EVROPSKÝ PARLAMENT 2009 - 2014

Dokument ze zasedání

26. 6. 2013 B7-0318/2013

NÁVRH USNESENÍ

předložený na základě otázky k ústnímu zodpovězení B7-0211/2013

v souladu s čl. 115 odst. 5 jednacího řádu

o bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 – první milník strategie proti zraněním
(2013/2670(RSP))

Brian Simpson
za Výbor pro dopravu a cestovní ruch

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

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“ (SDW(2013)0094),

– s ohledem na stanovisko Výboru regionů s názvem „Směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (CdR 296/2010),

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

– s ohledem na svou zprávu ze dne 22. června 2012 o systému eCall: nové službě čísla 112 pro občany[3] ,

– 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;

[1] Přijaté texty, P7_TA(2011)0408.
[2] Přijaté texty, P7_TA(2011)0584.
[3] Přijaté texty, P7_TA(2012)0274.

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;

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 uvažovaly o účinných a inovativních metodách, jak přimět k dodržování dopravních předpisů chodce a cyklisty, neboť ti často riskují život, aniž by si to uvědomili; zdůrazňuje význam informačních kampaní věnovaných bezpečnému chování a vlastní ochraně, stejně jako význam politik zaměřených na propagaci cyklistiky, neboť bezpečnost cyklistů v městských oblastech má úzký vztah k rozšířenosti cyklistiky jako formy dopravy;

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 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;

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