



C/2024/2377

3.4.2024

## EUROOPA DEKLARATSIOON JALGRATTASÕIDU KOHTA

(C/2024/2377)

Euroopa Parlament, nõukogu ja Euroopa Komisjon kuulutavad pidulikult välja allpool esitatud ühisdeklaratsiooni jalgrattasõidu kohta

### *Preambul*

Arvestades, et:

- (1) Transpordil on tähtis roll nii sotsiaalse kaasatuse ja majandusarengu edendamisel, uute töökohtade loomisel kui ka juurdepääsu tagamisel muudele olulistele teenustele, näiteks tööhõive-, haridus-, tervishoiu- ja hooldusvaldkonnas. Samas on transport endiselt suur kasvuhooonegaaside heite, õhu-, müra- ja veereostuse allikas. Transpordisüsteemide tõhususe seisukohast on jätkuvalt oluline probleem ka ummikud, mis halvendavad neist mõjutatud piirkondade elamistingimusi ning tekitavad ühiskonnale ja majandusele märkimisväärsed kulused.
- (2) Seepärast on ELi kliima-, nullsaaste- ja energiatõhususe eesmärkide saavutamiseks hädavajalik pöörata rohkem tähelepanu säästvatele transpordiliikidele. Jalgrattasõit on üks säästvamaid, tervislikumaid ja tõhusamaid transpordiliike, mis võiks oluliselt vähendada linnatranspordi CO<sub>2</sub> heidet ning aidata saavutada kogu ELi hõlmav eesmärk vähendada kasvuhooonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus, nagu on sätestatud Euroopa kliimamääruses<sup>(1)</sup>. Jalgrattasõit aitab meil liikuda nullsaaste eesmärgi<sup>(2)</sup> suunas ja pakub mitmesugused hüvesid ka muudes valdkondades. Jalgrattasõidu edasiarendamine on osana meie kliimaeesmärkidest oluline Euroopa linnadele.
- (3) Jalgrattasõiduks saab kasutada mitmesuguseid inimjõul liikuvaid maanteesõidukeid, sealhulgas eri maastike jaoks mõeldud jalgrattad, kaubajalgrattad, laste vedamiseks sobivad jalgrattad, puuetega inimestele mõeldud jalgrattad, kolmerattalised jalgrattad, lamamisjalgrattad, velomobiilid, tandemjalgrattad, elektrijalgrattad ja jalgrattahaagised. Need sõiduvahendid suudavad rahuldada paljusid erinevaid transpordi- ja liikuvusvajadusi, ning selleks on vaja asjakohast taristut. Jalgrattasõit on tänu kaubajalgratastele ja muudele sarnastele sõiduvahenditele omandanud kaupade linnatranspordis üha olulisema rolli, eelkõige pakkide kättetoimetamisel ja ostude tegemisel. Jalgrattasõidu pakutavate võimaluste täielikuks ärakasutamiseks peaks see mitmekesisus kajastuma ka jalgrattapoliitikas.
- (4) Jalgrattasõidu täieliku potentsiaali saavutamiseks tuleks seda asjakohaselt käsitleda liikuvuse poliitikas kõigil valitsemis- ja rahastamistasanditel, transpordi planeerimisel, teadlikkuse suurendamisel, ruumi jaotamisel, ohutusnormides ja asjakohase taristu kavandamisel, pöörates erilist tähelepanu puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele. Näiteks ELi säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamise kontseptsioonis<sup>(3)</sup> keskendutakse aktiivsele liikuvusele, mis hõlmab ka jalgrattasõitu. Jalgrattasõitu toetavatest meetmetest tuleb teatada riiklike energia- ja kliimakavade CO<sub>2</sub> heite vähendamise samba raames ning neid tuleb nõuetekohaselt arvesse võtta programmi „Euroopa horisont“ missiooni „100 kliimanetraalset ja arukat linna aastaks 2030“ kavades.
- (5) Jalgrattasõit aitab edendada sotsiaalset kaasatust, parandab füüsilist ja vaimset tervist ning suurendab heaolu. Tegemist on mõõduka kehalise aktiivsusega, mis vähendab istuva eluviisiga seotud terviseriske ja enneaegseid surmajuhtumeid. Elektri abiga töötavad jalgrattad on muutunud üha populaarsemaks ning võimaldavad läbida pikemaid vahemaid ja katta perekondade ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate (VKEde) liikuvus- ja transpordivajadusi, ning need on jõudnud ka selliste inimrühmadeni nagu eakad ning puute või piiratud liikumisvõimega inimesed.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

<sup>(2)</sup> Kaheksandas keskkonnavalases tegevusprogrammis (otsus (EL) 2022/591) kutsutakse komisjoni, liikmesriike, piirkondlikke ja kohalikke ametiasutusi ning vajaduse korral sidusrühmi üles tugevdama keskkonnavalaseid positiivseid stiimuleid ja kaotama järk-järgult keskkonnakahjulikke toetused, eelkõige fossiilkütuste toetused liidu, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil.

<sup>(3)</sup> Komisjoni 8. märtsi 2023. aasta soovitus (EL) 2023/550 säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamise riiklike toetusprogrammide kohta (ELT L 73, 10.3.2023, lk 23).

- (6) Selleks et suurendada nende inimeste hulka, kes kasutavad linna- ja maapiirkondades ning nende vahel liikumiseks jalgratast, tuleb kogu ELis välja ehitada ulatuslikum ja parem turvaline jalgrattataristu. Paremast jalgrattataristust saavad kasu ka muud transpordiliigid, näiteks mikromobiilsuslahendused.
- (7) Kui soovida, et üha rohkem inimesi kasutaks jalgratast, tuleks seda transpordiviisi ka asjakohaselt rahastada nii kohalikul, riiklikul kui ka Euroopa tasandil. Jalgrattasõidutingimuste oluliseks parandamiseks ja taristu hooldamiseks on vaja teha asjakohaseid investeeringuid.
- (8) Selleks et julgustada inimesi jalgratast kasutama, tuleb esmalt tagata ohutus. Lisaks ohutumale taristule, nagu eraldi jalgrattateed ja turvaline parkimine, tuleks nii jalgratturite kui ka nendega sõiduteed jagavate mootorsõidukite ja sõidukijuhtide suhtes kohaldada liiklusohutuse kavasad ja strateegiaid, mis järgivad riskidel põhinevat või integreeritud lähenemisviisi (nt turvalise süsteemi põhimõtet (Safe System approach)). See põhimõte hõlmab ohutut kiirust, ohutut teekasutust ja ohutuid sõidukeid ning tugineb liikluseeskirjade täitmise rangele jõustamisele. Jalgrattateedega seotud standardite väljatöötamine aitaks tagada, et uue taristu projekteerimisel pööratakse ohutusele rohkem tähelepanu. Jalgrattasõitu aitaksid ohutumaks muuta ka haridus- ja koolitustegevus, näiteks koolides.
- (9) Euroopa jalgrattatööstus, mis on omandanud ülemaailmse innovaatori ja liidri rolli, on ühtlasi ka oluline ja kasvav majandussektor. Sektoris, kus praegu tegutseb üle 1 000 VKE, <sup>(4)</sup> on ligikaudu miljon töökohta, kuid kasvuruumi on veel palju.
- (10) Ühtlasi aitab jalgrattasõit oluliselt edendada säästvat turismi ning suurendada ühenduvust nii maa- ja linnapiirkondades kui ka nende vahel, eelkõige kombineerituna rongide, busside ja muude transpordiliikidega, et luua mitmeliigilise liikuvuse teenuseid. See toob käegakatsutavat kasu kohalikele majandusele, eelkõige VKEdele.
- (11) Jalgrattasõiduga seotud andmeid ei koguta ELis järjepidevalt. See mõjutab transpordinvesteeringute optimaalset valikut ja juba võetud meetmete tõhususe hindamist.
- (12) Käesolevas deklaratsioonis esitatud põhimõtted peaksid aitama saavutada ELi kliima- ja keskkonnaeesmärke, sealhulgas eelkõige nullsaaste tegevuskava <sup>(5)</sup> ning muid Euroopa roheline kokkuleppe, säästva ja aruka liikuvuse strateegia <sup>(6)</sup> ning uue ELi linnalise liikumiskeskonna raamistiku <sup>(7)</sup> eesmärke.
- (13) Euroopa Parlament võttis 2023. aasta veebruaris vastu resolutsiooni ELi jalgrattastrateegia väljatöötamise kohta <sup>(8)</sup>. 2022. aastal koostasid kuus ELi liikmesriiki Euroopa jalgrattasõidudeklaratsiooni, millele on praeguseks alla kirjutanud enamik liikmesriike <sup>(9)</sup>.
- (14) Käesolev deklaratsioon kujutab endast liidu poliitilist kavatsust edendada ja rakendada selles sisalduvaid põhimõtteid. See ei ole õiguslikult siduv. Liit vastutab käesoleva deklaratsiooni rakendamise eest koostöös liikmesriikidega, vastavalt nende pädevusele ja täielikus kooskõlas liidu õigusega. Käesolev deklaratsioon ei mõjuta pädevuse jaotust liidu ja selle liikmesriikide vahel.

### **Deklaratsioon jalgrattasõidu kohta**

Meie eesmärk on jalgrattasõidu pakutavad võimalused kogu ELis täielikult ära kasutada. Deklaratsioonis kinnitatakse, et jalgrattasõit on üks kestlikumaid, kättesaadavamaid, kaasavamaid, odavamaid ning tervislikumaid transpordiliike ja vaba aja veetmise viise ning sellel on Euroopa ühiskonnas ja majanduses oluline roll. Deklaratsioon peaks olema jalgrattasõiduga seotud praeguste ja tulevaste poliitikameetmete ja algatuste strateegiline suunanäitaja.

<sup>(4)</sup> Eelkõige jalgratastega seotud teenused ja remont, jaemüüjad jne.

<sup>(5)</sup> Komisjoni teatis „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas“ (COM(2021) 400).

<sup>(6)</sup> COM(2020) 789.

<sup>(7)</sup> COM(2021) 811.

<sup>(8)</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_ET.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_ET.html)

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

Sellega seoses kinnitame järgmist.

### *I peatükk. Jalgrattapoliitika väljatöötamine ja tugevdamine*

ELil ja selle liikmesriikidel koos piirkondlike ja kohalike omavalitsustega on jalgrattasõidu edasise kasutuselevõtu toetamisel keskne roll.

Võtame endale kohustuse

1. töötada välja ja vastu võtta jalgrattapoliitika ja sellega seotud strateegiad ning kinnistada need kõigil asjaomastel valitsustasanditel;
2. võtta meetmeid selleks, et jalgrattapoliitika ja -strateegiad võimalikult kiiresti rakendada;
3. prioriseerida selliseid meetmeid, mille puhul võetakse jalgrattasõitu arvesse linna- ja linnalähipiirkondade ning asjakohasel juhul maapiirkondade säästva liikumiskeskonna kavandamisel;
4. julgustada ettevõtteid, organisatsioone ja institutsioone edendama jalgrattakasutust liikuvuse juhtimise kavade kaudu, näiteks stiimulid jalgrattaga töötulekuks, ettevõtte pakutav (elektri)jalgrattakasutus, piisava hulga jalgrattaparklate ja -rajatiste ehitamine ning jalgrattapõhiste kullerteenuste kasutuselevõtt;
5. edendada jalgrattasõitu kui tervislikku transpordiliiki või vaba aja veetmise võimalust teadlikkuse suurendamise, toetuskampaaniate, suutlikkuse suurendamise ja spetsialistide koolitamise kaudu, sealhulgas asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel.

### *II peatükk. Kaasava, taskukohase ja tervisliku liikuvuse soodustamine*

Kõigil inimestel, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutel, sõltumata nende vanusest ja soost, peaks olema juurdepääs liikuvusele ning jalgrattasõit võib anda selle võimaldamiseks olulise panuse. Jalgrattasõit peaks olema taskukohane sõltumata sissetuleku tasemest ning seda tuleks edendada kui tegevust, mis on kasulik nii vaimsele kui ka füüsilisele tervisele.

Võtame endale kohustuse

6. suurendada jalgratta kasutamist sotsiaalse kaasatuse edendamiseks, pöörates erilist tähelepanu naiste, laste, eakate ning haavatavate ja tõrjutud rühmade vajadustele;
7. võtta meetmeid, et tagada puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele parem juurdepääs jalgrattasõidule;
8. võtta meetmeid, et edendada eakate aktiivset liikuvust ja seeläbi toetada aktiivset vananemist;
9. pakkuda sihipärast jalgrattasõidukoolitust eelkõige lastele ning haavatavatele ja tõrjutud rühmadele;
10. soodustada meetmeid jalgrattasõidu taskukohasuse suurendamiseks <sup>(10)</sup>.

### *III peatükk. Ulatuslikuma ja parema jalgrattataristu loomine*

Jalgrattasõidu edendamiseks on oluline suurendada nii jalgrattataristu kvaliteeti, kvantiteeti, katkematust kui ka atraktiivsust.

Võtame endale kohustuse

11. oluliselt laiendada ohutut ja sidusat jalgrattataristut kogu Euroopas;
12. töötada välja ja rakendada vähekaitstud liiklejaid, sealhulgas jalgrattureid käsitlevad ELi suunised vastavalt direktiivile (EL) 2019/1936 maanteetaristu ohutuse korraldamise kohta <sup>(11)</sup>;
13. suurendada ohutustaset, pakkudes jalgratturitele ja teistele vähekaitstud liiklejatele piisavalt ruumi, eelkõige jalgrattateede füüsilise eraldamisega mootorsõidukiliiklusest, kui see on asjakohane, või tagades ohutud kiirused segaliikluses;
14. töötada selle nimel, et luua linnades sidus jalgrattavõrk ning parandada ühendust linnalähi- ja maapiirkondade ning kesklinnade vahel, hõlmates jalgrattamaanteid;

<sup>(10)</sup> Näiteks nõukogu direktiivis (EL) 2022/542 (ELT L 107, 6.4.2022, lk 1) on liikmesriikidele ette nähtud võimalus kohaldada vähendatud käibemaksumäärasid jalgrataste, sealhulgas elektrijalgrataste tarnimise, rentimise ja parandusteenuste suhtes.

<sup>(11)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1936, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ teetaristu ohutuse korraldamise kohta (ELT L 305, 26.11.2019, lk 1).

15. tagada ohutud ja turvalised jalgrattaparklad linna- ja maapiirkondades, sealhulgas raudtee- ja bussijaamades ning liikuvussõlmedes;
16. edendada elektrijalgratate laadimispunktide kasutuselevõttu linnaplaneerimisel ning jalgrattaparklates.

#### *IV peatükk. Investeeringute suurendamine ja jalgrattasõidu jaoks soodsate tingimuste loomine*

Jalgrattasõidu potentsiaali ärakasutamiseks on vaja rohkem investeeringuid.

Võtame endale kohustuse

17. pakkuda tehnilist tuge ja rahastamist, et aidata arendada ja rakendada jalgrattastrateegiaid ja jalgrattasõiduga seotud investeeringuid, sealhulgas asjakohaste ELi vahendite kaudu ja nendes sätestatud tingimustel;
18. kajastada jalgrattasõitu kõigi valitsemistasandite investeeringutes <sup>(12)</sup>.

#### *V peatükk. Liiklusohutuse ja turvalisuse suurendamine*

Igäihel peaks olema võimalik ohutult ja turvaliselt jalgrattaga sõita.

Võtame endale kohustuse

19. teha tööd selle nimel, et täita Valletta deklaratsioonis <sup>(13)</sup> sätestatud kohustusi, nimelt eesmärki vähendada raskete vigastuste arvu ELis 2030. aastaks võrreldes 2020. aasta näitajaga poole võrra, kasutades Valletta deklaratsiooni määratlust ja tegutsedes selleks perioodiks seatud üldise liiklusohutuse strateegia raamistikus (Euroopa Komisjoni ELi liiklusohutuspoliitika raamistik 2021–2030, <sup>(14)</sup>) milles kinnitatakse veel kord ambitsioonikat pikaajalist eesmärki viia 2050. aastaks hukkunute arv nulli lähedale, ning riiklikud liiklusohutusstrateegiad ja tegevuskavad);
20. tõhustada liiklusohutuseeskirjade ja õigusaktide täitmist, et võimaldada eri transpordiliikidel koos eksisteerida, keskendudes jalgratturite ja teiste vähekaitstud liiklejate kaitsmisele;
21. tagada, et elektrijalgratate ohutusnõudeid käsitlevad normid oleksid sisulised, ning edendada nende kasutuselevõttu;
22. parandada avalike jalgrattaparklate turvalisust (hõlmates rattaringlust ja mitmeliigilise transpordi sõlmi) ning suurendada jõupingutusi jalgrattavarguste probleemi lahendamiseks;
23. korraldada rohkem jalgrattakoolitusi – sealhulgas õpetada lastele ja noortele jalgrattasõitu – ning teadlikkuse suurendamise kampaaniaid liiklusohutuse, eelkõige jalgrattasõiduga seotud suurimate ohtude kohta, toetada jalgratate ja elektrijalgratate ohutut kasutamist ning suurendada juhiloa taotlejate hulgas teadlikkust vähekaitstud liiklejatest.

#### *VI peatükk. Kvaliteetsete töökohtade loomine ja maailmatasemel Euroopa jalgrattatööstuse väljaarendamine*

Jalgrattasõidu laialdasem kasutuselevõtt tähendab kvaliteetsemaid kohalikke töökohti ning on kasulik ELi majandusele ja jalgrattatööstusele, ühtlasi aitab see saavutada ELi tööstusstrateegia eesmärke.

Võtame endale kohustuse

24. luua tingimused, et suurendada Euroopas mitmesuguste jalgratate (sealhulgas elektrijalgrattad ja puuetega inimestele mõeldud jalgrattad) ning nende osade tootmist, tagades juurdepääsu materjalidele ja varustusele ning säilitades olemasolevate ELi kaubanduse kaitsevahendite kaudu kogu maailmas võrdsed tingimused;
25. toetada jalgrattateenuste sektorit, sealhulgas sotsiaalmajanduse üksusi ja jalgratate ringkasutust (korduskasutamine, parandamine ja rentimine);
26. tagada soodsad tingimused kvaliteetsete töökohtade ja jalgrattaklastrite loomiseks, sealhulgas jalgrattaturismi valdkonnas, et oluliselt suurendada jalgratatega seotud kvaliteetsete töökohtade arvu, toetada VKEsid ning edendada asjaomaseid oskusi ja kutseõpet;
27. muuta sektor atraktiivsemaks ja võimaldada olulist liikumist ühelt töökohalt teisele muudest asjaomastest sektoritest;

<sup>(12)</sup> Kaasa arvatud riiklike energia- ja kliimakavade puhul (sätestatud määrusega (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist).

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

<sup>(14)</sup> [SWD\(2019\) 283 final](#)

28. tunnustada Euroopa jalgrattatööstust liikuvussüsteemi partnerina, et suurendada jalgrattasektoris vastupidavust, kestlikkust, ringluspõhisust ja digiüleminekut;
29. toetada jalgrattateenuste sektoreid, näiteks rattaringlust ja jalgrattalogistikat, eelkõige linnades, sealhulgas tugevdades jalgrattalogistika integreerimist logistikasüsteemi.

#### *VII peatükk. Mitmeliigilise transpordi ja jalgrattaturismi toetamine*

Jalgrattasõidul peaks nii linna- kui ka maapiirkondades olema võtmeroll mitmeliigilise ühenduse ja turismi parandamisel, eelkõige kombineerituna rongide, busside ja muude transpordiliikidega.

Võtame endale kohustuse

30. edendada ja rakendada mitmeliigilise transpordi lahendusi linna-, linnalähi- ja maapiirkondades, ka pikamaasõitude puhul, luues suurema koostoime jalgrattasõidu ja muude transpordiliikide vahel, näiteks võimaldades bussides ja rongides rohkem jalgrattaid vedada ning rajades jaamadesse ja liikuvussõlmedesse ohutumad ja turvalisemad jalgrattaparkimisalad;
31. toetada rattaringluskavasid kui esimese ja viimase kilomeetri transpordilahendusi juurdepääsuks ühistransporditeenustele;
32. luua soodsad tingimused selleks, et toetada jalgrattasõitu kui kestlikku vahendit vaba aja veetmiseks ja turismiga tegelemiseks.

#### *VIII peatükk. Jalgrattakasutust käsitlevate andmete parem kogumine*

Jalgrattakasutust käsitlevaid andmeid tuleb koguda ühetaoliselt kogu ELis, et tõhusalt jälgida käesolevas deklaratsioonis esitatud põhimõtete ja kohustuste rakendamisel tehtud edusamme.

Võtame endale kohustuse

33. jälgida oma kohustuste täitmist;
34. mõõta pidevalt jalgrattakasutuse edusamme ELis, kehtestades kogu ELi hõlmava lähtetaseme, mille puhul võetakse arvesse jalgrattataristu pikkust, jalgrattateede võrgu tihedust, kvaliteeti ja juurdepääsetavust ning eri liiki kasutajatele pakutavaid teenuseid, jalgrattasõidu osakaalu kogu transpordi- ja liikuvusvaldkonnas ning raskete vigastuste ja surmajuhtumite arvu jalgratturite seas;
35. töötada üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) linnatranspordisõlmede jaoks välja jalgrattakasutusega seotud ühtlustatud näitajad;
36. töötada kohalikul, riiklikul ja ELi tasandil välja jalgrattasõitu ja -taristut käsitlev statistika, hõlmates liikmesriikide ja Eurostati koostööd jalgrattakasutusega seotud andmete kogumisel.