

2008. június 19., csütörtök

24. figyelmeztet az olyan szakmák eltűnésére, mint a juhtenyésztő, juhpásztor, juhfejő és juhnyíró, és kéri a Bizottságot, hogy az ágazatnak szóló stratégia tartalmazza a nyilvánossággal való kommunikációt, az oktatási központok közötti szakembercseréket, valamint az agrárképzés szakembereinek és diákjainak szóló, tagállamok közötti mobilitási programokat;
25. hangsúlyozza, hogy a gyógyszerkutatás támogatása és a forgalomba hozatali engedélyezés egyszerűsítése révén a juh- és kecskeágazatnak szánt gyógyszerek és állatgyógyászati készítmények hozzáférhetőségének uniós szintű javítására van szükség;
26. felhívja a Bizottságot, hogy – egyebek mellett a kéknyelv-betegségre való tekintettel – gyorsítsa fel azon kutatások ütemét, amelyek az állatbetegségek kitörésének okaira és ellenőrzésük módjaira irányulnak, alakítson ki hatékony ellenőrzési stratégiát, hangolja össze a tagállami intézkedéseket, mozdítsa elő az oltóanyagok kifejlesztését és nyújtson pénzügyi támogatást az állomány vakcinázásához; felhív arra, hogy az intézkedések jegyzékéből a lehető leggyorsabban töröljék az állatbetegségek ellenőrzésére szolgáló azon jogszabályi intézkedéseket, amelyeknek eredménytelensége az idők során bebizonyosodott;
27. felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő az ágazat árainak átláthatóságára irányuló javaslatokat annak érdekében, hogy információt nyújtsanak a termékek árairól a fogyasztóknak és a termelőknek;
28. felhívja a Tanács elnökségét és a Bizottságot, hogy szorosan kísérjék figyelemmel az EU juh- és kecskeágazatát, és biztosítsák az elrendelt politikai módosításokra vonatkozó, a Parlamentnek szóló rendszeres jelentéstételt;
29. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első „Intelligens autó jelentés”

P6_TA(2008)0311

Az Európai Parlament 2008. június 19-i állásfoglalása az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának benyújtott, „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első »Intelligens autó« jelentés” című bizottsági közleményről (2007/2259(INI))

(2009/C 286 E/11)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az „Intelligens autó” kezdeményezésről szóló, „A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés” című közleményére (COM(2006)0059) („Intelligens autó” kezdeményezés),
- tekintettel a Bizottságnak „Az eCall helyes pályára állítása – Cselekvési terv (3. e-biztonsági közlemény)” című közleményére (COM(2006)0723),
- tekintettel a Bizottság által az Európai Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, „Európai energiapolitika” című közleményre (COM(2007)0001),
- tekintettel a Bizottságnak az „i2010 – 2007. évi éves jelentés az információs társadalomról” című közleményére (COM(2007)0146),

2008. június 19., csütörtök

- tekintettel az „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első Intelligens autó jelentés” című bizottsági közleményre (COM(2007)0541)
 - tekintettel a Bizottságnak a 2006. december 22-i, járműfedélzeti információs és kommunikációs rendszerek biztonságos és hatékony használatáról szóló 2007/78/EK ajánlására: az ember-gép felületről szóló európai elvi nyilatkozat aktualizálása ⁽¹⁾,
 - tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című, 2003. február 12-i bizottsági Fehér Könyvre ⁽²⁾,
 - tekintettel a „Közúti biztonság: e-szegélyhívó mindenkinek” című, 2006. április 27-i állásfoglalására ⁽³⁾,
 - tekintettel az „Európai Cselekvési Program a Közúti Közlekedés Biztonságáért – félidős értékelés” című, 2007. január 18-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
 - tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2007. július 12-i állásfoglalására ⁽⁵⁾,
 - tekintettel a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról szóló, 2007. október 24-i állásfoglalására ⁽⁶⁾,
 - tekintettel a „CARS 21: versenyképes autóiipari szabályozási keret” című, 2008. január 15-i állásfoglalására ⁽⁷⁾,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0169/2008),
- A. mivel a közlekedés környezetvédelmi költségeit Európa GDP-jének 1,1 %-ára becsülik;
- B. mivel a közlekedési ágazat felelős az Unió teljes energiafogyasztásának 30 %-áért, és ebből 60 %-ot tesz ki a közúti közlekedés;
- C. mivel a személygépjármű-használat az Unió teljes CO₂-kibocsátásának körülbelül 12 %-áért felelős;
- D. mivel az Európai Tanács 2007. március 8–9-i ülésén azt a határozott célt tűzte ki, hogy 2020-ra az EU 20 %-kal csökkenti az üvegházhatású gázok kibocsátását;
- E. mivel a Bizottság célkitűzése az, hogy az új személygépkocsik és könnyű tehergépjárművek esetében 2012-ig 120 g/km-re csökkenti az átlagos CO₂-kibocsátást;
- F. mivel az EU még nem teljesítette az európai közlekedéspolitikáról szóló fent említett Fehér könyvben foglalt azon célt, hogy 2010-re a 2001-es szinthez képest 50 %-kal csökkenti az európai közutakon történő, halálos kimenetelű balesetek számát;
- G. mivel a Bizottság becslései szerint az e-szegélyhívó – az uniós, járműbe épített vészhelyzeti segélyhívó rendszer – teljes körű kiépítettsége esetén évente akár 2 500 életet menthet meg az Európai Unióban;

⁽¹⁾ HL L 32., 2007.2.6., 200. o.

⁽²⁾ HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.

⁽³⁾ HL C 296. E, 2006.12.6., 268. o.

⁽⁴⁾ HL C 244. E, 2007.10.18., 220. o.

⁽⁵⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0345.

⁽⁶⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0469.

⁽⁷⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0007.

2008. június 19., csütörtök

- H. mivel a Kölni Egyetem kutatásai azt mutatják, hogy ha minden gépjármű rendelkezne elektronikus stabilitásvezérléssel, úgy évente 4 000 életet lehetne megmenteni Európa közútjain, továbbá 100 000 sérülés is elkerülhető lenne;
- I. mivel a hordozható navigációs készülékek piaca a 2005. évi 3,8 millió eladott készülékről 2006-ra több mint 9 millióra emelkedett;
- J. mivel a technikai biztonsági rendszerek gyakran nagyobb biztonságérzetet nyújtanak, és emiatt az autóvezetők hajlamosak kevésbé felelősségtudatos módon vezetni a gépjárművet; mivel ezért szükséges hangsúlyt helyezni a gépjárművezetők megfelelő oktatásának elsődleges fontosságára, valamint az intelligensebb vezetés előmozdítására;
1. üdvözli az „Intelligens autó” kezdeményezést és az alábbi három pilléren belül elért előrelépést: az érintett felek közötti koordinálás, kutatás és technológiai fejlesztés, valamint figyelemfelhívás;
 2. úgy véli, hogy az intelligens járműrendszerek hozzájárulhatnak ahhoz, hogy csökkenjenek a torlódások, a környezetszennyezés, valamint a közúti balesetek és azok súlyossága, azonban piaci elterjedtségük még túlságosan alacsony;
 3. úgy véli, hogy a tagállamoknak közös technológiai kezdeményezésekkel kell támogatniuk az e-biztonsági kezdeményezéseket, és aktívabban részt kell venniük azokban, és hogy ösztönözni kell más magánbe-
ruházási kezdeményezéseket a kutatás és fejlesztés területén;
 4. bátorítónak tekinti, hogy tizenhárom tagállam és három nem uniós ország is aláírta az e-segélyhívó
egyvetértési nyilatkozatot, és továbbra is támogatja ezen intézkedést;
 5. kéri a tagállamokat, hogy ösztönözzék a közúti biztonság területén tevékenykedő intézményeket
baleset-szimulációs képzések tartására, mivel a halálos kimenetelű közúti balesetek számát mindenekelőtt
a baleset-megelőzési technikák, valamint az elsősegélynyújtás aktív alkalmazásával lehet csökkenteni; úgy
gondolja, hogy a képzési szerveknek a vészhelyzetekben alkalmazandó helyes magatartást kell tanítaniuk;
 6. arra biztatja a többi tagállamot, hogy mihamarabb – lehetőleg még 2008 közepe előtt – írják alá e
nyilatkozatot, ezáltal támogatva ezen életmentő eszköz gyors bevezetését, valamint hangsúlyozza, hogy a
Bizottságnak tovább kell fejlesztenie az egységes európai segélyhívó (112) Európai Unió területén történő
teljes harmonizálására és az e-segélyhívó rendszerre (E112) vonatkozó szabályozási keretet;
 7. kéri a Bizottságot, hogy vizsgálja meg az autógyártók által ezen eszköz esetében már alkalmazott
átviteli módszerek érvényességét;
 8. továbbra is támogatja a Galileo programot és annak sok olyan lehetséges jellemzőjét, amelyek az ezen
kezdeményezésekre vonatkozó információkat megbízhatóbbakká tehetik;
 9. emlékeztet a Bizottság által kijelölt célra, mely szerint 2012-től az új járművek 100 %-ának rendelkeznie kell elektronikus stabilitásvezérléssel;
 10. emlékeztet arra, hogy már az olyan régóta ismert, egyszerű eszközök is, mint a csökkentett súlyú
ülések vagy gumiabroncsok, a hőtárolók a motorok esetében vagy a fékenergia-visszanyerés, a CO₂-kibo-
csátás csökkentésének lehetséges módjait képezik, ezek azonban sok járműbe nincsenek beépítve; ezért
felszólítja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy követeljék meg e technikailag egyszerűbb eszközök beépí-
tését minden autóba;
 11. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy értékeljék a balesetelkerülést célzó új rendszerek fejlesztésének fontosságát, beleértve az új nyersanyagokat és a járművek, valamint a jármű és az út közötti, aktív érzékelők általi automatikus összeköttetéseket;

2008. június 19., csütörtök

12. hangsúlyozza az intelligens járműrendszerek időszerű és széles körű piaci megvalósulásának fontosságát, mivel az ilyen rendszerek többek között azáltal is kitűnnek, hogy képesek kölcsönösen hatni egymásra az intelligens infrastruktúrákkal; emlékeztet arra, hogy az elektronikus rendszerek rendszeres technikai karbantartást igényelnek;
13. ezért kéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy alakítsanak ki irányvonalakat annak érdekében, hogy bátorítsák a tagállamokban a környezetvédelmi és a járműbiztonsági eszközökre vonatkozó ösztönzők bevezetését;
14. arra biztatja az érintett feleket, hogy tegyenek megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy ezen új eszközök megfizethetőek legyenek, és ezáltal biztosítsák a fogyasztói kereslet növekedését;
15. ezért kéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy folytassák az intelligens környezetvédelmi és járműbiztonsági eszközökkel felszerelt járművek megvásárlása vonatkozó adókedvezmények megteremtésére irányuló fáradozásait, amint azok már rendelkezésre állnak a kevésbé szennyező járművek megvásárlására vonatkozóan;
16. kéri a tagállamokat, a Bizottságot és a gépjárműipart, hogy a tudatosságnövelő kampány részeként biztosítsanak tömör, világos és érthető tájékoztatást annak érdekében, hogy üzenetük a lehető legszélesebb közönséghez eljusson, beleértve a gépjármű-kereskedéseket és az autósiskolákat is, és tájékoztassa azt az intelligens járműrendszerekről;
17. kéri, hogy a bevezetett ösztönzőket kapcsolják össze a gépjárművezetők számára szervezett megelőzési és közútbiztonsági képzésre vonatkozó intézkedésekkel;
18. úgy véli, hogy a közúti biztonság hasznát húz majd a járművekben levő intelligens készülékek és az egymással kommunikáló berendezések, valamint az infrastruktúrába integrált eszközök közötti jobb kölcsönhatásból;
19. javasolja, hogy a Bizottság fordítson különös figyelmet azokra a tagállamokra, ahol csak nagyon korlátozott mértékben lehet hozzájutni az intelligens rendszerekhez;
20. tudatában van annak, hogy az új technológiák bevezetésének fokozatosan kell történnie;
21. hangsúlyozza, hogy az „Intelligens autó” kezdeményezés nem valósítható meg teljesen az „Intelligens utak” kezdeményezésektől függetlenül;
22. üdvözli ezért a Bizottság arra vonatkozó elkötelezettségét, hogy 2008-tól elindít egy programot annak érdekében, hogy előkészítse a közlekedési infrastruktúrát az együttműködési rendszerek integrálására, valamint a Bizottságnak a rádióspektrum-bizottsággal való együttműködését az intelligens közlekedési rendszerek spektrumának az együttműködési rendszerek számára történő kiosztása és harmonizálása terén;
23. hangsúlyozza, hogy koherens, ágazatokon átnyúló stratégiákra van szükség EU-szinten, és hogy javítani kell azokat a járműiparra, távközlési ágazatra, mentőszolgálatokra, társadalombiztosításra, a nyilvános építési megbízásokra és infrastruktúrára, kutatóintézetekre és főiskolákra vonatkozó politikai keretfeltételeket, amelyek ösztönzést jelenthetnének a megelőző biztonsági alkalmazások és technológiák továbbfejlesztésére vonatkozóan;
24. sürgeti az érintett feleket, hogy hozzanak létre megfelelő „intelligens környezetet” az utakon és az infrastruktúrákon belül annak érdekében, hogy az új intelligens eszközök megfelelően működhessenek, és lehetőség legyen azok teljes kihasználására; ide tartozik az útkapacitások jobb kihasználása, valamint az intelligens útfelügyeleti rendszerek (azonos idejű felügyelet) is;
25. ösztönzi a gépjárműipart, hogy az új járművek tervezésekor vegyék figyelembe a legújabb gépjárműbiztonsági eszközöket, valamint az új járművek építésekor tervezzék be az energiafogyasztás és a környezetvédelmi szempontból releváns adatok, mint például a valós CO₂- és finompor-kibocsátás mérésére és kijelzésére szolgáló eszközöket is;

2008. június 19., csütörtök

26. emlékeztet arra, hogy az információs és kommunikációs technológián (IKT) alapuló rendszerek a hatékonyabb közlekedésirányítás, az alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás és a környezettudatos vezetés (eco-driving) megkönnyítése révén hozzájárulhatnak a levegőszennyezést okozó gázkibocsátás csökkentéséhez;
27. felkéri a Bizottságot, hogy fejlesszen ki olyan módszert, amely révén mérhető az információs és kommunikációs technológiáknak a CO₂-kibocsátásra kifejtett hatása, illetve hogy a már meglévő eredményeket koordinálja és tegye közzé;
28. tudomásul veszi, hogy nő a hordozható vagy vándorló információs és kommunikációs technológián alapuló eszközrendszerek használata és elérhetősége, és hogy az említett eszközök piaca folyamatosan bővül;
29. kéri az érintett feleket, hogy dolgozzanak ki intézkedéseket az ilyen eszközök biztonságos használatára és rögzítésére, valamint az ember és gép közötti együttműködés megkönnyítésére;
30. emlékeztet arra, hogy megfelelő módon foglalkozni kell az adatvédelem kérdésével, és várakozással tekint az e-biztonsági fórum hamarosan elkészülő gyakorlati adatvédelmi szabályzatának közzétételére;
31. hangsúlyozza az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet által történő, az e-segélyhívó-szolgálatok európai szintű bevezetését szolgáló nyitott szabvány meghatározásának szükségességét;
32. üdvözli azon önkéntes megállapodásról szóló tárgyalásokat, amely az e-segélyhívót 2010-től kezdődően minden új járműben az alapfelszereltség részévé tenné;
33. üdvözli az elektronikus stabilitásvezérlési rendszer technikai specifikációit magában foglaló globális technikai szabályozásra vonatkozó nemzetközi egyezményről szóló tárgyalásokat, és kéri a Bizottságot, hogy készítsen jelentést a tárgyalások állásáról és azon intézkedésekről, amelyekről a kérdéssel kapcsolatban megállapodtak;
34. várakozással tekint a biztonságosabb, tisztább, hatékony és intelligens autó kezdeményezés fejlesztéséről szóló jövőbeni jelentésekre;
35. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

Burma

P6_TA(2008)0312

Az Európai Parlament 2008. június 19-i állásfoglalása a politikai foglyok folyamatos fogva tartásáról Burmában

(2009/C 286 E/12)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Burmáról szóló korábbi állásfoglalásaira, különösen a 2008. április 24-i ⁽¹⁾ és a 2007. szeptember 27-i ⁽²⁾ állásfoglalására,
- tekintettel az Általános Ügyek és Külkapcsolatok Tanácsának 2008. április 29-i, Burmáról/Mianmarról szóló, Luxembourgban elfogadott következtetéseire, valamint a Burmával/Mianmarral szemben alkalmazott korlátozó intézkedések megújításáról szóló 2006. április 27-i 2006/318/KKBP tanácsi közös álláspontra ⁽³⁾,

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0178.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0420.

⁽³⁾ HL L 116., 2006.4.29., 77. o.