

Onsdagen den 3 juli 2013

15. Europaparlamentet anser att det förfarande som ledde fram till denna överenskommelse om den fleråriga budgetramen 2014–2020 är mycket beklagligt eftersom det i själva verket har berövat parlamentet på dess verkliga befogenheter i budgetfrågor, vilka slås fast i EUF-fördraget. Parlamentet anser att de många möten som hållits under de senaste åren mellan parlamentets delegation och de olika ordförandeskapen i rådet vid sidan av relevanta möten i rådet (allmänna frågor), liksom delegationens deltagande i informella rådsmöten om den fleråriga budgetramen inte har tjänat något verkligt syfte, eftersom de inte på något sätt påverkat vare sig förhandlingarnas anda, tidsplan eller innehåll eller rådets ståndpunkt, inbegripet behovet av att skilja mellan budgetramsöverenskommelsens rättsliga och budgetmässiga aspekter.

16. Europaparlamentet uppmanar därför parlamentets budgetutskott att i samarbete med utskottet för konstitutionella frågor dra nödvändiga slutsatser och lägga fram nya förslag om formerna för sådana förhandlingar, i syfte att säkerställa att hela budgetförfarandet är både demokratiskt och öppet till sin natur.

17. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till Europeiska rådet, rådet, kommissionen, medlemsstaternas parlament och regeringar samt till övriga berörda institutioner och organ.

---

P7\_TA(2013)0314

## Trafiksäkerhet

### Europaparlamentets resolution av den 3 juli 2013 om trafiksäkerhet 2011–2020 – de första milstolparna i arbetet för en skadestrategi (2013/2670(RSP))

(2016/C 075/08)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av sin resolution av den 27 september 2011 om europeisk trafiksäkerhet 2011–2020 <sup>(1)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 15 december 2011 om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem <sup>(2)</sup>,
- med beaktande av kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* (COM(2010)0389),
- med beaktande av kommissionens arbetsdokument *On the Implementation of objective 6 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020 – First milestone towards an injury strategy* (SWD(2013)0094),
- med beaktande av yttrandet från Regionkommittén om politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 <sup>(3)</sup>,
- med beaktande av den av Världsbanken och WHO 2004 gemensamt publicerade rapporten *World report on road traffic injury prevention*,
- med beaktande av sin resolution av den 3 juli 2012 om eCall: en ny 112-tjänst för medborgarna <sup>(4)</sup>,

---

<sup>(1)</sup> EUT C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

<sup>(2)</sup> EUT C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

<sup>(3)</sup> EUT C 166, 7.6.2011, s. 30.

<sup>(4)</sup> Antagna texter, P7\_TA(2012)0274.

**Onsdagen den 3 juli 2013**

— med beaktande av frågan till kommissionen *Trafiksäkerhet 2011–2020 – de första milstolparna i arbetet för en skadestrategi* (O-000061/2013 – B7-0211/2013),

— med beaktande av artiklarna 115.5 och 110.2 i arbetsordningen och av följande skäl:

A. Under 2011 omkom mer än 30 000 människor i trafikolyckor i EU och nästan 1,5 miljoner uppgavs ha skadats (mer än 250 000 av dem svårt).

B. För varje dödsolycka sker det ytterligare fyra olyckor som leder till bestående invaliditet, 40 olyckor som förorsakar lätta skador och 10 olyckor som förorsakar svåra skador.

C. Mer än hälften av alla svårt skadade har råkat ut för en olycka i en tätort. Dessa olyckor drabbar särskilt fotgängare, motorcyklister, cyklister (inklusive elcyklister) och andra oskyddade trafikanter.

D. De främsta orsakerna till dödsolyckor och svåra skador är fordonsfel, dålig vägplanering, bristfälligt vägunderhåll samt förarens beteende, bland annat förmågan att hålla rätt hastighet. Det finns ett direkt samband mellan hastighet och hur svår olyckan är. Vissa medlemsstater överväger att höja hastighetsgränserna på sina motorvägar.

E. Trafikolyckor är en av de vanligaste orsakerna till att EU-medborgare under 45 år tas in på sjukhus, och många svåra skador leder till livslångt lidande eller bestående invaliditet.

F. Räddningstjänsternas svarstid (den gyllene timmens princip), inklusive livräddande första hjälp och kvaliteten på vården, är avgörande om offren ska överleva olyckan.

G. De socioekonomiska kostnaderna för trafikskador uppskattas till 2 procent av BNP, eller cirka 250 miljarder euro 2012 <sup>(1)</sup>.

H. Europeiska åtgärder på detta område uppvisar positiva resultat.

1. Europaparlamentet stöder kommissionens initiativ om att fästa särskild vikt vid svåra skador i arbetet för att öka trafiksäkerheten.

2. Europaparlamentet välkomnar att kommissionen antagit en gemensam EU-definition av svåra skador som grundar sig på den internationellt godkända klassificeringen av person med multipla skador, *Maximum Abbreviated Injury Scale*.

3. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att snabbt införa den gemensamma EU-definitionen av svåra trafikskador och att på grundval av denna sammanställa och rapportera om statistik per transportmedel, inklusive oskyddade trafikanter, samt per väginfrastrukturslag före 2014.

4. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på grundval av de insamlade uppgifterna fastställa ett ambitiöst mål för att minska trafikskadorna med 40 procent under perioden 2014–2020 och att fastställa nollvisionen som ett långsiktigt mål.

5. Europaparlamentet anser att utarbetandet av en gemensam mekanism för informationsinsamling och rapportering inte får förhindra att brådskande åtgärder vidtas på EU-nivå för att minska antalet svårt skadade i trafikolyckor.

6. Europaparlamentet välkomnar kommissionens prioriteringar för utvecklandet av sin globala strategi, rörande bland annat åtgärder för att minska skadorna vid kollisioner, en strategi för olycksfallshantering, första hjälpen och räddningstjänster och långsiktig rehabilitering, och kräver att dessa prioriterade mål ska genomföras omedelbart.

---

<sup>(1)</sup> Kommissionens arbetsdokument *On the Implementation of objective 6 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011–2020 – First milestone towards an injury strategy*.

Onsdagen den 3 juli 2013

**En omedelbar minskning av de svåra skadorna i trafikolyckor i EU**

7. Europaparlamentet understryker att en stor del av befintliga lagar och åtgärder måste genomföras så snart som möjligt på ett effektivare sätt för att minska skador vid kollisioner, öka trafikanternas säkerhet och minska de svåra skadorna.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se över sin lagstiftning om aktiv och passiv fordonssäkerhet för att anpassa den till den senaste tekniska utvecklingen och att stödja införandet av olycksförebyggande teknik i bilarna.
9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att stödja utvecklingen av en säker och intelligent väginfrastruktur.
10. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta fram detaljerade uppgifter om hur medlemsstaterna införlivar direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.
11. Europaparlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna att fortsätta sina insatser för att bekämpa körning under påverkan av alkohol eller andra droger och att utbyta erfarenheter om bästa praxis när det gäller att analysera och rehabilitera trafiksyndare.

**Att skydda oskyddade trafikanter**

12. Europaparlamentet konstaterar att fotgängare och cyklister tillsammans står för 50 procent av alla trafikolyckor i tätorter och för en stor del av de svåra skadorna.
13. Europaparlamentet stöder övervakning och vidareutveckling av tekniska normer och politiska riktlinjer för skydd av de mest oskyddade trafikanterna, med andra ord, äldre, barn, personer med funktionshinder och cyklister, som en del av en samordnad ansträngning för att främja de oskyddade trafikanternas rättigheter i EU:s lagstiftning och transportpolitik.
14. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lämna en översikt över tätorter med en hastighetsbegränsning på 30 km/h samt över vilka effekter hastighetsminskningen haft på att minska antalet dödsolyckor och svårt skadade.
15. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att understryka vikten av informations- och utbildningskampanjer om säkrare cykling och gångtrafik och om politiska kampanjer som syftar till att främja cykling och gångtrafik, eftersom cyklisternas och fotgängarnas säkerhet i tätorter har ett starkt samband med cykling och gångtrafik som transportsätt, vid behov i kombination med kollektivtrafik.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta riktlinjer för vägsäkerheten i tätorter som kunde tas med i handlingsplanerna för rörlighet i städerna och att överväga att koppla samman EU-finansiering av transportprojekt i städerna med dessa handlingsplaner som innehåller EU:s minskningsmål för dödsolyckor och svåra skador.

**Bättre första hjälp och effektivare räddningstjänster**

17. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att stödja det europeiska larmnumret 112 och att uppfylla kraven på att göra larmcentralerna klara att tas i bruk 2015 och att så snart som möjligt genomföra en kampanj för att informera om att centralerna införs.
18. Europaparlamentet välkomnar kommissionens förslag om att ett allmänt 112-baserat eCall-system ska tas i bruk i alla nya typgodkända bilar i alla medlemsstater senast 2015 och att dataskyddsbestämmelserna ska respekteras i samband med detta.
19. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga att införa handledd övningskörning för äldre underåriga och att ta del av bästa praxis i medlemsstaterna.
20. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att systematiskt främja förstahjälpsutbildning som ett sätt att öka förbipasserandes möjligheter att vid en olycka hjälpa offer innan räddningstjänsterna kommer.

Onsdagen den 3 juli 2013

21. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att främja samarbete mellan räddningstjänsterna och bildesigners och biltillverkare för att garantera effektiva insatser och säkerhet för räddningspersonalen och de skadade.
22. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att främja genomförandet av e-hälsosystem, särskilt användningen av intelligenta transportkommunikationssystem av räddningspersonal, bland annat i räddningsfordon.

### **Vården efter olyckor och långtidsrehabilitering**

23. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att understryka vikten av vård efter olyckor i sin hälso- och sjukvårdspolitik och att ytterligare förbättra långtidssjukvården, vården efter sjukhusvistelsen och rehabilitering, bland annat traumavård och psykologisk hjälp till överlevande och vittnen till en trafikolycka, genom till exempel, hjälpstationer för att hjälpa dem att förbättra livskvaliteten.
24. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att förbättra medvetenheten om följderna av svåra skador genom närmare samarbete med andra åtgärder med social inverkan, såsom graden av funktionsnedsättning, funktionshinder och invaliditet, och att utveckla utbildningsprogram om vägsäkerhet.

o  
o o

25. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till kommissionen och till medlemsstaternas regeringar och parlament.

P7\_TA(2013)0315

## **Grundläggande rättigheter: standarder och praxis i Ungern**

**Europaparlamentets resolution av den 3 juli 2013 om situationen vad gäller grundläggande rättigheter: standarder och praxis i Ungern (i enlighet med Europaparlamentets resolution av den 16 februari 2012) (2012/2130(INI))**

(2016/C 075/09)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av artikel 2 i fördraget om Europeiska unionen, där de värden som unionen bygger på fastställs,
- med beaktande av artiklarna 3, 4, 6 och 7 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget), artiklarna 49, 56, 114, 167 och 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna,
- med beaktande av sin resolution av den 16 februari 2012 om den senaste politiska utvecklingen i Ungern <sup>(1)</sup>, i vilken utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor fick i uppdrag att tillsammans med kommissionen, Europarådet och Venedigkommissionen följa upp frågan om huruvida och på vilka sätt de rekommendationer som fastställdes i resolutionen hade genomförts samt att lägga fram sina resultat i ett betänkande,
- med beaktande av sina resolutioner av den 10 mars 2011 om den ungerska medielagen <sup>(2)</sup> och av den 5 juli 2011 om Ungerns reviderade grundlag <sup>(3)</sup>,

<sup>(1)</sup> Antagna texter, P7\_TA(2012)0053.

<sup>(2)</sup> EUT C 199 E, 7.7.2012, s. 154.

<sup>(3)</sup> EUT C 33 E, 5.2.2013, s. 17.