Torsdagen, 16 februari 2023

P9_TA(2023)0058

Utveckling av en EU-strategi för cykling

Europaparlamentets resolution av den 16 februari 2023 om utveckling av en EU-strategi för cykling (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

— med beaktande av kommissionens 55 %-paket av den 14 juli 2021 om genomförandet av den europeiska gröna given,

— med beaktande av kommissionens meddelande av den 18 maj 2022 *EU:s plan för energibesparing* (COM(2022)0240),

— med beaktande av kommissionens meddelande av den 14 december 2021 *EU:s nya ram för mobilitet i städer* (COM(2021)0811),

— med beaktande av kommissionens meddelande av den 9 december 2020 *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* (COM(2020)0789),

— med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/73 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina ([1])

— med beaktande av Europeiska regionkommitténs yttrande av den 12 oktober 2016 *En EU-färdplan för cykling* ([2]),

— med beaktande av Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2020 *Hållbar rörlighet i EU:s städer: inga större förbättringar är möjliga utan medlemsstaternas engagemang*,

— med beaktande av kommissionens meddelande av den 10 mars 2020 *En ny industristrategi för EU* (COM(2020)0102),

— med beaktande av sin resolution av den 20 januari 2021 om revideringen av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ([3]),

— med beaktande av sin resolution av den 6 oktober 2021 om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen ([4]),

— med beaktande av det tal som kommissionens verkställande vice ordförande Frans Timmermans höll den 30 juni 2022 vid cykeltoppmötet i Köpenhamn,

— med beaktande av subsidiaritetsprincipen och särskilt artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

— med beaktande av medlemsstaternas förklaring om cykling som ett klimatvänligt transportsätt, som godkändes under det luxemburgska EU-ordförandeskapet i oktober 2015,

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

— med beaktande av FN:s mål för hållbar utveckling, särskilt mål 11 om hållbara städer och samhällen, där cykling ses som ett sätt att göra städer och bosättningar mer inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara,

— med beaktande av kommissionens uttalande av den 7 juli 2022 som svar på frågan till kommissionen om utveckling av en EU-strategi för cykling (O-000025/2022 – B9-0017/2022),

— med beaktande av artikel 132.2 i arbetsordningen,

— med beaktande av förslaget till resolution från utskottet för transport och turism, och av följande skäl:

A. Transporter är en betydande källa till luftföroreningar, och hållbara transportsätt, såsom cykling, är avgörande för att uppnå EU:s klimat- och utsläppsminskningsmål och för att klara ambitionerna i EU:s plan för energibesparing och i initiativet REPowerEU.

B. Cykling har många fördelar, såsom bättre hälsa, minskade trafikstockningar, mindre buller, förbättrad luftkvalitet, ekonomisk tillväxt samt miljömässiga och sociala vinster.

C. Cykling är ett relativt billigt transportmedel, som de flesta medborgare har råd med, och främjar en hållbar ekonomi.

D. Säkrare cykelinfrastruktur behövs för att frigöra potentialen för cykling, som är ett värdefullt transportalternativ för korta sträckor.

E. Ekosystemet för cykling i EU omfattar redan över 1 000 små och medelstora företag och 1 miljon jobb, som kan bli 2 miljoner jobb fram till 2030. Elcyklar är en tillväxtmöjlighet för cykelbranschen, med potential att skapa gröna jobb och erbjuda plats för omskolade arbetstagare från andra sektorer.

F. Bristen på säker parkering och åtgärder för att förhindra stöld, liksom bristen på särskilda cykelvägar, anses vara de två största hindren för att få nya personer att börja cykla så att cykling kan nå sin fulla potential i städerna.

1. Europaparlamentet anser att cykling bör erkännas som ett fullfjädrat transportsätt. Parlamentet uppmanar kommissionen att utveckla en särskild europeisk cykelstrategi i syfte att fördubbla antalet cyklade kilometer i Europa fram till 2030. Parlamentet uppmanar kommissionen att säkerställa harmoniserad insamling av uppgifter om cykling, inbegripet industridata.

2. Europaparlamentet noterar att covid-19-pandemin och prisökningen på fossila bränslen till följd av Rysslands olagliga anfallskrig mot Ukraina har lett till att cyklingen har ökat. Parlamentet uppmuntrar de regionala och lokala myndigheterna att överväga att behålla den cykelinfrastruktur som skapades i samband med pandemin genom inkludering i de vanliga stadsplaneringsprocesserna, att vidta konkreta åtgärder för att korrekt integrera cykling i ramarna för rörlighet i städer och att erkänna cyklingens potential att bidra till bättre förbindelser mellan förortsområden och stadskärnor, särskilt genom cykelmotorvägar.

3. Europaparlamentet uppmuntrar skapandet av synergier mellan cykling och andra transportsätt, i syfte att främja multimodalitet, till exempel fler platser för cyklar på tåg och fler säkra parkeringsplatser för cyklar på stationer och transportknutpunkter.

4. Europaparlamentet anser att EU:s politik och stöd bör ta vederbörlig hänsyn till cyklingsmöjligheter när TEN-T-infrastruktur byggs eller uppgraderas, exempelvis tillägg av cykelvägar parallellt med järnvägsspår och inre vattenvägar, när så är möjligt.

5. Europaparlamentet uppmuntrar medlemsstaterna och de lokala myndigheterna att avsevärt öka investeringarna i byggandet av separerad cykelinfrastruktur, att ta med överkomliga system för e-cyklar och cykeldelning i sina rörlighetsplaner och att betrakta cykling som en viktig transportlösning för den sista kilometern i urbana knutpunkter.

6. Europaparlamentet betonar att planeringen av stadsinfrastruktur bör utvecklas i enlighet med EU:s trafiksäkerhetslagstiftning, inbegripet säkerhetsnormer för cykling. Parlamentet uppmanar kommissionen att påskynda sitt arbete med den vägledning om kvalitetskrav för säker cykelinfrastruktur av hög kvalitet som föreskrivs i vägsäkerhetsdirektivet ([5]). Parlamentet understryker behovet av att förbättra tekniken för intelligenta transportsystem så att den blir bättre när det gäller att upptäcka cyklister på vägarna.

7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att erkänna cykelindustrin, inbegripet batteritillverkning för elcyklar och den cirkulära ekonomin, och i synnerhet små och medelstora företag, som legitima partner i ekosystemet för rörlighet i EU:s industristrategi och i program och finansieringssystem för industriell infrastruktur. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att uppmuntra projekt om cykling och närliggande sektorer, bland annat rörlighet, turism, hälsa och idrott.

8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja europeisk tillverkning av cyklar och komponenter och därigenom stimulera EU-industrins konkurrenskraft, genom att åtgärda investeringsgapet, se till att det råder lika villkor på global nivå och stimulera återflytt av tillverkning och säkerhet i leveranskedjan, och genom att stimulera högkvalitativa arbetstillfällen, skapa cykelkluster och stärka den branschrelaterade yrkesutbildningen.

9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att säkerställa tillgång till cykling för personer med nedsatt rörlighet samt att göra cykling överkomlig för utsatta grupper. Parlamentet konstaterar att den europeiska sociala klimatfonden och struktur- och investeringsfonderna kan hjälpa dem som är mest drabbade av ”transportfattigdom” genom att stödja köp av cyklar eller tillgång till cykeldelningstjänster.

10. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och regionala och lokala myndigheter att genomföra upplysningskampanjer och utbildning, inklusive informationskampanjer, för att öka kunskapen om trafiksäkerhet och stödja en säker användning av cyklar och elcyklar. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen att föreslå riktlinjer för säker cykling (hjälmar, åldersgränser, transport av barn osv.) och begär att särskild uppmärksamhet ägnas åt att uppmuntra cykling bland kvinnor och äldre, särskilt genom att förbättra säkerheten.

11. Europaparlamentet noterar i detta sammanhang att korrekt efterlevnad och övervakning är avgörande för användarnas säkerhet och trygghet, och begär att fokus ska läggas på efterlevnaden av befintliga regler för att säkerställa respektfull samexistens mellan olika transportsätt.

12. Europaparlamentet understryker e-cykelns potential att få fler att cykla. För att användningen av och tillgången till elcyklar ska kunna fortsätta att öka snabbt konstaterar parlamentet att elcyklar med assistans upp till 25 km/h bör få en egen rättslig status i både EU-lagstiftningen och nationell lagstiftning.

13. Europaparlamentet påpekar att vederbörlig hänsyn bör tas till trygg och säker cykelparkering och laddningsmöjligheter för elcyklar i bostadsplaneringen.

14. Europaparlamentet uppmuntrar företag, offentliga organisationer och institutioner att främja cykling genom särskilda incitament, inbegripet program för anställda och installation av tillräckliga cykelparkeringsplatser med elcykelladdare, och att tillhandahålla lämpliga sanitära faciliteter.

15. Europaparlamentet betonar att cykelturism och cykling på landsbygden måste stödjas genom att man påskyndar utvecklingen av EuroVelo-nätet och dess 17 rutter, särskilt genom att säkerställa starkare stöd och utnyttja synergier med TEN-T-nätet.

16. Europaparlamentet uppmuntrar medlemsstaterna att sänka momssatserna för försäljning, uthyrning och reparation av cyklar och elcyklar.

17. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utse 2024 till Europaåret för cykling.

18. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till kommissionen och till medlemsstaterna och deras parlament.

([5]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 305, 26.11.2019, s. 1).