

ЧЕТВЪРТЪК 19 ЮНИ 2008 Г.
JUEVES 19 DE JUNIO DE 2008
ČTVRTEK, 19. ČERVNA 2008
TORS DAG DEN 19. JUNI 2008
DONNERSTAG, 19. JUNI 2008
NELJAPÄEV, 19. JUUNI 2008
ΠΕΜΠΤΗ 19 ΙΟΥΝΙΟΥ 2008
THURSDAY, 19 JUNE 2008
JEUDI 19 JUN 2008
GIOVEDÌ 19 GIUGNO 2008
CETURTDIENA, 2008. GADA 19. JŪNIJS
2008 M. BIRŽELIO 19 D., KETVIRTADIENIS
2008. JŪNIUS 19., CSÜTÖRTÖK
IL-HAMIS, 19 TA' ĠUNJU 2008
DONDERDAG 19 JUNI 2008
CZWARTEK, 19 CZERWCA 2008
QUINTA-FEIRA, 19 DE JUNHO DE 2008
JOI 19 IUNIE 2008
ŠTVRTOK 19. JÚNA 2008
ČETRTEK, 19. JUNIJ 2008
TORSTAI 19. KESÄKUUTA 2008
TORS DAGEN DEN 19 JUNI 2008

4-002

VORSITZ: MECHTILD ROTHE
Vizepräsidentin

4-003

1 - Eröffnung der Sitzung

4-004

(Die Sitzung wird um 10.05 Uhr wieder aufgenommen.)

4-005

2 - Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ (Aussprache)

4-006

Die Präsidentin. – Als nächster Punkt folgt die Aussprache über den Bericht von Frau Zita Gurmai im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr über eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ (2007/2259(INI)) (A6-0169/2008).

4-007

Zita Gurmai, előadó. – Köszönöm szépen. Tisztelt elnök asszony! Biztos úr! Kedves kollegák! Mindennapi életünkben egyre jobban függünk a közlekedéstől. Az európai gazdaság sem nélkülözheti a hatékony közúti szállítási lehetőségeket. Az egyre növekvő forgalom azonban komoly társadalmi problémákat vet fel. Dugókat okoz az utakon és a városi térségekben, komoly környezeti és közegészségügyi problémákat, energiapazarlást és mindenekelőtt baleseteket. Néhány megdöbbentő adat röviden: a közúti közlekedés széndioxid-kibocsátása évente 835 millió tonna; évente 40 000 ember hal

meg az utakon; az Unióban a forgalmi torlódások költsége évente 50 milliárd eurót tesz ki, ami a közösségi GDP 0.5%-ának felel meg, és ez a szám 2010-re akár az uniós GDP 1%-át is elérheti.

Jó hírem van azonban: a problémák enyhíthetőek. Az elektronikus stabilitás-vezérléssel évente körülbelül 4000 emberéletet lehet megmenteni, ha az e-segélyhívó teljeskörűen ki lehetne építve Európában, évente akár 5-15%-kal csökkentené a közúti sérülések és halálozások számát, ami több mint 2500 emberéletet jelent évente és 22 milliárd euró megtakarítást. A megfelelő szoftverekkel és valós idejű információkkal a közlekedési központokban a közlekedési dugók 40%-kal csökkenthetők lennének.

Már a fenti néhány adatból is kiderül, hogy az intelligens gépjármű-rendszerek előnye tagadhatatlan, ehhez képest azonban mégis kevésbé elterjedtek, míg például az Egyesült Államokban az elektronikus stabilitásvezérlő már 2012-től kötelező lesz minden új autóban. Ennek fő oka a berendezések drágasága, a megfelelő tájékoztatás és az intelligens infrastruktúra hiánya. Fel kell azonban tennünk a kérdést, megengedhető-e, hogy az európai állampolgárok ne tudjanak élni jogaikkal? Hiszem ugyanis, hogy mindegyiküknek és nekünk is mindegyikünknek jogunk van a biztonságos, fenntartható és hatékony mobilitáshoz.

A fenti problémák a megnőtt és folyamatosan növekvő mobilitás miatt európai szintűek, és ha a mobilitás nem optimális, illetve nem biztonságos, akkor arra európai szintű választ kell adnunk. A piaci akadályokat meg kell szüntetni, ösztönözni kell az intelligens kommunikációs technológiák iránti keresletet, és ki kell alakítani az európai szintű, interoperábilis, intelligens infrastruktúrát. Meg kell tartani, illetve javítani kell az információs és kommunikációs technológiák kutatás-fejlesztése terén már elért európai eredményeket, különös tekintettel a megfelelő gépjármű-vezető kapcsolatra. Mindez elengedhetetlen az európai gazdaság, a társadalom miatt, illetve az európai ipar érdekében, hiszen Japán és az Amerikai Egyesült Államok ipara nagyon komoly versenytársak (csak hogy néhány példát hozzak). Ezt ismerték fel az európai döntéshozók, és ezért került az E-2010 kezdeményezés kiemelt, zászlóshajó kezdeményezései közé az intelligens autó is.

Összességében tehát üdvözlöm az Európai Bizottság közleményét, és támogatom az erőfeszítéseket is, amelyeket az érintett felek tesznek az intelligens információs és biztonságos technikák megfelelő elterjesztéséért a gépjárművekben. Látnunk kell azonban, hogy egyelőre a folyamat elején vagyunk, és jelenleg az „intelligens autó” kezdeményezés indulása óta bekövetkezett fejleményekről már kaptunk tájékoztatást. Nem kevés munka áll mögöttünk, és nem haladunk rosszul. Ugyanakkor kíváncsian várom a következő előrehaladási jelentéseket, és bízom benne, hogy a magam szerény eszközeivel én is hozzájárulok majd a cél, az életmentő, környezetkímélő és forgalomoptimalizáló rendszerek minél szélesebb körű elterjesztéséhez.

Végül, de nem utolsósorban szeretném megragadni az alkalmat, és köszönetet szeretnék mondani mindenkinek, aki segítette a munkámat: az Európai Bizottság Információs Társadalomért és Médiaért felelős főigazgatójának, a Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága titkárságának, kedves ittlévő képviselőtársaimnak és azoknak, akik nem lehetnek most itt a hozzászólásokért, a módosító indítványokért, a szakmai szervezeteknek a rengeteg hasznos tanácsért, a meghívásért és magyarázatért. Köszönöm szépen az együttműködést.

4-008

Antonio Tajani, *Membro della Commissione*. – Signora Presidente, onorevoli deputati, onorevole Gurmai, io, anche se sostituisco la Commissaria Reding che è competente per il dibattito di oggi, considero l'argomento di straordinaria importanza perché rientra nella strategia che la Commissione europea e il mio dicastero intendono perseguire nei prossimi anni, cioè ridurre il numero dei morti sulle strade dell'Unione europea.

Abbiamo il dovere di considerare questa iniziativa come una priorità politica, i cittadini ci guardano e soprattutto i giovani aspettano da noi delle risposte, dei consigli, dei suggerimenti, delle idee affinché possano spostarsi sulle strade dell'Unione europea senza rischiare di perdere la vita.

Ecco perché il dibattito di oggi, come quello di ieri sera, diventa di straordinaria importanza, come diventano di straordinaria importanza gli eventi che la Commissione europea sta organizzando. Il giorno 10 a Bruxelles ci sarà un'iniziativa rivolta ai giovani per discutere di sicurezza stradale, ci saranno una serie di iniziative durante la Presidenza francese per la sicurezza stradale, la più importante sarà a Parigi il 13 ottobre, ma in altre città europee ci saranno manifestazioni per intervenire in questo settore per sensibilizzare l'opinione pubblica e soprattutto per sensibilizzare i giovani.

Signora Presidente, onorevoli deputati, per quanto riguarda la discussione di oggi vorrei ringraziare tutto il Parlamento e la relatrice per l'eccellente ed esaustiva relazione che ha svolto. Sono particolarmente lieto di constatare che il suo testo riconosce il grande potenziale delle tecnologie e dei sistemi promossi dall'iniziativa "automobile intelligente". Il sostegno del Parlamento è determinante al fine di far pervenire questi sistemi agli utenti della strada.

Il cittadino infatti è stato fin dall'inizio il punto focale, l'obiettivo di questa iniziativa. Il cittadino, in qualità di utente della strada, si deve confrontare con scelte sempre più difficili per quanto riguarda la mobilità ed a volte i messaggi provenienti dal settore pubblico e privato possono indurre a confusione o essere a volte anche contrastanti fra loro. Pertanto accolgo

favorevolmente la richiesta del Parlamento di introdurre ulteriori misure, quali incentivi, formazione del conducente e campagne di informazione per gli utenti in modo che veicoli più sicuri ed ecologici possano affermarsi sul mercato.

È molto incoraggiante, soprattutto per me che sono stato per tanti anni deputato in questo Parlamento, vedere che l'assemblea riconosce eCall come una delle priorità chiave dell'iniziativa "automobile intelligente". Grazie a eCall abbiamo realizzato molti progressi e alla fine di quest'anno la Commissione presenterà una nuova comunicazione al Parlamento e al Consiglio nella quale saranno indicate le fasi finali per la realizzazione di eCall.

Sono inoltre grato al Parlamento per il suo sostegno ai nostri sforzi volti a identificare il modo migliore per raggiungere l'efficienza energetica e una riduzione delle emissioni di CO₂ grazie alle tecnologie intelligenti e per guidarci nelle eventuali misure da prendere. Questo settore è tuttavia soltanto all'inizio, il regolamento sugli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ deve ad esempio essere messo in atto, penso ancora ad ulteriori misure nel settore dei trasporti basate soprattutto su un approccio integrato. Il sostegno del Parlamento a questo riguardo sarà essenziale.

4-009

Dieter-Lebrecht Koch, *im Namen der PPE-DE-Fraktion*. – Frau Präsidentin, lieber Herr Kommissar, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Straßenverkehrssicherheitspotentiale sollten Bürgerinnen und Bürger im doppelten Sinne erfahren können. Deshalb fordere ich, verbunden mit dem heute zur Diskussion stehenden Bericht, die verstärkte Präventions- und Aufklärungsarbeit über den Sicherheitsgewinn von Fahrerassistenzsystemen. Den meisten Menschen fehlt jegliche praktische Erfahrung mit diesen Systemen, sie können also nicht nachvollziehen, dass Fahrerassistenzsysteme erstens ein unumstrittenes Sicherheitspotential besitzen – schließlich ist bei rund 80 % aller Unfälle menschliches Versagen die Ursache –, zweitens, das Fahren komfortabler machen, drittens, den Fahrer unterstützen und entlasten, ohne ihn aus der Verantwortung zu entlassen, und viertens, ein ökonomisches sowie ökologisches Fahrverhalten fördern. Moderne Fahrerassistenzsysteme könnten nach neuesten Untersuchungen bis zu einem Drittel der schweren Unfälle vermeiden, wenn sie flächendeckend zum Einsatz kämen.

Systeme wie der Abstandsregeltempomat ACC, die Spurassistenten und das elektronische Stabilitätsprogramm ESP haben einen guten technischen Stand und einen hohen Grad an Zuverlässigkeit. Allerdings müssen auch sie einer regelmäßigen technischen Überwachung und einer Funktionsprüfung nach erheblichen Unfallreparaturen unterliegen. Intelligente Fahrzeugsysteme tragen dazu bei, riskante Situationen gar nicht erst entstehen zu lassen, und, indem sie den Fahrer entlasten, ermöglichen sie einen entspannten und vorausschauenden Fahrstil.

Bislang gehören diese Systeme leider immer noch nicht zur Serienausstattung. Trotz *Vision Zero* wird es auch in Zukunft Verkehrsunfälle geben. Ab Ende 2010 sollten alle Neufahrzeuge mit dem elektronischen Satelliten gestützten Notrufsystem ICOL ausgestattet werden, damit bereits in der "goldenen Stunde" nach einem Unfall, wie die Ärzte sie nennen, professionell Hilfe geleistet werden kann.

Unter Verwendung der europäischen Notrufnummer 112 werden Notrufzentrale, bzw. Rettungsdienst schnellstens und präzise informiert. Aber bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes sollte jeder von uns in der Lage sein, erste Hilfe zu leisten. In modernen Cockpits besteht aber auch die Gefahr der Reizüberflutung. Die immer kompliziertere Bedienung von Alltagsfunktionen wie Lüftung, Radio, Navigationssystemen, in Kombination mit akustischen und optischen Signalen von Assistenzsystemen wie Einparkhilfen, Stoßdämpferkontrollgeräten, Fahrsperrern bei Alkoholisierung oder Überladung oder anderes, können den Fahrer ablenken oder sogar überfordern.

Bei allen Chancen bleibt das Problem der notwendigen Durchdringung der Fahrzeugflotte. Das ist in erster Linie eine Frage der Bezahlbarkeit. Anstatt, dass das Durchschnittsalter unserer Flotte sinkt, verzeichnen wir leider einen Anstieg. Fahrzeuge müssen bezahlbar bleiben. Dafür sind wir auch verantwortlich.

Zuletzt einen großen Dank an Frau Gurmai für ihre hervorragende Arbeit.

4-010

Silvia-Adriana Țicău, *în numele grupului PSE*. – Doamnă Președintă, domnule comisar, stimate colege, stimați colegi. Doresc să o felicit pe doamna Gurmai pentru raportul domniei sale și sunt convinsă că și datorită domniei sale, foaia de parcurs ce va fi elaborată de Comisie în toamna lui 2008, pentru accelerarea introducerii măsurilor stimulative pentru vehicule inteligente, va fi mai ambițioasă.

Lansată în 2006 inițiativa „Vehicule inteligente” este un proiect principal în cadrul e2010, care constituie cadrul strategic al Comisiei pentru societatea informațională până în 2010. Una dintre componentele programului eSafety este implementarea până în 2010 a sistemului eCall, care va apela în mod automat serviciile de salvare și va furniza date privind localizarea exactă a vehiculului. Important este, însă, ca statele membre să semneze memorandumul de înțelegere. Susțin introducerea acestui sistem ca echipament standard pentru toate vehiculele noi începând cu 2010.

4000 de vieți ar putea fi salvate anual în Europa prin introducerea sistemului electronic de control al stabilității, care permite reducerea pericolului de derapaj. Din păcate, funcție de strategia producătorilor de autovehicule, aceste dispozitive

sunt disponibile într-o proporție destul de mică și adesea în cadrul unui pachet de opțiuni care sunt foarte scumpe. Cred că nu este suficient să ne propunem ca obiectiv ca începând cu 2012 sistemul de control al stabilității să fie disponibil pentru toate modelele, ci este important să fie introduse și măsuri care să stimuleze cumpărătorul să aleagă această opțiune. S-a constatat că 60% din coliziunile față - spate ar putea fi evitate dacă șoferii ar fi dispus de sisteme de frânare asistată și de tehnologia de evitare a accidentelor. De asemenea, sistemele de îmbunătățire a vizibilității ce echipează mașinile cu faruri adaptive pot reduce cu 30% accidentele mortale având victime pietoni și cu 15% pe cele ale căror victime sunt bicicliști.

Consider extrem de importantă asigurarea confidențialității datelor și atrag atenția că devine urgentă clarificarea juridică a responsabilității în caz de accident pentru mașinile echipate cu dispozitive de frânare asistată sau cu dispozitive de control al derapajului. Industria automobilistică ar trebui să adopte Codul european de bune practici pentru dezvoltarea și testarea sistemelor avansate de asistență pentru producătorii...pentru conducătorii de autovehicule elaborat de REPONSE.

Nu în ultimul rând consider vitală pentru utilizarea pe scară largă a acestor sisteme, existența unor scheme comunitare și naționale de sprijin financiar pentru achiziția de vehicule inteligente. Doresc să o felicit pe doamna Gurmai pentru raportul domniei sale și așteptăm într-adevăr din partea Comisiei un plan ambițios pentru introducerea vehiculelor inteligente.

4-011

Paweł Bartłomiej Piskorski, *w imieniu grupy ALDE*. – Pani Przewodnicząca! Panie Komisarzy! Tak jak już wczoraj mówiliśmy, w wyjątkowo dobrym momencie dla naszej dyskusji na temat transportu trafia Pan tutaj w swojej nowej roli.

Rozmawialiśmy w ciągu tych kilku dni o różnych elementach, które mają poprawić bezpieczeństwo ludzi na drogach, mają poprawić jakość transportu. Dwa dni temu mówiliśmy o bezpieczeństwie pieszych i rowerzystów, wczoraj rozmawialiśmy o przewożeniu towarów niebezpiecznych oraz o bezpiecznych systemach drogowych. Dzisiaj mówimy o samych pojazdach, o tym jak doprowadzić do tego, aby pojazdy, którymi nasi obywatele poruszają się po drogach Unii Europejskiej, były jak najbezpieczniejsze.

Cel dla nas jest oczywisty, tym celem jest to, aby obywatele Unii Europejskiej poruszali się sprawniej, mieli wygodniejsze życie, ale też żeby się czuli bezpieczniej, żebyśmy mogli dzięki naszym regulacjom powiedzieć wyborcom, powiedzieć ludziom, że przynosimy coś konkretnego. Taka konkretna rzecz ze strony Parlamentu Europejskiego podkreśla wagę nie tylko tej izby, ale też udowadnia to, że legislacja europejska, że instytucje Unii Europejskiej przynoszą dla życia każdego z nas coś pozytywnego i konkretnego.

Pamiętajmy, że rozmawiając na temat inicjatywy bezpiecznego samochodu, musimy pamiętać o dwóch elementach. Pierwszy, to jest sam samochód i te wszystkie systemy, które tutaj wyliczamy: system kontroli prędkości, kontroli stabilności, utrzymania odległości między pojazdami, wszystkie systemy wspomagania oraz systemy nawigacji. To są wszystko bardzo istotne elementy, które poprawiają samo funkcjonowanie instrumentu, jakim dla każdego poruszającego się po drogach jest pojazd.

Ale pamiętajmy również, i to słusznie jest podkreślane w wystąpieniach, że dla naszych obywateli, dla poruszających się po drogach bardzo istotny jest również element powiadamiania, jeśli dojdzie do tragedii, jeśli dojdzie do wypadku, jeśli doszłoby do nieszczęścia. Aby nasi obywatele mieli pewność, że dzięki urządzeniom technicznym, dzięki systemowi, który wprowadzamy pomoc dla nich może przyjść jak najszybciej.

Te dwa elementy są bardzo istotne. Obydwa, to znaczy jednocześnie sprawne systemy, które pozwalają w przypadku nieszczęścia powiadomić o nim i przyjść z pomocą, i jednocześnie systemy, które poprawiają same pojazdy.

Rozmawiając o tym sprawozdaniu, które moja grupa polityczna popiera, musimy pamiętać też o ograniczeniach. Po pierwsze, rozmawiając o inteligentnym samochodzie, nie możemy zapominać o tym, że bardzo ważną częścią inteligentnego samochodu jest inteligentny kierowca. To nie jest rzecz bagatelna dlatego, że ten wątek edukacyjny jest bardzo istotny. Przecież mieliśmy niejednokrotnie do czynienia z tym, że postęp technologiczny wcale nie prowadził jednocześnie do poprawienia bezpieczeństwa. Dlaczego? Dlatego, że chociażby lepsze technologie, szybsze pojazdy, to wszystko powodowało, że kierowca czuł się w kierowaniu pojazdem bardziej bezkarny. Lepsze drogi powodowały, że mógł szybciej jeździć. Dlatego ten wątek edukacyjny, pokazujący z czego warto korzystać przy nowoczesnych technologiach, ale też jakie są ograniczenia, jak kierowcy nie powinni nadużywać nowoczesnych technologii, które również my, mam nadzieję, będziemy implementować, jest bardzo istotny.

Zwracano również uwagę na element rynkowy. Ponieważ nie ma żadnej gwarancji, że wprowadzane przez nas regulacje – dobre, pożyteczne, słuszne, dobre dla kierowców – będą powodowały natychmiastową wymianę taboru samochodowego na te samochody, które my będziemy uważali za bezpieczniejsze, skuteczniejsze, łatwiejsze w eksploatacji. Nie ma takiej gwarancji, bo jest tutaj oczywiście bariera chociażby ceny. Bariera ta może powodować, że dostępność takich pojazdów będzie w znaczącej części ograniczona. Nie jestem zwolennikiem systemów, które miałyby dopłacać, ale również dla Komisji i dla nas wszystkich jest to pewne intelektualne wyzwanie, jak to zrobić, aby stworzyć nie tylko bezpieczniejsze

pojazdy, lepszy system drogowy, ale także aby nasi obywatele, obywatele Unii Europejskiej, chcieli z nich korzystać i mieli do tego odpowiednie możliwości finansowe.

Bardzo serdecznie chciałbym podziękować naszej sprawozdawczyni i jeszcze raz gorąco poprzeć to sprawozdanie.

4-012

Sepp Kusstatscher, *im Namen der Verts/ALE-Fraktion*. – Frau Präsidentin, geschätzter Herr Kommissar, der neu in unserer Runde ist, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es liegt uns hier ein Bericht mit einer Fülle von Anregungen vor. Ich kann der Berichterstatterin, Frau Gurmai, durchaus Komplimente machen für die Fülle von Ideen, die hier eingeflossen sind, um die Mobilität auf der Straße technisch raffinierter zu gestalten.

Einleitend muss ich jedoch zu den Ausdrücken „intelligentes Fahrzeug“, „intelligente Infrastrukturen“ und „intelligente Sicherheitsvorkehrungen“ eine Bemerkung loswerden. Ich habe es schon im Verkehrsausschuss gesagt: Es ist für mich einfach unzulässig, diesen Ausdruck auf Autos und auf Straßen anzuwenden. *Intelligenza, intelegere, intelligence* – diese lateinischen Ausdrücke haben mit Einsicht, Erkenntnisvermögen, Verstehen zu tun. Intelligenz zeigt sich im vernünftigen Handeln. Es ist also eine kognitive Fähigkeit des Menschen, die Fähigkeit, zu verstehen, zu abstrahieren sowie Probleme zu lösen und Wissen anzuwenden. Es ist rein sprachlich ein glatter Unfug, von intelligenten Autos und von intelligenten Straßen zu reden!

Frau Gurmai schreibt in der Begründung zu ihrem Bericht: „Der immer weiter zunehmende Straßenverkehr führt zu gravierenden sozialen und ökologischen Problemen: Überlastung von Straßennetzen und Städten, Umweltschäden, Beeinträchtigung der öffentlichen Gesundheit, Energieverschwendung, Unfälle und vor allem unnötige Verluste von Menschenleben.“ Dem stimme ich voll und ganz zu. Ich will auch nicht abstreiten, dass ausgetüftelte Technik – wie es in diesem Dokument allenthalben angeführt wird – eine Hilfe sein kann, um den Verkehr ungefährlicher und umweltfreundlicher zu machen. Wir lösen damit aber nur sehr eingeschränkt die wirklichen sozialen und ökologischen Probleme.

Ich war in letzter Zeit öfter in Schulklassen. Bei der Gelegenheit habe ich einige Male an Mittel- und Oberschüler die Frage gestellt: Was ist Eures Erachtens die Hauptursache für die vielen Unfälle auf der Straße? Immer kam als erste Antwort „überhöhte und gefährliche Geschwindigkeit und Alkohol“. Wir hier kommen aber fast überhaupt nur auf Lösungen im Sinne der Industrie, die immer mehr neue und technisch raffinierte Fahrzeuge verkaufen will.

Wenn die steigenden Treibstoffpreise ein Problem sind, wenn der Energieverbrauch insgesamt dringend einzuschränken ist, wenn der unverantwortlich hohe CO₂-Ausstoß reduziert werden soll, und wenn wir gegen den Klimawandel etwas unternehmen wollen, so erreichen wir das nicht mit der Philosophie des immer mehr, immer höher, immer schneller, immer raffinierter, immer mobiler, sondern viel eher mit einem anderen Lebensstil, mit langsamer, bescheidener, sparsamer!

Einen Punkt muss ich besonders beanstanden. Die Berichterstatterin schreibt nämlich: „Die Bezahlbarkeit stellt für den Verbraucher eine Schlüsselfrage dar. Viele Verbraucher können sich die betreffenden Systeme einfach nicht leisten. Daher müssen die intelligenten Verkehrssysteme so bald wie möglich erschwinglich und weithin verfügbar sein.“ Das Umwelt- und Prognoseinstitut in Heidelberg hat vor einigen Jahren errechnet, dass ein Pkw in Deutschland im Schnitt pro Jahr mit rund 3.000 Euro vom Staat bzw. vom Steuerzahler unterstützt wird, wenn alle direkten und indirekten Kosten des Verkehrs berücksichtigt werden. Es kann nicht sein, dass die Umweltzerstörung und die Gesundheitsgefährdung unterstützt werden, sondern es müssen umgekehrt, nach dem Prinzip der Kostenwahrheit, jene bezahlen, die Schäden verursachen.

Nicht nur Straßenbau und Straßeninstandhaltung sind Kostenfaktoren, sondern auch der Grundverbrauch und die unterschiedlichsten Schäden, die der Natur und dem Menschen zugefügt werden. Damit ich nicht falsch verstanden werde: Ich bin nicht gegen eine bessere Technik, ich bin jedoch gegen diese blinde Technikgläubigkeit! Wir sollten, wenn wir Mobilität subventionieren wollen, in erster Linie die Eisenbahn und den öffentlichen Personennahverkehr unterstützen, das Radfahren und das Zufußgehen – das wäre intelligenter, gesünder, sicherer und umweltfreundlicher!

4-013

Wiesław Stefan Kuc, *w imieniu grupy UEN*. – Pani Przewodnicząca! Sprawozdanie pani poseł Zity Gurmai i zawarte w nim zalecenia są kolejnym krokiem do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach Unii Europejskiej. Większość z nas jest użytkownikami pojazdów poruszających się po tych drogach. Są one coraz lepiej wyposażone w urządzenia techniczne – katalizatory, ABS, ASC, światła, pasy bezpieczeństwa i tak dalej. Ale jak zwykle jest jakieś „ale”. Najczęściej te elektroniczne urządzenia do zwiększania bezpieczeństwa montowane są w samochodach drogich, które przechodzą testy bezpieczeństwa, mają strefy zgniotu, wyposażone są w wiele poduszek bezpieczeństwa czy specjalne pasy. Pojazdy te wytrzymują prawie każdy wypadek, ale niestety większość pojazdów na naszych drogach to samochody w średniej cenie lub tanie. Co ważniejsze, ich sprzedaż ciągle rośnie i tak jak mówią miesięczniki motoryzacyjne, to niedługo zaleje na falę tych samochodów z Indii, z Chin, itd.. Oczywiście za ceną idzie jakość i wyposażenie. Samochód w cenie od 2 do 5 tysięcy euro nie ma prawie niczego oprócz silnika, kierownicy, kół, siedzeń, i może w niektórych państwach jednego pasu bezpieczeństwa.

Cieszy bardziej, że pomimo takiej sytuacji są ludzie, którzy starają się zwiększyć nasze bezpieczeństwo. Ceny ciągle spadają i obowiązkowe wyposażenie może być ciągle zwiększane. Nie tylko pasy bezpieczeństwa czy ekologiczne silniki. Może w przyszłości obowiązkowy będzie ABS czy system kontroli stabilności lub ASC.

Gratuluje pani poseł Zicie Gurmai nowatorskiego sprawozdania. Jestem przekonany, że pomimo skomplikowanych nazw i sposobów działania urządzeń, spotka się ono z powszechnym zrozumieniem i poparciem. Walczymy z ogromną liczbą śmiertelnych wypadków i nasza grupa polityczna poprze to sprawozdanie, tak jak i te poprzednie, o których wczoraj mówili koledzy.

4-014

Johannes Blokland, *namens de IND/DEM-Fractie*. – Mevrouw de Voorzitter, ik dank de rapporteur, mevrouw Gurmai, van harte voor haar verslag. Ze heeft de juiste benadering gekozen. Collega Kusstatscher heeft natuurlijk gelijk met zijn filosofische kritiek op het gebruik van de uitdrukking intelligente auto. Het gaat hier natuurlijk over kunstmatige, artificiële intelligentie en zo moeten we dat woord ook opvatten.

Er zijn twee onderwerpen die in de resolutie over de intelligente auto duidelijk naar voren moeten komen. Ten eerste moet de ontwikkeling van de intelligente auto het belang van een schoon milieu dienen. Ten tweede dient deze ontwikkeling een positief effect te hebben op de verkeersveiligheid. Ik ben verheugd dat deze onderwerpen ook een duidelijke plaats hebben gekregen in het verslag van mevrouw Gurmai. Daarbij maak ik de volgende opmerkingen.

Ten eerste vind ik het van belang dat bij de ontwikkeling van de intelligente auto de milieudoelstellingen van de Europese Unie worden nagestreefd. In het verslag wordt melding gemaakt van het doel van de Europese Commissie om nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen niet meer dan gemiddeld 120 gram per kilometer CO₂ te laten uitstoten. Ik voeg hieraan toe dat het doel voor het jaar 2020 80 gram per kilometer is. Ik denk dat ook de ontwikkeling van intelligente auto's behulpzaam kan zijn om dit doel te verwezenlijken. Zeker, in het duurzaam ontwikkelen van energiebronnen voor de auto liggen er nog vele intelligente mogelijkheden om de CO₂-uitstootdoelen te verwezenlijken.

Ten tweede merk ik op dat ook de verkeersveiligheid gediend is bij het verder ontwikkelen van intelligente auto's. Hierover wordt in het verslag al veel geschreven, dus ik zal hier niet uitgebreid over spreken.

Ten aanzien van overweging J moet duidelijk zijn dat, ongeacht of technologische ontwikkeling bestuurders een veiliger gevoel geeft en daarom onoplettender maakt, elke bestuurder zelf verantwoordelijk is voor een verstandig rijgedrag. Dit principe moet voorop blijven staan en het is uitstekend als bestuurders hierop worden gewezen.

Mijn laatste opmerkingen richten zich op dit verslag als geheel. Het is van het grootste belang dat de ontwikkeling van intelligente auto's niet los wordt gezien van de ontwikkeling van een intelligente auto-omgeving. Juist in deze samenwerking liggen veel mogelijkheden om milieuvervuiling terug te dringen en het verkeer veiliger te maken. Een goed vervoersysteem is van essentieel maatschappelijk belang. Wel dienen we onder ogen te zien dat vervoer ten koste van het milieu gaat en gepaard zal blijven gaan met ongelukken.

Echter, de ontwikkeling van intelligente vervoersystemen kan zeker een bijdrage leveren in het verminderen van deze negatieve effecten van vervoer. Ik wil daarom overweging 13 nog eens onder de aandacht brengen. Ik verwacht dat de lidstaten en de Europese Commissie de introductie van milieuvriendelijke en voertuigveilige voorzieningen met kracht zullen ondersteunen.

Verder benadruk ik dat het van belang is dat de kennis van intelligente vervoersystemen op een goede manier wordt gedeeld. Het is immers aannemelijk dat de kennis beschikbaar komt in lidstaten die juist in verhouding minder last hebben van de eerder genoemde negatieve effecten van vervoer. In dat geval zou het goed zijn wanneer er een systeem ontstaat dat, enerzijds, zorgt dat deze belangrijke kennis ook beschikbaar komt in lidstaten die daar groot belang bij hebben en, anderzijds, recht doet aan de intellectuele eigendomsrechten van de ontwikkelaar van de intelligente vervoersystemen. Naar mijn mening moeten de lidstaten hier onderling heldere afspraken over maken.

4-015

Luca Romagnoli (NI). – Signora Presidente, onorevoli colleghi, mi congratulo con la on. Gurmai per le tante idee proposte, devo dire che c'è veramente tanto di intelligenza umana e artificiale in questa relazione, io spero sempre che poi sia la prima a presiedere alla seconda perché altrimenti entriamo in un altro ordine di problemi, e quindi comunque proporre veicoli più sicuri, più puliti e più intelligenti è un nostro obiettivo, deve essere nostro obiettivo dimezzare, come proposto, entro il 2010 il numero dei decessi sulle nostre strade.

In Italia c'era, fino a poco tempo fa, una pubblicità progresso che andava in televisione che era agghiacciante, faceva vedere la scomparsa, da un paesaggio italiano di un intero paese, di un intero comune che valeva, pesava demograficamente quei 40 e rotti mila cittadini europei che ogni anno scompaiono dalla nostra Europa. E quindi tutto quello che si fa in vista di una riduzione drastica del numero dei decessi, ma anche dei non decessi che hanno un peso

sociale enorme perché tante persone che rimangono invalide per una vita o con diverso livello di invalidità pesano sui nostri sistemi sociali oltre che sulle nostre coscienze, quindi tutto deve essere fatto in tale ottica.

Concordo che la tecnologia applicata a veicoli e infrastrutture sia importantissima per la sicurezza - tutto è essenziale diceva l'on. Piskorski e anche l'on. Kuc in termini di sicurezza e soccorso - ma occorre, dicevano anche, che un conducente sia intelligente ed educato. A mio giudizio occorrono però anche drastiche misure che limitino la velocità e aggravino le misure nel caso di responsabilità del conducente, e in questo devo dire che il nuovo governo italiano anche sta dando alcune interessanti risposte.

Mi chiedo ad esempio con che criterio poi ancora si commercializzino veicoli con velocità impensabili e, riprendendo l'on. Kusstatscher, se non c'è intelligenza da parte del consumatore conducente, che pretende di comprare questo tipo di veicoli e guidarli nelle nostre città, allora è la responsabilità di chi amministra e ha la responsabilità delle scelte quanto a libertà dell'individuo che non deve mai limitare la libertà degli altri individui, che purtroppo in questo caso addirittura spesso elimina fisicamente.

4-016

Luís Queiró (PPE-DE). – Senhora Presidente, Senhor Comissário, caros Colegas, o relatório aqui em discussão, cuja relatora aproveitou para cumprimentar, dá-nos uma excelente oportunidade para associarmos o melhor da evolução tecnológica ao aspecto mais importante da segurança rodoviária, que é a segurança.

De facto, a evolução das novas tecnologias da informação e da comunicação veio permitir dar consequência ao objectivo político e social de reduzir as vítimas dos acidentes rodoviários, essa desgraça evitável das estradas europeias.

Mas se queremos tirar todo o partido do potencial assim disponibilizado, então as campanhas de sensibilização devem ser dotadas de informações sucintas, claras e compreensíveis sobre os novos sistemas para veículos inteligentes, e devem chegar ao mais largo público possível.

Quanto às tecnologias de informação e comunicação, que estão na base dos sistemas de veículos inteligentes, assim chamados, importa garantir que o desenvolvimento e a implementação destes sistemas sejam cada vez mais aceites a nível internacional, sendo que continua a ser necessário garantir o estímulo e o apoio dos Estados-Membros e da indústria no investimento nestes sistemas.

Escolher uma abordagem integrada destes problemas permitirá ainda ter em conta um número variado de objectivos comuns em matéria de segurança e ambiente, designadamente quanto às infra-estruturas ou ao comportamento dos automobilistas, como muitos dos nossos colegas já salientaram.

Mas a verdade é que nem tudo corre bem neste processo. A taxa de comercialização destes sistemas continua fraca e débil. Os seus custos elevados, que ainda hoje transformam os carros mais seguros em carros de luxo para muitos, e a ausência de campanhas de divulgação e de sensibilização sobre os seus benefícios impedem taxas maiores de penetração no mercado.

Por isso é tão importante garantir o sucesso das negociações relativas ao sistema ICOL, como o Sr. Comissário já aqui referiu, como opção de base para todos os veículos novos a partir de 2010. Só com esta iniciativa, estima-se que possam ser salvas até 2.500 vidas por ano, após o seu lançamento completo na Europa.

Sr. Presidente, Sr. Comissário, da mesma forma, o objectivo de equipar 100% os veículos novos de um sistema electrónico de controlo de estabilidade a partir de 2012, o que permitirá salvar também milhares de vidas e inúmeros casos de ferimentos nas estradas europeias por ano, é um elemento fundamental que está presente neste relatório.

Gostaríamos, pois, de perguntar ao Sr. Comissário se está em condições de assegurar que este objectivo se mantenha para a data prevista: 2012.

É mais uma vez necessário que todos se sintam implicados na luta contra a morte nas estradas europeias, na procura de soluções eficazes e sustentadas para a aplicação das novas tecnologias ao sector do transporte rodoviário. Por isso mesmo, é indispensável que as partes interessadas coordenem a sua actividade, a Comissão e os Estados-Membros apoiem a investigação nas novas tecnologias da informação e os automobilistas sejam sensibilizados para os seus benefícios em termos de segurança.

Todos concorrendo, afinal, para tornar estes sistemas familiares no mercado e financeiramente acessíveis de forma a aumentar a sua procura pelos consumidores.

4-017

Robert Evans (PSE). – Madam President, I echo the thanks of others to the rapporteur for her work on bringing this initiative forward to Parliament.

I said last night in one of the debates that we are in a week when there is a lot of soul-searching in the European Union about what the idea of Europe is for, and how we can re-engage with our citizens and really show the people of Europe that we are doing a worthwhile job and protecting them, their families and their interests.

I think this is another example, where we are looking at safety measures and at using the most modern technology to help them when they come into difficulties; we are trying to argue that cars should be better equipped. Of course, this has a Europe-wide dimension, because cars are made in nearly every European country (far fewer are made, I have to say, in the United Kingdom than they were before). People drive cars that are French, Italian or German, that are made in Spain or Britain and assembled elsewhere and, of course, we must have transnational legislation to support the highest possible standards. If this means, through this initiative, that we can save lives through getting medical aid around and we can help people who might not otherwise have done to survive when they have an accident, then this is something that the British citizen and the citizens of the other European countries and Ireland should be able to gauge into.

We may look at this initiative and think this is very much futuristic and not going to happen for while. But it was not such a long time ago – I am thinking of 30 years ago when I got my first car, and I look around the room and perhaps Members here may have got their first car longer ago than that – that cars did not automatically have radios in them. Now, I do not know whether it is possible to buy a car without a radio, CD player or those sorts of things. Now cars, as the previous speaker said, are made to go faster and faster and are more sophisticated than ever: satellite navigation systems, e-systems, as we are talking about here, will be in cars very shortly and they will probably be standard in 20 years' time. This is something we should welcome, and we should spread the news. Therefore, I congratulate all involved.

4-018

Zdzisław Zbigniew Podkański (UEN). – Pani Przewodnicząca! Wyposażenie samochodów w systemy elektronicznej kontroli stabilności oraz powiadamianie o wypadkach stało się wyzwaniem czasu. Przemawia za tym wiele argumentów. Pierwszym z nich jest konieczność poprawy bezpieczeństwa użytkowników pojazdów i dróg. Rocznie dochodzi na europejskich drogach do 41 600 wypadków śmiertelnych. Utrata zdrowia i kalectwo kolejnych tysięcy użytkowników dróg przemawiają aż nadto do wyobraźni każdego z nas. Zgonów byłoby znacznie mniej, gdyby na czas docierała pomoc do potrzebujących, tak więc wdrożenie systemu powiadamiania o wypadkach jest kolejnym koniecznym rozwiązaniem.

Trzecim ważnym czynnikiem mającym główny wpływ na liczbę wypadków jest stan dróg. Inwestycje drogowe są niezbędne zwłaszcza w nowych krajach członkowskich i w regionach zapóźnionych ze słabo rozwiniętą infrastrukturą. Przy modernizacji i rozbudowie sieci dróg należy zwrócić uwagę także na ich otoczenie. Przydrożne drzewa rosnące tuż przy jezdniach to także jeden z ważnych czynników zwiększających liczbę wypadków śmiertelnych.

Nowoczesność w przemyśle samochodowym to nie tylko bezpieczeństwo pojazdów i ludzi. To także ograniczenie szkodliwego wpływu na środowisko spowodowanego emisją CO₂ przez samochody. Dobrze, że sprawozdawczyni dostrzega również ten problem i wiele innych zagadnień. Dlatego składam jej pełne wyrazy uznania za dobrze wykonaną pracę.

Nie mogę zgodzić się tylko z określeniem „inteligentny samochód”. Zgadzam się z moim poprzednikiem, który zabierając głos w dyskusji powiedział, że to pojęcie jest zastrzeżone dla osób rozumnych. Jeżeli przyjmiemy taką kategorię myślenia, to dojdziemy do sytuacji, że „inteligentne samochody” będą prowadzili sprawni technicznie kierowcy. I z kim wtedy będziemy prowadzili działalność edukacyjną tak bardzo ważną w sytuacji poprawy bezpieczeństwa na drogach i wykorzystania nowych osiągnięć techniki cywilizacji?

4-019

Reinhard Rack (PPE-DE). – Frau Präsidentin! Ich bin Berichterstatter für das Thema städtische Mobilität, und meine Hauptaufgabe ist derzeit wohl darin zu sehen, unser Plenum dazu zu bringen, über den Bericht, der im Verkehrsausschuss bereits fertig ist, noch während der Juli-Tagung abzustimmen, damit wir für den geplanten Aktionsplan der Kommission zu diesem Thema im Herbst rechtzeitig die entsprechenden Signale setzen. Eines dieser Signale betrifft unmittelbar unser heutiges Thema.

Wir haben insgesamt, vor allem aber auch in den Städten zunehmend Probleme, die Gelder dafür aufzutreiben, die Hardware – sprich: die Straße – in großem Maße auszubauen. Es gibt auch eine Reihe von guten Gründen, das nicht zu tun. Wir haben so gesehen die Notwendigkeit, mit der entsprechenden Software, mit intelligenteren Fahrzeugen, mit entsprechend vernünftig organisierter Verkehrsregelung für eine bessere Nutzung dieses knappen Guts Straße zu sorgen. Das Thema Stauvermeidung ist also eines, wo wir zweifellos neue und bessere Technologien brauchen.

Wir haben in diesem Zusammenhang im Rahmen unserer Beratungen im Verkehrsausschuss auch eine Anhörung organisiert, und wir haben dort von der Wirtschaft – nicht ganz überraschend – die Aussage bekommen: alles ist möglich. Vieles ist möglich, aber die Wirtschaft braucht zum einen rechtzeitige Signale, und zum anderen muss sichergestellt

werden, dass diese dann entwickelten Fahrzeughilfen auch in die große Masse der Fahrzeuge eingebaut werden und nicht das Privileg einiger weniger bleiben, die sich eben ein sehr gut ausgestattetes Auto kaufen können.

Das ist ein Argument, das auch hier in unserer heutigen Diskussion zu Recht angesprochen worden ist. Es kann nicht darum gehen, dass wir hier beste neue Technologien für einige wenige Fahrzeuge reservieren und die große Masse dann tatsächlich erst recht wieder Probleme hat und damit auch die Systeme nicht wirklich zusammenpassen. Wenn wir daher in der Sache des Verkehrs und der Probleme, die uns der Verkehr verursacht, neben den Möglichkeiten, die uns die Flexibilität gibt, tatsächlich diesen Fragen auf den Grund gehen wollen, brauchen wir sehr viele sehr konzertierte Aktionen.

In diesem Zusammenhang ein letztes Argument – es ist vom Kollegen Koch zu Recht angesprochen worden: Neue, gute, bessere Technologie kann dazu führen, dass Fahrzeuge sicherer werden, dass der Verkehr weniger gefährlich wird, sie kann aber – wenn falsch eingesetzt – psychologisch auch zu dem Argument führen, mein Auto macht ohnehin alles, ich brauche mich als Fahrer nicht mehr wirklich um die Sicherheit zu kümmern. Entspannteres Fahren ist schön, sicheres und vor allem folgenbewusstes Fahren ist meines Erachtens noch viel wichtiger. Daher sollten wir auch in diesem Punkt die psychologische Begleitung nicht aus den Augen verlieren.

4-020

Bogusław Liberadzki (PSE). – Pani Przewodnicząca! Panie Komisarzu! Duże słowa uznania chciałem skierować pod adresem pani Zity Gurmai, która oprócz wkładu intelektualnego, wniosła tutaj także szereg działań promocyjnych, dała z siebie wszystko. Duże uznanie dla Pani Poseł Sprawozdawcy.

Rozmawiamy dzisiaj o inteligentnym samochodzie. Nie wnikajmy czy nazwa „inteligentny” jest adekwatna czy nie. Wczoraj rozmawialiśmy o inteligentnej drodze, nie nazywając tej drogi inteligentną. Wczoraj mieliśmy dużo więcej zastrzeżeń niż dzisiaj. Dzisiaj rozumiemy się dużo lepiej. Jest oczywiście trzeci czynnik, czyli inteligentny kierowca. I na czym ta inteligencja kierowcy powinna polegać? Po pierwsze na tym, żeby zechciał korzystać z inteligentnego samochodu. Powinniśmy przekonać, że potrzebny jest nam swego rodzaju rachunek ekonomiczny. Ile jesteśmy skłonni wycierpieć bólu, spędzić dni w szpitalu za zaoszczędzony 1 000 euro na kupnie mniej zaawansowanego technologicznie samochodu? I ta świadomość, iż ten zaawansowany technologicznie samochód i droga mogą oznaczać mniej wypadków, lżejsze skutki wypadków, lepszą jakość życia i że to może być w naszym zasięgu pod warunkiem, jeszcze raz chcę to powtórzyć, iż zdamy sobie sprawę czy warto akurat 1 000 euro zaoszczędzić z tytułu tej nowej technologii.

4-021

Malcolm Harbour (PPE-DE). – Madam President, can I just first of all warmly welcome Antonio Tajani and congratulate him on his appointment. It is very important that he is here for this significant debate.

I want to pay tribute first of all to Zita Gurmai, who has done an excellent piece of work, not just in putting this report together but also in promoting the whole of the Intelligent Car eSafety programme.

But I just want to say to the Commission that it is a remarkable example of how a Commission initiative can bring people together across their own services, because as you will know Mrs Reding and her predecessor Mr Liikanen were actively involved in this. I am pleased to see my friends André Vits and Juhani Jaaskelainen sitting behind the Commissioner, because they have been instrumental in engaging all the participants together and really making progress; and I echo what Robert Evans says, it is a remarkable example of how the European institutions can cooperate together without heavyweight legislation and with a clear vision to move forward.

My only regret today, Mr President – and I hope you will take this up on behalf of Parliament – is that the other principal actors in the whole of the Intelligent Car programme are notably absent from the front row here, because the Council has a crucial responsibility here. The Member States are responsible in large part for much of the detailed legislation that will help introduce these programmes and help our citizens. Where are they here to listen to this debate?

I just want to make a couple of remarks to follow up what colleagues have said about the crucial issues of cars and roads. Let me say to colleagues who have talked about safety features in vehicles that the whole process of evolution of the industry has been one of technological progress; indeed it is true that safety innovations have started first on more expensive cars with lower volumes, and have then trickled down to become available on cheaper cars. Now all cars sold in the European Union will have anti-lock braking systems. That is an intelligent system because intelligence, in my view, is collecting and using information. This is what these systems do. Once you have that information collection system on, you can then use it for anti-skid systems. The incremental cost is much lower.

But if we have the eCall system, then we have all cars equipped with that external information-collection system which is what we want to interact with the intelligent highway systems too, where we are also collecting information.

Back in my region – and by the way, Robert Evans, the United Kingdom is now producing cars close to its historic high level and we have more car producers making cars in the United Kingdom than any other European Union country, so

please do not run down our car industry – on my local motorway, we have Britain’s first intelligent highway which opens lanes and controls speeds according to the traffic flow, and I can tell you that not only does traffic flow more smoothly, but fuel consumption has also been improved: it is a win-win-win situation.

That is what this is all about. It is about winning by using intelligence and I hope you will all support it.

4-022

Genowefa Grabowska (PSE). – Pani Przewodnicząca! Chcę pogratulować mojej koleżance Zicie Gurmai, bo zrobiła rzecz wspaniałą – sprawozdanie z pozoru wydawałoby się bardzo techniczne, „męskie”, opanowała i przeprowadziła w znakomity sposób.

Żyjemy w społeczeństwie zdominowanym przez technologie informacyjne. Urządzenia tego typu towarzyszą nam od świtu do nocy. Bardzo szybko dostrzegliśmy, że one nam ułatwiają życie. Szybko nauczyliśmy się z nich korzystać. Dlatego znakomicie się stało, że w ramach tej obszernej strategii w dziedzinie społeczeństwa informacyjnego i mediów Komisja Europejska znalazła taki punkt styyczny z tym co dla nas bardzo ważne, z bezpieczeństwem dla człowieka i bezpieczeństwem ruchu drogowego, i przygotowała inicjatywę „inteligentny samochód”. Mnie nazwa „inteligentny samochód” się podoba, nie mam do niej zastrzeżeń, bo rozumiem, że jest przenośnią. To jest forma interesująca poprzez którą zwraca się uwagę społeczną, przykuwa się uwagę mediów, mówiąc o „inteligentnym samochodzie”, nie dosłownie. Ta nazwa jest dla mnie symbolem nowoczesnego europejskiego transportu, który właśnie dzięki nowszym technologiom informacyjno - komunikacyjnym ma się stać jeszcze bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i efektywniejszy.

Inteligentny samochód ma służyć przede wszystkim człowiekowi. Na drugim miejscu stawiam korzyści płynące dla środowiska, na trzecim usprawnienie europejskiego transportu. Nie wiem, czy inteligentne samochody będą wymagały wielkiej handlowej promocji i reklamy. Człowiek ma naturalną ciekawość i taką tendencję do kupowania nowinek, zwłaszcza wtedy kiedy są one finansowo dostępne.

Jestem przekonana, że nawet jeśli będzie to samochód nieco droższy, każdy użytkownik kupując ten samochód poczuje, że inwestuje we własne bezpieczeństwo. Jestem również zdanie, że nie będzie żałował kilku euro, by takie bezpieczeństwo sobie zapewnić. Chcę tylko powiedzieć, że użytkownik musi nie tylko wiedzieć co ma w inteligentnym samochodzie, ale wiedzieć jak to działa, nauczyć się posługiwać nowoczesną technologią tak często dla nas dostępną formalnie, a nie używaną.

Chciałabym, by w ramach bezpieczeństwa „inteligentny samochód” zmuszał użytkownika do nieużywania telefonu komórkowego i żeby telefon komórkowy w samochodzie był zainstalowany w taki sposób, by nie odwracał uwagi kierowcy.

Ostatnia uwaga, nawet najbardziej inteligentny samochód naszpikowany supernowoczesnymi urządzeniami i technologią nie spełni naszych oczekiwań, jeśli zawiedzie kierowca i jeśli system dróg w Europie nie będzie równie doskonały, jak już jest w niektórych państwach Unii Europejskiej.

4-023

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE). – Doamnă Președintă, stimați colegi, domnule comisar, este o deosebită plăcere să mă adresez dumneavoastră în noua dumneavoastră poziție. Felicit pe doamna Gurmai pentru acest raport extrem de necesar.

Stimați colegi, prețul petrolului crește alarmant, iar eforturile de înlocuire a combustibililor tradiționali nu dau încă rezultatele scontate, soluțiile fiind deocamdată fie prea costisitoare, fie controversate, fie insuficient testate din punct de vedere tehnologic. Cu toate acestea, automobilul rămâne în continuare mijlocul de transport favorit al europenilor și această preferință determină din păcate numeroase probleme, atât din punct de vedere social cât și în ceea ce privește protecția mediului, precum și accidente cu pagube materiale și mai cu seamă cu pierderi de vieți omenești.

Se impune utilizarea pe scară largă a sistemelor inteligente de transport și în primul rând controlul electronic al stabilității. În acest fel se pot salva mii de vieți omenești, se reduce poluarea, se poate fluidiza traficul și se îmbunătățesc în mod real atât confortul și siguranța conducătorilor auto, cât și relațiile dintre partenerii de trafic. Statele membre și întreprinzătorii privați trebuie să se implice tot mai activ, atât în dezvoltarea și implementarea inițiativelor eSafety, cât și în conceperea de noi sisteme de evitare a accidentelor, de noi materiale și noi tipuri de senzori, care să interconecteze atât automobilele între ele cât și automobilele de șosele. Este limpede că inițiativa „Vehicule inteligente” nu poate fi separată de cea referitoare la șoselele inteligente. Susțin fără rezerve propunerea Comisiei de a lansa un program pentru implementarea sistemelor cooperative de conducere, precum și asigurarea disponibilității frecvențelor radio aferente, ale căror beneficii sunt vizibile în stadii experimentale în diverse țări și, cu toate costurile implicate, vor da roade pe termen lung.

Este adevărat că aceste sisteme se adresează cu precădere traficului de pe autostrăzi și de pe rutele TEN-T. Insist asupra faptului că, în timp, este imperativ ca diferențele dintre infrastructurile majore și celelalte categorii de șosele să se diminueze, în special în noile state membre. Este necesar ca statele membre să utilizeze cu eficiență fondurile europene

puse la dispoziție și să găsească și alte soluții financiare și tehnice pentru a elabora și aplica strategii pe termen lung de implementare a conducerii asistate și cooperative și în zonele cu adevărat problematice: pe drumurile naționale, regionale și locale, pe rutele ocolitoare destinate transportului de mărfuri, pe șoselele de legătură cu conurbații din...în zonele periurbane și în sectoarele transfrontaliere.

De asemenea, Comisia europeană și statele membre trebuie să continue eforturile de armonizare a cadrului legislativ pentru eCall, precum și pentru numărul de urgență 112, aceștia fiind pilonii siguranței esențiale și pentru consolidarea mobilității durabile și pentru bunăstarea cetățenilor europeni.

4-024

PRESIDE: MIGUEL ANGEL MARTÍNEZ MARTÍNEZ
Vicepresidente

4-025

Pierre Pribetich (PSE). – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, chers collègues, je voudrais en premier lieu féliciter notre collègue, Zita Gurmai, pour avoir mené à bien ce rapport sur l'initiative "véhicule intelligent". Dans le concept de développement de la société, nous savons pertinemment que la mobilité porte la richesse, la croissance et, par voie de conséquence, une capacité à assumer la solidarité des territoires et des hommes. Le développement durable exige de combiner les divers modes de transport afin de parvenir à une meilleure fluidité de nos villes et de nos campagnes. Loin de bâtir nos sociétés autour de la voiture comme dans le passé, le véhicule à moteur n'en demeure pas moins un vecteur essentiel de cette mobilité intelligente et durable que nous appelons de nos vœux. Cette concrétisation passe par le concept de véhicules intelligents et durables, il repose sur un triptyque: un véhicule plus sûr, un véhicule plus propre, un véhicule plus intelligent. Au-delà de cette déclaration de principe, l'Europe doit accompagner concrètement cette action par des directives et des politiques qui, à terme, intègrent tous les organes électroniques, nomades ou non, permettant le contrôle des processus et les pilotages des véhicules dans le respect d'une plus grande sécurité, d'une plus grande propreté au regard de la diminution des rejets de CO2 et des particules.

Dans cet esprit, il faut inciter les constructeurs automobiles, Monsieur le Commissaire, à penser d'ores et déjà à l'intégration de l'ensemble de ces dispositifs électroniques dans la conception des nouveaux véhicules, non seulement pour une plus grande efficacité, pour un plus grand confort de conduite, mais aussi, par cette volumétrie, d'en diminuer les coûts, la fabrication et l'installation.

Si l'on désire s'insérer dans une mobilité durable, encore faut-il élargir le champ d'application de ces politiques. Les axes de recherche, les innovations doivent permettre notamment d'inscrire ces recherches pour générer à terme la route intelligente, renforçant la sécurité, gérant les dépenses énergétiques, utilisant le dialogue entre véhicules, fluidifiant le trafic. L'Union européenne souhaite promouvoir la société et la connaissance du savoir et du développement durable. Ces initiatives doivent prendre toute leur place dans ce cadre.

Je voudrais, en conclusion, revenir sur l'impérieuse nécessité d'une réelle ambition en fixant des perspectives ambitieuses et en créant en Europe les conditions de la croissance et du progrès. En écho au rapport de notre collègue Zita Gurmai, le Parlement européen est convaincu que la Commission, Monsieur le Commissaire, répondra à cette attente et à ces exigences en fixant une nouvelle frontière pour le véhicule intelligent européen en donnant enfin les moyens financiers à cette ambition.

4-026

Etelka Barsi-Pataky (PPE-DE). – Elnök úr! Támogatom Gurmai képviselő asszony, riportőr riportját. Aelnök úr! Elérkezett az idő, hogy az intelligens közlekedés megvalósításával egy új korszakot nyissunk az európai közlekedés történetében. Tudjuk, hogy ha a megfelelő választ akarunk adni a klímaváltozásra, az egyik legfontosabb eszközünk, mondhatni legfontosabb fegyverünk, hogy megvalósítsuk az intelligens közlekedést. Éppen két éve, itt az Európai Parlament plenáris ülésén mondtam, hogy ma, akkor egyértelműen a közlekedés előtt álló legfontosabb kihívásnak tartom, hogy sikerüljön elterjeszteni az intelligens közlekedési rendszereket Európában. Utána, egy évvel később, az Európai Parlament az európai közlekedéspolitika Fehér Könyve felülvizsgálatát mutattam be itt a Parlamentben a Tisztelt Háznak, és akkor a Parlament egyértelműen támogatta az intelligens közlekedést, csak úgy, mint most, mint az európai közlekedéspolitika egyik kiemelt prioritását. Akkor miért haladunk ilyen lassan? Általában a technológia készen áll.

Például az intelligens autó, az IKT alapú városi forgalomirányítási rendszerek, 2009-től az EGNOS, 2013-tól a Galileo rendszer. Európa egyik ipari erőssége az automotív szektor, ahol valóban sikerrel veszünk részt a globális versenyben, nem utolsósorban a kapcsolódó igen innovatív kis- és középvállalkozásoknak köszönhetően. És ma már a fejlesztések átívelnek Nyugat- és Kelet-Európán. Budapesten például két igen fontos, európai jelentőségű tudásközpont működik a Műszaki Egyetem mellett. Az ipar tehát elkötelezte magát. Most a közösségi oldalnak, elsősorban a tagállamoknak kell lépni. Például, hogy az Equal esetében a szükséges infrastrukturális beruházások megvalósuljanak, vagy az intelligens jármű, intelligens infrastruktúra esetében megfelelő ösztönző gazdasági környezetet kialakítsák. Természetes, hogy az új technológiákat nem könnyű bevezetni, de például támogathatjuk ezt a megfelelően megválasztott közbeszerzés útján.

Számtalan eszközünk van. A Bizottságot arra kérjük, hogy egy megfelelő és teljes ágazatokon átnyúló stratégiát dolgozzon ki az intelligens közlekedés megvalósítására.

Európa polgárai értékes perceket, fél órákat vesztesznek az utakon. Eközben a gépjárművek feleslegesen szennyeznek levegőt, miközben veszélybe kerül a személyes mobilitás, többek között azért is, mert az ilyen módon használt járművek esetében kezd megfizethetlenné válni az üzemanyag ára. A megoldás egyik fontos pillére az intelligens közlekedés. Az európai polgároknak minden megoldás, ma már minden megoldás az itt felvázolt problémákra, érzékeny fűlekre talál. Lépünk előre.

4-027

Jörg Leichtfried (PSE). – Herr Präsident, Herr Kommissar, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, Frau Berichterstatterin! Ich möchte diese Gelegenheit dazu benutzen, um Dir Zita, herzlich zu diesem Bericht zu gratulieren. Ich kenne Dich als eine, die, wenn sie etwas angeht, das mit Esprit, großem Einsatz, Intelligenz und Vehemenz tut. Meines Erachtens ist dieser Bericht genau auch von diesem Geist getragen.

Ich möchte die Gelegenheit auch nutzen, um auf das einzugehen, was Kollegin Grabowska angesprochen hat. Ich bin nicht der Auffassung, dass Autos etwas sind, was mehrheitlich für Männer sein sollte. Ich denke, es ist eher umgekehrt! Wenn man den Statistiken, die es dazu gibt, trauen darf, fahren Frauen vorausschauender, vorsichtiger, sicherer. Sie fahren somit intelligenter und ich denke, auch deshalb war es gut, dass dieser Bericht von einer Frau verfasst wurde.

Zum Thema selbst: Es ist uns bewusst, dass der Straßenverkehr für einen sehr hohen Energieverbrauch sorgt, für sehr hohe Abgasmengen in ganz Europa. Er zählt zu einem der höchsten Risikofaktoren für das Leben der Menschen in Europa. Gerade im Straßenverkehr sind jedes Jahr sehr viele Tote und Verletzte zu verzeichnen. Deshalb ist es wichtig, dass sich der europäische Gesetzgeber darum bemüht, diese Dinge zu reduzieren. Da ist es unabdingbar, dass versucht wird, Fahrzeuge im wahrsten Sinne des Wortes intelligenter zu machen, damit diese Dinge in Zukunft eingeschränkt werden können.

Ich denke, dieser Bericht weist in die richtige Richtung. Voraussetzung dafür ist aber – und da gebe ich Kollege Rack vollkommen Recht –, dass es massentaugliche Systeme sind, dass, es Systeme sind, die generell wirken und die nicht sozusagen das Privileg einer kleinen Klasse bleiben. Ich glaube, das sagt dieser Bericht auch ganz klar. Deshalb denke ich, ist es gut, dass wir das heute beschließen.

4-028

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). – Senhor Presidente, Senhor Comissário, começo por felicitar a colega Zita pelo seu excelente relatório e pela divulgação que tem dado desta iniciativa, estimulando a participação de agentes e de actores.

Este é um grave problema. Não podemos esquecer os 42 mil mortos em 2005. Eu não posso esquecer que o meu país, em 1993, em cada milhão de habitantes, teve 150 vítimas mortais, embora, em consequência disso, tenham vindo a baixar.

O contributo deste relatório e o esforço da nossa colega é fundamental, e eu sublinharia dois aspectos.

A mobilidade é hoje essencial no funcionamento da sociedade europeia. Todos dependemos do transporte nas nossas vidas diárias, e a intensidade dos transportes e da mobilidade provoca problemas sociais e ambientais, cada vez maiores. Daí a necessária resposta que tem de ser dada de uma forma faseada, mas é necessário que seja dada e prontamente dada. Os condicionalismos com que o consumidor e a indústria automóvel se debatem têm de ser ponderados, mas não nos podem impedir de atingirmos o objectivo da segurança.

O segundo aspecto é o da informação. Os consumidores têm de ser informados das infra-estruturas e dos automóveis inteligentes. As informações devem ser claras e compreensíveis e devem ser dadas em momento oportuno. As empresas de venda de automóveis, os vendedores, todos os agentes nesta área, os Estados-Membros, as regiões, o poder local, têm uma grande responsabilidade nesta matéria, a par dos meios de comunicação social – esforço este de cooperação que deve ser levado a cabo pela União Europeia, porque só nós próprios não podemos atingir os objectivos finais, que é o objectivo, certamente, da Comissão e é o objectivo da nossa relatora.

4-029

Inés Ayala Sender (PSE). – Señor Presidente, quiero felicitar calurosamente a mi colega, la señora Gurmai, por el entusiasmo que ha puesto en convertir este «coche fantástico» de nuestra juventud en un coche real para el futuro europeo.

Es, desde luego, la tecnología que está planteándose, y con todas las propuestas que ella está haciendo en su informe de iniciativa, algo que nos va a ayudar a seguir avanzando en el desarrollo logístico, en el que ahora mismo la Unión Europea está empeñada.

Creo, además, que después del acuerdo alcanzado sobre Galileo y la situación de despliegue actual, esta iniciativa sobre el coche inteligente va a ser precisamente uno de los aspectos que ayudarán a llenar de contenido el proyecto Galileo en ese despliegue.

Ayer, sin ir más lejos, aprobamos la Directiva sobre seguridad en las infraestructuras, donde ya se planteaba la necesidad de prever sistemas inteligentes e interactivos entre la infraestructura y los vehículos. Si ya tenemos la infraestructura, nos falta, evidentemente, ese vehículo inteligente.

En el caso de las infracciones de tráfico, también el coche inteligente nos ayudará a mejorar la prevención y el control, sobre todo, con los aspectos relacionados con la interacción con los semáforos, con los límites de velocidad que plantean o con los bloqueos antialcohol. En la seguridad vial, por supuesto, todo lo relacionado con los sensores de masa para peatones y otros usuarios vulnerables será fundamental.

En cuanto al sistema *eSafety*, que desde luego se retrasa demasiado, señor Comisario, ya en su día planteamos la necesidad de incluirlo no sólo en los vehículos *premium*, sino también en los vehículos de todas las gamas, lo que apoya la señora Gurmai que se ponga en marcha lo antes posible.

Pero también habíamos previsto que se incluyera en los vehículos de uso profesional, especialmente en los agrícolas, en los que el aislamiento del conductor hace que las consecuencias de cualquier accidente se agraven con el tiempo transcurrido.

Le pregunto, señor Comisario, para cuándo podremos plantearnos la utilización de ese sistema *eSafety* también en los vehículos profesionales y, esencialmente, en los agrícolas.

Para todo ello, de todos modos, necesitamos que ese coche inteligente sea un coche accesible para todos y que esas tecnologías sean apoyadas convenientemente para abaratarlas y hacerlas accesibles, no solamente a los países que más las necesitan, sino a toda la ciudadanía europea.

4-030

Milan Gaľa (PPE-DE). – Správa konštatuje, že inteligentné vozidlo sa nedá realizovať v plnej miere bez iniciatívy inteligentnej cesty. Určite sa však nebude dať realizovať ani bez inteligentného vodiča, ktorý je vzdelaný v pravidlách cestnej premávky a primerane sa vyzná v technických otázkach, ako konštatovali už niektorí kolegovia predtým.

Ako lekár však dodávam, že inteligentný európsky vodič by mal byť oveľa lepšie pripravený aj v otázkach poskytovania prvej pomoci pri dopravných nehodách. Je ďaleko viac potrebné, a nielen teoreticky, ale aj vhodným praktickým výcvikom a názornou simuláciou problematiky, pripraviť a opakovane školiť vodiča, aby v nehodovom strese vedel efektívne reagovať a poskytnutím kvalitnej prvej pomoci zachrániť čoraz viac životov. Záchrana životov je jedným z cieľov predkladanej iniciatívy, preto som chcel o tom krátko pohovoriť.

4-031

Маруся Иванова Любчева (PSE). – Г-н Председател, г-н Комисар, г-жо Докладчик, повече от очевидно е необходимостта от приемане на общ подход и реализиране на интегрирана политика за сигурност на гражданите по пътищата. Това означава няколко важни неща. На първо място - превенция, подобряване на инфраструктурата, подобряване на капацитета на шофьорите, въвеждане на сигурни, технологични иновации в автомобилостроенето. На следващо място - контрол и осъществяването му по цялата верига в обезпечаване движението по пътищата. Прави чест на докладчика за инициативата, за усилията по подготовката на този доклад и за неговото качество. Безопасността по пътищата е от изключително значение за всички нас, защото мерките, които трябва да бъдат приети, спасяват човешки живот. Инициативата "интелигентна кола" е не само технологично решение. Това е намален риск, повишена сигурност. Това е живот и той трябва да бъде достъпен за всички граждани. Подготовката на този доклад беше съпътствана с добра кампания, което прави също чест на докладчика.

4-032

Tomáš Zatloukal (PPE-DE). – Bezpečnost silničního provozu by měla být podporována systémy asistence. Ty mají pozitivní vliv jak na řidiče, tak i na plynulost silničního provozu. Řidičům by měly také usnadnit obsluhu vozidla, snižovat nebezpečí ztráty koncentrace. Technologie „inteligentních automobilů“ nabízí možnosti tyto problémy zmírnit nebo dokonce odstranit. Podporuji názor zpravodajky, že současná míra rozšíření systémů a aplikací pro „inteligentní automobily“ vzhledem k jejich potenciálu je stále velmi malá. Jsem také přesvědčen, že musíme tyto systémy a aplikace co nejdříve plně využívat. Je nezbytná také podpora „inteligentní silniční infrastruktury“, která zatím není připravena. Požadavky kladené na prvky aktivní bezpečnosti vozidel jednoznačně mají pozitivní dopad na snižování počtu dopravních nehod. Systém eCall je efektivním doplněním celkového systému ochrany účastníků silničního provozu. Blahopřeji paní zpravodajce k předložení této zprávy.

4-033

Antonio Tajani, Membro della Commissione. – Signor Presidente, onorevoli deputati, io credo che grazie al lavoro del Parlamento, grazie al testo della comunicazione elaborata dalla Commissaria Reding che io sostituisco, ma anche

all'eccellente lavoro della on. Gurmai, oggi noi abbiamo dato un segnale importante ai cittadini che ci ascoltano in tribuna, ma che idealmente rappresentano il mezzo miliardo di cittadini europei, che le istituzioni sono vicine ai cittadini e cercano di dare risposte alle esigenze dei cittadini, che deve essere la nostra prima priorità, Parlamento, Consiglio e Commissione.

Soltanto così noi avvicineremo la gente, i popoli d'Europa alle istituzioni. La risposta migliore che possiamo dare a chi è scettico, a chi ha votato anche no nei referendum è quella di dimostrare che l'Europa è vicina ai cittadini, dobbiamo dare un messaggio positivo, dobbiamo avere il coraggio di andare avanti e di far capire che la gente, le esigenze del cittadino sono la nostra prima priorità, e colgo quindi volentieri il suo invito, signor Presidente.

Quella della sicurezza stradale sarà, per quanto mi riguarda, e per quanto riguarda la Direzione generale che dipende dal Commissario ai trasporti, la priorità - l'ho detto nel corso dell'intervento che poi mi ha portato ad avere la fiducia di questo Parlamento, che ringrazio ancora, dopo esservi stato per tanti anni, per la fiducia accordatami - ecco dicevo, la sicurezza dei cittadini: la persona deve essere al centro della nostra iniziativa.

Io ho ascoltato con grande interesse tutto quanto il dibattito, c'è stata veramente la voglia oggi da parte delle istituzioni di dare risposte, di salvare le vite umane, ogni vita umana che noi saremo stati capaci di salvare grazie alla nostra azione legislativa, grazie al nostro impegno sarà un'opera meritoria che ci verrà riconosciuta. Ecco perché bisogna andare avanti, ecco perché condivido la posizione di tanti parlamentari che oggi hanno sottolineato l'importanza, certo, degli strumenti intelligenti e delle macchine intelligenti, ma dobbiamo prima fare in modo che l'uomo sia intelligente, perché la prima responsabilità è quella del cittadino che è al volante, che deve sapere che ci sono altri cittadini la cui vita dipende dal suo comportamento.

La tecnica certo deve essere al servizio dell'uomo, l'elemento umano è fondamentale, ecco perché condivido l'impostazione di chi - e l'ho detto nel corso dell'intervento di presentazione - sostiene che bisogna formare i conducenti, bisogna informare i cittadini delle nuove strumentazioni che la tecnica e la ricerca ci permettono di mettere sempre al servizio del cittadino. È inutile altrimenti spendere denaro pubblico nella ricerca o anche denaro privato se le scoperte che si fanno, se le iniziative che si riescono a realizzare non sono messe al servizio dei cittadini e per salvare tante vite umane. Ecco perché, ripeto, il settore della sicurezza stradale sarà una priorità - è un impegno che prendo solennemente davanti al Parlamento europeo - sarà uno degli impegni, ripeto, maggiori che avremo nei prossimi mesi come Commissione e come settore dei trasporti.

Volevo rispondere brevemente anche alla questione che aveva posto l'on. Pribetich a proposito dei tempi. In base ai risultati di una consultazione aperta il 23 maggio del 2008, la Commissione europea ha proposto un regolamento sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli, che prevede che a partire dal 2012 siano montati a bordo degli autoveicoli nuovi sistemi di controllo elettronico della stabilità per migliorare significativamente la sicurezza dei veicoli stessi. Il regolamento si richiama ai regolamenti tecnici armonizzati nell'ambito del Forum mondiale della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

Rispondo anche alla on. Ayala Sender che, per quanto riguarda i veicoli pesanti, nel novembre 2007 il Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti in materia di veicoli ha approvato un testo riguardante il montaggio obbligatorio dell'ESC e le relative norme tecniche. Il testo ha ricevuto il sostegno della Commissione europea, ciò significa che l'ESC diventerà obbligatorio sui nuovi tipi delle categorie più comuni di veicoli pesanti a partire dal 2010.

Per quanto riguarda i veicoli professionali e ai quali lei si è riferita, soprattutto quelli nel settore agricolo - purtroppo in Europa ci sono ancora morti a causa di incidenti provocati da mezzi agricoli, a volte per irresponsabilità del conducente che non conduce bene, comunque ci sono - per ora non è previsto nulla, perché si è data priorità agli autoveicoli e ai veicoli pesanti. Però accolgo il suo suggerimento, per quanto riguarda la mia competenza lo riferirò anche alla Commissaria Reding, perché mi sembra una proposta importante che soprattutto nelle zone rurali è sentita in modo particolare. Nel settore dell'agricoltura, lo ripeto, ancora purtroppo ci sono tante morti che non sono morti che avvengono sulle strade, ma avvengono nei terreni agricoli, ma noi non possiamo far finta che questo non sia un problema.

Ecco perché, onorevole, la ringrazio del suo suggerimento, come ringrazio tutti quanti i parlamentari che sono intervenuti, ripeto, la Commissione, e concludo, signor Presidente, e mi scuso se ho rubato qualche minuto in più ma mi pare che questo argomento sia talmente importante che possiamo anche sfiorare le regole burocratiche legate ai tempi. Dicevo, accogliamo favorevolmente la relazione della on. Gurmai, che ringrazio ancora per l'entusiasmo, perché dobbiamo dimostrare di avere entusiasmo quando ci impegniamo a difendere i diritti dei cittadini.

Accogliamo favorevolmente l'incoraggiamento del Parlamento, il sostegno dato al sistema eCall e alle azioni volte a favorire la sua realizzazione, quindi credo che il dibattito di oggi a mio giudizio si concluda positivamente perché Commissione, Parlamento, e mi auguro anche Consiglio, signor Presidente, si sono trovati d'accordo nello stare dalla parte dei cittadini nel tentativo di salvare il maggior numero di vite umane possibile.

Zita Gurmai, előadó. – Köszönöm szépen elnök úr! Biztos úr! Képviselőtársaim! Tisztelt európai állampolgárok! Köszönöm szépen a hozzászólásokat, véleményeket, meggyőződésem, hogy egy új korszak az európai közlekedés történetében, ahogy ezt Barsiné Pataki Etelka képviselőtársam megfogalmazta. Nagyon fontos az, hogy az összes ittlévő kollegám támogatóan szól, kétségtelen tény, hogy meglehetősen zöldnek kell lenni ahhoz, hogy a zöldeket is ki tudjuk elégíteni, de örülök, hogy végül is ők is támogatják ezt a jelentést. Azt kell mondjam, hogy nagyon, nagyon fontos. Egyetértek Önnel, Biztos úr, hogy ha egy szem emberéletet meg tudunk menteni az utakon, akkor már tettünk valamit, hiszem meggyőződésem, hogy európai döntéshozóként számunkra az emberi élet védelme a legfontosabb. Többen elmondták a sokkoló számot: 41 600-an halnak meg az utakon.

Azért is köszönöm a támogatást, mert ahhoz, hogy ezt az ügyet végigvihessük, mindenkire szükség van a fedélzeten. Én nagyon büszke vagyok Viviane Redingre és csapatára, Andréra és Juhanira, akik itt ülnek, és végigcsinálták ezt. Nemcsak az elmúlt néhány hónapot, hanem az elmúlt néhány évet, hiszen ki kellett próbálni ezeket a technológiákat, hogy valóban működőképesekek-e. Emlékszünk-e arra, hogy annak idején nem volt biztonsági öv, és ma már teljesen természetes, vagy ahogy Robert Evans fogalmazta, ma már minden egyes autóban megtaláljuk a rádiót. Ez olyan természetes lesz, mint amilyen természetesek ezek ma már. Szükségünk van az európai állampolgárokra, akik ha világosan látják az intelligens rendszer előnyeit, meg fogják vásárolni azokat. Fontos, hogy az autógyártók is velünk legyenek, hiszen évente Európában 17 millió autót gyártanak, és 2 millió embert alkalmaznak eközben. Fontos, hogy a tagállamok itt legyenek, és azt kell mondjam, hogy Malcolm Harbournak igaza van, hiányzik a Tanács.

Hiába tesz meg mindent a Bizottság és az Európai Parlament, hogy ha a Tanács nem veszi ezt az ügyet elég komolyan. Márpedig a Tanácsnak tudnia kell, hogy őneki is az európai állampolgárokat kellene, hogy képviselje. Dolgozzunk hát együtt! Kérem Önöket, hiszen a tettek kelljenek, hogy beszéljenek, nem pedig a szavak. Közös érdekünk felismerni, hogyha ezen a területen eredményeket érünk el, akkor valóban mindenki tud ezen nyerni, hiszen biztonságosabban tudunk közlekedni, a forgalom optimális lesz, csökkenhet a környezet szennyezése, az európai ipar az információs kommunikációs technológiák terén képes lesz az éltre törni. Ez egy igazi kitérés lehetőség. Ne szalasszuk el ezt a lehetőséget!

Köszönöm a figyelmüket, és nagyon bizakodó vagyok, hogy Tajani biztos úr megtesz mindent azért, hogy ez az álom valóvá válhasson.

4-035

Robert Evans (PSE). – Mr President, on a point of order, I do not have in front of me Parliament's Rules of Procedure but I am sure that your services do, so you will forgive me if I rise. This is not related to the Gurmai report because we have spoken about that.

Whilst you were speaking, indeed whilst Mrs Gurmai was summing up her report, I noticed that there were members of the public coming into the visitors' gallery. I warmly welcome them and I think it is very good and important that people are coming into the visitors' gallery, but I am also conscious that as soon as I sit down from this momentous speech that I am making, what will happen is that you will suspend the sitting until 12.00 for the voting period.

These poor people, who have come many hundreds of kilometres, will not have the benefit of hearing a debate and a speech this morning. They are getting a little bit from me, but I wonder if it would be possible for you and your assistants to go back to the relevant authorities and look for a way of ensuring that, in the event of the debate finishing at 11.30, as it has done this morning, with nothing scheduled until 14.00, something could be put in to fill the half-hour gap between now and 12 noon, whether it be the urgencies from this afternoon or something else of mind-boggling importance?

I am speaking on behalf of these perhaps 100 or so people in the gallery who have come to hear people speaking and all they are going to hear at the moment is me rabbiting on for two minutes about nothing – but making a very serious point.

(Applause)

4-036

El Presidente. – Disponía usted de un minuto, no de dos, señor Evans.

Tomamos nota de la idea que nos lanza el señor Evans, siempre ocurrente.

De todos modos, antes de suspender la sesión, lo que sí quiero es compartir con nuestros colegas y con el Comisario la buena noticia de que la Cámara de los Lores de un país tan importante como el Reino Unido, de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, ha ratificado hace unas horas el Tratado de Lisboa. Suponemos que la Reina Isabel debe de estar en estos momentos firmando el documento pertinente, de manera que el Reino Unido, con esta medida, ratifica el Tratado de Lisboa y yo creo que es una noticia que nos llena de felicidad, incluso a aquellos que no están presentes, aunque dejan la banderita puesta en su escaño, pero que, cuando se trata de trabajar, no suelen estar presentes en el hemiciclo.

Con esta noticia, para todos feliz, terminamos este debate.

La votación tendrá lugar a las 12.00 horas.

(La sesión, suspendida a las 11.30 horas, se reanuda a las 12.00 horas)

4-037

IN THE CHAIR: Diana WALLIS
Vice-President

4-038

3 - Voting time

4-039

President. – The next item is the vote.

(For the results and other details on the vote: see minutes.)

4-040

3.1 - Inland transport of dangerous goods (A6-0227/2008, Bogusław Liberadzki) (vote)

4-041

3.2 - Road infrastructure safety (A6-0050/2008, Helmuth Markov) (vote)

4-042

3.3 - European Union's disaster response capacity (vote)

4-043

- After the vote on Amendment 37:

4-044

Iratxe García Pérez (PSE). – Señora Presidenta, la enmienda 37 se ha retirado, por lo cual no tiene lugar la votación de la misma.

4-045

President. – Unfortunately we had not been informed that it had been withdrawn, so it was put to the vote anyway.

- Before the vote on Amendment 15:

4-046

John Bowis (PPE-DE). – Madam President, on behalf of our group and in the interests of trying to seek compromise and agreement on this, we would be willing to withdraw the subsequent amendment if the rapporteur would accept a small oral amendment, as written in the list, simply to make this less specific in terms of calling for the legally binding ‘directive’ and leaving it as bringing forward ‘measures’. If the rapporteur will agree to that, then we can withdraw the subsequent amendment.

4-047

Δημήτριος Παπαδημούλης (GUE/NGL). – Κυρία Πρόεδρε, ως ο συντάκτης του σχετικού ψηφίσματος, που εγκρίθηκε σχεδόν ομόφωνα από την Επιτροπή Περιβάλλοντος, λυπάμαι, αλλά δεν μπορώ να αποδεχθώ την πρόταση του συναδέλφου Bowis, γιατί η προφορική τροπολογία που προτείνει αποδυναμώνει δραστικά την ουσία του κειμένου. Παρακαλώ τους συναδέλφους που συμφωνούν με την άποψη αυτή να εγερθούν.

4-048

President. – Mr Bowis, it would seem that there are more than 40 Members on their feet, so we cannot deal with the oral amendment.

(The oral amendment was not accepted.)

– Before the vote on Amendment 35:

4-049

John Bowis (PPE-DE). – Madam President, if nothing else it is a little bit of exercise. The oral amendment suggested to the Socialist amendment is on the order paper and I hereby propose it on behalf of our group. We will see if there is a little bout of aerobics coming from across the room.

4-050

President. – It’s exercise from one side of the Chamber to the other!

(The oral amendment was not accepted.)

4-051

4 - Welcome

4-052

President. – I would now like to welcome a delegation from the Swiss Federal Assembly to the official gallery. The Swiss delegation is headed by Mrs Brigitta Gadiant.

(Applause)

It is a pleasure for me to welcome you all to the European Parliament in Strasbourg where you have been taking part in the 27th EU-Switzerland interparliamentary meeting yesterday and today.

I know there have been some interesting discussions on developments and the current state of play, and future challenges for the relations between Switzerland and the EU, with special emphasis on the EU-Swiss dialogue on tax issues, free movement of persons and the experiences from the latest EU enlargements, cross-border service provision and the Schengen-Dublin agreements, Swiss financial contributions to the EU enlargement, and free trade in agricultural products.

There is a long relationship between our parliaments – almost three decades – and it has led to the development of a profound knowledge both on the EU side and the Swiss side. I am sure that the exchange of views that has taken place this week will enhance our parliamentary cooperation.

(Applause)

4-053

5 - Voting time (continuation)

4-054

President. – We now continue with the vote.

(For the results and other details on the vote: see minutes.)

4-055

5.1 - Fortieth anniversary of the Customs Union (vote)

4-056

5.2 - Towards a European Charter on the Rights of Energy Consumers (A6-0202/2008, Mia De Vits) (vote)

4-057

5.3 - Imports of poultry carcasses (vote)

4-058

5.4 - Crisis in the fisheries sector (vote)

4-059

5.5 - EU-Russia Summit (vote)

4-060

5.6 - Future of the sheep/lamb and goat sector in Europe (A6-0196/2008, Liam Aylward) (vote)

4-061

5.7 - Towards Europe-wide Safer, Cleaner and Efficient Mobility: The First Intelligent Car Report (A6-0169/2008, Zita Gurmai) (vote)

4-062

6 - Explanations of vote

4-063

Oral explanations of vote

4-064

Resolution – European Union's disaster response capacity (B6-0303/2008)

4-065

Oldřich Vlasák (PPE-DE). – Vážený pane předsedo, dámy a pánové, dovoluji mně, abych vysvětlil své hlasování k rezoluci Evropského parlamentu o posílení schopnosti Unie reagovat na katastrofy. Rozhodně nastoupený směr solidarity a vzájemné pomoci je správný a potřebný. Je potřeba navázat konkrétními kroky na Barnierovu zprávu a sdělení Komise je v tomto ohledu cestou kupředu. Je totiž nesporně zapotřebí, aby docházelo k zajištění kompatibility a posilovala se spolupráce záchranných složek různých úrovní na hranicích našich států. Rezoluci jsem bohužel nemohl podpořit, protože nedošlo k přijetí našeho ústního pozměňovacího návrhu, a tím zavádíme požadavek na vytvoření právně závazných nástrojů, které budou zasahovat do národních programů, politik a zákonů a dojde i k narušení prvku solidarity. Jsem totiž přesvědčen, že vyšší ochranu našich zájmů před dopady katastrof zajistíme podporou záchrannářů našich členských zemí, jejich koordinací a investicemi do vybavení, nikoliv novými zákony, které vnesou do celého procesu pouze další prvky byrokracie.

4-066

Resolution – Fortieth anniversary of the Customs Union (B6-0297/2008)

4-067

Zita Pleštinská (PPE-DE). – Colná únia zastáva od roku 1968 kľúčovú úlohu pri zachovávaní a rozvíjaní jednotného trhu. 40 rokov trvania colnej únie prinieslo EÚ výrazné úspechy a výhody nielen pre podniky, ale aj občanom Európskej únie.

Vítam a hlasovala som za uznesenie, ktoré predložila Arlene McCarthy v mene Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa o 40. výročí colnej únie.

Colná únia vzhľadom na globalizáciu a technologický pokrok čelí výzvam ako falšovanie výrobkov, zvýšený dovoz nebezpečných tovarov, potreba elektronizácie colných procedúr. Iba vzájomná spolupráca colných úradov a úradov dohľadu nad trhom na medzinárodnej úrovni dokáže zabrániť vstupu nebezpečných a falšovaných výrobkov na európsky trh, a tým zaručiť lepšiu ochranu spotrebiteľa. Presvedčila som sa o tom na návšteve ústredných colných orgánov a colných správ v Prahe, v Antverpách, vo Washingtone, ale aj v Pekingu a v Šanghaji.

Toto jubileum nám dáva priestor poďakovať colným úradníkom za ich náročnú, mnohokrát aj nebezpečnú prácu a vyjadriť uznanie za ich úspechy v boji proti nebezpečným výrobkom a falšovaniu produktov a pirátstvu.

4-068

Daniel Hannan (NI). – Madam President, the 40th anniversary seems an opportune moment to address a misapprehension that has existed, I think, in our country ever since your constituents and mine voted to join what they thought was the Common Market some 35 years ago – the misapprehension concerning the difference between a free-trade area and a customs union.

What I think most British people understood by the Common Market was that there would be mutual product recognition, that if you could sell something in the UK, you should also be allowed to sell it in Germany, France and Spain and the other way round.

But of course what we have instead is standardisation. Something is required to contain certain ingredients, to be of a volume of not less than 'x' and not more than 'y', and even if that product was never intended for export, even if it never crosses frontiers, it can find itself criminalised and prohibited in its own country; and this is often because a rival somewhere in the EU – as often as not in Britain – which happens to meet all of a group of specifications anyway, uses the mechanisms of the European Union in order to pass on its costs to its rivals.

I think it is a shame that we have lost the original concept of free circulation of goods and services in favour of harmonisation, which reduces consumer choice.

4-069

Syed Kamall (PPE-DE). – Madam President, how wonderful it is to see you in the chair.

When I give speeches in my constituency of London – for those of you who may have heard of London, the greatest city in the world, capital of the greatest country in the world – it is often pointed out to me by my constituents that they thought in 1973 that we were joining a customs union. Then I say, 'Do you not understand the nature of the beast? Do you not understand the nature of the European project? It is all about further political and economic integration'.

In fact in my first week in Parliament the leader of my group, Hans-Gert Pöttering, stood up and said, 'Nothing must be allowed to get in the way of European integration; nothing must be allowed to get in the way of the European project'. So clearly, there is a misapprehension of the nature of the project in my constituency.

My plea to you, those of you in this Chamber who support the project, is: please be honest about its intentions. If you seek to deny the truth about this project, then, once you ask the people, they will reject it, as they did in the referendum in Ireland.

4-070

Resolution – Imports of poultry carcasses (B6-0309/2008)

4-071

Marian Harkin (ALDE). – Madam President, I too am delighted to see you in the chair.

I voted for Amendment 6 because I believe that the authorisation of the chlorinated chicken imports would undermine European standards and I see that happening on two fronts. First of all, there is a lack of scientific data on the environmental and health impact of using the substances that are proposed. Secondly, given the regime under which poultry producers operate, it is unreasonable to have two different standards, both from the perspective of the producers and more importantly from that of the consumers.

The previous speaker mentioned the Lisbon referendum in Ireland. Certainly one of the issues on the ground that I came across when canvassing was that people do object to different standards. But what we are doing here in Parliament today is dealing with that, so I am delighted that Parliament has passed that resolution.

4-072

Joint resolution – Crisis in the fisheries sector caused by rising fuel oil prices (RC-B6-0305/2008)

4-073

Marian Harkin (ALDE). – Madam President, I fully support the resolution passed by Parliament. Again, one of the things we often speak about in Parliament is how we respond to the needs of citizens. I think this is a clear case where a response is needed.

The fishing industry is in crisis, with fuel prices having increased by more than 300% in the last five years while prices for fish are similar to those paid 20 years ago. So the bottom line is that fishermen cannot survive, they are going out of business and I think some of our proposals in this resolution will help to improve the situation.

I am pleased to see that the Slovenian presidency has said that they will take this on board, and I would call on the Council of Fisheries Ministers when it meets next week to pay particular attention to this resolution.

4-074

President. – Now, Mr Kamall, I suppose you are going to tell us about fishermen in London?

4-075

Syed Kamall (PPE-DE). – Madam President, I do not think there are any left, thanks to the common fisheries policy!

Thank you very much for giving me this opportunity to explain the way I voted on this important debate. But what I would say to my colleagues in the House is, actually, let us look at what the real problem is. Whenever there is an international crisis, you seek to blame that for the problems in the fishing industry. Actually it is not the rise in fuel prices that is the real problem in the fishing industry. It is the common fisheries policy, a system of central planning that the Soviets would have been proud of. I find it amazing that colleagues in this House are so willing to espouse Soviet economics.

Let us look at some of the more successful fish preservation systems around the world. If you look at the ones, for example, in Iceland and New Zealand, you will find that they are based on the rule of law and property rights and transferable property rights. If we really want to solve the problem in the fisheries industry, it is time to trust the rule of law; it is time to trust property rights; it is time to trust the free market.

4-076

Resolution – Imports of poultry carcasses (B6-0309/2008)

4-077

Peter Skinner (PSE). – Madam President, I do not want to speak on this item but the previous item. I was trying to attract your attention.

I abstained on the poultry carcass issue, primarily because I believe there is evidence to refute the claims that we need to keep the ban in place. I particularly think there is scientific evidence in place to allow this ban to be lifted. But, in any case, none of this discussion has come to the fore.

What we have instead is a very expensive process in Europe for cleaning chicken carcasses. That is the real problem because any carcasses that come into the European Union would seem to be cheaper; as a result they sell more quickly and obviously suit the consumers.

This is not about health claims, this is about protectionism. I think it is a very sad day for Europe that we have this particular debate in such a short and truncated way, rushed through as a resolution this week in Parliament.

I abstained as a result of this and I believe our relationship with the US and with other countries is stained as a result.

4-078

Joint resolution – EU-Russia Summit of 26-27 June 2008 in Khanty-Mansiysk (RC-B6-0235/2008)

4-079

Miroslav Mikolášik (PPE-DE). – V prípade samitu EÚ – Rusko je mu právom venovaná veľká pozornosť. Vzhľadom na dôležité geopolitické postavenie Ruska, jeho pretrvávajúce historické a kultúrne väzby k Európe, podporujem vybudovanie silného politického partnerstva medzi EÚ a Ruskou federáciou.

Toto partnerstvo by malo zahŕňať vzájomnú pomoc v bezpečnostných otázkach, najmä v oblasti boja proti terorizmu a organizovanému zločinu, odstraňovanie prekážok pre voľný obchod a cestovanie. Pritom nesmieme prehliadať, že vo vzťahoch medzi Úniou a Ruskom sa vyskytujú aj viaceré problematické aspekty. V tomto ohľade je potrebné, aby Únia vystupovala jednotne.

Žiadna členská krajina, ktorá to so spoločnou zahraničnou a bezpečnostnou politikou myslí vážne, by nemala budovať svoje bilaterálne vzťahy s Ruskom za cenu poškodenia oprávnených záujmov členských krajín. Avšak v citlivých medzinárodných problémoch by sa Únia a Rusko mali zhodnúť na zásade rešpektovania medzinárodného práva a územnej integrity, napríklad v prípade Srbska a Kosova.

Na záver mi dovoľte zdôrazniť môj názor, že EÚ by mala podporovať Rusko v budovaní a upevňovaní demokracie, právneho štátu a ochrany ľudských práv.

4-080

Czesław Adam Siekierski (PPE-DE). – Pani Przewodnicząca! Zbliżający się szczyt Unia – Rosja to ważne wydarzenie, dlatego tak istotna była dyskusja o działaniach przygotowawczych w naszym Parlamencie.

Relacje Unii Europejskiej i Rosji mają ogromne znaczenie dla stabilizacji, rozwoju gospodarczego i bezpieczeństwa w Europie i na świecie. Relacje te nabrały nowego wymiaru po rozszerzeniu Unii o 12 krajów, głównie z Europy Środkowo-Wschodniej. Krajów, które w przeszłości były bardzo mocno powiązane gospodarczo, politycznie i wojskowo z dawnym Związkiem Radzieckim.

Dotychczas dwustronne relacje handlowe poszczególnych państw zostały przeniesione na szczebel Unii z Rosją. Ale Rosja często podejmuje działania, aby dogadywać się z poszczególnymi państwami z pominięciem Unii. Proponuje się często pewne wyjątkowe warunki tej dwustronnej współpracy.

Rosja to wielki kraj z ogromnymi aspiracjami polityczno-militarnymi, zasobny w surowce energetyczne, co określa pozycję tego kraju w Europie i na świecie. Rosja po przystąpieniu do protokołu z Kyoto staje się ważnym partnerem, którego należy włączyć do działań przeciwdziałających zmianom klimatycznym, i tych związanych z ochroną środowiska.

4-081

Tunne Kelam (PPE-DE). – Madam President, in the case of paragraph 29, which ends, ‘to offer a greater EU involvement in the conflict resolution process’, I support the original version, which adds and continues, ‘including the possibility of an EU peacekeeping mission on the ground and a replacement of the CIS and Russian troops’.

I find that it is absolutely important just now to send a clear message on behalf of the EU that we are ready to make a concrete commitment in the form of a peacekeeping mission in Abkhazia.

4-082

- Report: Liam Aylward (A6-0196/2008)

4-083

Jim Allister (NI). – Madam President, I voted for this report because, as in other sectors, I am concerned to see the EU decline in sheepmeat production against a rising tide of imports.

There are not just farm income issues here but pertinent environmental issues because, of all farmed animals, sheep probably contribute the most to the natural upkeep of less fertile areas and the maintenance of biodiversity.

Environmental degradation of many upland and less-favoured areas will result from diminishing sheep farming. Thus the necessity to sustain this industry and contemplate environmentally-linked payments to support it.

I also believe a proper country-of-origin labelling regime could greatly help promote growth in consumption of local lamb, particularly with rising imports.

Finally, the Commission's rush to electronic tagging will impose further costs on a sector already diminishing because of uneconomic returns. At most, such tagging should be voluntary for each Member State and region.

4-084

Marian Harkin (ALDE). – Madam President, I agree with the final speaker about the electronic tagging. It certainly should be voluntary.

I supported Amendment 4 because I want to ask the Commission and the Council to look at introducing some kind of Community financing for the system of electronic tagging. The goat, sheep and lamb sectors are in crisis and they certainly cannot afford to have further costs foisted upon them.

Indeed, I would have preferred Amendment 1 – but of course that fell on the adoption of Amendment 4 – where it was recommended that the implementation of the electronic identification system be deferred until 2012 at the earliest. I agree with the former speaker, as I said, that the bureaucracy and cost involved far outweigh any of the benefits.

4-085

James Nicholson (PPE-DE). – Madam President, as I said last night, this is a very good report. Unfortunately last night the Commissioner ruled out possibility of the Commission agreeing to the rapporteur's proposal to have a task force to look at the industry.

Now I am not a great believer in task forces because the place is littered with them; every time we have a problem we set up a task force and you never hear tell of it again.

But I think if we had had better cooperation before we came to this Chamber, we could have put forward a firm proposal that would have helped the industry and worked for the industry.

Now we have got nothing. We have got electronic tagging. We have not got what we asked, that it be put back to 2012. The industry cannot afford it. But I think we will return to this; we have not heard the last of it, because we have got to defend the sheep industry throughout the whole of the European Union.

4-086

Written explanations of vote

4-087

- Report: Boguslaw Liberadzki (A6-0227/2008)

4-088

Luís Queiró (PPE-DE), por escrito. – O transporte de mercadorias perigosas tem sido tema de muitas discussões e, em consequência, uma clarificação e simplificação das normas de segurança tem vindo a estabelecer-se. Assim, com o relatório do colega Liberadzki, a legislação existente sobre o transporte de mercadorias perigosas irá dar um sinal positivo, nomeadamente quanto ao campo de aplicação da directiva, que é alargado à navegação interior. Felicito os negociadores pelo acordo que permitirá fechar este dossier em 2ª leitura.

A extensão desta directiva à navegação interior envolverá um período transitório de dois anos para a adaptação dos Estados-Membros. Estes poderão regular ou interditar o transporte de mercadorias perigosas no seu território por razões além da segurança do transporte.

É, pois, de realçar que esta legislação representa um sinal dos nossos esforços para que o transporte de mercadorias perigosas na União se torne cada vez mais eficaz e seguro, destituído de burocracia supérflua e dos seus custos acrescidos ou ainda de normas que não contribuam para a eficiência da gestão do transporte deste tipo de mercadorias.

4-089

Luca Romagnoli (NI), per iscritto. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, non c'è in vero molto da discutere sull'ottima relazione del collega Liberadzki relativa al trasporto interno delle merci pericolose. L'ho votata in commissione e qui confermo il mio voto.

Più aumentano gli scambi di merci *intra moenia* come tra i paesi dell'Unione e più, a mio avviso, è utile che le condizioni di questi flussi siano omologhe, soprattutto in termini di sicurezza, ma anche dei controlli e delle relative pratiche amministrative. Del resto, non avrebbe alcuna logica criticare o peggio respingere un testo così tecnico, sul quale la consultazione di tanti esperti dei paesi membri è stata ampia e qualitativamente informata.

4-090

Bart Staes (Verts/ALE), schriftelijk. – Ik steun dit verslag ten volle. Jaarlijks wordt er een enorme hoeveelheid aan gevaarlijke goederen in de Europese Unie via de binnenwateren vervoerd, zoals bijvoorbeeld chloor en benzine. Hiervoor zijn nog geen regels opgesteld, terwijl er wel wetgeving is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en per spoor.

Wetgeving voor het transport van gevaarlijke stoffen per schip is hard nodig. Niet alleen om de veiligheid te garanderen, maar ook om de bescherming van milieu en de volksgezondheid Europees te regelen. Veel van dit soort vervoer is namelijk grensoverschrijdend. Bovendien zijn de Europese regels ook in het voordeel van ondernemers die nu in verschillende lidstaten aan uiteenlopende, nationale eisen moeten voldoen. Transport via binnenwateren zorgt bovendien voor minder uitstoot aan broeikasgassen. Het is dus erg belangrijk de eisen voor de verschillende manieren van transport op elkaar af te stemmen. Op die manier wordt het aantrekkelijker om meerdere vervoerswijzen met elkaar te combineren. Bijvoorbeeld door een deel van het traject per spoor af te leggen, om de vracht vervolgens per schip verder te transporteren. Dat is niet alleen efficiënt, maar vooral ook duurzaam. Ik hoop daarom dat vervoersbedrijven daadwerkelijk vaker voor een combinatie van verschillende vervoerswijzen zullen kiezen.

4-091

- Report: Helmuth Markov (A6-0050/2008)

4-092

Stanisław Jalowiecki (PPE-DE), na piśmie. – Wstrzymałem się od głosu w trakcie głosowania nad sprawozdaniem Helmuta Markova dotyczącego zarządzania infrastrukturą bezpieczeństwa drogowego. Sprawozdanie to kłóci się bowiem w znacznym stopniu z zasadą subsydiarności: "Niech wspólnoty większe nie biorą na swoje barki tego, co mogą udźwignąć wspólnoty mniejsze". Trzeba tej zasady strzec, jak źrenicy oka. Niestety także w tej izbie wielokrotnie byłem świadkiem łamania tej zasady. Tym razem, mam nadzieję, zasadę tę obroniliśmy częściowo, ale ile na to straciliśmy czasu! Nasza praca legislacyjna nie była skierowana na stanowienie dobrego prawa, ale na zmianę złej propozycji prawnej. Nie mam jednak złudzeń, że nie jest to ostatni zamach na zasadę subsydiarności. Paradoksalnie zresztą, te zamachy rodzą się w tym samym miejscu, gdzie podnoszą się największe krytyki wobec Irlandii, kraju który odrzucił przed kilkoma dniami Traktat Lizboński. Nie dostrzega się, że obywatele tego kraju powiedzieli "nie" właśnie dlatego, że ta zasada w praktyce Unii Europejskiej jest notorycznie łamana. I właśnie ten ostatni przykład - irlandzki - powinien nam uświadomić, że nie wolno nam subsydiarności lekceważyć, poświęcać w imię rzekomo wyższych celów, np. bezpieczeństwa drogowego. To się bowiem prędzej czy później, a raczej prędzej, musi zemścić.

4-093

Luca Romagnoli (NI), per iscritto. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, esprimo il mio voto favorevole sulla relazione del collega Markov. Ritengo, infatti, la proposta molto organica e comprensiva di vari aspetti, ponendosi l'obiettivo di considerare la sicurezza in tutte le fasi di vita di un'infrastruttura stradale: dalla pianificazione alla progettazione ed al funzionamento.

Concordo con il rispetto del principio di sussidiarietà della proposta, che lascia la possibilità di scegliere l'intensità di applicazione relativamente alla "valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale", agli *audit* sulla sicurezza stradale e alle ispezioni di sicurezza agli Stati membri.

L'adozione di uno strumento legislativo volto allo sviluppo sicuro della rete stradale, anche mediante un approccio non troppo rigido, deve pertanto ritenersi un risultato positivo, i cui effetti dipenderanno dall'intensità di attuazione che verrà scelta. Tuttavia, ritengo essenziale prevedere degli standard vincolanti minimi inderogabili da applicare in tutti gli Stati.

4-094

Resolution – European Union's disaster response capacity (B6-0303/2008)

4-095

Richard James Ashworth (PPE-DE), in writing. – British Conservatives know how devastating the effects of a natural disaster can be. From the floods in the UK last year, we are aware of the human, economic and environmental damage that can be caused. We also understand the effects such natural disasters have upon other countries.

Nonetheless, we believe that individual Member States are best placed to respond rapidly and appropriately to disasters occurring within their own territory. We believe that the creation of a European Civil Protection Force would merely slow down the capacity for response by adding an extra bureaucratic burden. What those affected require is timely and necessary intervention, not more bureaucracy.

Finally, we cannot agree with further EU legislation in the area of disaster prevention and response. We consider that adequate legislation already exists at both Member State and EU level, and that financial aid is already available through the Solidarity Fund which serves, as it should, to mitigate structural and long-term damage.

In supporting this resolution in the final vote, we wish to make clear that we have also voted in favour of the amendments which called for the deletion of references to the Civil Protection Force and further EU legislation in this area.

4-096

Alessandro Battilocchio (PSE), *per iscritto*. – Voto convintamente a favore di questa proposta di risoluzione inerente il potenziamento delle capacità di reazione dell'Unione europea alle catastrofi.

Come membro della commissione per lo sviluppo di questo Parlamento ho avuto modo di visitare alcune tra le aree più povere e disastrose del mondo, a volte colpite (come nel caso dello tsunami) da eventi naturali distruttivi. Voglio in questa sede sottolineare il buon lavoro portato avanti dal nostro Commissario allo sviluppo Louis Michel che ha sempre rappresentato in maniera celere ed efficace il desiderio di solidarietà e cooperazione in occasione di queste tristi contingenze.

Ma, come evidenzia la risoluzione, sono ancora troppo macchinose le procedure previste dalla nostra cornice normativa: vanno resi più agili i meccanismi e vanno comunque riservate delle risorse cospicue per le emergenze che, purtroppo, si verificano con cadenza costante. Dal Parlamento parte oggi un segnale chiaro in questa direzione. Ora è importante passare dalle parole ai fatti.

4-097

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), *por escrito*. – Apesar do nosso voto favorável, lamentamos que não tenham sido aprovadas algumas das nossas propostas, designadamente a que considerava imperioso dar especial atenção às regiões mais desfavorecidas, denominadas de convergência, em caso de catástrofes naturais, no âmbito do regulamento dos fundos estruturais, ou as que sublinhavam a importância da manutenção da elegibilidade de catástrofes de índole regional no Fundo de Solidariedade Europeu e da sua adaptação, ao nível de prazos e de acções elegíveis, à especificidade das catástrofes naturais, como a seca e os incêndios.

Mas consideramos positivo que outras tenham sido adoptadas relativamente ao reconhecimento das catástrofes naturais de índole mediterrânica, designadamente a seca e os incêndios florestais. Só que são necessários mecanismos de apoio às populações afectadas e à reflorestação, que contenham uma vertente de prevenção de mais catástrofes em larga escala, e um regime público de seguro agrícola, financiado pela União Europeia, a fim de garantir aos agricultores um rendimento mínimo em situações de calamidade pública, tais como secas, incêndios e inundações.

É necessária uma profunda alteração da Política Agrícola Comum para apoiar pequenos e médios agricultores e a agricultura familiar, estimulando a produção agrícola, a biodiversidade e a ocupação do território.

4-098

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), *por escrito*. – Consideramos necessário promover um quadro de cooperação entre os Estados-Membros relativamente à prevenção e ao combate e minimização das consequências das catástrofes. No entanto, e entre outros aspectos, discordamos da criação de uma qualquer força europeia de protecção civil (nomeadamente, com dimensão militar), pois as capacidades e meios operativos nesta área deverão estar sob a alçada dos Estados-Membros, aqueles que têm que garantir os meios e as estratégias para dar resposta (rápida) às necessidades e aqueles que mais bem conhecem o seu território.

Consideramos positiva a aprovação das nossas propostas que instam:

- Ao reconhecimento da especificidade das catástrofes naturais de índole mediterrânica, como a seca e os incêndios florestais, ao nível comunitário, e à adaptação em consonância dos instrumentos comunitários no domínio da prevenção, investigação, gestão de riscos, protecção civil e solidariedade, de forma a melhorar a resposta ao nível de cada Estado-Membro;

- E à necessidade de um maior financiamento comunitário das medidas de prevenção.

Mas lamentamos a rejeição das nossas propostas que:

- Sublinham a importância da manutenção da elegibilidade de catástrofes de índole regional no Fundo de Solidariedade Europeu;

- E instam à adaptação do Fundo de Solidariedade Europeu, ao nível de prazos e de acções elegíveis, à especificidade das catástrofes naturais, como a seca e os incêndios.

4-099

Margie Sudre (PPE-DE), *par écrit*. – Je salue l'initiative de la Commission de produire enfin un document relatif au renforcement de la cohérence, de l'efficacité et de la visibilité de la réaction de l'UE en cas de catastrophes naturelles ou causées par l'homme.

Je regrette néanmoins qu'il ne s'agisse toujours pas d'une véritable proposition concrète susceptible de doper les capacités européennes dans le domaine de la protection civile, incluant prévention et réaction rapide, lors de crises majeures survenant à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union.

Je remercie les membres du Parlement européen d'avoir apporté leur soutien à mon amendement visant à exploiter "l'expertise conjugée à la localisation géographique des régions ultrapériphériques (RUP) et des pays et territoires d'outre-mer (PTOM)".

En effet, grâce à ces collectivités ultramarines, l'Europe est présente au large des côtes africaines (Canaries, Madère), dans l'océan Indien (Réunion), à proximité du continent américain (Guyane, Guadeloupe, Martinique, Açores), sans oublier les PTOM du Pacifique (Polynésie française, Nouvelle Calédonie).

Les territoires d'outre-mer de l'Europe sont prêts à devenir des points d'appui pour faciliter le pré-positionnement de produits essentiels et de logistique. La projection de moyens humains et matériels européens en serait facilitée, en cas d'intervention d'urgence hors de l'Union.

4-100

Geoffrey Van Orden (PPE-DE), in writing. – Clearly there is great merit in improved coordination and readiness for mutual assistance of disaster response organisations in European countries. However, as always, the European Commission seizes on another opportunity to extend its own remit and responsibilities – here ‘to develop a knowledge base, identify gaps’, etc. The report, against the wishes of British Conservatives, also includes a call for legally-binding instruments. For these reasons I abstained in the vote.

4-101

Resolution – Fortieth anniversary of the Customs Union (B6-0297/2008)

4-102

Ida Figueiredo (GUE/NGL), por escrito. – Apesar do balanço positivo que o relatório tece aos 40 anos da união aduaneira, muitos sectores produtivos, designadamente em Portugal, não têm a mesma opinião. Pelo contrário. Sabem que a total abertura de fronteiras, em nome da livre concorrência, criou situações profundamente injustas e agravou défices estruturais, dados os desiguais patamares de desenvolvimento entre os diversos países.

A esta situação de desigualdade nas forças produtivas e no desenvolvimento do processo produtivo, acresceram outras medidas, políticas e instrumentos que contribuíram para agravar a situação, com destaque para a criação do mercado único, a liberalização do comércio internacional, o Pacto de Estabilidade no âmbito da união económica e monetária e o neoliberalismo presente na dita Estratégia de Lisboa.

Por isso, embora o relatório tenha algumas propostas positivas no âmbito do reforço da cooperação, a base de que parte é inaceitável. Daí o nosso voto contra.

4-103

Hélène Goudin och Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Vi ställer oss positiva till denna resolution, eftersom vi stöder den gemensamma handelspolitiken och tullagstiftningen som en förutsättning för att den inre marknaden ska fungera. Vi vill dock påpeka att vi är djupt kritiska till många av de handelsavtal som faktiskt har ingåtts mellan EU och tredjeland.

4-104

Kartika Tamara Liotard, Erik Meijer, Søren Bo Søndergaard and Eva-Britt Svensson (GUE/NGL), in writing. – Whereas we fully support cooperation between the Member States to prevent the import of dangerous toys, drugs and other illegal or dangerous products, and whereas we fully support cooperation with trading partners to this end, we cannot vote in favour of this resolution due to the severe impact of the Customs Union on developing countries' trade.

The EU uses the Customs Union as a tool to negotiate favourable trade deals with developing countries while at the same time imposing high tariffs on products that are seen as unwanted competition for EU products. This policy is hampering the potential for economic growth in developing countries.

4-105

- Report: Mia De Vits (A6-0202/2008)

4-106

Ida Figueiredo (GUE/NGL), por escrito. – Este relatório começa por apoiar o conjunto dos pacotes de liberalização dos mercados da electricidade e do gás natural, pressionando a sua privatização, apesar de se tratar de sectores estratégicos para o desenvolvimento e o progresso social. A aplicação destes pacotes em Portugal contribuiu, como é conhecido, para agravar problemas de abastecimento das populações, para o aumento dos preços pagos pelos consumidores, além de ter aumentado o desemprego e a precariedade do trabalho no sector.

Agora, a Comissão Europeia pretende escamotear os problemas que criou com a sua estratégia, apresentando a tal Carta europeia dos direitos dos consumidores de energia. Pese embora a escassez de direitos apontados, não discordamos da

referida Carta. A questão está no seu cumprimento por parte dos grupos económicos que controlam o sector e a que cada vez mais as políticas comunitárias se subordinam. Daí a nossa abstenção na votação final deste relatório.

4-107

Małgorzata Handzlik (PPE-DE), na piśmie. – Przyjęte sprawozdanie w sprawie Europejskiej karty praw odbiorców energii znacznie zwiększa prawa konsumentów w dziedzinie energii. Podniesiony zostanie poziom informacji udostępniany obywatelom, co ułatwi wybór pomiędzy dostawcami i różnymi opcjami dostaw. Karta jest niezwykle ważnym elementem liberalizacji rynku energii.

Jestem przekonana, iż bardziej klarowne i czytelne informacje przekazywane konsumentom umożliwią najbardziej korzystny dla konsumentów wybór. Ma to szczególnie istotne znaczenie, gdy ceny energii stale rosną i stają się źródłem coraz większych obaw konsumentów.

Za sprawą przyjętego rozwiązania łatwiejsze będzie porównywanie ofert, rzeczywistego zużycia energii, co będzie stanowiło element zachęcający konsumentów do zmiany dostawcy w przypadku braku satysfakcji z oferowanej usługi. Efektem tego będzie prawdziwa konkurencja pomiędzy dostawcami energii, większa dbałość o zadowolenie klienta, a tym samym większa możliwość pośredniego oddziaływania konsumentów na decyzje koncernów energetycznych.

Wierzę, iż Karta praw odbiorców energii powoli, ale skutecznie przyczyni się do zmian rynku energii, na które tak długo czekamy. Nie zapominajmy, iż najważniejszym elementem rynku wewnętrznego pozostają konsumenci, którzy oczekują od nas rzeczywistych zmian.

4-108

Silvia-Adriana Țicău (PSE), în scris. – Am votat pentru raportul doamnei De Vits referitor la Carta europeană a drepturilor consumatorilor de energie. Date fiind prețurile tot mai mari ale energiei, este necesar să se garanteze aprovizionarea cetățenilor care au venituri mai scăzute și a persoanelor care trăiesc în regiuni îndepărtate, unde piețele de energie sunt mici și necompetitive. Statele membre trebuie să ia măsuri cât mai curând posibil pentru a defini exact aceste grupuri de consumatori și să promoveze și să sprijine măsuri, de exemplu tarife sociale, prin care să asigure continuitatea accesului acestora la electricitate și gaze naturale.

Am votat pentru amendamentele 3, 4, 5, 6 și 7 depuse de Grupul Socialiștilor Europeni. Acestea susțineau necesitatea introducerii unor tarife sociale, a informării trimestriale a consumatorilor cu privire la consumul propriu de energie și impuneau informarea publicului privind prevederile Cartei europene a drepturilor consumatorilor de energie. Regret că aceste amendamente nu au trecut.

Protecția consumatorilor de energie trebuie să se bazeze și în viitor pe acțiuni comune ale Uniunii și ale statelor membre. Carta europeană a drepturilor consumatorilor de energie este o modalitate de a veni în sprijinul cetățenilor pentru ca aceștia să obțină informații despre drepturile lor într-un mod mai eficient și mai simplu.

4-109

Geoffrey Van Orden (PPE-DE), in writing. – I am strongly in favour of consumers being able to obtain secure, safe, reliable and sustainable supplies of gas and electricity at reasonable prices. National Regulatory Authorities should play an important role in this. However, I oppose the efforts by the European Commission to move into this area, to extend its powers and remit through ‘studies’, a ‘Charter’ and ‘harmonisation’, and I do not recognise the concept of ‘Citizen of the Union’. For these reasons I abstained in the vote.

4-110

Resolution – Imports of poultry carcasses (B6-0309/2008)

4-111

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), por escrito. – Consideramos positivo que o Parlamento Europeu se tenha pronunciado contra a proposta da Comissão Europeia que visa alterar as normas de comercialização de carne de aves, apenas para autorizar a comercialização desta carne sujeita a tratamento antimicrobiano, para consumo humano.

Na prática, tal proposta da Comissão Europeia visa somente dar cumprimento à solicitação dos EUA de que a União Europeia autorize que seja importada a sua produção de carne de aves tratada com substâncias químicas ou antimicrobianas.

Ora, deste modo, a Comissão Europeia esquece o princípio da precaução, esquece a adopção e o reforço de normas que já existem a nível da União Europeia em matéria de segurança e higiene alimentares, muito superiores às que são usadas pelos EUA, que se limitam a usar uma solução barata de fim de linha, que agora querem que a União Europeia aceite para venderem a sua produção para a Europa.

Esperamos, pois, que o Conselho não aceite a proposta da Comissão Europeia.

4-112

Nils Lundgren (IND/DEM), skriftlig. – Klordoppning av kyckling har inte visats vara skadligt för hälsan eller skadligt på annat sätt, och våra ställningstaganden bör alltid vara evidensbaserade. Jag har därför i frihandeln namn röstat nej till detta betänkande, som jag betraktar som protektionistiskt motiverat.

Med tanke på den vitt spridda oron bland allmänheten i EU vad gäller klordoppad kyckling är det dock av yttersta vikt att vi får lagstadgade krav på märkning så att varje individ kan välja att undvika denna produkt t.ex. i handeln eller på restauranger.

4-113

Mairead McGuinness (PPE-DE), in writing. – I voted in favour of this resolution as it highlights one of the most pressing issues facing the EU internally and externally.

We have decided in the EU to push for high food production standards – conscious of the needs for food safety and quality.

We do not permit the use of chlorine dipping of chicken carcasses within the EU for produce consumed in the EU and therefore it makes no sense to allow imports of US chicken into the EU which is so treated.

In recent months we have a similar problem with imports of beef from Brazil – where traceability standards fall far short of those in the EU.

We may face a similar problem when we ban caged egg production in the EU but end up importing from outside the EU powdered egg products produced in caged systems.

If the EU insists on internal standards, it must be prepared to defend them and stop imports which fail to meet our internal standards.

4-114

James Nicholson (PPE-DE), in writing. – The Commission proposal to lift the ban on the importation of poultry treated with anti-microbial substances such as chlorine is extremely worrying. It must be recognised that these practices simply do not meet EU standards of food safety.

This proposal seems to be politically motivated and blatantly disregards the valid health and safety concerns of EU citizens. Assurances that this poultry will be labelled and clearly identifiable to the consumer are simply not adequate.

The use of anti-microbial substances in the treatment of poultry should not be promoted by the European Union in any way. This ban has been in place more than ten years and was originally implemented with good reason. Unfortunately, therefore, the Commission proposal to lift it represents a huge step backwards and is totally unacceptable.

4-115

Δημήτριος Παπαδημούλης (GUE/NGL), γραπτώς. – Η Επιτροπή οφείλει να επανεξετάσει την αρχική της απόφαση που βασίζεται αποκλειστικά και μόνο σε εμπορικά κριτήρια και οδηγεί σε έγκλημα εις βάρος της δημόσιας υγείας και της προστασίας των καταναλωτών. Δεν μπορούμε να αγνοούμε την ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία, κάνοντας παραχωρήσεις στους Αμερικανούς και προκρίνοντας τα εμπορικά συμφέροντα εις βάρος της δημόσιας υγείας. Αναμένουμε τις αντιδράσεις της αρμόδιας Επιτροπής για την Υγεία κ. Βασιλείου καθώς και τις αντιδράσεις της Ελληνικής Κυβέρνησης.

4-116

Joint resolution – Crisis in the fisheries sector caused by rising fuel oil prices (RC-B6-0305/2008)

4-117

Alessandro Battilocchio (PSE), per iscritto. – Grazie Presidente, la presente risoluzione costituisce una prima risposta alla gravissima crisi che sta investendo il settore della pesca nella nostra Unione in seguito all'aumento dei prezzi del petrolio. Nei giorni scorsi ho personalmente visitato diversi porti del mio paese riscontrando una situazione assai difficile e complicata, alla quale dobbiamo essere in grado di fornire proposte celeri ed efficaci.

L'aumento abnorme del prezzo del gasolio rischia di mettere in ginocchio un intero settore. L'Unione dispone di fondi straordinari per la pesca da utilizzare in contingenze di particolare gravità. Invito il Commissario Borg ad attivarsi subito per verificare l'opportunità immediata di un intervento della Commissione in tale direzione. Fatti, e non parole. Atti, e non promesse. Ho riscontrato, tra i lavoratori, una crescente sfiducia verso le Istituzioni europee. Abbiamo il compito di recuperare questo *gap* ma, soprattutto, di assumerci le nostre responsabilità di fronte a una vicenda economica e sociale che rischia seriamente di precipitare.

4-118

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), por escrito. – Como salientámos em comunicado de imprensa, não apoiamos a presente resolução porque esta:

- Não responde ao problema imediato dos salários dos trabalhadores, não resultando claro que os pescadores (trabalhadores) pagam os combustíveis e que é por isso que o problema os atinge directamente (tanto quanto aos proprietários da esmagadora maioria das pequenas embarcações);
- Omite a inércia e a recusa da UE em tomar as decisões necessárias;
- Não avança com nenhuma proposta concreta relativamente ao preço dos combustíveis (gasolina e gasóleo) e quanto à formação do preço do pescado em primeira venda;
- Não denuncia uma política que utiliza o aumento do preço dos combustíveis para diminuir e concentrar ainda mais o sector, criar mais desemprego, deteriorar um sector produtivo e agravar as balanças alimentares e comerciais;
- Fica muito aquém de posições anteriormente adoptadas pelo PE, aliás, propostas pelo PCP;

Uma resolução que, na linha das recentes propostas anunciadas pela Comissão Europeia, e independentemente de um ou outro aspecto que, se aplicado, poderia ter efeitos positivos para o sector, no fundo, incentiva ainda mais o abate de embarcações e oferece como saída para os pescadores o abandonar a sua profissão.

Porque as pescas têm futuro, insistimos na adopção urgente de medidas, como as propostas na resolução que apresentámos.

4-119

James Nicholson (PPE-DE), in writing. – The fishing industry has faced many crises over the years, but none greater than at present, with rising fuel prices which are pushing the industry over the edge to the point where it can no longer survive.

The continuing spiralling price of oil could prove to be disastrous for many industries, but none is more vulnerable than the fishing industry, with jobs at sea and on shore at risk.

We must look into all the options which are available to us. One route that should be explored is reducing taxes in order to ensure that fuel costs come down.

May I ask the following question: if we do not have fishermen, where will the fish we require come from? Are we going to sit back and allow foreign imports to take over our markets and put our industry out of business?

Saving our fishing fleets and the industry in general will prove to be a massive challenge. However, I am confident that with good will and all-round cooperation it is possible. I welcome yesterday's statement from the Commission announcing its intention to provide emergency assistance to fishing fleets. I sincerely hope that these measures will be formally adopted by the Council of Fisheries Ministers next week and then swiftly implemented.

4-120

Margie Sudre (PPE-DE), par écrit. – L'augmentation dramatique du prix du gazole, 300% depuis 2003, affecte de plein fouet le secteur de la pêche. De fait, l'aggravation continue de la crise a placé de nombreuses entreprises de pêche dans une situation de grande fragilité financière.

Or, la filière pêche constitue un pilier particulièrement important du développement économique et social des régions ultrapériphériques. De plus, le renchérissement du prix du carburant est d'autant plus accentué du fait de leur situation géographique éloignée. Cette situation est inadmissible. Il est du devoir de l'Union européenne de dégager un compromis.

Le Parlement européen vient d'envoyer un signal fort aux pêcheurs. En demandant un relèvement du plafond des aides publiques à 100 000 euros par navire et non par entreprise, en appelant à l'application immédiate des mesures d'urgence et d'accompagnement social, enfin, en exigeant une réorganisation des dépenses du Fonds européen pour la pêche, les eurodéputés ont fait comprendre aux pêcheurs que leur détresse a été entendue.

Ces propositions seront discutées par le Conseil des ministres européens de la pêche, les 23 et 24 juin prochains. L'Union européenne n'a pas d'autre choix que de rétablir la confiance avec les marins pêcheurs, colmatant ainsi le décalage abyssal qui s'est dernièrement fait jour.

4-121

Joint resolution – EU-Russia Summit of 26-27 June 2008 in Khanty-Mansiysk (RC-B6-0235/2008)

4-122

Adam Bielan (UEN), na piśmie. – Panie Przewodniczący! Chciałbym podkreślić po raz kolejny, że żadna z zachodnich spółek nie jest tak ściśle powiązana z państwem jak Gazprom z Kremlem. W obecnej chwili mamy do czynienia z zimną polityczną kalkulacją. Energetyczna dominacja Gazpromu doprowadzi do kolejnego wzrostu cen energii w Europie. Rosja będzie mogła wymusić jeszcze większe koncesje polityczne za dostawy gazu i ropy. Skutki drożyzny obserwujemy już

teraz w coraz częstszych protestach w Europie. Mamy również świeżo w pamięci wielokrotne zakręcanie kurka z gazem naszym wschodnim sąsiadom.

Panie Przewodniczący, poparłem tę rezolucję gdyż uważam, iż Europa musi zacząć mówić jednym głosem w relacjach z Rosją, ponieważ tylko to zagwarantuje UE skuteczność.

4-123

Luís Queiró (PPE-DE), por escrito. – A Rússia é, notoriamente, um importante parceiro estratégico da União Europeia, e a geografia torna-nos dependentes uns dos outros. Daqui resulta que há uma necessidade de fazer uso da diplomacia para procurar as melhores soluções para esta proximidade incontornável. Mas a necessidade de cooperar não pode impor-nos uma ignorância, real ou disfarçada, quanto aos graves problemas que a Rússia suscita.

Internamente, não se pode ignorar que a Rússia não é uma Democracia completa e não é um Estado de Direito que respeite efectivamente os Direitos Humanos. Externamente, não se pode ignorar a utilização da energia como arma de relações externas, nomeadamente promovendo a desagregação da UE nesta matéria, o papel equívoco que tem tido na questão iraniana, a indisponibilidade para forçar a China a comprometer-se com os Direitos Humanos, entre outros.

A voz da Europa sobre a Rússia deve ser a de um parceiro sério, disponível para colaborar, mas indisponível para transigir no que é fundamental em termos de Democracia, Direitos Humanos e Segurança.

4-124

Andrzej Jan Szejna (PSE), na piśmie. – Złożone relacje między Unią Europejską a Rosją wymagają sprawnie prowadzonych i spójnych działań dyplomatycznych.

Zbliżający się szczyt UE-Rosja wzbudza wiele emocji, gdyż negocjowane mają być porozumienia o bardzo dużym znaczeniu zarówno dla Rosji jak i Unii Europejskiej. W przeddzień tego szczytu musimy uzmysłowić sobie jak ważne dla przyszłości Unii Europejskiej jest, aby mówiła ona jednym spójnym głosem na arenie międzynarodowej. Z tego względu szkoda, iż społeczeństwo Irlandii w zeszlotygodniowym referendum postawiło znak zapytania nad ratyfikacją traktatu lizbońskiego, bowiem właśnie ten traktat zawiera uregulowania, które będą czyniły z Unii Europejskiej solidnego partnera w stosunkach międzynarodowych.

4-125

- Report: Liam Aylward (A6-0196/2008)

4-126

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), por escrito. – Votámos favoravelmente este relatório que tem várias propostas importantes para a defesa da produção de ovinos e caprinos, designadamente em áreas mais desfavorecidas e em zonas de montanha, embora gostássemos que se tivesse ido mais longe, designadamente na defesa das raças autóctones e da produção artesanal de queijo. Mas, mesmo assim, é fundamental que a Comissão Europeia e o Conselho tenham em conta estas propostas aprovadas e o debate que se realizou no plenário, onde também explicitámos as nossas posições sobre este tema tão importante.

Com a revisão da PAC que está em curso, é necessário corrigir os problemas criados com a reforma de 2003, designadamente com a dissociação dos pagamentos directos, e insisto na importância de garantir um pagamento suplementar para os produtores, dando particular atenção às raças autóctones de gado ovino e caprino, pagamento esse que deve ser reforçado nas zonas montanhosas e em outras zonas específicas, a fim de preservar a diversidade biológica na agricultura, de manter estes animais em áreas sensíveis e de ocupar o território de forma natural, o que é um importante contributo para a defesa do ambiente e a prevenção de fogos florestais nos países da Europa do Sul.

4-127

Mairead McGuinness (PPE-DE), in writing. – I voted in favour of this report as it highlights the problems in the sheep sector, which is in terminal decline unless action is taken.

The Parliament has voted in favour of EU funding for electronic tagging of sheep and, while this is welcome, I would have preferred to see electronic tagging taken off the agenda until the future viability of sheep farming is secured.

In relation to the proposal for a task force, which was rejected by Parliament, there is now an onus on the Commission to upgrade its focus on the sheep sector and to report to the Parliament on progress or otherwise in implementing the proposals in this report.

4-128

- Report: Zita Gurmai (A6-0169/2008)

4-129

Alessandro Battilocchio (PSE), *per iscritto*. – Grazie Presidente, voto a favore della relazione della collega Zita Gurmai alla quale rivolgo i miei complimenti per l'ottimo lavoro svolto.

In particolare, sostengo l'iniziativa "eSafety" (www.esafetysupport.org) che vede fianco a fianco la Commissione europea, le istituzioni pubbliche, l'industria del settore e altri protagonisti per cercare di accelerare lo sviluppo e la messa in uso di "Intelligent Integrated Vehicle Safety Systems". Questi sistemi si avvalgono di informazioni e tecnologie di comunicazione con l'obiettivo di aumentare la sicurezza sulle strade e di ridurre complessivamente il numero di incidenti sulle nostre strade. "eSafety" è il primo step dell'iniziativa "Automobile intelligente" lanciata nel 2006 dalla Commissione europea. Credo che si debba proseguire speditamente su questo percorso per favorire in futuro la crescita di un trasporto che la Commissione auspica "smarter, safer and cleaner".

4-130

Zita Pleštinská (PPE-DE), *pisomne*. – V dnešnej dobe sme čoraz viac závislí od dopravy. Všetci občania majú právo na bezpečnú a udržateľnú mobilitu. Dnešný pokrok v informačných a komunikačných technológiách nám vytvára priestor vyrábať a kupovať modernejšie, bezpečnejšie a čistejšie vozidlá. Spotrebiteľia musia mať k dispozícii informácie, aby dokázali urobiť kvalifikované rozhodnutia v prospech inteligentných vozidiel. Dôležité je, aby takéto vozidlá boli cenovo dostupné.

Správa spravodajkyne Zity Gurmai prináša podnety, aby bezpečnostný potenciál v doprave mohli európski občania využívať čo najskôr, preto som ju v hlasovaní podporila.

Dopravné nehody sú dôsledkom jednak ľudského zlyhania, ale tiež nezodpovedajúceho technického stavu vozidla. Zavedením týchto inteligentných technológií môžeme predísť 16% nehôd. Moderné systémy dokážu znížiť počet smrteľných nehôd až na jednu tretinu. Významným spôsobom môže k tomu prispieť aj program Galileo.

V oblasti celoplošného zavedenia celoeurópskeho palubného tiesňového volania eCall majú svoju veľkú zodpovednosť aj členské krajiny EÚ. Systém eCall by mal byť zavedený do roku 2010, preto vyzývam tie členské krajiny, ktoré ešte nepodpísali memorandum o porozumení o systéme eCall, aby tak urobili ešte v roku 2008.

Na európskych cestách každoročne zahynie podľa štatistík 41 600 občanov, preto v dopravnom sektore musíme začať novú epochu. Keď zachránime akýkoľvek počet ľudských životov, urobíme veľa pre európskych občanov.

4-131

Brian Simpson (PSE), *in writing*. – My colleague, Zita Gurmai, has produced an excellent report and needs to be congratulated on her detailed work and the commitment she has shown.

The first intelligent car report is a flagship project within the Commission's strategic policy framework for information society and the media, and our rapporteur is right to recognise that intelligent vehicle systems could reduce the annual death toll, currently around 42 000, on the roads of the EU. She is also right to point out that, at present, many people cannot afford the new systems, so the need to bring down costs has to be a priority.

Electronic stability control technology, the use of portable or nomadic devices and work towards providing cleaner vehicles are all topics covered by the rapporteur.

This is an excellent report, and it has my full support.

4-132

Bernard Wojciechowski (IND/DEM), *na piśmie*. – Inicjatywa „Inteligentny samochód” jest niezwykle cenna. Należy szeroko wykorzystywać nowoczesne technologie do usprawniania i zwiększania bezpieczeństwa transportu. Szacunkowe dane wskazują, że gdyby wszystkie samochody zostały wyposażone w system elektronicznej kontroli stabilności (ESC) liczba ofiar śmiertelnych w UE mogłaby spaść aż o cztery tysiące w skali roku. Dużym wsparciem dla bezpieczeństwa, a jeszcze nie wszędzie wprowadzonym, jest ogólnoeuropejski pokładowy system powiadamiania o wypadkach eCall. Badania wykazują, że jego wprowadzenie na terenie całej Wspólnoty mogłoby spowodować spadek liczby ofiar śmiertelnych o dwa i pół tysiąca osób w skali roku. Ostatnia sprawa, na którą warto zwrócić uwagę, to duża emisja dwutlenku węgla i gazów cieplarnianych przez samochody - 12 % łącznej emisji CO₂ w UE. Uważam, że należy promować samochody o jak najmniejszym zużyciu CO₂ np. za pomocą kampanii społecznych. Należy także wprowadzić bardziej restrykcyjne przepisy ograniczające emisję szkodliwych gazów przez samochody.

4-133

President. – That concludes the explanations of vote.

(The sitting was suspended at 12.45 and resumed at 15.00.)

4-134

Vice-président

4-135

7 - Corrections et intentions de vote: voir procès-verbal

4-136

8 - Approbation du procès-verbal de la séance précédente : voir procès-verbal

4-137

9 - Débat sur des cas de violation des droits de l'Homme, de la démocratie et de l'État de droit (débat)

4-138

9.1 - Birmanie: Emprisonnement continu de détenus politiques

4-139

Le Président. – L'ordre du jour appelle le débat sur six propositions de résolution concernant la Birmanie¹.

4-140

Mikel Irujo Amezaga, Autor. – Señor Presidente, como decía, según la Campaña por los derechos humanos, la paz y la democracia en Birmania, el 12 de marzo, el prisionero político birmano de mayor edad, cumplió 78 años en una celda de aislamiento en la prisión de Insein.

Se trata de U Win Tin, un eminente periodista y líder de la Liga Nacional para la Democracia. U Win Tin es el prisionero de conciencia más antiguo en Birmania. Ha estado consecutivamente 19 años en prisión, desde julio de 1989.

Fue condenado tres veces a 21 años de prisión, sólo tenemos conocimiento de susituación a través del último informe sobre las condiciones de los prisioneros birmanos elaborado por el señor Yozo Yokota, Relator especial de las Naciones Unidas sobre la situación de los derechos humanos en Birmania.

U Win Tin ha rechazado renunciar a sus ideales políticos a cambio de su liberación. Fue ingresado, además, este año en el hospital para una segunda operación de hernia, en enero de 2008.

Éste es sólo un ejemplo de los 1 873 prisioneros políticos que actualmente se encuentran en cárceles de Birmania. Obviamente, en esta resolución queremos expresar, además, nuestra condena por la extensión del arresto domiciliario a Daw Aung San Suu Kyi.

Mi Grupo exige medidas inmediatas para iniciar un proceso urgente y necesario de reformas políticas y económicas. En primer lugar, la liberación de todos los presos políticos. En segundo lugar, la restauración de las libertades civiles básicas y, obviamente, el inicio de un diálogo político entre todas las partes.

Reiteramos, asimismo, nuestra demanda al Consejo para que adopte medidas enérgicas contra la Junta Militar birmana, que se ha convertido en estos momentos en la campeona mundial de violaciones contra los derechos humanos.

4-141

Marios Matsakis, author. – Mr President, numerous resolutions have been passed by this House condemning Burma's military junta for the severe breaches it has committed repeatedly against the human rights of the Burmese people. Yet these heartless generals take little notice of what we tell them. Instead, they continue their firm hold on power in a most disgustingly pompous and irritating manner.

Even following the devastation of the recent cyclone, they not only hampered aid attempts from the free world but also took advantage of the misery of their citizens in their time of need by promoting their own image as apparent Samaritans and angels of good by gross exhibitionist appearances on the junta-controlled state media and by holding a referendum on the Constitution only days after the cyclone catastrophe struck.

Those who oppose the junta are tortured, killed or put in detention. An example, of course, is the Nobel Peace Prize winner Aung San Suu Kyi, who led the National League for Democracy to victory in elections held 18 years ago and has spent 12 years in detention – and recently the junta decided to further extend the period of her house arrest.

I feel that the time has come for more severe measures to be taken against the monstrous junta in Burma. The most effective measure would be to exert pressure on China to stop supporting it. If China does not cooperate on this, then we

1 Voir procès-verbal

must take action in relation to our trade relations with Beijing and with regard to the Chinese Olympic Games. This is probably the only way left to us to do something about freedom and democracy in Burma.

4-142

Ryszard Czarnecki, autor. – Panie Przewodniczący! Myślę, że stosunek do międzynarodowej pomocy w razie kataklizmów, katastrof pokazuje z jakim państwem mamy do czynienia. Rzeczywiście mając setki uzasadnionych zastrzeżeń do Chin, wiemy, że to państwo potrafiło jednak w chwili dramatycznej otworzyć się na pomoc międzynarodową. Widzimy też jaki był stosunek Birmy do pomocy międzynarodowej, w tym także pomocy świadczonej przez kraje członkowskie Unii Europejskiej.

Była taka sztuka amerykańska zatytułowana „Za rok o tej samej porze”. Trochę jest tak z Birmą w naszym Parlamencie. Jest tak, że my co roku spotykamy się i rozmawiamy na temat sytuacji w Birmie. Tak naprawę nie ma realnych, istotnych zmian. Zgadzam się z faktami, o których mówili moi szacowni przedmówcy. Sytuacja, w której kobieta – lider opozycji jest od kilkunastu lat przetrzymywana w areszcie domowym jest niespotykana w skali światowej. Nie dajmy przyzwyczaić się do tej sytuacji. Mam nadzieję, że ponad podziałami w tym Parlamencie zabierzemy głos jednoznaczny w obronie demokracji w Birmie.

4-143

Thomas Mann, Verfasser. – Herr Präsident! Die Versuche der Militärjunta in Birma, das Land und die Menschen vom Rest der Welt zu isolieren, halten an. Im September 2007, nach der blutigen Zerschlagung des Protests buddhistischer Mönche, gab es eine Nachrichtensperre. Letzten Monat wurden internationale Organisationen daran gehindert, den Opfern des Wirbelsturms zu helfen. Erst spät, für viele zu spät, gelang es, Menschen in Not zu erreichen.

Jetzt gibt es andere, jedoch ebenso alarmierende Nachrichten, etwa die Verhaftung von Betroffenen des Zyklons, die bei UN-Büros um Hilfe baten. Außerdem waren Ordnungskräfte im Einsatz, die Häftlinge beim Versuch, aus einem durch Nargis zerstörten Gefängnis zu fliehen, schwer verwundeten oder erschossen. Die EU hat nicht weggeschaut. Sie verhängte ein Handelsembargo, bisher allerdings ohne ausreichende Wirkung. Sie drohte härtere Sanktionen an, falls sich die Menschenrechtssituation nicht verbessern sollte. Doch Burma hat sich keinen Millimeter bewegt.

Lassen wir nicht nach in unseren Forderungen! Die politischen Gefangenen müssen freigelassen werden. Der Jahrzehnte lange Hausarrest von Frau Aung San Suu Kyi muss aufgehoben werden. Das mutige Engagement dieser Friedensnobelpreisträgerin ist für jeden Diktator ein Gräuel. Burma muss endlich Rechenschaft darüber ablegen, wie es mit seinen eigenen Bürgern umgeht, von denen viele noch vermisst werden. Ein erster Schritt ist der Dialog mit dem Sonderberichterstatter der Vereinten Nationen, indem ihm zugesichert wird, dass er das Land besuchen kann. Auch die ASEAN-Staaten sollten ihren Einfluss nutzen, um die Junta zur Vernunft zu bringen. Weiter erhöht werden muss auch der Druck auf China, das wohl noch der einzige Unterstützer von Birma ist. Gegebenenfalls müssen Rat und EU-Mitgliedstaaten die Sanktionen verschärfen. Herr Kommissar, wir warten wirklich auf Ihre Aktivitäten – die Bürger Burmas brauchen unsere Solidarität.

4-144

Erik Meijer, Auteur. – Voorzitter, het militair regime in Birma wil de indruk wekken dat het een goed beleid en belangrijke binnenlandse waarden beschermt tegen een vijandige buitenwereld die deze positieve waarden bedreigt. Het verlangt van de bevolking eensgezinde steun bij het verdedigen van deze waarden.

Ik zou willen dat die claim waar was en dat de inwoners van Birma gelukkig zouden kunnen zijn met de toestand van de afgelopen 40 jaar. Maar waaruit bestaan de waarden die dit regime verdedigt? Vier kenmerken springen eruit. Ten eerste: voorrechten voor een militaire kaste; een gesloten bewapende groep heeft de zeggenschap over het bestuur en over de economie. Die groep kan zichzelf verrijken, terwijl de anderen arm blijven. Ten tweede: het onderdrukken van de nationale minderheden: de groepen in het binnenland met een andere taal en een andere cultuur die zelfbestuur willen. Het Britse koloniale verleden heeft hun gebieden aan Birma toegevoegd, maar in dat land zijn zij veroordeeld tot de positie van derderangs burgers. Ten derde: het verwerven van buitenlandse inkomsten door middel van export op de grondslag van concurrentie door middel van uiterst lage lonen of dwangarbeid. Ten vierde: het stelselmatig van enige medebeslissing uitsluiten van groepen die deze toestand willen veranderen, ook al hebben die ooit de enige vrije verkiezingen gewonnen die dit regime durfde te organiseren.

Bij de hulpverlening na de overstromingsramp hebben we kunnen zien hoe bang dit regime is voor de mogelijkheid dat buitenlanders ter plekke waarnemen hoe erg het er is of dat zij de bevolking beïnvloeden. Binnenlandse vluchtelingen moeten zonder wederopbouw snel naar hun verwoeste dorpen terug met als enig doel contacten tussen ontevreden massa's onmogelijk te maken. Meteen na de ramp werd met voorrang een referendum doorgezet dat als voornaamste doel had om door middel van een valse uitslag de democratische oppositie permanent van de bestuursmacht uit te sluiten. Het om politieke redenen gevangenzetten van mensen is voor zo'n regime een instrument om te kunnen overleven. De buitenwereld moet voor die gevangenen en andere opposanten opkomen. Dat zouden naast Europa ook China en India moeten doen.

4-145

Józef Piniór, autor. – Panie Przewodniczący! Zajmujemy się sytuacją w Birmie, tutaj w Strasburgu, w czwartek popołudniu właściwie każdego miesiąca w ostatnim czasie. Mam przed sobą dzisiaj dwa sprawozdania, które odnoszą się do sytuacji w Birmie. Pierwsze, wydane przez Unię Międzyparlamentarną oraz drugie – sprawozdanie specjalnego sprawozdawcy Organizacji Narodów Zjednoczonych dla sytuacji praw człowieka w Birmie. Te sprawozdania są jednoznaczne – więzienie parlamentarzystów, zamachy, bardzo niedobra sytuacja w więzieniach dla więźniów politycznych, katastrofa cywilizacyjna w tym kraju.

Jako Parlament Europejski musimy bardzo wyraźnie oddziaływać na władze w Birmie. Aby ta sytuacja mogła się zmienić w nadchodzących tygodniach i miesiącach potrzebna jest wspólna akcja wszystkich parlamentów demokratycznych na całym świecie, a także współdziałanie w tej sprawie takich państw jak Indie i Chiny, oddziaływanie na władze w Birmie, aby rzeczywiście ta sytuacja mogła się poprawić.

Chcę wspomnieć o losie parlamentarzystów, którzy znajdują się dzisiaj w więzieniach w Birmie, tych parlamentarzystów, którzy zostali aresztowani jesienią w 2007 roku oraz tych parlamentarzystów, którzy zginęli, zmarli, w niewyjaśnionych okolicznościach, w momencie, kiedy byli zatrzymani, a także tych parlamentarzystów, na których dokonano zamachów, którzy zginęli w niewyjaśnionych okolicznościach.

Raport sprawozdawcy Organizacji Narodów Zjednoczonych jest jednoznaczny – natychmiastowe uwolnienie Aung San Suu Kyi jest wstępem do rozmów z władzami Birmy na temat demokratyzacji i poprawy sytuacji w dziedzinie praw człowieka w tym kraju. Zagwarantowanie wolności dla więźniów politycznych, a przede wszystkim natychmiastowa możliwość badania lekarskiego dla tych więźniów jest podstawową kwestią, którą musimy wymusić na władzach Birmy.

4-146

Laima Liucija Andrikenė, PPE-DE frakcijos vardu. – Šiandien kalbame apie Birmą, tūkstančius politinių kalinių, kenčiančių šios šalies kalėjimuose ir apie Aung San Suu Kyi, charizmatišką Nacionalinės demokratijos lygos lyderę, kurios vadovaujama partija 1990 m. rinkimuose laimėjo 82 proc. balsų, tačiau valdžią turintys generolai atsisakė gerbti tautos valią ir štai jau 13 metų San Suu Kyi yra laikoma namų arešte.

„Kad Jūs laisvę galėtum padėti mūsų šaliai“, – taip kažkada yra pasakiusi ši Nobelio taikos premijos laureatė. Neabejoju, Birmos žmonės vis tiek nugalės generolų valdžią. Jokie diktatoriai nėra amžini, o laisvės dvasia yra amžina.

Barbariško, nežmoniško elgesio akivaizdoje negalime būti neutralūs. Juk ir Martinus Liuteris Kingas pasakė: „pabaigoje prisiminsime ne savo priešų žodžius, o savo draugų tylėjimą“.

Taigi, šiandien Europos Parlamentas atsako į klausimą su kuo mes! Mes su Aung San Suu Kyi, mes su tais tūkstančiais politinių kalinių! Ir mes reikalaujame, kad jie būtų nedelsiant išlaisvinti, kad žmogaus teisės Birmoje būtų gerbiamos.

4-147

Genowefa Grabowska, w imieniu grupy PSE. – Panie Przewodniczący! Nie minął nawet rok, a my już po raz trzeci dyskutujemy o sytuacji w Birmie, wzywamy rząd tego państwa do respektowania praw człowieka, podstawowych standardów humanitarnego traktowania więźniów, zwracamy uwagę na nieprawidłowości, apelujemy, wzywamy, ubolewamy, nakładamy sankcje i po raz kolejny potępiamy birmański reżim. Ten z kolei wykazuje zadziwiającą odporność na wszelkie naciski społeczności międzynarodowej, ignoruje kolejne apele, po prostu nic sobie z nich nie robi. Z tego powodu ja z pewnym zażenowaniem zabieram głos w sprawie Birmy. Widzę dotychczasową niemoc, nie tylko naszą – Parlamentu i Unii Europejskiej – ale właściwie wszystkich gremiów łącznie z Organizacją Narodów Zjednoczonych.

Dlatego uważam, że dość już słów. Powinniśmy bardzo silnie zażądać, by podjęto naciski dyplomatyczne, by kanałami dyplomatycznymi przez Radę Unii Europejskiej, przez państwa członkowskie wymusić na tym reżimie należyte postępowanie i traktowanie.

Chcę tylko zaapelować o przyjęcie punktu siódmego i dziesiątego rezolucji, które nawołują do procesu pojednania narodowego w tym państwie.

4-148

Marcin Libicki, w imieniu grupy UEN. – Panie Przewodniczący! Bardzo rzadko się zdarza, żeby reżimy dyktatorskie, reżimy używające siły, reżimy prześladowające ludzi upadały tylko wskutek jakichś ogólnikowych nacisków dyplomatycznych. Ja oczywiście zgadzam się z Panią Poseł Grabowską, że naciski są niezbędne. Takie reżimy mogą upaść tylko wtedy, jeżeli wewnętrzna sytuacja doprowadzi do tego, że reżim straci tych, na których się w swojej wewnętrznej polityce opiera. I dlatego cały wysiłek dyplomatyczny powinien iść z jednej strony w kierunku wspierania nawet słabej i niewidocznej dość wyraźnie opozycji, a z drugiej strony rozwiązaniem byłoby również, gdyby międzynarodowe organizacje polityczne, gdyby presja międzynarodowa była wsparta siłą. Dlatego powtórzę raz jeszcze: Unia Europejska powinna mieć swoje siły policyjne do interwencji w takich sprawach, jak sprawa Birmy.

4-149

Urszula Krupa, w imieniu grupy *IND/DEM*. – Panie Przewodniczący! Problem łamania praw człowieka w Birnie był omawiany kilkakrotnie w obecnej kadencji Parlamentu Europejskiego. Niestety debaty czy przyjmowane rezolucje nie zmieniają sytuacji polityczno-społecznej w tym kraju, w którym od 1962 roku władzę sprawuje armia odpowiedzialna za jeden z największych reżimów politycznych na świecie.

Od ponad 40 lat w tym doświadczanym nie tylko reżimowymi kataklizmami kraju tysiące ludzi prześladowanych i skazanych za działalność polityczną przebywa w więzieniach. Birmańczycy są zmuszani do pracy, nawet dzieci są wcielane do wojska. Sekretarz Generalny Narodowej Ligi na rzecz Demokracji trzynastcie spośród osiemnastu ostatnich lat spędziła jako więzień polityczny w areszcie domowym, a ostatnio 1900 osób zostało aresztowanych i przebywają w uwłaczających godności człowieka warunkach jedynie za wyrażanie woli wprowadzenia demokracji w Birnie, albo nawet za skierowanie prośby o pomoc humanitarną, która była niezbędna po przejściu cyklonu.

Rząd birmański nie tylko prześladowuje opozycjonistów, ale łamiąc prawa człowieka uniemożliwia także udzielanie międzynarodowej pomocy humanitarnej po przejściu cyklonu, narażając obywateli na utratę życia, zmuszając ofiary cyklonu do opuszczania tymczasowych obozów i powrotu do zniszczonych kataklizmem domostw. Apele Sekretarza Generalnego ONZ i innych organizacji skutkują kolejnymi aresztowaniami i zabijaniem tej udręczonej ludności.

Oczywiście popieramy rezolucję, w której nie tylko istnieje sprzeciw wobec prześladowania laureatki Nagrody Nobla, ale także postulat wypuszczenia pozostałych więźniów za poglądy polityczne oraz przeprowadzenia śledztwa pod auspicjami ONZ w związku z doniesieniami zabijania przez birmańską armię więzionych osób podczas ostatniego kataklizmu.

4-150

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE). – Panie Przewodniczący! Minął rok od ostatniej rezolucji Parlamentu Europejskiego alarmującej o dramatycznej sytuacji wewnętrznej w Birnie. Rządzący reżim wojskowy nie poczynił jednak żadnych postępów na drodze do demokracji. Sekretarz Generalny Narodowej Ligi na rzecz Demokracji spędził 13 ostatnich lat w areszcie domowym. Podobnie jak laureatka Nagrody Nobla i Nagrody Sacharowa nadawanej przez Parlament Europejski, Aung San Suu Kyi, która więziona jest bez procesu, pomimo presji wywieranej przez organizacje międzynarodowe. Tysiąc dziewięćset opozycyjnych działaczy politycznych przetrzymywanych jest w nieludzkich warunkach w birmańskich więzieniach. Niepokoją doniesienia o zamordowaniu 36 i ranienu 70 więźniów zakładu karnego w Rangun na skutek paniki wywołanej przez cyklon, który dotknął Birnę w maju bieżącego roku.

Rządzący reżim powinien jak najszybciej znieść wszelkie ograniczenia wolności słowa i podstawowych praw, w tym do pokojowej działalności politycznej. Birma ma obowiązek nieść pomoc mieszkańcom poszkodowanym na skutek cyklonu i umożliwić wolny dostęp do tych obszarów międzynarodowym organizacjom humanitarnym. Wzmocnienie dotychczasowych sankcji ekonomicznych i kontroli dostępu junty do środków pomocowych z Unii oraz zwiększona presja polityczna ze strony ASEAN-u na pewno wzmocniłaby szanse na stabilizację sytuacji w Birnie.

4-151

Zita Pleštinská (PPE-DE). – Súhlasím s mojimi predrečníkmi, že ku krajine, kde arogancia totalitnej moci nepozná hraníc, musí Európsky parlament zaujať razantný postoj. Je nepochopiteľný a odsúdeniahodný taký totalitný reżim, ktorý si z nešťastia vlastných občanov vytĺka svoj politický kapitál.

Vážení kolegovia, musíme využiť všetky dostupné prostriedky, aby sme v spolupráci s OSN pomohli obetiam cyklónu Nargis. Vyzývam Radu, aby prijala ďalšie opatrenia a účinne zamedzila junte prístup k finančnému systému EÚ. Na základe dôkazov o prekračujúcom porušovaní ľudských práv v Barne je nevyhnutné, aby EÚ podporovala demokratické sily v krajine a žiadala o prepustenie všetkých politických väzňov.

4-152

Marianne Mikko (PSE). – Kallid kolleegid. Täna Birma inimõiguste ja demokraatia eest võitleja Aung San Suu Kyi 63. sünnipäeval peame eriti pöörama tähelepanu Birmas toimuvale.

Birma kaugeneb kosmilise kiirusega demokraatlikest väärtustest. Nobeli preemia ja Sahharovi auhinna võitnud Aung San Suu Kyi on tänaseks veetnud vangistuses 12 aastat ja 239 päeva. Tal ei ole lubatud vastu võtta külalisi, pidada telefonikõnesid ega saada posti.

Lisaks sellele silmapaistvate naisele on poliitilistel põhjustel vangistatud tuhandeid rahumeelseid meeleavaldajaid ja isikud on salapäraselt kaduma läinud. Birma hunta kasutab brutaalset vägivalda.

Peame mõistma hukka Birma sõjaväelise valitsuse eademokraatliku ja jõhkra tegevuse. Hiina peab lõpetama Birma toetamise. Aung San Suu Kyi ja teised poliitvangid tuleb vabastada viibimatult, see tähendab täna. Ei saa lubada Birma jätkuvat vastuhakku ÜROle ja rahvusvahelisele üldsusele.

4-153

Ewa Tomaszewska (UEN). – Panie Przewodniczący! Około 1900 osób przebywa w aresztach w bardzo złych warunkach za wyrażenie aprobaty dla wprowadzenia demokracji w Birnie. Kilkudziesięciu uczestników protestów zniknęło bez

śladu. Aung San Suu Kyi trzynaste lat przebywała w areszcie bez postawienia zarzutów, co jest sprzeczne z nawet obowiązującym w Birmie prawem. Za prośbę o pomoc humanitarną aresztowano kolejnych kilkanaście osób – ofiary cyklonu Nargis, a do więźniów w Rangunie otwarto ogień, gdy cyklon uderzył w więzienie. Wzywamy władze birmańskie do zniesienia zakazów pokojowej działalności i natychmiastowego uwolnienia więźniów politycznych. Oczekujemy, że zostanie przeprowadzone dochodzenie w sprawie morderstw dokonanych na więźniach politycznych po uderzeniu cyklonu Nargis.

4-154

Czesław Adam Siekierski (PPE-DE). – Panie Przewodniczący! Pomimo tak znacznego zainteresowania świata, różnych instytucji i organizacji międzynarodowych sytuacją w Birmie, nie widać jakichkolwiek zmian wewnątrz tego państwa. Nadal tysiące ludzi jest więzionych w okropnych warunkach za to, że upomnieli się o demokrację czy protestowali przeciwko referendum konstytucyjnemu, którego wyniki nie mogą być uznane za wiarygodne. Reżim wojskowy zaostrza działania wobec więźniów politycznych. Oczekiwanie, że władze birmańskie podejmą rozmowę z opozycją i organizacjami międzynarodowymi są mało realne. Dlatego niezbędne jest nałożenie skutecznych sankcji i nacisków na funkcjonujący tam reżim, do których przyłączy się jak najwięcej państw.

4-155

Filip Kaczmarek (PPE-DE). – Panie Przewodniczący! Zaledwie w osiem dni po przejściu cyklonu rząd birmański zmusił naród, swój własny naród do wzięcia udziału w referendum. Referendum w sprawie szeroko krytykowanego i kontrowersyjnego projektu konstytucji. Wyniki? Absurdalne, jakby żywcem wzięte ze starych komunistycznych czasów: frekwencja – 99%, poparcie dla projektu konstytucji – 93%. Modelowo nierealne, bo tylko za takie możemy je uznać.

Głęboko wierzę, że takie reżimy jak reżim birmański muszą prędzej czy później upaść i Unia Europejska powinna pomóc w tym upadku.

4-156

Charlie McCreevy, Member of the Commission. – Mr President, Mrs Ferrero-Waldner is unfortunately not here today, so I shall – on her behalf – share with you a few remarks about the situation in Burma/Myanmar.

The European Parliament's motion for a resolution focuses on the political situation and in particular on the continued detention of political prisoners. Before commenting on this issue, I would like to inform you about the Commission's activities in response to the cyclone which devastated the delta of the Ayeryawaddy River six weeks ago.

The Commission's response to the cyclone was quick and substantial: we have approved EUR 17 million in humanitarian aid, including EUR 5 million in food aid. We have also activated the civil protection mechanism – the cooperation with the EU Member States having joined the mechanism has worked very well. We cover water purification, boat transport, primary health care and other issues of importance in the post-disaster context.

The humanitarian emergency is not over. So far, approximately half of the survivors reached, that is, one million, are still in desperate need. Accessing the disaster-hit areas and distribution of aid is not without difficulties. This has as much to do with the size of the disaster as with the bureaucracy. Our field workers in Myanmar report gradually better cooperation from authorities. Our own humanitarian activities continue with reasonable efficiency. We recognise that the international NGOs are in a more difficult situation, as regards access to the stricken areas.

In the mean time, the ASEAN countries have taken the lead in coordinating external assistance. They are a member of the so-called 'Tripartite Mechanism', which comprises the ASEAN countries, the Government of Burma/Myanmar, and the United Nations.

The Government has issued new 'guidelines' for external aid. We have no evidence yet whether they are being used to narrow the space for aid delivery.

For us, the cyclone and its terrible consequences are a purely humanitarian issue. We defend the concept of 'needs-based' humanitarian relief.

On the political situation in Burma/Myanmar, the Government seems committed to proceed with its so-called 'Road Map to Democracy'. We read this road map as a tightly controlled, slow transition towards a civilian government where the military still plays a dominant role. The Government seems committed to deliver, at its own pace and without regard to views and comments from outside. Realistically, there is hardly an alternative.

National reconciliation would require an inclusive dialogue. Such dialogue cannot take place with political stakeholders in jail or under house arrest. This is why we continue to push for the release of all political prisoners. My colleague, Mrs Ferrero-Waldner, has said publicly that the Government has missed a chance to send a signal of reconciliation at a moment of national distress when the Government again extended the house arrest of Aung San Suu Kyi.

The people of Burma/Myanmar would deserve a system of government which focuses on economic and social development, and on the participation of the electorate in the political process. For Europe, expressing our indignation and isolating the country is clearly not an adequate response. The people of Burma/Myanmar shall not pay the price of a political stalemate. They deserve better.

In conclusion, I wish to highlight our commitment to follow closely the situation in Burma/Myanmar. This includes continuing to push for a release of all political prisoners, and for an inclusive dialogue, including legal political parties and ethnic groups.

We continue a balanced approach. We are not up to confrontation for the sake of confrontation. Our ultimate goal remains to help a peaceful transition to a legitimate, civilian government. This is why we are fully supportive of the good offices of the UN Secretary General and his Special Advisor for Myanmar.

The interest of the Burmese people is best served with a balanced policy, including substantial assistance. The Commission has carefully chosen the areas of assistance to help the most vulnerable class of society. We have already significantly increased funding and hope that – in a coordinated effort with other donors – the overall funding level could reach the equivalent of what is spent per capita in comparable countries, like Laos and Cambodia. The people of Myanmar deserve a better future.

4-157

Le Président. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu à la fin des débats.

4-158

9.2 - Somalie: Banalisation des meurtres de civils

4-159

Le Président. – L'ordre du jour appelle le débat sur six propositions de résolution concernant la Somalie².

4-160

Mikel Irujo Amezaga, Autor. – Señor Presidente, en primer lugar, quiero expresar mi más profunda preocupación por los recientes casos de secuestro de buques en aguas del Estado de Somalia, así como por el trato vejatorio que reciben los tripulantes por parte de sus secuestradores.

Desde este mismo escaño solicité que la Unión Europea se dotara de un régimen comunitario de coordinación y asistencia mutua que permita a los buques militares que navegan en aguas internacionales, con pabellón de un Estado miembro, proteger, en la primera oportunidad posible, a los buques mercantes y pesqueros de otros Estados miembros.

Pero, además de lo anterior, quisiera denunciar, de manera categórica, el comercio de armas y de municiones con las bandas organizadas y facciones paramilitares. Nos gustaría, a mi Grupo, solicitar a las organizaciones internacionales competentes y a las regionales apropiadas que recomienden medidas preventivas adecuadas para que las armas no lleguen a manos de dichos grupos.

Asimismo, mi Grupo desearía pedir a los países donantes, y en concreto a la Unión Europea, que respeten sus compromisos y que garanticen una estrecha coordinación previa, a fin de aumentar la eficacia de la ayuda al desarrollo.

Nos gustaría también solicitar a la Comisión, aquí presente, que proponga un incremento rápido y considerable de los recursos financieros concedidos por la Unión Europea a Somalia, en particular con ocasión de la revisión intermedia del 10º Fondo Europeo de Desarrollo, así como un aumento de su presencia física en ese país. Aprovechando la presencia de la Comisión, me gustaría preguntar qué está haciendo o si va a hacer algo en este sentido.

Obviamente, no puedo terminar mi intervención sin hacer un llamamiento —al igual que lo hace esta resolución— a todas las facciones somalíes para que terminen con uno de los conflictos armados más largos y más destructivos de los últimos años.

4-161

Marios Matsakis, author. – Mr President, Somalia is a country stricken by civil war and poverty over a number of years now. Thousands of civilians have died as a result, and hundreds of thousands have suffered and are still suffering.

The international community has taken some action and, it has to be said, with some limited success. But the plight of the Somali people continues, and the killing of civilians in that region, unfortunately, has now become a routine matter.

Bold and effective additional action is necessary, mainly – in my view – as follows:

Firstly, the UN arms embargo on Somalia must be strictly enforced. This must include China, which is the usual culprit in such situations.

Secondly, it must be ensured that all UN and EU aid going to Somalia reaches those in real and legitimate need and does not enter the pockets of war lords.

Thirdly, pressure must be exerted on the UN Security Council to proceed urgently with the implementation of its unanimous decision of 15 May 2008 to deploy a sufficiently strong UN peacekeeping force in the region – making sure, of course, that such peace-keepers are not of the same quality as those who recently were accused of committing crimes against the local population they were supposed to protect.

Fourthly, the African Union must, once again, be made to understand that it bears primary responsibility for what is happening in African regions such as Somalia, and – instead of much ineffective rhetoric – it must take urgent and practical action against all those regimes or other parties or factions that are throwing African people deeper into primitive and desperately dramatic situations.

4-162

John Bowis, *author*. – Mr President, in 1960, British and Italian Somaliland looked forward to their dream of independence. But that dream very soon turned sour and I remember as chairman in the British Parliament of the British Somali Group, having this string of refugees coming to tell us first about the authoritarian regime in that country and then, of course, about the factional fighting and the anarchy.

Somaliland still has a degree of independence and stability, as does Puntland. But Mogadishu is a name synonymous with violence, murder, riots, hunger and a failed economy.

So what do we do? Well, we cannot do that much. Certainly not individually; probably not as Europe. But we can work with other international players to put pressure on the players inside the country to agree to halt the ongoing conflict, to halt violence, to stop the violations of international human rights and to work towards peace.

We have got to persuade them to allow humanitarian assistance to reach those most in need, and we have, perhaps, to help them ensure the safety of those humanitarian aid workers.

We must appeal to those outside who can help. We appeal to Kenya to allow Somali refugees to have access to the El Wak border and the right to assistance in that country.

We appeal to everyone, as has been referred to already, to ensure that we have the embargo on the sale of arms to that country. We insist that those who have committed war crimes must be brought to justice and, where appropriate, to the International Criminal Court. And, of course, we welcome the UN Security Council's resolution of May calling for the deployment of 28 000 troops as a peacekeeping force; more realistically, perhaps, we urge that AMISOM be mandated to take protective action.

We need action: not just resolution, but we need international action.

4-163

Erik Meijer, *Auteur*. – Voorzitter, het geweld in Somalië heeft alles te maken met het feit dat er sinds 1991 geen algemeen erkende regering meer bestaat. In het zuiden en midden van het land is jarenlang gevochten tussen de legertjes van verschillende krijgsheren en in het noorden wordt het daar functionerende bestuur voor het grondgebied van de voormalige Britse kolonie Somaliland internationaal niet erkend.

Daarna is er een strijd ontstaan tussen de Unie van islamitische rechtbanken en het leger van het buurland Ethiopië. Afspraken over hereniging van het land werden nooit algemeen ondersteund en diegenen die ze wel ondersteunden, maakten daar vaak een eind aan.

Die langdurige chaos maakt steun van de buitenwereld voor welke overgangsregering dan ook al gauw tot inmenging in onoplosbare gewapende binnenlandse conflicten.

In de afgelopen jaren heb ik er een aantal keren voor gewaarschuwd dat de Europese Unie door medefinanciering van falende constructies wordt gebonden aan een van de strijdende partijen zonder dat uitzicht ontstaat op een duurzame en breedgedragen oplossing.

Europa moet zéker helpen als er een oplossing mogelijk is, maar voorbarig ingrijpen leidt tot ongelukken.

Op 15 november 2007 heeft dit Parlement tijdens een eerder urgentiedebat over Somalië een resolutie aangenomen die oproep tot beëindiging van buitenlandse militaire interventies en tot dialoog en verzoening in het binnenland.

Het is goed dat ook de nu voorgelegde resolutie zich uitspreekt tegen misbruik van steun van de Europese Unie voor krijgsheren die hun macht willen herstellen, tegen het inzetten van kindsoldaten en tegen nieuwe wapenleveranties.

Gisteren is een moordaanslag op de overgangspresident Abdullahi Yusuf mislukt. Nog steeds staan gewapende troepen scherp tegenover elkaar. We moeten nu zien of het vorige week gesloten akkoord om binnen 30 dagen het geweld te stoppen en binnen 3 maanden de Ethiopische interventiemacht te vervangen door een vredesmacht van de Verenigde Naties een serieuze kans krijgt. Als dit leidt tot echte oplossingen, wordt Europese steun daarvoor zinvol.

4-164

Adam Bielan, autor. – Panie Przewodniczący! Wznowienie w ostatnich dniach walk w Somalii pomiędzy oddziałami tymczasowego rządu federalnego a powstańcami pochłonęło życie ponad stu osób i doprowadziło do masowego exodusu ludności cywilnej ze stolicy Somalii Mogadyszu. W Somalii na porządku dziennym są ciągle przypadki naruszania praw człowieka przez wszystkie strony konfliktu obejmujące tortury, gwałty, zabójstwa oraz ataki na ludność cywilną.

Społeczność międzynarodowa nie może być obojętna wobec jawnych aktów przemocy w Somalii. Unia Europejska musi zdecydowanie zwiększyć swoje zaangażowanie na rzecz rozwiązania konfliktu w Somalii i wezwać strony konfliktu do podjęcia wszelkich możliwych kroków dla zapewnienia pozbawionego przeszkód dostępu organizacji humanitarnych do niesienia pomocy poszkodowanej ludności tego kraju. Krokiem w dobrą stronę byłoby także rozmieszczenie żołnierzy sił pokojowych ONZ do czasu poprawy sytuacji politycznej oraz wznowienie embarga ONZ na dostawy broni do Somalii.

4-165

Filip Kaczmarek, w imieniu grupy PPE-DE. – Panie Przewodniczący! Miesiąc temu ogłoszono Światowy Indeks Pokoju. Jest to badanie przeprowadzane corocznie w 140 państwach przez Instytut Ekonomii i Pokoju.

W badaniu tym uznano Somalię za drugi najbardziej niebezpieczny kraj na świecie, zaraz po Iraku. Rzeczywistość jest zasmucająca. Nie widać postępów w rozwiązywaniu tego długiego konfliktu, a napływające informacje są przerażające. Nie będę ich wszystkich tutaj powtarzał, ale powiem tylko, że jeśli chodzi o piratów somalijskich, to od początku tego roku uprowadzili oni 26 statków.

W konflikcie tak beznadziejnym jak somalijski każde porozumienie pomiędzy stronami należy traktować z należytą uwagą. Miejmy zatem nadzieję, że porozumienie z 9 czerwca z Dżibuti stanie się momentem przełomowym w tym konflikcie i doprowadzi do trwałego pokoju.

4-166

Marianne Mikko, fraktsiooni PSE nimel. – Kallid kolleegid. Somaaliast on saanud kokkupõrgete tallermaa, et mitte öelda põrgu. Inimõigusi ja rahvusvahelist õigust rikutakse rängalt, maa vaevleb vaesuses.

Islamistide ja valitsuse üksuste vahelises võitluses on hukunud tuhandeid tsiviilisikuid ja sajad tuhanded on olnud sunnitud põgenema. Inimesi tapetakse, vägistatakse, piinatakse igapäevaselt.

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni statistika 2007. aasta kohta näitab, et maailmas on ligikaudu 457 000 somaali põgenikku. See tähendab poolt miljonit somaallast, kes on sunnitud ellujäämise nimel oma kodumaa jätma.

Viimase kolme kuu jooksul on vägivald Mogadishus sundinud üle viiekümne tuhande isiku põgenema. Olukord on väljunud igasuguse kontrolli alt.

Tunnen kaasa vägivalla eest põgenevatele isikutele. Peame tegema kõik Euroopast oleneva, et aidata Somaalial võtta suund rahule. Konfliktil ei tohi lasta areneda regionaalseks sõjaks. Aafrika vajab rahu nagu õhku.

4-167

Ewa Tomaszewska, w imieniu grupy UEN. – Panie Przewodniczący! Od lat Somalia jest terenem brutalnych walk. W ostatnich dniach liczbę zabitych szacuje się na około stu osób, około dwustu zostało rannych. Tysiące ludzi musiały porzucić swe domy w Mogadyszu. Ataki wobec ludzi i mediów zaostrzają się. 7. czerwca brutalnie zamordowano Nasteha Dahira Faraha, wiceprzewodniczącego krajowego związku somalijskich dziennikarzy. Mordowani są pracownicy organizacji pomocowych, wśród nich Mohamed Mahdi. Narasta przymusowa rekrutacja dzieci do oddziałów zbrojnych. 2,6 miliona Somalijczyków (ok. 35% ludności) potrzebuje pomocy humanitarnej. O drastycznych formach ataków na bezbronną ludność cywilną informuje w swoich raportach *Amnesty International*. Nastolatkom, kobietom napastnicy często po prostu podrzynają gardła.

Apelujemy do Rady Bezpieczeństwa ONZ o wzmocnienie kontyngentu sił pokojowych w Somalii zgodnie z przyjętą 15 maja rezolucją, a także o wzmocnienie embarga na dostawy broni do Somalii.

4-168

Bernd Posselt (PPE-DE). – Herr Präsident! Kaum eine Entschließung in diesem Haus hatte jemals – zumindest auf Deutsch – einen grausameren Titel: Routinemäßige Tötung der Zivilbevölkerung. Darauf können wir nicht mit Routine reagieren, liebe Kollegen, sondern nur mit vollem Einsatz. Ein Achtel der Bevölkerung wurde in den letzten zwölf Monaten vertrieben, bis Jahresende könnte die Hälfte der Zivilbevölkerung von humanitärer Hilfe abhängig sein.

Ich bin dem Kollegen Dess und anderen dankbar für die Lebensmittelhilfe, für die medizinische Hilfe, die dort gegeben wird, doch wir müssen jetzt auch eine politische Lösung ansteuern, die es seit 1991 nicht gegeben hat. Hier sehe ich nur folgende Möglichkeiten: Die UNO-Truppe muss stationiert werden, aber sie muss durch entsprechende zivile Strukturen ergänzt werden. Bei der Übergangsregierung müssen wir uns fragen: Übergang wohin? Übergang zu einer funktionsfähigen eigenständigen Struktur, oder es muss wie anderswo eine internationale Zivilstruktur etabliert werden. Gelingt uns dies nicht, werden wir am Schluss das ganze Volk der humanitären Hilfe unterwerfen müssen. Das kann keine Lösung sein gegen Mord, Vergewaltigung und Hunger.

4-169

Colm Burke (PPE-DE). – Mr President, the humanitarian situation in Somalia is deteriorating rapidly due to a combination of conflict, political instability and severe drought, as well as high inflation compounding matters further.

We could be in danger of a return to the scenes of the 1992 famine if the international community does not give Somalia greater priority. 2.6 million people out of a population of around 8.6 million urgently need assistance. If there is no significant improvement in this country, this figure could rise to 3.5 million by the end of 2008. 1.1 million people are now internally displaced. Since January alone, over 300 000 people have fled their homes.

Humanitarian organisations are severely hampered in their efforts to help Somali civilians and are experiencing attacks, theft and obstruction at checkpoints. Such personnel face significant risks on a daily basis in their attempts to deliver food to those most in need. The African Union Mission in Somalia and any succeeding UN peacekeeping mission must be mandated to protect civilians, including women, children and internally displaced persons. Attempts must also be made to stem the increase in the recruitment of child soldiers, particularly in Mogadishu.

4-170

Manuel Medina Ortega (PSE). – Señor Presidente, me levanto para hacer referencia a un único tema, a la piratería en aguas somalíes.

Algunos de los intervinientes —creo que el señor Kaczmarek y la señora Tomaszewska— han mencionado este tema y en la propuesta de resolución común se hace referencia al mismo en el considerando G y en el apartado 8, pero quiero advertir que, tal y como está redactado el apartado 8, la acción contra la piratería se limita a la defensa de los buques que transportan ayuda humanitaria, por lo que conviene separar esta parte y votar que no a la parte final.

Y, finalmente, quisiera preguntar a la Comisión si hay algo nuevo con respecto a una posible acción de la Unión Europea, en coordinación con el Consejo de Seguridad, para garantizar la seguridad marítima en esa zona.

4-171

Czesław Adam Sikiński (PPE-DE). – Panie Przewodniczący! Dla społeczeństw i państw szczególnie groźne są konflikty wewnętrzne i wojny domowe, które prowadzą do napaści i grabieży, do ucieczek i przymusowych wysiedleń, do gwałtów i tortur oraz innych okrucieństw. Tego wszystkiego doświadcza ludność cywilna, która jest bezbronna i często atakowana przez różne strony konfliktu.

Pomimo działań podjętych przez Sekretarza Generalnego ONZ, Unię Afrykańską i wsparcia, jakiego udziela Unia Europejska, sytuacja w Somalii jest tak trudna, że mówi się o klęsce humanitarnej. Szczególnego okrucieństwa doznają dzieci, które są włączane do tych walk.

Wydaje się, że najskuteczniejszą formą zapobieżenia tej klęsce, tej wojnie jest rozmieszczenie w Somalii żołnierzy sił międzynarodowych.

4-172

Charlie McCreevy, Member of the Commission. – Mr President, unfortunately my colleague Louis Michel is not here today, so on his behalf I wish to share with you some remarks about this issue in Somalia.

Firstly, I would like to share your concern about the continuing conflict and political instability in Somalia. Somalia remains a context where fundamental rights and respect for basic human dignity continue to be shunned by armed entities perpetrating systematic and widespread attacks against civilians. Seventeen years of statelessness have seen loss of civilian life, mass displacements and destruction of physical infrastructures. One third of the population, corresponding to 2.6 million people, depends on humanitarian aid today. The European Union, together with other key international actors, is committed to helping at this critical juncture.

At the political level, the EU will continue to provide its full support to the UN Special Representative of the Secretary General in his efforts to coordinate the action of the international community and to facilitate inter-Somali political dialogue. We are now examining – together with other donors – the appropriate ways and means to better assist Somalis to effectively implement the Djibouti Agreement reached on 9 June. This agreement offers fresh hope for long-term peace and stability to the people of Somalia.

At humanitarian level, the EU is mainly focusing on supporting basic sectors such as health, nutrition, food assistance, shelter and non-food relief items, water and sanitation, as part of a range of activities particularly targeting central and southern areas of the country that have been badly affected by civilian strife and extreme natural hazards.

In 2007 our Humanitarian Aid Department managed to provide EUR 18 million in humanitarian assistance. In response to the worsening humanitarian situation and to the increase in food prices, the level of assistance should reach a total of EUR 27 million for this year.

At the development level, the EU is already the main aid donor for Somalia, providing medium- to long-term support for establishing a peaceful and self-sustainable society.

The EU Country Strategy for Somalia allocates more than EUR 212 million for the period 2008-2013, under the 10th European Development Fund. One third of this programme will be spent on education, which is relevant to respect for human rights. The critical goal is to encourage reconciliation, democracy and the development of governance structures at all levels. However, without peace and security it is not possible to engage effectively in longer-term development. Priority is therefore given to promoting a peaceful and secure environment in which human rights are respected and democratic processes and institutions can develop.

Commissioner Michel met with the Somali President, just a few days ago, on the margin of the IGAD Summit in Addis Ababa. On that occasion, President Yusuf made a strong appeal for international assistance to support a better, secure environment for people living in Somalia. We gave a commitment to provide strong support for the Somali Government to this end. The European Commission is already financing the training of Somali police forces through the UN, and funds are also being contributed to the costs of the AMISOM operation.

Ultimately the political process of reconciliation and stabilisation will also depend on the engagement and support of key regional players, namely Ethiopia and Eritrea, which have used the Somali theatre for a ‘proxy war’. In this respect the withdrawal of Ethiopian troops from Somalia is a key element for any political breakthrough.

Commissioner Michel, who met Prime Minister Meles of Ethiopia and President Isaias of Eritrea last weekend, urged them to support the Djibouti process, which, although far from being perfect, offered a real if not the only opportunity to bring together the different Somali actors.

Despite the difficult circumstances, the Commission will continue its programme of aid to Somalia, which has been designed with Member States, in order to alleviate the suffering of the Somali population and to establish the ground for a peaceful society.

Some questions were raised about piracy and I would add that, although it is not competent for the deployment of naval forces as foreseen by UNSC Resolution 1816, the Commission has set up, together with the Council, a working group composed of the relevant directorates-general – namely the Energy and Transport DG, the Maritime Affairs and Fisheries DG, the Development DG and EuropeAid – to study the best way to implement the UN resolution.

4-173

Le Président. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu à la fin des débats.

4-174

9.3 - Iran: Exécution de délinquants mineurs

4-175

Le Président. – L'ordre du jour appelle le débat sur six propositions de résolution concernant l'Iran³.

4-176

Mikel Irujo Amezaga, Autor. – Señor Presidente, es un hecho que la situación de los derechos humanos en Irán viene deteriorándose dramáticamente desde 2005.

El sistema judicial iraní tiene el triste récord de haberse convertido en el segundo país con más ejecuciones de penas de muerte *per capita* del mundo. En números totales, sólo China realiza más ejecuciones que Irán.

Dos importantes Tratados —como se menciona en la resolución—, la Convención sobre los Derechos del Niño y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, prohíben la pena capital como castigo para crímenes cometidos cuando el perpetrador tenía menos de 18 años. Y, lo más grave —es positivo, pero no los respeta— es que Teherán ha ratificado ambos convenios.

El asesinato, la violación, el robo a mano armada, el secuestro o tráfico de drogas son los delitos punibles con pena de muerte en Irán. La mayoría de los niños y niñas fueron condenados por homicidio, pero, sin embargo, hay muchas sentencias que parecen estar basadas en confesiones no fiables, extraídas de torturas e interrogatorios en los que se negó a los detenidos su derecho a acceder a un abogado.

Los tribunales rutinariamente ignoran evidencias presentadas por los defensores, demostrando que los acusados actuaron en defensa propia.

La ejecución de menores en Irán será uno de los temas incluidos en el informe del Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, ante la Asamblea General, en septiembre.

Pedimos, pues, a Irán que ponga fin, de una vez por todas, a estas ejecuciones, incluidas las de al menos 85 personas más que permanecen condenadas a muerte por delitos cometidos cuando eran menores de edad.

No quisiera terminar sin decir que considero que esta misma semana hemos perdido, como Parlamento y como Unión Europea, cierta fuerza moral para defender el derecho de los menores de edad, máxime cuando ayer esta Cámara aprobó una vergonzosa directiva que permite recluir a los menores de edad por haber cometido exclusivamente el único delito de haber venido a Europa sin papeles.

4-177

Marios Matsakis, *author*. – Mr President, the brutal activities of the theocratic Iranian regime against its own people are well known and have been the subject of previous resolutions by this Parliament.

This regime is known to commit – in the name of God, they claim – systematic and despicable crimes against innocent civilians. Resistance in Iran is extremely difficult and fraught with the risk of death. Outside the country Iranian civilians are struggling to fight for a democratic change in their country.

Such people include those belonging to the entirely non-violent PMOI organisation. Yet the Commission had put this organisation on the terrorist list and until recently was refusing to correct this mistake, even after relevant EU court rulings. I ask the Commissioner: why was this Iranian resistance organisation put on the terrorist list in the first place? Is it because some EU Member State or States having lucrative trade contracts or relations with Iran wanted to please the regime in Tehran?

4-178

Marcin Libicki, *autor*. – Panie Przewodniczący! Kiedy dyskutujemy o sprawach łamania podstawowych praw ludzkich na świecie, to jednak musimy wprowadzić pewne rozgraniczenie, mianowicie na te wypadki, gdzie mówimy o niestabilnych rządach, wojnach domowych, o zbrodniach dokonywanych w sytuacji absolutnego chaosu, od tych sytuacji jak w Iranie, gdzie państwo jest względnie stabilne, nie ma wojny domowej, od czasu do czasu odbywają się wybory i to państwo stosuje tak zbrodnicze metody jak np. egzekucje wykonywane na dzieciach. To jest zupełnie inny przypadek niż dyskutowane przez nas kwestie, jak choćby dzisiaj dyskutowana sprawa Somalii czy Birmy. Tutaj jest kwestia nie jakiegoś wewnętrznego chaosu, tu jest kwestia innej cywilizacji. Tu się przypomina książka Huntingtona „Zderzenie cywilizacji”, tu się przypominają wielkie książki wielkiego historyzofa Feliksa Konecznego, który mówił o fundamentalnych różnicach cywilizacji. Jeżeli chcemy te problemy rozwiązać, to musimy jednak myśleć o tym, jak wpłynąć na te reżimy by zmieniły swoją mentalność.

4-179

Laima Liucija Andrikienė, *Autorė*. – Liaukitės žudę vaikus – tai svarbiausias dalykas, pozicija, kurią šiandien Europos Parlamentas išreiškia savo rezoliucija. Tai yra ir mūsų žinia naujajam Irano Madžlisui, kuris turėtų suprasti savo pareigą – neatidėliojant pataisyti Irano baudžiamąjį kodeksą, kad jis atitiktų šios šalies prisiimtus tarptautinius įsipareigojimus, tarptautinės teisės normas.

Iranė vykdomi mirties nuosprendžiai nepilnamečiams arba tiems asmenims, kurie nusikaltimus padarė būdami nepilnamečiais, mano giliu įsitikinimu, yra visiškai nepriimtinas elgesys. Apie tai, kad tokia valdžios vykdoma politika prieštarauja tarptautinei teisei, neseniai Iranui priminė ir Jungtinių Tautų Aukštoji žmogaus teisių komisarė.

Europos Parlamentas ne kartą yra pareiškęs tvirtą įsitikinimą ir poziciją prieš mirties baismės taikymą, už mirties baismės moratoriumą visame pasaulyje. Mes kalbame apie virus, moteris, vaikus, paauglius, mažumas, todėl baigdama noriu paraginti Irano valdžią sustabdyti mirties baismės vykdymą ir tiems nepilnamečiams, kurie yra jau nuteisti mirti, nes tai nežmoniška.

4-180

Věra Flasarová, Autorka. – Dámy a pánové, nesdílím názor Bushovy administrativy, že by Írán představoval hrozbu pro světovou bezpečnost a že je kvůli tomu třeba zbrojit. Jsem rovněž proti tomu vnučovat odlišným kulturám naše hodnoty a náš životní styl jen proto, aby měl nadnárodní kapitál usnadněnou cestu k surovinovým zdrojům planety a tím i k novodobému kolonialismu. Jsem ale proti barbarství, které přetrvává, ačkoliv pro ně už dávno neexistuje důvod. Barbarství, jakého se dopouští iránský režim Mahmúda Ahmadínedžáda popravami mladistvých delikventů a dokonce politických odpůrců, nemá zdůvodnění ani v kultuře Íránu. Tato země v minulosti uplatňovala trest smrti jen ve výjimečných případech a veřejné popravy se konaly pouze, jednalo-li se o trest pro hromadné vrahy či vrahy dětí. V letech současné vlády v Íránu se však konají stovky exekucí ročně, z nichž mnohé postihují mladistvé osoby. Tak tomu bylo i u 17letého Muhammada Hasanzádeha, který byl popraven 10. června. Na vlastní oči jsem nedávno viděla fotografie veřejných poprav v Íránu a věřte mi, že to patří k nejhrůznějšímu, co jsem kdy v životě viděla.

Moje frakce GUE/NGL prostřednictvím Evropského parlamentu žádá islámskou republiku Írán, aby vykonávání poprav okamžitě zastavila, zejména provádění exekucí na osobách, které se dopustily kriminálního činu v mladistvém věku. Írán za Ahmadínedžáda už dávno neposílá na šibenici jen hromadné vrahy, ale také lidi, kteří se dopouštějí činů, jaké vespělý svět trestá nesrovnatelně mírněji nebo je vůbec nepovažuje za nezákonné jednání. Země musí přehodnotit své pojetí práva a přízpusobit je respektování lidského života. Jinak Írán zůstane na okraji civilizovaného světa.

4-181

Paulo Casaca, Autor. – Senhor Presidente, traz-nos hoje aqui de novo o tema da violação sistemática dos direitos humanos no Irão. Trata-se da questão fundamental da execução de menores por alegados crimes.

Permitam-me aqui que clarifique que, em muitos casos, se trata, por exemplo, de relações entre menores do mesmo sexo, não se trata sequer de qualquer crime, e que levam à condenação à morte e execuções públicas, como já pudemos testemunhar em filmes que dão a nota da barbárie do regime.

Mas é uma barbárie que não se confina à questão dos menores, não se confina à lapidação, aos *records* da execução. Passa também para o plano exterior, passa para o terrorismo.

E, perante isto, é preciso perguntar uma vez mais às Instituições europeias por que razão é que elas insistem em negociar com o regime terrorista de Teerão a condenação por terrorismo das organizações que fazem a sua oposição, como muito lembrou o nosso colega Matsakis, a organização dos Mujahiddin do povo do Irão.

Porque é que, em vez de condenarem o terrorismo, em vez de condenarem a violação dos direitos humanos, negociam em pacotes económicos e comerciais a condenação das vítimas do terrorismo? Isto é absolutamente imoral, indefensável, e é esta a política que inevitavelmente nos vai levar a uma confrontação, a uma guerra, se não a pusermos rapidamente em causa.

E eu, por isso, queria apelar à Comissão e ao Conselho para mudarem de política e para obedecerem aos tribunais e para não premiarem o terrorismo desta forma.

4-182

Tadeusz Zwiefka, w imieniu grupy PPE-DE. – Panie Przewodniczący! Potrafię zrozumieć, chociaż tego absolutnie nie akceptuję, że istnieją na świecie systemy prawne, które akceptują karę śmierci. Ale nie potrafię sobie wyobrazić, aby nawet zwolennicy stosowania kary śmierci, szczególnie w naszym kręgu kulturowym, dopuszczali możliwość orzekania tej kary i jej wykonywania w stosunku do dzieci, w stosunku do nieletnich. A taka sytuacja ma właśnie miejsce w Iranie. Według najnowszego raportu *Amnesty International* ponad stu nieletnich oczekuje na wykonanie kary śmierci, a liczba ta zapewne nie jest pełna, bowiem nie wszystkie te kary są rejestrowane.

Słusznie wezwiemy dzisiaj władze polityczne i sądownicze Iranu do zastosowania moratorium na wykonywanie kary śmierci. Ale musimy sobie zadać też pytanie odnośnie nas samych: jak ocenić społeczność międzynarodową, jak ocenić nas, skoro nie potrafimy wyegzekwować od sygnatariuszy umów międzynarodowych stosowania zapisów zawartych w tych właśnie umowach kosztem nieletnich skazywanych na karę śmierci? Podtekst jest tylko jeden, jest to podtekst gospodarczy, który zwycięża niestety nad humanitaryzmem.

4-183

Marianne Mikko, fraktsiooni PSE nimel. – Kallid kolleegid. Maailm ei tolereeri surmanuhtlust, Iraan aga ajab oma joont. Selle riigi olukord on karm. Iraani võimud ei vali hukata vaid, surmanuhtlust kohaldatakse ka noortele.

Lapseõiguste konventsiooni ratifitseerinud riigina minnakse teravasse vastuollu maailmaga. Surmanuhtluse kohaldamine on täielikus vastuolus inimõigustega. Selline karistamisviis on ebainimlik. Siiani vähemalt kolmekümne alaealise hukkamine Iraanis on ülimalt ülekohtune.

Tahan loota, et hetkel surmanuhtlust ootavad kaheksakümmend viis alaealist päästab maailm – meie nendega kaasa arvatud – nende julmast saatuses.

Lootkem, et vast valitud parlament toob kaasa uued inimlikud tuuled. Keskaegsed hukkamisviisid tuleb jätta ajalukku. Seadusandlus tuleb viia Iraanis kooskõlla rahvusvahelise õigusega. Iraanil on viimane aeg kohanduda 21. sajandiga. Toetan täielikult resolutsiooni.

4-184

Janusz Onyszkiewicz, *w imieniu grupy ALDE*. – Panie Przewodniczący! Podejmujemy dzisiaj tą dyskusję poruszeni groźbą wykonania wyroku śmierci na czwórze młodych, bo mających poniżej 18 lat, ludzi. Nie jest to pierwsza tego rodzaju decyzja irańskiego wymiaru sprawiedliwości. Iran znajduje się na szczęście w nielicznym gronie krajów, które wydają wyroki śmierci dla młodocianych i co gorsza, wyroki te wykonują. Co więcej, w ciągu ostatnich 3 lat ponad dwie trzecie takich wyroków wydanych na świecie to wyroki w Iranie.

Jest rzeczą oburzającą, że Iran w tak jaskrawy sposób łamie międzynarodowe konwencje, których jest sygnatariuszem, a które tego rodzaju działań kategorycznie zabraniają. Pojawia się więc pytanie znacznie bardziej ogólnej natury – czy społeczność międzynarodowa ma jakieś mechanizmy i instrumenty działania wobec takich krajów? Innymi słowy, czy łamanie podjętych przez dany kraj dobrowolnie zobowiązań może skutkować jakimiś widocznymi i odczuwalnymi sankcjami?

Ta sprawa wywołuje dwie refleksje. Pierwsza, to konieczność zwracania uwagi na używany często termin „rządy prawa”. Skazywanie także młodocianych za zachowania homoseksualne może być zgodne z prawem obowiązującym w Iranie – z tak rozumianymi „rządami prawa” nie możemy się przecież pogodzić.

Sprawa druga, jeśli domagamy się od innych przestrzegania zobowiązań i rozumnego, zgodnego z podstawowymi wolnościami prawa to sami powinniśmy je szanować. W tym kontekście nie sposób nie przywołać naszej opieszałości, żeby nie użyć mocniejszych słów, jeśli chodzi o wypełnienie ostatecznego werdyktu sądu i usunięcie irańskich mudżahedinów z listy organizacji terrorystycznych.

4-185

Zdzisław Zbigniew Podkański, *w imieniu grupy UEN*. – Panie Przewodniczący! Najcenniejszą wartością dla każdego człowieka jest życie, nikt więc nie powinien pozbawiać go tej wartości pod żadnym pozorem. Szczególnie oburzające jest wymuszanie na nieletnich poprzez bicie i znęcanie się zeznań potrzebnych do uzasadnienia wyroków skazujących na śmierć. Wśród krajów, w których wykonywane są liczne wyroki śmierci (w tym na nieletnich), jest niewątpliwie Iran. Z aktualnych informacji wynika, że co najmniej 85 nieletnich przestępców oczekuje w tym kraju na egzekucję.

Nadszedł więc najwyższy czas, by Iran zaniechał uprawiania tego procederu i przyjął normy prawne uznane już przez inne kraje. Ludzi młodych trzeba wychowywać, a nie zabijać.

4-186

Tunne Kelam (PPE-DE). – Mr President, just nine days ago an Iranian youth, Mohammed Hassanzadeh, was executed, having not reached the age of 18. There are also others who are waiting on death row, sentenced for alleged crimes they committed when they were still minors.

I think this is an occasion to remind public opinion that Tehran has become the world leader for the number of executions of juvenile offenders. We therefore urge in the strongest terms the Iranian regime to stop these executions.

However – and I address my remarks to the Commissioner – there are more practical things we can do. We can finally free the hands of the Iranian democratic opposition, the National Council of Resistance, to get rid of this inhuman dictatorship once and for all.

4-187

Philip Bushill-Matthews (PPE-DE). – Mr President, Mr Matsakis opened the debate wondering if there was one country responsible for encouraging the whole of the EU to ban the PMOI. I can answer his question: it was the UK. The reason the UK Government did this is because the Government of Iran asked it to.

I regret to say that in my country we have a government that will not allow its own people a vote on the referendum on the Lisbon Treaty and will also insist that the voice of the people of Iran cannot be heard anywhere throughout Europe.

I call upon the UK Government, when they vote in Westminster next week, to ensure that they remove the ban in accordance with the EU court ruling. For too long the UK Government has been part of the problem. It needs to become part of the solution.

4-188

Peter Skinner (PSE). – Mr President, this is a very serious issue. Iran is executing young men and women as a means of social control. It is incredible in an age of modern civilisation that young girls and boys are executed, stoned to death or hanged from industrial cranes.

We ask and we call for the international community do more, but instead of actually standing together with the international community we hear cries against parts of the international community. We hear condemnation against the USA, for example; we hear differences in this House as to how we will handle it. We will never solve this crisis until we stand as one against this medieval crisis that is occurring in this country. It is something that we must do ourselves.

4-189

Marios Matsakis (ALDE). – Mr President, I only wanted to take the floor for the second time in order to bring to the attention of my colleagues a book which discusses human rights abuses in Iran in 2007. It was brought to my attention just a little while ago and it contains many shocking references, one of which is about a girl waiting to be hanged named Ameneh Salam from a village in Naqadeh whose crime is that she became pregnant without being married. Incidentally the man who made her pregnant was sentenced to 99 lashes.

4-190

Ewa Tomaszewska (UEN). – Panie Przewodniczący! Od 1990 roku w Iranie wykonano co najmniej 430 egzekucji na nieletnich przestępcach. Karanie śmiercią dzieci to hańba dla dorosłych. Każde przestępstwo dokonane przez nieletniego to efekt porażki wychowawczej dorosłych. Przenoszenie odpowiedzialności za własną winę lub niekompetencję na nieletniego, stosowanie wobec dzieci niehumanitarnych kar, z karą śmierci włącznie, to zbrodnia. W Iranie wyroki śmierci wykonuje się nawet na dziesięciolatkach. Wyroki śmierci na młodocianych są sprzeczne z międzynarodowymi zobowiązaniami Islamskiej Republiki Iranu. Władze irańskie powinny natychmiast wstrzymać proceder mordowania nieletnich w imię niehumanitarnego prawa.

4-191

Zbigniew Zaleski (PPE-DE). – Panie Przewodniczący! Wydawało się, że po publikacji przez Roberta Hughes'a „*Fatal Shore*”, książki w której opisywał wysyłanie przez Koronę Brytyjską, a więc sądy, łącznie z rodzicami także i małych dzieci do Australii, że to się więcej nie powtórzy. Okazuje się, że minął wiek, albo półtora, i mamy to w Iranie – islamskim kraju, gdzie z jednej strony dba się o rodzinę, bo to widać. Dochodzi tam do większego barbarzyństwa, a niżeli można sobie to wyobrazić.

Jeżeli nie będziemy bronić tych dzieci, jeżeli nie będziemy bojkotować reżimu, jeżeli nie będziemy go potępiać jak tylko to jest możliwe na świecie, to będziemy posądzeni o to, że mamy spolegliwe oko, milczymy i nie bronimy życia ludzkiego.

4-192

Michael Cashman (PSE). – Mr President, I condemn the human rights abuses that occur daily in Iran. I believe also that we should lift the ban on the People's Mujahedin, and we should do that as soon as possible.

I want to speak out against the death penalty being used against juveniles. I will never forget the picture of two boys who were publicly hung by the neck until they were dead. Their crime was that they were young homosexuals who dared to love one another. Such inhumanity should be condemned universally. That is why, Commissioner, we need a radical change in our policy towards Iran. We cannot sit back and wait: there is no more time!

4-193

Avril Doyle (PPE-DE). – Mr President, I too would like to condemn the ongoing human rights abuses in Iran today, and I would also like, once the British have their vote next week, the Council – I think it will be under the French presidency – to remove, once and for all, the PMOI from the terrorist list.

Could I say, in fact – even though the UK were responsible having the PMOI in the first place on the list – thank goodness for the common law justice system and the system of the British courts, which at least ensured independent, free, objective justice and, indeed, the recommendation that injustice had been done to the PMOI in the first place by having them on the terrorist list, and recommending their removal.

I urge the French presidency – as I understand, it will be in their court – to follow through and remove them immediately. We cannot stand over the continuing abuse of human rights and the use of the death penalty at all, particularly where young men and young women and juveniles are concerned.

4-194

Charlie McCreevy, Member of the Commission. – Mr President, my colleague Benita Ferrero-Waldner is unfortunately not here today, so on her behalf I thank you for the opportunity to address the issue of juvenile executions in Iran.

The Commission shares your deep concern about this harrowing question. While, as you know, the Commission lacks a representation in Tehran, it follows the human rights situation very closely and acts in close concertation with the EU Member States' embassies represented there. It is important to note that the European Parliament, the Council of the European Union and the Commission have taken a coherent and consistent line. The seriousness of our concerns has been clearly stated through the three statements published by the EU Presidency over the past two weeks: on 4 and 10 June, over the cases of Mr Fadaei, Mr Shojaee and Mr Jazee, all facing imminent executions for crimes committed when they were minors; and on 13 June, on the execution of Mohammad Hassanzadeh.

The Commission fully supports the principle and the content of these statements: there can be no justification for the use of the death penalty by the Iranian authorities in the case of juvenile offenders. This explicitly runs counter to the legally binding provisions of international law, which Iran has ratified, notably the International Covenant on Civil and Political Rights and the Convention on the Rights of the Child.

The fact that we have had to issue so many statements at such a rapid pace obviously reflects the growing number of executions in Iran, including of minors. The moratorium decreed by Iran's Chief Judiciary, Ayatollah Shahroudi, on youth executions is blatantly violated by his own judges.

But, unfortunately, the tone and the frequency of our statements on Iran also reflect the fact that our dialogue and démarches on human rights in general and on the issue of juvenile executions in particular have not been effective. The Iranian authorities increasingly turn a deaf ear to our calls for compliance with international human rights law and we have therefore no choice but to resort to the so-called 'megaphone diplomacy' via public statements that Tehran claims to abhor and reject.

Iran must face up to its own responsibilities. For its part, following the execution of Mr Hassanzadeh, the Commission has explicitly told the Iranian authorities that such an act could only cast a shadow over Iran's international reputation and our relationship. Without a concrete improvement of the human rights situation, our common objective of developing substantively the relationship between the European Union and the Islamic Republic of Iran is hindered.

I trust that the European Parliament and all EU partners will agree to this line and act accordingly. Therefore, I solemnly reiterate our call to the authorities of the Islamic Republic of Iran to abide by the international conventions to which it is party and spare the life of all minors still on death row.

4-195

Le Président. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu à la fin de débats.

4-196

10 - Heure des votes

4-197

Le Président. – L'ordre du jour appelle l'Heure des votes.

(Pour les résultats des votes et autres détails les concernant: voir procès-verbal)

4-198

10.1 - Birmanie: Emprisonnement continu de détenus politiques (vote)

4-199

10.2 - Somalie: Banalisation des meurtres de civils (vote)

4-200

– *Avant le vote sur le paragraphe 8:*

4-201

Marios Matsakis (ALDE). – Mr President, in order to avoid any possible confusion about the vessels which have been the victims of piracy off the coast of Somalia, I propose to insert the words 'especially those' after the word 'vessels' in paragraph 8. This is in agreement with the PPE-DE and PSE Groups, I understand.

4-202

Manuel Medina Ortega (PSE). – Señor Presidente, el Grupo socialista había propuesto, para el apartado 8, una votación por partes, con la intención de votar en contra de la segunda parte, porque la frase final de «buques humanitarios» limitaba

el contenido. Con la enmienda que nos presenta el señor Matsakis no haría falta la votación por partes, sino que podríamos votar conjuntamente el texto, con lo cual yo propongo que se acepte la enmienda oral y que votemos ese apartado 8 sin división.

4-203

(L'amendement oral est retenu)

4-204

10.3 - Iran: Exécution de délinquants mineurs (vote)

4-205

11 - Dépôt de documents: voir procès-verbal

4-206

12 - Virements de crédits: voir procès-verbal

4-207

13 - Communication de positions communes du Conseil : voir procès-verbal

4-208

14 - Décisions concernant certains documents: voir procès-verbal.

4-209

15 - Déclarations écrites inscrites au registre (article 116 du règlement): voir procès-verbal

4-210

16 - Transmission des textes adoptés au cours de la présente séance : voir procès-verbal

4-211

17 - Calendrier des prochaines séances: voir procès-verbal

4-212

18 - Interruption de la session

4-213

Le Président. – Je déclare interrompue la session du Parlement européen.

(La séance est levée à 16 h 25)