2023. február 16., csütörtök

P9_TA(2023)0058

A kerékpározásra vonatkozó uniós stratégia kidolgozása

Az Európai Parlament 2023. február 16-i állásfoglalása a kerékpározásra vonatkozó uniós stratégia kidolgozásáról (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Az Európai Parlament,

— tekintettel az európai zöld megállapodás megvalósításáról szóló, „Irány az 55 %!” elnevezésű, 2021. július 14-i bizottsági csomagra,

— tekintettel az „Energiatakarékos EU” című, 2022. május 18-i bizottsági közleményre (COM(2022)0240),

— tekintettel a Bizottság „A városi mobilitás új uniós keretrendszere” című, 2021. december 14-i közleményére (COM(2021)0811),

— tekintettel a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közleményre (COM(2020)0789),

— tekintettel a Bizottságnak a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről szóló, 2019. január 17-i (EU) 2019/73 végrehajtási rendeletére ([1]),

— tekintettel a Régiók Európai Bizottságának „Az EU kerékpározásra vonatkozó ütemterve” című, 2016. október 12-i véleményére ([2]),

— tekintettel az Európai Számvevőszék „Fenntartható városi mobilitás az EU-ban: Jelentős javulás nem lehetséges a tagállamok elkötelezettsége nélkül” című, 6/2020 sz. különjelentésére,

— tekintettel „Új európai iparstratégia” című, 2020. március 10-i bizottsági közleményre (COM(2020)0102),

— tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózatra (TEN-T) vonatkozó iránymutatások felülvizsgálatáról szóló, 2021. január 20-i állásfoglalására ([3]),

— tekintettel „A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretről – Ajánlások a zéró-elképzelés felé vezető következő lépésekről” című, 2021. október 6-i állásfoglalására ([4]),

— tekintettel Frans Timmermans, a Bizottság ügyvezető alelnöke által a koppenhágai kerékpár-csúcstalálkozón, 2022. június 30-án tartott beszédre,

— tekintettel a szubszidiaritás elvére és különösen az Európai Unió működéséről szóló szerződés 5. cikkének (3) bekezdésére,

— tekintettel a tagállamoknak a kerékpározásról mint éghajlatbarát közlekedési módról szóló nyilatkozatára, amelyet az EU luxemburgi elnöksége alatt, 2015 októberében hagytak jóvá,

([1]) HL L 16., 2019.1.18., 108. o.
([2]) HL C 88., 2017.3.21., 49. o.
([3]) HL C 456., 2021.11.10., 47. o.
([4]) HL C 132., 2022.3.24., 45. o.

— tekintettel az ENSZ fenntartható fejlődési céljaira, különösen a fenntartható városokra és közösségekre vonatkozó 11. célra, amely olyan tevékenységnek tekinti a kerékpározást, amely inkluzívabbá, biztonságosabbá, ellenállóbbá és fenntarthatóbbá teszi a városokat és az emberi településeket,

— tekintettel a Bizottságnak az uniós kerékpárstratégia kidolgozásáról szóló, a Bizottsághoz intézett kérdésre adott, 2022. július 7-i nyilatkozatára (O-000025/2022 – B9–0017/2022),

— tekintettel eljárási szabályzata 132. cikkének (2) bekezdésére,

— tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság állásfoglalási indítványára,

A. mivel a közlekedés a légszennyezés jelentős forrása, és mivel a fenntartható közlekedési módok, például a kerékpározás alapvető fontosságúak az EU éghajlat-politikai és környezetszennyezés-csökkentési célkitűzéseinek eléréséhez, valamint az „Energiatakarékos EU” és a REPowerEU kezdeményezésekben megfogalmazott törekvéseinek megvalósításához;

B. mivel a kerékpározás számos előnnyel jár, ilyenek például a jobb egészségi állapot, a közúti torlódások és a zajszennyezés csökkenése, a jobb levegőminőség, a gazdasági növekedés, valamint a környezeti és társadalmi előnyök;

C. mivel a kerékpározás viszonylag olcsó közlekedési eszköz, amelyet a polgárok többsége megengedhet magának, és előmozdítja a fenntartható gazdaságot;

D. mivel biztonságosabb kerékpáros infrastruktúrára van szükség a kerékpározásban rejlő lehetőségek kiaknázásához, ami értékes alternatívát kínál a rövid távú utazások tekintetében;

E. mivel az uniós kerékpáros ökoszisztéma már több mint 1 000 kis- és középvállalkozást (kkv) és 1 millió munkahelyet képvisel, ami 2030-ig akár 2 millióra is növekedhet; mivel az e-kerékpárok lehetőséget kínálnak a kerékpáripar növekedésére, lehetőséget teremtve a zöld munkahelyek teremtésére és a más ágazatokból érkező átképzett munkavállalók befogadására;

F. mivel a biztonságos parkolás és a lopás megelőzésére irányuló intézkedések hiánya, valamint a kijelölt kerékpárutak hiánya tekinthető az új felhasználók vonzása és a városi kerékpározásban rejlő lehetőségek teljes körű kiaknázása előtt álló két fő akadálynak;

1. úgy véli, hogy a kerékpározást teljes értékű közlekedési módként kell elismerni; kéri a Bizottságot, hogy dolgozzon ki külön európai kerékpárstratégiát azzal a céllal, hogy 2030-ra megkétszerezze az Európában kerékpárral megtett kilométerek számát; felhívja a Bizottságot, hogy biztosítsa a kerékpározásra vonatkozó adatok harmonizált gyűjtését, beleértve az ipari adatokat is;

2. megjegyzi, hogy a COVID-19 világjárványra és a fosszilis tüzelőanyagok árának Oroszország Ukrajna elleni illegális agressziós háborújának kitörése óta tapasztalt emelkedésére adott válaszként nőtt a kerékpárt használók aránya; ösztönzi a regionális és helyi hatóságokat, hogy vegyék fontolóra a világjárványra válaszul bevezetett kerékpáros infrastruktúra fenntartását a rendszeres várostervezési folyamataikon keresztül, és tegyenek kézzelfogható intézkedéseket a kerékpározásnak a városi mobilitási kereteikbe való megfelelő integrálása érdekében, elismerve ugyanakkor, hogy az hozzájárulhat a külvárosi területek és a városközpontok közötti jobb összeköttetéshez, különösen kerékpáros autópályákon keresztül;

3. a multimodalitás előmozdítása érdekében ösztönzi a kerékpározás és más közlekedési módok közötti szinergiák megteremtését, például azt, hogy a vonatokon több helyet kell biztosítani a kerékpárok számára, és több őrzött parkolóhelyeket kell biztosítani a kerékpárok számára az állomásokon és a mobilitási csomópontokon;

4. úgy véli, hogy az európai politikáknak és támogatásoknak megfelelően figyelembe kell venniük a kerékpározás lehetővé tételének célját a TEN-T infrastruktúra kiépítése vagy korszerűsítése során, ideértve lehetőség szerint a vasúti pályákkal és a belvízi utakkal párhuzamos kerékpárutak létesítését is;

5. ösztönzi a tagállamokat és a helyi hatóságokat, hogy jelentősen növeljék a külön kerékpáros infrastruktúra építésére irányuló beruházásokat, építsék be a megfizethető e-kerékpár- és kerékpármegosztási rendszereket mobilitási terveik hálózatába, és jelenítsék meg a kerékpározást a városi csomópontokban az utolsó mérföldön belüli létfontosságú megoldásként;

2023. február 16., csütörtök

6. kiemeli, hogy a városi infrastruktúrák tervezését az uniós közúti közlekedésbiztonsági jogszabályokkal összhangban kell kidolgozni, beleértve a kerékpározásra vonatkozó biztonsági előírásokat is; felhívja a Bizottságot, hogy gyorsítsa fel a KIKK-irányelvben ([5]) előírt, a magas színvonalú és biztonságos kerékpáros infrastruktúrára vonatkozó minőségi követelményekre vonatkozó iránymutatással kapcsolatos munkáját; hangsúlyozza, hogy javítani kell az intelligens közlekedési rendszerek technológiáit annak érdekében, hogy azok jobban felismerjék a kerékpárosokat a közutakon;

7. felhívja a Bizottságot, hogy ismerje el a kerékpárágazatot, beleértve az elektromos kerékpárok akkumulátorainak gyártását és a körforgásos gazdaságot, és különösen a kkv-kat, mint legitim partnereket az uniós iparstratégia mobilitási ökoszisztémájában, valamint az ipari infrastrukturális programokban és finanszírozási rendszerekben; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy ösztönözzék a kerékpározással és a kapcsolódó ágazatokkal, így többek közt a mobilitással, az idegenforgalommal, az egészséggel és a sporttal kapcsolatos projekteket;

8. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák a „Made in Europe” kerékpárok és alkatrészek gyártását, ezáltal ösztönözve az uniós ipar versenyképességét a beruházási szakadék áthidalásával, a globális egyenlő versenyfeltételek fenntartásával, az ellátási lánc visszatelepítésének és biztonságának ösztönzésével, valamint a minőségi munkahelyek ösztönzésével, kerékpáros klaszterek létrehozásával és az iparral kapcsolatos szakképzés megerősítésével;

9. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy biztosítsák a kerékpározáshoz való hozzáférést a csökkent mozgásképességű személyek számára, valamint tegyék megfizethetővé a kerékpározást a veszélyeztetett csoportok számára; megjegyzi, hogy az Európai Szociális Klímaalap, valamint a strukturális és beruházási alapok a kerékpárok vásárlásának vagy a kerékpármegosztó szolgáltatásokhoz való hozzáférésnek a támogatásával segíthetik a „közlekedési szegénység” által leginkább sújtottakat;

10. felhívja a Bizottságot, a tagállamokat, valamint a regionális és helyi hatóságokat, hogy folytassanak oktatási kampányokat és képzéseket, többek között tájékoztató kampányokat a közúti biztonsággal kapcsolatos tudatosság növelése érdekében, támogatva a kerékpárok és elektromos kerékpárok biztonságos használatát; felhívja továbbá a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot a biztonságos kerékpározásra (sisakok, életkori korlátozások, gyermekszállítás stb.) vonatkozó iránymutatásokra, és kéri, hogy fordítsanak különös figyelmet a nők és az idősek kerékpározásának ösztönzésére, különösen a biztonság javítása révén;

11. ezzel összefüggésben megjegyzi, hogy a megfelelő végrehajtás és nyomon követés alapvető fontosságú a felhasználók biztonsága és védelme szempontjából, és kéri, hogy a különböző közlekedési módok tiszteletteljes egymás mellett élésének biztosítása érdekében helyezzék a hangsúlyt a meglévő szabályok betartatására;

12. hangsúlyozza, hogy az e-kerékpárok fellendíthetik a kerékpározást; megjegyzi, hogy az e-kerékpárok gyors telepítésének és az azokhoz való hozzáférésnek a fenntartása érdekében az akár 25 km/h sebesség elérésére képes, elektromos rásegítésű kerékpárokat mind az uniós, mind a nemzeti jogszabályokban megfelelő jogi minősítéssel kell ellátni;

13. rámutat arra, hogy a lakástervezés során kellő figyelmet kell fordítani a biztonságos és védett kerékpárparkolókra és az elektromos kerékpárok töltőkapacitására;

14. ösztönzi a vállalatokat, az állami szervezeteket és intézményeket, hogy konkrét ösztönzők révén mozdítsák elő a kerékpározást, beleértve az alkalmazottaknak szóló programokat és az e-kerékpár-töltőkkel ellátott megfelelő kerékpárparkolók telepítését, valamint megfelelő szaniterhelyiségek biztosítását;

15. hangsúlyozza, hogy a kerékpáros turizmust és a kerékpározást a vidéki területeken az EuroVelo hálózat és annak 17 útvonala fejlesztésének felgyorsításával kell támogatni, különösen erősebb támogatás biztosításával, valamint a TEN-T hálózattal való szinergiák kiaknázásával;

16. ösztönzi a tagállamokat, hogy csökkentsék a kerékpárok és elektromos kerékpárok értékesítésére, bérlésére és javítására vonatkozó héa-mértékeket;

17. felhívja a Bizottságot, hogy nyilvánítsa 2024-et a kerékpározás európai évének;

18. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Bizottságnak, valamint a tagállamoknak és azok parlamentjeinek.

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1936 irányelve (2019. október 23.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról (HL L 305., 2019.11.26., 1. o.).