Четвъртък, 16 февруари 2023 г.

P9_TA(2023)0058

Разработване на стратегия на ЕС в областта на велосипедния транспорт

Резолюция на Европейския парламент от 16 февруари 2023 г. относно разработването на стратегия на ЕС в областта на велосипедния транспорт (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Европейският парламент,

— като взе предвид пакета на Комисията „Подготвени за цел 55“ от 14 юли 2021 г. относно изпълнението на Европейския зелен пакт,

— като взе предвид съобщението на Комисията от 18 май 2022 г., озаглавено „План на ЕС за енергоспестяване“ (COM(2022)0240),

— като взе предвид съобщението на Комисията от 14 декември 2021 г., озаглавено „Новата рамка на ЕС за градска мобилност“ (COM(2021)0811),

— като взе предвид съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (COM(2020)0789),

— като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/73 на Комисията от 17 януари 2019 г. за налагане на окончателно антидъмпингово мито и окончателно събиране на временното мито, наложено върху вноса на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република ([1]),

— като взе предвид становището на Европейския комитет на регионите от 12 октомври 2016 г., озаглавено „Пътна карта на ЕС в областта на велосипедния транспорт“ ([2]),

— като взе предвид Специален доклад № 6/2020 на Европейската сметна палата (ЕСП), озаглавен „Устойчива градска мобилност в ЕС — не е възможен съществен напредък без ангажираност на държавите членки“,

— като взе предвид съобщението на Комисията от 10 март 2020 г., озаглавено „Нова промишлена стратегия за Европа“ (COM(2020)0102),

— като взе предвид своята резолюция от 20 януари 2021 г. относно преразглеждането на насоките за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) ([3]),

— като взе предвид своята резолюция от 6 октомври 2021 г. относно „Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021 — 2030 г. — следващи стъпки към „Нулева смъртност“ ([4]),

— като взе предвид реч, произнесена на 30 юни 2022 г. от Франс Тимерманс, изпълнителен заместник-председател на Комисията, по време на срещата на високо равнище относно колоезденето в Копенхаген,

— като взе предвид принципа на субсидиарност, по-специално член 5, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,

— като взе предвид Декларацията на държавите за колоезденето като транспорт, благоприятен за климата, одобрена по време на люксембургското председателство на ЕС през октомври 2015 г.,

([1]) ОВ L 16, 18.1.2019 г., стр. 108.
([2]) ОВ C 88, 21.3.2017 г., стр. 49.
([3]) ОВ C 456, 10.11.2021 г., стр. 47.
([4]) ОВ C 132, 24.3.2022 г., стр. 45.

— като взе предвид целите на ООН за устойчиво развитие, по-специално цел 11 относно устойчиви градове и общности, в която се счита, че велосипедният транспорт прави градовете и населените места по-приобщаващи, безопасни, издръжливи и устойчиви,

— като взе предвид изявлението на Комисията от 7 юли 2022 г. в отговор на въпроса до Комисията относно разработването на стратегия на ЕС в областта на велосипедния транспорт (O-000025/2022 — B9-0017/2022),

— като взе предвид член 132, параграф 2 от своя Правилник за дейността,

— като взе предвид предложението за резолюция на комисията по транспорт и туризъм,

А. като има предвид, че транспортът е значителен източник на замърсяване на въздуха, и като има предвид, че устойчивите видове транспорт като колоезденето са от съществено значение за постигането на целите на ЕС в областта на климата и намаляването на замърсяването и за постигането на неговите амбиции в инициативите на ЕС „План за енергоспестяване“ и REPowerEU;

Б. като има предвид, че колоезденето носи много ползи, например по-добро здраве, намаляване на задръстванията по пътищата и шумово замърсяване, подобряване на качеството на въздуха, икономически растеж и екологични и социални ползи;

В. като има предвид, че колоезденето е сравнително евтино транспортно средство, което повечето граждани могат да си позволят, и насърчава устойчивата икономика;

Г. като има предвид, че е необходима по-безопасна велосипедна инфраструктура, за да се отключи потенциалът на колоезденето, което е ценна алтернатива за пътувания на кратки разстояния;

Д. като има предвид, че велосипедната екосистема на ЕС вече представлява над 1 000 малки и средни предприятия (МСП) и 1 милиона работни места, а до 2030 г. може да нарасне до 2 милиона работни места; като има предвид, че електрическите велосипеди представляват възможност за растеж на велосипедната промишленост, като предоставят потенциал за създаване на „зелени“ работни места и поемане на преквалифицирани работници от други сектори;

Е. като има предвид, че липсата на сигурни паркинги и на мерки за предотвратяване на кражбите, както и липсата на специални велосипедни алеи, се считат за двете основни пречки пред привличането на нови ползватели и осъществяването на пълния потенциал на колоезденето в градовете;

1. счита, че колоезденето следва да бъде признато за пълноценен вид транспорт; изисква от Комисията да разработи специална европейска стратегия в областта на велосипедния транспорт, за да може до 2030 г. да се увеличат двойно километрите, изминати с велосипед в Европа; призовава Комисията да гарантира хармонизираното събиране на данни относно велосипедния транспорт, включително промишлени данни;

2. отбелязва, че в резултат на пандемията от COVID-19 и нарастващата цена на изкопаемите горива след незаконната агресивна война на Русия срещу Украйна използването на велосипедния транспорт се е повишило; насърчава регионалните и местните органи да обмислят поддържането на велосипедната инфраструктура, въведена в отговор на пандемията, чрез своите редовни процеси на градско планиране, и да предприемат конкретни действия за правилно интегриране на велосипедния транспорт в своите рамки за градска мобилност, като същевременно признават потенциала му да допринесе за по-добра свързаност между крайградските райони и градските центрове, по-специално чрез велосипедни магистрали;

3. насърчава, с оглед насърчаване на мултимодалността, създаването на полезни взаимодействия между колоезденето и другите видове транспорт, например предоставяне на повече места за велосипеди във влаковете и осигуряване на по-сигурни зони за паркиране на велосипеди на гарите и в центровете за мобилност;

4. счита, че при изграждането или модернизирането на инфраструктурата на TEN-T европейските политики и подкрепа следва надлежно да вземат предвид възможностите за използване на велосипед, включително добавянето на велосипедни алеи, успоредни на железопътните линии и вътрешните водни пътища, когато това е осъществимо;

5. насърчава държавите членки и местните органи значително да увеличат инвестициите в изграждането на отделна велосипедна инфраструктура, да интегрират в своите мрежи от планове за мобилност схеми за финансово достъпни електрически велосипеди и съвместно използване на велосипеди, както и да отразят колоезденето като жизненоважно решение за „последната миля“ в градските възли;

6. подчертава, че планирането на градската инфраструктура следва да бъде разработено в съответствие със законодателството на ЕС в областта на пътната безопасност, включително със стандартите за безопасност за колоезденето; призовава Комисията да ускори работата си по насоките относно свързаните с качеството изисквания за висококачествена и безопасна велосипедна инфраструктура, предвидени в Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури ([5]); подчертава, че е необходимо да се подобрят технологиите за интелигентни транспортни системи, така че те да могат по-добре да разпознават велосипедистите по пътищата;

7. призовава Комисията да признае велосипедната промишленост, включително производството на акумулаторни батерии за електрически велосипеди и кръговата икономика, по-специално МСП, като легитимни партньори в екосистемата за мобилност на промишлената стратегия на ЕС и в програмите за промишлена инфраструктура и схемите за финансиране; призовава Комисията и държавите членки да насърчават проекти в областта на колоезденето и свързаните с него сектори като мобилност, туризъм, здравеопазване и спорт, наред с другото;

8. призовава Комисията и държавите членки да подкрепят производството на „произведени в Европа“ велосипеди и компоненти, като по този начин стимулират конкурентоспособността на промишлеността на ЕС, чрез преодоляване на недостига на инвестиции, поддържане на еднакви условия на конкуренция в световен мащаб и стимулиране на връщането на производството и сигурността на веригата на доставки, както и чрез насърчаване на висококачествени работни места, създаване на велосипедни клъстери и подобряване на професионалното обучение, свързано със сектора;

9. призовава Комисията и държавите членки да гарантират достъпността на колоезденето за лица с намалена подвижност, както и да направят колоезденето финансово достъпно за уязвимите групи; отбелязва, че Европейският социален фонд за климата и структурните и инвестиционните фондове могат да помогнат на тези, които са най-силно засегнати от „транспортна бедност“, като подкрепят закупуването на велосипеди или достъпа до услуги за съвместно ползване на велосипеди;

10. призовава Комисията, държавите членки и регионалните и местните органи да провеждат образователни кампании и обучение, включително информационни кампании, с цел повишаване на осведомеността относно пътната безопасност и подпомагане на безопасното използване на велосипеди и електрически велосипеди; освен това призовава Комисията да предложи насоки относно безопасното колоездене (каски, възрастови ограничения, превоз на деца и др.) и изисква да се обърне специално внимание на насърчаването на колоезденето сред жените и възрастните хора, по-специално като се подобри безопасността;

11. отбелязва в този контекст, че правилното прилагане и наблюдение са от съществено значение за безопасността и сигурността на ползвателите, и призовава да се постави акцент върху прилагането на съществуващите правила, за да се гарантира взаимното зачитане на различните видове транспорт;

12. подчертава потенциала на електрическите велосипеди за повишено използване на велосипедния транспорт; отбелязва, че за да се поддържа бързото внедряване и достъп до електрически велосипеди, е необходимо на електрически подпомаганите велосипеди, които могат да достигнат скорост до 25 км/ч, да се даде подходяща правна квалификация както в законодателството на ЕС, така и в националното законодателство;

13. посочва, че при жилищното планиране следва да се обърне дължимото внимание на безопасните и сигурни места за паркиране на велосипеди и капацитета за зареждане на електрически велосипеди;

14. насърчава дружествата, публичните организации и институциите да насърчават колоезденето чрез специфични стимули, включително програми за служителите и създаването на достатъчно места за паркиране на велосипеди със зарядни устройства за електрически велосипеди, както и чрез осигуряване на подходящи санитарни съоръжения;

15. подчертава, че е необходимо велосипедният туризъм и колоезденето в селските райони да бъдат подкрепени чрез ускоряване на развитието на мрежата EuroVelo и нейните 17 маршрута, по-специално като се осигури по-силна подкрепа и като се използват полезните взаимодействия с мрежата TEN-T;

16. насърчава държавите членки да намалят ставките на ДДС за доставката, наемането и ремонта на велосипеди и електрически велосипеди;

17. призовава Комисията да обяви 2024 г. за „Европейска година на колоезденето“;

18. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Комисията и на държавите членки и техните парламенти.

([5]) Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 305, 26.11.2019 г., стр. 1).