Quinta-feira, 16 de fevereiro de 2023

P9_TA(2023)0058

Desenvolver uma estratégia da UE para a utilização da bicicleta

Resolução do Parlamento Europeu, de 16 de fevereiro de 2023, sobre o desenvolvimento de uma estratégia da UE para a utilização da bicicleta (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

O Parlamento Europeu,

— Tendo em conta o pacote Objetivo 55 da Comissão, de 14 de julho de 2021, sobre a concretização do Pacto Ecológico Europeu,

— Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 18 de maio de 2022, intitulada «Plano da UE "Poupar Energia"» (COM(2022)0240),

— Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 14 de dezembro de 2021, intitulada «O novo quadro da UE para a mobilidade urbana» (COM(2021)0811),

— Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro» (COM(2020)0789),

— Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/73 da Comissão, de 17 de janeiro de 2019, que institui um direito *anti-dumping* definitivo e estabelece a cobrança definitiva do direito provisório instituído sobre as importações de bicicletas elétricas originárias da República Popular da China ([1]),

— Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões Europeu, de 12 de outubro de 2016, intitulado «Um roteiro da UE para as deslocações de bicicleta» ([2]),

— Tendo em conta o relatório especial n.º 6/2020 do Tribunal de Contas Europeu (TCE), intitulado «Mobilidade urbana sustentável na UE: o empenho dos Estados-Membros é indispensável para a concretização de melhorias substanciais»,

— Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 10 de março de 2020, intitulada «Uma nova estratégia industrial para a Europa» (COM(2020)0102),

— Tendo em conta a sua Resolução, de 20 de janeiro de 2021, sobre a revisão das orientações para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) ([3]),

— Tendo em conta a sua Resolução, de 6 de outubro de 2021, sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 — Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero» ([4]),

— Tendo em conta o discurso proferido, em 30 de junho de 2022, por Frans Timmermans, Vice-Presidente Executivo da Comissão, na Cimeira da Utilização da Bicicleta em Copenhaga,

— Tendo em conta o princípio da subsidiariedade e, em particular, o artigo 5.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

— Tendo em conta a «Declaração sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte ecológico» dos Estados-Membros, aprovada durante a Presidência luxemburguesa da UE, em outubro de 2015,

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

— Tendo em conta os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, em particular o Objetivo 11 sobre Cidades e Comunidades Sustentáveis, que vê na utilização da bicicleta uma forma de tornar as cidades e os aglomerados humanos mais inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis,

— Tendo em conta a declaração da Comissão, de 7 de julho de 2022, em resposta à pergunta à Comissão sobre o desenvolvimento de uma estratégia da UE para a utilização da bicicleta (O-000025/2022 — B9-0017/2022),

— Tendo em conta o artigo 132.º, n.º 2, do seu Regimento,

— Tendo em conta a proposta de resolução da Comissão dos Transportes e do Turismo,

A. Considerando que os transportes são uma fonte importante de poluição atmosférica e que os meios de transporte sustentáveis, como a bicicleta, são essenciais para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e de redução da poluição e para concretizar as suas ambições no âmbito das iniciativas da UE «Poupar Energia» e REPowerEU;

B. Considerando que a utilização da bicicleta promove vários benefícios, como a melhoria da saúde, a redução do congestionamento rodoviário e da poluição sonora, a melhoria da qualidade do ar, o crescimento económico e benefícios ambientais e sociais;

C. Considerando que a bicicleta é um meio de transporte relativamente barato, que a maioria dos cidadãos pode pagar, e promove uma economia sustentável;

D. Considerando que é necessária uma infraestrutura para ciclistas mais segura para explorar o potencial da utilização da bicicleta, que constitui uma alternativa conveniente para deslocações de curta distância;

E. Considerando que o ecossistema para ciclistas da UE já compreende mais de 1 000 pequenas e médias empresas (PME) e um milhão de postos de trabalho, e pode aumentar até dois milhões de postos de trabalho até 2030; considerando que as bicicletas elétricas representam uma oportunidade de crescimento da indústria de bicicletas, com o potencial de criar empregos verdes e absorver trabalhadores requalificados de outros setores;

F. Considerando que a falta de estacionamento seguro e de medidas de prevenção de roubos e a falta de ciclovias exclusivas são consideradas os dois principais obstáculos no diz respeito a atrair novos utilizadores e a explorar plenamente o potencial da utilização da bicicleta nas cidades;

1. Considera que a bicicleta deve ser reconhecida como um modo de transporte de pleno direito; convida a Comissão a desenvolver uma estratégia europeia específica para a utilização da bicicleta, com o objetivo de duplicar o número de quilómetros percorridos em bicicleta na Europa até 2030; insta a Comissão a garantir a recolha harmonizada de dados sobre a utilização da bicicleta, nomeadamente dados industriais;

2. Observa que a utilização da bicicleta aumentou em resposta à pandemia de COVID-19 e ao aumento do preço dos combustíveis fósseis desde a guerra ilegal de agressão da Rússia contra a Ucrânia; incentiva as autoridades regionais e locais a ponderarem a manutenção das infraestruturas para ciclistas construídas em resposta à pandemia através dos seus processos regulares de planeamento urbano, e a tomarem medidas concretas para integrarem adequadamente a utilização da bicicleta nos seus quadros em matéria de mobilidade urbana, reconhecendo ao mesmo tempo o seu potencial para contribuir para uma melhor conectividade entre as zonas suburbanas e os centros urbanos, em particular através de autoestradas para bicicletas;

3. Incentiva, com vista a promover a multimodalidade, a criação de sinergias entre a utilização da bicicleta e outros modos de transporte, por exemplo, disponibilizando mais espaço para bicicletas nos comboios e criando lugares de estacionamento mais seguros para bicicletas nas estações e nos centros de mobilidade;

4. Considera que as políticas e o apoio europeus devem ter devidamente em conta a possibilidade de utilização da bicicleta aquando da construção ou modernização da infraestrutura RTE-T, prevendo, nomeadamente, a inclusão, sempre que possível, de ciclovias paralelas às linhas ferroviárias e às vias navegáveis interiores;

5. Incentiva os Estados-Membros e as autoridades locais a aumentarem substancialmente o investimento na construção de ciclovias separadas, a integrarem sistemas de partilha de bicicletas e de bicicletas elétricas a preços comportáveis nas redes dos seus planos de mobilidade, e a considerarem a utilização da bicicleta uma solução essencial para deslocações curtas («último quilómetro») nos nós urbanos;

6. Salienta que o planeamento das infraestruturas urbanas deve ser definido em conformidade com a legislação da UE em matéria de segurança rodoviária, notadamente com as normas de segurança para a utilização de bicicletas; insta a Comissão a acelerar o seu trabalho no que diz respeito às orientações sobre os requisitos de qualidade para infraestruturas cicloviárias seguras e de elevada qualidade previstas na Diretiva Segurança Rodoviária ([5]); frisa a necessidade de melhorar as tecnologias dos sistemas de transporte inteligentes para que tenham um melhor desempenho no que diz toca ao reconhecimento dos ciclistas na estrada;

7. Exorta a Comissão a reconhecer a indústria de bicicletas, designadamente o fabrico de baterias para bicicletas elétricas e para a economia circular, e em particular as PME, como parceiros legítimos no ecossistema da mobilidade da estratégia industrial da UE, bem como nos programas de infraestruturas industriais e nos regimes de financiamento; insta a Comissão e os Estados-Membros a incentivarem a criação de projetos no domínio da utilização da bicicleta e dos setores conexos, como a mobilidade, o turismo, a saúde e o desporto, entre outros;

8. Insta a Comissão e os Estados-Membros a apoiarem a produção de bicicletas e componentes na Europa («Made in Europe»), impulsionando assim a competitividade da indústria da UE, colmatando o défice de investimento, mantendo condições de concorrência equitativas a nível mundial e fomentando a relocalização e a segurança da cadeia de abastecimento, bem como incentivando a criação de postos de trabalho de elevada qualidade, criando polos de ciclismo e reforçando a formação profissional relacionada com a indústria;

9. Solicita à Comissão e aos Estados-Membros que assegurem a acessibilidade da utilização da bicicleta para as pessoas com mobilidade reduzida e que a esta prática sejam associados preços acessíveis para os grupos vulneráveis; observa que o Fundo Social Europeu para o Clima e os fundos estruturais e de investimento podem ajudar as pessoas mais afetadas pela «pobreza de mobilidade» mediante o apoio à aquisição de bicicletas ou ao acesso a serviços de partilha de bicicletas;

10. Insta a Comissão, os Estados-Membros e as autoridades regionais e locais a realizarem campanhas educativas e ações de formação, designadamente campanhas informativas, para sensibilizar para a segurança rodoviária e contribuir para a utilização segura das bicicletas e das bicicletas elétricas; exorta ainda a Comissão a propor orientações sobre a utilização segura das bicicletas (capacetes, restrições em função da idade, transporte de crianças, etc.) e solicita que seja prestada especial atenção ao incentivo à utilização da bicicleta entre as mulheres e os idosos, notadamente através da melhoria da segurança;

11. Constata, neste contexto, que a observância e o controlo adequados são essenciais para a segurança e a proteção dos utilizadores, e solicita que a atenção se centre na aplicação das regras em vigor, a fim de assegurar a coexistência respeitosa dos diferentes meios de transporte;

12. Destaca o potencial das bicicletas elétricas para aumentar a utilização da bicicleta; observa que, no intuito de preservar a rápida implantação de bicicletas elétricas e o acesso a estas, as bicicletas com assistência elétrica capazes de atingir velocidades até 25 km/h devem obter uma classificação jurídica adequada, tanto na legislação da UE como na legislação nacional;

13. Salienta que deve ser devidamente tida em conta a existência de lugares de estacionamento para bicicletas seguros e protegidos e de capacidade de carregamento das bicicletas elétricas no planeamento da habitação;

14. Encoraja as empresas, as organizações públicas e as instituições a promoverem a utilização da bicicleta através de incentivos específicos, designadamente programas para os trabalhadores e a instalação de lugares de estacionamento suficientes para bicicletas com carregadores para bicicletas elétricas, bem como a disponibilização de instalações sanitárias adequadas;

15. Salienta que o cicloturismo e a utilização da bicicleta nas zonas rurais devem ser apoiados através da aceleração do desenvolvimento da rede EuroVelo e das suas 17 rotas, em especial assegurando um maior apoio e explorando sinergias com a rede RTE-T;

16. Incentiva os Estados-Membros a reduzirem as taxas de IVA aplicáveis ao fornecimento, ao aluguer e à reparação de bicicletas e bicicletas elétricas;

17. Insta a Comissão a designar 2024 como o «Ano Europeu da Utilização da Bicicleta»;

18. Encarrega a sua Presidente de transmitir a presente resolução à Comissão e aos Estados-Membros e respetivos parlamentos.

([5]) Diretiva (UE) 2019/1936 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, que altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 305 de 26.11.2019, p. 1).