Torsdag den 16. februar 2023

P9_TA(2023)0058

Udvikling af en EU-strategi for cykling

Europa-Parlamentets beslutning af 16. februar 2023 om udvikling af en EU-strategi for cykling (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Europa-Parlamentet,

— der henviser til Kommissionens »Fit for 55-pakke« af 14. juli 2021 om gennemførelse af den europæiske grønne pagt,

— der henviser til Kommissionens meddelelse af 18. maj 2022 EU »Save Energy« (COM(2022)0240),

— der henviser til Kommissionens meddelelse af 14. december 2021 med titlen »Den nye EU-ramme for mobilitet i byer« (COM(2021)0811),

— der henviser til Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« (COM(2020)0789),

— der henviser til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/73 af 17. januar 2019 om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina ([1]).

— der henviser til Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse af 12. oktober 2016 med titlen »En EU-køreplan for cykling« ([2]),

— der henviser til Den Europæiske Revisionsrets (Revisionsretten) særberetning nr. 6/2020 med titlen »Bæredygtig bytrafik i EU: Ingen væsentlig forbedring er mulig, hvis ikke medlemsstaterne engagerer sig«.

— der henviser til Kommissionens meddelelse af 10. marts 2020 med titlen »En ny industristrategi for Europa« (COM(2020)0102),

— der henviser til sin beslutning af 20. januar 2021 om revision af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) ([3]),

— der henviser til sin beslutning af 6. oktober 2021 om EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer 2021-2030 — Henstillinger om de næste skridt hen imod »nul-visionen« ([4]),

— der henviser til den tale, som Kommissionens ledende næstformand Frans Timmermans holdt den 30. juni 2022 på cykeltopmødet i København,

— der henviser til nærhedsprincippet og særligt artikel 5, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

— der henviser til medlemsstaternes erklæring om cykling som en klimavenlig transportform, der blev godkendt under det luxembourgske EU-formandskab i oktober 2015,

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

— der henviser til FN's mål for bæredygtig udvikling, navnlig mål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund, hvor cykling anses for at gøre byer og menneskelige bosættelser mere inklusive, sikre, modstandsdygtige og bæredygtige,

— der henviser til Kommissionens erklæring af 7. juli 2022 som svar på forespørgsel til Kommissionen om udvikling af en EU-strategi for cykling (O-000025/2022 — B9-0017/2022),

— der henviser til forretningsordenens artikel 132, stk. 2,

— der henviser til forslag til beslutning fra Transport- og Turismeudvalget,

A. der henviser til, at transport er en betydelig kilde til luftforurening, og at bæredygtige transportformer såsom cykling er afgørende for at nå EU's klima- og forureningsreduktionsmål og for at opfylde dets ambitioner i EU's initiativer »Save Energy« og REPowerEU;

B. der henviser til, at cykling medfører mange fordele såsom bedre sundhed, mindre trafiktæthed og støjforurening, forbedret luftkvalitet, økonomisk vækst og miljømæssige og sociale fordele;

C. der henviser til, at cykling er et relativt billigt transportmiddel, som de fleste borgere har råd til, og fremmer en bæredygtig økonomi;

D. der henviser til, at der er behov for en mere sikker cykelinfrastruktur for at frigøre potentialet for cykling, som er et værdifuldt alternativ til transport over korte afstande;

E. der henviser til, at EU's cykeløkosystem allerede repræsenterer over 1 000 små og mellemstore virksomheder (SMV'er) og 1 mio. jobs og kan vokse til 2 mio. job inden 2030; der henviser til, at elcykler udgør en mulighed for vækst i cykelindustrien og giver mulighed for at skabe grønne job og absorbere omskolede arbejdstagere fra andre sektorer;

F. der henviser til, at manglen på sikret parkering og foranstaltninger til forebyggelse af tyveri samt manglen på særlige cykelstier anses for at være de to fremherskende hindringer for at tiltrække nye brugere og opnå det fulde potentiale af cykling i byerne;

1. mener, at cykling bør anerkendes som en fuldgyldig transportform; anmoder Kommissionen om at udvikle en særlig europæisk cykelstrategi med det formål at fordoble antallet af kilometer, der er kørt i Europa inden 2030; opfordrer Kommissionen til at sikre en harmoniseret indsamling af data om cykling, herunder industrielle data;

2. bemærker, at cykling er steget som reaktion på covid-19-pandemien og de stigende priser på fossile brændstoffer siden Ruslands ulovlige angrebskrig mod Ukraine; opfordrer de regionale og lokale myndigheder til at overveje at opretholde den cykelinfrastruktur, der er etableret som reaktion på pandemien gennem deres regelmæssige byplanlægningsprocesser, og til at træffe konkrete foranstaltninger til at integrere cykling korrekt i deres mobilitetsrammer i byerne, samtidig med at dens potentiale til at bidrage til bedre konnektivitet mellem forstadsområder og bycentre, navnlig gennem cykelmotorveje, anerkendes;

3. tilskynder, med henblik på at fremme multimodalitet, at skabe synergier mellem cykling og andre transportformer, såsom at stille flere pladser til rådighed for cykler i togene og stille mere sikrede parkeringspladser til cykler på stationer og mobilitetsknudepunkter til rådighed;

4. mener, at europæiske politikker og støtte bør tage behørigt hensyn til muligheden for cykling, når TEN-T-infrastrukturen bygges eller opgraderes, herunder ved at tilføje cykelstier parallelt med jernbanespor og indre vandveje, hvor det er muligt;

5. opfordrer medlemsstaterne og de lokale myndigheder til i betydelig grad at øge investeringerne i opførelsen af adskilt cykelinfrastruktur, integrere ordninger for deling af elcykler og cykler til overkommelige priser i deres mobilitetsplaners netværk og afspejle cykling som en vigtig sidste kilometer-løsning i byknudepunkter;

Torsdag den 16. februar 2023

6. fremhæver, at byinfrastrukturplanlægning bør udvikles i overensstemmelse med EU's lovgivning om trafiksikkerhed, herunder sikkerhedsstandarder for cykling; opfordrer Kommissionen til at fremskynde sit arbejde vedrørende den vejledning om kvalitetskrav til sikker cykelinfrastruktur af høj kvalitet, der er fastsat i RISM-direktivet ([5]); understreger behovet for at forbedre intelligente transportsystemteknologier, så de bliver bedre til at genkende cyklister på vejene;

7. opfordrer Kommissionen til at anerkende cykelindustrien, herunder batterifremstilling til elcykler og den cirkulære økonomi, og navnlig SMV'er, som legitime partnere i mobilitetsøkosystemet i EU's industristrategi og i industrielle infrastrukturprogrammer og finansieringsordninger; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremme projekter om cykling og relaterede sektorer såsom mobilitet, turisme, sundhed og sport;

8. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte produktionen af cykler og komponenter, der er »Made in Europe«, og derved stimulere EU-industriens konkurrenceevne ved at bygge bro over investeringskløften, opretholde lige vilkår på globalt plan og stimulere tilbageflytning af forsyningskæder og sikkerhed og ved at tilskynde til job af høj kvalitet, skabe cykelklynger og styrke brancherelateret erhvervsuddannelse;

9. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre, at personer med nedsat mobilitet har adgang til cykling, og til at gøre cykling økonomisk overkommelig for sårbare grupper; bemærker, at Den Europæiske Sociale Klimafond og struktur- og investeringsfondene kan hjælpe dem, der er hårdest ramt af »transportfattigdom«, ved at støtte køb af cykler eller adgang til cykeldelingstjenester;

10. opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder til at gennemføre uddannelseskampagner og uddannelse, herunder oplysningskampagner, for at øge bevidstheden om trafiksikkerhed og støtte sikker brug af cykler og elcykler; opfordrer endvidere Kommissionen til at foreslå retningslinjer for sikker cykling (hjelme, aldersbegrænsninger, medbringelse af børn osv.) og anmoder om, at der lægges særlig vægt på at fremme cykling blandt kvinder og ældre, navnlig ved at forbedre sikkerheden;

11. bemærker i denne forbindelse, at korrekt håndhævelse og overvågning er afgørende for brugernes sikkerhed, og opfordrer til, at der fokuseres på håndhævelsen af de eksisterende regler for at sikre respektfuld sameksistens mellem forskellige transportformer;

12. understreger, at elcykler har potentiale til at øge cykling; bemærker, at det for at opretholde en hurtig udrulning af og adgang til elcykler er nødvendigt, at de cykler, der med bistand kan nå op på en hastighed på op til 25 km/t, får en korrekt juridisk klassificering i både EU-lovgivningen og den nationale lovgivning;

13. påpeger, at der bør tages behørigt hensyn til cykelparkeringspladser, der er sikre og trygge, og opladningskapacitet til elcykler i forbindelse med boligplanlægning;

14. opfordrer virksomheder, offentlige organisationer og institutioner til at fremme cykling gennem specifikke incitamenter, herunder programmer for ansatte og etablering af tilstrækkelige cykelparkeringspladser med opladere til brug for elcykler, og til at stille passende sanitære faciliteter til rådighed;

15. understreger, at cykelturisme og cykling i landdistrikter skal støttes ved at fremskynde udviklingen af EuroVelo-netværket og dets 17 ruter, navnlig ved at sikre større støtte og udnytte synergier med TEN-T-nettet;

16. opfordrer medlemsstaterne til at nedsætte momssatserne for levering, udlejning og reparation af cykler og elcykler;

17. opfordrer Kommissionen til at udnævne 2024 til det europæiske år for cykling

18. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Kommissionen og medlemsstaternes parlamenter.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1936 af 23. oktober 2019 om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 305 af 26.11.2019, s. 1).