2023 m. vasario 16 d., ketvirtadienis

P9_TA(2023)0058

ES dviračių transporto strategijos rengimas

2023 m. vasario 16 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl ES dviračių transporto strategijos rengimo (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Europos Parlamentas,

— atsižvelgdamas į 2021 m. liepos 14 d. Komisijos 55 % tikslo priemonių rinkinį Europos žaliajam kursui įgyvendinti,

— atsižvelgdamas į 2022 m. gegužės 18 d. Komisijos komunikatą „ES energijos taupymo planas“ (COM(2022)0240),

— atsižvelgdamas į 2021 m. gruodžio 14 d. Komisijos komunikatą „Naujoji ES judumo mieste sistema“ (COM(2021)0811) ,

— atsižvelgdamas į 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikatą „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (COM(2020)0789),

— atsižvelgdamas į 2019 m. sausio 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/73, kuriuo nustatomas galutinis antidempingo muitas ir laikinojo muito, nustatyto importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams, galutinis surinkimas ([1]),

— atsižvelgdamas į 2016 m. spalio 12 d. Europos regionų komiteto nuomonę „ES dviračių transporto gairės“ ([2]),

— atsižvelgdamas į Europos Audito Rūmų specialiąją ataskaitą Nr. 06/2020 „Tvarus judumas Europos Sąjungos miestuose: be valstybių narių įsipareigojimo esminis pagerėjimas neįmanomas“,

— atsižvelgdamas į 2020 m. kovo 10 d. Komisijos komunikatą „Nauja Europos pramonės strategija“ (COM(2020)0102),

— atsižvelgdamas į savo 2021 m. sausio 20 d. rezoliuciją dėl Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) gairių peržiūros ([3]),

— atsižvelgdamas į savo 2021 m. spalio 6 d. rezoliuciją dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos – rekomendacijų dėl tolesnių žingsnių siekiant visiškai saugaus eismo vizijos ([4]),

— atsižvelgdamas į vykdomojo Komisijos pirmininko pavaduotojo Franso Timmermanso kalbą, pasakytą 2022 m. birželio 30 d. aukščiausiojo lygio susitikime dviračių transporto klausimais Kopenhagoje,

— atsižvelgdamas į subsidiarumo principą ir ypač į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 5 straipsnio 3 dalį,

— atsižvelgdamas į valstybių narių deklaraciją dėl dviračių transporto, kaip klimatui palankios transporto rūšies, patvirtintą 2015 m. spalio mėn. Liuksemburgo pirmininkavimo ES Tarybai metu,

---

([1]) OL L 16, 2019 1 18, p. 108.
([2]) OL C 88, 2017 3 21, p. 49.
([3]) OL C 456, 2021 11 10, p. 47.
([4]) OL C 132, 2022 3 24, p. 45.

— atsižvelgdamas į JT darnaus vystymosi tikslus, ypač į 11-ąjį tikslą dėl darnių miestų ir bendruomenių, pagal kurį dviračių transportas laikomas priemone pasiekti, kad miestai ir gyvenvietės taptų įtraukesni, saugesni, atsparesni ir darnesni,

— atsižvelgdamas į 2022 m. liepos 7 d. Komisijos pareiškimą, padarytą atsakant į klausimą Komisijai dėl ES dviračių transporto strategijos kūrimo (O-000025/2022 – B9-0017/2022),

— atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 132 straipsnio 2 dalį,

— atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pasiūlymą dėl rezoliucijos,

A. kadangi transportas yra didelis oro taršos šaltinis ir kadangi tvarios transporto rūšys, kaip antai dviračių transportas, yra itin svarbios siekiant ES klimato srities ir taršos mažinimo tikslų ir įgyvendinant tokių iniciatyvų, kaip ES energijos taupymo planas ir planas „REPowerEU“, užmojus;

B. kadangi važiavimas dviračiu teikia daug naudos, pavyzdžiui, gerėja sveikata, mažėja eismo spūstys ir triukšmo tarša, gerėja oro kokybė, skatinamas ekonomikos augimas ir gaunama aplinkosauginės ir socialinės naudos;

C. kadangi dviratis yra palyginti nebrangi transporto priemonė, kurią dauguma piliečių gali sau leisti ir kuria naudojantis skatinama tvari ekonomika;

D. kadangi reikia daugiau saugios dviračių infrastruktūros, kad būtų išnaudotas dviračių transporto, kuris yra vertinga alternatyva kelionėms nedideliais atstumais, potencialas;

E. kadangi ES dviračių transporto ekosistemoje jau veikia daugiau kaip 1 000 mažųjų ir vidutinių įmonių (MVĮ) ir sukurta 1 mln. darbo vietų, o iki 2030 m. ji gali išaugti iki 2 mln. darbo vietų; kadangi elektriniai dviračiai – tai dviračių pramonės augimo galimybės, leidžiančios kurti žaliąsias darbo vietas ir priimti perkvalifikuotus darbuotojus iš kitų sektorių;

F. kadangi saugomų dviračių laikymo aikštelių ir vagysčių prevencijos priemonių trūkumas, taip pat specialių dviračių takų trūkumas laikomi dviem pagrindinėmis kliūtimis, kurios trukdo pritraukti naujų naudotojų ir išnaudoti visą dviračių transporto potencialą miestuose;

1. mano, kad dviračių transportas turėtų būti pripažintas visaverte transporto rūšimi; prašo Komisijos parengti specialią Europos dviračių transporto strategiją, siekiant iki 2030 m. padvigubinti dviračiu nuvažiuojamų kilometrų skaičių Europoje; ragina Komisiją užtikrinti suderintą dviračių transporto duomenų, įskaitant pramonės duomenis, rinkimą;

2. atkreipia dėmesį į tai, kad reaguojant į COVID-19 pandemiją ir į kylančias iškastinio kuro kainas nuo neteisėto Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą pradžios pradėta daugiau važinėti dviračiu; ragina regionų ir vietos valdžios institucijas apsvarstyti galimybę taikant įprastus miestų planavimo procesus išlaikyti dviračių infrastruktūrą, sukurtą reaguojant į pandemiją, ir imtis konkrečių veiksmų, kad dviračių transportas būtų tinkamai integruotas į judumo mieste sistemas, kartu pripažįstant jo potencialą prisidėti prie geresnio susisiekimo tarp priemiesčių ir miestų centrų, visų pirma dviračių greitkeliais;

3. skatina kurti dviračių ir kitų transporto rūšių sąveiką, pavyzdžiui, traukiniuose įrengti daugiau vietų dviračiams, stotyse ir judumo mazguose įrengti saugesnes dviračių laikymo aikšteles, ir taip skatinti transporto daugiarūšiškumą;

4. mano, kad įgyvendinant Europos politiką ir teikiant paramą turėtų būti deramai atsižvelgiama į sąlygų dviračių transportui sudarymą, kai kuriama ar atnaujinama TEN-T infrastruktūra, įskaitant, jei įmanoma, dviračių takų įrengimą lygiagrečiai su geležinkelio bėgiais ir vidaus vandenų keliais;

5. ragina valstybes nares ir vietos valdžios institucijas gerokai padidinti investicijas į atskiros dviračių infrastruktūros statybą, į judumo planų tinklus integruoti įperkamų elektrinių dviračių ir dalijimosi dviračiu paslaugų sistemas ir atsižvelgti į dviračių transportą kaip į itin svarbų paskutinės atkarpos sprendimą miestų transporto mazguose;

6. pabrėžia, kad miesto infrastruktūros planavimas turėtų būti rengiamas pagal ES kelių eismo saugumo teisės aktus, įskaitant dviračių transporto saugos standartus; ragina Komisiją paspartinti darbą rengiant gaires dėl kokybės reikalavimų kokybiškai ir saugiai dviračių infrastruktūrai, numatytų pagal KISV direktyvą ([5]); pabrėžia, kad reikia tobulinti intelektinės transporto sistemos technologijas, kad jos geriau atpažintų dviratininkus kelyje;

7. ragina Komisiją dviračių pramonę, įskaitant elektrinių dviračių baterijų gamybą ir žiedinę ekonomiką, ypač MVĮ, pripažinti teisėtais partneriais ES pramonės strategijos judumo ekosistemoje ir pramonės infrastruktūros programose bei finansavimo sistemose; ragina Komisiją ir valstybes nares skatinti dviračių transporto ir susijusių sektorių, kaip antai, be kita ko, judumo, turizmo, sveikatos ir sporto, projektus;

8. ragina Komisiją ir valstybes nares remti ženklo „Pagaminta Europoje“ dviračių ir jų sudedamųjų dalių gamybą, taip skatinant ES pramonės konkurencingumą, mažinant investicijų atotrūkį, užtikrinant vienodas sąlygas visame pasaulyje ir skatinant į kitas šalis perkeltos tiekimo grandinės sugrąžinimą ir saugumą, taip pat skatinant kokybiškų darbo vietų kūrimą, kuriant dviračių transporto klasterius ir gerinant su pramone susijusį profesinį mokymą;

9. ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti dviračių transporto prieinamumą riboto judumo asmenims, taip pat užtikrinti, kad dviračių transportas būtų prieinamas pažeidžiamoms grupėms; atkreipia dėmesį į tai, kad Europos socialinis klimato fondas ir struktūriniai ir investicijų fondai gali padėti asmenims, kurie labiausiai paveikti judumo nepritekliaus, remdami dviračių įsigijimą arba galimybę naudotis dalijimosi dviračiu paslaugomis;

10. ragina Komisiją, valstybes nares, regionų ir vietos valdžios institucijas rengti švietimo kampanijas ir mokymus, įskaitant informavimo kampanijas, siekiant didinti informuotumą apie kelių eismo saugumą ir remti saugų naudojimąsi dviračiais ir elektriniais dviračiais; taip pat ragina Komisiją pasiūlyti saugaus važiavimo dviračiu gaires (šalmai, amžiaus apribojimai, vaikų vežimas ir t. t.) ir prašo ypatingą dėmesį skirti moterų ir vyresnio amžiaus žmonių skatinimui važiuoti dviračiu, visų pirma užtikrinant didesnį saugumą;

11. šiomis aplinkybėmis pažymi, kad tinkamas vykdymo užtikrinimas ir stebėsena yra itin svarbūs naudotojų saugai ir saugumui, ir ragina daugiausia dėmesio skirti galiojančių taisyklių vykdymo užtikrinimui, kad būtų užtikrintas pagarbus skirtingų transporto rūšių sambūvis;

12. pabrėžia, kad elektriniai dviračiai gali paskatinti daugiau važinėti dviračiu; pažymi, kad, siekiant užtikrinti sparčią naudojimosi elektriniais dviračiais plėtrą ir jų prieinamumą, tiek ES, tiek nacionalinės teisės aktuose reikia tinkamai teisiškai klasifikuoti elektrinius dviračius su pagalbine įranga, galinčius pasiekti ne didesnį kaip 25 km/val. greitį;

13. atkreipia dėmesį į tai, kad būstų planavimo srityje reikėtų deramai atsižvelgti į saugias ir patikimas dviračių laikymo aikštelės ir elektrinių dviračių įkrovimo galimybes;

14. ragina įmones, viešąsias organizacijas ir institucijas skatinti važiavimą dviračiu taikant konkrečias paskatas, įskaitant darbuotojams skirtas programas ir pakankamo skaičiaus dviračių laikymo vietų su elektrinių dviračių įkrovikliais įrengimą bei tinkamų sanitarinių patalpų užtikrinimą;

15. pabrėžia, kad dviračių turizmą ir važiavimą dviračiu kaimo vietovėse reikia remti spartinant tinklo „EuroVelo“ ir jo 17 trasų plėtrą, visų pirma užtikrinant didesnę paramą ir išnaudojant sąveiką su TEN-T tinklu;

16. ragina valstybes nares sumažinti PVM tarifus, taikomus dviračių ir elektrinių dviračių tiekimui, nuomai ir remontui;

17. prašo Komisijos 2024-uosius paskelbti Europos dviračių transporto metais;

18. paveda Pirmininkei perduoti šią rezoliuciją Komisijai ir valstybėms narėms bei jų parlamentams.

([5]) 2019 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1936, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 305, 2019 11 26, p. 1).