15. považuje postup, který vedl k této dohodě na VFR na období 2014–2020, za velmi politováníhodný, neboť ve skutečnosti byl v jeho důsledku Parlament připraven o své rozpočtové pravomoci v pravém slova smyslu, jak jsou stanoveny ve SFEU; domnívá se, že četné schůzky, které v několika uplynulých letech proběhly mezi jeho delegací a jednotlivými předsednictvími Rady u příležitosti příslušných zasedání Rady pro obecné záležitosti, i jeho účast na neformálních schůzkách Rady projednávajících VFR neposloužily jasnému účelu, neboť neměly dopad na ducha, harmonogram nebo obsah jednání nebo na postoj Rady, včetně potřeby rozlišovat legislativní a rozpočtové aspekty dohody o VFR;

16. vyzývá proto Rozpočtový výbor, aby ve spolupráci s Výborem pro ústavní záležitosti vyvodil nezbytné závěry a předložil nové návrhy týkající se podmínek podobných jednání s cílem zajistit demokratickou povahu a transparentnost celého rozpočtového postupu;

17. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Evropské radě, Radě, Komisi, vládám a parlamentům členských států a ostatním dotčeným orgánům a institucím.

P7_TA(2013)0314

Bezpečnost silničního provozu

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 3. července 2013 o bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 – první milník strategie proti zraněním (2013/2670(RSP))

(2016/C 075/08)

Evropský parlament,

— s ohledem na své usnesení ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 ([1]),

— s ohledem na své usnesení ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ ([2]),

— s ohledem na sdělení Komise „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (COM(2010)0389),

— s ohledem na pracovní dokument útvarů Komise „Provádění cíle 6 politiky Evropské komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro roky 2011–2020 – první milník strategie proti úrazům“ (SWD(2013)0094),

— s ohledem na stanovisko Výboru regionů s názvem „Směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ ([3]),

— s ohledem na „Světovou zprávu o předcházení zraněním v silniční dopravě“, kterou v roce 2004 společně zveřejnily Světová banka a WHO,

— s ohledem na své usnesení ze dne 3. července 2012 o systému eCall: nové službě čísla 112 pro občany ([4]) ,

---

([1]) Úř. věst. C 56 E, 26.2.2013, s. 54.
([2]) Úř. věst. C 168 E, 14.6.2013, s. 72.
([3]) Úř. věst. C 166, 7.6.2011, s. 30.
([4]) Přijaté texty, P7_TA(2012)0274.

Středa, 3. července 2013

— s ohledem na otázku položenou Komisi na téma „Bezpečnost silničního provozu 2011–2020 – první milník strategie proti úrazům“ (O-000061/2013 – B7-0211/2013),

— s ohledem na čl. 115 odst. 5 a čl. 110 odst. 2 jednacího řádu,

A. vzhledem k tomu, že v roce 2011 zahynulo při dopravních nehodách v Evropské unii více než 30 000 osob a téměř 1 500 000 osob bylo zraněno (více než 250 000 z nich těžce);

B. vzhledem k tomu, že na jednu nehodu, při níž došlo k úmrtí, připadají další čtyři nehody vedoucí k trvalé invaliditě, 40 nehod s lehkými zraněními a 10 nehod s těžkými zraněními;

C. vzhledem k tomu, že k více než polovině těžkých zranění dochází v městských oblastech a jejich oběťmi jsou zejména chodci, motocyklisté a cyklisté (včetně uživatelů elektrokol) a ostatní zranitelní účastníci silničního provozu;

D. vzhledem k tomu, že hlavními příčinami úmrtí a těžkých zranění v silničním provozu jsou selhání techniky, konstrukce silnice, špatný stav vozovky a nevhodné chování řidiče včetně nedostatečných schopností řidiče ovládat vozidlo při vyšších rychlostech; vzhledem k tomu, že rychlost je v přímém vztahu k závažnosti zranění, a vzhledem k tomu, že některé členské státy zvažují zvýšení nejvyšší povolené rychlosti na dálnicích;

E. vzhledem k tomu, že účast na dopravní nehodě je jedním z nejčastějších důvodů hospitalizace občanů EU mladších 45 let a že řada těžkých zranění vede k celoživotním zdravotním problémům nebo trvalé invaliditě;

F. vzhledem k tomu, že o přežití zraněného do značné míry rozhoduje reakční doba tísňových služeb (zásada „zlaté hodiny“), včetně poskytnutí první pomoci pro záchranu života, a rovněž kvalita péče;

G. vzhledem k tomu, že socioekonomické náklady zranění při dopravních nehodách se odhadují na 2 % HDP, tj. přibližně 250 miliard EUR v roce 2012 ([1]);

H. vzhledem k tomu, že evropská činnost v této oblasti přináší pozitivní výsledky;

1. podporuje iniciativu Komise, aby byla v činnosti týkající se bezpečnosti silničního provozu přiznána vysoká priorita těžkým zraněním;

2. vítá, že Komise přijala společnou unijní definici těžkých zranění na základě celosvětově uznávané klasifikace traumat známé pod označením „Maximum Abbreviated Injury Scale“;

3. vyzývá členské státy, aby rychle začaly uplatňovat společnou unijní definici závažných zranění v silničním provozu a na tomto základě shromáždily a předaly statistické údaje za rok 2014 rozdělené podle jednotlivých způsobů dopravy (včetně údajů o zranitelných účastnících silničního provozu) a podle typu dopravní infrastruktury;

4. žádá Komisi, aby na základě shromážděných údajů stanovila náročný cíl snížení počtu zranění v silničním provozu o 40 % ve srovnání s obdobím 2014–2020 a aby dlouhodobým cílem učinila globální iniciativu „Vision Zero“;

5. je přesvědčen, že vývoj společného mechanismu pro shromaždování a předávání údajů by neměl bránit provádění naléhavě nutné činnosti na úrovni EU, jejímž cílem je snížit počet těžce zraněných osob v silničním provozu;

6. vítá priority, které si Komise stanovila pro rozvoj své globální strategie, tj. zabývat se problematikou účinku nárazů, strategií řízení nehod, první pomoci a tísňových služeb a dlouhodobé rehabilitace, a vyzývá k urychlenému uskutečnění těchto priorit;

([1]) Pracovní dokument útvarů Komise „Provádění cíle 6 politiky Evropské komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro roky 2011 – 2020 první milníky strategie proti úrazům“.

Okamžité snížení počtu těžkých zranění na evropských silnicích

7. zdůrazňuje, že je nutné neprodleně provést celou škálu stávajících právních předpisů a opatření, aby se snížily účinky nárazů, zvýšila bezpečnosti účastníků silničního provozu a klesl počet těžkých zranění;

8. vyzývá Komisi, aby provedla přezkum právních předpisů o pasivní a aktivní bezpečnosti vozidel s cílem přizpůsobit je nejnovějšímu technickému pokroku a aby podporovala používání zařízení ve vozidlech, která pomáhají prosadit dodržování předpisů;

9. žádá Komisi, aby podporovala rozvoj bezpečné a inteligentní silniční infrastruktury;

10. žádá Komisi, aby poskytla podrobné informace o tom, jak členské státy provádějí směrnici 2011/82/EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu;

11. žádá členské státy, aby pokračovaly ve svém boji proti řízení pod vlivem alkoholu a drog a aby si vyměňovaly osvědčené postupy v oblasti posuzování a rehabilitace osob, které spáchaly dopravní přestupek;

Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu

12. poukazuje na to, že v 50 % případů úmrtí při dopravních nehodách ve městech se jedná o chodce nebo cyklisty, kteří rovněž představují velký podíl těžce zraněných;

13. podporuje monitoring a další rozvoj technických norem a politik v oblasti ochrany nejzranitelnějších účastníků silničního provozu – seniorů, malých dětí, zdravotně postižených a cyklistů – jako součást úsilí soustředěného na podporu „práv zranitelných účastníků silničního provozu“ v právních předpisech EU a dopravní politice;

14. žádá Komisi, aby vypracovala přehled městských oblastí s nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h a aby posoudila vliv tohoto rychlostního omezení na počet usmrcených a těžce zraněných osob;

15. vyzývá členské státy, aby zdůraznily význam informačních a osvětových kampaní věnovaných bezpečnější jízdě na kole a chůzi, stejně jako význam politik zaměřených na propagaci cyklistiky a chůze, neboť bezpečnost cyklistů a chodců v městských oblastech má úzký vztah k rozšířenosti cyklistiky a chůze jako forem dopravy, případně i ve spojení s veřejnou a společnou mobilitou;;

16. vyzývá Komisi, aby vypracovala pokyny pro bezpečnost silničního provozu ve městech, které by se mohly stát součástí plánů udržitelné městské mobility, a aby uvažovala o tom, že by spolufinancování dopravních projektů ve městech mělo být vázáno na tyto plány obsahující cíle EU v oblasti snížení počtu obětí a těžce zraněných při dopravních nehodách;

Zlepšování první pomoci a záchranné služby

17. žádá členské státy, aby podpořili evropské číslo tísňového volání 112 a splnily povinnost plně zprovoznit centra tísňového volání do roku 2015 a co nejrychleji uspořádat informační kampaň o jejich zavedení;

18. vítá návrh Komise, aby byla do roku 2015 ve všech členských státech zavedena povinná montáž veřejných systémů eCall využívajícího linku tísňového volání 112 u všech nově schválených typů vozidel, přičemž je však nutné dodržovat předpisy o ochraně osobních údajů;

19. žádá Komisi, aby na základě posouzení osvědčených postupů v členských státech zvážila zavedení „řízení s doprovodem“ v případě starších nezletilých osob;

20. vyzývá členské státy, aby systematicky podporovaly kurzy první pomoci jako způsob zvyšování schopnosti náhodných kolemjdoucích reagovat na dopravní nehodu a pomoci tak obětem před příjezdem záchranné služby;

21. vyzývá členské státy, aby podporovaly spolupráci mezi záchrannou službou a projektanty a výrobci vozidel s cílem zajistit účinný zásah a zaručit bezpečnost pracovníků záchranné služby a zraněných;

22. vyzývá členské státy, aby podporovaly zavádění systémů e-Health, zejména používání inteligentních systémů komunikace v dopravě ze strany záchranných týmů a montáž těchto systémů do vozidel záchranné služby;

Poúrazová péče a dlouhodobá rehabilitace

23. vybízí členské státy k tomu, aby ve svých zdravotnických politikách kladly velký důraz na poúrazovou péči a dále zkvalitňovaly dlouhodobou nemocniční péči, péči po propuštění z nemocnice a rehabilitaci, včetně posttraumatické a psychologické péče účastníků a svědků dopravních nehod, například prostřednictvím asistenčních míst, s cílem pomoci jim zlepšit kvalitu života;

24. vyzývá členské státy, aby zlepšily informovanost o důsledcích těžkých zranění tím, že vytvoří úzké vazby na ostatní opatření se sociálními dopady, jako je úroveň poškození, zdravotní postižení a funkční neschopnost, a budou vyvíjet vzdělávací programy v oblasti bezpečnosti silničního provozu;

o

o o

25. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Komisi a vládám a parlamentům členských států.

P7_TA(2013)0315

Stav dodržování základních práv: normy a postupy v Maďarsku

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 3. července 2013 o stavu dodržování základních práv: normy a postupy v Maďarsku (v souladu s usnesením Evropského parlamentu ze dne 16. února 2012) (2012/2130(INI))

(2016/C 075/09)

Evropský parlament,

— s ohledem na článek 2 Smlouvy o Evropské unii (SEU), v kterém jsou uvedeny hodnoty, na nichž je založena Unie,

— s ohledem na články 3, 4, 6 a 7 Smlouvy o Evropské unii (SEU), na články 49, 56, 114, 167 a 258 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), na Listinu základních práv Evropské Unie a na Evropskou úmluvu o lidských právech,

— s ohledem na své usnesení ze dne 16. února 2012 o aktuálním vývoji politické situace v Maďarsku ([1]), v němž Evropský parlament pověřil Výbor pro občanské svobody, spravedlnost a občanské věci, aby ve spolupráci s Evropskou komisí, Radou Evropy a Benátskou komisí sledoval, zda a jakým způsobem jsou uplatňována doporučení uvedená v daném usnesení, a aby o svých zjištěních podal zprávu,

— s ohledem na své usnesení ze dne 10. března 2011 o zákoně o sdělovacích prostředcích v Maďarsku ([2]) a na své usnesení ze dne 5. července 2011 o přepracované maďarské ústavě ([3]),

([1]) Přijaté texty, P7_TA(2012)0053.
([2]) Úř. věst. C 199 E, 7.7.2012, s. 154.
([3]) Úř. věst. C 33 E, 5.2.2013, s. 17.