Štvrtok 16. februára 2023

P9_TA(2023)0058

Rozvoj stratégie EÚ v oblasti cyklistiky

Uznesenie Európskeho parlamentu zo 16. februára 2023 o rozvoji stratégie EÚ v oblasti cyklistiky (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Európsky parlament,

— so zreteľom na balík Komisie „Fit for 55“ zo 14. júla 2021 o plnení Európskej zelenej dohody,

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 18. mája 2022 s názvom Plán šetrenia energiou pre EÚ (COM(2022)0240),

— so zreteľom na oznámenie Komisie zo 14. decembra 2021 s názvom Nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu (COM(2021)0811),

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (COM(2020)0789),

— so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/73 zo 17. januára 2019, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou sa vyberá predbežné clo uložené na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike ([1]),

— so zreteľom na stanovisko Európskeho výboru regiónov z 12. októbra 2016 s názvom Plán EÚ pre cyklistiku ([2]),

— so zreteľom na osobitnú správu Európskeho dvora audítorov č. 6/2020 s názvom Udržateľná mestská mobilita v EÚ: podstatné zlepšenie nie je možné bez záväzku členských štátov,

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 10. marca 2020 s názvom Nová priemyselná stratégia pre Európu (COM(2020)0102),

— so zreteľom na svoje uznesenie z 20. januára 2021 o revízii usmernení pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T) ([3]),

— so zreteľom na svoje uznesenie zo 6. októbra 2021 o rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 – 2030 – Odporúčania na ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti (Vision Zero) ([4]),

— so zreteľom na prejav výkonného podpredsedu Komisie Fransa Timmermansa z 30. júna 2022 na samite o bicykloch v Kodani,

— so zreteľom na zásadu subsidiarity, a najmä na článok 5 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

— so zreteľom na vyhlásenie členských štátov o cyklistike ako spôsobe dopravy šetrnom ku klíme, ktoré bolo schválené počas luxemburského predsedníctva EÚ v októbri 2015,

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

— so zreteľom na ciele OSN v oblasti trvalo udržateľného rozvoja, najmä na cieľ č. 11 týkajúci sa udržateľných miest a komunít, v ktorom sa cyklistika považuje za niečo, čo môže urobiť mestá a ľudské sídla inkluzívnejšími, bezpečnejšími, odolnejšími a udržateľnejšími,

— so zreteľom na vyhlásenie Komisie zo 7. júla 2022 v odpovedi na otázku Komisii o vypracovaní stratégie EÚ pre cyklistiku (O-000025/2022 – B9-0017/2022),

— so zreteľom na článok 132 ods. 2 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na návrh uznesenia Výboru pre dopravu a cestovný ruch,

A. keďže doprava je významným zdrojom znečistenia ovzdušia a keďže udržateľné druhy dopravy, ako je cyklistika, sú nevyhnutné na dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti klímy a znižovania znečistenia a na splnenie jej ambícií v rámci iniciatív EÚ Save Energy a REPowerEU;

B. keďže cyklistika prináša mnoho výhod, ako je lepšie zdravie, zníženie preťaženia ciest a znečistenia hlukom, lepšia kvalita ovzdušia, hospodársky rast a environmentálne a sociálne prínosy;

C. keďže cyklistika je pomerne lacný spôsob dopravy, ktorý si väčšina občanov môže dovoliť, a podporuje udržateľné hospodárstvo;

D. keďže je potrebná bezpečnejšia cyklistická infraštruktúra, aby sa uvoľnil potenciál pre cyklistiku, ktorá je cennou alternatívou pre cestovanie na krátke vzdialenosti;

E. keďže ekosystém cyklistiky v EÚ už predstavuje viac ako 1 000 malých a stredných podnikov (MSP) a 1 milión pracovných miest a do roku 2030 sa môže rozšíriť až na 2 milióny pracovných miest; keďže elektrické bicykle predstavujú príležitosť pre rast cyklistického priemyslu, poskytujú potenciál na vytváranie ekologických pracovných miest a prijímajú rekvalifikovaných pracovníkov z iných odvetví;

F. keďže nedostatok zabezpečeného parkovania a opatrení na predchádzanie krádežiam, ako aj nedostatok vyhradených cyklistických chodníkov sa považujú za dve prevládajúce prekážky prilákania nových používateľov a dosiahnutia plného potenciálu cyklistiky v mestách;

1. domnieva sa, že cyklistika by sa mala uznať za plnohodnotný druh dopravy; žiada Komisiu, aby vypracovala osobitnú európsku stratégiu pre cyklistiku s cieľom zdvojnásobiť do roku 2030 počet najazdených kilometrov v Európe; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila harmonizovaný zber údajov o cyklistike vrátane priemyselných údajov;

2. konštatuje, že využívanie cyklistiky sa posilnilo v reakcii na pandémiu ochorenia COVID-19 a rastúce ceny fosílnych palív od nezákonnej útočnej vojny Ruska proti Ukrajine; nabáda regionálne a miestne orgány, aby zvážili zachovanie cyklistickej infraštruktúry zavedenej v reakcii na pandémiu prostredníctvom svojich pravidelných procesov mestského plánovania a aby prijali konkrétne opatrenia na riadne začlenenie cyklistiky do svojich rámcov mestskej mobility, pričom uznáva jej potenciál prispieť k lepšiemu prepojeniu medzi prímestskými oblasťami a centrami miest, najmä prostredníctvom cyklistických diaľnic;

3. s cieľom podporiť multimodalitu nabáda na vytvorenie súčinnosti medzi cyklistikou a inými druhmi dopravy, ako je sprístupnenie väčšieho počtu miest pre bicykle vo vlakoch a zabezpečenie bezpečnejších parkovacích plôch pre bicykle na staniciach a v uzloch mobility;

4. domnieva sa, že európske politiky a podpora by mali náležite zohľadňovať cyklistiku pri budovaní alebo modernizácii infraštruktúry TEN-T vrátane pridania cyklistických chodníkov popri železničných tratiach a vnútrozemských vodných cestách, ak je to možné;

5. nabáda členské štáty a miestne orgány, aby výrazne zvýšili investície do výstavby oddelenej cyklistickej infraštruktúry, začlenili cenovo dostupné systémy spoločného využívania bicyklov a bicyklov do svojich sietí plánov mobility a zohľadnili cyklistiku ako životne dôležité riešenie na poslednom úseku v mestských uzloch;

Štvrtok 16. februára 2023

6. zdôrazňuje, že plánovanie mestskej infraštruktúry by sa malo rozvíjať v súlade s právnymi predpismi EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky vrátane bezpečnostných noriem pre cyklistiku; vyzýva Komisiu, aby urýchlila svoju prácu týkajúcu sa usmernení o požiadavkách na kvalitu vysokokvalitnej a bezpečnej cyklistickej infraštruktúry stanovených v smernici o RISM ([5]); zdôrazňuje, že treba zlepšiť technológie inteligentných dopravných systémov, aby sa zlepšila ich schopnosť rozoznávať cyklistov na ceste;

7. vyzýva Komisiu, aby uznala cyklistický priemysel vrátane výroby batérií pre elektrické bicykle a obehové hospodárstvo, a najmä MSP, za legitímnych partnerov v ekosystéme mobility priemyselnej stratégie EÚ a v programoch priemyselnej infraštruktúry a systémoch financovania; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby podporovali projekty týkajúce sa cyklistiky a súvisiacich odvetví, ako sú okrem iného mobilita, cestovný ruch, zdravotníctvo a šport;

8. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby podporovali výrobu bicyklov a komponentov „vyrobené v Európe“, a tým stimulovali konkurencieschopnosť priemyslu EÚ, a to preklenutím nedostatku investícií, zachovaním rovnakých podmienok na celosvetovej úrovni a stimulovaním relokalizácie a bezpečnosti dodávateľského reťazca, ako aj podporovaním kvalitných pracovných miest, vytváraním cyklistických zoskupení a zlepšovaním odbornej prípravy súvisiacej s priemyslom;

9. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili prístupnosť cyklistiky pre osoby so zníženou pohyblivosťou, ako aj cenovú dostupnosť cyklistiky pre zraniteľné skupiny; konštatuje, že Európsky Sociálno-klimatický fond a štrukturálne a investičné fondy môžu pomôcť tým, ktorí sú najviac postihnutí „dopravnou chudobou“, a to podporou nákupu bicyklov alebo prístupu k službám spoločného využívania bicyklov;

10. vyzýva Komisiu, členské štáty a regionálne a miestne orgány, aby viedli vzdelávacie kampane a odbornú prípravu vrátane informačných kampaní s cieľom zvýšiť informovanosť o bezpečnosti cestnej premávky a podporiť bezpečné používanie bicyklov a elektrických bicyklov; ďalej vyzýva Komisiu, aby navrhla usmernenia o bezpečnej cyklistike (helmy, vekové obmedzenia, preprava detí atď.), a žiada, aby sa osobitná pozornosť venovala podpore cyklistiky medzi ženami a staršími ľuďmi, najmä prostredníctvom zlepšenia bezpečnosti;

11. v tejto súvislosti konštatuje, že riadne presadzovanie a monitorovanie má zásadný význam pre bezpečnosť a ochranu používateľov, a žiada, aby sa kládol dôraz na presadzovanie existujúcich pravidiel s cieľom zabezpečiť ohľaduplnú koexistenciu rôznych druhov dopravy;

12. zdôrazňuje potenciál elektrických bicyklov pri zvýšenom využívaní cyklistiky; konštatuje, že v záujme zachovania rýchleho zavádzania elektrických bicyklov a prístupu k nim je potrebné, aby sa bicykle s prídavným pohonom, ktoré dokážu dosiahnuť rýchlosť do 25 km/h, poskytla náležitá právna klasifikácia v právnych predpisoch EÚ aj vo vnútroštátnych právnych predpisoch;

13. poukazuje na to, že pri plánovaní bývania by sa mala venovať náležitá pozornosť bezpečným a zabezpečeným parkovacím miestam pre bicykle a nabíjacím kapacitám pre elektrické bicykle;

14. nabáda spoločnosti, verejné organizácie a inštitúcie, aby podporovali cyklistiku prostredníctvom osobitných stimulov vrátane programov pre zamestnancov a inštalácie dostatočného počtu parkovacích miest pre bicykle s elektrickými nabíjačkami a poskytovaním primeraných hygienických zariadení;

15. zdôrazňuje, že cyklistický cestovný ruch a cyklistiku vo vidieckych oblastiach treba podporiť urýchlením rozvoja siete EuroVelo a jej 17 trás, najmä zabezpečením silnejšej podpory, ako aj využívaním súčinnosti so sieťou TEN-T;

16. nabáda členské štáty, aby znížili sadzby DPH na dodanie, prenájom a opravu bicyklov a elektrických bicyklov;

17. vyzýva Komisiu, aby vyhlásila rok 2024 za Európsky rok cyklistiky;

18. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila toto uznesenie Komisii, ako aj členským štátom a ich parlamentom.

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 305, 26.11.2019, s. 1).