro premii. Przy tym nie wolno nam zapominać o naszych celach, ani dopuścić do braku przejrzystości w przyznawaniu dotacji. To musi być wykonalne i musimy zmierzać do realizacji tych założeń.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) W sprawozdaniu w sprawie uproszczenia wspólnej polityki rolnej Richard Ashworth przedstawił wspaniałe propozycje. Ogromną zaletą tego sprawozdania jest analiza zagadnienia z punktu widzenia rolników. Oczywiście bardzo ważne jest również to, aby pieniądze podatników wydatkowane w możliwie najbardziej uzasadniony sposób. To są jednak zaledwie środki, a nie koniec całej sprawy. Celem jest realizacja wszystkich zadań polityki sektorowej. Rady ds. rolnictwa często myślą te dwie sprawy ze szkodą dla realizacji celu. Konieczna jest radykalna zmiana punktu widzenia. Zamiast tego, co możemy nazwać kulturą subordynacji klientów, rolników i urzędników, potrzebujemy kultury współpracy. Komisja powinna również sformułować rozporządzenie nakładające na rady ds. rolnictwa obowiązek zapewnienia rekompensaty oraz wymierzać im kary w przypadku, gdy są winne szkodenia interesom rolników. Musimy również zapewnić, aby ci, którzy posiadają uprawnienia, także mogli zwrócić się o naprawienie krzywdy do niezależnego sądu. Na Węgrzech nie ma jeszcze takiej możliwości.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Panie przewodniczący! Uproszczenie wspólnej polityki rolnej to piękna idea i trudno, aby ktoś był jej przeciwny. Uproszczenie to zmniejszenie liczby kontroli, ograniczenie kosztów administracji, oszczędność czasu rolnika. Jest to rzeczywiście wspaniałe.

Chcę jednak wskazać na dwa przypadki, które wymagają trochę innego podejścia. Po pierwsze, są specjalne działy produkcji, w których trudno jest uprościć instrumenty wsparcia; myślę tutaj o tytoniu, chmielu i innych specjalistycznych produkcjach tego typu. Drugim przypadkiem jest zachowanie produkcji na obszarach o trudnych warunkach gospodarowania, gdzie trzeba również utrzymać bardzo specyficzne instrumenty wsparcia produkcji, o czym mówił jeden z poprzednich sprawozdawców. Podzielam pogląd autora, że wspólna polityka rolna, polityka przyszłości, powinna być prosta i przejrzysta, ale i skuteczna, a właśnie skuteczność nie zawsze idzie w parze z uproszczeniem.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Panie przewodniczący! Trzeba uprościć europejską politykę rolną, która musi być przejrzystsza i łatwiejsza do zrozumienia. Taką opinię wyraża sprawozdawca, pan poseł Ashworth, i jest to opinia dobra i słuszna.

Nasze sprawozdanie ma na celu zachęcić Komisję do wzmocnienia wysiłków na rzecz faktycznego uproszczenia wspólnej polityki rolnej (WPR). Zaoszczędziłoby to naszym rolnikom dużo czasu i pieniędzy, zwiększając także społeczne poparcie dla WPR.

Nasi rolnicy mogliby znowu skoncentrować się na swojej prawdziwej pracy, a mianowicie na produkcji żywności. Chciałbym zatem, aby uproszczenie wspólnej polityki rolnej zyskało status długoterminowego zadania, zarówno tu w Parlamencie, jak i w Komisji.

Andris Piebalgs, komisarz. – Panie przewodniczący! Uproszczenie i lepsze uregulowania prawne to sprawy, które Komisja traktuje priorytetowo. Chciałbym podziękować sprawozdawcy, panu posłowi Ashworthowi, za wspaniałe sprawozdanie w tej raczej skomplikowanej i pełnej wyzwania dziedzinie.

Komisja całkowicie się zgadza, że uproszczenie i ograniczenie obciążeń administracyjnych powinny być szczególnie korzystne dla rolników. Pozwoliłoby to rolnikom poświęcać więcej czasu ich podstawowej działalności, czyli rolnictwu. Komisja z zadowoleniem przyjmuje przedstawione sprawozdanie; poruszono w nim ogólnie wszystkie problematyczne dla europejskich rolników obszary, przedstawiając również Komisji nowe pomysły i uwagi w odniesieniu do uproszczenia wspólnej polityki rolnej.

W ostatnich latach Komisja poczyniła znaczne postępy w dziedzinie uproszczenia wspólnej polityki rolnej. Na potwierdzenie tego faktu chciałbym przytoczyć tylko jeden przykład: grupa Stoiber, która doradza Komisji w sprawach obciążeń administracyjnych, wyraźnie wskazała na znaczne ograniczenie poziomu biurokracji dla rolników w wyniku prowadzonej przez Komisję działalności na rzecz uproszczenia. Proces uproszczenia jednak trwa i będzie kontynuowany w 2010 roku.

Ponadto cały czas trwa proces ogólnych rozważań nad przyszłością wspólnej polityki rolnej. Zapoczątkowaliśmy już publiczną debatę i to oznacza, że będziemy musieli wszyscy razem współpracować w celu wypracowania skutecznych sposobów ograniczenia obciążeń administracyjnych przy zachowaniu wysokiego poziomu ochrony interesów finansowych Unii Europejskiej, zapewniając jednocześnie bardzo wysoką efektywność rolnictwa. Ostrzegałbym jednak przed czymś w tym całym procesie i przytoczę tylko jeden przykład. Uproszczenia nie można niekiedy wprowadzać kosztem stojących przed nami wyzwań. Weźmy na ten przykład identyfikowalność. W ostatnich latach mieliśmy spokój, nie było żadnych dużych skandali czy przypadków wybuchu epidemii, ale identyfikowalność ma pod tym względem kluczowe znaczenie. Nie powinniśmy jej zaniechać wyłącznie z uwagi na brak sytuacji kryzysowych. Uważam zatem, że w całym procesie musimy zachować daleko idącą ostrożność w kwestii upraszczania; nie możemy zapominać o doświadczeniach z przeszłości oraz o powodach, dla których wprowadziliśmy określone przepisy. Komisja będzie więc kontynuowała prace nad tym procesem i będziemy bardzo uważać, aby nie zapomnieć o dotychczasowych doświadczeniach.

Przewodniczący. - Zamykam debatę.

Głosowanie odbędzie się za dwa tygodnie, podczas kolejnej sesji miesięcznej w Brukseli.

Oświadczenia pisemne (art. 149 Regulaminu)

Jarosław Kalinowski (PPE), na piśmie. – (PL) Nowy system musi być oparty na obiektywnych i sprawiedliwych kryteriach. Wyrównanie dopłat w poszczególnych państwach jest niezbędne do osiągnięcia tego celu. Ceny transportu towarów, maszyn rolniczych, nawozów czy koszty pracy osiągają podobny pułap w wielu krajach. Aby warunki konkurencji na jednolitym rynku były jednakowe, poziom podstawowych dopłat bezpośrednich musi być jednolity lub porównywalny w całej Unii. Czas, aby zasady obowiązujące w innych dziedzinach gospodarki zaczęły obowiązywać także w rolnictwie. Należy też pamiętać, iż nowe kraje członkowskie potrzebują znacznych środków na wsparcie modernizacji rolnictwa, jego restrukturyzację i doganianie krajów „starej piętnastki”.

26. Porządek obrad następnego posiedzenia: patrz protokół

27. Zamknięcie posiedzenia

(Posiedzenie zostało zamknięte o godz. 23.00)