



---

## TEKSTY PRZYJĘTE

---

### **P9\_TA(2023)0058**

#### **Opracowanie unijnej strategii transportu rowerowego**

#### **Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2023 r. w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego (2022/2909(RSP))**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając pakiet Komisji „Gotowi na 55” z 14 lipca 2021 r. w sprawie realizacji Europejskiego Zielonego Ładu,
- uwzględniając komunikat Komisji z 18 maja 2022 r. pt. „Oszczędność energii w UE” (COM(2022)0240),
- uwzględniając komunikat Komisji z 14 grudnia 2021 r. pt. „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej” (COM(2021)0811),
- uwzględniając komunikat Komisji z 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789),
- uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/73 z 17 stycznia 2019 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej<sup>1</sup>,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z 12 października 2016 r. pt. „Plan działania UE na rzecz transportu rowerowego”<sup>2</sup>,
- uwzględniając sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nr 6/2020 pt. „Zrównoważona mobilność w miastach w UE – bez zaangażowania ze strony państw członkowskich nie będzie możliwa istotna poprawa”,
- uwzględniając komunikat Komisji z 10 marca 2020 r. pt. „Nowa strategia przemysłowa dla Europy” (COM(2020)0102),
- uwzględniając swoją rezolucję z 20 stycznia 2021 r. w sprawie przeglądu wytycznych

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 16 z 18.1.2019, s. 108.

<sup>2</sup> Dz.U. C 88 z 21.3.2017, s. 49.

dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)<sup>1</sup>,

- uwzględniając swoją rezolucję z 6 października 2021 r. w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero”<sup>2</sup>,
  - uwzględniając przemówienie wygłoszone 30 czerwca 2022 r. przez wiceprzewodniczącego wykonawczego Komisji Fransa Timmermansa na szczycie rowerowym w Kopenhadze,
  - uwzględniając zasadę pomocniczości, a w szczególności art. 5 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając deklarację państw członkowskich pt. „Rower jako przyjazny klimatowi środek transportu”, zatwierdzoną podczas luksemburskiej prezydencji UE w październiku 2015 r.,
  - uwzględniając cele zrównoważonego rozwoju ONZ, w szczególności cel nr 11 dotyczący zrównoważonych miast i społeczności, w którym transport rowerowy postrzega się jako czynnik zwiększający inkluzywność, bezpieczeństwo, odporność i zrównoważoność miast i osiedli ludzkich,
  - uwzględniając oświadczenie Komisji z 7 lipca 2022 r. w odpowiedzi na pytanie do Komisji w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego (O-000025/2022 – B9-0017/2022),
  - uwzględniając art. 132 ust. 2 Regulaminu,
  - uwzględniając projekt rezolucji Komisji Transportu i Turystyki,
- A. mając na uwadze, że transport jest istotnym źródłem zanieczyszczenia powietrza, a zrównoważone rodzaje transportu, takie jak transport rowerowy, są kluczowe dla osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu i ograniczenia zanieczyszczeń oraz dla realizacji ambicji UE w ramach inicjatyw „Oszczędność energii w UE” i REPowerEU;
- B. mając na uwadze, że jazda na rowerze przynosi wiele korzyści, takich jak poprawa stanu zdrowia, zmniejszenie zagęszczenia ruchu drogowego i zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości powietrza, wzrost gospodarczy oraz korzyści środowiskowe i społeczne;
- C. mając na uwadze, że rower jest stosunkowo niedrogim środkiem transportu, na który większość obywateli może sobie pozwolić, a jazda na rowerze promuje zrównoważoną gospodarkę;
- D. mając na uwadze, że potrzebna jest bezpieczniejsza infrastruktura rowerowa, aby uwolnić potencjał transportu rowerowego, który stanowi cenną alternatywę w przypadku podróży na krótkich dystansach;
- E. mając na uwadze, że unijny ekosystem rowerowy obejmuje już ponad 1000 małych i

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 456 z 10.11.2021, s. 47.

<sup>2</sup> Dz.U. C 132 z 24.3.2022, s. 45.

średnich przedsiębiorstw (MŚP) i 1 mln miejsc pracy, a do 2030 r. może dać pracę nawet 2 mln osób; mając na uwadze, że rowery elektryczne stanowią szansę na rozwój branży rowerowej, stwarzając potencjał do tworzenia zielonych miejsc pracy i przyjęcia przekwalifikowanych pracowników z innych sektorów;

- F. mając na uwadze, że brak bezpiecznych parkingów i środków zapobiegających kradzieżom, a także brak specjalnych ścieżek rowerowych uznaje się za dwie główne przeszkody utrudniające przyciągnięcie nowych użytkowników i pełne wykorzystanie potencjału transportu rowerowego w miastach;
1. uważa, że transport rowerowy powinien zostać uznany za pełnoprawny rodzaj transportu; zwraca się do Komisji o opracowanie specjalnej europejskiej strategii na rzecz transportu rowerowego, aby do 2030 r. liczba kilometrów przejechanych rowerem w Europie uległa podwojeniu; wzywa Komisję do zapewnienia zharmonizowanego gromadzenia danych dotyczących transportu rowerowego, w tym danych przemysłowych;
  2. zauważa, że wykorzystanie roweru jako środka transportu wzrosło w reakcji na pandemię COVID-19 oraz na wzrost cen paliw kopalnych od czasu nielegalnej agresji Rosji przeciwko Ukrainie; zachęca władze regionalne i lokalne, aby rozważyły utrzymanie infrastruktury rowerowej wprowadzonej w odpowiedzi na pandemię w ramach zwyczajowych procedur urbanistycznych oraz podjęły konkretne działania w celu należytego włączenia transportu rowerowego do ram mobilności miejskiej, uznając jego potencjał, jeżeli chodzi o przyczynianie się do poprawy komunikacji między obszarami podmiejskimi a centrami miast, w szczególności poprzez autostrady rowerowe;
  3. z myślą o wspieraniu multimodalności zachęca do tworzenia synergii między transportem rowerowym a innymi rodzajami transportu, takich jak zapewnienie większej liczby miejsc dla rowerów w pociągach oraz większej liczby bezpiecznych parkingów dla rowerów na stacjach i w węzłach komunikacyjnych;
  4. uważa, że europejskie strategie polityczne i programy wsparcia powinny należycie uwzględniać kwestię zapewnienia możliwości transportu rowerowego podczas budowy lub modernizacji infrastruktury TEN-T, w tym, w miarę możliwości, dodawanie ścieżek rowerowych równoległe do torów kolejowych i śródlądowych dróg wodnych;
  5. zachęca państwa członkowskie i władze lokalne do znacznego zwiększenia inwestycji w budowę oddzielnej infrastruktury rowerowej, do włączenia przystępnych cenowo systemów wspólnego korzystania z rowerów elektrycznych i rowerów tradycyjnych do sieci planów mobilności oraz do uznania transportu rowerowego za kluczowe rozwiązanie dotyczące „ostatniej mili” w miejskich węzłach komunikacyjnych;
  6. podkreśla, że plany infrastruktury miejskiej powinny być opracowywane zgodnie z prawodawstwem UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym normami bezpieczeństwa dla rowerzystów; wzywa Komisję do przyspieszenia prac nad wytycznymi dotyczącymi wymogów jakościowych dla bezpiecznej infrastruktury rowerowej wysokiej jakości, przewidzianymi w dyrektywie w sprawie zarządzania

bezpieczeństwem infrastruktury drogowej<sup>1</sup>; podkreśla potrzebę poprawy technologii inteligentnych systemów transportowych, aby lepiej rozpoznawały rowerzystów na drogach;

7. wzywa Komisję, aby uznała branżę rowerową, w tym produkcję baterii dla rowerów elektrycznych i gospodarkę o obiegu zamkniętym, a w szczególności MŚP, za uprawnionych partnerów w ekosystemie mobilności strategii przemysłowej UE oraz systemach finansowania i programach dotyczących infrastruktury przemysłowej; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania projektów dotyczących transportu rowerowego i powiązanych sektorów, takich jak m.in. mobilność, turystyka, zdrowie i sport;
8. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania europejskiej produkcji rowerów i komponentów, a tym samym do pobudzenia konkurencyjności przemysłu UE, poprzez wypełnienie luki inwestycyjnej, zapewnienie równych warunków działania w skali globalnej, wspieranie repatriacji produkcji i bezpieczeństwa łańcucha dostaw, a także zachęcanie do tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy, tworzenie klastrów rowerowych i doskonalenie szkoleń zawodowych związanych z przemysłem;
9. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia dostępności transportu rowerowego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także do zadbania o to, by transport rowerowy był przystępny cenowo dla słabszych grup społecznych; zauważa, że europejski Społeczny Fundusz Klimatyczny oraz fundusze strukturalne i inwestycyjne mogą pomóc osobom najbardziej dotkniętym „ubóstwem transportowym”, wspierając zakup rowerów lub dostęp do usług współużytkowania rowerów;
10. wzywa Komisję, państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne do prowadzenia kampanii edukacyjnych i szkoleń, w tym kampanii informacyjnych, w celu zwiększenia świadomości na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wsparcia bezpiecznego korzystania z rowerów i rowerów elektrycznych; wzywa ponadto Komisję do zaproponowania wytycznych dotyczących bezpiecznej jazdy na rowerze (kaski, ograniczenia wiekowe, przewożenie dzieci itp.), a w szczególności apeluje o zachęcanie kobiet i osób starszych do jazdy na rowerze, zwłaszcza poprzez zwiększenie bezpieczeństwa;
11. zauważa w tym kontekście, że właściwe egzekwowanie i monitorowanie mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i ochrony użytkowników, i wzywa do położenia nacisku na egzekwowanie obowiązujących przepisów, aby zapewnić harmonijne współistnienie różnych rodzajów transportu;
12. podkreśla potencjał rowerów elektrycznych, jeżeli chodzi o popularyzację jazdy na rowerze; zauważa, że aby utrzymać szybki rozwój rowerów elektrycznych i dostęp do nich, należy zadbać o odpowiednią klasyfikację prawną rowerów ze wspomaganie pozwalającym osiągnąć prędkość do 25 km/h zarówno w prawodawstwie unijnym, jak i krajowym;

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1).

13. zwraca uwagę, że przy projektowaniu budynków mieszkalnych należy odpowiednio uwzględnić bezpieczne i chronione miejsca parkingowe dla rowerów oraz możliwość ładowania rowerów elektrycznych;
14. zachęca przedsiębiorstwa, organizacje publiczne i instytucje do promowania transportu rowerowego poprzez specjalne zachęty, w tym programy dla pracowników, zapewnienie wystarczającej liczby rowerowych miejsc parkingowych wyposażonych w ładowarki dla rowerów elektrycznych, a także odpowiednich urządzeń sanitarnych;
15. podkreśla, że należy wspierać turystykę rowerową i transport rowerowy na obszarach wiejskich poprzez przyspieszenie rozwoju sieci EuroVelo i jej 17 tras, w szczególności poprzez zapewnienie większego wsparcia oraz wykorzystanie synergii z siecią TEN-T;
16. zachęca państwa członkowskie do obniżenia stawek VAT na dostawę, wynajem i naprawę rowerów tradycyjnych i rowerów elektrycznych;
17. wzywa Komisję do ogłoszenia roku 2024 Europejskim Rokiem Transportu Rowerowego;
18. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Komisji i Radzie, a także państwom członkowskim i ich parlamentom.