

Środa, 3 lipca 2013 r.

15. głęboko ubolewa z powodu procedury prowadzącej do niniejszego porozumienia w sprawie WRF na lata 2014–2020, której skutkiem było w rzeczywistości pozbawienie Parlamentu jego faktycznych uprawnień budżetowych przewidzianych w TFUE; uważa, że liczne posiedzenia, które odbywały się na przestrzeni kilku ubiegłych lat między jego delegacjami a kolejnymi prezydencjami Rady na marginesie odpowiednich posiedzeń Rady do Spraw Ogólnych, a także jego udział w nieformalnych posiedzeniach Rady dotyczących WRF nie służyły żadnemu jasnemu celowi, skoro nie miały żadnego wpływu na ducha, harmonogram czy treść negocjacji lub na stanowisko Rady, w tym konieczność rozróżnienia między ustawodawczymi i budżetowymi aspektami porozumienia w sprawie WRF;

16. dlatego też zwraca się do Komisji Budżetowej, aby we współpracy z Komisją Spraw Konstytucyjnych opracowała niezbędne konkluzje i przedstawiła nowe propozycje warunków prowadzenia tego rodzaju negocjacji, aby zapewnić demokratyczny i przejrzysty charakter całej procedury budżetowej;

17. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie Europejskiej, Radzie, Komisji, rządóm i parlamentóm państw członkowskich oraz pozostałym zainteresowanym instytucjom i organóm.

P7_TA(2013)0314

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2011–2020 – pierwsze etapy strategii zapobiegania obrażenióm (2013/2670(RSP))

(2016/C 075/08)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011–2020 ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu ⁽²⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM(2010)0389),
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji dotyczący wdrożenia celu nr 6 kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Europejskiej na lata 2011–2020 – etap pierwszy strategii zapobiegania obrażenióm” (SWD (2013)0094),
- uwzględniając opinię Komitetu Regionów zatytułowaną „Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” ⁽³⁾,
- uwzględniając „Raport na temat zapobiegania obrażenióm w wypadkach drogowych”, opublikowany wspólnie przez Bank Światowy i WHO w 2004 r.,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie systemu wzywania pomocy eCall: nowej usługi 112 dla obywateli ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C 56 E z 26.2.2013, s. 54.

⁽²⁾ Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

⁽³⁾ Dz.U. C 166 z 7.6.2011, s. 30.

⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2012)0274.

Środa, 3 lipca 2013 r.

- uwzględniając pytanie do Komisji w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2011–2020 – pierwsze etapy strategii zapobiegania obrażeniom (O-000061/2013 – B7-0211/2013),
 - uwzględniając art. 115 ust. 5 i art. 110 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej w 2011 r. śmierć poniosło ponad 30 000 osób, a prawie 1 500 000 zostało rannych (w tym ponad 250 000 ciężko);
- B. mając na uwadze, że na jeden wypadek śmiertelny przypadają cztery wypadki prowadzące do trwałej niepełnosprawności, 40 wypadków powodujących lekkie obrażenia, a także 10 wypadków powodujących poważne urazy;
- C. mając na uwadze, że ponad połowa wszystkich wypadków powodujących poważne obrażenia występuje na obszarach miejskich i dotyka w szczególności pieszych, motocyklistów, rowerzystów (w tym użytkowników motorowerów) i innych szczególnie narażonych uczestników ruchu drogowego;
- D. mając na uwadze, że do głównych przyczyn śmierci lub poważnych obrażeń użytkowników ruchu drogowego należą: wadliwy sprzęt, wykonanie i zła konserwacja dróg oraz zachowania kierowców, w tym zbyt szybka jazda; mając na uwadze, że prędkość w bezpośredni sposób wiąże się ze stopniem odniesionych obrażeń oraz że niektóre państwa członkowskie rozważają zwiększenie ograniczeń prędkości na autostradach;
- E. mając na uwadze, że udział w wypadku drogowym to jedna z najczęstszych przyczyn hospitalizacji obywateli UE poniżej 45 roku życia, a wiele z poważnych obrażeń powoduje dożywotnie cierpienie lub trwałą niepełnosprawność;
- F. mając na uwadze, że czas reakcji służb ratunkowych (zasada „złotej godziny”), w tym udzielenie ratującej życie pierwszej pomocy, a także jakość opieki medycznej, decydują w dużej mierze o przeżyciu wypadku;
- G. mając na uwadze, że koszty społeczno-ekonomiczne wypadków drogowych w 2012 r. ⁽¹⁾ oszacowano na 2 % PKB lub na około 250 mld EUR;
- H. mając na uwadze, że europejskie działania w tym zakresie przynoszą pozytywne rezultaty;
1. wspiera inicjatywę Komisji, by w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego nadać poważnym obrażeniom wysoki priorytet;
 2. z zadowoleniem przyjmuje zatwierdzenie przez Komisję wspólnej unijnej definicji poważnych obrażeń opracowanej w oparciu o światową klasyfikację urazów znaną jako Maksymalna skrócona skala obrażeń (Maximum Abbreviated Injury Scale);
 3. wzywa państwa członkowskie do szybkiego wdrożenia wspólnej unijnej definicji poważnych obrażeń powstałych w wypadkach drogowych i na jej podstawie zebrania i przedstawienia danych statystycznych podzielonych ze względu na rodzaj transportu, w tym szczególnie narażonych uczestników ruchu drogowego, a także ze względu na rodzaj infrastruktury drogowej w 2014 r.;
 4. wzywa Komisję, aby na podstawie zebranych danych wyznaczyła ambitny cel ograniczenia obrażeń powstałych w wypadkach drogowych o 40 % w latach 2014–2020 oraz by zachowała światową ideę „Wizja Zero” jako cel długoterminowy;
 5. uważa, że opracowanie wspólnego mechanizmu gromadzenia danych i prezentowania ich nie powinno wstrzymywać pilnych działań podejmowanych na szczeblu unijnym mających na celu ograniczenie liczby osób odnoszących poważne obrażenia w wypadkach drogowych;
 6. z zadowoleniem przyjmuje wyznaczone przez Komisję priorytety dotyczące opracowania jej ogólnej strategii, takie jak zniwelowanie skutków zderzenia, strategia zarządzania podczas wypadku, usługi z zakresu udzielania pierwszej pomocy i ratownictwa oraz procedury w przypadku długoterminowej rehabilitacji, i wzywa do ich niezwłocznego wdrożenia;

⁽¹⁾ Dokument roboczy służb Komisji dotyczący wdrożenia celu nr 6 kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Europejskiej na lata 2011–2020 – etap pierwszy strategii zapobiegania obrażeniom.

Środa, 3 lipca 2013 r.

Niezwłoczne zmniejszenie liczby osób odnoszących poważne obrażenia w wypadkach na europejskich drogach

7. podkreśla, że należy niezwłocznie i w lepszy sposób wdrożyć wszelkie istniejące przepisy oraz podjąć działania na rzecz zniwelowania skutków zderzenia, zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz ograniczenia poważnych obrażeń;
8. wzywa Komisję do przeglądu swoich przepisów dotyczących biernego i aktywnego bezpieczeństwa pojazdów, aby dostosować je do postępu technicznego, oraz do wsparcia wdrażania technologii samochodowych zapewniających przestrzeganie przepisów;
9. wzywa Komisję do wsparcia rozwoju bezpiecznej i inteligentnej infrastruktury drogowej;
10. wzywa Komisję do przedstawienia szczegółowych informacji dotyczących wdrażania przez państwa członkowskie dyrektywy 2011/82/UE w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego;
11. wzywa państwa członkowskie do podejmowania dalszych wysiłków na rzecz zwalczania jazdy pod wpływem alkoholu i narkotyków oraz wymiany najlepszych praktyk dotyczących oceny i rehabilitacji osób popełniających wykroczenia drogowe;

Ochrona szczególnie narażonych uczestników ruchu drogowego

12. zauważa, że piesi i rowerzyści stanowią łącznie 50 % wszystkich ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym na obszarach miejskich, a duża część z nich odnosi poważne obrażenia;
13. popiera monitorowanie i dalszy rozwój standardów technicznych i polityki na rzecz ochrony szczególnie narażonych uczestników ruchu drogowego – osób starszych, małych dzieci, osób niepełnosprawnych oraz rowerzystów, jako część wspólnych starań na rzecz promowania praw szczególnie narażonych uczestników ruchu drogowego w ustawodawstwie i polityce transportu UE;
14. wzywa Komisję do przedstawienia przeglądu obszarów miejskich, na których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h, oraz wpływu takiego ograniczenia prędkości na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych oraz osób z poważnymi obrażeniami;
15. wzywa państwa członkowskie do podkreślenia znaczenia kampanii informacyjnych i szkoleniowych dotyczących bezpieczniejszej jazdy na rowerze i chodzenia pieszo, a także polityki mającej na celu promowanie jazdy na rowerze i chodzenia pieszo, ponieważ bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych w obszarach miejskich zależy w dużej mierze od liczby osób wybierających rower lub chodzenie pieszo jako środek transportu, w stosownym przypadku w połączeniu z mobilnością publiczną i zbiorową;
16. wzywa Komisję do opracowania wytycznych bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach miejskich, które mogłyby zostać uwzględnione w planach zrównoważonej mobilności w mieście (SUMP), oraz do rozważenia połączenia projektów współfinansowania transportu miejskiego z SUMP, których cele zakładają zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych oraz osób odnoszących poważne obrażenia;

Poprawa usług z zakresu udzielania pierwszej pomocy i ratownictwa

17. wzywa państwa członkowskie do wsparcia europejskiego numeru alarmowego „112” oraz do spełnienia do 2015 r. wymogów dotyczących pełnej operacyjności centrów powiadamiania ratunkowego, a także do niezwłocznego rozpoczęcia kampanii szerzących wiedzę w tym zakresie;
18. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący zapewnienia, by we wszystkich nowych homologowanych pojazdach w każdym państwie członkowskim zainstalowany został obowiązkowy system eCall opierający się na publicznym numerze alarmowym „112”, przy zachowaniu przepisów o ochronie danych osobowych;
19. wzywa Komisję, by – uwzględniając najlepsze praktyki stosowane w państwach członkowskich – rozważyła wprowadzenie „jazdy pod nadzorem opiekuna” dla starszych niepełnoletnich kierowców;
20. wzywa państwa członkowskie do systematycznego promowania szkoleń z zakresu udzielania pierwszej pomocy jako sposobu zachęcania świadków wypadku do reagowania i udzielania pomocy ofiarom, zanim na miejsce zdarzenia dotrą służby ratownicze;

Środa, 3 lipca 2013 r.

21. wzywa państwa członkowskie do wspierania współpracy służb ratowniczych oraz projektantów i producentów pojazdów, aby zapewnić przeprowadzanie skutecznych akcji ratowniczych oraz bezpieczeństwo ratownikom i osobom poszkodowanym;

22. wzywa państwa członkowskie do wsparcia wdrażania systemu e-zdrowie, a zwłaszcza wykorzystania systemów inteligentnej komunikacji w transporcie przez zespoły ratownicze, w tym korzystania z tych systemów w pojazdach ratowniczych;

Opieka powypadkowa oraz rehabilitacja długoterminowa

23. zachęca państwa członkowskie do podkreślania znaczenia opieki powypadkowej w ramach ich opieki medycznej, aby w dalszym ciągu poprawiać długoterminową opiekę szpitalną, poszpitalną i rehabilitacyjną, w tym opiekę pourazową i psychologiczną dla osób ocalałych z wypadków drogowych oraz świadków tych wypadków, poprzez np. zapewnienie punktów wsparcia, które pomogą im poprawić jakość życia;

24. wzywa państwa członkowskie do szerzenia wiedzy na temat wpływu poważnych obrażeń poprzez tworzenie bliższych powiązań z innymi środkami mającymi skutki społeczne, takimi jak stopień upośledzenia, niepełnosprawności i niewydolności czynnościowej, a także do opracowania programów edukacyjnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego;

o
o o

25. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

P7_TA(2013)0315

Sytuacja w zakresie praw podstawowych: standardy i praktyka na Węgrzech

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2013 r. w sprawie sytuacji praw podstawowych: standardy i praktyki na Węgrzech (zgodnie z rezolucją Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2012 r.) (2012/2130(INI))

(2016/C 075/09)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 2 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE) określający wartości, na których opiera się Unia,
- uwzględniając art. 3, 4, 6 i 7 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), art. 49, 56, 114, 167 i 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), Kartę praw podstawowych Unii Europejskiej oraz europejską konwencję praw człowieka (EKPC),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 16 lutego 2012 r. w sprawie ostatnich wydarzeń politycznych na Węgrzech ⁽¹⁾, zobowiązującą Komisję Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych, aby we współpracy z Komisją Europejską, Radą Europy i Komisją Wenecką kontrolowała sytuację, sprawdzając, czy zalecenia wyszczególnione w tej rezolucji, zostały wdrożone i w jaki sposób je wdrożono, a także by przedstawiła wyniki tej kontroli w sprawozdaniu,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 10 marca 2011 r. w sprawie ustawy medialnej na Węgrzech ⁽²⁾, jak również rezolucję z dnia 5 lipca 2011 r. w sprawie zmiany węgierskiej konstytucji ⁽³⁾,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2012)0053.

⁽²⁾ Dz.U. C 199 E z 7.7.2012, s. 154.

⁽³⁾ Dz.U. C 33 E z 5.2.2013, s. 17.