

Czwartek, 19 czerwca 2008 r.

24. zwraca uwagę na ryzyko zaniku zawodu hodowcy owiec, pasterza, mleczarza i strzygącego oraz zwraca się do Komisji, aby strategia dla tego sektora objęła działania komunikacyjne skierowane do społeczeństwa oraz wymianę specjalistów między ośrodkami szkoleniowymi, a także programy na rzecz mobilności pomiędzy państwami członkowskimi dla specjalistów i studentów rolnictwa;
25. podkreśla konieczność zwiększenia dostępności produktów leczniczych i weterynaryjnych dla sektorów hodowli owiec i kóz na szczęblu Unii poprzez wsparcie badań farmaceutycznych i uproszczenie procedur dopuszczania do obrotu;
26. wzywa Komisję, również ze względu na chorobę niebieskiego języka, do przyspieszenia badań nad przyczynami i metodami kontroli w przypadku wybuchu epidemii chorób zwierzęcych, opracowania skutecznej strategii ich zwalczania, koordynacji kroków podejmowanych przez państwa członkowskie, wspierania rozwoju szczepionek, opracowania skutecznej strategii szczepień oraz finansowego wsparcia szczepień zwierząt; wzywa do możliwie jak najszybszego skreślenia z katalogu środków takich działań, które zostały prawnie zatwierdzone w odniesieniu do zwalczania chorób zwierzęcych, a z biegiem czasu okazały się być nieskuteczne;
27. wzywa Komisję do przedłożenia wniosków dotyczących przejrzystości cen w sektorze w celu dostarczenia konsumentom i producentom informacji dotyczących cen produktów;
28. wzywa prezydencję Rady i Komisję do ścisłego monitorowania sektorów hodowli owiec i kóz w Unii Europejskiej oraz do zagwarantowania regularnego składania sprawozdań Parlamentowi ze zmian polityki, jakie są inicjowane;
29. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy „Inteligentny samochód”

P6_TA(2008)0311

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 19 czerwca 2008 r. w sprawie komunikatu Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy — Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy „Inteligentny samochód” (2007/2259(INI))

(2009/C 286 E/11)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie inicjatywy „Inteligentny samochód”: „Budowanie świadomości znaczenia technologii teleinformatycznych na potrzeby samochodów bardziej inteligentnych, bezpiecznych i ekologicznych” (COM(2006)0059) (inicjatywa „Inteligentny samochód”),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Nowe impulsy dla systemu eCall — Plan działania (Trzeci komunikat na temat e-Bezpieczeństwa)” (COM(2006)0723),
- uwzględniając komunikat Komisji dla Rady Europejskiej i Parlamentu Europejskiego pt. „Europejska polityka energetyczna” (COM(2007)0001),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany. „Inicjatywa i2010 — roczne sprawozdanie na temat społeczeństwa informacyjnego (2007)” (COM(2007)0146),

Czwartek, 19 czerwca 2008 r.

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy Inteligentny samochód” (COM(2007)0541),
- uwzględniając zalecenie Komisji 2007/78/WE z dnia 22 grudnia 2006 r. w sprawie bezpieczeństwa i ergonomii samochodowych systemów informacyjnych i systemów łączności: nowa wersja europejskiego zbioru zasad dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lutego 2003 r. w sprawie białej księgi Komisji pt. „Europejska polityka transportowa na rok 2010: Czas na decyzje” ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego: zapewnienie obywatelom możliwości elektronicznego powiadamiania o wypadkach — eCall ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego — ocena śródkresowa ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. sprawie utrzymania Europy w ruchu — zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 24 października 2007 r. w sprawie wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego ⁽⁷⁾,
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0169/2008),
- A. mając na uwadze, że według szacunków koszty środowiskowe transportu pochłaniają 1,1 % PKB w Europie,
- B. mając na uwadze, że na transport przypada 30 % łącznego zużycia energii w UE, przy czym transport drogowy odpowiada za 60 % zużycia,
- C. mając na uwadze, że na samochody przypada ok. 12 % łącznej ilości emisji CO₂ w UE,
- D. mając na uwadze, że na posiedzeniu Rady Europejskiej w Brukseli w dniach 8-9 marca 2007 r. obrano za cel obniżenie emisji gazów cieplarnianych w UE o 20 % do 2020 r.,
- E. mając na uwadze, że celem Komisji jest osiągnięcie do 2012 r. średniego poziomu emisji CO₂ wynoszącego 120 g/km w nowych pojazdach osobowych i lekkich pojazdach dostawczych,
- F. mając na uwadze, że UE nie osiągnęła jeszcze celu określonego w wyżej wymienionej białej księdze dotyczącej europejskiej polityki transportowej, dotyczącego zmniejszenia o połowę — w porównaniu z poziomem z 2001 r. — liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2010 r.,
- G. mając na uwadze szacunki Komisji, że w pełni wdrożony pokładowy system powiadamiania o wypadkach eCall na poziomie całej UE mógłby ograniczyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w Unii Europejskiej nawet o 2 500 rocznie,

⁽¹⁾ Dz. U. L 32 z 6.2.2007, str. 200.

⁽²⁾ Dz. U. C 43 E z 19.2.2004, str. 250.

⁽³⁾ Dz. U. C 296 E z 6.12.2006, str. 268.

⁽⁴⁾ Dz. U. C 244 E z 18.10.2007, str. 220.

⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0345.

⁽⁶⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0469.

⁽⁷⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0007.

Czwartek, 19 czerwca 2008 r.

- H. mając na uwadze, że — jak wskazują badania Uniwersytetu Kolońskiego — gdyby wszystkie samochody były wyposażone w systemy elektronicznej kontroli stabilności, liczba zabitych w wypadkach samochodowych na drogach Europy mogłaby spaść o 4 tysiące rocznie, a o 100 tysięcy można by ograniczyć liczbę obrażeń odnoszonych w wypadkach,
- I. mając na uwadze, że rynek przenośnych samochodowych urządzeń nawigacyjnych wzrósł z poziomu 3,8 miliona sprzedanych urządzeń w 2005 r. do ponad 9 mln w 2006 r.,
- J. mając na uwadze, że techniczne systemy bezpieczeństwa dają często większe poczucie bezpieczeństwa i sprawiają, że człowiek mniej odpowiedzialnie kieruje pojazdem, przez co należy również podkreślić pierwszorzędne znaczenie właściwego szkolenia kierowców oraz promowania bardziej inteligentnej jazdy,
1. przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę „Inteligentny samochód” i postęp dokonany w jej trzech filarach: koordynacji zainteresowanych stron, badaniach i rozwoju technologicznym oraz podnoszeniu świadomości;
 2. uważa, że inteligentne systemy samochodowe mogą przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia, zanieczyszczenia, a także liczby i skutków wypadków drogowych, ale ich wskaźnik penetracji rynku jest nadal zbyt niski;
 3. uważa, że państwa członkowskie powinny promować inicjatywy w zakresie e-bezpieczeństwa (eSafety) oraz bardziej się w nie angażować w ramach wspólnych inicjatyw technologicznych oraz że należy zaplanować inne inicjatywy z myślą o prywatnych inwestycjach w dziedzinie badań naukowych i rozwoju;
 4. wyraża zadowolenie z faktu, że do tej pory protokół ustaleń w sprawie systemu eCall podpisało 13 państw członkowskich oraz 3 kraje spoza UE, i podtrzymuje swoje poparcie dla tego środka;
 5. wzywa państwa członkowskie, aby zachęcały instytucje działające w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego do prowadzenia szkoleń w zakresie symulacji wypadków, ponieważ liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych można ograniczyć zwłaszcza poprzez stosowanie technik zapobiegania wypadkom i udzielanie pierwszej pomocy; uważa, że jednostki prowadzące szkolenia winny uczyć prawidłowych reakcji w sytuacjach zagrożenia;
 6. wzywa pozostałe państwa członkowskie do jak najszybszego podpisania protokołu, najlepiej do połowy 2008 r., tak aby wspomóc szybkie wprowadzenie systemu, mającego potencjał ratowania życia, i podkreśla, że Komisja w dalszym ciągu musi rozwijać ramy prawne w zakresie pełnej harmonizacji standardowego numeru ratunkowego (112), jak również numeru eCall (E112) w całej UE;
 7. zwraca się do Komisji, aby oceniła skuteczność metod rozpowszechniania stosowanych aktualnie przez wytwórców samochodów w odniesieniu do tego systemu;
 8. ponownie wyraża swoje poparcie dla programu Galileo i jego licznych potencjalnych możliwości, które mogłyby zagwarantować wyższy stopień niezawodności informacji związanych z tymi inicjatywami;
 9. przypomina, że celem zadeklarowanym przez Komisję jest wdrożenie w 100 % systemów elektronicznej kontroli stabilności we wszystkich nowych pojazdach, począwszy od 2012 r.;
 10. przypomina, że dzięki zastosowaniu już od dawna znanych środków, takich jak ograniczenie ciężaru foteli lub opon, akumulatory ciepłe w silnikach lub odzyskiwanie energii wykorzystanej do hamowania, możliwe jest obniżenie emisji dwutlenku węgla, ale w wielu pojazdach systemów tych nie ma; dlatego też wzywa państwa członkowskie i Komisję, aby domagały się wprowadzania tych prostszych technicznie rozwiązań we wszystkich samochodach;
 11. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby dokonały oceny znaczenia, jakie ma opracowywanie nowych systemów zapobiegania wypadkom, w tym również nowych materiałów i automatycznych połączeń między pojazdami oraz między pojazdem a drogą za pomocą aktywnych czujników;

Czwartek, 19 czerwca 2008 r.

12. podkreśla znaczenie terminowego i szerokiego wprowadzenia inteligentnych systemów samochodowych na rynek, ponieważ tego rodzaju systemy charakteryzują się również zdolnością interakcji z inteligentną infrastrukturą; przypomina, że systemy elektroniczne wymagają regularnych kontroli technicznych;
13. zwraca się zatem do państw członkowskich i Komisji, aby opracowały wytyczne w celu skłonienia państw członkowskich do wprowadzenia zachęt w odniesieniu do elementów ekologicznych i bezpieczeństwa pojazdów;
14. wzywa zainteresowane strony do podjęcia odpowiednich środków zapewniających przystępność tych nowych elementów, co z kolei podniesie popyt wśród konsumentów;
15. wzywa zatem państwa członkowskie i Komisję do kontynuowania wysiłków na rzecz stworzenia zachęt podatkowych dla kupujących pojazdy przyjazne dla środowiska i wyposażone w inteligentne systemy bezpieczeństwa, tak jak ma to już miejsce w przypadku zakupu pojazdów emitujących mniej zanieczyszczeń;
16. zwraca się do państw członkowskich, Komisji i przemysłu samochodowego, aby w ramach kampanii podnoszących świadomość dostarczały zwięzłe, jasne i zrozumiałe informacje, tak aby dotrzeć do jak najszerszego grona odbiorców — w tym dealerów samochodowych i szkół jazdy — i poinformować ich o inteligentnych systemach samochodowych;
17. domaga się połączenia wprowadzonych zachęt z prewencją i środkami szkolenia kierowców w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
18. jest zdania, że sprawniejsza wzajemna współpraca inteligentnych urzędów znajdujących się w pojazdach z systemami zintegrowanymi z infrastrukturą, które komunikują się ze sobą, może być z korzyścią dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
19. proponuje, aby Komisja zwróciła szczególną uwagę na państwa członkowskie, w których dostępność inteligentnych systemów jest nadal bardzo niewielka;
20. jest świadomy faktu, że wprowadzanie nowych technologii powinno odbywać się stopniowo;
21. podkreśla, że inicjatywy „Inteligentny samochód” nie można w pełni zrealizować w oderwaniu od inicjatywy na rzecz „inteligentnych dróg”;
22. w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Komisji do rozpoczęcia w 2008 r. programu przygotowania infrastruktury transportowej do integracji systemów współpracujących, jak również współpracę Komisji z Komitetem ds. Spektrum Radiowego w zakresie przydzielania i harmonizacji częstotliwości inteligentnych systemów transportowych dla systemów współpracujących;
23. podkreśla potrzebę spójnych strategii międzysektorowych na szczeblu UE, a także potrzebę wzmocnienia ram politycznych dla przemysłu motoryzacyjnego, sektora telekomunikacyjnego, służb ratowniczych, systemu bezpieczeństwa publicznego, robót publicznych i infrastruktury, ośrodków badawczych i uniwersytetów, które mogłyby zachęcić do prac nad dalszymi prewencyjnymi zastosowaniami i technologiami związanymi z bezpieczeństwem;
24. wzywa zainteresowane strony, aby stworzyły odpowiednie „inteligentne środowisko” na drogach i w ramach infrastruktury, tak aby nowe inteligentne elementy mogły należycie funkcjonować i być w pełni wykorzystywane, w tym również sprawniejsze systemy kontroli przepustowości dróg oraz inteligentne systemy monitorowania sytuacji na drogach (monitorowanie w czasie rzeczywistym);
25. wzywa przemysł motoryzacyjny, aby podczas projektowania nowych pojazdów brano pod uwagę najnowsze samochodowe systemy bezpieczeństwa oraz dostarczano urządzenia mierzące i pokazujące zużycie energii oraz dane istotne dla środowiska naturalnego, jak np. rzeczywiste emisje CO₂ i cząstek stałych;

Czwartek, 19 czerwca 2008 r.

26. przypomina, że systemy oparte na technologii informacyjno-komunikacyjnej mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji poprzez skuteczniejsze zarządzanie ruchem, mniejsze zużycie paliwa i ułatwianie ekologicznej jazdy;
27. zachęca Komisję do opracowania metodyki pomiaru wpływu stosowania technologii informacyjno-komunikacyjnych na poziom emisji CO₂ lub do koordynowania i podawania do wiadomości już dostępnych wyników;
28. zauważa, że stosowanie i dostępność systemów urządzeń przenośnych lub nomadycznych, opartych na technologii informacyjno-komunikacyjnej, zwiększyły się oraz że rynek tych urządzeń stale rośnie;
29. zwraca się do zainteresowanych stron, aby podjęły prace nad środkami zapewniającymi bezpieczne stosowanie i mocowanie takich urządzeń oraz ułatwiającymi interakcję człowiek-maszyna;
30. przypomina, że należy właściwie rozwiązać kwestię ochrony danych, i oczekuje na publikację planowanego przez forum eSafety kodeksu postępowania w dziedzinie ochrony danych;
31. podkreśla znaczenie otwartej normy w zakresie wprowadzania usług eCall na szczeblu europejskim, określonej przez Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych;
32. przyjmuje z zadowoleniem negocjacje w sprawie dobrowolnego porozumienia o wprowadzeniu systemu eCall jako standardowego elementu wyposażenia we wszystkich nowych pojazdach, począwszy od 2010 r.;
33. wyraża zadowolenie z powodu negocjacji dotyczących międzynarodowego porozumienia w sprawie globalnych regulacji technicznych, które ma zawierać specyfikacje techniczne elektronicznej kontroli trakcji, oraz zwraca się do Komisji z prośbą o przedstawienie sprawozdania na temat stanu negocjacji i środków uzgodnionych w tej dziedzinie;
34. oczekuje przyszłych sprawozdań na temat rozwoju inicjatywy „Bezpieczniejszy, czystszy i wydajniejszy oraz inteligentny samochód”;
35. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, jak również rządów i parlamentom państw członkowskich.

Birma

P6_TA(2008)0312

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 19 czerwca 2008 r. w sprawie Birmy: długotrwałe przetrzymywanie więźniów politycznych

(2009/C 286 E/12)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoje poprzednie rezolucje w sprawie Birmy, szczególnie rezolucje z 24 kwietnia 2008 r. ⁽¹⁾ i z 27 września 2007 r. ⁽²⁾,
- uwzględniając konkluzje Rady z dnia 29 kwietnia 2008 r. w sprawie Birmy/Związku Myanmar przyjęte przez Radę ds. Ogólnych i Stosunków Zewnętrznych w Luksemburgu oraz wspólne stanowisko Rady 2006/318/WPZiB z dnia 27 kwietnia 2006 r. przedłużające środki ograniczające wobec Birmy/Związku Myanmar ⁽³⁾,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0178.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0420.

⁽³⁾ Dz. U. L 116 z 29.4.2006, str. 77.