četrtek 16. februarja 2023

P9_TA(2023)0058

Razvoj strategije EU za kolesarjenje

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 16. februarja 2023 o razvoju strategije EU za kolesarjenje (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Evropski parlament,

— ob upoštevanju svežnja Komisije „Pripravljeni na 55“ z dne 14. julija 2021 o izvajanju evropskega zelenega dogovora,

— ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 18. maja 2022 z naslovom Varčevanje z energijo v EU (COM(2022)0240),

— ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 14. decembra 2021 z naslovom Novi okvir EU za mobilnost v mestih (COM(2021)0811),

— ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020)0789),

— ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/73 z dne 17. januarja 2019 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske ([1]),

— ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 12. oktobra 2016 z naslovom Načrt EU za kolesarjenje ([2]),

— ob upoštevanju posebnega poročila Evropskega računskega sodišča št. 6/2020 z naslovom Trajnostna mobilnost v mestih v EU: bistvenega izboljšanja ni mogoče doseči brez zavezanosti držav članic,

— ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 10. marca 2020 z naslovom Nova industrijska strategija za Evropo (COM(2020)0102),

— ob upoštevanju svoje resolucije z dne 20. januarja 2021 o pregledu smernic za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) ([3]),

— ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. oktobra 2021 o okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – priporočila za naslednje korake v smeri „vizije nič“ ([4]),

— ob upoštevanju govora izvršnega podpredsednika Komisije Fransa Timmermansa z dne 30. junija 2022 na vrhu o kolesarjenju v Københavnu,

— ob upoštevanju načela subsidiarnosti in zlasti člena 5(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,

— ob upoštevanju izjave držav članic o kolesarjenju kot podnebju prijaznem načinu prevoza, ki je bila sprejeta oktobra 2015 med luksemburškim predsedovanjem Svetu EU,

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

— ob upoštevanju ciljev trajnostnega razvoja OZN, zlasti cilja 11 o trajnostnih mestih in skupnostih, v skladu s katerim bo kolesarjenje prispevalo k temu, da bodo mesta in naselja postala bolj odprta, varna, vzdržljiva in trajnostna,

— ob upoštevanju izjave Komisije z dne 7. julija 2022 v odgovor na vprašanje za Komisijo o razvoju strategije EU za kolesarjenje (O-000025/2022 – B9-0017/2022),

— ob upoštevanju člena 132(2) Poslovnika,

— ob upoštevanju predloga resolucije Odbora za promet in turizem,

A. ker je promet pomemben vir onesnaževanja zraka in ker so trajnostni načini prevoza, kot je kolesarjenje, bistveni za doseganje ciljev EU na področju podnebja in zmanjšanje onesnaževanja ter za uresničevanje ambicij v okviru pobud EU za varčevanje z energijo in REPowerEU;

B. ker kolesarjenje prinaša številne koristi, kot so boljše zdravje, zmanjšanje prometnih zastojev in hrupa, boljša kakovost zraka, gospodarska rast ter okoljske in družbene koristi;

C. ker je kolesarjenje razmeroma poceni način prevoza, ki si ga večina državljanov lahko privošči, in spodbuja trajnostno gospodarstvo;

D. ker je za izkoriščanje potenciala kolesarjenja potrebna varnejša kolesarska infrastruktura, ki je dragocena alternativa pri potovanjih na kratke razdalje;

E. ker kolesarski ekosistem EU že vključuje več kot 1 000 malih in srednjih podjetij ter milijon delovnih mest, katerih število se lahko do leta 2030 poveča na 2 milijona; ker električna kolesa pomenijo priložnost za rast kolesarske industrije, ustvarjanje zelenih delovnih mest in zaposlitev prekvalificirane delovne sile iz drugih sektorjev;

F. ker sta pomanjkanje varovanih parkirišč in ukrepov za preprečevanje kraje ter pomanjkanje kolesarskih poti dve prevladujoči oviri za privabljanje novih kolesarjev in izkoriščanje celotnega potenciala kolesarjenja v mestih;

1. meni, da bi bilo treba kolesarjenje priznati kot dobro razvit način prevoza; poziva Komisijo, naj oblikuje evropsko strategijo za kolesarjenje, da bi v Evropi do leta 2030 podvojili število kilometrov, prevoženih s kolesom; poziva Komisijo, naj zagotovi usklajeno zbiranje podatkov o kolesarjenju, vključno z industrijskimi podatki;

2. ugotavlja, da se je kolesarjenje razširilo zaradi pandemije covida-19 in naraščajočih cen fosilnih goriv po ruski nezakoniti vojaški agresiji proti Ukrajini; spodbuja regionalne in lokalne organe, naj razmislijo o vzdrževanju kolesarske infrastrukture, vzpostavljene kot odziv na pandemijo, v sklopu rednih procesov urbanističnega načrtovanja in sprejmejo konkretne ukrepe za ustrezno vključitev kolesarjenja v okvire za mobilnost v mestih, hkrati pa priznajo njegov potencial za boljšo povezljivost med primestnimi območji in mestnimi središči, zlasti s kolesarskimi avtocestami;

3. za spodbujanje multimodalnosti spodbuja ustvarjanje sinergij med kolesarjenjem in drugimi načini prevoza, na primer z več razpoložljivimi mesti za kolesa na vlakih in bolj varovanimi parkirišči za kolesa na postajah in vozliščih za mobilnost;

4. meni, da bi bilo treba v evropskih politikah in podpori ustrezno upoštevati omogočanje kolesarjenja, in sicer pri gradnji ali nadgradnji infrastrukture TEN-T, med drugim z dodajanjem kolesarskih poti vzdolž železniških prog in celinskih plovnih poti, kjer je to izvedljivo;

5. spodbuja države članice in lokalne organe, naj znatno povečajo naložbe v izgradnjo ločene kolesarske infrastrukture, naj v omrežja načrtov za mobilnost vključijo cenovno dostopne sheme za souporabo električnih in navadnih koles ter naj v urbanih vozliščih kolesarjenje upoštevajo kot pomembno rešitev za zadnji del poti;

četrtek 16. februarja 2023

6. poudarja, da bi bilo treba načrtovanje mestne infrastrukture razvijati v skladu z zakonodajo EU o varnosti v cestnem prometu, vključno z varnostnimi standardi za kolesarjenje; poziva Komisijo, naj pospeši svoje delo v zvezi s smernicami o zahtevah glede kakovosti za visokokakovostno in varno kolesarsko infrastrukturo iz direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture ([5]); poudarja, da je treba izboljšati tehnologije inteligentnih prometnih sistemov, da bi se izboljšalo prepoznavanje kolesarjev na cesti;

7. poziva Komisijo, naj prizna kolesarsko industrijo, vključno s proizvodnjo baterij za električna kolesa in krožno gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja, kot legitimne partnerje v ekosistemu mobilnosti industrijske strategije EU ter v programih industrijske infrastrukture in shemah financiranja; poziva Komisijo in države članice, naj spodbujajo projekte na področju kolesarjenja in v z njim povezanih sektorjih, kot so mobilnost, turizem, zdravje in šport;

8. poziva Komisijo in države članice, naj podprejo proizvodnjo koles in sestavnih delov „Izdelano v Evropi“ ter tako spodbudijo konkurenčnost industrije EU, tako da premostijo naložbeno vrzel, ohranijo enake konkurenčne pogoje na svetovni ravni ter spodbudijo vračanje in zanesljivost dobavne verige ter spodbujajo visokokakovostna delovna mesta, ustvarjajo kolesarske grozde in krepijo poklicno usposabljanje, povezano z industrijo;

9. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo, da bo kolesarjenje dostopno osebam z omejeno mobilnostjo in cenovno dostopno za ranljive skupine; ugotavlja, da se lahko z Evropskim socialnim skladom za podnebje ter strukturnimi in investicijskimi skladi pomaga tistim, ki jih je mobilnostna revščina najbolj prizadela, tako da se podpre nakup koles ali dostop do storitev souporabe koles;

10. poziva Komisijo, države članice ter regionalne in lokalne organe, naj izvajajo izobraževalne kampanje in usposabljanje, vključno z informacijskimi kampanjami, da bi povečali ozaveščenost o varnosti v cestnem prometu ter podprli varno uporabo navadnih in električnih koles; nadalje poziva Komisijo, naj predlaga smernice za varno kolesarjenje (čelade, starostne omejitve, prevoz otrok itd.), in zahteva, da se posebna pozornost nameni spodbujanju kolesarjenja med ženskami in starejšimi, zlasti z izboljšanjem varnosti;

11. v zvezi s tem ugotavlja, da sta ustrezno izvrševanje in spremljanje bistvena za varnost in zaščito uporabnikov, ter poziva, naj se pozornost nameni izvrševanju obstoječih pravil, da se zagotovi spoštljiv soobstoj različnih načinov prevoza;

12. poudarja potencial, ki ga imajo električna kolesa za povečanje kolesarjenja; ugotavlja, da je treba za hitro uvedbo in dostop do električnih koles, ki lahko s podporo dosežejo hitrost do 25 km/h, zagotoviti ustrezno pravno klasifikacijo v zakonodaji EU in nacionalni zakonodaji;

13. poudarja, da bi bilo treba pri načrtovanju stanovanj ustrezno upoštevati varna in varovana parkirišča za kolesa ter zmogljivosti za polnjenje električnih koles;

14. spodbuja podjetja, javne organizacije in institucije, naj s posebnimi spodbudami spodbujajo kolesarjenje, vključno s programi za zaposlene in zadostnimi parkirnimi mesti s polnilniki za električna kolesa ter zagotavljanjem ustreznih sanitarnih prostorov;

15. poudarja, da je treba kolesarski turizem in kolesarjenje na podeželju podpreti s pospeševanjem razvoja omrežja EuroVelo in 17 poti, ki jih vključuje, zlasti z zagotavljanjem večje podpore in izkoriščanjem sinergij z omrežjem TEN-T;

16. spodbuja države članice, naj znižajo stopnje DDV za dobavo, najem in popravilo navadnih in električnih koles;

17. poziva Evropsko komisijo, naj leto 2024 razglasi za evropsko leto kolesarjenja;

18. naroči svoji predsednici, naj to resolucijo posreduje Komisiji in državam članicam ter njihovim parlamentom.

([5]) Direktiva (EU) 2019/1936 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2019 o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 305, 26.11.2019, str. 1).