

**ПОНЕДЕЛНИК 5 ЮЛИ 2010 Г.**  
**LUNES 5 DE JULIO DE 2010**  
**PONDĚLÍ 5. ČERVENCE 2010**  
**MANDAG DEN 5. JULI 2010**  
**MONTAG, 5. JULI 2010**  
**ESMASPÄEV, 5. JUULI 2010**  
**ΔΕΥΤΕΡΑ 5 ΙΟΥΛΙΟΥ 2010**  
**MONDAY, 5 JULY 2010**  
**LUNDI 5 JUILLET 2010**  
**LUNEDI' 5 LUGLIO 2010**  
**PIRMDIENA, 2010. GADA 5. JŪLIJS**  
**2010 M. LIEPOS 5 D., PIRMADIENIS**  
**2010. JÚLIUS 5., HÉTFŐ**  
**IT-TNEJN, 5 TA' LULJU 2010**  
**MAANDAG 5 JULI 2010**  
**PONIEDZIAŁEK, 5 LIPCA 2010**  
**SEGUNDA-FEIRA, 5 DE JULHO DE 2010**  
**LUNI 5 IULIE 2010**  
**PONDELOK 5. JÚLA 2010**  
**PONEDELJEK, 5. JULIJ 2010**  
**MAANANTAI 5. HEINÄKUUTA 2010**  
**MÅNDAGEN DEN 5 JULI 2010**

1-002

**PRZEWODNICZY JERZY BUZEK**  
*Przewodniczący*

*(Posiedzenie zostało otwarte o godz. 17.00.)*

1-003

### **1 - Wznowienie sesji**

1-004

**Przewodniczący.** – Ogłaszam wznowienie sesji Parlamentu Europejskiego przerwanej w środę 23 czerwca 2010 r.

1-005

### **2 - Zatwierdzenie protokołu z poprzedniego posiedzenia: patrz protokół**

1-006

### **3 - Oświadczenia Przewodniczącego**

1-007

**Przewodniczący.** – Na początek mam kilka uwag i informacji. Jak Państwo wiedzą, Europę po raz kolejny nawiedziła klęska powodzi. Tym razem w Rumunii wielka woda pozbawiła życia już co najmniej 25 osób, a tysiące musiało opuścić swoje domy. Już 4 kraje Unii Europejskiej zadeklarowały Rumunii swoją pomoc w walce z żywiołem. Powódzie dotknęły także Asturię w północnej Hiszpanii, powodując tam duże straty materialne. Także z kilku innych krajów europejskich donoszą o nadzwyczajnych opadach. Jest również informacja, że te nienotowane zjawiska atmosferyczne są związane ze zmianami klimatycznymi.

Po drugie, pragnę zwrócić Państwa uwagę na irańską wspólnotę religijną bahaitów. W zeszłym tygodniu zniszczono 50 domów członków tej wspólnoty. W Iranie toczy się też proces przeciwko 7 bahaitom. Chcemy, aby Iran w pełni spełniał międzynarodowe normy. Parlament Europejski wielokrotnie wzywał w swych rezolucjach i deklaracjach do poszanowania praw mniejszości religijnych w Iranie. Wielokrotnie też potępialiśmy wykonywanie kary śmierci, zwłaszcza na osobach nieletnich. Jesteśmy głęboko zaniepokojeni dochodzącymi do nas informacjami, że w Iranie, który podpisał Konwencję o prawach dziecka, osoby, które w momencie popełnienia zarzucanej im zbrodni były nieletnie, nadal oczekują na egzekucję.

Trzecia informacja: dnia 13 lipca mija 10. rocznica śmierci Jana Karskiego. W 1942 roku Jan Karski przedstawił najwyższym władzom alianckim pierwszy raport o eksterminacji narodu żydowskiego w okupowanej Europie. Uzyskał informacje, przedostając się do getta i jednego z obozów zagłady. Był to pierwszy tego rodzaju raport w czasie wojny. Po wojnie Karski nie wrócił do Europy. Jako profesor uniwersytecki w USA bardzo przychylnie wypowiadał się o integracji europejskiej i promował ją na kontynencie amerykańskim.

1-008

#### **4 - Budżet ogólny na rok 2011 (termin składania projektów poprawek)**

1-009

#### **5 - Podpisanie aktów prawnych przyjętych zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą: patrz protokół**

1-010

#### **6 - Składanie dokumentów: patrz protokół**

1-011

#### **7 - Pytania ustne i oświadczenia pisemne (składanie dokumentów): patrz protokół**

1-012

#### **8 - Skład komisji i delegacji: patrz protokół**

1-013

#### **9 - Teksty porozumień przekazane przez Radę: patrz protokół**

1-014

#### **10 - Petycje: patrz: protokół**

1-015

#### **11 - Przesunięcie środków: patrz protokół**

1-016

#### **12 - Działania podjęte w związku ze stanowiskami i rezolucjami Parlamentu: patrz protokół**

1-017

#### **13 - Oświadczenia pisemne, które straciły ważność: patrz protokół**

1-018

#### **14 - Porządek obrad**

1-019

**Przewodniczący.** – Rozdany został końcowy projekt porządku dziennego sporządzony zgodnie z art. 137 Regulaminu przez Konferencję Przewodniczących na posiedzeniu w czwartek 1 lipca 2010 r. Zaproponowano następujące zmiany:

*poniedziałek*

Grupa Zielonych/Wolne Przymierze Europejskie oraz grupa Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów w Parlamencie Europejskim wystąpiły z wnioskiem o przełożenie sprawozdania pani Gallo w sprawie poprawy egzekwowania praw własności intelektualnej na rynku wewnętrznym.

Oddaję w tej sprawie głos panu Cohnowi-Benditowi.

1-020

**Daniel Cohn-Bendit**, *au nom du groupe Verts/ALE*. – Monsieur le Président, nous en avons d'ailleurs déjà discuté à la Conférence des présidents: beaucoup de groupes sont divisés sur ce rapport Gallo et, visiblement, tous les groupes ont encore besoin de discuter parce qu'il y a des problèmes, des points contradictoires que les groupes n'ont pas pu résoudre. C'est pour cela que nous demandions de repousser le débat et le vote du rapport Gallo à septembre, septembre II ou ... Il faudra voir cela à la Conférence des présidents. C'est donc une chose très simple. Étant donné que le fruit n'est pas mûr, laissons-lui l'été pour mûrir et discutons en septembre.

1-021

**Martin Schulz**, *im Namen der S&D-Fraktion*. – Herr Präsident! Ich möchte den Antrag des Kollegen Cohn-Bendit im Namen unserer Fraktion unterstützen. Wir sehen es genauso. Das ist ein hochsensibles, sehr delikates Thema, bei dem es sicher sinnvoll ist, eine breite parlamentarische Mehrheit zu finden. Deshalb wäre es gut, wenn der Bericht verschoben werden könnte und der Versuch unternommen werden kann, noch mögliche Konsense zu erarbeiten. Deshalb unterstützen wir diesen Antrag.

1-022

**Manfred Weber**, *im Namen der Gruppe PPE*. – Herr Präsident! Die Reifungsprozesse von Früchten dauern ja durchaus unterschiedlich lange. Für die EVP-Fraktion kann ich sagen, dass unsere Frucht reif wäre zur Entscheidung, und deswegen wünschen wir, dass dieser Bericht Gallo auch zur Abstimmung kommt und wir diese Woche darüber beschließen.

1-023

*(Parlament przyjął wniosek.)*

*wtorek i środa bez zmian*

*czwartek*

1-024

**Przewodniczący**. – Grupa Europejskich Konserwatystów i Reformatorów wystąpiła z wnioskiem o zmianę porządku debat nad przypadkami łamania praw człowieka, zasad demokracji i praworządności w czwartkowe popołudnie w następujący sposób: najpierw Zimbabwe, potem Wenezuela i Korea Północna.

1-025

**Martin Callanan (ECR)**. – Mr President, I hope this is a fairly uncontroversial request. It is just simply to adjust the order slightly on Thursday afternoon in the human rights debate so that Zimbabwe comes first, then Venezuela and then North Korea. There is no attempt to imply any particular significance in any of those subjects. It is just that it is more convenient for a number of Members to take the Zimbabwe one first.

1-026

**Francesco Enrico Speroni (EFD)**. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, come ha sottolineato il collega non si tratta di inserire o togliere argomenti all'ordine del giorno, ma semplicemente di invertire la posizione fra i vari argomenti da trattare, per cui penso che questa proposta possa essere agevolmente accettata.

1-027

**Przewodniczący**. – Czy ktoś chciałby się wypowiedzieć przeciwko? Bardzo proszę, Panie Przewodniczący!

1-028

**Martin Schulz (S&D)**. – Herr Präsident! Vielleicht gestatten Sie eine Frage an den lieben Kollegen Callanan.

Lieber Herr Kollege Callanan, sagen Sie uns doch bitte, warum es für Abgeordneten leichter ist, wenn Simbabwe zuerst diskutiert wird, und für welche Abgeordnete es leichter ist. Das ist ein wichtiges Entscheidungskriterium für uns. Ich wiederhole das noch einmal: Was ist der besondere Grund, Simbabwe vorzuziehen, so dass es Ihnen dann leichter fällt, darüber zu diskutieren?

1-029

**Martin Callanan (ECR)**. – Mr President, Mr Schulz puts me in a very difficult position: I have absolutely no idea; I am communicating this request on behalf of a colleague, Mr Van Orden, who has been delayed, and somebody asked me if I would raise it beforehand.

*(Laughter and applause)*

As always the best policy is to be honest with Mr Schulz!

1-030

*(Parlament przyjął wniosek.)*

*(Ustalony został porządek prac.)*

1-031

## 15 - Praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym - Prawa pasażerów podróżujących drogą morską lub żeglugą śródlądową (debata)

1-032

**Przewodniczący.** – Kolejnym punktem porządku dziennego jest wspólna debata nad

– zaleceniem do drugiego czytania sporządzonym w imieniu Komisji Transportu i Turystyki dotyczącym stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (05218/3/2010 - C7-0077/2010 - 2008/0237(COD)) (sprawozdawca: Antonio Cancian) (A7-0174/2010);

– projektem zalecenia do drugiego czytania sporządzonym w imieniu Komisji Transportu i Turystyki dotyczącym stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (14849/3/2009 - C7-0076/2010 - 2008/0246(COD)) (sprawozdawczynie: Inés Ayala Sender) (A7-0177/2010).

1-033

**Antonio Cancian, relatore.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, il tema dei diritti dei passeggeri è di grande attualità, prova ne sia che in questi giorni la Commissione europea ha lanciato una campagna per meglio informare i cittadini sui diritti di cui godono quando si muovono sui diversi mezzi di trasporto. Credo si tratti di una iniziativa importante e credo anche che spetti anche al Parlamento dare il suo contributo approvando i testi che abbiano un effetto migliorativo sulle condizioni di viaggio dei passeggeri.

Venendo al regolamento di cui discutiamo oggi, non nascondo la sensazione che ho tratto da questo negoziato, che è quella che gli Stati membri non vogliono questo regolamento: il dossier di cui ho avuto l'onore di essere relatore è infatti molto delicato, poiché richiede una soluzione di equilibrio, che nel disporre diritti per i passeggeri eviti la penalizzazione delle imprese che sono impegnate nel settore del trasporto pubblico su strada. In questo settore, infatti, la quasi totalità delle imprese è di piccole e medie dimensioni.

Il lavoro che ho condotto in questi mesi di negoziato aveva dunque due obiettivi principali: primo, non colpire le PMI, le piccole e medie industrie; secondo, tutelare i passeggeri, soprattutto le persone disabili e a mobilità ridotta, migliorandone l'efficienza e cercare più responsabilità.

Il testo approvato in prima lettura dal Parlamento europeo era un testo molto coraggioso ed era il testo Albertini. Le principali modifiche apportate dal Consiglio riguardavano i seguenti punti: l'ambito di applicazione, la responsabilità, i diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, il rimborso e il risarcimento in casi di ritardi e cancellazioni ed altre questioni minori. Alcune delle modifiche inserite dal Consiglio erano e sono condivisibili, e questo è stato riconosciuto in sede di negoziato.

Purtroppo, però, in sede di negoziato finale non abbiamo trovato lo stesso atteggiamento da parte del Consiglio su alcuni aspetti importanti, e precisamente: il campo di applicazione, dove, a fronte della disponibilità del Parlamento a considerare l'esclusione del trasporto regionale – anche se avevamo proposto l'esclusione del trasporto regionale se integrato con gli urbani e i suburbani – non c'è stata da parte del Consiglio nessuna apertura sugli articoli per i quali poi era ammessa l'esenzione; i tempi di entrata in vigore del regolamento, che non possono, secondo il Parlamento eccedere i tre anni rinnovabili una sola volta, mentre si parlava, da parte del Consiglio, di cinque rinnovabili due volte; l'assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta; il diritto ad una accoglienza gratuita in hotel in caso di interruzione del viaggio o quantomeno, e più realisticamente, era sufficiente per noi anche il trasporto gratuito fino all'hotel e l'individuazione dello stesso; i diritti dei passeggeri in caso di ritardo, soprattutto alla partenza; l'accessibilità delle informazioni, un tema che interessa da vicino le persone con disabilità o a mobilità ridotta, per le quali non sarebbe, a nostro avviso, serio approvare un testo applicabile soltanto tra quindici anni e soltanto riferito al 20% del trasporto eseguibile con autobus.

Il negoziato di questi mesi è stato condotto con serietà e disponibilità da ambo le parti, anche grazie al contributo della Commissione europea. Nelle ultime settimane, però, le posizioni si sono irrigidite. Da parte nostra abbiamo cercato il compromesso su tutti i temi più sensibili, consapevoli degli effetti potenzialmente devastanti nei confronti delle compagnie che operano nel settore, alle quali non sarebbe giusto applicare altri obblighi eccessivamente onerosi.

D'altro canto, come dicevo, l'altro obiettivo era – è – la tutela del passeggero, in particolare delle categorie più deboli, per le quali un accesso completo e garantito ai servizi di trasporto pubblico rappresenta un indispensabile strumento di integrazione sociale.

Dicevo che le scelte al ribasso non sono più accettabili: l'invecchiamento della popolazione europea rappresenta un fenomeno che avrà conseguenze importanti e sarebbe sbagliato non tenerne conto al momento di stabilire le modalità di erogazione di un servizio così importante. Con quale coraggio possiamo ritenere eccessivo l'obbligo che nel 2020 le informazioni sul viaggio debbano essere messe a disposizione su internet?

Ringrazio i colleghi che mi hanno affiancato nel corso del negoziato e chiedo a questa Assemblea di votare il testo che propongo, in modo che si possa, in sede di conciliazione, addivenire a un risultato in linea con i due obiettivi che ho menzionato e che ribadisco.

1-034

**Inés Ayala Sender, Ponente.** – Señor Presidente, estamos en el mes de julio, período en el que muchos ciudadanos europeos, aun a pesar de la crisis, deciden disfrutar de sus vacaciones viajando o trasladándose en barco. De hecho, el transporte marítimo de viajeros y los cruceros han crecido de manera importantísima y son un factor esencial de desarrollo y riqueza tanto en la Europa costera y portuaria como en la Europa fluvial.

Para todos los emprendedores, los trabajadores y, por supuesto, los viajeros de este importante sector, el Parlamento Europeo tiene hoy buenas noticias, pues el acuerdo al que hemos llegado con el Consejo, con la gran ayuda de la Comisión, supone establecer un marco común de derechos de los viajeros, tal como el que ya disfrutaban los viajeros del sector aéreo y ferroviario. Se resuelve, pues, esta carencia inaceptable para un sector en plena modernización y expansión.

Este acuerdo, que se ha concluido bajo Presidencia española —a la que agradezco especialmente los esfuerzos, así como al resto de las Representaciones Permanentes y, desde luego, a mis compañeros y a los servicios de esta Cámara— mejora sustancialmente los derechos de los pasajeros, en particular de aquellos con movilidad reducida, tal y como nos han solicitado con insistencia las asociaciones de discapacitados.

Por un lado, se amplía el campo de aplicación, alineándose con la posición inicial del Parlamento, es decir, todos los buques de más de doce pasajeros se contemplan en este Reglamento, pero se permite una cierta flexibilidad para las pequeñas empresas que ofrecen excursiones, los buques históricos, los ferris que transportan camioneros y los transportistas que realizan pequeños trayectos fluviales y pudieran tener demasiados costes en la implementación inmediata de esta primera disposición.

Por otro lado, el Parlamento ha conseguido igualmente eliminar cualquier mención a la posibilidad de denegación de embarque por razones de discapacidad, limitándola a aquellas situaciones que, por motivos de seguridad, pongan en peligro el transporte seguro de la persona. También el Consejo ha renunciado a que se pueda denegar el embarque por razones de salud, aspecto sumamente controvertido puesto que era la primera vez que en un reglamento sobre pasajeros se hacía referencia a la salud.

Se ha mejorado, asimismo, el tiempo por el cual los pasajeros tienen derecho a una indemnización —90 minutos en vez de 120—; se ha obtenido un *per diem* de 80 euros por noche, en caso de tener que pernoctar; frente al total de 120, hemos conseguido el doble, 240; se ha previsto la obligación de que sea el transportista quien tenga la carga de la prueba en caso de que se den circunstancias excepcionales que le eximan del cumplimiento de las obligaciones, así como la necesidad de adaptar los equipamientos en los puertos, etcétera. También hemos conseguido reducir el techo máximo del billete para el reembolso, reduciéndolo de los 40 euros iniciales a 24.

Cabe destacar, igualmente, que el Reglamento ofrece la flexibilidad necesaria para las particularidades de este modo de transporte, más propenso a sufrir retrasos por inclemencias del tiempo, por lo que ciertas disposiciones, como las relativas a la compensación económica por retraso o alojamiento, serán excluidas de las obligaciones en caso de mala mar.

Por último, cabe señalar que el texto acordado obliga a que los Estados miembros establezcan unos organismos que, además de velar por el buen cumplimiento de este Reglamento, sean independientes de intereses comerciales y puedan también generar todo un sistema de sanciones, así como tramitar las reclamaciones de los pasajeros que hubieran sido desestimadas en la primera instancia en un organismo que los transportistas también habrán de crear.

Hemos conseguido también, en este Reglamento, que las asociaciones de personas con discapacidad y de viajeros puedan participar de manera activa y también hemos conseguido incentivar un poquito a las autoridades portuarias para que participen cada vez más de las decisiones que se aplican, de modo que hemos propuesto que, siempre que sea posible, se aplique todo el Reglamento también a los puertos y no solamente a las terminales, como planteaba el Consejo.

Creo que también hemos conseguido —y eso es importante puesto que era una de las peticiones históricas de las asociaciones de personas discapacitadas— que la formación del personal y su puesta al día respecto de esa formación también formen parte de este Reglamento. Y también hemos obtenido la sustitución rápida del equipo de movilidad, en caso de que haya sufrido daños durante el viaje, por una alternativa adecuada.

Por último, hemos conseguido reducir en un año el tiempo para su aplicación.

Creo, pues, que ha sido una buena negociación y doy las gracias a todos aquellos que nos han ayudado a conseguir, por una vez, dar buenas noticias a los viajeros europeos.

1-035

**Siim Kallas**, *Vice-President of the Commission*. – Mr President, I would like to thank the rapporteurs Mr Cancian and Ms Ayala Sender, and the shadow rapporteurs, for their hard work.

I would like to reaffirm the importance of this legislation for each and every citizen travelling in Europe, which includes every one of us here. I definitely share the view that the logic of the treatment of passengers in every mode of transport must be similar.

Central elements are: minimum rules on information for all passengers before and during their journey; assistance and compensation in the event of interruptions of journeys; measures in the event of delay; specific assistance for persons with reduced mobility; and independent national bodies for the settlement of disputes.

The Commission considers that the compromise obtained during the negotiations on maritime and inland waterways passenger rights with the Council is a good one, and the overall objectives of our proposal are duly taken into account. Let me particularly stress that Parliament has succeeded remarkably in enlarging the scope of the proposal. I want to sincerely thank the European Parliament and the Council, and in particular the Spanish Presidency and Ms Ayala Sender, for their strenuous efforts on this file.

Concerning bus and coach passengers' rights, since the adoption of the Council common position, informal discussions between Council and the European Parliament attempted to find a compromise agreement on the text. Talks were difficult. Major controversial issues are: the scope of applications; the provisions on liability and assistance to meet the immediate practical needs of passengers in the case of accident; and provisions to favour the mobility of persons with reduced mobility and disabled persons.

The Commission has been making great efforts to facilitate the compromise deal. Unfortunately it was not possible to find an agreement, and the Commission regrets that. A strong vote by the plenary in favour of a high level of protection for bus and coach passengers would be a good sign. Personally I want to stay optimistic, and think that compromise in conciliation is still possible.

The Commission will strive to reach a balanced agreement in future negotiations between the EP and Council under the Belgian and Hungarian Presidencies, allowing for the general objectives of the Commission's proposal to be duly taken into account.

1-036

**Werner Kuhn**, *im Namen der PPE-Fraktion*. – Herr Präsident! Herr Kommissar Kallas, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist eigentlich eine logische Schlussfolgerung: Nachdem wir hier im Parlament mit dem Rat und der Kommission gemeinsam die Fahrgastrechte im Flugverkehr und im Schienenpersonenverkehr verbessert haben, sollen jetzt auch im Bereich Seeverkehr – auf Binnenwasserstraßen und im Seeverkehr insgesamt – bessere Passagierrechte eingeräumt werden. Es ist aber natürlich notwendig, dass man hier nicht das Kreuzfahrtschiff mit dem historischen Fischkutter vergleicht.

Deshalb, Frau Ayala Sender und auch Herrn Cancian, freue ich mich sehr darüber, dass wir Kompromisse gefunden haben, damit auch Ausnahmeregelungen greifen können, etwa dass bei Passagierschiffen ab 12 Personen auch Schadensersatzforderungen gestellt werden können, nicht jedoch, wenn die Besatzung weniger als drei Personen umfasst.

Tourismus ist ein großer Wirtschaftszweig, den wir immer berücksichtigen müssen. Auch Fähren, die über eine Distanz von 500 Metern eingesetzt werden – wenn die Distanz kleiner ist, gelten diese Bestimmungen für sie in Zukunft nicht mehr –, auch Sightseeing-Touren und Exkursionen spielen dort eine ganz entscheidende Rolle und besonders auch historische Wasserfahrzeuge. Hier dürfen keine zusätzlichen Investitionen in Angriff genommen werden, sondern es muss darauf geachtet werden, dass die Crew, die Besatzung, die Hilfeleistung für Menschen mit Behinderungen ausführen kann.

Ich danke allen Beteiligten, dass wir eine gute Kompromisslösung gefunden haben.

1-037

**Brian Simpson**, *on behalf of the S&D Group*. – Mr President, what we have before us today are the final two pieces of the passenger rights jigsaw covering maritime and bus and coach dossiers.

I thank our rapporteurs for their work and welcome the apparent agreement reached with Council in regards to maritime transport.

However, the failure as yet to agree a formula on bus and coach travel is disappointing, but we will carry on trying in the intermediate period to have an agreement. It is on this area that I wish to concentrate today.

Clearly it would be nonsensical and unfair to have passenger rights in other modes of transport but not buses and coaches. Therefore an agreement or deal which does not include buses and coaches is a pretty worthless and incomplete deal.

We cannot accept the exclusion of the vast majority of bus and coach services from the scope of this regulation. We cannot accept the weakening of the rights of people with reduced mobility also in this regulation. And we cannot accept that this mode of transport is any different to any other.

Our rapporteur has done a good job in trying to find a compromise in this area. The Council have done nothing to facilitate any agreement and, as usual, have spent most of that time dragging their feet. It is interesting that, when passenger rights are on the agenda, the Council gets very negative and it is left to Parliament to carry the banner for passengers.

Parliament has a good record in defending passenger rights, despite being faced by abuse by a certain airline chief and numerous moans and groans from transport operators. At the end of the day, Parliament will not tolerate abuse of passengers by operators; it will not tolerate discrimination; it will not tolerate certain sectors being left out.

We need to support our rapporteurs so that we can go into battle with Council through conciliation with a very strong hand.

1-038

**Gesine Meissner**, *im Namen der ALDE-Fraktion*. – Herr Präsident! Es ist schon richtig gesagt worden: Es ist wichtig, dass Passagierrechte, egal in welchem Transportfahrzeug, in Europa geschützt werden, und es ist nur die logische Folge, dass wir uns nach Flug- und Bahnverkehr jetzt auch um Passagierrechte für Schiffs- und Busverkehr gekümmert haben.

Es ist auch schon gesagt worden, dass es leider nicht gelungen ist, beides im Paket abzuhandeln, wie wir das ursprünglich geplant hatten, weil bei den Schiffsverkehrsrechten zwar ein Kompromiss erreicht werden konnte und der Trilog abgeschlossen werden konnte, bei den Busverkehrsrechten aber leider nicht.

Ich werde jetzt vor allen Dingen zu den Busverkehrsrechten sprechen, weil ich dort auch Schattenberichterstatterin bin. Ich bedauere es sehr, dass wir es nicht geschafft haben, denn wir haben uns im Trilog mit den Positionen vom Rat einerseits und denen vom Europäischen Parlament und der Kommission andererseits schon sehr angenähert. Es ging uns darum – und das ist auch ganz wichtig – die Rechte der Passagiere zu wahren und vor allen Dingen auch darauf zu achten, dass Menschen mit eingeschränkter Mobilität, mit Behinderungen auf jeden Fall auch den Transport in Anspruch nehmen können, auch mit Bussen.

Dazu ist Verschiedenes erforderlich, was wir eingefordert haben. Ich glaube, das ist auch deswegen so wichtig, weil wir in Zukunft noch mehr Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität haben werden, alleine wenn wir daran denken, dass die Menschen immer älter werden. Das ist ein ganz wichtiger Punkt.

Natürlich müssen wir auch berücksichtigen, dass Verbraucherrechte genauso bedeuten, ein Angebot zu haben, und gerade kleine und mittlere Unternehmen, die Busreisen anbieten, können nicht alles leisten. Sie können z.B. keine uneingeschränkte Entschädigung leisten, und es stellt sich auch die Frage, wie sie mit Vorauszahlungen zurecht kommen können. Wir hatten bei diesen Positionen eigentlich schon gute Annäherungen erreicht, und auch gerade darum bedauere ich, dass wir jetzt insgesamt keinen Kompromiss gefunden haben.

Es ist richtig, genau wie das der Berichterstatter sagte, zum einen auf die Rechte der Fahrgäste und zum anderen auch auf die Möglichkeiten von Transportanbietern zu achten. Ich würde mir also sehr wünschen, dass es in der kommenden Vermittlung doch noch irgendeine Einigung gibt, denn da stimme ich Brian Simpson vollkommen zu: Es kann nicht sein, dass wir die Busse auslassen und die anderen Transportmittel geregelt haben.

1-039

**Eva Lichtenberger**, *im Namen der Verts/ALE-Fraktion*. – Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Worum geht es hier? Unter anderem geht es darum, Rechte für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen auch bei der Benutzung von Schiffen oder von Bussen festzuschreiben und diese Möglichkeiten endlich über diese Initiative zu verbessern. Dazu sind wir auch verpflichtet. Schließlich haben wir unter großem Pomp auch die Konvention für die Rechte von behinderten Menschen im europäischen Raum gestärkt, und das sollte uns eine Verpflichtung sein.

Zu den beiden Dossiers: In Bezug auf das Dossier über die Buspassagiere bin ich über die Haltung des Rates wirklich traurig und extrem enttäuscht. Denn eines muss klar sein: Das, was hier immer ins Treffen geführt wird, dass das dem Schutz der Klein- und Mittelbetriebe dient, ist nur ein kleiner Aspekt. Es ist generell der Unwillen, dort hinzuschauen, wo es schwierig wird. Deswegen ist es meines Erachtens dringend notwendig, nicht Übergangszeiträume von fünfzehn/zwanzig Jahren zu ermöglichen, sondern den Menschen ein klares Signal zu geben, dass sie Rechte haben, an der Mobilität teilzunehmen.

Das zweite Dossier, das mit großer Mehrheit beschlossen werden wird, sind die Rechte auf dem Schiff. Das hat eine ganz große Lücke, auf die ich hier noch einmal deutlich aufmerksam machen will. Es wird das Schiff geregelt, nicht jedoch der Hafen. Das heißt, dass ein Rollstuhlfahrer sich sozusagen von seinem Wagen oder von den Menschen, die ihn hinbringen, zum Schiff *beamen* muss, wo er dann wieder Rechte hat, denn im Hafen selbst wird nichts geregelt. Hier sehe ich ein Problem; das können wir so nicht dulden. Machen wir Nägel mit Köpfen für mobilitätsbehinderte Menschen!

1-040

**Philip Bradbourn**, *on behalf of the ECR Group*. – Mr President, I am limiting my remarks to the report dealing with bus and coach passengers.

We know that passenger rights is a very important subject and one in which this House has taken a great interest. The proposals before us contain a number of welcome initiatives for bus and coach passengers, especially for the disabled. But, as always with this type of report, we see a 'one size fits all' approach, in that what works for aviation and the rail sector is applied to a wholly different structure.

Some examples of this problem include how to inform passengers of their rights, and also liability levels which, in Parliament's view, could mean companies having to pay the costs, for example, of funerals before any liability has been determined. Such proposals will certainly increase the cost to the consumer.

There is also the question, which has been referred to, of exempting purely local services, which I personally support.

The very nature of bus and coach travel is very different to other sectors. Businesses operating in the sector, as has been said, are mostly small and, indeed, in some cases one-man businesses. To impose prescriptive and costly obligations on these businesses will do nothing but force prices up or restrict the number of routes on which people can travel as it becomes uneconomic to maintain these services.

Parliament's position here is not proportionate, and in taking this position we are likely to send this proposal into long conciliation, delaying the process not only of giving bus and coach passengers the rights they deserve, but also businesses the safeguards they need.

1-041

**Thomas Ulmer (PPE)**. – Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! In der Kürze der Zeit will ich mich auf den Cancian-Bericht beschränken. Es ist unumstritten, dass Passagierrechte und damit auch Verbraucherrechte im Omnibusverkehr umgesetzt werden müssen.

Ich will jedoch noch einmal betonen, welche Probleme für kleine und mittlere Unternehmen im Moment bestehen, speziell unter dem Gesichtspunkt der Bundesrepublik Deutschland. Öffentlicher Nah- und Regionalverkehr lassen sich bei uns speziell im ländlichen Raum nicht trennen, da sie oft gemeinsam einen Radius von etwa 50 km bedienen.

Als Zweites ist ein verschuldensunabhängiges Vorauszahlen von Leistungen für kleine und mittlere Unternehmen nicht möglich. Hier haben wir das Prinzip der Haftpflicht, das sich bisher sehr gut bewährt hat und dadurch auch die Fahrpreise stabil gehalten hat.

Drittens kann ich mir nicht vorstellen, dass nicht verschuldete Verspätungen vom Unternehmer bezahlt werden müssen, genauso wie die Haftung nur für die Umstände gelten kann, die vom Unternehmer zu verantworten sind.

1-042

**Saïd El Khadraoui (S&D)**. – Voorzitter, vicevoorzitter van de Commissie, collega's, ik zou eerst en vooral de rapporteurs, mijnheer Cancian en mevrouw Ayala Sender, willen danken voor het goede werk en tegelijkertijd betreuren dat de Raad blijkbaar niet genoeg flexibiliteit heeft kunnen tonen met betrekking tot het verslag van collega Cancian om ook daaruit een goede deal te halen. Voor ons is het belangrijk dat we op Europees niveau een aantal spelregels vastleggen voor passagiersrechten voor alle transportmodi - het is al door vele collega's gezegd. We hebben de laatste jaren heel veel gewerkt rond de luchtvaart en de spoorwegen. Ik denk dat we daaruit moeten leren en dat we - en dat is een ander debat - redelijk snel toch eens een evaluatie moeten maken en samen moeten bekijken hoe we hier en daar ook een aantal hiaten kunnen wegnemen.

Nu buigen we ons over passagiers die over zee en binnenwater reizen, en ook over de busreizigers. We moeten een beetje dezelfde methodiek gebruiken, dezelfde rode draad bewaren. In eerste instantie is het onze doelstelling om de zwaksten te beschermen, mensen die bijvoorbeeld een beperkte mobiliteit hebben of die slecht ter been zijn. Wij moeten ervoor zorgen dat zij dezelfde rechten hebben om zich te verplaatsen en om op vakantie te gaan, met andere woorden om volledig mobiel te blijven.

Ten tweede denk ik dat het essentieel is dat passagiers geïnformeerd worden over uurregelingen, over verträgen en over hun rechten. Dat moet voor alle modi op een hoogwaardige manier gebeuren.



Ten derde is het duidelijk dat we tevens dingen moeten vastleggen voor wanneer de zaken wat mislopen. Ook hier proberen we consequent te zijn door bijstand te garanderen, te zorgen voor maaltijden, verfrissingen, alternatieve reismogelijkheden en overnachtingen, indien dat nodig zou zijn.

Natuurlijk blijft er af en toe discussie over het toepassingsgebied bijvoorbeeld. Ik denk dat we met betrekking tot het verslag-Cancian echt wel een goede definitie van regionaal vervoer moeten hebben om op deze manier te voorkomen dat er achterpoortjes ontstaan en ervoor te zorgen dat er een goede regeling komt.

1-043

**Izaskun Bilbao Barandica (ALDE).** – Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer a la señora Ayala todos los esfuerzos que ha realizado, como ponente de este expediente, para llegar al acuerdo del cual estamos hoy hablando.

El Grupo ALDE ha mantenido una actitud positiva desde el primer momento con la presentación de las enmiendas que recuperaban las de la primera lectura y, después de los correspondientes trílogos, hemos llegado finalmente a lo que considero un buen acuerdo.

Ya la señora Ayala ha hecho un análisis muy exhaustivo de todos los acuerdos, pero quisiera destacar la referencia al campo de aplicación, que incluirá todos los buques de más de doce pasajeros, y el precio mínimo del billete, de seis euros, para que los pasajeros puedan ser indemnizados. Tengo que destacar el gran esfuerzo realizado y las mejoras que este Reglamento va a ofrecer a los pasajeros en general, pero, sobre todo, a las personas con movilidad reducida o discapacidad.

He de destacar que hay una referencia, a lo largo de todo el articulado, a los formatos accesibles a la hora de informar, a fin de dar la información con transparencia a toda la ciudadanía.

Me alegro, aunque ha habido un trabajo y una discusión bastante importantes, de que se haya eliminado la referencia a la salud a la hora de negar la venta de billetes a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, siendo el único motivo, para una negativa de estas características, el de la seguridad.

He de destacar también que se ha reducido a un tercio, desde las propuestas iniciales, el tiempo para poder dar una solución de transporte o para indemnizar a los pasajeros: de los 120 minutos iniciales a los 90 minutos que hemos acordado en los textos. Estamos de acuerdo también con la indemnización de 80 euros. En definitiva, este Reglamento va a suponer una mayor garantía para los usuarios.

1-044

**Debora Serracchiani (S&D).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta sui diritti dei passeggeri che viaggiano via autobus ha lo scopo di migliorare e proteggere i passeggeri e in particolare i disabili o quelli a mobilità ridotta. Si tratta del primo regolamento sui diritti dei passeggeri via autobus e dovrebbe garantire i passeggeri, come avviene nel settore ferroviario e aereo. La posizione in seconda lettura è volta a stabilire una serie di diritti per i passeggeri che decidono di viaggiare in autobus.

Concordo con la linea del relatore Cancian, che ringrazio per l'ottimo lavoro svolto, e ritengo che l'ambito di applicazione del regolamento debba essere modificato, escludendo i servizi regionali quando sono integrati con i servizi urbani e suburbani. Sarebbe giusto e doveroso garantire i diritti dei passeggeri in caso di incidenti, cancellazioni o ritardi alla partenza, come già era stato deciso in prima lettura dal Parlamento.

Ugualmente importante la questione delle informazioni sui diritti dei passeggeri: sarebbe utile infatti fornire ai passeggeri le informazioni sulle coincidenze con altri modi di trasporto, ciò assicurerà anche il dialogo tra i servizi di trasporto passeggeri tramite autobus e quelli tramite ferrovia.

Quanto ai disabili e alle persone a mobilità ridotta, è necessario garantire la massima tutela, e proporrei il termine di ventiquattro ore in luogo di quarantotto al fine di richiedere assistenza nonché maggiori garanzie per il risarcimento e la sostituzione degli strumenti che garantiscono la mobilità dei soggetti diversamente abili in caso di perdita o danneggiamento. Inoltre, tenendo conto dei bisogni dei passeggeri a mobilità ridotta, si dovrebbe eliminare qualsiasi barriera architettonica e migliorare le infrastrutture già esistenti per renderle accessibili.

Questo regolamento ha lo scopo di migliorare la competitività del settore dell'autobus, favorire l'intermodalità ma soprattutto di migliorare le condizioni di viaggio dei passeggeri.

1-045

**Dirk Sterckx (ALDE).** – Voorzitter, Brian Simpson heeft al gezegd dat het Parlement passagiersrechten altijd belangrijk gevonden heeft en daarvoor ook gevochten heeft, heel dikwijls tegen de Raad. Passagiersrechten zijn tegelijkertijd heel moeilijk te regelen. We hebben in de voorbije maanden met de luchtvaart ondervonden dat het niet zo gemakkelijk is.

Ik denk dat we een goed akkoord hebben voor passagiers op schepen. Wel zitten we nog met een probleem voor de bus. Er zijn in die sector veel kleine bedrijven en er is het probleem van het openbaar vervoer, want daar zit toch een heel groot deel van de passagiers. Het is belangrijk dat we een duidelijk Europees kader maken en dat kader moet draagbaar zijn voor kleine bedrijven. Het Parlement is zich daarvan zeer goed bewust.

Ik zou met de rapporteur mijn bevindingen voor het spoor destijds, waarvoor ik rapporteur was, willen delen. We hebben basisrechten voor alle spoorwegreizigers gevonden. Ik vind dat we dat ook voor busreizigers moeten doen. De Raad heeft dat niet graag, maar het moet kunnen. Die discussie moet gevoerd worden. We hebben die basisrechten afgedwongen door redelijk te zijn in de onderhandeling, met eventueel een overgangstermijn. Ik ben daar niet tegen. Het is belangrijk dat men ook voor het openbaar vervoer vanuit het Europees Parlement zegt: er is een sokkel, een niveau waar je niet onder gaat, ook niet als openbaarvervoermaatschappij. Want ook daar zitten passagiers en ook die moeten rechten hebben. Het is niet omdat een openbaarvervoermaatschappij subsidiair kan werken dat zij niet een basisrecht moet geven.

Dat is volgens mij de lijn is die we in de bemiddeling moeten aanhouden. De Raad hoort dat niet graag, maar wij moeten dat als Parlement blijven verdedigen, want dat is een belangrijk element als we het openbaar vervoer willen aanmoedigen. Dit is in het kader van hetgeen we aan het doen zijn voor het milieu en voor een goede mobiliteit zeer belangrijk.

1-046

**Mathieu Grosch (PPE).** – Herr Präsident! Wenn Sie gestatten, werde ich ein bisschen überziehen, denn zwei Kollegen der EVP-Fraktion haben das Wort nicht ergriffen. Aber es hängt von Ihnen ab.

Zum Thema selbst: Es war nie ein leichtes Thema, das wir als Parlament mit dem Rat hatten, wenn es um Fahrgastrechte ging. Dieser Fall hat wieder gezeigt, dass es in einem Bereich vorangeht und in einem anderen Bereich, was die Kraftomnibusse angeht, relativ schwierig wird. Wir haben Verständnis dafür, dass dieses Thema vielleicht auch kompliziert geworden ist, weil zum Beispiel der Begriff Regionaltransport in einem Land so interpretiert wird und in einem anderen Land anders. Ich persönlich wohne in einem Grenzgebiet mit vier Ländern, und diese Begriffe sind in der Tat von Land zu Land so verschieden, dass es nicht immer leicht ist, die Passagierrechte von einem Land zum anderen nach den gleichen Begriffen zu bearbeiten.

Aber das Ziel soll doch allen gemeinsam sein, und das Ziel ist, dass in allen Bereichen des Transports der Fahrgast, der dort den Transport in Anspruch nehmen wird, wenn er ein Ticket kauft, wenn er sich darauf verlassen will, dass irgendwo eine Fahrt geplant ist, damit rechnen kann, dass seine Rechte gewahrt sind. Wir haben in diesem Parlament auch in anderen Bereichen Personen mit Behinderung immer eine ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet und haben im Parlament in letzter Zeit einige Erfahrungen gesammelt, denen auch der Rat besser Rechnung tragen sollte. Es geht nicht nur um beschränkte Mobilität, es geht auch um andere Formen der Behinderung, die wir zu berücksichtigen haben und hätten, die wirklich nicht mit Mehrkosten verbunden sind, wo aber bereits in der Form der Information und des Weiteren gewisse Probleme zu lösen sind.

1-047

**Corien Wortmann-Kool (PPE).** – Voorzitter, dank voor uw souplesse, het ging wat sneller dan ik had verwacht.

Ik wil graag de rapporteur, mevrouw Ayala Sender, van harte feliciteren met het bereikte resultaat voor het verslag over de passagiersrechten in de zeevaart en de binnenvaart. Ik was schaduwrapporteur voor onze EVP-Fractie en u weet dat we stevige discussies hebben gehad. Wij vinden als EVP passagiersrechten natuurlijk enorm belangrijk. Het is immers belangrijk dat mensen kunnen rekenen op een goede kwaliteit van het vervoer en dat ook gehandicapten goede hulp en bijstand kunnen krijgen.

Het is tevens belangrijk naar de kenmerken van deze bedrijfstak te kijken. Er zijn heel veel kleine bedrijfjes met 1 of 2 schepen, historische schepen die niet verbouwd kunnen worden, maar wel een bemanning hebben die heel hulpvaardig is en mensen bijstaat. Ik ben blij dat we die flexibiliteit nu hebben kunnen inbouwen en dat we mooie passagiersrechten hebben vastgelegd in Europese wetgeving die in de praktijk ook goed uitvoerbaar zijn door deze kleine ondernemingen, want daaraan is onze sector zo rijk in eigenlijk heel veel Europese landen. Dus het is heel belangrijk dat we dat bereikt hebben en ik hoop dat we binnenkort ook voor bus- en touringcarpassagiers eenzelfde soort resultaat kunnen bereiken.

1-048

**Santiago Fisas Aixela (PPE).** – Señor Presidente, la *Sagrada Familia*, obra del genial arquitecto catalán Antoni Gaudí, es un auténtico icono de Barcelona en el mundo y en el año 2005 fue declarada patrimonio mundial de la Unesco.

Actualmente se están realizando las obras del tren de alta velocidad, que atravesará la ciudad mediante un túnel que está a solo cuatro metros de la cimentación de la *Sagrada Familia*.

Existen treinta y ocho informes técnicos que se oponen a esta obra. El Icomos, órgano especializado de la Unesco, ha mostrado su preocupación por el trazado. Además, el Congreso de los Diputados de España aprobó, el 22 de junio, una

moción para pedir la suspensión cautelar de las obras y la creación de una comisión de expertos que, en el plazo de dos meses, pueda proponer una solución.

Me gustaría saber qué medidas va a tomar la Comisión para preservar un edificio tan emblemático como es la *Sagrada Familia* de Barcelona ante el riesgo que supone el paso del tren de alta velocidad.

1-049

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Cele două regulamente privind drepturile pasagerilor ce călătoresc cu autobuzul și autocarul, respectiv pentru cei care călătoresc pe mare și pe căile navigabile interioare, completează cadrul juridic care definește și protejează drepturile pasagerilor.

În domeniul transportului aerian există deja un astfel de regulament, dar chiar și în aceste condiții, mulți dintre pasageri nu își cunosc drepturile și nu reclamă cazurile de nerespectare a acestora. Tocmai de aceea este absolut necesar ca acest tip de regulament să existe pentru toate tipurile de transport.

Regulamentele pe care le discutăm astăzi stabilesc răspunderea pentru decesul sau vătămarea călătorilor, drepturile persoanelor cu mobilitate redusă, despăgubirile și asistența în caz de anulare sau întârziere și conțin prevederi clare privind depunerea de reclamații și posibile căi de atac.

Salutăm acordul la care s-a ajuns în cazul transportului naval, dar considerăm că definirea și respectarea drepturilor persoanelor cu dizabilități care călătoresc cu autobuzul și autocarul sunt obligatorii pentru includerea tuturor cetățenilor în societate.

1-050

**Hannu Takkula (ALDE).** – Arvoisa puhemies, on erittäin tärkeää puhua matkustajien oikeuksista. Myös matkustajien velvollisuksista voitaisiin puhua, koska aina kun puhumme oikeuksista, meidän on hyvä muistaa, että velvollisuudet ja oikeudet kulkevat käsi kädessä. Katson, että ei vain matkustajilla, vaan myös Euroopan unionin jäsenvaltioilla on tiettyjä velvollisuuksia matkustajien oikeuksiin liittyen. Muutamilla seuduilla, esimerkiksi pohjoisessa Suomessa, Lapissa, pohjoisessa Ruotsissa, Ruotsin Lapissa ja muutamilla muilla haja-asutusseuduilla olisi erittäin tärkeää huolehtia siitä, että olisi kattavat linja-autoyhteydet tai julkisen liikenteen yhteydet, koska liikkuminen on perusoikeus. Ajattelen erityisesti ikääntyvää väestöä. Monella heillä ovat palvelut kymmenien kilometrien päässä.

Näin ollen on erittäin tärkeää, että kun puhutaan matkustajien oikeuksista, huolehditaan myös näiden ihmisten oikeuksista, joilla peruspalvelut ovat kaukana, eikä aina vain katsota asioita kilpailu- tai markkinaperusteisesti, vaan myös kansallisesti voidaan kompensoida ja sitä kautta tehdä kannattavaksi alueellinen ja paikallinen linjaliikenne.

1-051

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – Negocierile acestor două rapoarte au fost marcate de încercările Consiliului de a limita scopul și obiectivele acestora, precum și de presiunea transportatorilor care se confruntă cu efectele crizei economice.

Ambii raportori au apărât cu succes poziția fermă a Parlamentului. Este nevoie de transport pentru pasageri moderni și de bună calitate. Pasagerilor trebuie să li se asigure cele mai bune condiții de transport și, în eventualitatea unei deficiențe, trebuie să primească despăgubirile cuvenite.

Transportatorii trebuie să facă eforturile necesare asigurării unui transport european coordonat atât între statele membre, cât și între modurile de transport. Criza cenușii vulcanice a demonstrat că domeniul este încă departe de ceea ce pasagerii au nevoie.

Transportatorii trebuie să fie conștienți că trebuie să asigure calitate în același timp cu asigurarea programului anunțat. Pasagerii trebuie să fie informați în ceea ce privește drepturile pe care le au pentru a putea acționa în cunoștință de cauză în condițiile în care acestea le sunt încălcate.

1-052

**Νικόλαος Σαλαβράκος (EFD).** – Κύριε Πρόεδρε, συμφωνώ με την άποψη ότι οι κανονισμοί πρέπει να αφορούν την προάσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών κάθε είδους μεταφορικού μέσου, σιδηροδρομικού, χερσαίου, θαλάσσιου ή εναέριου.

Πρέπει λοιπόν να περιληφθούν και τα λεωφορεία και τα πούλμαν στον κανονισμό, κατά την άποψή μου, και θα πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα μέτρα ως προς το θέμα των αποζημιώσεων, ώστε να είναι εξορθολογισμένες σε σχέση και με τις επιχειρήσεις και με την επιβίωση των επιχειρήσεων οι οποίες διεξάγουν τις μεταφορές.

Όμως περισσότερη έμφαση θα έδινα στη γνώση των δικαιωμάτων των επιβατών και θα παρακαλούσα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να δρομολογήσει μια καμπάνια ενημερώσεως του κοινού σε σχέση με τα δικαιώματά του στις μεταφορές παντός είδους.

Επειδή η χώρα μου η Ελλάδα βρέθηκε στο επίκεντρο του Τύπου σχετικά με ορισμένα επεισόδια που αφορούν λιμένες και απεργίες στα μεταφορικά μέσα, δράττομαι της ευκαιρίας να πω ότι όλα έχουν αποκατασταθεί και θα παρακαλούσα όλους να γνωρίζουν ότι η Ελλάδα είναι προσβάσιμη προς πάντα ενδιαφερόμενο.

1-053

**Michael Cramer (Verts/ALE).** – Herr Präsident! Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass alle dafür sind, dass die in ihrer Mobilität eingeschränkten Passagiere auch ihre Rechte bekommen. Aber wenn es dann darum geht, wer bevorzugt wird, und möglicherweise die Profitrate der Unternehmen zu beschneiden, dann heißt es: Nein, nein, nein. Dann ist völlig klar, dass die Behinderten eben nicht im Vordergrund stehen, und das muss sich ändern.

Wenn hier gesagt wird, Frau Wortmann-Kool, das sind die kleinen Unternehmen, dann stimmt das gar nicht, denn die großen Unternehmen haben lobbyiert, die waren dagegen. Sie schieben die Kleinen vor, um ihre Interessen zu retten. Wir könnten für die Kleinen einen Kompromiss machen, aber in einer Gesamtsubstanz müssen wir die Großen angreifen: Sie wollen keine Rücksicht auf die in ihrer Mobilität eingeschränkten Passagiere nehmen. Das darf nicht sein, diese Passagiere müssen dieselben Rechte haben wie wir. Wir können froh sein, dass wir in unserer Mobilität nicht behindert sind, deshalb brauchen wir diese Solidarität für jene von uns.

1-054

**Philippe Juvin (PPE).** – Monsieur le Président, évidemment, ces textes sont imparfaits. Évidemment, tel ou tel député aurait souhaité telle ou telle modification. Mais, mes chers collègues, ce texte est une formidable avancée pour les personnes handicapées parce que, combien de fois a-t-on entendu ces histoires lamentables de personnes handicapées qui ont été refusées dans un moyen de transport collectif? Eh bien, c'est fini avec ce texte. Ce texte fait cesser les discriminations dont souffraient les personnes handicapées et les malades. Plus de limitation à l'accès.

Rendons-nous compte de ce que signifie ce texte, qui constitue une véritable avancée! Et je ne parle pas de l'excellente disposition qui prévoit que les personnes de bord doivent être formées au handicap. Il s'agit, là aussi, d'une avancée considérable pour les personnes handicapées. Alors il faut cesser de parler d'intégration des personnes handicapées. Il faut la faire cette intégration, et c'est ce que fait ce texte, et je crois qu'il faut que nous nous en félicitions.

Avec ce texte, l'Europe améliore concrètement la vie des personnes handicapées. Il faut féliciter les rapporteurs. C'est ce que je fais au nom des personnes handicapées. Ne boudons pas notre plaisir.

1-055

#### PRESIDENZA DELL'ON. GIANNI PITTELLA

*Vicepresidente*

1-056

**Siim Kallas, Vice-President of the Commission.** – Mr President, I must express my gratitude for the involvement of the European Parliament and for the extensive work undertaken. We are moving in the same direction.

As regards the maritime rights of passengers travelling by sea and inland waterways, the conclusions are positive. It is essential to accomplish the objective of establishing a basic set of rights for passengers on all modes of transport. This has been underlined here many times and we cannot leave out bus and coach passengers.

I must just underline one thing, because one element which can be tackled from different angles is economic reasons: economic arguments and passenger rights. We see it in aviation as well. We are all in favour of competitiveness; we are all in favour of economic success; we are all in favour of low costs and efficiency but, at the same time, all service providers in transport must also offer high-quality services. For me, high-quality services mean, above all, taking care of punctuality and timetable information. We must move in this direction and no one – big companies, small companies – can have any derogation from these rules. You must provide punctuality and you must serve your clients with high responsibility in order to provide high quality. Then we can also move ahead with all the other issues.

Thank you for this discussion. In the conciliation process for the Bus and Coach Passengers Directive we will try to find compromises which work towards finding such a solution. I hope we will have good cooperation with the rapporteurs during the process for the next directives.

1-057

**Antonio Cancian, relatore.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato tutti gli interventi, devo solo ribadire che siamo partiti da una prima lettura Albertini con un testo coraggioso, abbiamo avuto un risultato su un testo molto mediato rispetto alla volontà, rispettando la volontà in parte del Consiglio in commissione TRAN con un voto quasi unanime.

C'è una promessa da parte del commissario, ripetuta in varie occasioni, di avere un unico testo unificante. Io auspico in questo quadro che la Presidenza belga che si è appena insediata vorrà inserire questo testo nella sua agenda, consentendo così di completare il quadro dei regolamenti per passeggeri in tutti i modi di trasporto, in vista di una riflessione sulla possibilità di prevedere delle misure comuni e trasversali per tutti i modi di trasporto. Ne abbiamo assolutamente bisogno!

1-058

**Inés Ayala Sender, Ponente.** – Señor Presidente, querría agradecer a todos mis compañeros y al Comisario y Vicepresidente, señor Kallas, su amabilidad y sus palabras de ánimo.

Querría hacer alguna aclaración en relación con lo que ha dicho la señora Lichtenberger de los puertos. Creo que no se ha leído bien el texto. Es verdad que no hemos conseguido incluir todos los puertos —puesto que hay algunos puertos que son simplemente un malecón—, pero sí que hay obligaciones para los puertos ya que, por ejemplo, todos los puertos nuevos o puertos renovados tienen obligación de ofrecer toda la accesibilidad y el equipamiento, algo que hemos justamente obligado al Consejo a quitar de la cláusula en la que se excluía. El anexo II, si se lo lee usted, señora Lichtenberger, verá que precisamente se refiere a las obligaciones para la asistencia en puertos y terminales portuarias. Y además hemos incluido, a pesar de que el Consejo tenía algunas reticencias en varios de los aspectos, a las autoridades portuarias, precisamente para que sean cada vez más conscientes de las necesidades de las personas con movilidad reducida.

De modo que los puertos sí que tienen obligaciones. Los puertos están incluidos y, por lo tanto, no son solamente los barcos y los buques, sino también las terminales portuarias y los puertos los que tienen obligaciones.

En cuanto a las excepciones en la flexibilidad —agradezco tanto al señor Kuhn como a la señora Wortmann-Kool sus intervenciones— creo que sí que hemos hecho un esfuerzo para flexibilizar y para ayudar, en un momento, además, de crisis, a las empresas pequeñas. Entiendo que el señor Cramer se enfada porque es verdad que nuestros interlocutores son mayoritariamente empresas grandes, pero porque las asociaciones europeas, y para eso son asociaciones europeas, incluyen a las pequeñas empresas y a las grandes. Que nuestros interlocutores a veces, o a menudo, sean aquellos que representan a las empresas grandes no quiere decir que no tengan en las asociaciones europeas a las empresas pequeñas. Creo que en eso hemos hecho un esfuerzo para entenderlos a todos.

Por último, quiero agradecer de modo especial a la señora Bilbao el acompañamiento y la solidaridad prestados precisamente para mejorar los derechos de las personas con discapacidad. Le agradezco especialmente su hincapié en todo el tema de formatos accesibles, en el hecho de que, por fin, el Consejo haya renunciado al tema de la salud —que creo que sí que era un riesgo sobre el que habrá que trabajar en el futuro, pero desde luego ahora mismo no era el momento—, y también en toda la reducción de plazos y de mejoras.

Quisiera dar las gracias finalmente, desde luego, a todos mis compañeros ponentes alternativos y, sobre todo, felicitar a los pasajeros europeos porque ahora tenemos veinticuatro meses el sector —los transportistas, los operadores, las terminales, los puertos, las autoridades portuarias— y los Estados miembros para la preparación. Y luego habrá que aplicarla.

Y para cuando se aplique, señor Kallas, señor Vicepresidente, tengo una petición concreta. He visto que usted va a lanzar una campaña magnífica de información y sensibilización sobre derechos de los pasajeros en la aviación. Le pido, y querría que usted se comprometiera, que, dentro de veinticuatro meses, cuando entre en vigor el Reglamento relativo a los derechos de los pasajeros en el sector marítimo, haya una campaña tan estupenda, como mínimo, como la que usted va a preparar para el sector aéreo. Creo que los ciudadanos europeos se lo merecen.

1-059

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place tomorrow (Tuesday 6 July 2010).

#### *Written statements (Rule 149)*

1-060

**Robert Dušek (S&D), písemně.** – Připravované nařízení EP a Rady o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě by mělo zvýšit práva cestujících v této dopravě, stanovit normy kvality srovnatelné s železniční a leteckou dopravou a sjednotit platné legislativní podmínky pro dopravu ze všech členských zemí. Parlament v prvním čtení oprávněně požadoval neomezenou odpovědnost dopravců v případě úmrtí a zranění cestujících zapříčiněných dopravcem, a také nárok na zálohové platby v případě ekonomických problémů v důsledku dopravní nehody. Návrh dále zakazoval jakoukoliv diskriminaci z důvodu zdravotního postižení či snížení pohyblivosti. Požadovali jsme náhradu jízdného ve výši 50 % plus cenu jízdenky a pomoc v případě zrušení či zpoždění spoje formou nabídky jídla, pití, bezplatného ubytování a přepravy do místa, odkud je možné pokračovat v cestě jiným způsobem. Vyjmuta z tohoto nařízení měla být jen příměstská a městská doprava. Rada však absolutně změnila rozsah a míru práv cestujících v této dopravě a žádá dokonce vyjmout i regionální linkovou a až na dobu 15 let vnitrostátní linkovou a mezinárodní dopravu. Přijetím jejího stanoviska negarantujeme fakticky žádná práva cestujících a pouze potvrzujeme minimální odpovědnost dopravce legislativně. S tímto postojem nemohu v žádném případě souhlasit a žádám vás o podpoření postoje EP z prvního čtení.

1-060-500

**Elisabetta Gardini (PPE), per iscritto.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, le persone disabili devono poter viaggiare usufruendo, come tutti gli altri cittadini, dei diritti alla libera circolazione, alla libertà di scelta e alla non discriminazione. L'accesso ai mezzi di trasporto in condizione di parità con gli altri utenti è un elemento essenziale per poter vivere in modo

independente e dignitoso la propria quotidianità. Dobbiamo batterci affinché i diritti all' "accessibilità" e alla "mobilità personale", sanciti dagli articoli 9 e 20 della Convenzione ONU sui diritti delle persone disabili, si traducano in azioni concrete dando finalmente forma ad una nuova ed efficace strategia europea sulla disabilità per il prossimo decennio. Ho voluto fortemente sostenere questa relazione, con l'obiettivo di garantire la tutela effettiva dei diritti dei passeggeri di autobus a mobilità ridotta: un settore, cari colleghi, che richiede un'urgente disciplina a livello comunitario. Non possiamo assolutamente accettare che nelle nostre città e nei nostri Paesi alcuni cittadini siano discriminati a causa delle loro disabilità. E' per questa ragione che il Parlamento Europeo deve assumere una posizione guida ponendo una volta per tutte rimedio alla mancanza di omogeneità che ancora oggi si riscontra a tal riguardo nella legislazione dei Paesi membri.

1-060-750

**Ian Hudghton (Verts/ALE), in writing.** – This proposal is good news for travellers with disabilities or limited mobility, who deserve to be treated fairly by transport operators. As things stand, we know that from 2012 any disabled boat passenger will have improved rights, including a guarantee of the right to board and free assistance in the port. I am very hopeful that we will be able to get bus and coach passengers included in a balanced agreement that will be good for passengers and operators. This is a very welcome step towards addressing practical impediments faced by disabled passengers. It would be astonishing if the Member States tried to block our call for bus and coach passengers with disabilities to be covered by this legislation. I remain confident that we can agree on one overarching piece of legislation to cover all boat, bus and coach passengers to come into force in 2012.

1-061

**Antonio Masip Hidalgo (S&D), por escrito.** – Es muy importante evitar la discriminación de los afectados, como yo, de movilidad reducida.

En el aeropuerto de Bruselas, se nos pide (incluso a algunos, se nos exige) que subamos y bajemos dos veces de un coche de transporte interior cuando simplemente deberían evitarse los obstáculos de puertas y no marear al viajero haciéndole bajar y subir.

1-062

## **16 - Intelligent Transport Systems in the field of road transport and interfaces with other transport modes (debate)**

1-063

**President.** – The next item is the recommendation for second reading, by the Committee on Transport and Tourism, on the Council position at first reading with a view to the adoption of a directive of the European Parliament and of the Council on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport (06103/4/2010 – C7-0119/2010 – 2008/0263(COD)) (Rapporteur: Anne E. Jensen) (A7-0211/2010).

1-064

**Anne E. Jensen, ordfører.** – Hr. formand! De intelligente transportsystemer, hvad er det egentlig for noget? Ja, det er alle mulige informationssystemer, der kan gøre vejtransporten mere effektiv, mere sikker og mere miljørigtig. Det er GPS, som vi kender det, når vi kører rundt i byerne, det kan være vejskatsystemer, det kan være bompenge. Vi kender allerede nogle intelligente transportsystemer, men der er meget andet på vej. Der er systemer, som vil kunne give os meget bedre information om, hvordan vejsituationen er: Er der glatte veje forude? Er der sket en ulykke, så der er kødannelse? Vi har også eCall-systemet, det system, som automatisk kalder en alarmcentral, når der er sket en ulykke, så hjælpen kan komme hurtigere frem.

Jeg vil sige, at arbejdet med denne betænkning fra starten forårsagede visse frustrationer for mig. Først syntes jeg, at det var lidt svært at finde ud af, hvad intelligente transportsystemer egentlig er, fordi de dækker over så mange forskellige ting. Da jeg så først havde fundet ud af, hvilke muligheder, de rummede, blev jeg faktisk frustreret over, at vi ikke allerede har de intelligente transportsystemer. Når man sidder i en kø og ikke ved, om man kan komme frem, eller hvornår man kan komme frem og f.eks. nå sit fly, så ville det egentlig være rart at have de systemer allerede nu. Vi kunne få meget bedre informationer.

Derfor må man spørge: Hvorfor har vi så ikke de intelligente transportsystemer? Svaret fra Kommissionens side og fra eksperternes side har været, at årsagen dertil er manglen på standarder og specifikationer, der kan fremme brugen af de fælles transportsystemer, fremme produktionen af dem, og der også kan sikre, at det bliver nemmere at køre på tværs af grænser, således at en lastbil kan køre fra Göteborg til Palermo og kommunikere med alle mulige forskellige informationssystemer, også med forskellige vejskatsystemer, uden at dens forude skal være plastret til med forskellige dippedutter, der taler til forskellige systemer.

Ifølge den aftale, der er indgået nu med Rådet, skal vi definere specifikationer for intelligente transportsystemer inden for fire områder og i tilknytning til seks aktioner, hvor der er lavet tidsfrister. Det handler om at sikre informationer om sikkerhedsforhold, det handler om at sikre almindelige trafikinformationer, det handler om at sikre eCall, og det handler

om at sikre en ting, som jeg personligt har lagt meget vægt på, nemlig, at lastbilchaufførerne kan få oplysninger om, hvor der er sikre rasteplasser, og kan få mulighed for at booke en rasteplass på forhånd, således at de får en mindre stresset tilværelse, når de skal overholde køre-/hviletidsreglerne.

Den største knast i vores arbejde var spørgsmålet om at gennemføre tingene i praksis. Rådet var nemlig enig med Parlamentet om, at vi klart skulle afgrænse de områder, hvor der skulle arbejdes med fælles specifikationer og standarder. Der, hvor Rådet bakkede ud i forhold til vores forslag, var ved fastlæggelsen af, hvornår de aftalte specifikationer skulle være på plads i praksis. Derfor har vi foretaget en opdeling i to tempi: først aftaler vi specifikationerne, bagefter finder vi så ud af, hvordan det skal gennemføres i praksis.

Jeg vil gerne takke skyggeordførerne for det samarbejde, vi har haft om at nå dette resultat, særligt hr. Koch og fru Țicău og fru Brepoels. Vi har haft et uforligneligt samarbejde, synes jeg. Jeg vil også gerne rette en varm tak til det svenske formandskab, som gjorde en enorm indsats for at sikre, at mange af Parlamentets forslag blev gennemført i den endelige tekst. Endelig vil jeg rette en stor tak til Kommissionen, som virkelig har været fødselshjælper på denne sag og ydet et stort bidrag, for at vi kunne nå en fælles aftale.

1-065

**Siiim Kallas, Vice-President of the Commission.** – Mr President, I would like to thank the European Parliament and especially Ms Jensen, rapporteur on intelligent transport systems, and all the shadow rapporteurs, for their excellent work and continuous commitment in supporting the Commission in the legislative process leading to the ITS Directive.

At the end of the European Parliament's second reading of this legislative proposal I would like to reaffirm once again, and in the strongest possible terms, its political importance. ITS applications such as dynamic traffic and freight management, lane-keeping support and electronic tolling (e-Toll) bring clear benefits to transport users in terms of reducing travel times and increasing safety.

Over the past 20 years the European Commission has used various instruments to support the uptake of ITS solutions. However, the deployment of intelligent transport systems in road transport has been much slower than in other modes of transport, and ITS services have often been deployed on a fragmented basis. Voluntary agreements and standardisation have failed to deliver significant progress in terms of deployment and use of such systems.

Therefore the Commission has put forward an action plan and a proposal for a framework directive on the deployment of intelligent transport systems in the field of road transport and for interfaces with other transport modes.

Concerning this Directive, the Commission considers that the compromise obtained during the negotiations with the Council is balanced, and that the general objectives of the Commission's proposal are duly taken into account. In this context I am particularly happy with the recommendation of Ms Jensen adopted by the TRAN Committee vote on 22 June and I look forward to a positive vote and to the adoption by the European Parliament of the ITS Directive during tomorrow's sitting.

The Commission is fully committed to the important work ahead of us in implementing the ITS Directive. We will do so in close collaboration with all public and private stakeholders.

1-066

**Dieter-Lebrecht Koch, im Namen der PPE-Fraktion.** – Herr Präsident! Herr Kommissar, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die nun endlich zur Abstimmung vorliegende Richtlinie zur Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr ist aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern auch für diese von so außerordentlicher Bedeutung, dass ich vom Aufbruch in ein neues Verkehrszeitalter sprechen möchte.

Die Richtlinie dient der koordinierten konzentrierten zielgerichteten Umsetzung des umfangreichen Aktionsplans und garantiert, dass intelligente Verkehrssysteme zum integrierten Bestandteil neuartiger Fahrzeuge und Infrastrukturen werden. Entscheidend für den Verbraucher ist erstens: Intelligente Verkehrssysteme werden verpflichtend kommen, nur wann steht noch nicht endgültig fest, wobei ich persönlich mir eine zeitliche Präzisierung sehr gewünscht hätte. Zweitens tragen sie maßgeblich dazu bei, dass Verkehr noch sauberer, sicherer und effizienter wird, und bieten neuartige Chancen für Ko-Modalität, also für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger. Drittens gewährleisten sie ein hohes Datenschutzniveau; sie dienen viertens der Kapazitätsoptimierung von Infrastrukturen und bieten fünftens weitreichende Zusatzdienste für Privatpersonen und Geschäftsleute.

Intelligente Verkehrssysteme fügen sich harmonisch in den nachfolgenden Bericht zur Zukunft des Verkehrs ein und auch in das Programm EU 2020, weil sie umfangreiche Forschungs- und Entwicklungsaufträge auslösen. Die Forderung nach Kompatibilität zwischen neuen, aber auch mit den bestehenden Systemen entspricht den Forderungen des Parlaments. Im Namen der EVP-Fraktion fordere ich die Kommission auf, schnellstmöglich die Erarbeitung der Normen und

Spezifikationen für den Notruf eCall sowie alle Reise-, Verkehrsinformations- und Reservierungssysteme durchzuführen, damit der flächendeckende Einführungsprozess auch wirklich schnell beginnen kann.

1-067

**Silvia-Adriana Țicău**, *în numele grupului S&D*. – Adoptarea Directivei privind cadrul pentru implementarea sistemelor inteligente de transport în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport reprezintă un pas important pentru creșterea siguranței în sectorul transporturilor.

Vreau să mulțumesc întregii echipe de raportori pentru faptul că a fost extins scopul directivei de la domeniul transportului rutier, prin includerea interfețelor cu alte moduri de transport. Sistemele inteligente de transport vor putea fi utilizate astfel pentru călători, vehicule și infrastructuri și pentru interacțiunea acestora în domeniul transportului rutier, inclusiv al transportului urban și al interfețelor cu alte moduri de transport.

Parlamentul European a solicitat încă din prima lectură un nivel minim al aplicațiilor și serviciilor sistemelor inteligente de transport și prevederi stricte privind protecția datelor cu caracter personal. Directiva prevede patru domenii prioritare în care Comisia să definească specificații și standarde comune pentru implementarea și utilizarea sistemelor inteligente de transport.

Comisia și-a luat angajamentul pentru adoptarea rapidă a specificațiilor, într-un calendar bine stabilit, după cum urmează: 2014 pentru furnizarea la nivel european a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale; 2013 pentru furnizarea la nivel european a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic; 2012 pentru furnizarea în mod gratuit a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră; 2012 pentru furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE; 2012 și 2013 pentru furnizarea unor servicii de informare, respectiv rezervare, referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane.

Adoptarea acestei directive a fost întârziată ca urmare a intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona și a prevederilor privind comitologia. Astfel, specificațiile mai sus amintite vor fi adoptate de Comisie prin intermediul actelor delegate.

Consider că suntem abia la un început de drum privind implementarea sistemelor inteligente de transport și sperăm ca, atât Comisia, cât și statele membre, să aloce resursele financiare necesare implementării acestor sisteme.

1-068

**Gesine Meissner**, *im Namen der ALDE-Fraktion*. – Herr Präsident! Ich glaube, Dieter Koch hat Recht: Die intelligenten Verkehrssysteme sind wirklich ein Aufbruch in ein neues Zeitalter. Ich habe im letzten Jahr LKWs gesehen, die miteinander reden. Das klingt verrückt, aber das ist ja wirklich die intelligente Verkehrssystemführung der Zukunft, dass LKW aus Sicherheitsgründen tatsächlich in der Lage sind, durch spezielle Ausstattungen zu erkennen, ob vor ihnen ein Hindernis ist, ob vor ihnen ein Fußgänger über die Straße gehen will, und sie können das dann einem hinter ihnen fahrenden LKW mitteilen, so dass der rechtzeitig bremst und ein Unfall verhindert wird.

Das ist natürlich noch nicht auf der Tagesordnung, und der Bericht von Anne Jensen hat in diesem Fall wirklich den großen Vorteil gebracht, eine Übersicht darüber zu geben, was wir im Moment schon haben, und einen Ausblick darauf zu geben, was wir in Zukunft brauchen, um mehr Sicherheit zu haben, um Staus verhindern zu können, weniger Unfälle zu haben und besser für die Umwelt agieren zu können.

Ein letzter Punkt: was ich bei mir in Deutschland in der Nähe von Hannover direkt erlebe: Wir haben auf der Autobahn als intelligentes Verkehrssystem Geschwindigkeitsrichtsmessungen. Man bekommt also gesagt, wie schnell man fahren soll, um Staus zu verhindern. Das ist gut für die Fahrer und auch gut, um weniger Unfälle zu haben, und auch gut für die Umwelt. So etwas und viel mehr brauchen wir.

1-069

**Frieda Brepoels**, *namens de Verts/ALE-Fractie*. – Voorzitter, ik ben uiteraard ook heel blij dat we eindelijk een Europees kader voor ITS kunnen goedkeuren. Het was, zoals de collega's al gezegd hebben, een hard noot om te kraken en het is mede dankzij de onverdroten inzet van onze rapporteur, mevrouw Jensen, dat we uiteindelijk na keiharde onderhandelingen dit evenwichtige resultaat aan het Parlement kunnen presenteren. Veel dank daarvoor.

Als we zien dat de problemen van congestie en milieuvervuiling alleen maar toenemen, dan kan het belang van dit initiatief niet onderschat worden. Er is heel duidelijk behoefte aan innoverende oplossingen. Maar waarom is nu die aanpak op het Europese vlak zo belangrijk? Ik denk omdat de mogelijkheden van ITS slechts optimaal kunnen worden benut wanneer de beperkte, maar ook de versnipperde invoering die we vandaag in tal van lidstaten kennen, wordt bijgestuurd naar een gecoördineerde invoering op Europese schaal.

Maar, collega's, dit is nog maar een eerste stap, weliswaar een heel belangrijke. We zullen zowel de Commissie als de lidstaten de volgende jaren op de voet moeten volgen voor wat de uitvoering van de prioritaire acties betreft. We hebben inderdaad al ongeveer een half jaar verloren op het tijdschema dat door de Commissie werd voorgesteld ten gevolge van



de discussie over de implementatie van gedelegeerde handelingen. Maar in het algemeen denk ik dat we erop zullen moeten toezien dat de voorziene diensten voor alle groepen voldoende gebruiksvriendelijk zijn. In dat verband zijn we dan ook heel blij dat er specifieke bepalingen zijn opgenomen voor kwetsbare verkeersdeelnemers, want aandacht hiervoor zal immers leiden tot een kwaliteitsverbetering voor alle gebruikers. Ik dank u voor uw aandacht.

1-070

**Anna Rosbach, for EFD-Gruppen.** – Hr. formand! I min bils forrude sidder der en lille elektronisk enhed, som registrerer, når jeg kører igennem et betalingsanlæg i mit hjemland. Stor var min glæde, da jeg for nylig opdagede, at den også fungerer, når jeg kører igennem et tilsvarende anlæg i mit naboland! Hvor ville det være rart, om det gik så nemt gennem hele Europa, og det er lige præcis det, min danske kollega Anne E. Jensen ønsker for alle os, der kører rigtig meget på Europas landeveje. Derfor retter jeg hermed en stor tak til ordføreren for det store arbejde, hun har lagt i dette direktiv.

Dette direktiv har været længe undervejs og indeholder en lang række både tekniske og konkrete tiltag. Jeg har det princip, at jeg kun anbefaler EU-lovgivning, hvis den giver mening, og for mig indebærer det, at der bør være tale om grænseoverskridende problemer, som løses bedst i fællesskab. Jeg må sige, at dette emne så rigeligt lever op til kravet. Samtidig rækkes med dette direktiv en hjælpende hånd ud til de lastbilchauffører, der binder Europa sammen. Uden dem ville al vor EU-samhandel ikke eksistere.

Nu mangler vi blot, at medlemslandene omsætter alle de gode intentioner i praksis. Og her ser jeg problemet, for nok er Rådet medlovgiver af direktivet, men veje bygges i små nationale kommuner uden mange penge til dette formål. Tilsvarende skal der også bruges mange penge og politisk vilje til at opgradere togtransporten.

1-071

**Γεώργιος Κουμουτσάκος (PPE).** – Κύριε Πρόεδρε, η εξάπλωση των ευφυών συστημάτων μεταφορών στις οδικές μεταφορές αλλά και στη λειτουργική τους σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα. Είναι μια πραγματική πρόκληση για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και ορθώς οι προηγούμενοι συνάδελφοι μίλησαν για μια νέα εποχή στις μεταφορές.

Η ευρύτερη δυνατή εφαρμογή των ευφυών συστημάτων μεταφορών θα συμβάλει, πρώτον, σε πιο αποτελεσματικές, πιο σταθερές και πιο ασφαλείς μεταφορές και, δεύτερον, στην επίτευξη του στόχου για καθαρότερες και φιλικότερες στο περιβάλλον μεταφορές.

Πιστεύω λοιπόν ότι η έγκριση της οδηγίας πλαισίου για τα ευφυή συστήματα μεταφορών θα είναι μία ιδιαίτερα θετική εξέλιξη για όλους τους Ευρωπαίους πολίτες, και αυτό γιατί έως τώρα η εθελοντική προσέγγιση δεν λειτούργησε καθόλου ικανοποιητικά. Χρειαζόμαστε, και όλοι συμφωνούμε σ' αυτό, ένα ελάχιστο επίπεδο τυποποίησης, εάν θέλουμε να δούμε σε σύντομο χρονικό διάστημα τη χρησιμοποίηση αυτών των συστημάτων στα ταξίδια και στις μετακινήσεις μας.

Πιστεύω, όπως και η εισηγήτρια κ. Jensen, την οποία συγχαίρω, ότι θα πρέπει να προχωρήσουμε και να δώσουμε την έγκρισή μας αύριο, προκειμένου άλλωστε να επιβεβαιώσουμε ότι προηγήθηκε μια μακρά σκληρή διαπραγματεύση, που κράτησε μάλιστα έως πριν λίγο καιρό, και πρέπει τώρα να προχωρήσουμε.

Το τελευταίο που θα χρειαζόμασταν θα ήταν μια νέα αλλά αχρείαστη καθυστέρηση της όλης διαδικασίας. Και πάλι συγχαρητήρια στην εισηγήτρια.

1-072

**Inés Ayala Sender (S&D).** – Señor Presidente, quiero felicitar de manera especial a la señora Jensen y agradecerle su dedicación y tenacidad en relación con estos sistemas inteligentes de transporte, en concreto, respecto del relacionado con la carretera, para conseguir su armonización y, sobre todo, su retrocompatibilidad, que encuentro que es fundamental.

Estos días he podido leer cómo un operador como la SNCB en Bruselas se planteaba ofrecer a los automovilistas información de tráfico en tiempo real para ayudarles a tomar decisiones con antelación suficiente en relación con la intermodalidad. Yo entiendo que ese es uno de los aspectos de los servicios de futuro a los que se refiere la señora Jensen y que, con su armonización, va a conseguirse que puedan extenderse de manera espectacular a toda Europa.

Creo que es fundamental este diálogo entre modos y también el diálogo inteligente transfronterizo entre sistemas de carretera, que pueden impulsar también otros aspectos de la seguridad vial.

Le agradezco especialmente las aplicaciones para la seguridad vial y, sobre todo, la extensión a toda Europa del sistema eCall. Me hubiera gustado también —y espero que en el futuro pueda hacerse— que se extendiera más allá de las infraestructuras de las redes transeuropeas y, sobre todo, a los vehículos de uso rural, pues a menudo nos encontramos —sobre todo en regiones como la mía— que hay un accidente y la persona fallece porque no se ha conseguido llegar a tiempo o porque su llamada de urgencia no ha llegado. Por ello, espero que se pueda ampliar.

Me parecen muy útiles las zonas de aparcamiento seguro para camiones y vehículos comerciales, que, desde luego, apoyo absolutamente, y yo creo que en el futuro deberían extenderse cada vez más en las redes transeuropeas de carretera.

Y, ahora, lo único que necesitaríamos es que Galileo fuese la plataforma para este tipo de servicios; eso ya sería «lo más de lo más». Espero que entre el señor Kallas y el señor Tajani lo consigan, para que estos sistemas de transporte inteligentes sean, además, el futuro de Galileo.

1-073

**Oreste Rossi (EFD).** – Signor presidente, onorevoli colleghi, una migliore gestione del trasporto merci e una maggiore sicurezza stradale sono due aspetti fondamentali nell'ambito della creazione di un sistema di trasporto intelligente. L'obiettivo è creare un sistema coordinato e integrato, garantendo una continuità nei servizi, nella gestione del traffico e nei trasporti merci lungo i corridoi.

Il punto chiave resta l'impatto finanziario di questo sistema innovativo che consta principalmente delle interfacce di comunicazione del traffico e che potrebbe essere risolto standardizzando un sistema informativo integrato. Efficacia, efficienza, continuità e interoperabilità sono i principi sui quali dovranno basarsi le azioni future degli Stati europei. Sarà opportuna dunque una corretta valutazione delle caratteristiche territoriali e delle condizioni del traffico e delle modalità di interconnessione fra i vari sistemi di trasporto, per un'implementazione realmente efficace del sistema.

Occorre poi una seria valutazione di come il sistema reagisce nei momenti critici: si auspica che il comitato istituito dalla direttiva possa confrontarsi con le autorità locali affinché il sistema sia studiato per garantire una rapida ed efficiente risposta in caso di problemi legati al trasporto.

1-074

**Ádám Kósa (PPE).** – Magam is szeretném üdvözölni az intelligens közlekedési rendszerek bevezetését, mert az emberek életét nagyban megkönnyíti. Három dologra szeretném a figyelmet felhívni. Az egyik, ami az utasjogoknál is látható volt, hogy az Európai Parlament erős elkötelezettséget tanúsít a fogyatékkal élőkkel szemben, de szeretném felhívni a figyelmet, hogy ebben a rendszerben is oda kell figyelni a fogyatékkal élőkre és javaslom, hogy a rendszer bevezetése során és a rendszerfejlesztők folyamatosan vegyék figyelembe a fogyatékkal élők problémáit is, az infokommunikációs akadálymentesítés nagyon fontos. S végezetül szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy a tagállamok egy részében még nincs hatástanulmány, hogy milyen költsége lesz ennek a rendszernek a bevezetésének, ezért szeretném kérni a Bizottságtól, mielőtt a rendszert bevezetik, külön forrásokat biztosítson erre a célra, hogy közép- és kelet-európai országok számára megnyílhasson ez.

1-075

**Marian-Jean Marinescu (PPE).** – Instituirea unui cadru unitar pentru utilizarea coordonată a sistemelor de transport inteligente este un pas important în modernizarea sectorului transporturilor și obligă statele membre să garanteze implementarea și coordonarea ITS în manieră interoperabilă.

În calitate de raportor în dosarul coridoarelor europene feroviare de marfă, consider că sistemele ITS interoperabile sunt absolut necesare pe calea ferată, în special în ceea ce înseamnă managementul traficului. Din acest motiv, este nevoie de recunoașterea reciprocă a omologărilor și specificațiilor naționale în ceea ce privește echipamentele și programele informatice, precum și de respectarea programului de desfășurare a sistemului RTMS.

Faptul că statele membre au posibilitatea să se alinieze la noile cerințe prin modernizarea propriilor sisteme deja existente reprezintă un lucru pozitiv și se evită în acest fel crearea de discontinuități geografice.

1-076

**Seán Kelly (PPE).** – Mr President, I suppose one could say that one would want to be pretty stupid to oppose intelligent proposals. Certainly the Intelligent Transport Systems cannot be opposed: they are to be welcomed. Compliments to Mrs Jensen and also Mr Kallas for outlining the benefits. Obviously things that make for environmentally friendly transport, road safety, proper parking, tracking weather systems etc. are all of tremendous benefit to road users.

Regarding road safety, I would also like to see some emphasis being put on the effect that slow drivers have on road accidents. All the emphasis seems to be on speed, and obviously that is a major contributory factor.

However, this is to be welcomed and I just want to thank the intelligent Mrs Jensen, for helping to make road use beneficial for all users, be they stupid or intelligent.

1-077

**Antonio Cancian (PPE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo molto utile la definizione di queste specifiche comunitarie per lo sviluppo coordinato delle individuate applicazioni ITS alle reti di trasporto e al velivolo, volevo però sottolineare due fatti che riguardano la sicurezza: il primo è cercare di insistere molto sui parcheggi sicuri per gli autotrasportatori e in secondo luogo quando parliamo di sicurezza – e al driver arrivano tantissime informazioni ed è tempestato da di tutto e di più – io credo che bisogna stare molto attenti; perché è sollecitato a fare tutto eccetto guidare.

Quindi oggi questo è un tema molto importante, io questa considerazione la porto qui all'onorevole Jensen perché, credo, da un lato c'è questa volontà, dall'altro bisogna stare molto attenti a fare in modo che si pensi anche a guidare.

1-078

**Franz Obermayr (NI).** – Herr Präsident! Sicherheit und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr sind wesentliche von den vier vorrangigen Bereichen, und ich möchte hier kurze Anmerkungen dazu machen. Erstens: Vorschläge der Kommission, die auf Zulassung von sogenannten Gigalinern – also den Riesen-Lkw – abzielen, sind abzulehnen. Gigaliner würden die Sicherheit auf den Straßen der EU gefährden, und das europäische Straßennetz ist nicht für solche Riesenausmaße gedacht. Pkw hätten erschwerte Sicht, und es käme zu längeren Überholwegen und katastrophalen Unfällen.

Zweitens: Die oft katastrophale Auswirkung von Tunnelbränden zeigt, dass außerdem die Verbesserung des Fahrzeugbrandschutzes wichtig ist. Ich plädiere für einen europaweiten verpflichtenden Einbau von automatischen Löschsystemen im Motorraum, die es im Motorsport bereits gibt. Die Serienfertigung kostet ca. 50 bis 100 Euro pro Stück, es ist also eine relativ kostengünstige Maßnahme, die ein wesentliches Plus an Sicherheit bringen würde.

1-079

**Licia Ronzulli (PPE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, milioni di cittadini europei si preparano a partire per una meritata vacanza estiva, purtroppo, però, come ogni anno, dovranno prepararsi ad affrontare voli cancellati, bagagli smarriti, ingorghi autostradali, magari anche sotto il sole cocente, e situazioni di emergenza a cui purtroppo siamo ormai abituati.

La scorsa settimana ho presentato al riguardo un'interrogazione per sollecitare l'impegno concreto della Commissione europea su questo problema. Il lancio di una campagna d'informazione sui diritti dei viaggiatori costituisce certo uno strumento opportuno, ma non sufficiente per evitare il ripetersi di simili emergenze. Troppo spesso i diritti dei viaggiatori vengono calpestati e prima di ricevere i legittimi risarcimenti devono passare dei mesi, a volte anche degli anni.

Fare informazione, far conoscere i propri diritti, è sicuramente importante, ma lo è molto di più farli rispettare in tutta Europa, attuando misure concrete soprattutto alla luce di episodi ormai noti e che si devono prevenire.

1-080

**Siim Kallas, Vice-President of the Commission.** – Mr President, I would like once more to thank the European Parliament, and Ms Jensen in particular, for the excellent work in the legislative process leading to the adoption of the Intelligent Transport Systems Directive. I look forward to the important work ahead of us in the implementation of the ITS Directive. We are committed to using the power conferred on the Commission by Parliament and the Council for seven years to adopt the necessary specifications. We will do so in close collaboration with all relevant public and private stakeholders.

1-081

**Anne E. Jensen, ordfører.** – Hr. formand! Tak til alle kollegerne for bemærkningerne, vi har fået. Jeg synes, at debatten viser, at der er stor begejstring omkring dette spørgsmål og store forventninger til, at vi vil kunne nå gode resultater. Jeg vil også takke kommissæren for hans løfte om, at han vil tage fat på at få tingene til at ske, og at han vil samarbejde meget med alle aktører inden for området. Desuden ved jeg, at Kommissionen har lovet at samarbejde meget med medlemslandene om disse forhold. Der har nemlig været megen nervøsitet i medlemslandene for, at man kunne risikere, at medlemslande, der allerede havde investeret i intelligente transportsystemer, ville se deres investeringer være forgæves, fordi man pludselig valgte nogle andre specifikationer og standarder.

Det er vigtigt, tror jeg, at vi med denne lovgivning nu har fået skabt en platform for, at medlemslandene og alle eksperter og Kommissionen kan mødes og drøfte tingene, og så kan man håbe, at der også i forbindelse med de aktioner og praktiske projekter, der vil blive gennemført, udkrystalliserer sig en fælles forståelse for, hvilken vej tingene skal gå. Jeg synes i hvert fald, at vi har arbejdet meget for, at tingene skulle og kunne bygges op nedefra, og at der ikke bare blev udstukket direktiver oppefra, men at man altså faktisk fik en dialog omkring disse ting.

Til sidst vil jeg nævne, at vi også har haft diskussionen i Parlamentet om, hvorvidt intelligente transportsystemer gør os mere intelligente eller gør os dummere. Det er klart, som nogen har været fremme med, at man skal bruge intelligente transportsystemer intelligent. Det synspunkt går jeg også ind for. Man kan sagtens opleve, at folk, der bruger deres GPS, ikke aner, hvor de er endt henne, fordi de bare har hørt efter stemmen, der sagde: "Kør til højre, kør til venstre". Til sidst ved de ikke, hvor de er. Et intelligent transportsystem skal bruges intelligent.

1-082

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place tomorrow (Tuesday 6 July 2010).

*Written statements (Rule 149)*

1-083

**Alajos Mészáros (PPE), írásban.** – Az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére az Európai Unió közlekedési rendszerei egyre növekvő mértékű túlterheltség alatt állnak. Előrejelzések szerint 2020-ig a közúti áru fuvarozás 55%-kal, a közúti személyszállítás pedig 36%-kal fog növekedni, ennek köszönhetően növekszik az energiafogyasztás, valamint a közlekedésből származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás is. Mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az innovációs kutatások segítségével a közúti közlekedés még biztonságosabbá, hatékonyabbá és tisztábbá válhasson. Ez azonban példátlan összefogásra szólít fel bennünket, mivel a kialakult, harmonizáció nélküli helyi, regionális és nemzeti megoldások veszélyeztethetik az egységes piac kialakítását, amely az ITS (Intelligent Transport Systems) rendszerek kihasználhatatlanságát eredményezheti. Nagyon örülök, hogy a Tanács és a Parlament hasonlóan vélekedik ez ügyben. Saját meglátásom szerint is, az ITS rendszert mihamarabb ki kell építeni főleg a városi közlekedés és az áru fuvarozás területén. Ahhoz viszont, hogy egyszerű és gyors hozzáférést tudjunk biztosítani mindenki számára, szükségünk van egy közös szabványrendszerre, amely garantálni tudja a tagállamok hatékony együttműködését, nem csak egymással, hanem az illetékes szervekkel is. A közlekedés egyre növekvő szükségleteire a jelenlegi intézkedések nem tudnak megfelelő választ adni, ezért elengedhetetlen az új, innovatív megoldások igénybe vétele. További kihívást jelent az emelkedő szén-dioxid-kibocsátások mérséklése az említett eszközök segítségével.

1-084

## 17 - Reporting formalities for ships arriving in or departing from ports (debate)

1-085

**President.** – The next item is the report by Dirk Sterckx, on behalf of the Committee on Transport and Tourism, on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States of the Community and repealing Directive 2002/6/EC (COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD)) (A7-0064/2010).

1-086

**Dirk Sterckx, Rapporteur.** – Voorzitter, als een container met de vrachtwagen van Gdansk naar Antwerpen wordt gereden, dan blijft die container binnen de EU en moeten die goederen niet uit- of ingeklaard worden. Als je diezelfde container met een schip van Gdansk naar Antwerpen brengt, dan moet je eerst uitklaren en dan weer inklaren, want men doet alsof die container uit de EU gegaan is. Dat is een nadeel voor de kustvaart en ik vind dat de Commissie gelijk heeft dat ze dat nadeel wil wegwerken. Ik denk dat de kustvaart een groter aandeel van het goederentransport in de Europese Unie op zich kan nemen en dat we dat moeten aanmoedigen.

Daarin past ook het akkoord dat we nu hebben gesloten en ik wil de mensen van de Raad die daaraan hebben meegewerkt, de mensen van de Commissie en ook de collega's hier in het Parlement bedanken. Ik denk dat we een goed akkoord hebben. De grote lijn van dat akkoord, het principe van administratieve vereenvoudiging en harmonisatie, is aanvaard. Gegevens worden altijd elektronisch uitgewisseld en alle betrokkenen kunnen die gegevens raadplegen of invoeren via hetgeen wij *a single window* noemen. Dat betekent dat die computersystemen met elkaar kunnen praten. Alles moet maar één keer ingevoerd worden en dat is een enorme verbetering.

Er komt ook een vrijstelling voor schepen die alleen EU-havens aandoen. Wat we niet hebben bereikt, is dat op basis van de lading ook een regeling, een vrijstelling, kan worden gegeven voor die lading als een schip een haven in een derde land heeft aangedaan. De Commissie gaat nu onderzoeken hoe we dat kunnen oplossen, op basis van de lading dus. De Commissie gaat ook kijken hoe we het systeem van de zeevaart kunnen aansluiten op het systeem van de binnenvaart zodat je een volledige, heel duurzame keten kan krijgen van transport over water.

We hebben geen akkoord - en dat vind ik jammer - over het gebruik van één communicatietaal in de scheepvaart, in dit geval het Engels, dat wij hadden voorgesteld. Er waren heel wat collega's hier die daar bedenkingen bij hadden. De Raad wilde daar absoluut niks van weten. Het maximum dat we eruit konden halen, is dat er een overweging in de richtlijn komt waarin staat dat de lidstaten op zoek gaan naar een gemeenschappelijk communicatiemiddel voor geschreven en mondelinge communicatie. Dat kan leiden tot het gebruik van één taal en ik hoop dat dat uiteindelijk ook gebeurt.

We hebben evenmin kunnen bereiken dat er in de richtlijn iets zal staan over loodsen en het feit dat kapiteins uit de kustvaart die geregeld een haven aandoen, ook een ontheffing kunnen krijgen van de loodsplicht. Commissie en Raad hebben nu een verklaring afgelegd waarin staat dat ze dat gaan bekijken. Ik hoop dat we naar een Europees kader daarvoor gaan en dat dit ook zo snel mogelijk zal gebeuren.

We hebben een compromis over de datum moeten sluiten. De Raad wilde veel te lang uitstellen. Wij wilden volgens de Raad veel te vroeg gaan. Wij hebben 1 juni 2015. Ik had het vroeger gewild, maar ik denk dat we, dankzij het feit dat we nu in eerste lezing een akkoord hebben, toch tijd kunnen winnen.

Ik denk alles bij elkaar, Voorzitter, dat we een stap vooruit zetten. Ik denk dat dat enorm belangrijk is voor de interne vervoersmarkt. Het is ook een schakel in de duurzaamheid van de vervoerssector in Europa en er zijn nog heel veel schakels te gaan - en de Commissie weet dat. Het aanmoedigen van de kustvaart is echter een belangrijke schakel. Het valt mij elke keer weer op dat de Raad daarover zo moeilijk doet. De Raad kijkt alleen naar de kosten, wil nooit spreken over

wat een maatregel aan baten kan opleveren. De Raad wil altijd dat alles later wordt ingevoerd, wil nooit inzien wat het belang is van een snellere totstandbrenging van een Europese eenheidsmarkt. Die onwil van de Raad, die negatieve reflex altijd tegenover een echt Europees vervoersbeleid, blijft mij verbazen en eigenlijk ook ergeren. Ik ben blij dat het Parlement altijd en ook dit keer heeft aangedrongen op Europese oplossingen en liefst zo snel mogelijk. Ik ben dus blij met het akkoord dat we hebben en ik zou u willen vragen, collega's, dit te steunen.

1-087

**Siim Kallas**, *Vice-President of the Commission*. – Mr President, firstly I would like to thank the rapporteur, Mr Dirk Sterckx, for his efforts on the directive on reporting formalities for ships arriving in, or departing from, ports. This is a very important step: it is not merely a matter of formality.

This directive simplifies administrative formalities for shipping services and will reduce costs for the economy and end consumers. Moreover, it will make short-sea shipping more attractive. The directive is part of the action plan to establish a European maritime transport space without barriers, with the concept of extending the internal market to intra-EU maritime transport by simplifying administrative routines.

Indeed, maritime transport is subject to complex administrative procedures even when vessels ply only between EU ports and the cargo consists only of internal market goods. The consequence is that the intra-EU maritime transport of goods is faced with unnecessary extra administrative costs.

An important issue raised during the discussion was a deadline for European ports to accept electronic transmission of port formalities. The compromise suggests 15 June 2015. We accept that the requirements for introducing a single window are stricter in the current text than in the Council general approach. The Commission is also ready to look into the need for a clear framework for the granting of pilotage exemption certificates in European sea ports.

The Commission will communicate its findings to the other institutions and will propose further action based on these findings. The Commission also accepts the report on several other issues: possible extension of the Directive to inland waterways; facilitation of intra-EU maritime transport in relation to ports outside the EU; collection of statistics; and updates of the technical provisions in the Directive.

To conclude, the Commission supports the compromise reached by the rapporteur, Mr Sterckx, and the Council Presidency. This is a good and well-balanced compromise based on the general principles from the Commission's proposal.

1-088

**Luis de Grandes Pascual**, *en nombre del Grupo PPE*. – Señor Presidente, señor Kallas, se trata de una Directiva que afecta a las formalidades aduaneras aplicables a los buques que entran y salen de los puertos y con la que se favorecerá el transporte marítimo de corta distancia y se contribuirá al equilibrio modal.

Se trata, Señorías, de reducir y simplificar el número de informaciones y los controles documentales y físicos operados por los buques en relación con las mercancías. En la actualidad, esta información debe facilitarse y los controles llevarse a cabo de forma repetida. La actitud del ponente, señor Sterckx, a quien felicito por su trabajo, ha sido inteligente y dialogante. Particularmente, como ponente alternativo, me siento representado en el trabajo final y satisfecho por la incorporación de mis aportaciones. Ha sido un proceso ascendente en el tiempo, en el que se han ido cerrando acuerdos progresivamente, desde lo aprobado en la Comisión de Transportes al trilogía celebrado el pasado 7 de junio.

El resultado final es el consenso entre Parlamento, Consejo y Comisión. Los acuerdos han comprendido aspectos muy importantes, a los que ya se han referido el ponente y el señor Kallas, como Comisario. A mi juicio, las soluciones de compromiso alcanzadas en el tema del idioma empleado, el tiempo de entrada en vigor o la ventanilla única son equilibradas y dignas de apoyo. Creo que se ha hecho un buen trabajo.

Felicito al señor Sterckx y creo que se han cumplido con creces los objetivos que nos ha marcado la Comisión y que debemos felicitarnos por alcanzar ese acuerdo entre las tres partes, entre las tres instituciones.

1-089

**Debora Serracchiani**, *a nome del gruppo S&D*. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il relatore Sterckx, che ha fatto un ottimo lavoro su questo rapporto che tratta come estendere la libera circolazione nel settore marittimo per la navigazione all'interno dell'Unione europea.

Condivido con il relatore sullo scopo di questa direttiva, e cioè di esentare tutti i trasporti di merci marittimi all'interno dell'Unione europea da formalità amministrative inutili. Infatti, per avere uno spazio marittimo europeo senza frontiere, non è solo importante che le varie autorità competenti cooperino in maniera soddisfacente, ma anche che i vari sistemi di semplificazione siano applicati allo stesso tempo. Questo è necessario per garantire il buon funzionamento dell'intero

spazio marittimo europeo senza frontiere, per far sì che il trasporto di merci per mare sia più attraente e sia usato in maniera ottimale.

L'armonizzazione delle procedure amministrative tra gli Stati membri permetterà una navigazione più fluida fra i vari porti dell'Unione europea e rilancerà il traffico merci via mare, che ad oggi rappresenta meno del 10% del totale. Ad oggi, la navigazione continua a essere ostacolata dalle formalità amministrative che le vengono imposte. I sistemi elettronici dovrebbero pertanto entrare in funzione il più rapidamente possibile, perché permetterebbero un sistema di scambio di dati più veloce.

Inoltre, l'interoperabilità è importante per avere una reale semplificazione amministrativa, infatti, l'avvio delle informazioni tramite la posta elettronica non è del tutto efficiente e risulta inutile se i sistemi d'informazione non sono interoperabili dal punto di vista tecnico.

Quanto alla lingua, credo che l'uso di una lingua comune avvantaggerebbe sicuramente la navigazione marittima europea. In tal modo la comunicazione risulterebbe più spedita, causando meno confusione e minori ritardi amministrativi.

1-090

**Jean-Paul Basset**, *au nom du groupe Verts/ALE*. – Monsieur le Président, sous le titre quelque peu rébarbatif du rapport de M. Sterckx émerge un enjeu extrêmement important qui va bien au-delà du cadre administratif et technique auquel renvoie ce titre. Il s'agit d'un choix politique majeur: celui de rendre plus attrayant, plus efficace, plus compétitif le secteur du transport maritime qui, à nos yeux, est un secteur d'avenir et le moyen de transport le plus favorable par rapport aux questions d'environnement.

L'excellent rapport de M. Sterckx et l'apport de tous les rapporteurs fictifs permettent une avancée importante dans ce sens. De notre point de vue, l'objectif est atteint: avec cette directive, le secteur du transport maritime sera plus harmonieux, sera plus coordonné, sera simplifié.

Nous soutiendrons donc sans aucune réserve ce rapport lors du vote, même si nous aurions aimé plus de célérité dans la mise en œuvre, même si nous aurions aimé plus de volontarisme dans la mise en place d'un langage commun dans ce secteur-là. Les compromis néanmoins trouvés avec le Conseil restent acceptables. Nous soutiendrons donc ce rapport sans réserve.

1-091

**Peter van Dalen**, *namens de ECR-Fractie*. – Voorzitter, het uitstekende verslag van collega Sterckx brengt de Europese markt voor het zeevervoer concreet dichterbij. Gegevensuitwisseling over de scheepslanding wordt gelukkig veel eenvoudiger. Tegelijkertijd heeft de Commissie vervoer wel een paar accenten geplaatst in het debat. Over de binnenvaart bijvoorbeeld hebben we afgesproken dat de Europese Commissie gaat rapporteren over de vraag of de vereenvoudigde procedures ook voor die sector kunnen gaan gelden en ik hoop uiteindelijk dat de Europese Commissie tot die conclusie en ook de bijbehorende wetgevingsvoorstellen komt.

Wat de ontheffing van de loodsplicht betreft, wordt hopelijk een gemeenschappelijk kader opgesteld en dat kader zal de concurrentie tussen de loodsdiensten nog eerlijker maken en tegelijkertijd ook de kwaliteit van de beloodsing blijven waarborgen.

Collega Sterckx noemde het al, de Commissie vervoer wenste ook dat er een en dezelfde taal zou worden gebruikt en de lidstaten hebben hier een formule over toegezegd dat men de communicatie meer gemeenschappelijk zal gaan maken. Voorzitter, dat vind ik een eerste, maar te bescheiden stap. Zolang er nog gewonden of zelfs doden vallen omdat de betrokkenen bij een scheepsongeval soms drie of nog meer talen spreken en elkaar niet begrijpen, blijf ik me ervoor inzetten, Voorzitter, dat de gemeenschappelijke taal tussen de zee- en de binnenvaart, maar ook in de binnenvaart de Engelse taal wordt. Op die manier kan ten aanzien van de veiligheid echt een stap vooruit worden gezet.

1-092

**Dominique Riquet (PPE)** – Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement M. Sterckx pour le travail accompli et le féliciter aussi du résultat des négociations menées avec le Conseil.

Le texte qui sera soumis au vote de la plénière représente une étape primordiale en vue de la réalisation d'un espace maritime européen sans barrières. Il contribue, d'une part, au renforcement de la compétitivité du transport maritime, avec donc une valeur européenne ajoutée, nécessaire en ces temps de crise, et fait, en même temps, la promotion d'un mode de transport respectueux de l'environnement.

Le compromis obtenu avec le Conseil est ambitieux. Il vise non seulement à simplifier les formalités administratives des navires à l'entrée et à la sortie des ports, mais procède également à leur harmonisation. En outre, il facilitera de manière significative l'échange d'informations par le biais de l'interface "SafeSeaNet".

En ce qui concerne la délicate question de la langue, qui a été abordée plusieurs fois, je pense que le compromis prévoit une solution appropriée. Le considérant 7 bis souligne l'importance de faciliter la communication écrite et orale sans pour autant imposer une langue unique, même si une langue doit être recommandée en tant que langue commune. Dans la situation actuelle, la position d'une langue unique n'aurait pas tenu compte de toutes les spécificités et, dans certains cas, notamment en cas de langue partagée, différente entre les intervenants, aurait pu avoir des conséquences néfastes.

Je me réjouis du compromis obtenu avec le Conseil. La possibilité d'adopter ce texte à l'issue de la première lecture du Parlement permettra une mise en œuvre très rapide des mesures prévues grâce à l'exigence de M. Sterckx.

1-093

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Directiva privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la intrarea și ieșirea din porturile statelor membre prevede simplificarea formalităților vamale, utilizarea mai largă a schimbului electronic de date și introducerea sistemelor e-maritim, crearea unui singur ghișeu administrativ și norme simplificate pentru mărfurile periculoase. Implementarea acestei directive necesită un bun nivel de cooperare între diferitele autorități competente.

Comisia va raporta Parlamentului cel târziu până la 31 decembrie 2011 cu privire la extinderea domeniului de aplicare a simplificărilor introduse de prezenta directivă la transportul pe căile navigabile interioare. În acest scop, Comisia va stabili în ce măsură sistemul de informare fluvială River Information System este compatibil cu SafeSeaNet, platforma de schimb electronic de date utilizată pentru implementarea acestei directive.

De asemenea, pentru a garanta o comunicare mai eficientă, raportul recomandă prin amendamentul 9 utilizarea regulii 14 din Convenția Solas, care prevede utilizarea limbii engleze ca limbă de lucru.

1-094

**Gesine Meissner (ALDE).** – Herr Präsident! Der Kommissar sprach von einem europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen. Ich glaube, den wollen wir alle, den brauchen wir auch ganz dringend, und dieser Bericht ist ein weiterer Schritt in die richtige Richtung.

Es ist tatsächlich so, dass 95 % unserer Exporte auf dem Seeweg erfolgen und 40 % des innereuropäischen Warenverkehrs über den Seeweg laufen, also auch über Häfen, und da ist es natürlich mehr als notwendig, in diesem Zukunftsbereich eine Vereinfachung, eine Harmonisierung herbeizuführen. Beides wird mit diesem Bericht auch erreicht, und darum kann man ihn gar nicht hoch genug schätzen.

Ich finde es bedauerlich, dass Dirk Sterckx nichts erreichen konnte. Zwei Punkte, die ihm sehr am Herzen lagen, die, wie man hier hören konnte, auch viele andere mittragen, sind zum einen, dass man tatsächlich auch eine Vereinfachung bei der Lotsengenehmigung erreichen sollte, weil das in der Praxis wirklich Sinn machen würde, und zum anderen, dass es keine einheitliche Sprache gibt. Ich glaube, da ist Englisch wirklich die richtige Sprache. Es kann doch nicht angehen, dass nur deswegen, weil viele Seeleute unterschiedliche Sprachen sprechen, Unfälle passieren, bei denen sogar Menschen zu Tode kommen. Es wäre viel besser, in diesem sehr umweltfreundlichen Verkehrsbereich genau wie im Flugbereich eine einheitliche Sprache zu sprechen.

1-095

**Siiu Kallas, Vice-President of the Commission.** – Mr President, thank you all very much for your remarks and your unanimous support for this proposal.

I am very happy about this proposal. It is an important step forward, but we will have a much bigger step ahead of us in this task of establishing a single maritime area for European shipping, namely customs barriers. There we will see a lot more difficulties.

Now we are talking about formalities, and this is very important, more important than just an administrative question, but I also ask your support when we come to do the same with customs formalities, which are much more complicated and controversial.

1-096

**Dirk Sterckx, Rapporteur.** – Mijnheer de Voorzitter, ik wil nog eens alle collega's bedanken die hebben meegewerkt. Ik wil hen ook bedanken voor de vriendelijke woorden. De commissaris heeft in zijn laatste interventie de vinger op een volgende wonde gelegd, namelijk de douane. Een van de voordelen van het verslag dat we nu gemaakt hebben, is dat de douanesystemen niet volledig gescheiden zullen zijn van de maritieme systemen. Die moeten met elkaar kunnen praten en ik denk dat dat essentieel is. Dus, mijnheer de commissaris, bedankt, maar er zijn voor u ook in deze richtlijn een aantal taken die we aan u vragen. De loodsen bijvoorbeeld, want daarachter zit de rol die havens spelen als knooppunten in heel die zaak. De havens zijn de knopen tussen kustvaart en de rest van het *hinterland*. We wachten nog altijd op een aantal voorstellen van de Commissie in verband met het havenbeleid en het is belangrijk dat we die eindelijk ook gaan krijgen, want zonder goede havens heeft een goede kustvaart natuurlijk weinig nut.

Ten tweede, achter de binnenvaart gaan de goede hinterlandverbindingen met andere modi schuil. Ik denk dat we dat niet mogen vergeten. Ik vind het natuurlijk jammer dat we niet hebben kunnen zeggen, okay, het Engels wordt de ene taal die we gebruiken. Ik begrijp de gevoeligheden in verschillende lidstaten zeer goed. Ik kom uit een land waar discussies over taal en het gebruik van taal bijna dagelijkse kost zijn. Ik ben heel trots op mijn taal en ik gebruik haar altijd daar waar ik haar kan gebruiken, zeker hier in deze toren van babel. Maar de taal is in dit geval geen emotionele zaak, maar een technische zaak. Die twee moeten we kunnen onderscheiden. Ik hoop, mijnheer de commissaris, dat we op dat punt vooruitgang kunnen boeken op basis van de overweging die we in de richtlijn hebben staan. Belangrijk zijn ook daar onze relaties met de internationale maritieme organisatie, want daar worden immers heel veel afspraken gemaakt die belangrijk zijn voor de hele maritieme sector. Achter die taal gaan ook de mensen schuil. U heeft het al gezegd of een van de collega's heeft het gezegd. Het gebruik van taal is belangrijk, de mensen die die taal gebruiken zijn van enorm groot belang voor het uitbouwen van een goede maritieme sector die veilig is, die efficiënt is en die dus ook voor het milieu heel veel dingen kan opleveren.

Mijnheer de commissaris, ik wens u veel moed, sterkte en snelheid bij het klaarmaken van al die dingen die wij vragen in artikel 11 A van deze richtlijn.

1-097

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place tomorrow (Tuesday 6 July).

1-098

**IN THE CHAIR: Edward McMILLAN-SCOTT**  
*Vice-President*

1-099

## **18 - A sustainable future for transport (debate)**

1-100

**President.** – The next item is the report by Mathieu Grosch, on behalf of the Committee on Transport and Tourism, on a sustainable future for transport (2009/2096(INI)) (A7-0189/2010).

1-101

**Mathieu Grosch, Berichterstatter.** – Herr Präsident, Herr Kommissar, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Dieser Initiativbericht hat Anlass gegeben zu sehr vielen interessanten Diskussionen und Austausch mit den Kollegen und auch zu einer relativ großen Anzahl von Änderungsvorschlägen – 376 an der Zahl –, die wir in ungefähr 34 Kompromissen zusammenfassen konnten. Wenn das gelungen ist, dann ist es der guten Zusammenarbeit mit den Schattenberichterstattern zu verdanken, den Autoren dieser Änderungsvorschläge, aber es hat auch damit zu tun, dass wir im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr der Meinung waren, dass wir mit diesem Dokument ein klares Zeichen in Richtung Rat und in Richtung Kommission setzen wollten, um die Orientierungen festzulegen, und dass dies auch für die Kommission eine interessante Grundlage darstellen müsste für die Erstellung des Weißbuchs, das wir noch im Jahr 2010 erwarten.

Ein Hauptaspekt ist, rein wirtschaftlich bedingt, dass alle Transportarten morgen erforderlich sein werden, um eine Antwort auf die Frage der Mobilität zu geben, ob es sich nun um Personentransport oder um Güterverkehr handelt. Die effiziente Ko-Modalität hat natürlich diesen Aspekt der Wirtschaftlichkeit, aber auch den Aspekt, dass Effizienz nach den Kriterien der Umwelt, des Sozialen und auch der Sicherheit zu bewerten ist. Das bedeutet, dass wir morgen im Transport eine Ko-Modalität haben wollen, die den vier Standbeinen des Transports Rechnung trägt.

Die Vollendung des Binnenmarktes ist für uns ein wichtiger Aspekt – nicht nur, dass wir der Liberalisierung großen Wert beimessen, wir müssen diese Liberalisierung auch zusammen überprüfen. Wir müssen aber auch überprüfen, wie die Mitgliedstaaten das, was sie bereits vor fünf oder zehn Jahren verabschiedet haben, selbst umgesetzt haben. Da ist unter anderem der Bahnverkehr ein sehr gutes Beispiel, wie schlecht und zögernd dies gemacht wird.

Sehr nah beim Bürger ist das Thema Sicherheit oder Rechte der Passagiere. Wir haben es schon bei früheren Debatten gesehen, wir haben es in dieser Debatte auch gesehen: Sicherheit wird ein Kernbegriff bei allen Transportarten sein, und wir wollen auch hier die Ziele festlegen. Wir erwarten ein Programm für die nächsten fünf Jahre mit klaren Zielsetzungen, denn über 40 000 Tote auf der Straße und über 300 000 Verletzte sind weiterhin übertrieben hoch, und wir können diese Zahlen senken, wenn der Wille, gewisse Vorschläge umzusetzen, in den Mitgliedstaaten vorhanden ist.

Europäische Agenturen – wir würden es einfach ausdrücken – sind für uns die Zukunft als europäischer Regulator. Das bedeutet aber auch, dass bestimmte Staaten in bestimmten Bereichen, unter anderem auch im Bereich der Sicherheit, einfach einmal ihre nationale Autonomie abgeben und an eine zentralere Struktur abtreten, damit diese Unterschiede, die an den Grenzen aufkommen, abgebaut werden.



Selbstverständlich ist CO<sub>2</sub>-Reduzierung ein weiterer wichtiger Bestandteil dieses Berichtes – der Straßentransport mit fast 70 %, aber auch der Transport insgesamt, wo die Anteile in den letzten Jahren gestiegen sind. Die 27 %, die wir als letzte Zahl hatten, ist eine Zahl, die nicht geringer geworden ist. Also müssen und können wir Anstrengungen machen, und deshalb haben wir auch dort klare Ziele festgelegt, nicht nur für den Straßentransport, sondern auch für den Flugverkehr. Wir sind der Meinung, dass wir mit einer klaren Strategie in den nächsten zehn Jahren ca. 20 % des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes abbauen können.

Dass die Städte eine Herausforderung darstellen, ist klar. Wir erwarten 80 % der Bevölkerung in den Städten und eine dementsprechende Mobilität. So sind dann auch diese Ziele festgelegt. Und ein letzter Punkt ist, dass sich der Transport hervorragend in die Strategie 2020 einreihen kann, weil Forschung für Europa und im Transport einen wichtigen Aspekt darstellt, den wir unterstützen können, weil er den Menschen nicht nur wirtschaftlich, nicht nur im Hinblick auf Effizienz, sondern auch im Bereich der Sicherheit helfen kann, und somit reihen sich hoffentlich der Transport und die Mobilität etwas stärker in die gesamte europäische Politik ein, als es leider Gottes in der Vergangenheit oft der Fall war.

Ich danke Ihnen auf jeden Fall für die sehr konstruktive Zusammenarbeit, die ich bei diesem Bericht quer durch alle Fraktionen und bei allen Mitgliedern gefunden habe.

(Beifall)

1-102

**Siim Kallas**, *Vice-President of the Commission*. – Mr President, I would like to congratulate the rapporteur, Mr Grosch, and the whole Committee on Transport and Tourism for a high-quality report. It is a very constructive and very balanced document. Its content can be widely shared.

I would like to emphasise a particular point that the report and the entire work of this committee point to. Transport is a sector that is crucial in many respects: for competitiveness, for the environment and for social and territorial cohesion. It is a policy area that deserves all our efforts and attention. I am happy that we have managed to give transport an important role in the Commission's EU 2020 Strategy.

I am also glad to see that the approach proposed by the Commission in the communication 'A sustainable future for transport' is to a large extent shared by Parliament. The calls for efficient modality and for the completion of the single market are fully in line with our intention to achieve a single transport area in which modes are seamlessly integrated and obstacles to open and efficient markets are removed.

I believe that efforts to provide better mobility solutions to citizens and businesses can go hand in hand with a transport system that emits less CO<sub>2</sub> and that would help our transport industry to remain in the lead, both on logistics and on transport equipment. The way to do this is by looking at transport as an integrated system in which infrastructure, transport information technologies and regulatory arrangements work together effectively.

Regarding infrastructure, we intend to focus on a multimodal core network that acts as the backbone of a pan-European transport system. On the Intelligent Transport Systems, we share the view that traffic management, as well as ticketing tools, should gradually become multimodal.

As for regulatory arrangements, I agree we have to complete the opening of transport markets, introduce smarter pricing that reflects all costs, including the externalities, and eliminate all barriers in terms of interoperability, technical standards, multiple paper documents etc.

I am also particularly concerned about the citizens' perspective. We need to provide increased security and uniform passenger rights which will stimulate the use of collective transport. We also need to be ambitious in terms of safety on our roads.

Finally, we acknowledge that innovative thinking is needed to preserve personal mobility, while reducing CO<sub>2</sub> emissions. The Commission is supporting the development of new vehicle types by funding research and establishing standards. But national and local authorities also have great responsibilities, for instance in ensuring that land use planning minimises congestion and unnecessary travel.

In a context of global economic downturn, the financing of transport infrastructure is a particularly sensitive aspect. We are looking at various approaches. There may perhaps be a single transport fund but the Commission will certainly insist on bringing together several EU funding instruments into a coherent funding framework.

In thanking Mr Grosch again for his report, I can only promise that it will be duly taken into account in the preparation of our white paper on the future of sustainable transport.

1-103

**Jo Leinen**, *Verfasser der Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit*. – Herr Präsident, Herr Kommissar, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Verkehrspolitik hat große Bedeutung für den Schutz der Umwelt, aber auch für den Schutz der Gesundheit der Menschen. Es ist gut, dass eine Strategie der Europäischen Union bis 2020 aufgestellt wird, um die vielen Defizite zu korrigieren, die bei der heutigen Verkehrssituation zu beklagen sind.

Wir brauchen eine erhebliche Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Straßenverkehrs. Wir brauchen hier wirkliche Innovationen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, aber auch der Stickoxide und des Feinstaubes. Wir müssen auch den Luft- und den Seeverkehr stärker in die Umweltstrategie einbeziehen. Gerade beim Seeverkehr ist der Schwefelausstoß und der Stickoxidausstoß am Steigen, und da müssen Verbesserungen kommen.

Auch die Zunahme von Lärm bei den Verkehrsträgern ist eine Plage für Millionen Menschen, die die Lebensqualität beeinträchtigt. Beim Autoverkehr, aber auch bei Zügen und Flugzeugen ist wirklich an Verbesserungen zu arbeiten.

Ich will noch die Internalisierung der externen Kosten erwähnen. Firmenwagen sind privilegiert, der Flugverkehr bezahlt keine Kerosinsteuer, wir haben da also noch viel zu tun, und ich beglückwünsche Herrn Grosch zu einem wunderbaren Bericht.

1-104

**Antonio Cancian**, *relatore per parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia*. – Signor presidente, onorevoli colleghi, credo che vada subito messo in evidenza l'ottimo lavoro fatto dal collega Grosch su un testo approvato all'unanimità in commissione – quindi i complimenti più sinceri e le congratulazioni più vive.

Io credo che questo testo sia importante, un passo importante per la nostra programmazione futura: è il compito non facile di definire le linee per uno sviluppo sostenibile del trasporto. Si tratta evidentemente di un tema molto ampio, come relatore per parere all'interno della commissione ITRE ho avuto modo di dare un contributo alla stesura di questo testo.

La sostenibilità è un concetto ambientale, economico, sociale e generazionale: credo che questo testo abbia il merito di tener conto di tutti questi aspetti, indicando una serie di priorità cui dovrà essere data attuazione per sviluppare il settore dei trasporti, il potenziamento e l'utilizzo diffuso dei sistemi di trasporto intelligente, che significa un miglior rapporto possibile tra il mezzo, l'infrastruttura ed il conducente.

Ma mentre noi seguiamo la programmazione attraverso quello che è stato detto prima da Grosch dobbiamo anche tener conto, signor Commissario, che siamo in un momento molto critico e dobbiamo, come Unione europea, fare un lancio importante sulla realizzazione di queste, o di parte di queste, strutture.

Quindi io chiedo a lei, visto che l'ha ricordato anche oggi, di poter insistere, anche nei tempi, per quanto riguarda la razionalizzazione di tutte le risorse possibili, cercare di immetterle su un contenitore che abbia la finalità di avviare finalmente la realizzazione di alcune strutture importanti, che da tempo sono programmate e oggi vengono riviste per l'Europa 2020 – però credo che dobbiamo dare qualche segno importante nel paese.

Grazie ancora al nostro coordinatore e collega Grosch.

1-105

**Seán Kelly**, *Rapóirtéir do thuairim an Choiste um Fhorbairt Réigiúnach*. – A Uachtarán, tá moladh mór ag dul go dtí an tUasal Grosch as ucht an tuarascáil seo a chur ós ár gcomhair. Tá súil agam gur féidir linn glacadh leis na moltaí i gcoitinne.

1-106

The 2020 strategy speaks extensively about movement – movement of people, movement of goods, movement of ideas, and certainly such concepts as youth on the move, adults on the move, in particular tourism where the aged are given an opportunity to move – and of course completing the single market. This all means that we need a sustainable transport system, and that has been addressed by Mr Grosch, in particular in relation to the airports, such concepts as motorways of the seas – which is a wonderful development – and also rail connectivity, allowing people to move from one country to another by rail without any difficulty.

Also to be welcomed is the target of reducing emissions. Twenty-seven per cent of CO<sub>2</sub> comes from transport; this figure is to be reduced by at least 20%. And of course reducing fatalities on the roads – 40 000 per year on average and 300 000 injured. That is a huge figure and to reduce that by 40% would be a great development.

There is only one caveat where we are concerned in the Committee on Regional Development and that is the suggestion that a large transport fund will be created, with the possibility of 60% of cohesion funding going to it. That is not acceptable to the Regional Development Committee. I think there is need for further discussion and dialogue in this area, because cohesion funding is about much more than transport, but hopefully we can reach an agreement.

1-107

Agus, má éiríonn linn é sin a dhéanamh agus an fhadhb sin a réiteach, beimid ar mhuintir na muice.

1-108

**Marian-Jean Marinescu**, *în numele grupului PPE* – Transporturile sunt o componentă esențială a economiei Uniunii Europene. Din păcate, domeniul este foarte puțin abordat în cadrul strategiei UE 2020, cu toate că este puternic generator de forță de muncă și de creștere economică durabilă.

Raportul elaborat de Mathieu Grosch include idei curajoase și abordări utile pentru îmbunătățirea sectorului în această perioadă. Cetățenii europeni sunt principalii beneficiari ai deschiderii piețelor în toate sectoarele de transport.

Comisia și statele membre trebuie să reevalueze planurile de investiții pe termen lung, mai cu seamă în sectorul feroviar, pentru realizarea interoperabilității de exemplu, aspect pe care îl consider o prioritate a Uniunii Europene în viitorul apropiat. Statele membre și Comisia trebuie să depună eforturi susținute pentru implementarea și extinderea ERTMS, a Rail Net Europe și a coridoarelor europene de transport feroviar de marfă, proiecte de anvergură care necesită armonizare și finanțare suplimentară.

Extinderea intermodalității este o metodă efektivă de reducere a ambuteiajelor și a emisiilor de bioxid de carbon. Trebuie promovată prin toate mijloacele transportul durabil, în special pe calea ferată, pe căile navigabile interioare, precum și transportul maritim.

Transportul pe căile navigabile interioare este încă fragmentat; din acest motiv este nevoie de întărirea cooperării între instituțiile competente din toate statele unde această modalitate de transport este posibilă. Uniunea Europeană are un imens potențial neexploatat, în special pe axa Rhin-Main-Dunăre. Viitoarea strategie pentru Dunăre trebuie să includă acest aspect.

Este necesară dezvoltarea modalităților de transport inteligente și extinderea lor pe scară largă. Comisia Europeană trebuie să direcționeze fonduri speciale din cadrul domeniului cercetare, domeniu prioritar al strategiei UE 2020, către extinderea aplicabilității tehnologiilor inteligente și curate în toate sectoarele de transport.

1-109

**Saïd El Khadraoui**, *namens de S&D-Fractie*. – Voorzitter, mijnheer de commissaris, collega's, dit is een belangrijk debat, want het gaat over de toekomst van een sector waarmee bijna alle burgers, om niet te zeggen alle burgers, dagelijks geconfronteerd worden en die bovendien in Europa miljoenen mensen tewerkstelt en geconfronteerd wordt met bijzonder grote uitdagingen. Ik denk dat, net als andere collega's reeds gezegd hebben, de rapporteur uitstekend gewerkt heeft en een mooi verslag kan voorleggen natuurlijk in samenwerking met de schaduwrapporteurs. Ik zou in deze toch ook mijn collega Magdalena Alvarez willen vermelden die ons na deze week verlaat en voor wie dit een beetje het laatste verslag is waaraan ze heeft kunnen werken. Dus, dank u wel allemaal voor het goede werk. De Commissie beschikt met dit verslag over een aantal uitstekende aanbevelingen voor het witboek dat we later dit jaar verwachten. Ik mag hopen dat dit eerder in oktober/november zal zijn dan in december of zelfs januari 2011, want we hebben dat witboek echt nodig om aan het werk te gaan.

De grootste en ongetwijfeld meest complexe uitdaging is te komen tot een meer duurzaam en efficiënt transportsysteem. Wonderoplossingen bestaan niet. Als we willen komen tot een koolstofarm transportsysteem, dan zullen we een hele mix van maatregelen moeten nemen, aan onderzoek en ontwikkeling moeten doen, die nieuwe technologieën ook op het terrein moeten introduceren, uitstootnormen moeten vastleggen en via prijsmechanismen de internalisering van externe kosten moeten waarmaken. We zullen ook extra investeringen moeten uitbouwen en zo verder enzovoort. Waar het uiteindelijk om gaat, geloof ik, is dat we de meest efficiënte vervoersmiddelen gebruiken en dat we de infrastructuur die we hebben op een optimale manier gebruiken vanuit milieu- en economisch oogpunt. In vele gevallen zal dat ook een combinatie van vervoersmodi moeten zijn en moeten wij dus het intermodale vervoer stimuleren door de interoperabiliteit tussen de modi te verbeteren, maar ook binnen een vervoerswijze. Denken we maar aan het spoorwegvervoer, waar ook nog heel wat werk aan de winkel is.

Daarnaast zijn er natuurlijk heel veel aspecten. Transport is heel breed. We kunnen het lang hebben over het transport voor mensen, dat we heel belangrijk vinden. Dan heb ik het over de passagiersrechten, over het sociale in de sector. Dat is bijzonder belangrijk nu we het hebben over de financiering van nieuwe investeringen. Daar moeten we echt wel de nodige creativiteit aan de dag leggen om in deze budgettaire moeilijke context extra middelen te vinden. Ik concludeer dat we daadwerkelijk moeten komen tot bereikbare doelstellingen voor alle soorten dingen die met transport te maken hebben en ik vraag aan de Commissie om dat ook in haar witboek te realiseren: concrete bereikbare doelstellingen en ook met een zodanig tijdschema dat we weten hoe we dat allemaal gaan realiseren.

1-110

**Nathalie Griesbeck**, *au nom du groupe ALDE*. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, mes chers collègues, je tiens, à mon tour, à remercier chaleureusement notre rapporteur, Mathieu Grosch, pour l'excellent rapport et surtout l'excellence des relations courtoises et efficaces de travail qui ont été les nôtres. Notre groupe est entièrement satisfait des

objectifs que le rapport sous-tend et des principes qu'il pose. Je ne reviendrai pas sur les débats qui ont été importants et approfondis sur la comodalité, sur la coordination, sur l'achèvement du marché intérieur, sur la décarbonisation, outre tous les aspects et le débat sur la sécurité, sur la distinction avec la sûreté, l'importance des sanctions, notamment transfrontalières, qui sont autant d'objectifs fondamentaux pour cette future politique européenne des transports que nous appelons de nos vœux.

Mais, en même temps, ce rapport n'a pas été un inventaire à la Prévert – et on peut s'en féliciter – puisque M. Grosch et les collègues ont accepté de se concentrer sur des objectifs qui étaient à la fois chiffrés et ambitieux et, d'ailleurs, davantage qu'un rapport, j'ai envie de dire que nous sommes face à une vraie stratégie. Pour cela, il est important que notre Assemblée, que notre Parlement l'adopte, tout comme en commission, à une très large majorité, afin que nous puissions nous placer, non en position de force par rapport à vous, Monsieur le Commissaire, mais en tous les cas, que nous nous placions de façon à pouvoir fermement définir nos priorités sur ce dossier important des transports, qui est, comme l'a rappelé Mathieu Grosch, la base du Livre blanc à venir, et que nous espérons aussi très vite.

C'est une opportunité, en effet, qu'il nous faut saisir pour élaborer cette politique globale intégrée et transversale pour relever les défis actuels et futurs, et pour consolider une vraie politique des transports européens de façon à en faire une politique communautaire de premier plan. Je le rappelle: 10 % de la prospérité de l'Union européenne dépendent du transport en Europe et plus de 10 millions de personnes se trouvent de près ou de loin employées dans ce domaine.

J'exposerai deux idées. Une première idée qui me tient à cœur: celle de la prise en compte de l'empreinte globale de chaque mode de transport sur l'environnement et, ici, je ne souhaite pas stigmatiser un mode par rapport à un autre, mais j'aimerais pouvoir disposer d'informations complémentaires sur l'empreinte globale et demander à la Banque européenne d'investissement d'orienter ses financements vers les entreprises de transport qui verdissent leurs moyens de production.

1-111

**Michael Cramer, im Namen der Verts/ALE-Fraktion.** – Herr Präsident, Herr Kommissar, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Mobilität muss sich ändern, um den Klimawandel zu stoppen. Der Verkehr ist für 30 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU verantwortlich, und im Gegensatz zur Industrie oder bei der Wärmedämmung der Häuser, wo wir seit 1990 eine Reduktion um 10 % erreicht haben, sind sie im Verkehr um 35 % gestiegen. Der Verkehr frisst all das auf, was mit Milliarden unserer Steuergelder in anderen Sektoren erreicht wurde.

Der Verkehr ist zu billig, nur der umweltfreundliche ist zu teuer. Das ist politisch gewollt, aber das muss sich ändern, wenn wir beim Verkehr in die Zukunft schauen. Hier ist der Wettbewerb unfair. Es gibt eine verbindliche, in der Höhe unbegrenzte Schienenmaut für jeden Streckenkilometer, auf der Straße hingegen ist die Mauterhebung freiwillig und in der Höhe gedeckelt. Der Klimakiller Flugverkehr wird jedes Jahr mit etwa 30 Milliarden Euro subventioniert. Also wenn es an Geld fehlt, hier kann man anpacken.

Die Kofinanzierung der EU fördert ebenfalls den umweltschädlichen Verkehr. 60 % gehen in die Straße und nur 20 % in die Schiene, und 0,9 % in den Fahrradverkehr. Das muss sich ändern und deshalb fordern wir Grünen: mindestens 40 % in die umweltfreundliche Schiene, höchstens 20 % in die Straße und mindestens 15 % in den Fuß- und Radverkehr.

Wir begrüßen und unterstützen, dass auch der Berichterstatter bis 2020 für den Flug- und den Straßenverkehr eine Reduktion um 20 % im Vergleich zu 1990 erreichen will. Herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Bericht und vielen Dank! Wir Grünen wollen aber für den gesamten Verkehr eine Reduktion um 30 %. Nur so kann der Klimawandel gestoppt und unseren Kindern und Kindeskindern eine Lebensperspektive auf diesem Planeten geboten werden. Dafür müssen wir uns alle einsetzen.

1-112

**Oldřich Vlasák, za skupinu ECR.** – Jednou z klíčových otázek, která před námi v oblasti dopravy stojí, je, jak řešit dopravu ve městech. Zatímco dnes žije ve městech více než 70 % obyvatel Evropské unie, v roce 2050 to bude již téměř 85 %. Města jsou navíc významnou a neoddělitelnou součástí dopravních sítí, jelikož jsou dopravními uzly, kde se setkávají různé druhy dopravy. Doprava v nich zpravidla začíná a také končí. Z těchto důvodů si města zaslouží prvořadou pozornost.

Pokud se nezmění naše návyky a přístupy, nárůst urbanizace a zvyšující se podíl městského obyvatelstva povede k častějším dopravním zácpám a větším ekologickým problémům. Dopravu ve městech musíme proto lépe integrovat s různými způsoby dopravy včetně veřejné hromadné dopravy. Musíme umožnit založení funkčních městských regionů, na které budou směřovány evropské i národní prostředky. Je třeba zvolit integrovaný přístup, zaměřit se na celek, ne pouze na jednotlivosti, jako například budování nového mostu, rozšíření vozovky či podporu odstavných parkovišť.

Hlavním tahounem rozvoje dopravy ve městech musí být nové technologie. Tyto technologie poskytují přesnější informace urbanistům, zvyšují produktivitu dopravních firem a kvalitu života obyvatel. Mohou omezit dopravní zácpy, snížit spotřebu paliva a množství vznikajícího CO<sub>2</sub>. Například zavedení inteligentního mýtného systému ve Stockholmu

výrazně snížilo dopravní zátěž a emise CO<sub>2</sub>. Pomocí poplatků za vjezd do města snížili v Londýně objem silniční dopravy na úroveň 80. let. To vše při adekvátní nabídce dostupné městské hromadné dopravy. Touto cestou se musíme vydat.

1-113

**Γεώργιος Τούσσας**, *εξ ονόματος της ομάδας GUE/NGL*. – Κύριε Πρόεδρε, η έκθεση στηρίζει και προωθεί παραπέρα την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις μεταφορές, που υπακούει σε ένα και μοναδικό σκοπό: την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, τη διασφάλιση και μεγιστοποίηση δηλαδή της κερδοφορίας των επιχειρηματικών μονοπωλιακών ομίλων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των χερσαίων, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και τη συμβολή τους στους συνολικούς στρατηγικούς σχεδιασμούς του Κεφαλαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την αύξηση των κερδών του.

Η κλιματική αλλαγή χρησιμοποιείται από το κεφάλαιο για να βρει κερδοφόρο διέξοδο σε νέους τομείς δράσης. Από την εξέλιξη αυτή, μόνοι κερδισμένοι θα είναι οι επιχειρηματικοί κολοσσοί, ενώ αντίθετα οι εργαζόμενοι θα δουν την ανεργία να εκτινάσσεται στα ύψη, να τσακίζονται ακόμη περισσότερο τα εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματά τους, να πληρώνουν ακόμη ακριβότερα τις μεταφορές.

Οι εξελίξεις στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβεβαιώνουν απόλυτα αυτές τις εκτιμήσεις μας: απαξίωση των δημόσιων συγκοινωνιών, για να γίνει ευκολότερο το ξεπούλημά τους στους επιχειρηματίες που αποκτούν κερδοφόρα φιλέτα με έτοιμες υποδομές που έχουν χρυσοπληρώσει οι εργαζόμενοι, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το ξεπούλημα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας, όπως παλιότερα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ανάλογους σχεδιασμούς της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ για τις αστικές συγκοινωνίες.

Η απελευθέρωση των μεταφορών, των εμπορευμάτων, των επιβατών και όλων των ειδών μεταφορών έχει επιφέρει ολέθριες συνέπειες για τους εργαζόμενους. Αύξηση των ατυχημάτων, οδονηρές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία, πακτωλό επιδοτήσεων με δισεκατομμύρια ευρώ στους μονοπωλιακούς επιχειρηματικούς ομίλους.

Η κατάργηση του καμποτάζ στις θαλάσσιες ενδομεταφορές με τον κανονισμό 3577 του 1992, έχει οδονηρές συνέπειες για τους ναυτεργάτες και τους εργαζόμενους, τους κατοίκους των νησιών. Οι μονοπωλιακοί ναυτιλιακοί όμιλοι που δραστηριοποιούνται στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά και τα οχηματαγωγά, τα τουριστικά πλοία και γενικότερα σε όλες τις κατηγορίες πλοίων τακτικών γραμμών –και αυτό το επισημαίνουμε ιδιαίτερα– επιλέγουν σημαίες ευκαιρίας κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών για τη νηολόγηση των πλοίων τους, γιατί αυτό τους εξασφαλίζει φτηνότερο εργατικό δυναμικό και αύξηση των κερδών τους.

Την ίδια στιγμή οι εφοπλιστές ναυπηγούν τα πλοία τους σε ναυπηγεία της Ασίας. Η εκμετάλλευση των εργαζομένων εντείνεται στο έπακρο, σαρώνονται τα μισθολογικά εργασιακά και ασφαλιστικά τους δικαιώματα. Κατά χιλιάδες πετιούνται στον καιάδα της ανεργίας χιλιάδες εργαζόμενοι. Έτσι επιλέγεται φτηνότερο εργατικό δυναμικό χωρίς συγκροτημένα εργασιακά μισθολογικά δικαιώματα. Οι τιμές και οι ναύλοι εκτινάχτηκαν στα ύψη, ενώ μεγαλώνουν οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των επιβατών και την ανθρώπινη ζωή με την υποβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών, την έλλειψη κάθε ελέγχου και υποβολής μέτρων ασφάλειας που θεωρούνται κόστος για το κεφάλαιο και τα κέρδη του.

Το εργατικό κίνημα, το λαϊκό κίνημα, αντιστέκεται με τους αγώνες του στη βαθιά αντιλαϊκή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διεκδικεί τη δημιουργία δημόσιου ενιαίου φορέα μεταφορών με κριτήριο την ικανοποίηση των κοινωνικών και λαϊκών αναγκών.

1-114

**Jaroslav Paška**, *za skupinu EFD*. – Prerokovávaná správa o udržateľnej budúcnosti dopravy popisuje aktuálne zásadné problémy sektoru dopravy a prináša politické námety a odporúčania, ako je možné sa s uvedenými problémami čo najlepšie vysporiadať.

Všetci sa zhodujeme v tom, že efektívna dobre organizovaná doprava podporuje život v spoločnosti a pomáha zvyšovať výkonnosť hospodárstva. Preto je naozaj potrebné cieľavedome zlepšovať kvalitu a účinnosť všetkých druhov dopravy, teda cestnej, železničnej, riečnej, námornej i leteckej, pri prísnom rešpektovaní nevyhnutých zásad ochrany životného prostredia.

Trvalé zvyšovanie dopytu a cestné dopravné preťaženie mestských oblastí je príčinou až 40 percent emisií CO<sub>2</sub> a až 70 percent ostatných škodlivých emisií z motorových vozidiel. Účinné presadzovanie technológií s nízkymi emisiami CO<sub>2</sub> v doprave je teda prirodzenou potrebou smerujúcou k ochrane životného prostredia.

Pre rozvoj technológií vozidiel na elektrický pohon je však potrebné urýchliť práce na základných normatívnych a regulačných opatreniach Európskej únie, ktoré by definitívne otvorili cestu masívnejšieho využitia elektrického pohonu v doprave. A tu myslím si, vážený pán komisár, právom všetci vidíme veľké rezervy v práci Európskej komisie, ktorá v tejto oblasti nezdri tempo s potrebami súčasnej doby, keď najmä japonské spoločnosti vyvíjajúce elektrické vozidlá už intenzívne pracujú na normalizácii a unifikácii predpisov pre túto oblasť.

1-115

**Laurence J.A.J. Stassen (NI)**. – Voorzitter, het voorliggende verslag over een duurzame toekomst voor het vervoer bespreekt het belang van de vervoersector voor de Europese economie en de verwezenlijking van de interne markt. Dat

klinkt in eerste instantie veelbelovend, ware het niet dat het verslag helaas ontaardt in een opsomming van tal van linkse hobby's: milieubescherming, CO<sub>2</sub>-reducties, verbetering van sociale voorwaarden, verbeterde arbeidsomstandigheden, je kunt het zo gek niet bedenken of het wordt aangehaald. Uiteraard dient het allemaal te worden gedirigeerd vanuit Europa. Consumenten en bedrijven worden straks opgezadeld met hoge kosten om aan de nieuwste Europese eisen te voldoen en deze vervoersplannen zullen uiteindelijk draaien op Europees subsidiegeld.

Deze ambities helpen Europese economieën om zeep. Europa wist al vóór de huidige recessie geen gelijke tred te houden met de groeicijfers van de Verenigde Staten, laat staan van opkomende economieën zoals India en China. Nu doet Europa na het mislukken van de klimaatconferentie in Kopenhagen eenzijdig een wanhopige poging om het gebruik van fossiele brandstoffen terug te dringen. Zo valt er onder meer te lezen dat verdere groei van de luchtvaart CO<sub>2</sub>-neutraal dient plaats te vinden. Hoe denkt men dat in de praktijk te gaan bereiken? Gaat men binnenkort soms elektrische vliegtuigen introduceren?

Hoewel dit verslag streeft naar financiële en sociale welvaart in Europa, lijkt het koers te zetten op een steeds zwakkere economische positie van de Europese Unie met minder werk en lagere welvaart als gevolg. Europa zal in geen geval bereiken wat het beoogt. Voorzitter, laten we ons hier concentreren op de kern van de zaak en dat is een economisch rendabele toekomst voor het vervoer. Mochten lidstaten daar beleid aan toe willen voegen, dan is dat hun eigen zaak, maar geen opgelegde Europese planeconomie alstublieft.

1-116

**Joachim Zeller (PPE).** – Herr Präsident! Zunächst einmal herzlichen Dank an Mathieu Grosch für diesen profunden Bericht und für die Riesenarbeit, die er dabei geleistet hat.

Europa ohne trennende Grenzen ist ohne ein funktionierendes Verkehrssystem nicht erfahrbar, und die europäische Wirtschaft wäre ohne ein leistungsfähiges Verkehrssystem, ohne leistungsfähige zukunftssichere Verkehrssysteme zu Lande, zu Wasser und in der Luft nicht erfolgreich, ja, nicht einmal denkbar. Insbesondere beim umweltfreundlichen Schienenverkehr brauchen wir dabei noch mehr Gemeinschaft und weniger nationalstaatliche Egoismen.

Für eine nachhaltige Zukunft des Verkehrs müssen sich alle Verkehrsträger den Herausforderungen in der Gesellschaft beim Schutz der Umwelt und in der Wirtschaft stellen. Dazu gibt der Bericht wertvolle und richtungweisende Hinweise.

Nur in einem Punkt kann ich dem Bericht allerdings nicht zustimmen: Einen Verkehrsfonds aus den Mitteln der Kohäsionspolitik zu bilden, dem kann ich meine Zustimmung nicht geben. Warum? Sicher ist der Verkehr ein besonderer Träger der Kohäsion in Europa, ein eigener Fonds aus den Mitteln der Kohäsionspolitik würde allerdings die Erwartung, die er weckt, nicht erfüllen, den Kohäsionsfonds einseitig belasten und die Mitgliedstaaten, die besonders gefordert sind, für eine nachhaltige Zukunft des Verkehrs zu sorgen, allzu sehr entlasten.

Wir haben im Parlament gerade einen Sonderausschuss eingesetzt, der darüber debattiert, wie die Kohäsions- und Strukturfonds der Europäischen Union künftig aussehen werden. Dessen Arbeit sollte nicht präjudiziert werden. Deshalb bitte ich, dem Änderungsantrag zu dem Bericht zuzustimmen. Darüber hinaus meine ich, dass wir, wenn wir über Nachhaltigkeit und Zukunft der Verkehrssysteme sprechen, auch der Magnetschwebetechnik eine Zukunft und eine Chance geben sollten.

1-117

**Magdalena Alvarez (S&D).** – Señor Presidente, señor Comisario, antes de entrar en el contenido del informe me van a permitir que agradezca al señor Grosch que haya incluido y haya aceptado la mayoría de las enmiendas del Grupo Socialista.

En mi opinión, esto ha contribuido a definir y orientar adecuadamente las líneas maestras de la futura política europea de transportes.

Me gustaría resaltar cuatro grandes grupos dentro de las enmiendas aceptadas e incluidas. El primero se refiere a los objetivos. La inclusión, como objetivos prioritarios, de la seguridad y la cohesión territorial, mejorará, sin duda, el diseño de la futura política de transportes y contribuirá a que en su aplicación práctica se adecúe a las expectativas, a las necesidades y a las posibilidades de los ciudadanos.

Junto a la seguridad se ha incorporado como objetivo prioritario —decía— la cohesión territorial. En este sentido se propone hacer especiales esfuerzos en mejorar las condiciones transfronterizas, reducir los «cuellos de botella» y solucionar las deficiencias en la interoperabilidad, así como mejorar las conexiones de las regiones ultraperiféricas, todo ello partiendo de la situación real en cada país y en cada modo de transporte.

El segundo grupo de enmiendas de particular importancia es el impulso de dos modos de transporte: el ferrocarril y el transporte marítimo y fluvial.

Y hay un tercer grupo de enmiendas en el que me gustaría hacer especial hincapié, que es, precisamente, el relativo a la financiación. Es vital y de vital importancia una adecuada cobertura financiera y para ello apoyamos la creación de un fondo de transporte, un compromiso presupuestario en las perspectivas financieras y una aplicación específica de la *golden rule*.

Y, por último, deseo hacer referencia a dos enmiendas que considero importantes, relativas a la necesidad de reforzar el aspecto social del transporte. Me refiero a las condiciones de trabajo de los trabajadores y a los derechos de los pasajeros.

Concluyo reiterando mi agradecimiento al ponente y al resto de los grupos por su colaboración y por su alto grado de compromiso con el transporte europeo.

1-118

**Oreste Rossi (EFD).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli obiettivi 2020 per un futuro sostenibile per i trasporti urbani e per il trasporto merci sono ambiziosi: ridurre del 40% dal 2010 al 2020 il numero dei morti e dei feriti gravi negli incidenti stradali; raddoppiare entro il 2020 nell'ambito del trasporto su strada il numero dei passeggeri dei bus e dei mezzi su rotaia; ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> nel trasporto su strada, grazie ad adeguate innovazioni ed evitando i viaggi a vuoto; favorire il trasporto su rotaia; ridurre il consumo di energia elettrica dei veicoli ferroviari; ridurre, nell'ambito del trasporto aereo, l'inquinamento ambientale; incentivare finanziariamente, sempre entro il 2020, la creazione di connessioni multimodali – piattaforme – per la navigazione interna aumentandone il loro numero.

Certo, comunque, il primo passo resta una maggiore integrazione delle modalità di trasporto, ed è indispensabile un intervento risolutivo dell'Unione europea quando insorgano problemi legati alla realizzazione dei grandi corridoi ferroviari o delle grandi linee di comunicazione.

1-119

**Carlo Fidanza (PPE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi unisco al coro di lodi per il relatore Grosch che ha sicuramente ben operato e condivido gran parte delle considerazioni che i colleghi hanno già portato sul tema della comodità come elemento strategico e sul tema della interoperabilità.

Tre sottolineature rapide. La prima sul tema della sicurezza: noi abbiamo la necessità di continuare a investire con forza sulla sicurezza, dobbiamo farlo sicuramente sviluppando gli ITS, come abbiamo già detto nel dibattito precedente, e dobbiamo farlo attraverso un ulteriore sviluppo, nel trasporto ferroviario, della tecnologia RTMS; dobbiamo farlo, sempre per quanto riguarda il trasporto ferroviario, avendo il coraggio di investire l'agenzia ferroviaria di maggiori competenze in tema di sicurezza, per evitare che si possano ripetere sciagure come quelle che abbiamo purtroppo vissuto pochi mesi fa.

Sul tema del finanziamento, io sono favorevole alla creazione di un fondo per i trasporti. Credo che nelle prospettive finanziarie del 2013 noi dobbiamo batterci perché queste politiche vengano adeguatamente finanziate e che le reti TEN possano svilupparsi ulteriormente, e credo che in questo senso sia centrale che si sviluppino avendo al centro il Mediterraneo, il Mediterraneo come luogo di collegamento verso i nuovi mercati dell'est del mondo.

Infine, l'ultimo tema che vorrei toccare riguarda la mobilità urbana. Ho molto apprezzato il richiamo che è contenuto nella relazione, credo che su questo si debba incentivare l'utilizzo delle buone pratiche e il coordinamento delle buone pratiche, dobbiamo lavorare per una migliore gestione della logistica delle merci nelle città, per arrivare ad una mobilità urbana più sostenibile, e credo che questa relazione sia una buona premessa per continuare un ottimo lavoro.

1-120

**Knut Fleckenstein (S&D).** – Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich freue mich, dass wir diesen Bericht morgen doch sehr einmütig verabschieden können. Zwei Dinge sind mir besonders wichtig. Erstens: die Messbarkeit der Ziele, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden sollen. Wir brauchen messbare Grundlagen, die es uns erlauben, nach zehn Jahren oder besser in der Halbzeit Bilanz zu ziehen, um sehen zu können, ob wir etwas erreicht haben von dem, was wir uns vorgenommen haben, oder ob es noch nicht funktioniert hat und wir nachbessern müssen. Das betrifft vor allem die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich. Wenn alle Sektoren hier auf einem guten Weg sind – Herr Cramer hat es so genannt –, dann darf man es jetzt auch mit Recht vom Verkehr verlangen. Gerade bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion kommt dieser europäischen Verkehrspolitik wesentliche Bedeutung zu.

Der zweite Punkt ist die Umsetzung einer effizienten Ko-Modalität. Das ist für mich der Schlüssel für eine vernünftige EU-Verkehrsstrategie. Ich sage das, weil man unter effizienter Ko-Modalität sehr viel verstehen kann. Wenn wir dieses theoretische Konzept nicht an den richtigen Kriterien orientieren, die in der Praxis umgesetzt werden, dann werden wir unser Ziel nicht erreichen. Deshalb an dieser Stelle noch einmal mein Appell auch an die Kommission: Die Umsetzung muss im Detail stimmen, und das heißt, sinnvolle intermodale Knotenpunkte müssen ausgebaut werden, Engpässe beim Zu- und Abtransport von Gütern zu wichtigen europäischen Handelsternen müssen abgebaut werden. Das gilt vor allem für die Hinterlandanbindung unserer großen Häfen und Flughäfen.

Und drittens: Das angeregte TEN-Kernnetz muss nach denselben Kriterien eingerichtet werden, so dass es einen quasi automatischen „*Modal Shift*“ hin zu einem effizienteren und umweltfreundlichen europäischen Verkehrssystem erlaubt. Diese Faktoren sind es, die eine vernünftige Planung ausmachen, eben nicht nur Wirtschaftlichkeit, sondern auch Sozialverträglichkeit, Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Lieber Herr Grosch, liebe Magdalena Alvarez, vielen Dank für Ihre gute Arbeit.

1-121

**President.** – The next item is the catch-the-eye procedure. I have 12 people who have applied for the floor. Strictly speaking we should have only five in a debate but, because of the interest in this topic, we will try to take everybody for one minute each, please.

1-122

**Luis de Grandes Pascual (PPE).** – Señor Presidente, a mi juicio, este excelente informe diseña las líneas maestras que deben inspirar el nuevo Libro Blanco del transporte que configure la política europea de transportes para los próximos diez años.

El presente informe tiene varios hitos que son dignos de reseñar: la necesidad de un fondo financiero como instrumento imprescindible; el reto de la creciente demanda del transporte de mercancías; la búsqueda de soluciones comodales que aporten seguridad para los usuarios y para las mercancías; la necesidad imperiosa de zonas de descanso suficientes y seguras en el transporte por carretera; el diagnóstico –a mi juicio, certero– de que no debe darse una mera competencia entre los distintos modos, sino complementarse mutuamente buscando criterios de eficiencia; la afirmación del ponente – valiente, a mi juicio, y justa– de que no siempre el transporte por ferrocarril o por vía marítima es más respetuoso del medio ambiente que el transporte por carretera.

En definitiva, el concepto de «comodalidad eficiente» es un concepto de futuro y, sin duda, debe apoyarse, a mi juicio, con todo rigor.

1-123

**Jan Kozłowski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Panie Komisarzu! Pragnę pogratulować sprawozdawcy, który wykonał znakomitą pracę, ważną dla kształtu przyszłej białej księgi. Popieram opinię, że sprawą kluczową dla Unii Europejskiej jest poprawa wydajności systemu transportu, ale dla realizacji tego celu konieczna jest strategiczna integracja instrumentów Wspólnoty. Polityka spójności jako kluczowy instrument realizacji strategii „Europa 2020” powinna odgrywać rolę wiodącą wobec polityk sektorowych, prowadząc do pełnego włączenia wszystkich państw członkowskich do sieci europejskiej, a także wspierając stopniowe wdrażanie rozwiązań inteligentnych.

Unia Europejska powinna dysponować instrumentami wspierającymi zwiększenie efektywności sieci transportowych, w tym w odniesieniu do projektów transgranicznych. Jednakże fundusz transportowy nie może powstać kosztem środków przeznaczonych na politykę spójności. Powinniśmy dążyć do jednoczesnego wzajemnego wzmocnienia polityki transportowej i polityki spójności, a nie osłabiać istniejące instrumenty.

1-124

**Silvia-Adriana Țicău (S&D).** – Raportul privind un viitor sustenabil pentru transporturi conține recomandările Parlamentului atât pentru viitoarea Carte Albă pentru un transport sustenabil în Uniunea Europeană, cât și pentru viitorul TEN-T.

Având în vedere densitatea mare a populației din Uniunea Europeană, este esențial să dezvoltăm mai mult transportul feroviar și naval. O strategie europeană pentru dezvoltarea transportului pe căi navigabile interioare, precum și dezvoltarea coridoarelor feroviare de marfă și a căilor ferate de mare viteză pentru a conecta toate capitalele și marile orașe europene, trebuie să devină prioritară pentru Uniunea Europeană. Sper ca viitoarea rețea TEN-T să valorifice mai mult ieșirea la Marea Neagră și coridorul Rin-Main-Dunăre.

Deschiderea piețelor în domeniul transporturilor ar trebui să se facă doar în folosul consumatorilor și să fie însoțită de o planificare pe termen lung a investițiilor pentru infrastructură și de o consolidare a interoperabilității tehnice.

Finanțarea pentru dezvoltarea sistemului de transport european ar trebui să țină seama de siguranța transporturilor și de coeziunea socială, economică și teritorială.

1-125

**Karin Kadenbach (S&D).** – Herr Präsident! Ein herzliches Dankeschön dem Berichterstatter, aber auch allen Schattenberichterstattern. Ich glaube, es ist gelungen, einen Beinahe-Widerspruch aufzulösen, denn wir verlangen alle den Ausbau der Verkehrssysteme, aber auch eine nachhaltige Zukunft.

In diesem Bericht sind die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, diese Zukunft wirklich nachhaltig zu ermöglichen, und ich hoffe nur, dass es uns gemeinsam gelingt, hier die Voraussetzungen so umzusetzen, dass sie vor Ort gelebt werden können.



Ich möchte heute einfach ein Beispiel anführen, wie es bei uns in Österreich im Moment versucht wird: Wir haben gerade vor kurzem in Niederösterreich die Plattform „Niederösterreich mobil“ gegründet, eine Plattform, in der alle Interessengruppen und Betroffenen zusammenwirken, um Mobilität vor Ort zukünftig und nachhaltig zu schaffen. Ich glaube, wir brauchen solche kleinräumigen Beispiele, aber wir brauchen auf europäischer Ebene die großen Vorgaben.

Wir brauchen den Ausbau der Transportnetze, vor allem der Bahn und des Wassers. Und im Hinblick auf die Donau-Strategie möchte ich betonen, dass wir den Ausbau der Donau brauchen, aber vor allem unter Berücksichtigung dieses besonders sensiblen Ökosystems.

1-126

**Gesine Meissner (ALDE).** – Herr Präsident! Wir haben heute wirklich einen richtigen Verkehrsnachmittag erlebt, und im Grunde genommen ist dies jetzt der Bericht, der alles zusammenfasst.

Viele sagen, die größte Errungenschaft, die wir in Europa für die Bürger haben, ist der Binnenmarkt, und die Adern des Binnenmarktes – so hat es auch unser Kommissar schon gesagt – sind die Transportwege. Darum ist es natürlich ganz wichtig, dort darauf zu achten, dass Sicherheit besteht, dass umweltfreundlich weiterentwickelt wird, und dass wir generell sehen, was wir weiterentwickeln können, z.B. mit intelligenten Verkehrssystemen.

Wir müssen auch sehen, wie wir die Bereiche, die umweltfreundlicher sind, wie z.B. Eisenbahn und auch Seeverkehr, noch besser gestalten können, wie wir mehr von der Straße dorthin bekommen können, wie wir den Seeverkehr in punkto Emissionen umweltfreundlicher machen können. Gleichzeitig müssen wir auch überlegen, wie wir die besonderen Bedürfnisse berücksichtigen können, die bei einem städtischen Verkehr ganz anders sind als bei einem internationalen Verkehr. Im städtischen Verkehr kann die Zukunft beim Manager liegen, der mit dem E-Bike fährt und gleichzeitig seine Fitnessseinheit absolviert. Natürlich brauchen wir über die langen Strecken ganz andere Varianten, die dann grenzüberschreitend funktionieren. Ein guter Bericht und sehr zukunftsweisend.

1-127

**João Ferreira (GUE/NGL).** – Senhor Presidente, os transportes constituem um elemento fundamental para o desenvolvimento económico, imprescindível à coesão territorial e ao progresso social e à elevação do nível de bem-estar das populações. Pela sua relevância estratégica e pelo seu inequívoco interesse público o sector constitui, e assim deve continuar a ser, uma das áreas em que os Estados exercem a sua função social através de serviços públicos. Assim o exige um sistema de transportes moderno e eficiente, capaz de responder aos grandes desafios que se colocam ao sector, como sejam, entre outros, o incremento da segurança e a redução do seu impacto ambiental.

Há que corrigir e inverter persistentes políticas de desinvestimento e de desmantelamento do sector público de transportes visando a sua privatização. Há que respeitar e valorizar os direitos dos trabalhadores do sector. Há que investir em investigação e desenvolvimento e em infra-estruturas públicas essenciais que garantam a resposta cabal do sector às necessidades sociais.

Por tudo isto, em vários Estados-Membros como em Portugal, trabalhadores e populações têm vindo a desenvolver uma luta firme e determinada em defesa do serviço público de transportes e contra a sua privatização, que queremos daqui saudar e a que nos queremos associar.

1-128

**Franz Obermayr (NI).** – Herr Präsident! Im Rahmen dieser umfassenden Diskussion möchte ich bereits im Vorfeld eine Anregung in Richtung Verkehrsentflechtung einbringen.

Zurzeit suchen wieder einmal Millionen EU-Bürger auf Europas Straßen die Urlaubsziele auf. Wäre es da im Hinblick auf einen nachhaltigen Verkehr nicht sinnvoll, verschiedene Ferienordnungen der Mitgliedstaaten auf europäischer Ebene zu staffeln und aufeinander abzustimmen?

Die nationalen Ferienregelungen haben auf das europäische Urlaubsgeschehen oft gravierende Auswirkungen. Das europäische Verkehrsnetz wird stark belastet, die Bürger stauen sich stundenlang Richtung Ferientziel, und die negativen Folgen dieser saisonalen Spitzen sowohl für die Umwelt als auch für die Bürger und Verbraucher liegen auf der Hand. Eine gestaffelte Ferienordnung, die selbstverständlich den pädagogischen Bedürfnissen der einzelnen Staaten entsprechen muss, könnte hier natürlich Abhilfe schaffen. Auch wirtschaftlich würde eine Entzerrung durchaus Vorteile bringen, da die Ausdehnung der Urlaubssaison billigere Preise und Arbeitsplätze schaffen würde.

Ich hoffe, dass die Kommission diese Anregung aufnehmen wird.

1-129

**Mairead McGuinness (PPE).** – Mr President, what a nice idea it would be if we could stagger holidays for this Parliament, but I do not think that is going to happen.

I listened to colleagues who mentioned bicycles. May I say that I purchased a new bike last week. It is very sustainable, but it is entirely impractical for the job I do. What we need are very practical, sustainable transport solutions. Can I also add that there has – rightly – been a lot of talk about urban transportation and the need to have systems that link together, but let us not forget the numbers of people who live in isolated rural communities, where rural transport schemes on a small scale mean that they can get involved in the wider society. So there is both a social and an economic dimension to transport which we have to take into account. Yes, of course we need to address the environmental issues, and I believe that will be done, through technology and through pressure on climate change. On the issue of a transport fund, I would regret any attempt to rob Peter to pay Paul. Our big battle is to secure an adequate budget for the European Union in its entirety post 2013. It is going to be tough.

1-130

**PŘESEDNICTVÍ: PAN LIBOR ROUČEK**  
*místopředseda*

1-131

**Olga Sehnalová (S&D).** – Budoucnost dopravy spočívá bezpochyby také v rozvoji a podpoře veřejné hromadné dopravy. Cíle zdvojnásobení počtu jejich uživatelů do roku 2020 jdou správným směrem. Přesto je otázkou, jak se do této oblasti promítnou důsledky hospodářské krize a politika rozpočtových škrťů v dlouhodobém horizontu.

Zejména nové členské země jsou v současné době vystaveny enormnímu společenskému tlaku individuální automobilové dopravy se všemi negativními důsledky, včetně nárůstu emisí CO<sub>2</sub> či dopravní nehodovosti. Tlaku na omezování hromadné dopravy jsou vystaveny zejména místní a regionální samosprávy a její udržení by mělo být evropskou prioritou, dříve než dojde k nenávratným škodám. Nalezení způsobu efektivní a motivující podpory provozu veřejné hromadné dopravy musí být důležitým úkolem každé evropské dopravní politiky, nyní více než kdykoliv před tím.

1-132

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Sektor transportu jest jednym z podstawowych elementów rozwoju Unii i jej regionów. Odgrywa kluczową rolę w gospodarce i zatrudnieniu. Umożliwia swobodne przemieszczanie się obywateli Unii oraz przepływ towarów w całej Europie. Ma również bezpośredni wpływ na rozwój i spójność społeczną regionów oraz jakość życia obywateli, ich zdrowie i bezpieczeństwo.

Wyjątkowo ważne jest ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> w transporcie drogowym poprzez odpowiednie innowacje. Należy przenieść część przewozów pasażerskich i towarowych z transportu drogowego na kolejowy lub wodny w celu zmniejszenia nadmiernego obciążenia ruchu na istniejących drogach. Powinniśmy rozwijać nowoczesne formy transportu publicznego w miastach. Jest ważne, aby poszczególne rodzaje transportu ze sobą sztucznie nie konkurowały, ale wzajemnie się wspierały i uzupełniały, tworząc zrównoważony system transportu. Polityka transportowa powinna być bardziej efektywna i skuteczna.

1-133

**Janusz Władysław Zemke (S&D).** – Myśmy tutaj mieli dzisiaj okazję bardzo ciekawej debaty o przyszłości transportu. Ta debata toczy się w tym samym czasie, kiedy – także w Parlamencie – jest tu dyskusja o budżecie na lata 2014–2020. Moje pytanie jest takie: czy nie powinniśmy w budżecie na następne sześć lat przewidzieć więcej środków na transport, a w szczególności czy te następne lata nie powinny być latami szczególnego wysiłku, jeśli chodzi o transport kolejowy? Wszyscy bowiem tutaj uważamy, że to jest transport, który by odciążył drogi. Jest to transport bardzo przyjazny środowisku, ale tu nie wystarczy tylko mówić, trzeba na te cele przewidzieć w następnej sześciolatce znacznie większe środki.

1-134

**Inés Ayala Sender (S&D).** – Señor Presidente, me uno a las felicitaciones al señor Grosch, especialmente por su sensibilidad hacia los pasos transfronterizos de las redes transeuropeas, y también quiero agradecerle a mi colega, Magdalena Álvarez, el haber conseguido un informe tan adecuado y tan equilibrado.

Solamente permítame expresar dos pequeñas puntualizaciones, que no están en el informe, pero que podrían estar en el Libro Blanco de la Comisión el día de mañana. En primer lugar, expresar mi decepción porque se mantiene el 40 % de reducción de las víctimas mortales. Ya sé que se añade el tema de los heridos graves, pero creo que habrá que explicar, desde luego, muy bien, por qué perdemos ambición y no planteamos ya no el 50 %, sino incluso más, puesto que nuestro objetivo es reducir el 100 % de las víctimas mortales en carretera.

Y, en cuanto a la financiación de las redes, simplemente quiero añadir que, además de las propuestas —que creo interesantísimas— que aparecen en el informe del señor Grosch, en este momento en que se abre el debate sobre las próximas perspectivas financieras, deberíamos ser lo más ambiciosos posible. ¿Por qué no planteamos —y a usted me dirijo especialmente, señor Kallas— garantizar un objetivo del 10 % del próximo presupuesto plurianual 2014-2020 para las redes transeuropeas? ¿Por qué no soñar y no renunciar de antemano?

Vayamos más allá, porque tal vez consigamos lo que no conseguimos en las pasadas perspectivas financieras.

1-135

**Hella Ranner (PPE).** – Herr Präsident! Mit diesem Initiativbericht wird das EP für die Entwicklung von Transport und Verkehr klare Ziele vorgeben, und das ist wichtig, denn durch Transport und Verkehr ist eine wirklich funktionierende Wirtschaft und damit ein konkurrenzfähiges Europa für uns erreichbar und erhaltbar.

Herr Kommissar Kallas und wir alle wissen, dass es natürlich gerade bei so ehrgeizigen und finanzintensiven Vorhaben darum geht, wie die Finanzierung aussehen kann, und wir sind gespannt auf neue Finanzierungsmodelle, die sicherlich notwendig sind. Aber gerade in diesem Zusammenhang wird und könnte ein Verkehrsfonds eine ganz besonders wichtige Rolle spielen, nicht, um irgendwo etwas an Geldern abzuziehen, sondern um die Finanzierungsströme, die riesig sind, entsprechend und besser zu koordinieren.

1-136

**Siim Kallas, Vice-President of the Commission.** – Mr President, this has been an interesting discussion. It is clear that we are facing a very challenging task in getting the priorities right for the transport sector over the next decade while ensuring that due account is given to different aspects, sometimes of a very controversial nature.

You have already signalled all these controversial issues during today's debate, and they are very well known with regard to railways. At the last part-session you had an interesting and controversial debate about competitive rail-freight corridors, which can be a very important development.

Let us work together to push necessary railway reforms. Railway competitiveness versus road transport and also versus the global competitiveness of Europe depends very much on the internal architecture of our railways: getting rid of privileges, getting rid of political interference and all these things. It is my strong conviction after my short period in this job.

Is transport cohesion also cohesion or not? Electric vehicles: what is the contribution of electric vehicles to congestion, which is the most detested feature in transport? Finances are always controversial, especially today. Then there are regional interests, already signalled here; the interests of the Mediterranean area.

So let us work together and try to find the right balance. I believe that we can all agree on the general goals. Tackling the future challenges of the transport system requires satisfying the mobility needs of citizens and businesses in a way that uses less and cleaner energy and exploits more efficiently the infrastructure and the potential of each mode. In this framework I am confident that cooperation between all European institutions will result and bring the benefit of a high-quality future transport system.

1-137

**Mathieu Grosch, Berichterstatter.** – Herr Präsident, Herr Kommissar, werte Kolleginnen und Kollegen! Vielen Dank für Ihre Beiträge. Wir haben mit dem Bericht Ziele festgelegt, und um die Ziele zu erreichen, braucht man Vieles, u.a. auch die Finanzen.

Deshalb möchte ich hier klar sagen, dass es nicht unsere Absicht ist, dem Petrus das Geld wegzunehmen, um es dem Paulus zu schenken. Es wäre aber schade, wenn der Petrus sehr reich dastehen würde, und der Paulus es wirklich brauchen würde, um dort zu investieren, wo es erforderlich ist. Und was passt besser zusammen als Mobilität und territoriale Kohäsion? Das darf man doch nicht, wie es manche tun – über einen Änderungsantrag, der sogar aus meiner Fraktion kommt – als Konkurrenz ansehen, nein, das soll man als Zusammenarbeit sehen. Das ist doch auch der Grundbegriff der Kohäsion, wie wir ihn verstehen.

Deshalb bitte ich eindeutig, diesen Änderungsantrag nicht zu unterstützen, denn der Fonds wird eine Schlüsselrolle spielen in unserem Bericht, für die Zukunft und auch in der Transportpolitik. Wir brauchen nicht nur Geld, um die Infrastruktur zu verbessern. Wir brauchen Geld für die Forschung, und die Forschung bedeutet mehr Sicherheit und bessere Technologie.

Wenn wir wissen, dass wir beispielsweise im Bahnbereich heute über sieben, acht ganz unterschiedliche Technologien verfügen müssen, während wir im Straßenbereich in Europa von Norden bis Süden oder von Westen nach Osten ohne technologische Probleme die Straßen befahren können, dann ist es doch mehr als normal, gerade um die Regionen zusammenwachsen zu lassen, dass dieses Geld korrekt in Forschung, Interoperabilität und auch Technologie eingesetzt wird.

Was die Agenturen angeht – ich möchte das kurz noch einmal erwähnen: uns liegt es am Herzen, nicht eine neue Struktur zu schaffen, sondern Europa eine wichtige Rolle zu geben. Denn wir stellen in der Transportpolitik und auch in anderen Bereichen fest, dass Europa in vielen Bereichen die Lösung ist und nicht das Problem, wie manche es darstellen wollen, die es noch immer mit einem kleinen Hintergeschmack von nationaler Autonomie sehen. Das wollen wir mit den Agenturen und mit dem Bericht erreichen, und ich danke Ihnen allen für Ihre sehr positiven Beiträge.

1-138

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place tomorrow (Tuesday 6 July 2010).

*Written statements (Rule 149)*

1-139

**Σπύρος Δανέλλης (S&D), γραπτώς.** – Η διαμόρφωση της επόμενης Λευκής Βίβλου για τις Μεταφορές αποτελεί ένα κομβικό σημείο, προσφέροντάς μας την ευκαιρία να ξανασκεφτούμε τις κατευθυντήριες γραμμές της πολιτικής μεταφορών, επομένως και της "σκληρής υποδομής" της κοινής αγοράς της ΕΕ. Ήδη στην παρούσα μορφή της η έκθεση Grosch αποτελεί μια σφαιρική ματιά στο μέλλον των μεταφορών. Μια ματιά που έχει σαν αφετηρία το αξίωμα ότι η αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών δεν καθορίζεται μονάχα από το μέγεθος των οδικών μας δικτύων ή από τον όγκο των φορτίων που μεταφέρουν τα πλοία και τα τραίνα μας, αλλά καθορίζεται επίσης -και αυτό πρόκειται για βασική και αδιαπραγμάτευτη αρχή- από τις επιπτώσεις των δραστηριοτήτων αυτών στο περιβάλλον, στην κοινωνία, στην εργασία, στην ασφάλεια των πολιτών. Γι' αυτόν τον λόγο πιστεύω ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό να δοθεί νέα ώθηση στην οδική ασφάλεια -ας μην ξεχνάμε ότι το 70% των μεταφορών στην ΕΕ διεξάγονται οδικώς- και πιστεύω επίσης πως η πρόταση σύστασης Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για τις Οδικές Μεταφορές είναι ένα μέτρο ουσιαστικό προς αυτήν τη κατεύθυνση. Χρειαζόμαστε καινούρια εργαλεία που να προωθούν την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, τη διάχυση βέλτιστων ρυθμιστικών μέτρων και ερευνητικών εργαλείων στις οδικές μεταφορές.

1-140

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), na piśmie.** – Szanowny Panie Przewodniczący! Sprawozdanie pana Groscha, nad którym dzisiaj debatujemy, odgrywa niepodważalnie ważną rolę przy nakreśleniu przyszłości transportu europejskiego na najbliższe 10 lat. Wyjątkowa ilość rozbieżności oraz problem z wypracowaniem wspólnego kompromisu są wynikiem zróżnicowania transportu w państwach europejskich i skomplikowanej sytuacji społecznej oraz geopolitycznej w Unii Europejskiej.

Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na kilka aspektów zawartych w dokumencie, między innymi wskazujemy na potrzebe zrównoważenia w transporcie, ustalając europejską przestrzeń transportu. Moim zdaniem dużym zagrożeniem jest szeroko rozumiana „dekarbonizacja”. Chciałbym podkreślić, że do jej uzyskania należy rozpocząć spore inwestycje w nowe technologie. Nie możemy pominąć również źródeł energii wystarczająco ekologicznych, przykładowo wykorzystując biopaliwa. Aglomeracja, z której pochodzę, Śląsk, jak wiele podobnych w Europie, potrzebuje wsparcia, nie tylko regionalnego. Stąd mój nacisk na wskazanie na przestrzeń miejskie. Celem wzbogacenia przekazu wskazałem na umieszczenie dodatkowo dokumentów takich, jak plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego, monitorowanie rozwoju przewozów kolejowych, tym samym podkreślimy znaczenie kolei, jako strategicznie ważnej dla zagwarantowania prawidłowego funkcjonowania całego sektora.

1-141

**Debora Serracchiani (S&D), per iscritto.** – La relazione sul futuro dei trasporti ha lo scopo di sostenere e sviluppare in Europa un sistema di trasporti efficiente e sostenibile. Per far sì che ciò avvenga, è necessario che sia completato il mercato interno nel settore dei trasporti e che siano rimossi tutti gli ostacoli che derivano dal tardivo o dal mancato recepimento della legislazione UE negli Stati membri.

È necessario anche che ci sia un Fondo per i trasporti inteso a garantire i finanziamenti di progetti della rete trans-europea e i sistemi di supporto alla rete. Quanto ai progetti TEN-T, questi sono una priorità per la politica dei trasporti, ma si dovrebbe eliminare il problema delle mancate infrastrutture, nonché degli ostacoli geografici e storici dei tracciati transfrontalieri. Infine, il tema della sicurezza stradale, e non solo, rappresenta uno dei punti forti su cui la politica dei trasporti deve basarsi in futuro.

1-142

## 19 - Annual report of the Petitions Committee 2009 (debate)

1-143

**President.** – The next item is the report by Carlos José Iturgaiz Angulo, on behalf of the Committee on Petitions, on the deliberations of the Committee on Petitions during the year 2009 (2009/2139(INI)) (A7-0186/2010).

1-144

**Carlos José Iturgaiz Angulo, Ponente.** – Señor Presidente, hoy me complace venir aquí a presentar a sus Señorías, como hacemos cada año, el informe anual de la actividad de la Comisión de Peticiones del año 2009.

La actividad de la Comisión de Peticiones durante este año estuvo marcada por el paso de la sexta a la séptima legislatura, como ustedes saben, lo que supuso un importante cambio en la composición de la comisión, puesto que dos tercios de sus miembros forman parte de la misma por primera vez.

El informe pretende ofrecer una visión clara de la actividad de la Comisión de Peticiones durante el año y, en última instancia, una explicación más precisa de lo que significa presentar una petición ante el Parlamento Europeo, así como del posible resultado del proceso, de sus logros y limitaciones también. Además, este informe examina los progresos

efectuados en la aplicación de anteriores recomendaciones que tenían por objeto mejorar la labor de la comisión y hace hincapié en los principales desafíos futuros a la luz de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa.

El Tratado de Lisboa, que entró en vigor el 1 de diciembre de 2009, aparte de confirmar el derecho de petición al Parlamento Europeo como uno de los pilares de la ciudadanía europea, ha establecido también las bases necesarias para aumentar la participación de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones de la Unión Europea, ofreciéndoles a los ciudadanos la oportunidad de sugerir mejoras o adiciones en la legislación de la Unión. En este sentido, la Comisión de Peticiones se congratula por el hecho de poder cooperar, según el artículo 50 del Reglamento del Parlamento, con la Comisión de Asuntos Constitucionales en la redacción del informe sobre la Iniciativa Ciudadana Europea, que debería estar concluido a finales de este año. Además, y siguiendo en el mismo contexto del Tratado de Lisboa, la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo debería establecer relaciones de trabajo más estrechas con las comisiones homólogas de los Parlamentos regionales y nacionales de los Estados miembros, con objeto de promover la comprensión mutua de las peticiones relativas a temas europeos y de garantizar una pronta respuesta a los ciudadanos al nivel más adecuado.

Me gustaría también llamar la atención de sus Señorías sobre el carácter jurídicamente vinculante que la Carta de los Derechos Fundamentales ha adquirido con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, así como subrayar la importancia de la Carta a la hora de reforzar la comprensión y el conocimiento de los derechos fundamentales por parte de todos los ciudadanos. Confío en que se tomarán todas las medidas procedimentales necesarias para garantizar una rápida identificación de los aspectos institucionales de la adhesión de la Unión Europea al Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales. Este extremo es de suma importancia, si tenemos en cuenta el problema al que, día a día, se enfrenta la Comisión de Peticiones en relación con la violación de los derechos de propiedad en determinados Estados miembros, sabiendo que ni la Comisión ni el Parlamento están en posición de emprender ninguna acción legal.

Quiero destacar también las excelentes relaciones que este Parlamento Europeo tiene con el Defensor del Pueblo Europeo. Valoramos especialmente los esfuerzos desplegados por la Oficina del Defensor del Pueblo para aumentar el conocimiento público de su trabajo, así como para identificar y resolver los casos de mala administración de las instituciones europeas. En este sentido, apoyamos la idea del Defensor del Pueblo de establecer un código administrativo de conducta para la administración de la Unión Europea.

Pedimos que se desarrolle un sistema en Internet que indique claramente los diferentes mecanismos de reclamación de que disponen los ciudadanos y qué medios son los más adecuados para sus intereses. Para ello, sería necesario crear una ventanilla única de información en línea.

Pero no todo iban a ser cosas positivas. Me gustaría aprovechar esta intervención para protestar por la práctica constante, desde el año 2007, de la DG de Presidencia y la DG de Comunicación, consistente en registrar como peticiones lo que, de acuerdo con el artículo 201, apartado 1, del Reglamento del Parlamento, no lo es. Estoy hablando de las llamadas «*no peticiones*». Su tratamiento supone una pérdida innecesaria de tiempo, aparte del coste de personal dedicado a ello. Para que se den cuenta de la importancia de este punto, solo les daré un dato: estas llamadas «*no peticiones*» alcanzan el 25 % de las peticiones registradas. Esta práctica de mala administración perjudica los derechos de los ciudadanos de la Unión Europea.

Por último, pero no por ello menos importante, quiero expresar la necesidad de aprobar un código de conducta para el tratamiento interno de las peticiones. Por ello, animo desde aquí a la secretaria y a los representantes de los grupos políticos a que trabajen en la elaboración de una guía revisada dirigida a los diputados, relativa a las normas y los procedimientos internos de la Comisión de Peticiones.

Para concluir, mis últimas palabras son —como no puede ser de otra manera, señor Presidente— para agradecer a la secretaria de la comisión las facilidades y el apoyo que nos ha dado para la elaboración de este informe.

1-145

**Maroš Šefčovič**, *Vice-President of the Commission*. – Mr President, firstly I would like to thank Mr Iturgaiz for his excellent report and for the very important work that has obviously gone into preparing it. I must say that, in the quality of his report, he went even further than his predecessor on this file, Ms McGuinness, who also succeeded in producing a very important and very informative report.

After studying this report, the Commission found many very important details and many suggestions concerning our better work and cooperation in the future. It is very clear that we have to recognise the growing importance of petitions. We can see that the number and range of issues covered by petitions are really increasing. I would also like to use this opportunity to pay tribute to the new Chair of the Committee on Petitions, Ms Mazzoni, because she has managed in a very short time to bring new energy and impetus into the work of the committee and into the handling of the Commission, and is establishing very collaborative good cooperation with other committees in Parliament and with the Commission as well.

I would like to continue by reiterating that the Commission is, of course, very ready to cooperate with the Committee on Petitions in all aspects relating to petitions. We are ready to provide expert help and to offer what is very important – the background study of the issues and a good exchange of information on the most pertinent issues. Because of the time limitation, allow me to focus only on three points that, from the Commission's point of view, are very interesting and very important.

We consider the most important point to be the recognition by the rapporteur of the very important part in this whole cooperation played by cooperation with the national authorities and the national parliaments. I listened very carefully just now to his ideas on establishing very close collaboration with the petition committees in the Member States. It is very often true that, where European legislation is concerned, the national authorities are responsible for enforcing it.

Secondly, I understand your call for more readability and more user-friendliness in relation to the information spread and information communication from the Commission. Here we are trying to improve our work and I would underline the quality of the new Europa website where we are trying to direct petitioners to the relevant information.

My third point is that I am very pleased that last week we managed to conclude the framework agreement between the European Parliament and the Commission on the particular issue that was raised in the report, namely the information on stakeholders' current powers as regards infringement. I am very glad that we have found a solution for that.

I know that my time is up so I will finish here. I am looking forward to our debate. Thank you very much for an excellent report.

1-146

**Pascale Gruny**, *au nom du groupe PPE*. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, chers collègues, j'adresse tout d'abord toutes mes félicitations à notre collègue Iturgaiz pour le travail accompli.

Je suis d'accord avec le contenu du rapport, sur lequel je ne reviendrai pas. Cependant, je souhaite mettre l'accent sur deux problématiques importantes soulevées par le rapporteur. Tout d'abord, il est important d'informer nos concitoyens de la différence qu'il y a entre l'initiative citoyenne, le processus de dépôt d'une pétition au Parlement européen et le rôle qu'exerce le médiateur européen. Trop de confusion règne encore quant à la mission de chacun. Ensuite, je me rends compte, lorsque je vais à la rencontre des citoyens dans ma circonscription, qu'ils ne connaissent même pas l'existence du droit à déposer pétition auprès du Parlement européen. Comment faire pour que les citoyens y voient plus clair et puissent mobiliser les moyens existant en leur faveur? Pour cela, il est absolument essentiel que le Parlement européen se dote de meilleurs outils de communication.

Vous rendez-vous compte qu'il n'existe actuellement pas de site internet pour expliquer clairement comment déposer une pétition? De la même manière, il n'existe pas d'informations disponibles pour les pétitionnaires afin qu'ils puissent suivre, en direct, l'état d'avancement de la pétition qu'ils ont déposée au Parlement. Ce manque de transparence n'est pas justifiable.

Plus de visibilité est nécessaire pour que les citoyens prennent conscience que nous sommes à leurs côtés. Notre commission existe et travaille pour eux, et nous sommes à leur écoute. Le Parlement européen se doit de tout mettre en œuvre pour remédier à cette lacune de communication et mettre en avant le travail effectué qui est, certes, non législatif mais non moins important. Le citoyen doit être au cœur de nos préoccupations, notre commission tente de répondre à cet objectif jour après jour.

1-147

**Χρυσούλα Παλιαδέλη**, *εξ ονόματος της ομάδας S&D*. – Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να εκφράσω τις ευχαριστίες μου και ως αντιπρόεδρος της Επιτροπής Αναφορών προς τον καλό συνάδελφο κ. Iturgaiz για την πολύ σημαντική έκθεση που συνέταξε, κυρίως επειδή, αξιοποιώντας στατιστικά δεδομένα, επισημαίνει τον κρίσιμο ρόλο της Επιτροπής Αναφορών στην επαφή των ευρωπαίων πολιτών με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και, παράλληλα με το θεσμό του Ευρωπαϊκού Διαμεσολαβητή, στην οικοδόμηση της εμπιστοσύνης του στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τους εκπροσώπους της.

Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή έχει την υποχρέωση, και χαίρομαι που ο κ. Šeřfonič ήδη το έχει δηλώσει (με πρόλαβε!), να συνεργαστεί με τα μέλη της Επιτροπής Αναφορών στη μείωση της γραφειοκρατικής λογικής και στην αποτελεσματικότερη ανταπόκριση της Επιτροπής σε αιτήματα που διευκολύνουν το έργο της Επιτροπής Αναφορών, στην επίσημη και τακτική ενημέρωσή της σχετικά με την πρόοδο στις διαδικασίες επί παραβάσει και στη δημιουργία μιας νέας διαδικτυακής πύλης που θα ενημερώνει τους πολίτες για τους διάφορους μηχανισμούς καταγγελίας που είναι στη διάθεση τους σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε εθνικό επίπεδο.

Ελπίζω πως η Επιτροπή θα αντιμετωπίσει με τη δέουσα προσοχή την έκθεση του κ. Iturgaiz και θα αξιοποιήσει τα συμπεράσματά της, με στόχο να επιδιώξει την οικοδόμηση της ευρωπαϊκής ταυτότητας και συνοχής

1-148

**Marian Harkin**, *on behalf of the ALDE Group*. – Mr President, first of all I want to thank the rapporteur for his very comprehensive report.

I have been a substitute member of the Committee on Petitions for six years and during that time I have worked very closely with some petitioners and listened very carefully to others.

The first thing that always concerns me is that, in general, citizens have a very different perspective on the EU institutions than we do as MEPs or you do as Commissioner. I think we need to put ourselves in the shoes of petitioners. I think if we want a really effective, citizen-friendly process, we need to set up some kind of panel composed of petitioners and then listen to what they have to say and use that as a catalyst for positive change.

For many citizens, petitioning the European Parliament is the last lap of a very long journey and they are often already very frustrated. We have a responsibility to smooth that path as much as possible, and indeed the proposal to convert the EU rights web page into a user-friendly, one-stop shop is, I think, an excellent one. But we also need to be supportive of citizens throughout the process, with clear, timely explanations as to what is happening throughout the entire procedure.

The issue of inadmissible petitions comes up year after year and I think we need to be real about this. We are never going to fully explain to citizens what the competences of the Union are or are not, so I think what is more important is that, if a petition is inadmissible, then that is clearly and simply explained to the petitioner and, crucially, suggestions as to where they might turn next are also included in the response.

Two final points. I support paragraph 17, which calls on the Commission to deal with misleading directory companies. Year in, year out, small businesses in many if not all Member States are subject to harassment and legal threats from these misleading directory companies.

Finally, recital E speaks about the direct impact of EU legislation on citizens' lives and how citizens are best placed to assess its effectiveness and shortcomings. We as legislators, and the Commissioners as initiators of legislation, need to listen to this and use it as part of a reinforcing loop that improves our effectiveness rather than a cul-de-sac.

1-149

**Margrete Auken**, *for Verts/ALE-Gruppen*. – Hr. formand! Også jeg vil gerne sige tak til hr. Iturgaiz for en vigtig betænkning, som har mange glimrende punkter. Da min taletid er knap, vil jeg koncentrere mig om vores ændringsforslag.

Vi bør nævne konkrete sager, hvis borgerne skal forstå, hvad vores arbejde går ud på. Det er ikke for at hænge nogen ud, tværtimod har arbejdet jo båret frugt. De lokale eller nationale myndigheder har lyttet til os. Det er misforstået høflighed kun at tale helt abstrakt om sagerne og modarbejder de gode intentioner om at gøre vores arbejde mere borgervenligt, som mange af mine kolleger har.

Med ændringsforslag 1 vil vi klargøre, at EU-retten selvsagt er overordnet også nationale domstole. I betænkningen kan man få det indtryk, at nationale domstole har det sidste ord at skulle have sagt; men naturligvis kan borgerne henvende sig til os med sager, også uden om de hjemlige domstole. Ellers bliver det, ikke mindst af økonomiske grunde, nærmest umuligt for de fleste at komme igennem med deres klager.

Ændringsforslag 4 er nok det, der for mig er det vigtigste. Vi skulle nemlig give Kommissionen mulighed for at unddrage sig sit ansvar for, at medlemsstaterne overholder fællesskabslovgivningen. Det er fint at finde på nye metoder, men jeg kunne heller ikke helt af kommissærens kommentar her høre, om der ikke også var et forsøg på at unddrage sig sine forpligtelser, og det skal Kommissionen ikke have lov til.

Til slut et par ord om vores ændringsforslag 5 om indre regler og arbejdsformer i Udvalget for Andragender, som næppe overhovedet kommer plenarforsamlingen ved. Men altså helt kort: De nuværende regler og metoder fungerer udmærket, og husk: If it ain't broke, don't fix it! Vi har allerede spildt for megen kostbar tid på den debat.

1-150

**Zbigniew Ziobro**, *w imieniu grupy ECR*. – Panie Przewodniczący! Na wstępie chciałbym przyłączyć się do podziękowań dla sprawozdawcy za wykonaną pracę.

Chciałbym zwrócić uwagę, że zasadniczy wpływ na działalność komisji będzie miało wejście w życie traktatu lizbońskiego, chociaż dostosowanie prac komisji do nowych warunków traktatowych jest celem, który będzie wymagał dalszej realizacji. W tej nowej sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy, niebagatelną rolę powinien odegrać Parlament, zwłaszcza w pracach nad nową inicjatywą obywatelską, tak, aby instrument ten mógł spełniać swój cel w ramach procesu decyzyjnego w Unii Europejskiej. Komisja Petycji odgrywa dużą rolę w realizacji kontrolnych uprawnień Parlamentu. Warto jest wspomnieć przykład skarg na działalność niemieckich urzędów do spraw młodzieży, które utrudniały realizację

praw rodzicielskich przez rodzica pochodzącego z innego niż Niemcy państwa członkowskiego. Problem ten stał się przedmiotem analizy komisji, która zwróciła uwagę na nieprawidłowości w tym względzie.

Komisja Petycji odgrywa również ważną rolę przy kontrolowaniu prac Komisji Europejskiej. Jako przykład można podać sprawozdanie na temat przygotowań związanych z inwestycją Nord Stream i rodzące się podejrzenie niedopełnienia wszystkich wymogów związanych z ochroną środowiska.

Trzecim istotnym czynnikiem, o którym warto pamiętać w kontekście dyskusji o działalności Komisji Petycji, jest nadanie Kartie Praw Podstawowych prawnie wiążącego charakteru. Temat ten będzie też przedmiotem dalszych intensywnych prac komisji.

1-151

**Willy Meyer, en nombre del Grupo GUE/NGL.** – Señor Presidente, yo también quería sumarme a las felicitaciones y al agradecimiento al señor Iturgaiz en nombre de mi Grupo. Yo creo que estamos ante un informe detallado sobre el intenso trabajo que tuvo la Comisión en 2009.

Un intenso trabajo que se corresponde con las peticiones, que se convierten en un instrumento cada vez más efectivo para la ciudadanía. De tal manera que, efectivamente, han aumentado todas las peticiones en relación con 2008. Yo creo que esto indica que, efectivamente, este Parlamento es, a ojos de muchos ciudadanos, una herramienta muy útil a la hora de hacerle llegar peticiones de todo tipo: problemas medioambientales, derechos fundamentales, justicia, mercado interior...

Cada vez más peticiones: a la cabeza Alemania, España, Italia, Rumanía —espero que no se corresponda con el resultado del partido de pasado mañana y que no esté Alemania por delante de España—. Pero es verdad que estamos ante un instrumento verdaderamente útil para muchos ciudadanos.

Yo creo que el informe tiene la virtud no solamente de describir, sino también de señalar, ante la Comisión Europea, aspectos que hay que corregir por el bien de la efectividad del procedimiento de petición.

En primer lugar, la simplificación de la petición que nos corresponde a todos —también a este Parlamento—. Pero, después, en todo lo referente a las competencias que son propias de la Unión Europea, como la gestión del ecosistema, las medioambientales, etc., en el marco de este procedimiento tendríamos que acelerar mucho más las respuestas de la Comisión Europea, incluso con las cartas de apercibimiento a los Estados miembros, porque sabe la Comisión que, muchas veces, cuando llega la carta o incluso cuando interviene el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, ya es tarde. El daño es irreversible. El daño medioambiental es irreversible.

Por eso a mí me parece muy importante que, efectivamente, en este punto concreto, seamos capaces de encontrar un mecanismo mucho más rápido: mucho más rápido desde que llega la petición, desde que se pronuncia la Comisión dando la razón al peticionario de que se ha hecho un daño o se está produciendo una vulneración de directivas europeas relativas a la protección medioambiental, para que ese procedimiento, cuando llegue a los tribunales, llegue mucho más rápido para procurar que el daño no sea irreversible.

Esta es la experiencia que hemos tenido en 2009. Ha sido un año para mi país, para España, que ha tenido una repercusión muy importante. España ha sido uno de los países que más problemas ha tenido con el urbanismo no controlado y, por eso, el informe de la señora Auken fue muy importante en su momento. Recordemos, por ejemplo, el puerto de Granadilla.

Recientemente nuestra visita a Huelva en relación con todo lo que significaba la contaminación de la ría, demuestra que, efectivamente, es un instrumento muy útil. Y si somos capaces de acelerar, de simplificar y de concretar mucho más la acción de la Comisión cuando hay incumplimientos medioambientales, yo creo que los ciudadanos lo agradecerán.

1-152

**Angelika Werthmann (NI).** – Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Das Petitionsrecht wurde durch den Vertrag von Lissabon als wichtiger Teil der Unionsbürgerschaft verankert. Staatsangehörige aus Deutschland und Spanien bringen mit großem Abstand die meisten Petitionen ein. Mein Heimatland Österreich liegt im Vergleich zu den Spitzenreitern weit abgeschlagen. Es ist meine Überzeugung, dass eine breite öffentliche Aufmerksamkeit positive Effekte auf eine vertiefte Integration der Europäischen Union haben kann.

Die Beschlüsse der Europäischen Union haben direkten Einfluss auf das tägliche Leben der Bürger und Bürgerinnen. Denn mittels einer Petition können Bürger und Bürgerinnen direkt Kontakt mit europäischen Institutionen haben – Institutionen, die oft als sehr abstrakt und bürokratisch wahrgenommen werden.

Doch auch die Institutionen gewinnen durch eine Petition. Denn oftmals wird über eine Petition die Umsetzungsweise von Unionsrecht ersichtlich. Ein Beispiel dazu ist etwa die gegenseitige Anerkennung von Ausbildung, beruflichen Qualifikationen und Berufserfahrung. Die EU unterstützt verschiedene Mobilitätsprogramme. Damit diese auch erfolgreich funktionieren, sollte eine gegenseitige Anerkennung sichergestellt sein.



Bürger und Bürgerinnen der Union werden im Europäischen Parlament vertreten. Schon aus diesem Grunde ist es wichtig, dass sie sich mittels Petitionen direkt an uns wenden können. Als Mitglied des Petitionsausschusses setze ich mich jedenfalls aktiv für einen größeren Bekanntheits- und Wirkungsgrad des Ausschusses ein. Wenn es mehr Wissen über die Zuständigkeit der EU gäbe, dann könnte man auch das Problem des großen Umfangs von unzulässigen Petitionen in den Griff bekommen.

Und – *last but not least* – möchte auch ich mich für den Bericht bedanken!

I-153

**Erminia Mazzoni (PPE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, saluto il Commissario Šefčovič, sottolineo l'assenza per questo dibattito del rappresentante del Consiglio.

L'Unione europea – lei sa Presidente – negli anni è andata rafforzando il concetto di cittadinanza europea, quale fondamento della propria legittimazione politica e soprattutto per coltivare la propria ambizione di rappresentanza democratica. L'Unione europea, come tutti gli organismi internazionali, infatti, non può mettere in campo azioni che vadano al di là del diritto pattizio né può interpretare estensivamente i propri poteri.

Eppure ha un carattere di specialità, che le deriva proprio da quel sogno europeo dei suoi padri fondatori, che le attribuivano un carattere popolare. In particolare l'ultimo trattato, il trattato di Lisbona – di recente entrato in vigore – iscrive in una cornice politica delle Istituzioni europee, in nome dell'obiettivo di una maggiore partecipazione dei cittadini, mattoni dell'istituenda Europa dei popoli.

La commissione per le petizioni del Parlamento europeo è l'unico strumento diretto di partecipazione attiva dei cittadini alla vita delle Istituzioni europee, basti pensare che essa definisce la propria agenda dei lavori in relazione alle istanze dei cittadini e non alle indicazioni della Commissione esecutiva. Del suo lavoro e dei suoi risultati il Parlamento e la Commissione dovrebbero tenere più conto.

Dai dati della relazione del 2009, per la quale rivolgo il mio plauso al collega Iturgaiz Angulo, emerge un tasso di coinvolgimento crescente molto apprezzabile nonostante la ritrosia che in passato la Commissione europea ha sicuramente manifestato a collaborare con la commissione petizioni.

Nell'ultimo anno abbiamo migliorato le procedure interne, abbiamo avviato una revisione del metodo di esame delle petizioni ricevibili e abbiamo proposto, come hanno detto tutti quanti i colleghi, un sistema di ammodernamento del portale web per rendere più fruibile il sistema ai cittadini. È stato un anno proficuo...

*(il Presidente interrompe l'oratore)*

Vorrei concludere con un auspicio per il prossimo anno: spero in una collaborazione più proficua con la Commissione esecutiva e per questo confido nelle parole del Commissario Šefčovič e nei suoi tre punti, che spero possano trovare attuazione, e oltretutto spero che questa Commissione possa avere un ruolo specifico nella procedura che è in discussione per l'iniziativa popolare legislativa.

I-154

**Kinga Göncz (S&D).** – Én is szeretnék gratulálni a jelentéshez. Azt gondolom, hogy pontos képet ad a 2009-es évről, ami nem volt könnyű év. A bizottság tagjainak körülbelül kétharmada kicserélődött, közben emelkedett - ha enyhén is - a petíciók száma. Egyébként is izgalmas volt abból a szempontból, hogy az Európai Unió a demokratikus deficitet csökkenteni próbálta a Lisszaboni Szerződés elfogadásával, életbe lépésével.

A Petíciós Bizottság valóban nem vesz részt a jogalkotási folyamatban és emiatt sokan kevésbé fontosnak tekintik, mint más bizottságokat, de pontosan a demokratikus deficit csökkentése szempontjából kiemelt szerepe van, abból a szempontból tehát, hogy az állampolgárok és az uniós intézmények között kapcsolatot teremtsen. Fontos visszajelzés nekünk az, hogy enyhén emelkedett a benyújtott petíciók száma, de nem igazán csökkent a nem befogadható petíciók száma. Sokat kellene javítani még az információon, hogy pontosan tudják az állampolgárok, hogy mikor fordulhatnak petíciókkal a bizottsághoz.

Azt hiszem, az is fontos visszajelzés mindannyiunk számára, hogy milyen területeket érintenek a petíciók. Ezek vagy azok, ahol nem elégséges az európai uniós jogszabályok átültetése, nem elegendően jó a végrehajtásuk, vagy ahol az állampolgárok szeretnék nagyobb európai uniós kompetenciát látni: környezetvédelem, emberi jogok kérdése. Egyre több a petíció, ami a szabad mozgással kapcsolatos, igazságszolgáltatás, belső piaci kérdések, azt hiszem mind nagyon fontosak.

Én is szeretném kiemelni azt, hogy nagyon nagy szüksége van a bizottságnak arra, hogy az Európai Bizottsággal együtt tudjon működni, kiemelten Šefčovič biztos úrral, akinek a segítségére nélkül sokkal kevésbé tudunk hatékonyak lenni.

Fontos, hogy bizonyos kérdésekben igen gyorsan szülessenek döntések, ahol jóvátehetően károk történhetnek akkor, ha nem vagyunk elég gyorsak. Egyébként is az időtényező nagyon fontos, és emiatt a Bizottság együttműködése. Még egy dolgot említenék meg: nem minden nyelven egyenlő gyorsan tudjuk intézni a petíciókat. A kis nyelvek nincsenek igazán képviselve a bizottság adminisztrációjában. Fontos lenne ezt is javítani és felgyorsítani.

1-155

**Peter Jahr (PPE).** – Herr Präsident! Das Petitionsrecht ist eines der wichtigsten Rechte der Bürger der Europäischen Union. Dadurch können sie auf mögliche Verletzungen ihrer Rechte oder Missstände in der Europäischen Union aufmerksam machen. Damit sind die eingereichten Petitionen ein guter Gradmesser für das Funktionieren des europäischen Rechtssystems. Deshalb freue ich mich, dass mit rund 1 900 Petitionen noch einmal mehr Petitionen eingereicht wurden als im Jahr 2008.

Aber die Bürger haben auch ein Recht auf eine angemessene, ausreichende und kurzfristige Antwort. Das heißt, wir müssen gemeinsam unsere Arbeit und unsere internen Verfahrensabläufe optimieren. Das heißt erstens: Die so genannten Nichtpetitionen müssen schneller aussortiert werden. Sie gehören nicht in den offiziellen und umfangreichen Geschäftsgang. Zweitens: Petitionen, für die wir nicht zuständig sind, müssen schneller abgewiesen oder überwiesen werden. Und drittens: Die Abgeordneten des Petitionsausschusses sollten schneller in einen Dialog mit den Petenten kommen.

Der Petitionsausschuss hat hier eine große Chance, die Europäische Union für die Bürger ein wenig lebendiger zu machen. Ich denke, wir werden gemeinsam – wir, das heißt, der Petitionsausschuss, die Kommission und die zugeteilte Verwaltung – diese Chance in der nächsten Zeit umfangreich und angemessen nutzen.

Noch einmal vielen Dank an den Berichterstatter für seinen guten Bericht!

1-156

**Simon Busuttil (PPE).** – Nixtieq nibda jien ukoll billi nfahhar lill-kollega tieghi, is-sur Iturgaiz, għar-rapport tiegħu. Ir-rapport tiegħu importanti għax gēj minn kumitat importanti u l-Kumitat tal-Petizzjonijiet huwa importanti għaliex huwa l-pont bejnietna u ċ-ċittadini Ewropej. Il-fatt li huwa sabiħ fil-Kumitat huwa illi huwa mhux biss jagħti ċans liċ-ċittadini jgħidu tagħhom, imma forsi iktar importanti minn hekk, jiżgura li ċ-ċittadini jinstemgħu. Ftit hemm postijiet fejn iċ-ċittadini jhossu illi tassew qegħdin jinstemgħu, u żgur li dan il-Kumitat huwa dak il-post.

Jien nixtieq naċċenna fuq rapport li kont hejjejt jien fl-aħħar tas-sena 2008 f'isem dan il-Kumitat tal-Petizzjonijiet dwar direttorji kummerċjali qarrieqa: direttorji kummerċjali illi jwasslu ċittadini u anki negozji żgħar biex jirreklamaw fihom mingħajr ma jindunaw illi fil-fatt dan ikun reklam bi hlas. Din hija kwistjoni li taffettwa eluf u eluf kbar ta' ċittadini u b'mod partikolari ta' negozji żgħar. Anki entitajiet bħal għaqdiet, bħal skejjel, bħal libreriji, li lanqas biss huma negozji li jispicċaw vittmi ta' dawn id-direttorji kummerċjali. Jiena tlabt f'dan ir-rapport lill-Kummissjoni tagħmel proposta legiżlattiva biex din il-kwistjoni ssolviha darba għal dejjem. Sfortunatament, din għadha ma waslitx, u jien se nibqa' ninsisti illi dan isir. Għaldaqstant nitlob li l-Kummissarju jieħu nota ta' din għax inhossu li din hija importanti ferm.

1-157

**Lena Kolarska-Bobińska (PPE).** – Panie Przewodniczący! Sprawozdanie pokazuje bardzo dobrze, jakim ważnym elementem europejskiej demokracji jest Komisja Petycji i cały system petycji. Reagujemy tam na codzienne problemy ludzi, ale co też jest bardzo ważne, obywatele informują nas o nieprzestrzeganiu prawa europejskiego przez instytucje w krajach członkowskich, czy przez same kraje członkowskie. I my w Komisji Petycji dyskutujemy o tych sprawach i zamykamy je, ale zupełnie potem nie wiemy, czy kraje członkowskie wzięły pod uwagę nasze ustalenia.

Brakuje więc nam prawdziwych mechanizmów monitorowania, czy nasze działania przyniosły efekt, a nasze wnioski zostały wysłuchane i wzięte pod uwagę. Trudno pełnić też funkcje kontrolne, jeśli nie ma follow-upu, jeśli nie wiemy, co się dalej dzieje. I potem dzieje się też tak, że pewne petycje zaczynają do nas wracać. Skargi zaczynają być powtarzane.

Jednym z takich przykładów jest petycja z 2006 r., która w tej chwili do nas wpływa w 2010 r., i będziemy znowu się nad nią zastanawiali. Autor sprzeciwiał się wtedy budowie gazociągu Rosja–Niemcy na dnie Bałtyku, pokazując zagrożenia dla środowiska naturalnego. I w 2008 r. Parlament Europejski przyjął sprawozdanie, w którym wzywał do powstrzymania budowy gazociągu północnego na dnie Bałtyku. Nasza komisja domagała się sprawdzenia przez Komisję Europejską, czy ocena całej sytuacji została zrobiona w sposób rzetelny i czy Komisja Europejska dopilnowała sprawy. Okazuje się, że nie było monitorowania – sprawa do nas jeszcze raz wraca, więc trzeba zastanowić się i stworzyć system monitorowania, co dalej się dzieje z naszymi petycjami, które zostały zamknięte.

1-158

**Mairead McGuinness (PPE).** – Mr President, I would like to thank the rapporteur. I want to use my time to bring to the attention of the House an update on the work of the Committee on Petitions dating back to 2006 and 2007, when we set up a committee of inquiry into Equitable Life. I chaired that committee. This House voted on a report in 2007 which called on the UK Government to recognise its responsibility and to compensate Equitable Life policyholders in the UK, Ireland, Germany and elsewhere. Today many of you may have received representations from your constituents who are concerned about the extent of this compensation. There is a suggestion that compensation will only amount to about 20%. This is not

what the committee I chaired had in mind. I would like this House and the Commission in particular to look very carefully at this. I believe the new UK Government should honour what it said in its opening statement and commit to compensating all policyholders in an appropriate and fair manner.

1-159

**Sonia Alfano (ALDE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo il diritto alla petizione uno dei principali strumenti in possesso dei cittadini europei per partecipare attivamente all'attività politica dell'Unione europea.

Affrontando il mio mandato di eurodeputato con spirito di servizio e rispetto al cittadino e alla centralità che questo deve avere nelle decisioni del Parlamento europeo, mi sono più volte interessata a conoscere le petizioni che erano state presentate...

*(il Presidente invita l'oratore a parlare più lentamente)*

Mi sono più volte interessata a conoscere le petizioni che erano state presentate e allo stato di avanzamento delle stesse presso la commissione competente. Purtroppo, nonostante il regolamento del Parlamento all'articolo 5, comma 3, preveda che i deputati hanno il diritto di prendere visione di tutti i documenti in possesso del Parlamento o di una commissione, ho dovuto riscontrare che il database interno *e-Petition* è accessibile esclusivamente ai membri della commissione competente. Ho contattato l'unità di riferimento, ma purtroppo non ho ricevuto alcuna risposta.

Penso che si debba porre immediatamente rimedio a questa discriminazione che sminuisce l'importanza delle petizioni dei cittadini e non valorizza il lavoro stesso della commissione parlamentare. Abbiamo poco tempo, Presidente, per cui in un minuto uno cerca di dire tutto.

1-160

**Elena Băsescu (PPE).** – Mai întâi doresc să-l felicit pe colegul meu, domnul Iturgaiz, pentru munca depusă la acest raport.

Tratatul de la Lisabona a reconfirmat dreptul fundamental al cetățenilor Uniunii Europene de a adresa petiții Parlamentului European. Însă pentru a putea fi soluționate, aceste petiții trebuie să se încadreze exclusiv într-unul dintre domeniile de activitate ale Uniunii.

De aceea, am solicitat printr-un amendament ca viitorul portal interactiv pentru petiții să descrie cât mai detaliat responsabilitățile Uniunii în diferite domenii. Doar în acest fel se va putea elimina confuzia dintre competențele comunitare și cele naționale și se va reduce numărul petițiilor declarate inadmisibile.

Consider că pe viitor Comisia trebuie să coopereze în mod constant cu Ombudsmanul European pentru a se evita redactarea de rapoarte speciale precum cel în cazul plângerii 676 din 2008.

1-161

**Anneli Jäätteenmäki (ALDE).** – Arvoisa puhemies, onnittelut esittelijä Iturgaiz Angulolle erinomaisen informatiivisesta mietinnöstä. En ole valiokunnan jäsen, mutta tästä mietinnöstä saa hyvän kuvan valiokunnan työstä ja myös vetoamusmenettelyn hyödyllisyydestä.

Vetoamusmenettely on hyödyllinen, vaikkakin se on aika huonosti tunnettu kansalaisten kesken. Siinä riittää vielä työskarkaa. Riittää senkin jälkeen, kun Lissabonin sopimuksen voimaantulon myötä tulee käyttöön tämä uusi kansalaisaloite. Kun kansalaisaloitteen pelisäännöistä keskustellaan, on syytä ottaa oppia vetoamusvaliokunnan työstä, eikä keksiä pyörää kahta kertaa. Toisaalta kansalaisia tulee myös informoida mahdollisimman laajasti siitä, että vetoamus on eri asia kuin kansalaisaloite.

1-162

**Andrzej Grzyb (PPE).** – Panie Przewodniczący! Ciekawe sprawozdanie, ciekawa działalność tej komisji. Ostatnio ona została, w szczególności w poprzedniej kadencji, bardzo spopularyzowana przez niektóre sprawozdania, ale jednocześnie ciekawe są konkluzje sprawozdawcy, wśród których chciałbym wyróżnić właśnie tę konieczność lepszej współpracy z parlamentami narodowymi, czy też dostępność informacji dla obywateli. I tutaj w pełni zgadzam się również z panią poseł Gruny, że należy wprowadzić większe upowszechnienie roli petycji, pracy rzecznika, czy rolę, jaką może odegrać inicjatywa obywatelska.

Jednocześnie wydaje mi się bardzo istotne, aby informować o stanie zaawansowania prac nad petycją, ale również nad wykonaniem rezolucji, która jest w wyniku działalności Komisji Petycji podjęta. Przykładem jest to, co mówiła również pani poseł Kolarska-Bobińska: rezolucja w sprawie Nordstreamu została przyjęta, ale jednocześnie obywatele, na przykład w moim kraju, pytają się, co dalej. Jaki jest efekt tej rezolucji? I to jest rzeczywista odpowiedź na to, co robi Parlament Europejski.

1-163

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Chciałbym na wstępie wskazać i podkreślić, jak rośnie znaczenie Komisji Petycji jako instytucji, która słusznie przychodzi z pomocą przeciętnemu obywatelowi UE. Prawo składania petycji do Parlamentu Europejskiego jest jedną z ważnych form demokracji na szczeblu unijnym. Dla wielu osób dotkniętych różnymi problemami jest ważną formą obrony ich interesów.

Chcę wskazać na potrzebę współpracy i kontaktów Komisji Petycji Parlamentu z ich odpowiednikami w parlamentach narodowych, tak, aby tworzyć wspólny i uzupełniający się system obrony praw obywatelskich. Wyjątkowo ważne są funkcje kontrolne Komisji Petycji w stosunku do działań Komisji Europejskiej.

Na koniec chcę powiedzieć o konieczności przybliżenia naszym obywatelom kompetencji poszczególnych instytucji unijnych i krajowych.

1-164

**Maroš Šefčovič, Vice-President of the Commission.** – Mr President, if I try to focus on the most important elements in the debate, I think I can group them into three important parts: the first is better communication and a better information spread; the second is cooperation between the European Parliament and the Commission in the field of petitions; and the third concerns all issues related to the infringement procedures.

Regarding better communication, I agree with honourable Members that it is very clear that we should try to spread information better and try to find a way to explain to the citizens what the European Citizens' Initiative is, how it differs from petitions, what the relevant rights are and which rights relate to the Ombudsman. There is not enough information on the EU, and I think here we have to work together as regards how to improve the information spread among our citizens.

We have tried to improve the communication tools the Commission has at its disposal through the improved website. As I mentioned in my introductory remarks, the new Europa website is aimed precisely at overcoming that problem. We have already informed the Committee on the Internal Market and Consumer Protection about the work done on the website, and that committee will be very happy to pass that information on to the Committee on Petitions. We would welcome comments from the PETI Committee – or from any other committees in the European Parliament – on how they think we can improve the website and how we can better direct information to our citizens.

With the approval of the European Citizens' Initiative, our citizens will get a new tool with a view to setting the agenda for all of us who work on European legislation. I would like warmly thank the PETI Committee in particular, because its experience and advice was very important when we were drafting the draft regulation on the ECI. I am sure that we will be cooperating very closely in the coming days and months – when this issue is being discussed and debated in the European Parliament, and once the ECI is in place – as regards how we can work even better with this instrument and with the citizens who will be using it.

The Commission is open to working in very close cooperation with Parliament, because we realise how important petitions are for our citizens and we understand that the best answer is one which is correct, quick and not subject to delays. If this is the case, citizens will get frustrated. But sometimes it is not easy to provide quick answers because very thorough analysis and very thorough legal study has to be done. There has to be a lot of background research so things sometimes take a while, but I am sure that we will be working with Parliament in looking for ways in which we can improve and speed up the process in this area.

The last point concerns infringements. I would like to assure honourable Members that we take this issue extremely seriously, as you can see from the list of infringement procedures that have been opened. It is a regular process within the Commission. The Commission's primary goal is to encourage all Member States to uphold European law and all directives. We are trying to use all the means at our disposal to do this, including exchanges of views and encouraging Member States to correct improper transposition of European law. If this does not work, we take the matter to the European Court of Justice with a plea to correct the inappropriate transposition of European law. In the past there have been requests from the European Parliament for more information on infringement procedures. I am very glad that we have now found an understanding as to how this will be done in the future, once the framework agreement between Parliament and the Commission enters into force. I am sure that, with the additional information you will have at your disposal, you can also exercise your rights and use your influence in the Member States to ensure that European law is respected.

I took note of the other detailed questions and comments raised and I will pass them on them to the relevant departments.

1-165

**Carlos José Iturgaiz Angulo, Ponente.** – Señor Presidente, quiero dar las gracias a todos los colegas por sus palabras y sus intervenciones.

Yo creo que hay un eje común en todas las intervenciones que han hecho mis colegas. Y ese eje común es la importancia que tiene la Comisión de Peticiones, porque miles de ciudadanos depositan su confianza y sus ilusiones, en muchas ocasiones, en esta comisión para resolver sus problemas principales, sus problemas reales.

Por eso la Comisión de Peticiones —así lo han señalado varios compañeros— es, de todas las comisiones, la que tiene una relación más directa con el ciudadano, pues los ciudadanos intervienen también en ella. Y hay que salvaguardar esta comisión por su significado y mejorar los flecos pendientes, para que así, tanto el Parlamento como la Comisión, y también los peticionarios, nos sintamos aún más útiles en esta comisión.

Con su venia, señor Presidente, termino pidiéndole al Comisario que tome muy buena nota. Yo sé que el Comisario lo va a hacer, porque muchas de las quejas de mis colegas que hoy hemos escuchado aquí están llenas de razón. Tienen mucha razón en esos comentarios que han hecho: en la falta de información, en el hecho de que determinadas peticiones se hayan paralizado y no hayan seguido su curso.

Creo, por lo tanto, que no se puede mirar hacia otro lado, sino que se tiene que ir al fondo de la cuestión. Hay que solucionar esas peticiones que se han iniciado, que siguen abiertas y cuyos problemas aún no se han solucionado. Y yo creo que desde su puesto de Comisario tiene que hacer ese esfuerzo para intentar dar solución a esas quejas que hoy ha escuchado aquí, en esta Cámara.

1-166

**President.** – The debate is closed.

The vote will take place tomorrow (Tuesday 6 July 2010).

*Written statements (Rule 149)*

1-166-500

**Jim Higgins (PPE), in writing.** – I am delighted to see that the number of submitted petitions has continuously increased; this has been greatly aided by the opportunity to submit petitions online. The year 2009 saw 65% of petitions submitted online, and I am proud to say that Ireland has the highest per capita submission of petitions in the EU. The Petitions Committee is an invaluable tool for bringing Europe into citizens' lives through its direct interaction with petitioners. In 2009, 54% of petitions received were deemed inadmissible. This is a worrying trend, which if continued will inhibit the effectiveness of the committee. Most of the petitions deemed inadmissible are the result of ongoing confusion concerning the powers and responsibilities of the Petitions Committee. We need to urgently introduce information campaigns for citizens on the powers and responsibilities of the Petitions committee – this could be done through a one stop website, which would explain in a clear manner what falls under the committee's powers and responsibilities and provide information on other possible methods of redress for non petition issues. The Petitions Committee is crucial in that it brings the powers of Europe to the people, who are best placed to judge the shortcomings in the application of EU policy by Member States.

1-167

**ΠΡΟΕΔΡΙΑ: ΣΤΑΥΡΟΣ ΛΑΜΠΡΙΝΙΔΗΣ**  
*Αντιπρόεδρος*

1-168

**20 - Παρεμβάσεις διάρκειας ενός λεπτού (άρθρο 150 του Κανονισμού)**

1-169

**Πρόεδρος.** – Το επόμενο σημείο είναι οι παρεμβάσεις ενός λεπτού επί σημαντικών πολιτικών θεμάτων (άρθρο 150).

1-170

**Elena Băsescu (PPE).** – În primul rând, aş dori să îmi exprim compasiunea față de cei care suferă în urma inundațiilor din România.

23 de persoane și-au pierdut viața și peste 18 000 au fost evacuate. Au fost afectate 530 de localități din 37 de județe, aproape 9 000 de locuințe și 60 000 de hectare de teren arabil, precum și 41 de drumuri naționale, iar pagubele continuă să crească în fiecare zi.

În acest moment, ridicarea unui dig de 4,5 km la Galați, pentru a proteja acest oraș-port de revărsarea Dunării, reprezintă o prioritate. Dacă digul va ceda se va produce un adevărat dezastru: vor fi afectați peste 8 000 de oameni, precum și cei mai importanți agenți economici din Galați.

Guvernul României a anunțat că va înainta documentația privitoare la accesarea Fondului de Solidaritate al Uniunii Europene până la 15 iulie. Fac apel la Comisia Europeană ca după evaluarea exactă a pagubelor să disponibilizeze cât mai curând resurse din acest fond pentru România.

1-171

**Alf Svensson (PPE).** – Herr talman! Våra medier är för närvarande fulla av alla nedskärningar och besparingar som måste göras för att länder ska klara av skulder som man har ådragit folken. Det är väl i och för sig förståeligt att det skrivs mycket om det, men det finns ju de som inte har någonting att skära ner på, eftersom de inte har några resurser alls. Många av dessa medmänniskor lever i Afrika. Nu kommer snart tv-kamerorna att släckas från VM-fotbollens Sydafrika. Jag hoppas att vi då kan sätta nya strålkastare på de fattiga länderna söder om Sahara. Vi måste göra någonting, eftersom det är en skam att människor dör av hunger och törst, och inte har någonting så att de kan klara livhanken ens. Då tror jag att vi måste våga riva murarna mellan privat företagsamhet och verksamhet och statlig och släppa fram entreprenörerna på ett annat sätt än vad vi hittills har gjort i biståndet.

1-172

**Antonio Masip Hidalgo (S&D).** – Señor Presidente, desde este foro de libertad saludo la memoria de Saramago, al que conocí por su gran interés en dos escritores de Oviedo, mi ciudad: Leopoldo Alas y Ángel González. Oviedo, que, si hay sensatez, será Capital Europea de la Cultura 2016.

Un Saramago comprometido. Inolvidable su oposición a la guerra de Irak, su compromiso también con las pequeñas grandes causas, como la de Aminatu Haidar y todos los saharauis. Comunista, no tuvo empacho en criticar desmanes del régimen cubano, pero, sobre todo, Saramago es un gran escritor. Su huella portuguesa, ibérica, europea y universal no muere.

¡Adelante Fundación José Saramago! ¡Adelante Pilar del Río!

1-173

**Μαρία-Ελένη Κοππά (S&D).** – Κύριε Πρόεδρε, η Τουρκία, ως υποψήφια χώρα, οφείλει να συμμερίζεται τις αξίες και τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως ορίζονται στις Συνθήκες. Επομένως έχει ουσιώδη σημασία η δέσμευσή της για σχέσεις καλής γειτονίας, όπως επανειλημμένα έχει ζητήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αλλά μία δέσμευση που δεν σταματά στα λόγια. Στις 30 Ιουνίου η Τουρκία προέβη σε καινούργια προκλητική ενέργεια στη θαλάσσια περιοχή του Βορείου Αιγαίου, εντός της ελληνικής υφαλοκρηπίδας. Το τουρκικό υδρογραφικό και ωκεανογραφικό σκάφος Τσεσμέ έπλεε 13 μίλια βόρεια της νήσου Σαμοθράκης και 10 μίλια από τις ακτές της Θράκης, χωρίς να έχει ενημερωθεί η ελληνική πλευρά για την πορεία και τις δραστηριότητές του.

Η βελτίωση των διμερών σχέσεων είναι προς το συμφέρον και της Ελλάδας και της Τουρκίας. Η ηγεσία της Τουρκίας έχει το τελευταίο διάστημα μιλήσει για νέο κλίμα στις ελληνοτουρκικές σχέσεις. Όμως οι συστηματικές παραβιάσεις των χωρικών υδάτων και του εναερίου χώρου της Ελλάδας από την Τουρκία θέτουν αναπάντητα ερωτήματα για την ειλικρίνεια των προθέσεων.

Για μια ακόμη φορά από το βήμα αυτό θα ήθελα να καλέσω τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να στείλουν ένα σαφές και ηχηρό μήνυμα στην Άγκυρα για την ανοίκεια αυτή συμπεριφορά.

1-174

**Karin Kadenbach (S&D).** – Herr Präsident! Zu den größten Fortschritten der Medizin zählt sicher die Entdeckung der Immunisation. Die Impfprogramme für Kinder sind eine europäische Erfolgsgeschichte. Krankheiten, die noch im letzten Jahrhundert tausende Kinder die Gesundheit und manchmal auch das Leben gekostet haben, sind quasi ausgerottet. So jährt sich heuer die Ausrottung der Pocken zum dreißigsten Mal.

Die Wahrnehmung für impfpräventable Krankheiten nimmt ab und damit die Motivation, sich oder seine Kinder impfen zu lassen. Rückläufige Impfmotivation führt jedoch zu rückläufigen Durchimpfungsraten. Und so treten Krankheiten wie Masern und Röteln, deren Ausrottung bereits in Reichweite schien, wieder verstärkt auf. Wird ein Kind gegen ansteckende Krankheiten geimpft, so zieht es daraus einen persönlichen Nutzen in Form seiner persönlichen Gesundheit. Aber auch alle anderen Menschen ziehen daraus persönlichen Nutzen. Schutzimpfungen schützen daher nicht nur individuelle Personen, sondern auch die Gemeinschaft.

Die Wichtigkeit von Impfprogrammen für Kinder, aber auch die Wichtigkeit von Immunisierung im Allgemeinen zu vermitteln und die Impfbeteiligung weiter anzuheben, sollte gerade vor dem Hintergrund von ständig wachsenden Anforderungen an unsere Gesundheitsbudgets zu den Hauptaufgaben der europäischen Gesundheitspolitik zählen.

1-175

**Pat the Cope Gallagher (ALDE).** – Mr President, at the outset I want to support the case made by my Irish colleague, Mrs McGuinness, in relation to Equitable Life: I also call on the UK Government to deal with this issue as a matter of urgency and to honour its commitments. I have been inundated with correspondence from my own country today in relation to this.

I wish to refer now to the temporary committee set up to examine the financial perspective for the years 2014-21, which will meet for the first time on Thursday.

1-176

Mar bhall den Choiste ba mhaith liom béim a chur ar an tábhacht a bhaineann le buiséad láidir a bheith ann don talmhaíocht ó 2013 ar aghaidh. Caithfear smaoinreamh nach bhfuil i gceist le caiteachas talmhaíochta ar fad an Aontais ach 0.4% d'olltáirgeacht intíre an Aontais Eorpaigh.

1-177

The continuation of a strong agricultural budget will ensure that the Union is well equipped to meet future challenges, including food security, the preservation of natural resources, including the environment, job creation and, most importantly, the economic viability of rural areas.

1-178

**Ramona Nicole Mănescu (ALDE).** – După cum știți, România se confruntă de mai bine de o săptămână cu inundații care au dus la decesul a 23 de persoane și distrugerea a mii de locuințe.

În condițiile actuale, România are nevoie de sprijinul financiar al Comunității Europene din Fondul de Solidaritate, cu atât mai mult cu cât guvernul de la București s-a dovedit incapabil să gestioneze dezastrul, să ia toate măsurile care se impun și să reducă pagubele.

Doresc să fac un apel, domnule președinte, la solidaritate față de cei afectați de inundațiile produse în ultima perioadă în România. În acest sens, cer și Parlamentului European să sprijine activarea Fondului de Solidaritatea al Uniunii Europene și alocarea sumei considerate ca fiind corespunzătoare pagubelor produse.

Țara mea, domnule președinte, are nevoie de acest sprijin cât mai curând cu putință.

1-179

**Oldřich Vlasák (ECR).** – Součástí transevropských sítí dálnic je i dálnice D8 spojující Prahu a Drážďany. Tato dálnice je rozestavěna od 80. let. Původně měla být hotova do roku 2000. Dnes je zřejmé, že kvůli průtahům není reálný ani rok 2012.

Problémem je 16 kilometrů dlouhý úsek, který prochází Chráněnou krajinnou oblastí České středohoří. Teto projekt by měl být financován z evropských fondů ve výši zhruba 8 miliard korun, přičemž spolufinancování bude jak ze strany Evropské unie, tak České republiky. [Evropská komise](#)

však v polovině března letošního roku českému ministerstvu dopravy

opět oznámila, že posuzování projektu na dostavbu dálnice D8 je pozastaveno a vzala si další, až čtyřměsíční lhůtu na rozmyšlenou. S tímto samozřejmě nemůžeme souhlasit. Špatně to vnímá veřejnost, má to špatný dopad na životní prostředí, na objízďkách umírají lidé. Rád bych proto vyzval Evropskou komisi k laskavému urychlení procesu projednávání a vydání definitivního stanoviska.

1-180

**Γεώργιος Τούσσας (GUE/NGL).** – Κύριε Πρόεδρε, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, η ανεργία εκτινάσσεται στα ύψη σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου παίρνονται σκληρά αντιλαϊκά μέτρα. Συνολικά, στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έφτασε στα 23.113.000 ανέργους, δηλαδή 1.801.000 περισσότερους από το Μάιο του 2009. Στην Ελλάδα εκτινάχθηκε στο 10,2%, στην πραγματικότητα όμως υπερβαίνει το 15%, τσακίζει το 23% των νέων και πάνω από το 27% στις νέες κοπέλες.

Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κραδαίνει το Μνημόνιο που από κοινού υπέγραψε με την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, με τη στήριξη και των άλλων κομμάτων του Κεφαλαίου και του ευρωμονοδρομου, και προωθεί την κατάργηση της κοινωνικής ασφάλισης στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, αυξάνει τα όρια των ομαδικών απολύσεων, περικόπτει δραματικά τις αποζημιώσεις απόλυσης και τους μισθούς των νεοεισερχόμενων νέων στην εργασία κατά 20%, επεκτείνει την παιδική εργασία βαφτίζοντάς την μαθητεία, και γενικά εντείνει την άγρια εκμετάλλευση των νέων.

Η βάρβαρη αυτή καπιταλιστική πολιτική χαρακτηρίζει την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των αστικών κυβερνήσεων στα κράτη μέλη της. Η αντιλαϊκή πολιτική συνοδεύεται από τη συκοφάντηση και την ποινικοποίηση των αγώνων του ταξικού εργατικού κινήματος στη χώρα μας με ένα και μοναδικό στόχο: να φορτώσουν τα βάρη της καπιταλιστικής κρίσης στον εργαζόμενο λαό για να διασφαλίσουν τα κέρδη των μονοπωλιακών επιχειρηματικών ομίλων.

Για τον εργαζόμενο λαό είναι επιτακτική ανάγκη η συσπείρωση και κλιμάκωση του αγώνα του για την ανατροπή της αντιλαϊκής πολιτικής, για να ικανοποιηθούν οι σύγχρονες ανάγκες του.

1-181

**Χαράλαμπος Αγγουράκης (GUE/NGL).** – Κύριε Πρόεδρε, σε μια περίοδο που όλες οι κυβερνήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης βαδίζουν στα χνάρια των πρόσφατων αντεργατικών μέτρων στην Ελλάδα, κλιμακώνονται τα αντιδημοκρατικά αντικομμουνιστικά μέτρα και προβοκάτσιες των κρατών και των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θέλω να καταγγείλω συγκεκριμένα την ποινικοποίηση των κομμουνιστικών συμβόλων στην Πολωνία, την ποινικοποίηση της ιστορικής αλήθειας στην Ουγγαρία, που αμαυρώνει την αντιφασιστική νίκη των λαών. Θα ήθελα επίσης να

καταγγέλω την απαγόρευση των κομμουνιστικών συμβόλων από την κυβέρνηση της Μολδαβίας που στηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και ανάλογα μέτρα στη Ρωσία.

Με την ευκαιρία θα ήθελα για άλλη μια φορά να καταγγέλω την απόπειρα συκοφάντησης της θυσίας εκατομμυρίων κομμουνιστών και αντιφασιστών με την εξίσωση του κομμουνισμού με το φασισμό, όπως πολύ καλά γνωρίζετε.

Οι απειλές περί αντισυνταγματικότητας των απεργιών και των λαϊκών αγώνων δεν μπορούν να σταματήσουν την κοινωνική εξέλιξη, την πάλη των εργαζομένων για την ανατροπή των βάρβαρων αντιλαϊκών μέτρων. Η τεράστια εκστρατεία κατασυκοφάντησης του σοσιαλισμού έχει σκοπό να πείσει τους λαούς ότι δεν υπάρχει εναλλακτική λύση. Εμείς είμαστε αισιόδοξοι. Με σιγουριά βλέπουμε ότι οι εργαζόμενοι δίνουν τη μάχη. Ξέρουμε ότι αυτός ο αγώνας είναι η μοναδική ρεαλιστική εναλλακτική λύση στην κρίση που βιώνουν.

1-182

**Claudio Morganti (EFD).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, in qualità di vicepresidente dell'intergruppo "Disabilità" vorrei cogliere quest'occasione per parlare brevemente della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità e la sua ratifica.

Questa convenzione rappresenta allo stesso tempo un traguardo e un punto di partenza importanti per la crescita civile del mondo, tuttavia la ratifica da parte dell'Unione europea, decisa lo scorso novembre dal Consiglio, non è stata ancora confermata presso le Nazioni Unite perché alcuni Stati membri stanno ritardando l'adozione del codice di condotta tra le Istituzioni dell'Unione.

Il mio auspicio quindi è che da quest'Aula parta un impulso affinché vengano rimossi questi ostacoli e affinché le istituzioni democratiche dei rimanenti paesi europei provvedano alla ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità e, in vista della sua concreta attuazione, anche del protocollo opzionale. Se infatti l'Unione europea vuole essere leader trainante sullo scenario internazionale, non possiamo non ritenere come assolutamente prioritario il pieno godimento dei diritti da parte delle persone con disabilità a livello nazionale e europeo.

1-183

**Νικόλαος Σαλαβράκος (EFD).** – Κύριε Πρόεδρε, κυκλοφόρησε τελευταία σε ελληνική μετάφραση το βιβλίο του Τούρκου Υπουργού Εξωτερικών Αχμέτ Νταβούτογλου με τίτλο «Στρατηγικό Βάθος». Στο βιβλίο αυτό εμφανίζεται το συνεκτικό γεωπολιτικό δόγμα της Τουρκίας σαν τοπικής περιφερειακής υπερδύναμης με χώρο συμφερόντων από Αδριατική μέχρι Κίνα και με ιδιαίτερη έμφαση στην Κύπρο, Βαλκάνια και Αιγαίο.

Ιδιαίτερα για την Κύπρο, στη σελίδα 274 του βιβλίου αυτού αφιερώνεται ειδικό κεφάλαιο, στο οποίο επισημαίνεται η γεωστρατηγική σημασία της, ανεξάρτητα από το ανθρώπινο στοιχείο των κατοίκων, την εθνικότητα και το θρήσκευμά τους. Γίνεται παράλληλα σαφής επεκτατικός υπαινιγμός για την ελληνική νήσο Ρόδο.

Μάλιστα επί λέξει αναφέρεται στο στρατηγικό αυτό εγχειρίδιο ότι, όπως οι ΗΠΑ, παρ' όλο που δεν έχουν καμία πληθυσμιακή προέκταση προς την Κούβα και τα υπόλοιπα νησιά της Καραϊβικής, ενδιαφέρονται άμεσα γι' αυτά, έτσι και η Τουρκία είναι υποχρεωμένη από στρατηγική άποψη να ενδιαφέρεται για την Κύπρο πέραν του ανθρώπινου παράγοντα.

Η τάση να ανακτηθούν τέως οθωμανικά εδάφη, η οποία στο βιβλίο αυτό αναφέρεται, υποδηλώνει βία. Βία στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υπάρχει. Πρέπει να δοθεί ένα μήνυμα προς την Τουρκία.

1-184

**Franz Obermayr (NI).** – Herr Präsident! Offensichtlich um von der Krise im eigenen Land abzulenken, eröffnete Spanien in aller Eile mit der Türkei ein neues Verhandlungskapitel. Anstatt mit Ankara aber über Lebensmittelsicherheit zu verhandeln, sollte man offene Themen anpacken wie den ungelösten Zypernkonflikt, die Armenienfrage, Menschenrechte, Religionsfreiheit, Attacken gegen Christen – wie es bei der jüngsten Ermordung eines katholischen Bischofs der Fall war.

Der türkische Außenminister meinte, dass bei mehr gutem Willen seitens der EU schnellere Fortschritte im Verhandlungsprozess möglich seien. Es ist schon erstaunlich, dass Ankara die Eröffnung neuer Kapitel so ausdrücklich einfordert, aber auf der anderen Seite seine Bringschuld – nämlich die Erfüllung der Beitrittskriterien – sehr mangelhaft erledigt. Die EU lässt sich ihrerseits unter Druck setzen, und ich verstehe nicht, warum man den Erweiterungsprozess über die Köpfe der Bürger hinweg in diesem Tempo vorantreibt.

1-185

**Claudiu Ciprian Tănăsescu (NI).** – Vin astăzi în fața dumneavoastră pentru a-mi exprima mai mult decât uimirea sau regretul că, deși ne aflăm în secolul XXI, în anumite părți ale Europei, vizavi de libertatea cuvântului în presă, mai există încă practici care ne aruncă direct în vremea Inchiziției.

Este de neînțeles pentru mine cum, deși libertatea cuvântului este un drept constituțional în Uniunea Europeană, mai există state membre pentru care atât Constituția proprie, cât și reglementările europene privind dreptul la liberă exprimare sunt catalogate drept puncte vulnerabile ale siguranței naționale.



Să nu uităm că presa are rolul de a informa publicul asupra tuturor aspectelor vieții comunității pe care o reflectă și că, atâta vreme cât nu dezvăluie documente catalogate ca strict secrete, nu se poate vorbi de o atingere adusă siguranței statului respectiv.

Ar fi absurd ca guvernele să se poată prevala în orice moment de o explicație fără temei pentru a închide gura presei în mod direct sau, prin legi străambe, să-i poată impune o autocenzură născută din frică. În fond, o țară al cărei guvern devine singura sursă de informație a presei, nu cred că se mai poate numi o țară liberă și deci, europeană.

1-186

**Γεώργιος Κουμουτσάκος (PPE).** – Κύριε Πρόεδρε, την περασμένη εβδομάδα το τουρκικό ερευνητικό σκάφος Τσεσμέ διεξήγαγε χωρίς καμία προηγούμενη ειδοποίηση και χωρίς έγκριση της Ελλάδας υποθαλάσσιες έρευνες σε περιοχή που τόσο από νομικής όσο και από γεωφυσικής πλευράς ανήκει πέραν πάσης αμφιβολίας στην Ελλάδα. Αυτό προκάλεσε την έντονη διπλωματική αντίδραση της Αθήνας.

Βασική αιτία αυτής της συμπεριφοράς, που δημιουργεί προβλήματα στις σχέσεις καλής γειτονίας με κράτος μέλος, είναι το γεγονός ότι η Τουρκία δεν έχει υπογράψει και δεν έχει κυρώσει τη Σύμβαση για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας. Υπενθυμίζω ένα πολύ σημαντικό γεγονός: η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας είναι διεθνής συμφωνία μικτού χαρακτήρα, έχει υπογραφεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όλα τα κράτη μέλη, και από όλα τα υποψήφια κράτη μέλη εκτός από την Τουρκία. Αποτελεί λοιπόν αναπόσπαστο μέρος του κοινοτικού κεκτημένου. Γι' αυτό το λόγο κάθε υποψήφια χώρα οφείλει να υιοθετήσει την UNCLOS προκειμένου να ενταχθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πρόκειται για πολύ σοβαρή προϋπόθεση. Η μη εκπλήρωσή της από την Τουρκία θα έχει αρνητικές επιπτώσεις και στα επόμενα στάδια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων και σε ειδικά κεφάλαια, όπως το κεφάλαιο αλιείας και ενέργειας, γι' αυτό το Κοινοβούλιο πρέπει να ενθαρρύνει την Τουρκία να υπογράψει και να κυρώσει τη συμφωνία αυτή.

1-187

**Róża Gräfin von Thun und Hohenstein (PPE).** – Mr President, I would like to come back to the discussion that we had today...

1-188

...o inicjatywie obywatelskiej. Chciałabym, żebyśmy jeszcze raz położyli na to bardzo duży nacisk. Mam wrażenie, że opuszciliśmy w tej dyskusji dzisiejszej element komunikacji społecznej taki, na który kładliśmy nacisk, kiedy promowaliśmy traktat lizboński. Mówiliśmy często obywatelom, że jest to największa innowacja traktatu lizbońskiego, że obywatele naprawdę będą traktowani podmiotowo. A tym czasem nie widzę wystarczającego zaangażowania Parlamentu Europejskiego w komunikowanie tej sprawy.

Rozmawiałam z bardzo wieloma obywatelami o inicjatywie obywatelskiej: oni na ogół nie bardzo wiedzą, że ona istnieje. Musimy bardzo szybko i sprawnie skończyć prace nad tą inicjatywą i udostępnić ją obywatelom. Nie straćmy tej szansy, żeby przybliżyć instytucje obywatelom. Właśnie taka szansa w tej chwili zaistniała.

1-189

**Maria Da Graça Carvalho (PPE).** – Senhor Presidente, segundo dados do Eurostat, o desemprego voltou a subir na UE. Em Portugal atingiu um novo máximo, e esta situação é comum aos países mais atingidos pela crise.

O corte cego e drástico no investimento público, combinado com a falta de liquidez nos mercados, poderá conduzir a uma situação catastrófica em termos de desemprego. É urgente tomar medidas pragmáticas. São, em geral, países da coesão que têm à sua disposição fundos da UE, mas a execução destes fundos é extremamente baixa devido à complexidade, morosidade e falta de flexibilidade.

Aproximamo-nos do período da revisão intercalar dos Fundos Estruturais. Apelo à Comissão e aos Estados-Membros para que levem a cabo uma profunda revisão destes programas, orientando para investimentos produtivos. Apelo ainda à simplificação dos procedimentos de modo a estes fundos serem aplicados de forma ágil e flexível. Reitero a importância das PME e o apoio ao empreendedorismo e ao primeiro emprego dos jovens. Lembro que se, por exemplo, o QREN ajudasse cada PME portuguesa a empregar um trabalhador, o problema do desemprego ficaria praticamente resolvido em Portugal.

1-190

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – Antidemokratikus, autoriter kormányok egyik központi törekvése, hogy korlátozzák a média szabadságát. Az azonban különösen aggasztó, hogy több uniós országban is tapasztalható a közmédia függetlenségének súlyos fenyegetése. Észre veszi-e az Európai Bizottság, a Tanács, a Parlament az uniós normák, a koppenhágai kritériumok megsértését? Az Unió észre veszi-e azt, hogy több tagállamban korlátozzák a közmédia függetlenségét? Közvetlen politikai irányítás alá vonják azokat, az anyagi támogatások megvonásával pedig nyomást gyakorolnak rájuk. Egyre gyakoribb jelenség, hogy a médiában megjelenő információkat a kormánypártok politikai szempontokból korlátozzák. Ezért elengedhetetlenül fontos, hogy támogassuk Ivo Belet képviselőtársunk jelentését, hogy

igenis monitoringozza az Európai Unió, az Európai Audiovizuális Megfigyelő Intézet, hogy a tagállamok betartják-e a médiák függetlenségét. Javaslom, hogy egészítsük ki az európai ombudsman mandátumát a média függetlenségének vizsgálatával. Meg kell védenünk a sajtószabadságot, az európai jogállamiság alapját!

1-191

**Ивайло Калфин (S&D).** – Уважаеми г-н Председател, уважаеми г-н Комисар, позволете ми с особена загриженост да поставя пред вас въпроса за признаването на дипломите за висше образование в рамките на Европейския съюз.

За съжаление, въпреки многократните обсъждания и много ясното европейско законодателство, някои страни членки продължават да създават трудности, а в някои случаи да не признават квалификацията, посочена в дипломите. Бих могъл да посоча примера с България, където признаването на образователна степен, получена от университет в друга страна членка на Европейския съюз, не става автоматично, както е редно.

Изисква се представяне на редица допълнителни документи, които се разглеждат от специална комисия. Освен значителните разходи на средства и време, гражданите, които искат да легализират своите дипломи, рискуват да получат отказ. С това се изнемват правата на университетите да преценяват обстоятелствата за издаване на диплома, което е в пряко противоречие с Директива № 8948 на Съвета от 21 декември 1988 г., както и на практиката на Съда на Европейските общности. Смятам, че Комисията трябва да вземе мерки за прекратяване на тази несправедливост.

1-192

**Ricardo Cortés Lastra (S&D).** – Señor Presidente, colegas, me gustaría en esta intervención solidarizarme con las víctimas de las recientes inundaciones acontecidas en Europa.

Quisiera llamar la atención sobre la situación en el norte de España, en particular en las regiones de Cantabria, Asturias, Galicia y País Vasco, que han sufrido los efectos del temporal de lluvias torrenciales y que están trabajando para que todo vuelva a la normalidad cuanto antes.

De forma muy especial querría felicitar a todos los efectivos de protección civil y de los ayuntamientos afectados, que han trabajado muy duro para garantizar la seguridad de los ciudadanos y para reducir los daños de las zonas afectadas.

Es el momento de terminar de evaluar los daños y de reclamar ayudas para las zonas afectadas. El nuevo Fondo de Solidaridad de la Unión Europea podría ser una de las herramientas para responder, de forma efectiva, a este tipo de situaciones.

Y es necesaria una aplicación efectiva de la Directiva sobre inundaciones que nos permita estar aún más preparados para afrontar este tipo de situaciones.

1-193

**Jelko Kacin (ALDE).** – V nedeljo 11. julija bo minilo 15 let, odkar so pripadniki vojske Republike srbske pod poveljstvom generala Mladića v Srebrenici začeli izvrševati najstrašnejši zločin nad civilnim prebivalstvom na tem kontinentu po koncu druge svetovne vojne. Več kot 8000 mož in dečkov, tudi otrok, so nasilno ločili od družin in odpeljali na morišča. Iztrebljanje moškega prebivalstva širšega področja vzhodne Bosne na meji s Srbijo, ker so pripadali bošnjaški etnični skupnosti, je okruten zločin.

Primer Srebrenice je etnično čiščenje najstrašnejše vrste, je zločin proti človeštvu, ki ga je meddržavno sodišče za vojne zločine na območju nekdanje Jugoslavije leta 2001 razglasilo za genocid. Genocid v Srebrenici je z razsodbo razglasilo tudi mednarodno sodišče OZN v Haagu leta 2007. V spominskem centru v Potočarih bodo pokopali doslej največje število identificiranih ostankov žrtev izkopanih iz prikritih množičnih grobišč. 800 nedolžnih žrtev tega okrutnega maščevanja bo končno našlo svoj mir.

Prav je, da se v Evropskem parlamentu ta teden spomnimo te balkanske groze in ponovno zahtevamo, da odgovorni poveljniki stopijo pred sodnike in odgovarjajo za svoje zločine.

1-194

**Oreste Rossi (EFD).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, nei giorni scorsi la polizia belga ha fatto un'irruzione che non ha precedenti nella storia della Comunità europea, nell'arcivescovado di Malines, mentre era in corso una riunione dei vescovi cattolici, sequestrando loro telefoni, computer e documenti riservati.

I vescovi sono stati sequestrati per nove ore senza essere stati preventivamente raggiunti da notifiche giudiziarie. Tra i documenti sequestrati risultano esserci atti coperti dal segreto confessionale, depositati da cittadini che avevano chiesto espressamente di restare anonimi. Sono state profanate e distrutte con martelli pneumatici le tombe di due cardinali sepolti nell'adiacente cattedrale.

Considerato che il trattato di Lisbona, firmato da Sua Maestà Re dei belgi, si ispira alle eredità culturali, religiose e umanistiche dell'Europa, da cui si sono sviluppati i valori universali dei diritti inalienabili della persona, della libertà, della democrazia, dell'uguaglianza e dello Stato di diritto, chiedo al Presidente del Parlamento che si attivi nei confronti dell'Alto rappresentante per gli affari esteri, baronessa Ashton, affinché venga a relazionare sui fatti occorsi e su come intende rimediare all'incidente diplomatico causato da un comportamento illegittimo di un paese membro dell'Unione europea nei confronti dello Stato della Città del Vaticano.

1-195

**Csaba Sógor (PPE).** – A közép-kelet-európai országok uniós csatlakozása és a bővítési folyamat kiterjesztése a Nyugat-Balkánra óriási kihívást jelent az EU-nak. Gazdasági kérdésekről rengeteg szó esik. Most egy olyan sajátosságra hívnám fel a figyelmet, melyről gyakran elfeledkezünk. Ezen országokban jelentős számú nemzeti kisebbségi közösség él. Ők nem bevándoroltak valahonnan, hanem történelmi okokból, a gyakori határmódosítások miatt kerültek egy másik állam fennhatósága alá. A kisebbségek nyelvi jogait sok esetben nagyvonalúbban szabályozzák az Unió kívüli országok, mint egyes tagállamok. Ennek oka, hogy a nevezett országok rájöttek: az ország érdekét szolgálja, ha a kisebbségek jól érzik magukat szülőföldjükön. Ezen a téren talán egyes uniós tagállamok is tanulhatnak a tagjelöltektől. Európa minden polgára azonos megbecsülést és bánásmódot érdemel nemzetiségétől, állampolgárságtól és anyanyelvétől függetlenül.

1-196

**Danuta Jazłowiecka (PPE).** – Panie Przewodniczący! Moje osobiste doświadczenia spowodowały, że chciałabym zwrócić uwagę Parlamentu Europejskiego na kwestię opieki medycznej eurodeputowanych w sytuacjach nagłych wypadków z granicami Europy. Mój przypadek, a po nim przypadek z Haiti świadczą o potrzebie stworzenia precyzyjnych uregulowań dla posłów, którzy podczas repatriacji wymagają stałej opieki lekarskiej. W Parlamencie brak jest odpowiedniej komórki, która w takich sytuacjach odpowiadałaby za organizację powrotu posła. Myślę, że należałoby utworzyć w Parlamencie podmiot odpowiedzialny za tego rodzaju sytuacje.

Panie Przewodniczący! Drodzy koledzy! Z tego miejsca pragnę podziękować za troskę o mój stan zdrowia w tych trudnych dla mnie chwilach. Pragnę szczególnie podziękować za doskonałą opiekę zarówno lekarzom, jak i całemu personelowi medycznemu pierwszego szpitala w Szanghaju oraz pani Petrze Claes, panom Esteli Burriel i Lorenzo Manelli z Parlamentu Europejskiego za zaangażowanie i ogromną pomoc, której mi udzielili. Dziękuję z całego wzmocnionego serca.

1-197

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Kryzys gospodarczy dotyka wielu osób. Chcę wskazać na potrzebę, czy wręcz konieczność, podjęcia specjalnych działań ochronnych wobec osób żyjących w ubóstwie, wykluczonych, ludzi starszych oraz bezrobotnych i młodzieży.

Młodzież stanowi najliczniejszą grupę wśród bezrobotnych. Często wkracza w dorosłe życie przy braku perspektyw, ze słabą pozycją startową. Wiemy, że najlepszą formą przetrwania kryzysu jest edukacja, inwestycja we własny rozwój. W okresie kryzysu likwidowane są miejsca pracy, zamykane zakłady. Na szczęście funkcjonują uniwersytety i inne uczelnie. Istnieją także różne formy kształcenia ustawicznego. Dlatego należy stworzyć odpowiednie formy wsparcia na rzecz edukacji i ludzi młodych. Dobrze się stało, że z inicjatywy sprawozdawcy, pani poseł Sidonii Jędrzejewskiej jednym z priorytetów budżetu na 2011 r. są właśnie sprawy młodzieży.

1-198

**Marc Tarabella (S&D).** – Monsieur le Président, plus que jamais, l'Europe de certains politiques n'est plus l'Europe des citoyens. Pourquoi? Parce que certains d'entre nous, des politiques, se mettent totalement hors jeu.

Comment expliquer aux gens qu'on préfère annuler un rendez-vous avec des ONG qui luttent contre la faim dans le monde pour recevoir un joueur de football comme un prince, et ce, le jour où deux millions de personnes manifestent leur désarroi dans les rues de France à propos des retraites? Mais voilà qu'il y a cinq jours, un entraîneur de football répond en urgence à des questions dans le cadre d'une enquête parlementaire. Y avait-il eu mort d'homme? Licenciements massifs? Pollution environnementale? Attentat terroriste? Non, pas du tout. Juste une équipe de foot qui, comme 31 autres, ou comme 30 autres, va perdre ou a perdu, et un entraîneur qui ne tend pas la main à son homologue sud-africain, comme un président qui ne tend pas la main à ses concitoyens. Et si, dans le monde, il n'y avait pas que des footballeurs millionnaires puérils et même pas patriotes, s'il y avait des gens qui perdent leur emploi, des gens à la retraite qui ne savent pas comment se chauffer pendant l'hiver? Ces gens existent, et pas seulement en période électorale.

Désolé, Monsieur le Président Sarkozy, nous n'avons pas – et nous n'aurons jamais – les mêmes valeurs ni les mêmes priorités.

1-199

**Ioan Enciu (S&D).** – Doresc să exprim condoleanțe familiilor cetățenilor care și-au pierdut viața în urma inundațiilor din România. Îi asigur pe toți cei care au avut de suferit în urma acestor grave evenimente că suntem și vom fi alături de ei.

Din păcate, lipsa unei infrastructuri necesare de prevenție și slaba pregătire a autorităților române, în ciuda situațiilor similare care au avut loc în trecut, au dus la provocarea de pagube materiale și, ce este mai trist, la pierderea de vieți omenești.

Așa cum am solicitat și la dezbateră din sesiunea trecută, cer din nou Comisiei să vină cu o propunere urgentă de măsuri privind amenajarea bazinelor hidrografice ale râurilor interne și transfrontaliere din statele membre, precum și cu un set de măsuri financiare destinate derulării acestor investiții critice, astfel ca în viitor asemenea situații să nu mai apară.

Mulțumesc pe această cale în numele poporului român Franței, Belgiei, Austriei și Estoniei pentru reacția rapidă avută în ajutorarea României, în urma activării mecanismului comunitar de protecție civilă.

1-200

**Paul Nuttall (EFD).** – Mr President, I would like to bring to this House's attention a riddle which seems to be confusing MEPs from my own region in the North-West of England. In November 2009, Cumbria, which is in the northern part of my constituency, was hit by serious flooding. Homes were destroyed, businesses were ruined and sadly, a life was lost. As a result of the disaster, the British Government had every right to apply for the EU Solidarity Fund for assistance, and I am led to believe that the money which could have come in aid could have been up to GBP 100 million. Bizarrely, however, the British Government failed to apply.

The people of Cumbria are honest folk. They work hard and they pay their taxes and a good portion of that is sent out to Brussels. Therefore I believe that they have the right to ask for some of their money back, and I consider it a failure of the Labour Government that it failed to act on this issue.

1-201

**Iosif Matula (PPE).** – Inundațiile grave din ultimele săptămâni au afectat teritorii foarte întinse din România. Din păcate, sunt și 23 de victime, peste 18 000 de persoane evacuate, dar și imense pagube materiale, inclusiv mii de case afectate; și, ce este foarte grav, valul inundațiilor continuă.

Guvernul României coordonează bătălia cu apele, dar a trecut și la evaluarea pierderilor, exprimându-și interesul pentru accesarea Fondului de Solidaritate al Uniunii. Suma pe care o va putea accesa România va acoperi, evident, doar o parte din costul total al reconstrucției, dar va reprezenta un semnal important pentru cetățenii care și-au pierdut într-un timp foarte scurt tot ce au adunat într-o viață.

Ajutorul Uniunii va exprima coeziunea europenilor în fața dezastrelor de orice natură, mai ales pe fondul crizei. Tocmai de aceea, rog Comisia Europeană și pe colegii deputați să fie solidari cu România și să aprobe acest ajutor financiar, imediat ce autoritățile vor înainta situația pagubelor și planurilor de reconstrucție.

1-202

**Victor Boștinăru (S&D).** – Între cele două războaie mondiale, România, Ungaria, Italia au cunoscut regimuri dictatoriale, regimuri fasciste, care au generat violență în plan intern și în plan internațional.

Astăzi, Italia se confruntă cu monopolul asupra mass-media practicat de premierul Silvio Berlusconi. În Ungaria, guvernul Orban, al cărui partid aparține unui grup politic din Parlamentul European, își propune monopolul pe termen lung asupra audiovizualului public. În România, președintele Traian Băsescu, susținut de către un partid membru al aceluiași grup politic din Parlamentul European, declară mass-media ca o vulnerabilitate la adresa siguranței naționale.

Vreau să cred că Uniunea noastră a tras toate lecțiile din trecut și că se va opune încăleării explicite a unor acte fondatoare și a unor valori fundamentale ale Uniunii Europene.

1-203

**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska (PPE).** – Panie Przewodniczący! Dnia 1 lipca rozpoczęła się belgijska prezydencja Unii Europejskiej. W przeciwieństwie do poprzednich prezydencji rząd belgijski nie przedstawił swoich priorytetów, a jedynie opracowano program prac dostosowany do kalendarza unijnego.

Rodzi się zatem pytanie, czy podczas tego półrocza zostaną poruszone ważne dla mieszkańców Unii Europejskiej problemy. Co prawda rząd belgijski zapowiedział, że podczas swojej prezydencji dokona przeglądu unijnych aktów prawnych i działań na wypadek katastrof naturalnych. Jest to bardzo ważne, zwłaszcza w aspekcie mających miejsce klęsk powodzi, który ostatnio dotknęły nie tylko mój kraj, Polskę, ale również Rumunię, Słowację, Węgry czy Francję. Ludzie dotknięci taką tragedią oczekują szybkiej i sprawnej pomocy, a także dobrej koordynacji podjętych działań. Mam więc nadzieję, że pomimo wewnętrznych problemów podczas prezydencji belgijskiej zostaną podjęte prace w tej materii tak, jak zostało to zapowiedziane.

Jednocześnie chciałabym podziękować tym wszystkim, którzy pospieszyli z pomocą ofiarom powodzi nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach Unii Europejskiej, które zostały dotknięte tą tragedią.

1-204

**Andrzej Grzyb (PPE).** – Panie Przewodniczący! 21 czerwca Rosja ograniczyła dostawy gazu dla Białorusi, zapowiadając jednocześnie, że może być dalsza redukcja, jeżeli ten kraj nie zapłaci około 200 milionów dolarów płatności. Białoruś stwierdziła, że to zmniejszenie może wpłynąć również na techniczne zaburzenie tranzytu do innych krajów członkowskich Unii Europejskiej. Eksperti stwierdzili, że miało to służyć, między innymi, skłonieniu Białorusi do podpisania kodeksu celnego, zmierzającego do powołania unii celnej, czy też skłonieniu Białorusi do przestrzegania kontraktu, uzyskania rynkowych cen w eksporcie do Białorusi, jak również skłonieniu Białorusi do sprzedaży strategicznych firm, np. sieci przesyłowych.

Ale również mogło to wpłynąć na wizerunek, jako jednego z krajów tranzytowych, i w konsekwencji uzasadnić chociażby takie inwestycje, jak Southstream, czy też Nordstream. Jednocześnie chciałem postawić pytanie do Komisji Europejskiej o ocenie skuteczności mechanizmów wczesnego ostrzegania o przerwach w dostawach surowców energetycznych, bowiem mamy podpisaną umowę z Rosją 16 listopada 2009 r.

1-205

**Mairead McGuinness (PPE).** – Mr President, I want to welcome today's paper from the Commission on the retail market monitoring report: 'Towards more efficient and fairer retail services in the internal market for 2020'. This is a very important report and I hope it is the first step on the road to greater transparency in the entire retail chain.

Just last week we saw examples of an inexplicable situation of very low agricultural commodity prices in some Member States, my own included, and yet very high food prices for consumers. There is certainly a market malfunction, as the Commission rightly points out. I think it significant that in this paper we are looking at not just the economic aspects of retailing but also the social, environmental and consumer impacts in this sector.

I hope that Parliament will put in submissions by 10 September. I hope it does not take 10 years to get a fairer retail sector, because at the moment both consumers and producers are losing out.

1-206

**Πρόεδρος.** – Περαιτώνεται το σημείο αυτό.

1-207

## **21 - Προώθηση της πρόσβασης των νέων στην αγορά εργασίας, ενίσχυση του καθεστώτος των περιόδων άσκησης, πρακτικής και μαθητείας (συνοπτική παρουσίαση)**

1-208

**Πρόεδρος.** – Το επόμενο σημείο στην ημερήσια διάταξη είναι η έκθεση της Emilie Turunen, εξ ονόματος της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων, σχετικά με την προώθηση της πρόσβασης των νέων στην αγορά εργασίας, την ενίσχυση του καθεστώτος των περιόδων άσκησης, πρακτικής και μαθητείας των ασκούμενων και των μαθητευόμενων (2009/2221(INI)) (A7-0197/2010)

1-209

**Emilie Turunen, ordfører.** – Hr. formand! Jeg står her i dag som ung politiker og som ordfører med en appel. Det sidste år er stadig flere af mine venner blevet arbejdsløse. Det er motiverede unge mennesker, der gerne vil bidrage til samfundet, men som i stedet må stille sig bag i arbejdsløhedskøen, for jobs er der ingen af! Eksempler på disse unge findes i millionvis i Europa, og de bliver flere og flere. Derfor sætter Europa-Parlamentet sig med denne initiativbetænkning i spidsen for en ny dagsorden. Vi vil ungdomsarbejdsløsheden til livs. Vi nægter at lade ungdomsarbejdsløsheden bide sig fast i en hel generation, og vi vil insistere på at hjælpe unge godt i gang med uddannelse og beskæftigelse.

Statistikken fortæller os, at omkring 5,5 millioner unge under 25 i EU er ramt af arbejdsløshed, og at unge således er ramt dobbelt så hårdt som befolkningen generelt.

Årsagen til, at jeg er særlig bekymret for ungdomsarbejdsløsheden, er, at den risikerer at skabe livslange ar for den enkelte og for samfundet. Vi kender kun alt for godt konsekvenserne af at lade stå til fra firserne, hvor man tabte en generation til langtidsledighed, til overførselsindkomster og til social eksklusion. Det er alt for dyrt. Men det handler ikke kun om økonomiske prognoser, det handler om mennesker af kød og blod. Om unge med høje forventninger til sig selv, som føler, at de ikke slår til. Unge, der får svært ved at komme tilbage på arbejdsmarkedet, hvis ikke vi samler dem op nu.

Derfor beder vi som Europa-Parlament alle medlemslande om at prioritere bekæmpelse af ungdomsarbejdsløsheden, og vi beder dem om at investere i uddannelse. Og derfor er det også centralt, at EU netop nu som strategisk prioritering samles om fælles strategier. Vi har brug for en integreret og ambitiøs tilgang med en kombination af uddannelsespolitik, økonomisk politik, beskæftigelsespolitik og social politik. Det har vi på lokalt, nationalt og europæisk plan.

Med denne initiativbetænkning sender Europa-Parlamentet en række konkrete forslag til Kommissionen, til Rådet og til medlemslandene. Lad mig fremhæve et par af de mest centrale:

1. Vi foreslår en europæisk ungdomsgaranti, der sikrer, at alle unge under 25 maksimalt oplever fire måneders arbejdsløshed. Derefter skal de tilbydes et job, et uddannelsesforløb eller opkvalificering.
2. Vi foreslår et EU-kvalitetscharter for akademiske praktikanter, der skal sikre, at praktikopholdene (på engelsk internships) sker i forbindelse med uddannelserne, og at praktikanterne ikke bruges som billig arbejdskraft. Samtidig foreslår vi flere og bedre lærepladser (på engelsk apprenticeships) for unge under faglig uddannelse.
3. Vi foreslår, at alle lande i EU etablerer taskforces til bekæmpelse af ungdomsarbejdsløshed, ligesom EU i fællesskab skal nedsætte en taskforce til koordinering, videndeling og nye initiativer.
4. Vi foreslår flere midler til Den Europæiske Socialfond, og vi vil øremærke 10 %, minimum 10 %, af disse til projekter for unge.

Og så vil vi sikre et stop for diskriminerende praksis på arbejdsmarkedet, hvor unge udelukkende på baggrund af deres alder bliver hindret adgang til sociale ydelser og til ordentlig løn.

Disse forslag og alle de andre forslag i betænkningen er vores bud på at vende ungdomskrisen i Europa. Med de rette politikker og investeringer kan vi transformere det europæiske arbejdsmarked og skabe en bedre fremtid for Europas unge. Vi er her i Europa-Parlamentet klar til at gøre vores del for at skabe flere job og bedre praktikpladser, og vi er i Europa-Parlamentet klar til at gøre en forskel for Europas unge.

1-210

**Elena Băsescu (PPE).** – La nivelul Uniunii Europene, șomajul în rândul tinerilor sub 25 de ani a depășit pragul de 5 milioane, reprezentând un procent de aproape 20 %.

Datorită situației economice dificile, tinerii întâmpină acum și mai multe dificultăți în găsirea unui loc de muncă decent. De aceea, consider că statele membre trebuie să promoveze integrarea activă a tinerilor în societate și pe piața muncii, însă acest lucru nu este posibil fără o educație solidă și de calitate.

Potențialul tinerilor reprezintă o resursă neutilizată suficient. Pe fondul schimbărilor demografice, ei pot contribui în mod activ la consolidarea sistemelor de protecție socială.

În final, doresc să atrag atenția asupra situației tinerilor din mediul rural. Statisticile demonstrează că aceștia sunt defavorizați. Ei își găsesc mai greu un loc de muncă decât cei din mediul urban.

1-211

**Sidonia Elżbieta Jędrzejewska (PPE).** – Panie Przewodniczący! Mobilność i edukacja młodzieży to priorytety budżetowe Parlamentu Europejskiego na 2011 rok. Dopiero kilka tygodni temu przyjęliśmy tutaj na tej sali nasz mandat do negocjacji budżetu Unii Europejskiej na 2011 rok. Dla mnie sprawozdanie pani Emilie Turunen pokazuje bardzo wyraźnie, jak właśnie te obszary: mobilność i edukacja młodzieży wymagają wzmożonej uwagi oraz aktywnych działań.

Należy podkreślić, że sprawozdanie pani Turunen stanowi kolejny dowód potwierdzający kluczowe znaczenie zapewniania warunków edukacji oraz wspierania wszelkich praktycznych form mobilności młodzieży tak, aby realizować strategię 2020. Ułatwianie młodym ludziom wejścia na rynek pracy to równocześnie działanie niezbędne do zmniejszenia ogólnej stopy bezrobocia w państwach Unii Europejskiej, bezrobocia, które jest największym utrudnieniem i blokadą dla wzrostu gospodarczego. Tym bardziej istotne jest, by w negocjowanym budżecie Unii Europejskiej znaleźć odpowiednie środki na realizację opisanych w sprawozdaniu celów.

1-212

**Jaroslav Kalinowski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Bezrobocie to problem dotyczący Unię Europejską szczególnie dotkliwie w ostatnich latach, nasilony przez kryzys gospodarczy. To problem spotęgowany, jeśli dotyka coraz więcej osób młodych, ludzi kończących szkoły, wyższe uczelnie i pragnących rozpocząć samodzielne życie. Poza dotkliwymi konsekwencjami społeczno-psychologicznymi, jakie brak pracy ma dla młodego człowieka, masowa skala tego zjawiska ma również bardzo negatywne skutki dla ekonomiki poszczególnych krajów. Nie możemy dopuścić, aby kolejne generacje obywateli Unii stanęły przed widmem dyskryminacji społecznej i fatalnej koniunktury, dlatego musimy robić wszystko, co w naszej mocy, aby zagwarantować młodzieży solidne wykształcenie wraz z praktyką zawodową oraz sprawiedliwe wynagrodzenie, zapewniające godne warunki życia i startu w dorosłe życie.

1-213

**Sergio Gaetano Cofferati (S&D).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, volevo ringraziare la collega Turunen per il lavoro svolto. Come tutte le statistiche impietosamente ci ricordano, nei paesi dell'Unione, senza eccezione alcuna, i soggetti maggiormente colpiti dalla crisi sono stati coloro che avevano un lavoro temporaneo, le donne e gli immigrati.

I possessori di un lavoro temporaneo sono in prevalenza giovani, per questa ragione abbiamo percentuali impressionanti, che non ricordavamo da tantissimo tempo, di ragazzi che non riescono a trovare un lavoro. La crescita lenta che molti prevedono non prima di due anni, la maggior permanenza degli anziani nell'attività lavorativa per le ragioni di riforma dei sistemi previdenziali che tutti conoscono, faranno sì che questo problema sia destinato ad aumentare nel corso degli anni che verranno.

Per questa ragione è molto importante il lavoro che è stato fatto e credo che sia indispensabile che ciascun paese membro consideri il tema della disoccupazione giovanile come un tema specifico intorno al quale predisporre politiche di intervento.

1-214

**Συλβάνα Ράπητη (S&D).** – Κύριε Πρόεδρε, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με αυτή την έκθεση πρωτοβουλίας, την οποία πάρα πολύ καλά έκανε η κ. Emilie Turunen, και τη συγχαίρω γι' αυτό, ζητά από το Συμβούλιο και την Επιτροπή μία καλύτερη στρατηγική απασχόλησης. Και αυτό για έναν πάρα πολύ απλό λόγο: οι νέοι έχουν ανάγκη την Ευρώπη αλλά και η Ευρώπη έχει ανάγκη τους νέους.

Η σχέση αυτή είναι αμφίδρομη, είναι όμως πάρα πολύ σημαντική και πρέπει να λειτουργήσει για έναν πολύ απλό λόγο: εάν δεν λειτουργήσει αυτή η σχέση, και οι δύο πλευρές θα γίνουν φτωχότερες. Και οι μεν νέοι έχουν όλη τη ζωή τους μπροστά για να έχουν δευτερες και τρίτες ευκαιρίες. Η Ευρώπη όμως είναι αρκετά γερασμένη για να έχει μια ευκαιρία ακόμη σε τούτους τους δύσκολους καιρούς της οικονομικής κρίσης.

1-215

**Ida Figueiredo (GUE/NGL).** – Senhor Presidente, como este relatório demonstra, é muito grave o que se passa com os jovens, cada vez com mais dificuldades em encontrar emprego.

O desemprego dos jovens já ultrapassa, em média, os 21 % na União Europeia, mas, nalguns países, é ainda muito superior, e cada vez é mais difícil aos jovens que concluem os seus estudos encontrar um emprego com direitos, um emprego com salários dignos. Em geral, o que lhes oferecem é um estágio, muitas vezes não pago, usando assim os jovens e a sua necessidade de um trabalho para os explorar, não lhes pagar sequer os estágios e, quando lhes dão um emprego, é precário, mal pago e sem direitos.

É uma situação inadmissível e, por isso, é preciso que haja políticas direccionadas para impedir que esta exploração continue, inclusivamente criando empregos para os jovens, mas também garantindo os direitos que têm.

1-216

**Oreste Rossi (EFD).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, è fondamentale aiutare e guidare i giovani nel mondo del lavoro. Non è sufficiente la scuola a formare i lavoratori del futuro, ma occorre favorire l'apprendistato presso le aziende.

Contrastare la disoccupazione, specie giovanile, è una delle sfide più importanti dell'Unione europea. Proprio per questo dobbiamo fare attenzione a non chiedere troppo, ad esempio nella lotta contro i cambiamenti climatici, alle imprese, altrimenti, se decidono di chiudere, per i nostri lavoratori non ci sarà futuro. Pensiamo piuttosto a contrastare le importazioni di merci a basso costo da quei paesi terzi che non rispettano le nostre regole e i diritti dei lavoratori, specie se minori.

1-217

**Angelika Werthmann (NI).** – Herr Präsident! Die anhaltende wirtschaftliche Situation in der EU hat gezeigt, wen es wirklich trifft: die jungen Menschen, jünger als 25 Jahre, von denen 21,4 % arbeitslos sind. Das sind doppelt so viele wie die Gesamtarbeitslosenquote in der EU! Junge Arbeitslose leiden auch später unter den Folgen der Arbeitslosigkeit. Die Jugendarbeitslosigkeit birgt aber auch erhebliche soziale und wirtschaftliche negative Auswirkungen für unsere Gesellschaft, vor allem aber für die wirtschaftliche Entwicklung. Die Jugend ist unsere Zukunft. Geben wir den Jungen eine gute und faire Chance, zum Beispiel durch Investitionen in u. a. eine bessere Bildung und eine gute Ausbildung, um ihnen dadurch eine gute Basis zu ermöglichen.

1-218

**Elisabeth Köstinger (PPE).** – Herr Präsident! Die europäische Jugend braucht klare Perspektiven. Mit diesem Bericht wird der erste Schritt in die richtige Richtung gesetzt. Die Aussicht auf eine gesicherte Zukunft, weg von der finanziellen Abhängigkeit von anderen hin zu einer geregelten Selbständigkeit kann eine solche Perspektive sein.

Dabei spielt der Einstieg ins Berufsleben eine wichtige Rolle. Oft sollen Berufspraktika diesen Schritt erleichtern. Allzu oft werden diese missbraucht. Es muss daher einen geregelten rechtlichen Rahmen geben, der nicht nur junge engagierte Frauen und Männer schützt, sondern auch die Qualität der Praktika, die sie absolvieren, sichert. Ein Praktikum muss als Teil des Ausbildungsprozesses der Jugend verstanden werden und nicht als Möglichkeit eines Arbeitgebers, billige Arbeitskräfte zu lukrieren. Es darf nicht sein, dass junge, motivierte und engagierte Frauen und Männer auf diese oder eine andere Weise ausgenutzt und benachteiligt werden. Der Altersdiskriminierung muss entschieden entgegengewirkt werden, denn Jugend ist unsere Zukunft. Schützen und fördern wir sie!

1-219

**Wojciech Michał Olejniczak (S&D).** – Panie Przewodniczący! Ja również z uwagą zapoznałem się ze sprawozdaniem, które przygotowała pani poseł. I muszę powiedzieć, że to jest niezwykle złożony problem. Bezrobocie młodzieży to są dwa aspekty.

Po pierwsze, nasze działania, które powinniśmy przeprowadzić, tak ażeby absolwenci po przebytych szkoleniach rzeczywiście mogli znaleźć miejsca pracy. I temu powinny służyć wszystkie polityki, które w dyspozycji swojej ma Unia Europejska, w tym również polityka rolna. I przy okazji reformy wspólnej polityki rolnej powinniśmy zadbać, żeby odpowiednie programy, projekty i finanse na te cele miały swoje miejsce w całym budżecie Unii Europejskiej.

A druga sprawa to projekty społeczne, które doprowadzą do tego, że młodzi ludzie będą mogli rozwijać swoje gospodarstwa domowe i będą mieli zapewnione również wysokiej jakości usługi publiczne. Myślę tu o szkołach, o przedszkolach i o żłobkach, których tak bardzo brakuje nawet w bardzo dużych miastach, nie mówiąc już o małych miejscowościach i wsiach na terenie całej Unii Europejskiej.

1-220

**Seán Kelly (PPE).** – Mr President, youth unemployment is a travesty in the European Union at this time. It is an absolute tragedy that 20% of young people are unemployed. Many of them are highly educated, fully qualified and mad for work, but they cannot get jobs because they are paying for the sins of others – the sins of financial terrorists, greedy speculators, overpaid bankers, golf-playing non-performing regulators. Young people cannot get jobs as a result.

We have got to do something about it. We have got to create internships for them and give them jobs. They do not have to be highly paid jobs and they do not even have to be full-time jobs, but certainly these young people need to start working because, the longer a person stays without work, the more difficult it is to become a good worker. We have got to take action now. If we do, we will be doing a great service to the youth of this Union and it will be remembered for evermore.

1-221

**Frédéric Daerden (S&D).** – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, chers collègues, je me réjouis largement de l'adoption de ce texte en commission de l'emploi. Le vote de ce rapport, alors que nous sommes actuellement en train de négocier le budget de l'Union pour 2011, tombe à point nommé. En effet, le Parlement a exprimé sa volonté de faire des politiques à l'intention des jeunes une priorité. Nous nous réjouissons de cela, mais ces politiques ne peuvent se circonscrire au sujet de la mobilité des jeunes. Elles doivent aussi concerner leurs droits. C'est exactement ce dont il s'agit ici.

Les abus constatés dans l'emploi des stages sont inquiétants et présentent le risque de créer un marché de l'emploi parallèle pour les jeunes. Ces situations précaires de jeunes stagiaires, qui répètent les stages là où ils pourraient être embauchés, sont dommageables à l'économie européenne et notamment au financement des systèmes de sécurité sociale.

À cet égard, je me réjouis que mon amendement demandant à garantir des conditions de travail et de vie décentes pour ces stagiaires ait été intégré à ce rapport. À mon sens, ce rapport est une étape vers un réel statut européen du stagiaire.

1-222

**Katarína Neved'alová (S&D).** – Takže symbolicky mladý človek nakoniec. Nezamestnanosť mládeže je skutočne momentálne v priemere v Európskej únii okolo 21 percent, ale v niektorých krajinách sa dokonca pohybuje až okolo 40 percent, čo je obrovské číslo, ktoré treba určite zastaviť.

Mladí ľudia sú najohrozenejšou skupinou v spoločnosti momentálne, pretože ak si nenájdete prácu, nemôžete si zabezpečiť samostatné bývanie a takisto mladí ľudia si nezaložia rodinu, čo sa týka demografického problému Európskej únie ako takého. Potrebujeme ale mladým ľuďom reálne pomôcť, a nie iba rozprávať, že budeme niečo robiť, ale treba reálne kroky, ktoré niečo zmenia.

A takisto si treba uvedomiť, že v čase globálnej hospodárskej krízy škrtať výdavky na vzdelávanie je určite najhlúpejšou cestou, ktorou môžeme ísť, a týmto si zabezpečíme len hlúpu populáciu v budúcnosti.

1-223

**Maroš Šefčovič, Vice-President of the Commission.** – Mr President, let me start by thanking your rapporteur, Ms Turunen, for her report, which is very timely. As was highlighted by several speakers, it is very clear that the young generation has been particularly badly affected by the economic crisis and the unemployment rate for young people is clearly unacceptable. We cannot waste the talent of our young people, where every fifth young European is without a job or without appropriate prospects.

The Commission therefore is particularly pleased, as am I personally, by the very good title of this report, because it is very clear that we need better-quality jobs for young people and that they need to get appropriate work experience. Where and how better to get work experience than through high-quality apprenticeships or internships? I therefore fully agree that these forms of training at the workplace should be used properly and should not replace regular jobs, as was highlighted by several speakers.

Full appreciation of the negative impact of economic crisis on the young generation was fully reflected in the Commission's proposal for EU 2020 strategy. It is not a coincidence or an accident that two of the key targets for the Europe 2020 strategy are dealing with young people, and dealing with the importance of better education, ensuring that a higher proportion of the young generation have a university diploma and reducing the proportion of young pupils who are not able to complete primary or secondary education.



The Commission will therefore come with a concrete proposal in order to assist Member States in reaching these targets. We will present our flagship initiative on ‘Youth on the Move’ in September and we will put the emphasis on the development of fully integrated policies, bringing together education, training and employment.

The objective will be to establish a framework at EU level for promoting youth employment, including through policies to ensure that young people are equipped with the skills and competences they need and that are required by the labour market by means of specific actions to help young people get a first job and to ensure that they move upwards once in the labour market.

We will present measures on how to support young entrepreneurs and increase the self-employment of young people, and we would suggest targeted actions for young people with no or low qualification to help them to move into the labour market.

As I said at the beginning, I agree with the speakers that we have to find concrete and positive measures to stop the waste of young talent and energy and to help young people in Europe. I am sure that, with the support of the European Parliament, we will find an appropriate recipe to overcome this very serious crisis.

1-224

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί αύριο, Τρίτη 6 Ιουλίου, στις 12 το μεσημέρι.

### *Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149)*

1-224-250

**Liam Aylward (ALDE), i scríbhinn.** – A Uachtaráin, tá na rátaí dífhostaíochta i measc daoine óga ag fás go fíorthapaidh ar fud an domhain agus faoi láthair níl mórán deiseanna ag daoine óga teacht ar fhostaíocht rialta bhuan. Déantar idirdhealú ar bhonn aoise in aghaidh daoine óga agus iad ag dul isteach sa mhargadh saothair agus cuirim lánfháilte roimh a bhfuil sa tuarascáil maidir le rochtain don óige ar an margadh saothair a spreagadh.

Cuirim fáilte ar leith roimh an togra maidir le níos mó post a chruthú trí fostóirí a spreagadh chun infheistíocht san óige a dhéanamh. Tá traenáil leanúnach agus oiliúint fíorthábhachtach ó thaobh rochtain don óige ar an margadh saothair a fheabhsú agus tá eanáil an oideachais tríú leibhéal mórluachach sa mhéid seo.

Caithefear intéirneachtaí agus printíseachtaí a spreagadh, ag déanamh deimhin de nach bhfuil aon dúshaothrú i gceist agus go mbíonn na daoine óga in ann bunchostais mhaireachtála a íoc agus dul isteach sa mhargadh saothar amach anseo gan idirdhealú ar bith á dhéanamh orthu. Ní foláir go rachadh an Chomhairle, an Coimisiún agus na Ballstáit i dteagmháil le daoine óga ionas gur féidir na riachtanais agus tosaíochtaí seo acu a chur san áireamh agus beartas á dréachtú.

1-224-375

**Corina Crețu (S&D), în scris.** – Rata îngrijorător de mare a tinerilor fără loc de muncă - dublă față de ponderea generală a șomerilor la nivelul UE - reflectă dificultatea tinerilor de a se angaja, această tendință fiind amplificată dramatic de recesiune. Afectată disproporționat de criza economică, tânăra generație riscă excluderea socială. Peste 5,5 milioane de tineri europeni fără loc de muncă se confruntă cu sărăcia și cu dificultățile în a urma școala. Tinerii sunt obligați să accepte locuri de munca precare, cu salarii mici și asigurări sociale reduse, fiindu-le afectate sănătatea și siguranța la locul de muncă. Un grad sporit de vulnerabilitate se înregistrează în mediul rural, unde, în țări precum România, sărăcia, șomajul, munca prematură și abandonul școlar distrug destinele a numeroși copii și tineri.

Alături de strategiile de relansare economică și creare de locuri de muncă, de adaptare a procesului de învățământ pentru a nu produce șomeri pe banda rulantă, de combatere a muncii la negru și de exploatare a tinerilor, consider că se impune instituirea unei Garanții europene pentru tineret, care să asigure dreptul fiecărui tânăr ca după 4 luni de șomaj să i se ofere un loc de muncă sau o formă combinată între muncă și formare suplimentară.

1-224-500

**Petru Constantin Luhan (PPE), în scris.** – Declinul economic a cauzat o creștere masivă a ratei șomajului în rândul tinerilor, aceasta fiind una dintre problemele cele mai urgente ale Europei. În prezent, peste 5,5 milioane de tineri sub 25 de ani sunt șomeri, reprezentând un procent de 21,4% - dublu față de rata generală a șomajului. Crizele anterioare au dovedit că tinerii sunt cei mai afectați deoarece sunt ultimii angajați și, în multe cazuri, primii care sunt concediați.

Mulți tineri, în special în sudul Europei, au contracte pe termen scurt, ceea ce înseamnă că sunt ușor de concediat în perioade de criză.

Comisia Europeană trebuie să majoreze finanțarea Fondului social european, să aloce cel puțin 10% din acest fond proiectelor destinate tinerilor și să simplifice accesarea acestui fond.

Consider că cele mai importante aspecte ce pot fi abordate la nivelul UE pentru a ajuta tinerii sunt: Carta europeană a calității stagiilor, care se va asigura că, în cazul în care experiența practică va fi încorporată în sistemele de învățământ, se vor respecta anumite condiții și introducerea unei garanții europene pentru tineret, care să asigure dreptul ca fiecărei persoane tinere din UE să îi fie oferit un loc de muncă după cel mult 4 luni de șomaj.

1-225

**Rovana Plumb (S&D)**, *în scris*. – Tineretul reprezintă viitorul Europei, dar și unul dintre cele mai vulnerabile grupuri din societate, mai ales în actuala criză economică și financiară. În sudul și estul Europei, rata șomajului la tineri este de aproape 30%. Tinerii trebuie să beneficieze de oportunități mai mari în domeniul educației și ocupării forței de muncă, de îmbunătățirea mecanismelor de inserție socială și de o participare activă în societate.

Pentru a contribui la realizarea unei „Europe a tinerei generații” pe piața muncii, statele membre trebuie: - să asigure un tranzit coerent din sistemul educațional către piața forței de muncă prin promovarea și sprijinirea unor măsuri precum stagiile plătite și consilierea profesională; - să asigure accesul tinerilor și al tinerelor mame la piața forței de muncă și la mecanisme de protecție socială; - să încurajeze angajatorii să ofere locuri de muncă stabile și de lungă durată tinerilor și o plată care să reflecte nivelul lor de efort și capacitățile lor profesionale și intelectuale; - să protejeze tinerii împotriva contractelor care conțin clauze care îi așează în poziții precare în raport cu angajatorul. Este momentul în care tinerii trebuie să fie promovați și să li se asigure un mediu civilizată, cu adevărat european, de muncă și viață.

1-226

## **22 - Άτυπες συμβάσεις, εξασφαλισμένη επαγγελματική πορεία και νέες μορφές κοινωνικού διαλόγου (συνοπτική παρουσίαση)**

1-227

**Πρόεδρος**. – Το επόμενο σημείο είναι η έκθεση της Pascale Gruny, εξ ονόματος της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων, σχετικά με τις άτυπες συμβάσεις, την εξασφαλισμένη επαγγελματική πορεία, την ευελιξία με ασφάλεια και τις νέες μορφές κοινωνικού διαλόγου (2009/2220(INI)) (A7-0193/2010)

1-228

**Pascale Gruny, rapporteure**. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, chers collègues, s'il n'y a qu'un seul message à retenir ici, c'est que le contrat à durée indéterminée à taux plein doit rester la norme.

Je voudrais tout d'abord remercier pour leur collaboration tous les collègues qui ont contribué à l'élaboration du rapport.

Je suis déçue aujourd'hui qu'un sujet comme celui-ci, au cœur de la stratégie 2020, n'ait pas pu faire l'objet d'un débat. Plusieurs de mes collègues auraient voulu s'exprimer à ce sujet, mais n'en ont pas eu l'occasion. Cependant, je les invite vivement à formuler leur contribution de manière écrite aux services du Parlement.

Je suis aussi déçue qu'après avoir travaillé main dans la main avec tous les groupes politiques de façon à aboutir, après de nombreuses consultations, à un accord, une résolution alternative quasi identique à mon rapport ait été déposée par le groupe des Verts.

Les deux éléments que rajoute Mme Schroedter dans la résolution alternative ne peuvent pas être soutenus par mon groupe et la commission parlementaire les avait rejetés lors du vote en commission.

Sur le fond de ces propositions, tout d'abord, concernant les faux indépendants. Certes, ceux-ci constituent effectivement un véritable fléau et, dans le rapport, il est déjà mentionné que nous souhaitons une meilleure définition pour les indépendants, mais encore faut-il que le critère de non-indépendance soit clair, et non une présomption du salariat. La définition proposée par les Verts est beaucoup trop floue et n'apporte aucune valeur ajoutée au texte adopté en commission.

Ensuite, concernant l'appel à une directive pour garantir les mêmes droits à tous les travailleurs, y compris le droit de s'affilier à un syndicat, indépendamment de leur statut professionnel. Je ne comprends pas bien de quels droits il s'agit exactement et qui empêche les salariés ou les indépendants de se syndiquer. Un appel à une telle directive me semble inutile et en dehors des compétences communautaires.

Dans mon rapport, j'ai souhaité faire du contrat à durée indéterminée à taux plein la norme et condamner les remplacements abusifs des emplois réguliers par des formes de contrats atypiques. Je rappelle que le principe de flexicurité implique non seulement de la flexibilité, afin de pouvoir s'adapter aux besoins du marché du travail, mais surtout de la sécurité dans l'emploi, l'un ne devant pas se faire au détriment de l'autre principe.

L'Union européenne doit intensifier ses efforts d'investissement dans les compétences et la formation pour soutenir l'emploi durable. Le taux de chômage reste beaucoup trop élevé dans l'Union européenne et les contrats atypiques ont donc leur rôle à jouer sur le marché du travail.

Chez les jeunes, le contrat atypique peut, par exemple, constituer une première expérience sur le marché du travail. Si le contrat atypique peut laisser sa chance aux jeunes et favoriser une embauche via un contrat à durée indéterminée, alors je dis oui. Chez les personnes qui sont confrontées à une longue période d'inactivité, ici encore, si le contrat atypique joue un rôle de transition vers le retour au marché du travail, alors je suis en faveur de cette forme de contrat. Enfin, si le contrat atypique est utilisé dans le cadre d'une transition entre un emploi et un autre ou d'un statut professionnel à un autre, une fois de plus je dis oui, car le principal est de maintenir la personne sur le marché du travail.

J'insisterai aussi sur le rôle fondamental que jouent les partenaires sociaux et organisations de la société civile dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de l'emploi. J'en appelle à tous les États membres pour qu'ils les fassent participer pleinement car leurs interventions varient beaucoup trop souvent d'un État membre à l'autre. Enfin, il faut renforcer leur reconnaissance sociale et institutionnelle.

Avec ce rapport, le Parlement européen envoie un signal fort aux gouvernements des États membres et à la Commission. La sécurisation des parcours professionnels est une condition *sine qua non* de l'Europe sociale. La balle est maintenant dans le camp du Conseil européen qui, je l'espère, tiendra ses résolutions du Conseil du printemps 2010 en matière d'emploi.

L'Union européenne a besoin d'orientations claires et de mesures concrètes pour préserver l'emploi dans nos régions et créer de nouvelles perspectives dans le cadre de la stratégie 2020.

1-229

**Elisabeth Köstinger (PPE).** – Herr Präsident! Ich möchte der Berichterstatterin für diesen Bericht danken, der eine aktuelle Problematik am europäischen Arbeitsmarkt klar anspricht: Flexicurity. Statistiken zeigen, dass sich in den letzten Jahren eine klare Verschiebung von Vollzeitbeschäftigungen hin zu Teilzeitbeschäftigungen vollzogen hat. Und nicht nur das: Atypische Beschäftigungsformen haben ebenso zugenommen. Diese gilt es vor allem vor dem Hintergrund der Wahrung der Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu diskutieren und zu bewerten – gerade vor dem Hintergrund, dass zurzeit sehr viele Arbeitsplätze in Gefahr sind und es in vielen Fällen zu Missbrauch dieser atypischen Arbeitsverhältnisse kommt.

Um auf den Wandel richtig reagieren zu können, bedarf es einer klaren Linie. Diese findet sich in dem vorliegenden Bericht wieder. Mit der Schaffung nachhaltiger Arbeitsplätze, der Forcierung der Aus- und Weiterbildung sowie der Förderung der Chancengleichheit von Frau und Mann werden wichtige Punkte thematisiert. Die Vorteile der Flexicurity müssen klar gefördert werden. Hier gilt es, weiterhin anzusetzen.

1-230

**Sergio Gaetano Cofferati (S&D).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio ringraziare la collega Gruny non soltanto per l'ottimo lavoro svolto, ma anche per la grande sensibilità che ha dimostrato nel tener conto del punto di vista anche di altre culture politiche.

Non capita sempre – e quando succede è giusto sottolinearlo – e sono molto importanti alcune affermazioni che sono nel documento e che sono state ripetute qui, come quella che si deve considerare il lavoro a tempo indeterminato come lavoro normale e che in ogni caso tutti coloro che sono – per ragioni di scelta o perché costretti, in condizioni di dover gestire un rapporto di lavoro a tempo determinato – queste persone devono poter contare su diritti uniformi rispetto agli altri, perché tutto dev'essere orientato verso una normalizzazione senza precarietà.

Ma è molto importante anche quello che lei ha riaffermato relativamente al dialogo sociale: il riconoscimento del valore della rappresentanza, sia quella delle imprese che quella dei lavoratori, è molto importante. La rappresentanza collettiva, così come la contrattazione collettiva, sono un elemento di civiltà nelle relazioni e di coesione nei rapporti.

1-231

**Ilda Figueiredo (GUE/NGL).** – Senhor Presidente, a insistência na flexibilidade e na dita flexigurança levou à proliferação do trabalho precário e atípico. Em vez de ser a exceção, transformou-se na generalidade da contratação de mulheres e jovens desde que se começou a insistir na flexibilidade laboral e na dita flexigurança.

Esta situação, aliada ao crescimento do desemprego, é uma das faces mais visíveis da crise do capitalismo que estamos a viver e tem particular responsabilidade no crescimento dos trabalhadores em situação de pobreza por terem salários tão baixos que não chegam para lhes garantir viver com dignidade.

No final de 2008 já eram 19 milhões na União Europeia. Hoje, com o crescimento do desemprego, serão certamente muitos mais milhões a viver em situação de pobreza, apesar de trabalharem.

Assim, impõe-se uma ruptura com as políticas neoliberais que fragilizaram direitos laborais, incluindo a flexigurança, que sempre esquece a segurança. É tempo de respeitar a dignidade de quem trabalha e produz a riqueza.

1-232

**Oreste Rossi (EFD)**, – Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi attacco all'intervento della collega che mi ha preceduto. Ha perfettamente ragione: salari troppo bassi impediscono di fatto la circolazione del denaro. La povertà significa (aumentare) diminuire la circolazione del denaro e aumentare quindi le difficoltà.

Quella delle forme di lavoro atipiche è una tendenza in aumento, che se utilizzata in maniera efficiente può risultare uno strumento utile per uscire dall'attuale crisi economica e sociale. Per raggiungere questo obiettivo i contratti atipici devono però soddisfare certe condizioni: è necessario conciliare la flessibilità con la sicurezza al fine di evitare situazioni in cui lavoratori scarsamente qualificati ricoprono posizioni poco qualificanti percependo uno scarso salario.

Il tema della flessicurezza è legato a quello della formazione del personale nell'arco della vita lavorativa, formazione che è considerata garanzia di inserimento professionale e integrazione sociale. Una miglior tutela di forme di lavoro atipiche è importante per ridurre il lavoro in nero e garantire un miglior trattamento alle donne e ai giovani.

1-233

**Maroš Šefčovič, Vice-President of the Commission**. – Mr President, I would like to thank the rapporteur, Ms Gruny, for her report. I think that even the timing is very fortunate because I see the great relevance of the report and the strong interrelationship between this report and the one which was discussed a moment ago.

The issues the rapporteur is tackling in her report are very topical because atypical contracts, flexicurity and the importance of the social dialogue are very important for the establishment of new and good conditions on the labour market. I also welcome the report's key messages and I am pleased to note that they are largely in line with the Commission's approach and the new Europe 2020 Strategy.

I find it really reassuring that Parliament firmly supports the fair, balanced implementation of the flexicurity principles. I also agree that there is a need to update our thinking on flexicurity in the light of the current crisis. While the common principles and the four components of flexicurity remain valid, their substance needs to be further elaborated in the light of the new circumstances resulting from the current economic crisis – including higher unemployment, budget constraints, the development of the new forms of employment, faster and more complex transitions and more diversified job-seekers' profiles.

I also believe that social dialogue on flexicurity should be strengthened at all levels – at European, national, local and, very importantly, company level. This is the precondition for a successful implementation of flexicurity. The Commission will support the implementation of Europe 2020, including through a series of flagship initiatives. I referred to one a moment ago but other flagship initiatives will set out an agenda for new skills and jobs, where we will analyse what kind of labour requirement there will be for the young generations in the years to come.

This Commission proposal, to be adopted in November, will aim to create conditions for modernising European labour markets, with a view to raising employment levels and to ensuring the sustainability of our social models. It will address many of the issues covered in Ms Gruny's report, including flexicurity and social dialogue. I am therefore very grateful for Parliament's input.

Ms Gruny, honourable Members of the European Parliament, I personally and the Commission are very much looking forward to continuing discussion with you on these issues.

1-234

**Πρόεδρος**, – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί αύριο, Τρίτη 6 Ιουλίου, στις 12 το μεσημέρι.

#### *Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149)*

1-234-250

**Mara Bizzotto (EFD)**, *per iscritto*. – In un momento come quello attuale, stanti i numeri della crisi e le preoccupanti percentuali della disoccupazione giovanile in Europa, il rapporto tra i giovani e il mercato del lavoro rappresenta un tema tanto importante, quanto imprescindibile se si considera l'urgenza con cui i cittadini e soprattutto i nostri giovani attendono una risposta concreta. L'uscita dal tunnel della disoccupazione ai minimi storici passa attraverso il consolidamento del legame tra imprese e formazione, soprattutto per agevolare il passaggio di competenze e "know-how". Prima della rivoluzione della società della conoscenza, il sapere e le informazioni venivano quasi tutte conseguite a scuola. Oggi i dati sembrano confermare che solo una parte del sapere viene acquisito durante il periodo scolastico, mentre risulta cruciale invece il ruolo giocato dalla multimedialità e dalla formazione sul campo. Credo dunque che il legame col territorio possa

essere palestra formativa unica per trasmettere, se consideriamo le PMI e l'artigianato locale un bacino potenziale per tirocini e apprendistato, un saper fare di qualità da esportare.

1-234-375

**Erminia Mazzoni (PPE), per iscritto.** – Le numerose risoluzioni e decisioni del Parlamento e del Consiglio dell'UE relative al mondo del lavoro che si sono susseguite nell'ultimo triennio hanno individuato le azioni per obiettivi quali l'aumento dell'occupazione, maggiore flessibilità e sicurezza, lotta al lavoro sommerso, rafforzamento del dialogo sociale. Lo sforzo normativo non si è tradotto però nel raggiungimento degli obiettivi di Lisbona e le forme di lavoro atipico, pensate per agevolare l'ingresso nel mercato del lavoro, attenuandone le rigidità, si sono trasformate, per lo più, in strumenti di sfruttamento delle debolezze sociali. I soggetti più deboli - donne, giovani, anziani, persone con basso livello formativo, provenienti dalle aree meno sviluppate - hanno subito condizioni lavorative più precarie che flessibili. L'invito alla Commissione giunge in un momento delicato per l'economia globale, che potrebbe rivelarsi ulteriormente dannoso per il sistema dell'occupazione. Una forte azione a livello europeo è indispensabile per promuovere la politica di coesione sociale, pilastro dell'Europa unita, per abbattere le barriere di genere e per superare gli squilibri geografici. A maggiori investimenti dell'UE nel settore della formazione, della semplificazione e della sicurezza devono corrispondere maggiori investimenti da parte degli Stati membri. Il lavoro deve tornare ad essere un valore.

1-234-500

**Sirpa Pietikäinen (PPE), kirjallinen.** – Mietinnön lähtökohdat, eurooppalaisen työmarkkinamallin, toistaiseksi voimassaolevien työ sopimusten ja kolmikannan säilyttäminen ja kehittäminen sekä epätyypilliseen ja harmaan talouden piirissä tehtävään työhön liittyvien ongelmien korjaaminen, ovat kaikki kannatettavia tavoitteita. Nykyisessä työelämän kiivaassa muutoksessa epätyypillisistä työsuhteista on tullut valitettavan tyypillisiä.

Tällä hetkellä on erittäin tärkeää tarkastella sitä, mitä tapahtuu työntekijä-yrittäjä -akselilla. Samalla kun yrittäjyyden kynnyksiä alennetaan, on myös tärkeää huolehtia siitä, että työntekijöitä ei ulkoisteta näennäisyrittäjiksi, jotka joutuvat muun muassa muita heikompaan asemaan sosiaaliturvansa ja irtisanomissuojansa suhteen. Erityisesti nuorimpien ja vanhimpien työntekijöiden sekä naisten osalta epätyypilliset työsuhteet ovat viime vuosina voimakkaasti lisääntyneet. Tämä kertoo huolestuttavasti myös siitä, että nämä ryhmät joutuvat ensimmäisenä joustamaan työehdoistaan tai jopa työpaikoistaan.

Epätyypillisten työsuhteiden tuomista ongelmista on keskusteltu paljon EU:n eri toimielimissä. Puheiden, selvitysten ja yhteisten säännösten ohella Euroopan unionin jäsenvaltioilla on velvollisuus toimia esimerkkeinä. Jäsenvaltioiden tulisi sitoutua siihen, että ne eivät omilla julkisilla sektoreillaan tarpeettomasti edistä ja ylläpidä epätyypillisiä työsuhteita.

1-235

## **23 - Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής για τη διαχείριση των βιολογικών αποβλήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (συνοπτική παρουσίαση)**

1-236

**Πρόεδρος.** – Το επόμενο σημείο είναι η έκθεση του José Manuel Fernandes, εξ ονόματος της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, σχετικά με την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής για τη διαχείριση των βιολογικών αποβλήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2009/2153(INI)) (A7-0203/2010)

1-237

**José Manuel Fernandes, relator.** – Senhor Presidente, caro Comissário, caros Colegas, em primeiro lugar permitam-me que saúde e que agradeça a todos os intervenientes neste relatório, que possibilitou uma larga maioria na Comissão do Ambiente – 55 votos a favor, 3 contra e nenhuma abstenção – e agradeço o trabalho, o envolvimento que possibilitou este conteúdo.

Os biorresíduos correspondem a cerca de 30 % dos resíduos sólidos urbanos. São mais de 100 milhões de toneladas que são produzidas anualmente. Não nos podemos esquecer de que os resíduos são responsáveis por mais de 109 milhões de toneladas de gases com efeito de estufa. São mesmo a quarta fonte de emissão de gases com efeito de estufa, depois da energia, da indústria e da agricultura.

É conveniente que os biorresíduos sejam olhados como um recurso. É conveniente que o potencial dos biorresíduos seja todo ele aproveitado. Até este momento, infelizmente, continua uma grande deposição de resíduos nos aterros, o que provoca custos ambientais.

Temos uma legislação dispersa. Temos uma legislação que está em vários textos legislativos, que precisa de harmonização. Uma legislação que requer e que impõe clareza – outra clareza – e mais simplicidade. Por isso, a defesa que fazemos de uma directiva específica, uma directiva que traga certeza e segurança jurídica para os investidores públicos e privados, no respeito pelas especificidades locais, no respeito pelo princípio da subsidiariedade.

No entanto, esta directiva é essencial. Neste relatório defendemos, obviamente, a hierarquia dos resíduos e, nomeadamente, a prevenção, que deve ser vista de uma forma lata.

O melhor resíduo é aquele que nunca terá hipótese de se transformar num resíduo. Por isso as opções do público no sentido, por exemplo, de evitar que os jardins onde há muita verdura ou que necessitam de muita manutenção e que dão muitos resíduos sejam vistos de outra forma, no sentido de evitar que haja essa quantidade de resíduos que é produzida. Mesmo na alimentação, embalagens com datas de validade que, muitas vezes, devido aos alimentos que contêm, são desperdiçadas, são deitadas fora.

A sensibilização, o avanço para uma sociedade de reciclagem é fundamental no sentido até de criar mais emprego. Por cada 10 mil toneladas de resíduos reciclados podem conseguir-se 250 postos de trabalho, enquanto que na deposição em aterros, para as mesmas toneladas, só se conseguem 10 postos de trabalho.

Os resíduos são importantes para o combate às alterações climáticas. São importantes para combater a degradação dos solos através de um composto de alta qualidade, e defendemos que esse composto tenha normas também em termos da União Europeia e também para a produção de bioenergia.

Defende-se a tónica na questão do resultado, por exemplo, no composto, de forma a que se encoraje a investigação científica, de forma a que se encoraje a inovação. Defendemos, no fundo, a Estratégia 2020, com um desenvolvimento sustentável, um desenvolvimento inteligente e um desenvolvimento inclusivo.

Este é um relatório que tem ambição, mas também realismo, porque, por exemplo, na recolha selectiva, queremos-la obrigatória, mas desde que seja possível do ponto de vista local, desde que seja possível do ponto de vista económico e ambiental. Por isso, esta frase que disse: defendemos a ambição, mas também o realismo.

1-238

**Jarosław Kalinowski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Dziękując za to sprawozdanie, pragnę powiedzieć, że bioodpadów nie należy traktować jako problemu, jako czegoś, co zanieczyszcza środowisko i ma negatywny wpływ na gospodarkę.

W odpowiednim wykorzystaniu tych produktów ubocznych drzemie ogromny potencjał. Dzięki właściwemu gospodarowaniu bioodpadami jesteśmy w stanie produkować energię odnawialną, co przyczyni się do wzrostu gospodarczego, ograniczyć zmiany klimatu przez odpowiednio przeprowadzony proces recyklingu czy wpłynąć na ograniczenie procesu degradacji gleb dzięki wykorzystaniu odpadów do produkcji wysokiej jakości kompostu. Oczywiście, aby stworzyć odpowiednią do tego celu infrastrukturę i zachęcić przedsiębiorstwa do prowadzenia badań i wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań, niezbędne są odpowiednie nakłady finansowe. Jednakże poniesione koszty przyczynią się w przyszłości do polepszenia gospodarki oraz poprawienia jakości życia obywateli, a więc gra jest warta przysłowiowej świeczki.

1-239

**Seán Kelly (PPE).** – Mr President, I should like to compliment Mr Fernandes on his report. It could not be more timely, because right across the European Union the citizens at large are now getting to grips with what is happening to our world, the effect of climate change and especially how they individually can make a difference. It has taken a long time for that message to get through, but you can see it in schools: in my own country, more and more schools are now getting the green flag. The message from this is spreading out to their parents and the environment and there is much greater care as regards how they deal with issues, recycle waste and so forth. It can also be seen in agriculture: for example, farmers realise the damage that too much fertiliser causes, and they are now cutting back. I think now is the time to move and to help people ensure that they can make a contribution to the development of anaerobic digesters and so on, and, as other speakers have said, to the development of job creation for the new economy.

1-240

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – Gratulálok Fernandes úrnak úgy, mint aki 2007-ben a biogázról szóló jelentésnek volt a jelentéstevője. A mezőgazdasági termelés és az erdőgazdálkodás természetes velejárója a biohulladék-képzés. E tekintetben van vitám a jelentéstevővel, hiszen az állatok trágyája az állattenyésztés szerves összetevője. Nagyon fontos lenne, és kérném Sefcovic urat, hogy amit 2007-ben kért a Parlament, azt erősítsék meg, nevezetesen, hogy a biogáztermelésre a Bizottság fordítson forrásokat. És legalább ilyen fontos az, amiről már Kalinowski kolléga is beszélt, nevezetesen a komposztálás, és Fernandes úr jelentésében benne van, hogy az Európai Bizottság nyújtson támogatást a biohulladék komposztálásához, hiszen ez környezetvédelmi, mezőgazdasági szempontból – ahogyan már elhangzott – rendkívül fontos törekvés, és az is, hogy az új tagállamok különös nehézségekkel néznek szembe mind a biogáznál, mind a komposztálásnál. Vegyék figyelembe az új tagállamok sajátosságait.

1-241

**Wojciech Michał Olejniczak (S&D).** – Panie Przewodniczący! Ja również chciałbym pogratulować sprawozdania i zwrócić uwagę na kilka elementów, które są istotne w całej Unii Europejskiej. Otóż dotychczas nie mamy rozwiązanego problemu związanego z segregacją odpadów i tak jak niektóre gminy sobie z tym poradziły, tak bardzo wiele regionów,

nie tylko w Polsce, ale w Unii Europejskiej, jest daleko w tyle. Bez dobrej segregacji nie ma możliwości dobrego wykorzystania bioodpadów, a tu – o tym już była mowa – istnieje wiele możliwości.

Myślę tutaj przede wszystkim o biogazowniach. I to są projekty, które absolutnie powinny być rozwijane w całej Unii Europejskiej i wspierane przez fundusze, – zarówno te fundusze na szczeblu regionalnym, ale też biogazownie na szczeblu bardzo lokalnym – gdyż produkcja prądu i dystrybucja z gazowni jest o wiele bardziej ekonomiczna niż z innych źródeł.

1-242

**Sonia Alfano (ALDE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa relazione è senza dubbio un lavoro ben fatto e di questo mi complimento con il relatore. Mi ha colpito molto positivamente una delle prime frasi della motivazione che vorrei citare testualmente: "la politica di gestione dei rifiuti deve riguardare la trasformazione dell'UE in una società del riciclaggio".

Però vi trovo delle contraddizioni, per esempio il fatto che la differenziata debba essere obbligatoria purché sia l'opzione migliore da un punto di vista non solo ambientale ma anche economico, ovvero che gli investimenti degli Stati non vanno messi in discussione pur se in direzione opposta alle indicazioni europee.

Con questo spirito, come è già accaduto con la direttiva quadro sui rifiuti, l'Unione europea fornirà poco più che un suggerimento, e ci scordiamo che al problema rifiuti è nostro dovere fornire risposte ambiziose e incisive, proprio in virtù del principio di sussidiarietà dietro al quale troppo spesso le Istituzioni europee si nascondono. Fissiamo degli obiettivi di differenziata e imponiamo il raggiungimento degli stessi, prendiamo le migliori pratiche, come le politiche "rifiuti zero" – già realizzate in alcune parti degli USA – e rendiamole vincolanti a livello di tutti gli Stati membri!

1-243

**Julie Girling (ECR).** – Mr President, I too would like to give my congratulations to Mr Fernandes. Having read this report, we find it a comprehensive run-through of all of the issues associated with bio-waste: landfill, the loss of an energy resource and the need for quality control on compost. They are all covered.

So it is with great regret that I have to say that I do have an argument with one part of it. The rapporteur lost my support on the point where he talks about a mandatory – that means compulsory – separate collection regime across Europe. I object to this in principle on the grounds of subsidiarity and I object most particularly on the grounds that it seeks to lock in a method that in many places is being superseded by high-tech autoclave and other technology. In other words, it is becoming outmoded before we have even set it up, and this really puts EU regulation in its worst possible light. I object to the knee-jerk reaction to call for more regulation rather than create incentives and I urge the Commission to maintain its position and oppose the call for compulsion.

1-245

**Piotr Borys (PPE).** – Panie Przewodniczący! Uprzejmie dziękuję za możliwość zabrania głosu. Chciałem podziękować za to sprawozdanie, które wyznacza kierunki radzenia sobie z odpadami biodegradowalnymi. Chcę powiedzieć, że 30% z nich nadaje się do kompostowania. Oczywiście najważniejsze jest posiadanie systemów recyklingu. Niestety kraje Europy Środkowej i Wschodniej nie posiadają skutecznie wdrożonych dyrektyw. Należy w tym zakresie podnieść skuteczność zwiększania recyklingu, w tym także kompostownia, które jest najlepszym i najbardziej naturalnym środkiem radzenia sobie z tymi odpadami.

Natomiast wydaje się także bardzo zasadne spojrzenie na możliwości odzyskania energii. Chciałbym tutaj podać przykład Danii, która w największym zakresie wykorzystywała w dziedzinie energii odnawialnej właśnie biogazownie. To jest przykład dla całej Europy, jak możemy sobie radzić przy wykorzystywaniu energii odnawialnej na tak dużą skalę. Wydaje się zasadne, aby przyszła agenda finansowa – strategia 2020 – przewidywała środki wspomagające tego typu rozwój w państwach członkowskich.

1-246

**Maroš Šefčovič, Vice-President of the Commission.** – Mr President, I would like to start by thanking the rapporteur, Mr Fernandes, for his report on bio-waste. I would also like to thank the members of the committee for their valuable contributions on this very important subject.

As you know, on 18 May, the Commission adopted the communication on future steps in bio-waste management in the European Union. This communication is accompanied by an annex with a detailed technical analysis of the measures that could be taken to improve the management of bio-waste in the EU as a whole and in each Member State individually. While preparing this communication, our departments have been paying close attention to the debates on bio-waste held in the European Parliament. I find it very encouraging that we have arrived at the same general conclusions: there is still room for improvement in bio-waste management in the EU, and this improvement can bring positive economic and environmental results. I also agree that the key to success lies in better enforcement of existing legislation, especially the Landfill Directive. However, as optimal bio-waste policies may differ from country to country or even between regions, further analysis on the grounds of subsidiarity is necessary.

The main difference between the Commission's approach and the rapporteur's approach revolves around the issue of a possible bio-waste directive. The Commission takes the view that a self-standing directive would bring limited added value. It is possible to improve the bio-waste management based on existing and already envisaged legislation. Therefore the Commission plans to initiate a number of actions aimed at improving bio-waste management, including: setting criteria for the production of high-quality compost using the 'end of waste' procedure envisaged in the Waste Framework Directive; analysing the viability of setting minimum standards for the use of bio-waste in agriculture within the revision of the Sewage Sludge Directive; and analysing the possibility of introducing targets for separate collection or recycling of bio-waste within the review of the recycling targets of the Waste Framework Directive by 2014 at the latest.

I believe that we can meet the essence of the Parliamentary request through the package of measures proposed by the Commission and I am therefore grateful for your readiness to further cooperate on this important and challenging dossier.

1-247

**Πρόεδρος.** – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί αύριο, Τρίτη 6 Ιουλίου, στις 12 το μεσημέρι.

### *Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149)*

1-247-500

**Pavel Poc (S&D), přisemně.** – V Evropské unii je ročně vyprodukováno 118–138 milionů tun biologického odpadu, z toho 88 milionů tun představuje biologicky rozložitelný komunální odpad. Až 40 % biologického odpadu je ukládáno na skládky. Taková praxe představuje významné riziko znečištění podzemních vod, půdy a příspěvek k emisi skleníkových plynů. Dochází tak k nenávratnému vyřazení zdrojů biologického materiálu z hospodářského a přírodního cyklu, místo aby byla pomocí kvalitních kompostů posílena produktivita půdy včetně její schopnosti zadržovat vodu. V souvislosti s potřebou masivního využití kompostů v zemědělství by bylo vhodné, aby Komise vyvinula tlak na odblokování rámcové směrnice o půdě v Evropské radě. Základním nedostatkem v oblasti nakládání s biologickým odpadem je rozdílná úroveň implementace existující legislativy v členských státech. Proto vítám a plně podporuji požadavek, aby Komise vypracovala návrh samostatné směrnice o nakládání s biologickým odpadem do konce roku 2010. Postoj Komise v této věci se musí změnit, musí být významně proaktivní a daleko ambicióznější než dosud. Stejně tak pokládám za nezbytné posílení výchovných prvků v oblasti nakládání s odpadem. Nejlepším a nenahraditelným způsobem podpory recyklace a prevence vzniku odpadů je vytvoření potřebného společenského požadavku. Nejprímější cestou k tomu je vzdělávání mladé generace a zavedení udržitelného nakládání s odpadem mezi společenské normy.

1-247-750

**Daciana Octavia Sârbu (S&D), in writing.** – Effective management of biowaste can bring many environmental benefits, such as improved soil quality and the production of renewable energy in the form of biogas. So I support measures which will increase and improve the collection and treatment of biowaste. However, the nature of mandatory collection systems and how collection targets are calculated will be crucial. Many smallholdings in Romania already recycle biowaste, even though this would not be officially recognised under a collection system because it never enters the official waste stream. So any future directive and collection targets for biowaste must be flexible enough to allow for significant national and regional differences.

1-248

### **24 - Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας και ο ρόλος των μακροπεριφερειών στη μελλοντική πολιτική συνοχής (συνοπτική παρουσίαση)**

1-249

**Πρόεδρος.** – Το επόμενο σημείο είναι η έκθεση του Wojciech Michał Olejniczak, εξ ονόματος της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης, σχετικά με τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας και το ρόλο των μακροπεριφερειών στη μελλοντική πολιτική συνοχής (2009/2230(INI)) (A7-0202/2010)

1-250

**Wojciech Michał Olejniczak, sprawozdawca.** – Panie Przewodniczący! Na wstępie chcę podziękować sprawozdawcom ceniom za owocną współpracę, dzięki której powstał dokument o istotnym znaczeniu dla szeregu obszarów działania Wspólnoty. Sprawozdanie „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego i rola makroregionów w przyszłej polityce spójności” podkreśla współdziałanie regionów w celu realizacji zadań obejmujących szereg polityk, w tym transport, rybołówstwo, energię, rolnictwo, wreszcie badania naukowe. Ten ambitny plan uzyskał możliwość rzeczywistej realizacji w roku 2004, kiedy osiem z dziewięciu państw bałtyckich znalazło się w strukturach Unii Europejskiej.

Priorytetowymi elementami współpracy w ramach makroregionu są polityka transportowa i ochrona środowiska. Łączy je konieczność wyrównywania standardów infrastrukturalnych oraz fakt, iż w doskonały sposób obrazują charakterystyczną dla tego podejścia strukturę zależności państw członkowskich. W obszarze Bałtyku nie można mówić o efektywnym przeciwdziałaniu zanieczyszczeniom i skażeniom ekosystemu bez zintegrowanych działań ze strony każdego z państw leżącego u jego brzegów.



Po drugie, współpraca w ramach makroregionu niewątpliwie przynosi i przyczynia się do stworzenia sprzyjających warunków rozwoju innowacji. Korzystając z ogromnego potencjału intelektualnego jego mieszkańców, możemy doprowadzić do zwiększenia konkurencyjności gospodarki całego makroregionu. Ten fakt z kolei będzie miał istotne znaczenie dla rozwoju całej Unii Europejskiej, dla której silniejsza pozycja i stabilniejsza sytuacja gospodarcza ma niepodważalne znaczenie strategiczne.

Po trzecie, nie można zapomnieć o celach społecznych. Stworzenie warunków dla dobrobytu obywateli, włączenie do projektów elementów kulturowych, edukacyjnych i turystycznych ma niebagatelne znaczenie. Ponadto wspomaganie tworzenia społeczeństwa obywatelskiego, które jest podstawą demokratycznego systemu politycznego, będzie dodatkowo wpływało na wzmocnienie procesu integracji. Jednak nie można mówić o tych zmianach, jeśli nie poprawi się ogólna sytuacja życiowa ludności. Trzeba zatem nieustannie, aktywnie wspierać tworzenie nowych miejsc pracy.

Strategia Unii Europejskiej dla pionierskiego, pilotażowego makroregionu Morza Bałtyckiego stanowi obecnie ważny punkt odniesienia w debacie nad przyszłością polityki spójności po 2013 r. Obecnie projekty realizowane w ramach strategii korzystają ze środków w ramach wspomnianej polityki. Jednak z uwagi na ich wielosektorowość należy ukierunkować dzisiejszą debatę tak, aby w niedalekiej przyszłości ustalić konkretne metody, źródła oraz odpowiedni sposób finansowania strategii makroregionalnych w przyszłym okresie programowania.

Mając na względzie przyszłość tych strategii, z dużą nadzieją patrzymy na zamysł Komisji Europejskiej stworzenia bazy danych najlepszych praktyk, pozwalającej na dokładną obserwację i czerpanie przykładów z funkcjonujących już działań. Kierując się potrzebą jak najwyższej skuteczności programów prowadzonych w ramach strategii dla Bałtyku i kolejnych projektów makroregionalnych, wzywamy Komisję do wypracowania instrumentów i obiektywnych kryteriów dla ochrony dotychczasowej działalności. Dzięki temu średniookresowa analiza realizacji strategii będzie mogła stanowić punkt odniesienia dla następnych tego typu przedsięwzięć.

Należy przy tym pamiętać o konieczności odpowiedzi na kluczowe w tym względzie pytania: czy strategię te mają być realizowane w ramach polityki spójności i w jaki sposób je finansować, aby efektywnie wykorzystać środki pochodzące z Unii Europejskiej? Z dużą satysfakcją obserwuję rozwój idei makroregionów. Wszystkie mają szansę skupienia się ponad granicami na zagadnieniach ważnych z punktu widzenia spójności terytorialnej, czyli wprowadzić w życie ideę integracji, którą od początku promuje Unia Europejska. Tworzenie regionów funkcjonalnych, które dzielą te same cele, ma ponadto szansę zwiększenia skuteczności polityki regionalnej.

Szanowni Państwo! Przykład Morza Bałtyckiego służy jako wzór i zachęta do prac nad kolejnymi makroregionami, dając świadectwo znacznie lepszej integracji.

1-251

**Seán Kelly (PPE).** – A Uachtaráin, ba mhaith liom a rá ar dtús go bhfuilim i bhfabhar na straitéise seo idir na tíortha timpeall ar an Muir Bhailt. Ar an gcéad dul síos, ní chuireann sí isteach beag ná mór ar thíortha eile ná ní chuireann sí isteach ar an Aontas Eorpach féin.

Tá sí bunaithe ar an trí ‘ní hea’ – agus tá siadsan an-thábhachtach. Uimhir a haon, níl aon chistiú breise á bhunú, uimhir a dó, níl creat dlíthiúil breise á bhunú, agus uimhir a trí, níl institiúidí breise á mbunú. Mar a dúirt an rapóirtéir, tá na tíortha ag teacht le chéile chun fadhbanna comónta a réiteach, cosúil leis an gcomhshaol agus fadhbanna sóisialta agus eacnamaíochta. Dá bhrí sin, d’fhéadfadh a lán maitheasa teacht as seo agus d’fhéadfadh sé a bheith ina eiseamlár do straitéis mhacraréigiúnach eile amach anseo.

Táim críochnaithe taobh istigh d’aon nóiméad amháin.

1-252

**Artur Zasada (PPE).** – Panie Przewodniczący! Jestem przekonany, że strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego przyczyni się do jego zrównoważonego rozwoju. Należy jednak dopilnować, aby dokument ten był odpowiednio często aktualizowany i konsekwentnie realizowany.

W mojej ocenie jednym z największych wyzwań dla regionu Morza Bałtyckiego jest stworzenie sprawnej morskiej, drogowej oraz wodnej sieci transportowej. Dlatego cieszę się, że w ostatecznej wersji dokumentu znalazła się moja poprawka podkreślająca znaczenie środkowoeuropejskiego korytarza transportowego. Wierzę, że korytarz ten, stanowiący najkrótsze połączenie pomiędzy Skandynawią a Adriatykiem, ma fundamentalne znaczenie dla całego regionu Morza Bałtyckiego. Wzmocni on infrastrukturalne oraz społeczne więzi pomiędzy miastami i regionami, a także przyczyni się do wzrostu ich zamożności. Jako projekt nie tylko gospodarczy, ale także polityczny i kulturalno-historyczny zasługuję on na najwyższą uwagę.

1-253

**Piotr Borys (PPE).** – Panie Przewodniczący! Chciałbym pogratulować panu posłowi Olejniczakowi wspaniałego sprawozdania. Jak wiemy, dzisiaj podchodzimy z nowym wyzwaniem do polityki spójności. Niewątpliwie polityka makroregionalna dotyczy takich sfer i obszarów, jak chociażby strategia Morza Bałtyckiego czy strategia Morza Śródziemnego.

Chcę wskazać na fakt, który już podkreślił w swoim wystąpieniu pan poseł Zasada. Dzisiaj te dwie spójne przestrzenie – Morza Bałtyckiego i Morza Śródziemnego – muszą być połączone transgranicznym spójnym korytarzem transportowym. Należy w tym zakresie uruchomić wszelkie możliwe środki w nowym sposobie finansowania, aby te dwa ośrodki wzrostu mogły być ze sobą skutecznie połączone. Chcę wspomnieć, że do dnia dzisiejszego trwają konsultacje sieci TNT, która zakładałaby spójność w transporcie kolejowym, drogowym oraz wodnym. Aspekt połączenia tych dwóch obszarów wydaje się jednym z kluczowych elementów połączenia polityki makroekonomicznej rozwoju Morza Bałtyckiego i Morza Śródziemnego.

1-254

**Olga Sehnalová (S&D).** – Při nedávné návštěvě Výboru pro dopravu a cestovní ruch v Lotyšsku a Estonsku byl problém dopravního propojení Pobaltí se sousedními regiony oprávněně jedním z velmi diskutovaných témat. Nejde pouze o bezprostřední propojení směrem na východ, kde existují významná úzká hrdla (příkladem za všechny je estonské a současně unijní hraniční město Narva s několikaletým čekáním na průjezd hranice), stejně důležité je i propojení se vzdálenějšími evropskými regiony. Z tohoto pohledu má svůj nesporný přínos tzv. Baltsko-jaderský koridor spojující region Baltského moře s jihem Evropy. Má jednoznačnou podporu všech dotčených krajů a samospráv a povede i k dalším pozitivním efektům pro hospodářský rozvoj území daleko za hranicemi makroregionu Baltského moře.

1-255

**Csaba Sándor Tabajdi (S&D).** – Gratulálok Olejniczak úr jelentéséhez, hiszen a balti stratégia volt az első makrorégió az Európai Unióban. Számunkra, akik a Duna makrorégiót szeretnénk létrehozni, számom tanulsággal jár a balti régió tapasztalata. Egyik ilyen tanulság, hogy nem szabad túl sok prioritást kitűzni, meg kell állapodni abban a két-három fő célkitűzésben, ami a Duna-menti országokat összeköti. Hasonlóan a balti stratégiához ez a közlekedés, a Duna hajózhatóvá tétele, a másik ilyen dolog a környezetvédelem, a Duna tisztaságának, biodiverzitásának a megőrzése, és a harmadik pedig a turizmus. Én azt hiszem, hogy a 2011-es magyar elnökségnek ez egy kiemelt prioritása lesz, és nagyon örülök, hogy a Bizottságot szlovák biztos, a Bizottság alelnöke, Sefcovic úr képviseli. Reméljük, hogy a Duna-stratégiához nem kell öt év mire létrejön, hiszen a balti régió jó példa a számunkra.

1-256

**Jacek Olgierd Kurski (ECR).** – Panie Przewodniczący! Jako poseł z Gdańska, miasta nad Bałtykiem, popieram strategię dla regionu Morza Bałtyckiego jako projekt pilotażowy dla podobnych strategii makroregionalnych. Chciałbym, żeby to był projekt udany. Czynień to jednak z dwoma zastrzeżeniami.

Po pierwsze, aby strategia wypełniła się konkretnymi projektami, muszą być pieniądze. Żeby były pieniądze, muszą być konkretne źródła finansowania. Inaczej strategia staje się seminarium i pustym gawędziarstwem. Po to, aby były źródła finansowania, trzeba rozstrzygnąć, czy będą to ekstra pieniądze na tę strategię, czy też będą pochodziły z okrojenia innych programów sektorowych, czy polityk regionalnych. Byłoby to niedobre.

Drugie zastrzeżenie ma charakter partykularny. Morze Bałtyckie jest niestety wciąż najbardziej zanieczyszczonym europejskim morzem. Tymczasem za przyzwoleniem Unii Europejskiej i poparciem niektórych z jej krajów budowany jest kontrowersyjny projekt Gazociągu Północnego. Jak słusznie podkreślono w sprawozdaniu, istnieje potrzeba zmniejszenia zależności regionu od dostaw energii z Rosji. Cóż warto są nasze rezolucje, jeśli 2 lata temu Parlament Europejski sprzeciwiał się budowie Gazociągu Północnego, a po 2 latach jest on budowany. Pomimo tych zastrzeżeń warto poprzeć tę strategię i dać szansę temu regionowi.

1-257

**Jarosław Kalinowski (PPE).** – Panie Przewodniczący! Gratulując sprawozdawcy, pragnę jeszcze raz podkreślić, że strategia dla regionu Morza Bałtyckiego jest pierwszą tego typu strategią o wymiarze makroregionalnym, której potencjalny sukces będzie stanowić wzór dla kolejnych tego typu obszarów. Celem jej powstania jest wyrównanie różnic w rozwoju społeczno-gospodarczym państw bałtyckich. Bardzo ważnymi filarami tej strategii są ochrona środowiska i infrastruktura transportowa. Takie zintegrowanie terytorium z pewnością przyczyni się do większej dynamiki rozwoju i atrakcyjności krajów regionu Morza Bałtyckiego.

Warunkiem sukcesu powyższej strategii jest jednak wypracowanie dobrej, efektywnej współpracy w zarządzaniu tak na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym, jak i lokalnym.

1-258

**Petru Constantin Luhan (PPE).** – Importanța strategiei pentru regiunea Mării Baltice constă în faptul că aceasta reprezintă atât un cadru integrat de abordare a provocărilor și oportunităților din această regiune, cât și un proiect-pilot pentru viitoarele strategii macroregionale. Din acest motiv, analiza succesului ei poate fi un model pentru felul în care pot fi implementate strategiile viitoare și, în special, cea a Dunării.

Consider că politicile și programele Uniunii Europene au o importanță semnificativă pentru regiune și vor constitui elemente-cheie ale strategiei. Pentru aceasta, este foarte important ca statele membre participante să folosească toate fondurile care le-au fost puse la dispoziție pentru această perioadă de programare.

De asemenea, doresc să subliniez faptul că punerea în valoare a specificității regiunilor ar putea să ducă la o utilizare mult mai eficientă a fondurilor comunitare și la crearea de valoare adăugată la nivel regional.

1-259

**Maroš Šefčovič**, *Vice-President of the Commission*. – Mr President, I would like once again to thank the rapporteur for this very important report and to thank Parliament for its commitment to the European Union's strategy for the Baltic Sea region. This new macro-region is testing out the new way of working. Its success will very much depend on how the action plan that accompanies the Commission communications will be fulfilled. It is very clear that the commitment of the states, regions and other stakeholders will be of crucial importance for the success of the Baltic Sea Strategy.

It is the first time that we have prepared an integrated strategy for a group of Member States who face the same challenges and who may benefit from the same opportunities. It will be a tailor-made strategy. We are preparing the implementation process for the strategy, with new governance and a new working method with a view to turning words into actions. For the first time we are trying to come up with an overall synergy where we would like to put the financial possibilities – different instruments, programmes and regional possibilities – together in order to establish a new macroeconomic approach to the region.

By addressing the environment, the economy, energy and transport, as well as safety and security issues, the strategy provides a new integrating approach and brings together the key policy areas, maximising the impact by encouraging interaction between the fields concerned. This approach has already proven to be a big success, as many projects have already been created, speeded up and co-financed by Structural Fund programmes only eight months into the implementation phase.

The Commission is very committed to keeping up the momentum we have achieved so far with this strategy. The annual stakeholders' conference in Tallinn on 14 and 15 October of this year will offer an opportunity to learn the lessons of the first months of the strategy and to make further proposals if needed. The environment is the first of four pillars of the EU strategy for the Baltic Sea region, and the revitalisation of the water quality of the sea itself is the keystone of the strategy.

Several speakers referred to transport, which is of course another important issue that has to be considered in a comprehensive way. Some promising projects are already under consideration, in particular supporting 20 priority axes, which will definitely improve integration of the region.

The Baltic Sea region is pioneering the macro-regional approach. Its results will give us a feel for the added value that this new working method can bring. The Commission is therefore monitoring its progress carefully and looks forward to seeing the development of the Danube Strategy, which is currently being prepared. As Mr Tabajdi said, being from Slovakia, I am very glad that this project is being prepared. I am even happier that it will be under the careful eye of Commissioner Hahn, who comes from Austria and who I am sure must have a very good understanding of the Danube region. Whether further macro-regions should follow depends on how these first two perform and whether other proposals are made to demonstrate a specific added value that goes beyond existing cooperation, and if they really meet the clear needs that cannot be fulfilled through other means.

I am hoping for a successful outcome with regard to the further implementation and accomplishments of the Baltic Sea Strategy, and I wish the incoming Hungarian Presidency every success with a view to cooperation with the Commission resulting in solid proposals on the Danube Strategy and the Danube region.

1-260

**Πρόεδρος**. – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί αύριο, Τρίτη 6 Ιουλίου, στις 12 το μεσημέρι.

#### *Γραπτές δηλώσεις (άρθρο 149)*

1-260-500

**Vasilica Viorica Dăncilă (S&D)**, *in scris*. – Având în vedere că, în bazinul Mării Baltice există diferențe importante în domeniul economic și al inovației, și că sunt necesare atât creșterea potențialului regiunilor foarte dezvoltate, cât și reducerea inegalităților, cu scopul de a crea un spațiu cu un nivel ridicat al concurenței, indispensabil în contextul îmbătrânirii populației, cred cu tărie că includerea politicilor de valorificare a potențialului creativ și experienței persoanelor de vârstă a treia poate contribui la stabilizarea acestei categorii în cadrul populației Uniunii Europene.

Salut, totodată, contribuția viitoareii strategii la consolidarea cooperării dintre state și regiuni la nivel macroregional, precum și la elaborarea de noi strategii comune de acțiune, cu scopul de a contribui la realizarea unui model de cooperare transfrontalieră în Europa care poate determina consolidarea atractivității regiunii la nivel european și internațional.

Cred cu tărie că este vitală necesitatea instituirii unui Observator al Mării Baltice pentru mediu, a unui sistem de alarmă în caz de accidente și poluări grave transfrontaliere, precum și a unei forțe comune de acțiune pentru aceste situații.

1-261

**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska (PPE), na piśmie.** – Szanowni Państwo! Uważam Strategię UE dla regionu Morza Bałtyckiego za inicjatywę słuszną, mającą na celu poprawę skuteczności realizacji poszczególnych polityk europejskich, takich jak polityka spójności, polityka transportowa, polityka morską, polityka ochrony środowiska, polityka innowacyjności. Jednakże wokół tej koncepcji narosło wiele nieporozumień, które chciałabym, aby zostały wyjaśnione.

Konieczne wydaje mi się jasne postawienie kwestii finansowania tej strategii, aby wśród jej potencjalnych beneficjentów nie narastały fałszywe przekonania i oczekiwania. W projekcie budżetu na rok 2011 została zlikwidowana osobna linia budżetowa na tę strategię, a ona sama została ujęta w kategorii Europejskiej Polityki Sąsiedztwa Wschód. Przedstawiciele Komisji Europejskiej analizują, jak najlepiej wykorzystać fundusze strukturalne na ten cel, kiedy większość środków została już zaprogramowana, zanim ta strategia w ogóle powstała. Zbyt mało mówi się o wykorzystaniu środków dostępnych w ramach takich instrumentów, jak Program Ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji, 7. Program Ramowy w zakresie badań i rozwoju technologicznego, czy środków przeznaczonych na rozbudowę transeuropejskich sieci transportowych.

Dlatego apeluję o precyzyjne określenie odpowiedzialności za realizację tej strategii i ról poszczególnych podmiotów, abyśmy nie mieli do czynienia z kolejnym projektem, o którym dużo się mówi, a który nie ma wymiernych efektów.

1-262

**Γεώργιος Σταυρακάκης (S&D), γραπτώς.** – Θα ήθελα για ακόμη μια φορά να συγχαρώ τον εισηγητή για την εξαιρετική έκθεση. Η Στρατηγική για την περιοχή της Βαλτικής εγκαινιάζει μια νέα εποχή για τις λειτουργικές περιοχές και αποτελεί τη βάση για πιο αποτελεσματική αντιμετώπιση σημαντικών προκλήσεων μέσα από την υιοθέτηση ολοκληρωμένων προσεγγίσεων. Ο συντονισμός των δράσεων στο πλαίσιο διαφορετικών πολιτικών με εδαφικό αντίκτυπο μπορεί να αποτελέσει οδηγό για την μελλοντική εξέλιξη της πολιτικής συνοχής. Ωστόσο η σημασία της Στρατηγικής δεν περιορίζεται μόνο σε αυτό. Η πιο σημαντική πτυχή της είναι το γεγονός ότι διαμορφώθηκε μέσα από ευρείες διαβουλεύσεις των ενδιαφερομένων φορέων της περιοχής σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης. Οι πυλώνες, οι τομείς προτεραιότητας και τα βασικά σχέδια της Στρατηγικής δεν έχουν επιβληθεί εκ των άνω αλλά αποτελούν φυσική εξέλιξη σχεδίων και πρωτοβουλιών που έχουν αναπτυχθεί από καιρό στην περιοχή και απαντούν σε συγκεκριμένες ανάγκες της καθημερινότητας των πολιτών. Σε αυτό το πλαίσιο, αναδεικνύεται η σημασία της εταιρικής σχέσης μεταξύ όλων των φορέων μιας δεδομένης περιοχής προκειμένου να διασφαλιστούν τα βέλτιστα δυνατά αποτελέσματα από τις δράσεις που χρηματοδοτούνται με χρήματα του Ευρωπαϊκού πολίτη. Αποτελεί ουσιαστικά ένα πρώτο τεστ προκειμένου να εφαρμοσθεί μελλοντικά και σε άλλες λειτουργικές περιοχές.

1-262-500

**Jarosław Leszek Wałęsa (PPE), na piśmie.** – Na początku swojego wystąpienia chciałbym podziękować posłowi Olejniczakowi za jego sprawozdanie nad strategią dla Regionu Morza Bałtyckiego – pierwszego unijnego makroregionu, które definiuje tę wielofunkcyjną płaszczyznę współpracy oraz w którym koncentruje się nad wspólnymi celami rozwojowymi oraz wyzwaniem czy trendami dla przyszłej polityki makroregionalnej. Ma również na celu wypracowanie swoistej mapy działania dla kolejnych strategii makro-regionalnych. Region Morza Bałtyckiego charakteryzuje szeroka, wielopoziomowa współpraca w dziedzinie ekonomii, ochrony środowiska oraz szeroko pojętego rozwoju społecznego. Kraje wchodzące w ten obszar dzielają wiele wspólnych wyzwań i choć pozostają niezależne wzmocniają wdrażanie strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. Sprawozdanie, pomimo swojego dość ogólnego wydźwięku definiuje wiele wspólnych celów i zaleceń niezbędnych do pomyślnej realizacji Strategii, czyli stworzenie dobrej platformy współpracy, efektywnej koordynacji oraz systemu zarządzania. Aby wszystkie te wyzwania mogły być pomyślnie zrealizowane potrzebne są jednak środki finansowe. A tych niestety brakuje. 8 krajów Unii Europejskiej oraz Rosja jest beneficjentami Strategii. Nie pozwólmy, aby nieuregulowana kwestia finansowania Strategii stanęła na przeszkodzie w rozwoju i udoskonaleniu tej ambitnej, ponadpaństwowej inicjatywy.

1-263

## **25 - Συμβολή της περιφερειακής πολιτικής της ΕΕ στην αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, με ειδική αναφορά στο Στόχο 2 (συνοπτική παρουσίαση)**

1-264

**Πρόεδρος.** – Το επόμενο σημείο είναι η έκθεση της Έκθεση Ρόδης Κράτσα Τσαγκαροπούλου, εξ ονόματος της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης, σχετικά με τη συμβολή της περιφερειακής πολιτικής της ΕΕ στην αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, με ιδιαίτερη αναφορά στον Στόχο 2 (2009/2234(INI)) (A7-0206/2010)

1-265

**Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου, Εισηγήτρια.** – Κύριε Πρόεδρε, κύριε Επίτροπε, ο σκοπός της έκθεσης είναι να αναδείξει τη σημασία που έχει η περιφερειακή πολιτική για την ανάκαμψη σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση στον απόηχο της χρηματοπιστωτικής κρίσης και των επιπτώσεών της στην πραγματική οικονομία.

Θέλουμε να τονίσουμε ότι η περιφερειακή πολιτική αποτελεί τη βασική πηγή επενδύσεων για την ανάπτυξη. Τα διαρθρωτικά ταμεία δεν είναι μόνο εργαλεία κατάσβεσης ανωμαλιών και διαρθρωτικών προβλημάτων αλλά αποτελούν εργαλεία τα οποία πρέπει να προσαρμοστούν στις παρούσες συνθήκες και να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο τρόπο για την ισόρροπη ανάπτυξη, για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Η έκθεση εστιάζεται ιδιαίτερα στις περιοχές του Στόχου 2, περιοχές οι οποίες, ήδη από το 2000, έχουν αυξημένα ποσοστά ΑΕΠ και επίσης ιδιαίτερες επιδόσεις στην ανταγωνιστικότητα, στην καινοτομία και στην έρευνα.

Με τη μεταρρύθμιση του 2006, οι περιοχές του Στόχου 2 εστιάστηκαν στην ανταγωνιστικότητα και στη δημιουργία ποιοτικών θέσεων απασχόλησης. Αναφέρω χαρακτηριστικά, για να γίνει κατανοητό το εύρος αυτής της πρωτοβουλίας, ότι οι παρεμβάσεις του Στόχου 2 αφορούν 168 περιοχές με 314 εκατομμύρια κατοίκους σε 19 κράτη μέλη της Ένωσης.

Αυτές λοιπόν οι προσπάθειες πρέπει να συνεχιστούν σήμερα σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Γίνεται σαφές από το προτεινόμενο ψήφισμα ότι θέλουμε να υποστηρίξουμε την περιφερειακή διάσταση της στρατηγικής για την Ευρώπη του 2020, μια προτεραιότητα η οποία δεν αποβλέπει μόνο στην περιφερειακή και την κοινωνική συνοχή αλλά και στην ανταγωνιστικότητα των περιοχών.

Το ψήφισμα καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για μεγαλύτερη ευελιξία στη χορήγηση πιστώσεων και στη λήψη αποφάσεων για την καλύτερη και γρηγορότερη αξιοποίηση των διαρθρωτικών ταμείων. Ήδη σημειώνουμε ότι, σε σύνολο 117 επιχειρησιακών προγραμμάτων του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου, 13 τροποποιήθηκαν σε ορισμένα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προσαρμόστηκαν σε συνθήκες με δημοσιονομικές δυσκολίες και στις δυσκολίες συμμετοχής του εθνικού προϋπολογισμού. Ζητούμε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποστηρίξει τις προσπάθειες των κρατών μελών, για να μπορέσουν να κάνουν χρήση αυτής της προσαρμοστικότητας.

Βασική μας πρόταση είναι η υποστήριξη της απόφασης του Συμβουλίου να ενισχύσει τις προκαταβολές σε χώρες που έχουν πτώση του ΑΕΠ πάνω από 10% ή έχουν υποστήριξη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για τη δημοσιονομική τους προσαρμογή· ζητούμε επίσης να δώσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τη δυνατότητα ευέλικτων λύσεων όσον αφορά τους κανόνες N+2 και N+3, ούτως ώστε τα κράτη μέλη που έχουν δημοσιονομικές δυσκολίες να μη χάσουν τις ευρωπαϊκές ενισχύσεις.

Κάτι άλλο που επισημαίνουμε είναι ότι η 6η έκθεση για τη συνοχή δεν δίνει αρκετά ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία για τις περιοχές του Στόχου 2. Ζητούμε λοιπόν μια μελέτη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που θα μας δώσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, ούτως ώστε να μπορέσουμε να παρέμβουμε στην προσαρμοστικότητα στην παρούσα κατάσταση αλλά και να προετοιμάσουμε και τις επόμενες δημοσιονομικές προοπτικές βάσει των πραγματικών συνθηκών και των πραγματικών αναγκών.

Άλλο θέμα το οποίο επισημαίνουμε είναι ότι, σε ειδικές περιπτώσεις, όπως είναι αυτή που μας έδωσε αφορμή και για την έκθεση, δηλαδή η οικονομική κρίση, είναι αναγκαίο να καταστεί ακόμη πιο ευέλικτος ο κανόνας N+2, λαμβανομένων υπόψη των επιδιωκόμενων στόχων της πολιτικής συνοχής και των επιπτώσεων των κυκλικών οικονομικών μεταβολών στα δημόσια οικονομικά και στις ιδιωτικές επενδύσεις.

Επίσης επισημαίνουμε τη σημασία που έχει η προώθηση των πρωτοβουλιών JASPERS, JEREMIE, JESSICA, διότι υπάρχουν χώρες όπως η Ελλάδα (δεν αναφέρεται στην έκθεση αλλά το αναφέρω σαν παράδειγμα), που έχει υπογράψει από το 2007 με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για την ανάπτυξη των πρωτοβουλιών και μόλις πρόσφατα ενεργοποιήθηκαν αυτές οι διαδικασίες.

Χρειάζεται λοιπόν εγρήγορση, προσαρμοστικότητα και συντονισμός των απαραίτητων μέσων για την καλή αξιοποίηση της περιφερειακής πολιτικής.

1-266

**Seán Kelly (PPE).** – Mr President, I fully support the rapporteur's proposals. I have seen the benefits of Objective 2 funding from my own experience, in my own country and two weeks ago in Mannheim. If this were to be withdrawn, it would be a huge drawback for these regions. My own area got an entrepreneurial award from the European Union. Two weeks ago in Mannheim I could see first of all the appreciation of the funding and, more importantly, the effect.

I think in the world at large you have innovators and imitators. Very few can innovate, almost everybody should or can imitate. Often you will find the best innovation in these little regions. I saw it in Mannheim; I have seen it in business parks etc. Their work is benefiting their own regions but through imitation it can benefit many other regions as well.

And, finally, as the rapporteur said, GDP cannot be the sole way of deciding the purchasing power of regions.

1-267

**Petru Constantin Luhan (PPE).** – Mai întâi vreau să o felicit pe doamna raportor. Este un raport pe cât de important, pe atât de bine făcut.

Rolul jucat de politica regională în reducerea și combaterea crizei economice și financiare este unul indiscutabil. De asemenea, dezvoltarea regiunilor și asigurarea coeziunii economice, sociale și teritoriale sunt determinante în creșterea competitivității economice a Uniunii Europene și în îndeplinirea obiectivelor UE 2020.

În contextul actualei crize, consider că este strict necesară simplificarea procedurilor de utilizare a fondurilor structurale și de coeziune și extinderea costurilor eligibile pentru a contribui și mai eficient la atingerea obiectivelor legate de piața muncii și de incluziunea socială.

Susțin în continuare ocuparea forței de muncă în sectoarele-cheie ale economiei și garantarea menținerii coeziunii economice, sociale și teritoriale ca o prioritate pentru Uniunea Europeană. În acest fel vom obține o creștere economică inteligentă și durabilă pentru statele și regiunile europene.

1-268

**Karin Kadenbach (S&D).** – Herr Präsident, Herr Kommissar! Ein herzliches Dankeschön für die Möglichkeit, zu so später Stunde auch noch das Wort zu ergreifen. Ich glaube, Kohäsionspolitik hat selten so große Bedeutung gehabt wie jetzt in der Krise. Es ist immer wieder auch ein Zeichen der Krise, dass sich Arbeitsplätze, Investitionen in den Zentren der einzelnen Mitgliedstaaten konzentrieren. Ich glaube, gerade jetzt muss die Kohäsionspolitik einsetzen und in die Regionen investieren.

Wir brauchen diese Triebkraft, diesen Antrieb in den Regionen. Wir brauchen jeden Euro. Und ich kann nur von Niederösterreich sagen, auch ein Ziel II-Gebiet, dass wir es in der Vergangenheit geschafft haben, aus jedem Euro, der in die EU geflossen ist, in Wirklichkeit drei Euro in der Region zu erwirtschaften. Und wir brauchen dazu ganz klare Vorgaben. Das heißt, es muss eine weitere Verlässlichkeit geben. Es muss Planbarkeit geben. Aber es muss gerade in Situationen wie der, in der wir uns jetzt befinden, auch die Möglichkeit geben, flexibel zu gestalten. Deshalb halte ich diesen Bericht für so wichtig, weil er eben diese Flexibilität auch fordert, weil die Gestaltungsmöglichkeit in den Regionen gegeben sein muss.

1-269

**Czesław Adam Siekierski (PPE).** – Podstawowym celem Unii jest przezwyciężenie kryzysu gospodarczego. Chodzi przede wszystkim o zwalczanie problemów strukturalnych powstałych w wyniku kryzysu, zwłaszcza w odniesieniu do konkurencyjności i zatrudnienia.

Komisja Europejska przedstawiła następujące propozycje, które mają doprowadzić do poprawy gospodarczej na szczeblu krajowym i regionalnym: wsparcie przedsiębiorstw, podnoszenie wiedzy i innowacyjności, zwiększenie elastyczności programów spójności. Zatem należy przyspieszyć inwestycje i uprościć realizację programów polityki spójności oraz wprowadzić większą ich elastyczność. Podstawą programów polityki spójności powinny być inteligentne inwestycje.

Należy również podjąć działania na rzecz dalszej, pogłębionej integracji całej Unii, dążyć do umocnienia solidarności Unii oraz jej wspólnotowego rynku, a działania poszczególnych państw nie mogą skupiać się tylko na własnym, partykularnym interesie. Unia Europejska musi skupić się na stworzeniu trwałych mechanizmów, które zagwarantują ochronę przed negatywnymi skutkami kryzysu gospodarczego.

1-270

**Elena Băsescu (PPE).** – În primul rând, doresc să o felicit pe doamna Kratsa pentru redactarea acestui raport.

În întreaga Uniune, guvernele statelor membre sunt în plin proces de implementare a unor măsuri dure pentru redresarea economiei naționale. Pe lângă măsurile de austeritate adoptate, consider că avem nevoie de stimularea investițiilor realizate din fonduri europene.

În contextul ieșirii din criză, obiectivul doi al politicii de coeziune este deosebit de important pentru creșterea competitivității regiunilor europene și a capacității de ocupare a forței de muncă.

Toate regiunile din România fac încă parte din obiectivul unu al politicii regionale, și anume cel de convergență. Pentru țara mea o soluție viabilă pentru ieșirea din criză este accesarea a cât mai multor fonduri europene, iar administrațiile locale sunt încurajate să realizeze cât mai multe proiecte cu bani europeni.

1-271

**Maroš Šefčovič**, *Vice-President of the Commission*. – Mr President, I would like to thank the rapporteur for her report on the role of cohesion policy in the recovery plan and beyond, and also to thank the European Parliament for its interest in the monitoring of the impact of this measure on national and regional economies.

Cohesion policy is conceived as a policy to support the reduction in socioeconomic disparities and a real convergence by investing in measures to foster structural change. With total financial resources of EUR 347 billion for the period 2007-2013, EUR 228 billion of which is earmarked for Lisbon-related investment, this cohesion policy provides a powerful support for both budgetary stability and public investment in the Member States and the regions of the European Union. While this is not an anti-cyclical economic policy, it represents a powerful and relevant lever available to the Union for promoting investment in the real economy. This explains why the policy was included as a key part of the European Economic Recovery Plan.

The goal of this plan and of these European measures was to counter important negative impacts of the crisis. Therefore the Commission proposed a set of legislative changes and targeted recommendations. The overriding aim of this proposal was to speed up implementation of programmes and accelerate financing to beneficiaries for the programmes already approved for the period of this financial perspective. We did this through increased EU pre-financing and a series of simplification measures.

The legislative changes entered into force in April 2009 and recommendations to the Member States, following the Commission's communications, were adopted in December 2008. So we can say that this legislative package was adopted within five months, which is a timetable fully compatible with the urgency of the remedies needed to be taken against the crisis. I would like to underline that this success was the result of the quality of interinstitutional work and fruitful cooperation with the institutional partners – and in particular with the European Parliament – because all of us wanted to respond quickly and adequately to the political and economic needs.

As a whole, these measures have been characterised as a positive move that provided the necessary means for accelerating spending and easing implementation obstacles. These measures were flexible enough to allow Member States to choose and implement those that are best suited to their specific national and regional environment, because we know that there is no such thing as a 'one size fits all' solution. Recovery measures had also contributed to reviving and improving implementation mechanisms of the cohesion policy by simplifying as much as possible some provisions of the preparation and management of projects. These measures were not only designed to fight against the crisis but also to take on a permanent role in the post-crisis situation in the present programming period.

Last but not least, the Commission will present a report on the implementation and results of the measures adopted within the framework of the recovery plan that concern cohesion policy in the European Union, following the Commission's commitment to submit to the European Parliament such a report during the second half of 2010.

1-272

**Πρόεδρος**. – Η συζήτηση έληξε.

Η ψηφοφορία θα διεξαχθεί αύριο, Τρίτη 6 Ιουλίου, στις 12 το μεσημέρι.

1-273

**26 - Ημερήσια διάταξη της επόμενης συνεδρίασης: βλ. Συνοπτικά Πρακτικά**

1-274

**27 - Λήξη της συνεδρίασης**

1-275

(Η συνεδρίαση λήγει στις 23.15)