PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

26.6.2013 B7-0318/2013

PROJEKT REZOLUCJI

złożony w następstwie pytania wymagającego odpowiedzi ustnej B7-0211/2013

zgodnie z art. 115 ust. 5 Regulaminu

w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2011–2020 – pierwsze etapy strategii zapobiegania obrażeniom

2013/2670 (RSP)

Brian Simpson

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

B7-0211/2013

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2011–2020 – pierwsze etapy strategii zapobiegania obrażeniom

2013/2670 (RSP)

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 obrażeniom” (SWD(2013)0094),

– uwzględniając opinię Komitetu Regionów zatytułowaną „Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (CdR 296/2010),

– uwzględniając „Raport na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych”, opublikowany wspólnie przez Bank Światowy i WHO w 2004 r.,

– uwzględniając swoje sprawozdanie z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie systemu wzywania pomocy eCall: nowej usługi 112 dla obywateli[3],

– 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);

---

[1] Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0408.

[2] Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0584.

[3] Teksty przyjęte, P7_TA(2012)0274.

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.;

---

[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.

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;

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;

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 pochylenia się nad skutecznymi i innowacyjnymi metodami egzekwowania przepisów ruchu drogowego dla pieszych i rowerzystów, którzy czasami nieświadomie sprowadzają na siebie zagrożenia; podkreśla znaczenie kampanii informacyjnych dotyczących bezpiecznego zachowania i własnej ochrony, a także polityki mającej na celu promowanie jazdy na rowerze, ponieważ bezpieczeństwo rowerzystów na obszarach miejskich zależy w dużej mierze od liczby osób wybierających rower jako środek transportu;

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;

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;

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