



C/2024/2377

3.4.2024 г.

ЕВРОПЕЙСКА ДЕКЛАРАЦИЯ ОТНОСНО ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ

(C/2024/2377)

Европейският парламент, Съветът и Европейската комисия тържествено прокламират следната съвместна декларация относно велосипедния транспорт

Преамбюл

Като имат предвид, че:

- (1) Транспортът е от ключово значение за социалното приобщаване и икономическото развитие, както и за създаването на работни места и за насърчаването на достъпа до други основни услуги като заетост, образование, здравеопазване и грижи. Независимо от това той все още е значителен източник на емисии на парникови газове, шумово замърсяване и замърсяване на въздуха и водата. Задръстванията продължават да са сериозно предизвикателство за ефикасността на транспортните системи и освен това намаляват жизнеспособността на засегнатите райони със значителни разходи за обществото и икономиката.
- (2) Устойчивите форми на транспорт са от съществено значение за постигане на целите на ЕС в областта на климата, нулевото замърсяване и енергийната ефективност. В този контекст колоезденето е една от най-устойчивите, здравословни и ефикасни форми на придвижване, със значителен потенциал да подпомогне декарбонизацията на градския транспорт и да спомогне за постигането на общоевропейската цел за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г., в сравнение с 1990 г., и неутралност по отношение на климата до 2050 г., в съответствие с Европейския закон за климата ⁽¹⁾. Освен това то ще ни помогне да напреднем в постигането на амбицията за нулево замърсяване ⁽²⁾, с множество съпътстващи ползи в други области. По-нататъшното развитие на велосипедния транспорт е важно за европейските малки и големи градове като част от нашите цели в областта на климата.
- (3) Велосипедният транспорт включва широка и динамична гама от задвижвани от хора пътни превозни средства, включително велосипеди за различни терени, товарни велосипеди, велосипеди за превоз на деца, велосипеди за хора с увреждания, триколки, велосипеди, управлявани в легнало положение, веломобили, тандеми, електрически велосипеди и ремаркета за велосипеди. Те отговарят на широк спектър от транспортни и мобилни потребности и изискват подходяща инфраструктура. Велосипедният транспорт играе все по-важна роля в градския превоз на стоки, по-специално доставките на колет и пазаруването, благодарение на товарните велосипеди и други подобни. За да се достигне пълният потенциал на велосипедния транспорт, политиките в областта на велосипедния транспорт следва да отразяват това разнообразие.
- (4) С цел да се разгърне неговият пълен потенциал, на велосипедния транспорт трябва да се обърне подходящо внимание в политиките за мобилност на всички равнища на управление и финансиране, транспортно планиране, повишаване на осведомеността, разпределение на пространството, правила за безопасност и подходяща инфраструктура, включително поставяне на специален акцент върху хората с увреждания или с намалена подвижност. Например концепцията на ЕС за планирането на устойчива градска мобилност ⁽³⁾ поставя активната мобилност, включително велосипедния транспорт, в центъра на вниманието. Мерките в подкрепа на велосипедния транспорт трябва да бъдат докладвани в рамките на стълба за декарбонизация в националните планове в областта на енергетиката и климата и да бъдат надлежно разгледани в плановете на мисията „Хоризонт Европа“ за 100 неутрални по отношение на климата и интелигентни градове до 2030 г.
- (5) Колоезденето подобрява социалното приобщаване, като допринася за физическото и психичното здраве и благополучие на хората. Това е умерена физическа дейност, която намалява рисковете за здравето и случаите на преждевременна смърт, свързани със заседналият начин на живот. Велосипедите с електрическо задвижване стават все по-популярни и позволяват на хората да изминават по-дълги разстояния, да отговарят на мобилните и транспортните потребности на семейства, малки и средни предприятия (МСП) и да достигат до допълнителни групи, като по-възрастни хора и хора с увреждания или с намалена подвижност.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

⁽²⁾ В 8-ата програма за действие за околната среда (Решение (ЕС) 2022/591) се призовават Комисията, държавите членки, регионалните и местните органи и заинтересованите страни, според случая, да укрепват положителните за околната среда стимули, както и постепенно да премахват вредните за околната среда субсидии, по-специално субсидиите за изкопаеми горива, на равнището на Съюза, на национално, регионално и местно равнище.

⁽³⁾ Препоръка (ЕС) 2023/550 на Комисията от 8 март 2023 г. относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност (ОВ L 73, 10.3.2023 г., стр. 23).

- (6) Повече и по-добра и безопасна велосипедна инфраструктура в целия ЕС е от съществено значение за привличането на повече хора към колоезденето в градските и селските райони и между тях. По-добрата велосипедна инфраструктура ще бъде от полза и за други транспортни средства, например решенията за микромобилност.
- (7) Достатъчното финансиране, предназначено за колоезденето – на местно, национално и европейско равнище – е необходимо, за да се отговори на амбицията повече хора да ползват велосипед. Подходящото равнище на инвестициите е предпоставка за значителното подобряване на условията за колоездене и за поддържане на инфраструктурата.
- (8) Безопасността е предпоставка за това хората да бъдат насърчавани да карат велосипед. В допълнение към по-безопасната инфраструктура като отделните велоалеи и сигурното паркиране, плановете и стратегиите за пътна безопасност, които следват основан на риска или интегриран подход (например подхода „Безопасна система“) следва да се прилагат както за велосипедния транспорт, така и за моторните превозни средства и водачите, които споделят пътя с велосипедистите. Това включва безопасна скорост, безопасно движение по пътищата и безопасни превозни средства, в съчетание със стриктното прилагане на правилата за движение по пътищата. Разработването на стандарти за велосипедни алеи би повишило вградената в дизайна безопасност на новата велосипедна инфраструктура. Обучението и образованието, например в училищата, може да помогне за насърчаване на безопасното колоездене.
- (9) Европейската велосипедна промишленост е световен иноватор и лидер, както и важен и разрастващ се сектор на икономиката. Понастоящем тя включва над 1 000 МСП ⁽⁴⁾ и осигурява 1 милион работни места, с потенциал за много повече.
- (10) Колоезденето също така е ключов фактор за устойчивия туризъм и допринася за свързаността в селските и градските райони и между тях, особено в съчетание с влакове, автобуси и други видове транспорт, за да се създадат мултимодални услуги за мобилност. То носи осезаеми ползи за местната икономика, по-специално за МСП.
- (11) Данни относно колоезденето не се събират системно в ЕС. Това се отразява на оптималния избор на инвестиции в транспорта и на оценката за ефективността на вече предприетите мерки.
- (12) Очаква се принципите, включени в настоящата декларация, да спомогнат за постигането на целите на ЕС в областта на климата и околната среда, включително по-специално Плана за действие за нулево замърсяване ⁽⁵⁾ и другите цели на Европейския зелен пакт, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност ⁽⁶⁾ и новата рамка на ЕС за градска мобилност ⁽⁷⁾.
- (13) През февруари 2023 г. ⁽⁸⁾ Европейският парламент прие резолюция относно разработването на стратегия на ЕС в областта на велосипедния транспорт. През 2022 г. шест държави — членки на ЕС, подготвиха европейска декларация относно велосипедния транспорт, която до момента е подписана от повечето държави членки ⁽⁹⁾.
- (14) Настоящата декларация представлява политическо намерение от страна на Съюза за насърчаване и прилагане на принципите, включени в нея. Тя не е правно обвързваща. Съюзът носи отговорност за прилагането на настоящата декларация в сътрудничество със своите държави членки — в съответствие с техните компетентности и при пълно спазване на правото на Съюза. Настоящата декларация не засяга разпределението на компетенциите между Съюза и неговите държави членки.

Европейска декларация относно велосипедния транспорт

Стремежът ни е да разгърнем пълния потенциал на колоезденето в ЕС. В настоящата декларация велосипедният транспорт се признава като една от най-устойчивите, достъпни и приобщаващи, евтини и здравословни форми на транспорт и отдих и се отчита неговото ключово значение за европейското общество и икономика. Декларацията следва да служи като стратегически компас за съществуващите и бъдещите политики и инициативи, свързани с велосипедния транспорт.

⁽⁴⁾ По-специално услуги по колоездене и ремонт, търговци на дребно и др.

⁽⁵⁾ Съобщение на Комисията „Път към здравословна планета за всички, План за действие на ЕС: „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“, COM(2021) 400.

⁽⁶⁾ COM(2020) 789.

⁽⁷⁾ COM(2021) 811.

⁽⁸⁾ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_BG.html

⁽⁹⁾ <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

Поради това декларираме следното:

Глава I: Разработване и укрепване на политики в областта на велосипедния транспорт

ЕС и неговите държави членки, заедно с регионалните и местните органи, играят ключова роля в подкрепата на по-нататъшното разгръщане на велосипедния транспорт.

Поемаме ангажимент:

1. да разработим, да приемем и да утвърдим политики и стратегии в областта на велосипедния транспорт на всички съответни равнища на управление;
2. да предприемем необходимите мерки за прилагане на тези политики и стратегии в областта на велосипедния транспорт възможно най-бързо;
3. да разглеждаме като приоритетни мерките, които вземат предвид велосипедния транспорт при планирането на устойчивата мобилност в градските и крайградските зони, както и по целесъобразност в селските райони;
4. да насърчаваме дружествата, организациите и институциите да стимулират колоезденето чрез схеми за управление на мобилността, като например стимули за пътуване до работното място с велосипед, предоставяне на фирмени (електрически) велосипеди, подходящи паркинги и съоръжения за велосипеди и използване на услуги за доставка с използване на велосипеди;
5. да насърчаваме велосипедния транспорт като здравословен начин на придвижване или отпочиване чрез повишаване на осведомеността, кампании за популяризиране, изграждане на капацитет и обучение на специалисти, включително на съответните международни форуми.

Глава II: Насърчаване на приобщаваща, достъпна и здравословна мобилност

Всеки, включително хората с увреждания или с намалена подвижност, независимо от възрастта и пола, следва да има достъп до мобилност, а колоезденето може да допринесе значително за постигането на тази цел. Колоезденето следва също така да бъде достъпно, независимо от доходите, и да бъде популяризирано като полезно за психичното и физическото здраве.

Поемаме ангажимент:

6. да увеличим използването на велосипед за насърчаване на социалното приобщаване, обръщайки особено внимание на потребностите на жените, децата, възрастните хора и уязвимите и маргинализираните групи;
7. да предприемем мерки за осигуряване на по-добър достъп до колоездене за хората с увреждания или с намалена подвижност;
8. да предприемем мерки за насърчаване на активната мобилност на възрастните хора, което ще допринесе за това те да водят активен живот;
9. да осигурим целенасочено обучение по колоездене, по-специално за децата и за уязвимите и маргинализираните групи;
10. да насърчаваме мерките за повишаване достъпността на велосипедния транспорт ⁽¹⁰⁾.

Глава III: Разширяване и подобряване на качеството на велосипедната инфраструктура

Подобряването на качеството, количеството, непрекъснатостта и привлекателността на велосипедната инфраструктура е от съществено значение за насърчаване на по-широкото използване на велосипеди.

Поемаме ангажимент:

11. значително да увеличим безопасната и хармонизирана велосипедна инфраструктура в цяла Европа;
12. да разработим и приложим насоки на ЕС относно стандартите за изискванията за качество по отношение на уязвимите участници в пътното движение, включително велосипедистите, съгласно Директива (ЕС) 2019/1936 относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури ⁽¹¹⁾;
13. да повишим нивата на безопасност чрез предоставяне на достатъчно пространство на велосипедистите и другите уязвими участници в пътното движение, по-специално чрез физическо разделяне на велоалеите от моторизираното движение, когато е уместно, или чрез осигуряване на безопасни скорости при смесеното движение;
14. да работим за създаването на цялостна велосипедна мрежа в градовете и за подобряване на свързаността между крайградските и селските райони и централните части на градовете, включително велосипедни магистрали;

⁽¹⁰⁾ Например Директива (ЕС) 2022/542 на Съвета (ОВ L 107, 6.4.2022 г., стр. 1) предвижда възможността държавите членки да прилагат намалени ставки на ДДС за доставките, отдаването под наем и ремонта на велосипеди, включително електрически велосипеди.

⁽¹¹⁾ Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 305, 26.11.2019 г., стр. 1).

15. да осигурим безопасни и защитени места за паркиране на велосипеди в градските и селските райони, включително на железопътни и автобусни гари и центрове за мобилност;
16. да насърчим разполагането на зарядни точки за електрически велосипеди в рамките на градското планиране и на местата за паркиране на велосипеди.

Глава IV: Увеличаване на инвестициите и създаване на благоприятни условия за колоездене

Необходими са повече инвестиции, за да се разгърне потенциалът за колоездене.

Поемаме ангажимент:

17. да предоставяме техническа подкрепа, средства и финансиране с цел подпомагане на разработването и прилагането на стратегии и инвестиции в областта на велосипедния транспорт, включително чрез съответните инструменти на ЕС и при определените в тях условия;
18. да включим велосипедния транспорт в инвестициите на всички равнища на управлението ⁽¹²⁾.

Глава V: Повишаване на безопасността и сигурността по пътищата

Всеки трябва да може да управлява велосипед по безопасен и сигурен начин.

Поемаме ангажимент:

19. да работим за изпълнение на ангажиментите, изложени в Декларацията от Валета ⁽¹³⁾, а именно целта за намаляване наполовина на броя на тежките наранявания в ЕС до 2030 г. спрямо 2020 г. като база за сравнение, като използваме определеното в Декларацията от Валета, и в рамките на цялостна стратегия за пътна безопасност за този период (рамката за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност за периода 2021–2030 г. на Европейската комисия ⁽¹⁴⁾, която потвърждава амбициозната дългосрочна цел за доближаване до нулева смъртност до 2050 г., както и националните стратегии и планове за действие в областта на пътната безопасност);
20. да укрепим прилагането на правилата и законодателството в областта на пътната безопасност, за да се гарантира съвместното съществуване на различните средства за придвижване, с акцент върху защитата на велосипедистите и другите уязвими участници в пътното движение;
21. да гарантираме, че правилата относно изискванията за безопасност, приложими за електрическите велосипеди, са целесъобразни, и да насърчим тяхното прилагане;
22. да подобрим сигурността на обществените места за паркиране на велосипеди (включително при съвместно използване на велосипеди и в мултимодални центрове) и да увеличим усилията за справяне с проблема с кражбите на велосипеди;
23. да подобрим обучението по колоездене, включително обучението на деца и младежи как да управляват велосипед, и кампаниите за повишаване на осведомеността относно пътната безопасност, по-специално относно най-големите рискове за велосипедистите, и да подкрепим безопасното използване на велосипеди и електрически велосипеди, както и да насочим вниманието към безопасността на уязвимите участници в пътното движение по време на обучението на водачите.

Глава VI: Подкрепа за висококачествените работни места и развитието на европейска велосипедна промишленост от световна класа

По-голямото навлизане на колоезденето означава повече висококачествени местни работни места и е от полза за икономиката на ЕС и на велосипедната промишленост, а освен това допринася за целите на промишлената стратегия на ЕС.

Поемаме ангажимент:

24. да създадем условия за увеличаване на европейското производство на широка гама велосипеди (включително електрически велосипеди и велосипеди за хора с увреждания) и на компоненти за тях, включително достъп до материали, оборудване и поддръжане на равнопоставеност в световен мащаб чрез съществуващите инструменти на ЕС за защита на търговията;
25. да подкрепим сектора на велосипедните услуги, включително субектите на социалната икономика и кръговото използване на велосипеди (повторна употреба, ремонт и отдаване под наем);
26. да създадем благоприятни условия за стимулиране на висококачествени работни места и велосипедни клъстери, включително в колоездения туризъм, с цел значително да се увеличи броят на свързаните с колоезденето качествени работни места, да се подкрепят МСП и да се насърчат съответните умения и професионалното обучение;
27. да направим сектора по-привлекателен и да създадем възможност за значими преходи между различни работни места от други свързани отрасли;

⁽¹²⁾ Включително за националните планове в областта на енергетиката и климата (въведени с Регламент (ЕС) 2018/1999 относно управлението на Енергийния съюз и действията в областта на климата).

⁽¹³⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/bg/pdf>

⁽¹⁴⁾ SWD(2019) 283 final

28. да признаем европейската велосипедна промишленост като партньор в системата за мобилност, с цел да се укрепят издръжливостта, устойчивостта, кръговият характер и цифровизацията във велосипедния сектор;
29. да подпомогнем отраслите за велосипедни услуги, като например съвместно използване на велосипеди и велосипедна логистика, особено в градовете, включително чрез засилване на интеграцията на велосипедната логистика в логистичната система.

Глава VII: Подпомагане на мултимодалността и велосипедния туризъм

Колоезденето следва да играе ключова роля за подобряване на мултимодалната свързаност и туризма, особено в комбинация с влакове, автобуси и други видове транспорт, както в градските, така и в селските райони.

Поемаме ангажимент:

30. да насърчим и приложим мултимодални решения в градските, крайградските и селските райони, както и за пътувания на дълги разстояния, чрез създаване на повече полезни взаимодействия между велосипедния транспорт и другите видове транспорт, като например осигуряване на превоза на повече велосипеди в автобуси и влакове и на по-безопасни и защитени места за паркиране на велосипеди на гарите и в центровете за мобилност;
31. да подкрепим схеми за споделяне на велосипеди като решение за достъп до обществени транспортни услуги в началната точка и крайното местоназначение;
32. да създадем благоприятни условия за подкрепа на колоезденето като устойчиво средство за отпих и туризъм.

Глава VIII: Подобряване на събирането на данни за велосипедния транспорт

Данни за велосипедния транспорт трябва да се събират по еднакъв начин в целия ЕС, за да се осигури ефективно наблюдение на напредъка по прилагането на принципите и ангажиментите, включени в настоящата декларация.

Поемаме ангажимент:

33. да наблюдаваме изпълнението на нашите ангажименти;
34. да създадем възможност за непрекъснато измерване на напредъка в използването на велосипеди в ЕС чрез установяване на базово равнище за целия ЕС, включително по отношение на дължината, плътността на мрежата, качеството и достъпността на велосипедната инфраструктура и услугите за няколко вида ползватели, дела на велосипедния транспорт в общата транспортна и мобилна дейност и броя на тежките наранявания и смъртните случаи сред велосипедистите;
35. да разработим хармонизирани показатели, свързани с велосипедния транспорт, за градските възли на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
36. да разработим статистически данни за велосипедния транспорт и неговата инфраструктура на местно, национално и европейско равнище, включително сътрудничество между държавите членки и Евростат за събиране на данни за велосипедния транспорт.