Neljapäev, 16. veebruar 2023

P9_TA(2023)0058

ELi jalgrattastrateegia väljatöötamine

Euroopa Parlamendi 16. veebruari 2023. aasta resolutsioon ELi jalgrattastrateegia väljatöötamise kohta (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Euroopa Parlament,

— võttes arvesse komisjoni 14. juuli 2021. aasta paketti „Eesmärk 55“ Euroopa rohelise kokkuleppe elluviimiseks,

— võttes arvesse komisjoni 18. mai 2022. aasta teatist „ELi energiasäästukava“ (COM(2022)0240),

— võttes arvesse komisjoni 14. detsembri 2021. aasta teatist „Uus ELi linnalise liikumiskeskkonna raamistik“ (COM(2021)0811),

— võttes arvesse komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatist „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020)0789),

— võttes arvesse komisjoni 17. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/73, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks ([1]),

— võttes arvesse Euroopa Regioonide Komitee 12. oktoobri 2016. aasta arvamust „ELi jalgrattasõidu tegevuskava“ ([2]),

— võttes arvesse Euroopa Kontrollikoja eriaruannet nr 6/2020 „ELi säästev linnaline liikumiskeskkond: ilma liikmesriikide pühendumuseta ei ole võimalik olukorda oluliselt parandada“,

— võttes arvesse komisjoni 10. märtsi 2020. aasta teatist „Euroopa uus tööstusstrateegia“ (COM(2020)0102),

— võttes arvesse oma 20. jaanuari 2021. aasta resolutsiooni üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) suuniste muutmise kohta ([3]),

— võttes arvesse oma 6. oktoobri 2021. aasta resolutsiooni ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 kohta – soovitused edasisteks sammudeks liiklussurmade nulltaseme suunas ([4]),

— võttes arvesse komisjoni juhtiva asepresidendi Frans Timmermansi 30. juunil 2022. aastal Kopenhaageni jalgrattatippkohtumisel peetud kõnet,

— võttes arvesse subsidiaarsuse põhimõtet ja eelkõige Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 5 lõiget 3,

— võttes arvesse liikmesriikide deklaratsiooni jalgrattasõidu kui kliimasõbraliku transpordiliigi kohta, mis võeti vastu Luksemburgi eesistumise ajal 2015. aasta oktoobris,

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

— võttes arvesse ÜRO kestliku arengu eesmärke, eelkõige eesmärki nr 11 kestlike linnade ja kogukondade kohta, mille kohaselt jalgrattasõit muudab linnad ja asulad kaasavamaks, ohutumaks, vastupidavamaks ja kestlikumaks,

— võttes arvesse komisjoni 7. juuli 2022. aasta avaldust vastuseks komisjonile esitatud küsimusele ELi jalgrattasõidu strateegia väljatöötamise kohta (O-000025/2022 – B9-0017/2022),

— võttes arvesse kodukorra artikli 132 lõiget 2,

— võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni resolutsiooni ettepanekut,

A. arvestades, et transport on oluline õhusaaste allikas, ning arvestades, et säästvad transpordiliigid, nagu jalgrattasõit, on olulised ELi kliima- ja saaste vähendamise eesmärkide ning algatuste „ELi energiasäästukava“ ja „REPowerEU“ eesmärkide saavutamiseks;

B. arvestades, et jalgrattasõidul on palju eeliseid, näiteks parem tervis, liiklusummikute ja mürasaaste vähenemine, parem õhukvaliteet, majanduskasv ning keskkonna- ja sotsiaalne kasu;

C. arvestades, et jalgrattasõit on suhteliselt odav transpordiviis, mida enamik inimesi saab endale lubada, ning see edendab kestlikku majandust;

D. arvestades, et jalgrattasõidu potentsiaali vallandamiseks on vaja ohutumat jalgrattataristut, mis on lühikestel vahemaadel liikumiseks väärtuslik alternatiiv;

E. arvestades, et ELi jalgrattasõidu ökosüsteem hõlmab juba üle 1 000 väikese ja keskmise suurusega ettevõtja (VKEd) ja miljon töökohta ning võib 2030. aastaks hõlmata kuni 2 miljonit töökohta; arvestades, et elektrijalgrattad kujutavad endast võimalust jalgrattatööstuse kasvuks, pakkudes potentsiaali keskkonnahoidlike töökohtade loomiseks ja ümberõppinud töötajate vastuvõtmiseks teistest sektoritest;

F. arvestades, et uute kasutajate ligimeelitamisel ja linnades jalgrattasõidu täieliku potentsiaali ärakasutamisel peetakse kaheks peamiseks takistuseks turvaliste parkimiskohtade ja varguste ärahoidmise meetmete ning spetsiaalsete jalgrattateede puudumist;

1. on seisukohal, et jalgrattasõitu tuleks pidada täieõiguslikuks transpordiliigiks; palub komisjonil töötada välja spetsiaalse Euroopa jalgrattastrateegia, et kahekordistada 2030. aastaks Euroopas jalgrattaga läbitud kilomeetrite arvu; kutsub komisjoni üles tagama jalgrattasõitu käsitlevate andmete, sealhulgas tööstusandmete ühtlustatud kogumise;

2. märgib, et jalgratta kasutamine on suurenenud vastusena COVID-19 pandeemiale ja fossiilkütuste hinnatõusule alates Venemaa ebaseadusliku agressioonisõja algusest Ukraina vastu; julgustab piirkondlikke ja kohalikke omavalitsusi kaaluma pandeemiale reageerimiseks loodud jalgrattataristu säilitamist korrapäraste linnaplaneerimisprotsesside kaudu ning võtma konkreetseid meetmeid jalgrattasõidu nõuetekohaseks integreerimiseks oma linnalise liikumiskeskkonna raamistikesse, tunnistades samas selle potentsiaali aidata kaasa paremale ühenduvusele linnalähiste piirkondade ja kesklinnade vahel, eelkõige jalgrattamaanteede kaudu;

3. ergutab mitmeliigilise transpordi edendamiseks jalgrattasõidu ja muude transpordiliikide vahelise koostoime loomist, näiteks tehes rongides kättesaadavaks rohkem jalgrattakohti ning pakkudes jaamades ja liikuvussõlmedes rohkem turvalisi jalgratta parkimiskohti;

4. on seisukohal, et ELi poliitikameetmetes ja toetuses tuleks TEN-T taristu ehitamisel või ajakohastamisel nõuetekohaselt arvesse võtta jalgrattasõidu võimaldamist, sealhulgas lisada võimaluse korral raudteede ja siseveeteedega paralleelsed jalgrattateed;

5. julgustab liikmesriike ja kohalikke ametiasutusi märkimisväärselt suurendama investeeringuid eraldatud jalgrattataristu ehitamisse, integreerima taskukohased elektrijalgrataste ja jalgrattajagamise kavad oma liikuvuskavade võrgustikesse ning kajastama jalgrattasõitu kui olulist viimase kilomeetri lahendust linnatranspordisõlmedes;

6. rõhutab, et linnataristu planeerimine tuleks välja töötada kooskõlas ELi liiklusohutusalaste õigusaktidega, sealhulgas jalgrattasõidu ohutusstandarditega; kutsub komisjoni üles kiirendama tööd seoses suunistega kvaliteetse ja ohutu jalgrattataristu kvaliteedinõuete kohta, mis on sätestatud teetaristu ohutuse korraldamist käsitlevas direktiivis ([5]); rõhutab vajadust parandada intelligentse transpordisüsteemi tehnoloogiat, et see saaks jalgrattureid maanteel paremini ära tunda;

7. kutsub komisjoni üles tunnustama jalgrattatööstust, sealhulgas elektrijalgrataste akude tootmist ja ringmajandust, ning eelkõige VKEsid seaduslike partneritena ELi tööstusstrateegia liikuvusökosüsteemis ning tööstustaristu programmides ja rahastamiskavades; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles ergutama projekte, mis käsitlevad muu hulgas jalgrattasõitu ja sellega seotud valdkondi, nagu liikuvus, turism, tervishoid ja sport;

8. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles toetama Euroopas valmistatud („Made in Europe“) jalgrataste ja komponentide tootmist, stimuleerides seeläbi ELi tööstuse konkurentsivõimet, vähendades investeeringute puudujääki, säilitades ülemaailmselt võrdsed tingimused ning stimuleerides tarneahela tagasitoomist ja turvalisust, samuti soodustades kvaliteetseid töökohti, luues jalgrattaklastreid ja tõhustades tööstusega seotud kutseõpet;

9. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tagama jalgrattasõidu ligipääsetavuse piiratud liikumisvõimega isikutele ning muutma jalgrattasõidu vähekaitstud rühmadele taskukohaseks; märgib, et Euroopa kliimameetmete sotsiaalfond ning struktuuri- ja investeerimisfondid võivad aidata neid, keda liikuvusvaesus kõige rohkem mõjutab, toetades jalgrataste ostmist või juurdepääsu jalgrattajagamisteenustele;

10. kutsub komisjoni, liikmesriike ning piirkondlikke ja kohalikke ametiasutusi üles korraldama hariduskampaaniaid ja koolitusi, sealhulgas teavituskampaaniaid, et suurendada teadlikkust liiklusohutusest ning toetada jalgrataste ja elektrijalgrataste ohutut kasutamist; kutsub lisaks komisjoni üles esitama suuniseid ohutu jalgrattasõidu kohta (kiivrid, vanusepiirangud, laste vedamine jne) ning nõuab, et erilist tähelepanu pööratakse jalgrattasõidu soodustamisele naiste ja eakate inimeste seas, eelkõige ohutuse parandamise kaudu;

11. märgib sellega seoses, et nõuetekohane täitmise tagamine ja järelevalve on kasutajate ohutuse ja turvalisuse seisukohast väga olulised, ning nõuab, et keskendutaks kehtivate reeglite täitmise tagamisele, et kindlustada eri transpordiliikide lugupidav kooseksisteerimine;

12. rõhutab elektrijalgrataste potentsiaali jalgrattasõidu suurendamisel; märgib, et elektrijalgrataste kiire kasutuselevõtu ja neile juurdepääsu säilitamiseks tuleb niisugustele ratastele, mis võivad elektrijõul saavutada kiiruse kuni 25 km/h, anda nõuetekohane õiguslik kvalifikatsioon nii ELi kui ka riiklikes õigusaktides;

13. juhib tähelepanu sellele, et elamute planeerimisel tuleks piisavalt tähelepanu pöörata ohutute ja turvaliste jalgrattaparklate ning elektrijalgrataste laadimisvõimaluste olemasolule;

14. julgustab ettevõtteid, avalikke organisatsioone ja institutsioone edendama jalgrattasõitu konkreetsete stiimulitega, sealhulgas töötajatele mõeldud programmidega ja piisavate jalgrattaparklate paigaldamisega, kus on elektrijalgrataste laadijad, ning piisavate sanitaartingimuste pakkumisega;

15. rõhutab, et jalgrattaturismi ja rattasõitu maapiirkondades tuleb toetada EuroVelo võrgustiku ja selle 17 tee kiirema arendamisega, eelkõige tagades suurema toetuse ja kasutades ära koostoimet üleeuroopalise transpordivõrguga;

16. julgustab liikmesriike vähendama jalgrataste ja elektrijalgrataste tarnimise, rentimise ja parandamise käibemaksumäärasid;

17. kutsub komisjoni üles kuulutama 2024. aasta Euroopa jalgrattasõidu aastaks;

18. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon komisjonile ning liikmesriikidele ja nende parlamentidele.

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1936, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ teetaristu ohutuse korraldamise kohta (ELT L 305, 26.11.2019, lk 1).