Ceturtdiena, 2023. gada 16. februāris

P9_TA(2023)0058

ES stratēģijas velotransporta jomā izstrāde

Eiropas Parlamenta 2023. gada 16. februāra rezolūcija ES stratēģijas velotransporta jomā izstrāde (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Eiropas Parlaments,

— ņemot vērā Komisijas 2021. gada 14. jūlija paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %" par Eiropas zaļā kursa īstenošanu,

— ņemot vērā Komisijas 2022. gada 18. maija paziņojumu ES plāns "Energotaupība" (COM(2022)0240),

— ņemot vērā Komisijas 2021. gada 14. decembra paziņojumu "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars" (COM(2021)0811),

— ņemot vērā Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumu "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (COM(2020)0789),

— ņemot vērā Komisijas 2019. gada 17. janvāra Īstenošanas regulu (ES) 2019/73, ar ko nosaka galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kurš noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam ([1]),

— ņemot vērā Eiropas Reģionu komitejas 2016. gada 12. oktobra atzinumu "ES ceļvedis velotransporta jomā" ([2]),

— ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas (ERP) īpašo ziņojumu Nr. 6/2020 "Ilgtspējīga pilsētu mobilitāte Eiropas Savienībā: bez dalībvalstu apņemšanās būtiski uzlabojumi nav iespējami",

— ņemot vērā Komisijas 2020. gada 10. marta paziņojumu "Jauna Eiropas industriālā stratēģija" (COM(2020)0102),

— ņemot vērā 2021. gada 20. janvāra rezolūciju par Eiropas Transporta tīkla (*TEN-T*) vadlīniju pārskatīšanu ([3]),

— ņemot vērā 2021. gada 6. oktobra rezolūciju par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam — ieteikumi turpmākiem pasākumiem virzībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināšanu nullei ([4]),

— ņemot vērā Komisijas priekšsēdētāja vietnieka Frans Timmermans 2022. gada 30. jūnija runu Kopenhāgenas samitā par velosipēdiem,

— ņemot vērā subsidiaritātes principu un it sevišķi Līguma par Eiropas Savienības darbību 5. panta 3. punktu,

— ņemot vērā dalībvalstu deklarāciju "Velotransports kā klimatam nekaitīgs transporta veids", kas tika apstiprināta Luksemburgas ES prezidentūras laikā 2015. gada oktobrī,

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

— ņemot vērā ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus, jo īpaši 11. mērķi par ilgtspējīgām pilsētām un kopienām, kurā velotransportu uzskata par tādu, kas padara pilsētas un apdzīvotās vietas iekļaujošākas, drošākas, noturīgākas un ilgtspējīgākas,

— ņemot vērā Komisijas 2022. gada 7. jūlija paziņojumu, atbildot uz jautājumu Komisijai par ES stratēģijas velotransporta jomā izstrādi (O-000025/2022 – B9-0017/2022),

— ņemot vērā Reglamenta 132. panta 2. punktu,

— ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas rezolūcijas priekšlikumu,

A. tā kā transports ir nozīmīgs gaisa piesārņojuma avots un tā kā ilgtspējīgi transporta veidi, piemēram, velotransports, ir būtiski, lai sasniegtu ES mērķus klimata un piesārņojuma samazināšanas jomā un īstenotu tās mērķus, kas izvirzīti ES iniciatīvās "Energotaupība" un "*REPowerEU*";

B. tā kā velotransportam ir daudz priekšrocību, piemēram, uzlabota veselība, samazināti satiksmes sastrēgumi un trokšņa piesārņojums, uzlabota gaisa kvalitāte, ekonomikas izaugsme un vides un sociālie ieguvumi;

C. tā kā velotransports ir salīdzinoši lēts transporta veids, ko var atļauties lielākā daļa iedzīvotāju, un tas veicina ilgtspējīgu ekonomiku;

D. tā kā ir vajadzīga drošāka velotransporta infrastruktūra, lai atraisītu velotransporta potenciālu, kas ir vērtīga alternatīva ceļošanai nelielos attālumos;

E. tā kā ES velotransporta ekosistēmā jau ir vairāk nekā 1 000 mazo un vidējo uzņēmumu (MVU) un 1 miljons darbvietu, turklāt līdz 2030. gadam tā var paplašināties līdz pat 2 miljoniem darbvietu; tā kā elektriskie velosipēdi ir velotransporta nozares izaugsmes iespēja, nodrošinot potenciālu radīt videi nekaitīgas darbvietas un uzņemt pārkvalificētus darba ņēmējus no citām nozarēm;

F. tā kā drošu stāvvietu un zādzību novēršanas pasākumu trūkums, kā arī īpašu velosipēdu ceļu trūkums ir uzskatāmi par diviem galvenajiem šķēršļiem, kas kavē jaunu lietotāju piesaisti un velosipēdu potenciāla pilnvērtīgu izmantošanu pilsētās,

1. uzskata, ka velotransports būtu jāatzīst par pilnvērtīgu transporta veidu; aicina Komisiju izstrādāt īpašu Eiropas stratēģiju velotransporta jomā, lai līdz 2030. gadam divkāršotu ar velosipēdiem nobraukto kilometru skaitu Eiropā; aicina Komisiju nodrošināt saskaņotu datu vākšanu par velotransportu, ietverot rūpnieciskos datus;

2. norāda, ka, reaģējot uz Covid-19 pandēmiju un fosilā kurināmā cenu pieaugumu, kopš Krievijas nelikumīgā agresijas kara pret Ukrainu ir palielinājies velosipēdu skaits; mudina reģionālās un vietējās iestādes apsvērt iespēju uzturēt velotransporta infrastruktūru, kas tika izveidota pandēmijas laikā saskaņā ar ierastajiem pilsētplānošanas procesiem, un veikt konkrētus pasākumus, lai velotransportu pienācīgi integrētu pilsētu mobilitātes sistēmās, vienlaikus atzīstot tā potenciālu veicināt labāku savienojamību starp piepilsētu teritorijām un pilsētu centriem, jo īpaši izmantojot velotransporta maģistrāles;

3. lai veicinātu multimodalitāti, mudina izveidot sinerģiju starp velotransportu un citiem transporta veidiem, piemēram, nodrošināt vairāk vietu velosipēdiem vilcienos un lielāku skaitu drošu stāvvietu velosipēdiem stacijās un mobilitātes centros;

4. uzskata, ka, veidojot vai modernizējot *TEN-T* infrastruktūru, Eiropas politikā un atbalstā būtu pienācīgi jāņem vērā velotransporta iespējošana, tostarp pievienojot velosipēdu ceļus paralēli dzelzceļa sliedēm un iekšējiem ūdensceļiem, kur tas iespējams;

5. mudina dalībvalstis un vietējās iestādes ievērojami palielināt ieguldījumus atdalītas velotransporta infrastruktūras būvniecībā, integrēt pieejamas elektrisko velosipēdu un velosipēdu koplietošanas shēmas savos mobilitātes plānu tīklos un atspoguļot velosipēdu izmantošanu kā būtisku "pēdējā kilometra" risinājumu pilsētu mezglos;

6. uzsver, ka pilsētu infrastruktūras plānošana būtu jāizstrādā saskaņā ar ES ceļu satiksmes drošības tiesību aktiem, tostarp velotransporta drošības standartiem; aicina Komisiju paātrināt darbu attiecībā uz norādījumiem par kvalitātes prasībām augstas kvalitātes un drošai velotransporta infrastruktūrai, kā paredzēts Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvā ([5]); uzsver, ka jāuzlabo viedo transporta sistēmu tehnoloģijas, lai tās uz ceļiem spētu labāk atpazīt velosipēdistus;

7. aicina Komisiju atzīt, ka velosipēdu ražošanas nozare, tostarp akumulatoru ražošana elektriskajiem velosipēdiem un aprites ekonomikai, kā arī jo īpaši MVU, ir likumīgi partneri ES rūpniecības stratēģijas mobilitātes ekosistēmā, kā arī rūpniecības infrastruktūras programmās un finansēšanas shēmās; aicina Komisiju un dalībvalstis veicināt projektus, kas cita starpā attiecas uz velotransportu un ar to saistītām nozarēm, piemēram, mobilitāti, tūrismu, veselību un sportu;

8. aicina Komisiju un dalībvalstis atbalstīt Eiropā izgatavotu velosipēdu un to sastāvdaļu ražošanu, tādējādi veicinot ES rūpniecības konkurētspēju, mazinot investīciju nepietiekamību, saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā pasaulē un veicinot piegādes ķēdes repatriāciju un drošību, kā arī sekmējot augstas kvalitātes darbvietu radīšanu, velotransporta klasteru izveidi un ar rūpniecību saistītas profesionālās apmācības uzlabošanu;

9. aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt velosipēdu pieejamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī padarīt velotransportu pieejamu neaizsargātām grupām; norāda, ka Eiropas Sociālais fonds klimata jomā un struktūrfondi un investīciju fondi var palīdzēt tiem, kurus visvairāk skārusi mobilitātes iespēju nabadzība, atbalstot velosipēdu iegādi vai piekļuvi velosipēdu koplietošanas pakalpojumiem;

10. aicina Komisiju, dalībvalstis un reģionālās un vietējās iestādes rīkot izglītojošas kampaņas un apmācības, tostarp informatīvas kampaņas, lai palielinātu informētību par ceļu satiksmes drošību, atbalstot velosipēdu un elektrisko velosipēdu drošu izmantošanu; turklāt aicina Komisiju ierosināt pamatnostādnes par drošu velotransportu (ķiveres, vecuma ierobežojumi, bērnu pārvadāšana utt.) un prasa īpašu uzmanību pievērst iespējai veicināt velosipēdu izmantošanu sieviešu un gados vecāku cilvēku vidū, jo īpaši uzlabojot drošību;

11. šajā sakarā norāda, ka pareiza izpilde un uzraudzība ir būtiska lietotāju drošumam un drošībai, un aicina pievērst uzmanību spēkā esošo noteikumu izpildei, lai nodrošinātu dažādu transporta veidu cieņpilnu līdzāspastāvēšanu;

12. uzsver elektrisko velosipēdu potenciālu velotransporta paplašināšanā; norāda, ka, lai saglabātu elektrisko velosipēdu ātru izvēršanu un piekļūstamību, tiem, kas ar palīdzību var sasniegt ātrumu līdz 25 km/h, gan ES, gan valstu tiesību aktos ir jāparedz atbilstīga tiesiskā klasifikācija;

13. norāda, ka mājokļu plānošanā būtu pienācīgi jāapsver drošas un aizsargātas velosipēdu stāvvietas un elektrisko velosipēdu uzlādes kapacitāte;

14. mudina uzņēmumus, sabiedriskās organizācijas un iestādes veicināt velotransportu, izmantojot īpašus stimulus, tostarp darbiniekiem paredzētas programmas, un ierīkojot pietiekamas velosipēdu stāvvietas ar elektrisko velosipēdu lādētājiem, kā arī nodrošinot atbilstīgas sanitārās telpas;

15. uzsver, ka ir jāatbalsta velotūrisms un velotransports lauku apvidos, paātrinot *EuroVelo* tīkla un tā 17 maršrutu izveidi, jo īpaši nodrošinot spēcīgāku atbalstu, kā arī izmantojot sinerģiju ar *TEN-T* tīklu;

16. mudina dalībvalstis samazināt PVN likmes velosipēdu un elektrisko velosipēdu piegādei, nomai un remontam;

17. aicina Komisiju 2024. gadu pasludināt par Eiropas velotransporta gadu;

18. uzdod priekšsēdētājai šo rezolūciju nosūtīt Komisijai, kā arī dalībvalstīm un to parlamentiem.

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1936 (2019. gada 23. oktobris), ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 305, 26.11.2019., 1. lpp.).