Čtvrtek 16. února 2023

P9_TA(2023)0058

Vytvoření strategie EU pro cyklistiku

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2023 o vytvoření strategie EU pro cyklistiku (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Evropský parlament,

— s ohledem na balíček „Fit for 55“ předložený Komisí dne 14. července 2021 o plnění Zelené dohody pro Evropu,

— s ohledem na sdělení Komise ze dne 18. května 2022 nazvané „Úspory energie v EU“ (COM(2022)0240),

— s ohledem na sdělení Komise ze dne 14. prosince 2021 nazvané „Nový rámec EU pro městskou mobilitu“ (COM(2021)0811),

— s ohledem na sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020)0789),

— s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/73 ze dne 17. ledna 2019 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky ([1]),

— s ohledem na stanovisko Evropského výboru regionů ze dne 12. října 2016 nazvané „Plán EU pro cyklistiku“ ([2]),

— s ohledem na zvláštní zprávu Evropského účetního dvora č. 6/2020 nazvanou „Udržitelná městská mobilita v EU: bez odhodlání členských států není možné podstatné zlepšení“,

— s ohledem na sdělení Komise ze dne 10. března 2020 nazvané „Nová průmyslová strategie pro Evropu“ (COM(2020)0102),

— s ohledem na své usnesení ze dne 20. ledna 2021 o přezkumu hlavních směrů pro transevropské dopravní sítě (TEN-T) ([3]),

— s ohledem na své usnesení ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“ ([4]),

— s ohledem na projev, který dne 30. června 2022 pronesl výkonný místopředseda Komise Frans Timmermans na cyklistickém summitu v Kodani,

— s ohledem na zásadu subsidiarity, a zejména na čl. 5 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,

— s ohledem na prohlášení členských států o „cyklistice jakožto způsobu dopravy šetrném ke klimatu“, které bylo schváleno během lucemburského předsednictví EU v říjnu 2015,

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

— s ohledem na cíle udržitelného rozvoje OSN, zejména na cíl č. 11 „Udržitelná města a obce“, podle něhož je cyklistika považována za prostředek k tomu, aby města a lidská sídla byla inkluzivnější, bezpečnější, odolnější a udržitelnější,

— s ohledem na prohlášení Komise ze dne 7. července 2022 v odpovědi na otázku předloženou Komisi týkající se vytvoření strategie EU pro cyklistiku (O-000025/2022 – B9-0017/2022),

— s ohledem na čl. 132 odst. 2 jednacího řádu,

— s ohledem na návrh usnesení Výboru pro dopravu a cestovní ruch,

A. vzhledem k tomu, že doprava je významným zdrojem znečištění ovzduší a že udržitelné způsoby dopravy, jako je cyklistika, jsou zásadní pro splnění cílů EU v oblasti klimatu a snížení znečištění a pro naplnění jejích ambicí v rámci iniciativ EU „Úspory energie“ a REPowerEU;

B. vzhledem k tomu, že cyklistika přináší mnoho výhod, jako jsou lepší zdravotní stav, snížení dopravních zácp a hlukového znečištění, zlepšení kvality ovzduší, hospodářský růst a environmentální a sociální přínosy;

C. vzhledem k tomu, že jízdní kolo je relativně levný dopravní prostředek, který si může dovolit většina občanů a který podporuje udržitelné hospodářství;

D. vzhledem k tomu, že je k využití potenciálu cyklistiky, která je cennou alternativou pro cestování na krátké vzdálenosti, zapotřebí více bezpečné cyklistické infrastruktury;

E. vzhledem k tomu, že ekosystém cyklistiky v EU již nyní představuje více než 1 000 malých a středních podniků a 1 milion pracovních míst a do roku 2030 se může rozšířit na 2 miliony pracovních míst; vzhledem k tomu, že elektrokola představují příležitost pro růst cyklistického průmyslu, který má potenciál vytvářet zelená pracovní místa a absorbovat rekvalifikované pracovníky z jiných odvětví;

F. vzhledem k tomu, že nedostatek zabezpečených parkovacích míst a opatření proti krádežím, jakož i nedostatek vyhrazených stezek pro cyklisty jsou považovány za dvě hlavní překážky, které brání přilákání nových uživatelů a dosažení plného potenciálu cyklistiky ve městech;

1. domnívá se, že cyklistika by měla být uznána jako plnohodnotný druh dopravy; žádá Komisi, aby vypracovala zvláštní evropskou strategii pro cyklistiku s cílem zdvojnásobit do roku 2030 počet kilometrů ujetých na jízdním kole v Evropě; vyzývá Komisi, aby zajistila harmonizované shromažďování údajů o cyklistice, včetně údajů průmyslu;

2. bere na vědomí nárůst cyklistiky v reakci na pandemii COVID-19 a rostoucí ceny fosilních paliv po nezákonné útočné válce Ruska proti Ukrajině; vybízí regionální a místní orgány, aby zvážily zachování cyklistické infrastruktury, která byla zavedena v reakci na pandemii, prostřednictvím běžných procesů územního plánování a aby přijaly konkrétní opatření k řádnému začlenění cyklistiky do svých rámců městské mobility a zároveň uznaly její potenciál přispět k lepšímu propojení příměstských oblastí s centry měst, zejména prostřednictvím cyklistických dálnic;

3. s ohledem na podporu multimodality vybízí k vytváření synergií mezi cyklistickou dopravou a ostatními druhy dopravy, například zpřístupněním většího počtu míst pro jízdní kola ve vlacích a zajištěním více zabezpečených parkovacích míst pro jízdní kola na nádražích a v uzlech mobility;

4. domnívá se, že evropské politiky a podpora by měly při budování nebo modernizaci infrastruktury sítě TEN-T náležitě zohlednit umožnění cyklistické dopravy, včetně přidání stezek pro cyklisty souběžně s železničními tratěmi a vnitrozemskými vodními cestami, pokud je to v praxi možné;

5. vybízí členské státy a místní orgány, aby výrazně zvýšily investice do výstavby oddělené cyklistické infrastruktury, začlenily do svých plánů mobility cenově dostupné systémy elektrokol a sdílení jízdních kol a zohlednily cyklistiku jako důležité řešení „na poslední míli“ v městských uzlech;

6. zdůrazňuje, že plánování městské infrastruktury by mělo být rozvíjeno v souladu s právními předpisy EU o bezpečnosti silničního provozu, včetně bezpečnostních norem pro cyklistickou dopravu; vyzývá Komisi, aby urychlila práci na pokynech týkajících se kvalitativních požadavků na kvalitní a bezpečnou cyklistickou infrastrukturu stanovených ve směrnici o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (směrnice (EU) [5]); zdůrazňuje potřebu zdokonalit technologie inteligentních dopravních systémů tak, aby lépe rozpoznávaly cyklisty na silnici;

7. vyzývá Komisi, aby uznala cyklistický průmysl, včetně výroby baterií pro elektrokola a oběhového hospodářství, a zejména malé a střední podniky za legitimní partnery v rámci ekosystému mobility průmyslové strategie EU a programů a režimů financování průmyslové infrastruktury; vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly projekty zaměřené na cyklistiku a související odvětví, jako jsou mimo jiné mobilita, cestovní ruch, zdraví a sport;

8. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly výrobu jízdních kol a jejich částí „Made in Europe“, a tím stimulovaly konkurenceschopnost průmyslu EU tím, že překlenou investiční mezeru, zachovají rovné podmínky na celosvětové úrovni a podpoří relokalizaci a bezpečnost dodavatelského řetězce a také podpoří kvalitní pracovní místa, vytvoří cyklistické klastry a posílí odborné vzdělávání v souvislosti s tímto odvětvím;

9. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily přístupnost cyklistiky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a aby zajistily cenovou dostupnost cyklistiky pro zranitelné skupiny; upozorňuje, že evropský Sociální fond pro klimatická opatření a strukturální a investiční fondy mohou pomoci těm, kteří jsou nejvíce postiženi „dopravní chudobou“, a to podporou nákupu jízdních kol nebo přístupu ke službám sdílení jízdních kol;

10. vyzývá Komisi, členské státy a regionální a místní orgány, aby prováděly vzdělávací kampaně a školení, včetně informačních kampaní, s cílem zvýšit povědomí o bezpečnosti silničního provozu a podpořit bezpečné používání jízdních kol a elektrokol; dále vyzývá Komisi, aby navrhla pokyny pro bezpečnou jízdu na kole (přilby, věková omezení, přeprava dětí atd.), a žádá, aby byla věnována zvláštní pozornost podpoře jízdy na kole u žen a starších osob, zejména prostřednictvím zvýšení bezpečnosti;

11. v této souvislosti konstatuje, že řádné prosazování a kontrola jsou zásadní pro bezpečnost uživatelů, a vyzývá k tomu, aby byl kladen důraz na prosazování stávajících pravidel s cílem zajistit harmonickou koexistenci různých druhů dopravy;

12. zdůrazňuje potenciál elektrokol pro nárůst cyklistiky; konstatuje, že pro udržení rychlého šíření a přístupu k elektrokolům je třeba, aby byla elektrokola s asistenčními systémy schopná dosáhnout rychlosti až 25 km/h řádně právně klasifikována v právních předpisech EU i členských států;

13. poukazuje na to, že při plánování bytové zástavby je třeba věnovat náležitou pozornost bezpečným a zabezpečeným parkovacím místům pro jízdní kola a nabíjecí kapacitě pro elektrokola;

14. vyzývá podniky, veřejné organizace a instituce, aby podporovaly cyklistiku prostřednictvím zvláštních pobídek, včetně programů pro zaměstnance a instalací dostatečného počtu parkovacích míst pro jízdní kola s dobíjecími stanicemi pro elektrokola, a poskytováním odpovídajícího hygienického zázemí;

15. zdůrazňuje, že cykloturistiku a cyklistiku ve venkovských oblastech je třeba podpořit urychlením rozvoje sítě EuroVelo a jejích 17 tras, zejména zajištěním silnější podpory a využitím synergií se sítí TEN-T;

16. vybízí členské státy, aby snížily sazby DPH na dodání, pronájem a opravu jízdních kol a elektrokol;

17. vyzývá Komisi, aby vyhlásila rok 2024 Evropským rokem cyklistiky;

18. pověřuje svou předsedkyni, aby předala toto usnesení Komisi a členským státům a jejich parlamentům.

---

[5] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 305, 26.11.2019, s. 1).