



C/2024/2377

3.4.2024.

## EUROPSKA DEKLARACIJA O BIKIKLISTIČKOM PROMETU

(C/2024/2377)

Europski parlament, Vijeće i Europska komisija svečano proglašavaju sljedeću zajedničku Deklaraciju o biciklističkom prometu.

### *Preambula*

Budući da:

- (1) Promet je ključan za socijalnu uključenost i gospodarski razvoj te za otvaranje radnih mjesta i promicanje pristupa drugim osnovnim uslugama, kao što su zapošljavanje, obrazovanje, zdravstvo i skrb. Međutim, i dalje je znatan izvor emisija stakleničkih plinova, onečišćenja zraka i vode te onečišćenja bukom. Zagušenje je i dalje ozbiljan izazov za učinkovitost prometnih sustava te smanjuje kvalitetu života u pogođenim područjima, uz znatne troškove za društvo i gospodarstvo.
- (2) Održivi oblici prometa ključni su za postizanje ciljeva EU-a u području klime, nulte stope onečišćenja i energetske učinkovitosti. Među njima, biciklistički promet jedna je od najodrživijih, najzdravijih i najučinkovitijih vrsta prometa te bi mogao znatno doprinijeti dekarbonizaciji gradskog prometa i postizanju cilja smanjenja neto emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. u odnosu na 1990. i klimatske neutralnosti do 2050. u skladu s Europskim zakonom o klimi <sup>(1)</sup>. Pomoći će nam i u ostvarivanju cilja nulte stope onečišćenja <sup>(2)</sup>, uz brojne dodatne koristi u drugim područjima. Daljnji razvoj biciklističkog prometa važan je za europske gradove u okviru naših klimatskih ciljeva.
- (3) Biciklistički promet obuhvaća širok i dinamičan raspon cestovnih vozila na ljudski pogon, uključujući bicikle za različite terene, teretne bicikle, bicikle za prijevoz djece, bicikle za osobe s invaliditetom, tricikle, ležeće bicikle, velomobile, tandemske bicikle, električne bicikle i prikolice za bicikle. Oni ispunjavaju širok raspon potreba u pogledu prijevoza i mobilnosti i za njih je potrebna odgovarajuća infrastruktura. Biciklistički promet ima sve važniju ulogu u gradskom prijevozu robe, osobito za dostavljanje paketa i obavljanje kupovine, zahvaljujući teretnim i sličnim biciklima. Kako bi se ostvario puni potencijal biciklističkog prometa, s njime povezane politike trebale bi odražavati tu raznolikost.
- (4) Kako bi ostvario svoj puni potencijal, biciklistički promet treba na odgovarajući način uključiti u politike mobilnosti na svim razinama upravljanja i financiranja, planiranja prometa, informiranja, prostornog planiranja, sigurnosnih propisa i odgovarajuće infrastrukture, s posebnim naglaskom na potrebama osoba s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću. Na primjer, u konceptu EU-a za planiranje održive gradske mobilnosti <sup>(3)</sup> u središtu je aktivna mobilnost, uključujući vožnju biciklom. O mjerama kojima se podupire biciklistički promet potrebno je izvijestiti u okviru poglavlja o dekarbonizaciji u nacionalnim energetskim i klimatskim planovima te ih na odgovarajući način uzeti u obzir u planovima u okviru misije Obzora Europa za 100 klimatski neutralnih i pametnih gradova do 2030.
- (5) Vožnja biciklom poboljšava socijalnu uključenost te doprinosi fizičkom i mentalnom zdravlju i dobrobiti ljudi. To je umjerena tjelesna aktivnost kojom se smanjuju zdravstveni rizici i sprečava preuranjena smrt povezana sa sjedilačkim načinom života. Bicikli s pomoćnim motorima sve su popularniji i i omogućuju vožnju na veće udaljenosti, ispunjavaju potrebe obitelji te malih i srednjih poduzeća (MSP-ova) u pogledu mobilnosti i prijevoza te su dostupni širem krugu ljudi kao što su starije osobe i osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću.

<sup>(1)</sup> Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredbi (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1).

<sup>(2)</sup> Osmim programom djelovanja za okoliš (Odluka (EU) 2022/591) Komisija, države članice, regionalna i lokalna tijela i dionici pozvani su da, prema potrebi, ojačaju poticaje koji pozitivno djeluju na okoliš i postupno ukinu subvencije štetne za okoliš, posebno subvencije za fosilna goriva, na razini Unije te na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

<sup>(3)</sup> Preporuka Komisije (EU) 2023/550 od 8. ožujka 2023. o nacionalnim programima potpore za planiranje održive gradske mobilnosti (SL L 73, 10.3.2023., str. 23).

- (6) Šira, bolja i sigurna biciklistička infrastruktura u cijelom EU-u ključna je za to da se više ljudi odluči na vožnju biciklom u gradskim i ruralnim područjima te između njih. Kvalitetnija biciklistička infrastruktura koristit će i drugim prijevoznim sredstvima, kao što su rješenja za mikromobilnost.
- (7) Kako bi se veći broj ljudi potaknuo na vožnju biciklom potrebna su relevantna financijska sredstva na lokalnoj i nacionalnoj razini te na razini EU-a. Odgovarajuća razina ulaganja preduvjet je za znatno poboljšanje uvjeta za biciklistički promet i održavanje infrastrukture.
- (8) Sigurnost je preduvjet za poticanje ljudi na vožnju biciklom. Uz sigurniju infrastrukturu kao što su odvojene biciklističke staze i sigurna parkirališna mjesta, planovi i strategije za sigurnost na cestama koji se temelje na procjeni rizika ili na integriranom pristupu (poput pristupa „sigurnog sustava”) trebali bi se primjenjivati i na vožnju biciklom i na motorna vozila i vozače koji dijele cestu s biciklistima. To uključuje sigurne brzine, sigurnu vožnju i sigurna vozila te dosljednu provjeru poštovanja prometnih propisa. Razvojem standarda za biciklističke staze povećala bi se sigurnost nove biciklističke infrastrukture koja počinje od faze samog projekta. Osposobljavanje i edukacija, primjerice u školama, mogu pomoći u promicanju sigurnog biciklističkog prometa.
- (9) Europska biciklistička industrija globalni je inovator i predvodnik te važan i rastući gospodarski sektor. Trenutačno obuhvaća više od tisuću MSP-ova <sup>(4)</sup> i milijun radnih mjesta, s potencijalom za širenje.
- (10) Biciklistički promet uvelike doprinosi održivom turizmu i povezanosti unutar ruralnih i gradskih područja te između njih, posebno u kombinaciji s vlakovima, autobusima i drugim vrstama prijevoza, što stvara usluge multimodalne mobilnosti. Donosi konkretne koristi lokalnom gospodarstvu, posebno MSP-ovima.
- (11) Podaci o biciklističkom prometu u EU-u ne prikupljaju se dosljedno. To utječe na optimalan odabir ulaganja u promet i evaluaciju djelotvornosti poduzetih mjera.
- (12) Očekuje se da će načela iz ove Deklaracije pomoći u postizanju ciljeva EU-a u području klime i okoliša, ponajprije Akcijskog plana za postizanje nulte stope onečišćenja <sup>(5)</sup> i drugih ciljeva europskog zelenog plana, Strategije za održivu i pametnu mobilnost <sup>(6)</sup> i novog okvira EU-a za gradsku mobilnost <sup>(7)</sup>.
- (13) Europski parlament u veljači 2023. donio je Rezoluciju o razvoju biciklističke strategije EU-a <sup>(8)</sup>. Šest država članica EU-a 2022. pripremilo je Europsku biciklističku deklaraciju <sup>(9)</sup>, koju je dosad potpisala većina država članica.
- (14) Ova Deklaracija predstavlja političku namjeru Unije za promicanje i provedbu načela koja su u njoj sadržana. Nije pravno obavezujuća. Unija je odgovorna za provedbu ove Deklaracije u suradnji sa svojim državama članicama, u skladu s njihovim nadležnostima i uz potpuno poštovanje prava Unije. Ova Deklaracija ne utječe na raspodjelu nadležnosti između Unije i njezinih država članica.

### ***Deklaracija o biciklističkom prometu***

Cilj nam je ostvariti puni potencijal biciklističkog prometa u EU-u. Ovom se Deklaracijom prepoznaje da je vožnja biciklom jedan od najodrživijih, najdostupnijih, najuključivijih, cjenovno najpristupačnijih i najzdravijih vrsta prijevoza i rekreacije te da je od velike važnosti za europsko društvo i gospodarstvo. Deklaracija bi trebala poslužiti kao strateški orijentir za postojeće i buduće politike i inicijative povezane s biciklističkim prometom.

<sup>(4)</sup> Posebno servisi bicikala, trgovci na malo itd.

<sup>(5)</sup> Komunikacija Komisije naslovljena „Put prema zdravom planetu za sve – Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla” (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\\_HR.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_HR.html)

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

Stoga izjavljujemo sljedeće:

#### *Poglavlje I.: Razvoj i jačanje biciklističkih politika*

EU i njegove države članice, zajedno s regionalnim i lokalnim vlastima, imaju ključnu ulogu u poticanju većeg korištenja bicikala.

Obvezujemo se:

1. razvijati, donositi i jačati biciklističke politike i strategije na svim relevantnim razinama upravljanja;
2. poduzimati potrebne mjere za što bržu provedbu tih biciklističkih politika i strategija;
3. davati prednost mjerama kojima se biciklistički promet uzima u obzir pri planiranju održive mobilnosti u gradskim i prigradskim područjima te, ako je relevantno, u ruralnim područjima;
4. poticati poduzeća, organizacije i institucije da promiču biciklistički promet putem programa upravljanja mobilnošću kao što su poticaji za vožnju biciklom na posao, stavljanje na raspolaganje službenih (električnih) bicikala, odgovarajuća parkirališta i objekti za bicikle te korištenje usluga dostave biciklom;
5. promicati vožnju biciklom kao zdrav način prijevoza ili rekreacije informiranjem, promotivnim kampanjama, izgradnjom kapaciteta i osposobljavanjem stručnjaka, među ostalim u relevantnim međunarodnim forumima.

#### *Poglavlje II.: Poticanje uključive, cjenovno pristupačne i zdrave mobilnosti*

Mobilnost bi trebala biti dostupna svima, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću te neovisno o dobi i spolu, a tome biciklistički promet može uvelike doprinijeti. On bi trebao biti svima dostupan neovisno o razini dohotka, te bi se trebale promicati njegove koristi za mentalno i fizičko zdravlje.

Obvezujemo se:

6. poticati biciklistički promet radi promicanja socijalne uključenosti tako što ćemo posebnu pozornost posvetiti potrebama žena, djece, starijih osoba te ranjivih i marginaliziranih skupina;
7. poduzeti mjere kako bi se osobama s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću omogućilo lakše korištenje bicikla;
8. poduzeti mjere za poticanje aktivne mobilnosti starijih osoba i tako doprinijeti aktivnom starenju;
9. pružati ciljano osposobljavanje za vožnju biciklom, posebno djeci te ranjivim i marginaliziranim skupinama;
10. poticati mjere za povećanje cjenovne pristupačnosti biciklističkog prometa <sup>(10)</sup>.

#### *Poglavlje III.: Širenje i poboljšavanje biciklističke infrastrukture*

Poboljšanje kvalitete, opsega, kontinuiteta i privlačnosti biciklističke infrastrukture ključno je za poticanje većeg korištenja bicikala.

Obvezujemo se:

11. znatno proširiti sigurnu i koherentnu biciklističku infrastrukturu u Europi;
12. izraditi i primjenjivati smjernice EU-a o standardima za zahtjeve u pogledu kvalitete povezane s nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, uključujući bicikliste, na temelju Direktive (EU) 2019/1936 o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture <sup>(11)</sup>;
13. povećati razinu sigurnosti pružanjem dovoljnog prostora biciklistima i drugim nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, posebno fizičkim odvajanjem biciklističkih staza od prometa motornih vozila ako je to potrebno, ili osiguravanjem sigurnih brzina u mješovitom prometu;
14. raditi na stvaranju koherentne biciklističke mreže u gradovima i poboljšanju povezanosti između prigradskih i ruralnih područja i gradskih središta, uključujući biciklističke autoceste;

<sup>(10)</sup> Na primjer, Direktivom Vijeća (EU) 2022/542 (SL L 107, 6.4.2022., str. 1.) predviđa se mogućnost da države članice primjenjuju snižene stope PDV-a za usluge isporuke, najma i popravka bicikala, uključujući električne bicikle.

<sup>(11)</sup> Direktiva (EU) 2019/1936 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2019. o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 305, 26.11.2019., str. 1.).

15. osigurati sigurna i zaštićena parkirna mjesta za bicikle u gradskim i ruralnim područjima, među ostalim na željezničkim i autobusnim kolodvorima i čvorištima mobilnosti;
16. promicati uvođenje mjesta za punjenje električnih bicikala u urbanističkom planiranju i na parkirnim mjestima za bicikle.

#### *Poglavlje IV.: Povećanje ulaganja i stvaranje povoljnih uvjeta za biciklistički promet*

Potrebna su veća ulaganja kako bi se ostvario potencijal biciklističkog prometa.

Obvezujemo se:

17. pružati tehničku potporu i financijska sredstva za razvoj i provedbu biciklističkih strategija i ulaganja povezanih s korištenjem bicikala, među ostalim putem relevantnih instrumenata EU-a i pod uvjetima koji su u njima utvrđeni;
18. uključiti biciklistički promet u ulaganja na svim razinama upravljanja <sup>(12)</sup>.

#### *Poglavlje V.: Pобољшanje sigurnosti i zaštite na cestama*

Svatko bi trebao biti siguran i zaštićen tijekom vožnje biciklom.

Obvezujemo se:

19. raditi na ispunjavanju obveza utvrđenih u Izjavi iz Vallette <sup>(13)</sup>, odnosno cilja da se broj teških ozljeda u EU-u do 2030. prepolovi u odnosu na polaznu vrijednost iz 2020. na temelju definicije iz Izjave iz Vallette i u okviru opće strategije za sigurnost na cestama za to razdoblje (Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030 <sup>(14)</sup>), koji je izradila Europska komisija i kojim se ponovno potvrđuje ambiciozan dugoročni cilj približavanja nultoj stopi smrtnih slučajeva do 2050., te nacionalne strategije i akcijski planovi za sigurnost na cestama);
20. pojačati provedbu pravila i zakonodavstva o sigurnosti na cestama kako bi se osiguralo supostojanje različitih prijevoznih sredstava, pri čemu je u prvom planu zaštita biciklista i drugih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu;
21. zajamčiti da pravila o sigurnosnim zahtjevima za električne bicikle budu opsežna i poticati njihovo korištenje;
22. poboljšati sigurnost na javnim parkiralištima za bicikle (uključujući sustave zajedničke upotrebe bicikala i multimodalna čvorišta) te intenzivnije raditi na suzbijanju krađe bicikala;
23. pojačati biciklističko osposobljavanje, koje uključuje učenje djece i mladih da voze bicikl, i informativne kampanje o sigurnosti na cestama, posebno o najvećim rizicima za bicikliste, te podupirati sigurno korištenje bicikala i električnih bicikala, kao i pobrinuti se za informiranje o sigurnosti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu tijekom osposobljavanja vozača.

#### *Poglavlje VI.: Podupiranje visokokvalitetnih radnih mjesta i razvoja vrhunske europske biciklističke industrije*

Veće korištenje bicikala znači više visokokvalitetnih i lokalnih radnih mjesta, korisno je za gospodarstvo EU-a i biciklističku industriju te doprinosi ciljevima industrijske strategije EU-a.

Obvezujemo se:

24. stvoriti uvjete za povećanje europske proizvodnje širokog asortimana bicikala (uključujući električne bicikle i bicikle za osobe s invaliditetom) i njihovih dijelova, što uključuje pristup materijalima i opremi te osiguravanje ravnopravnih uvjeta na globalnoj razini s pomoću postojećih instrumenata trgovinske zaštite EU-a;
25. podupirati sektor biciklističkih usluga, uključujući subjekte socijalne ekonomije i kružno korištenje bicikala (ponovna upotreba, popravak i najam);
26. stvoriti povoljne uvjete za otvaranje visokokvalitetnih radnih mjesta i formiranje biciklističkih klastera, među ostalim u biciklističkom turizmu, kako bi se znatno povećao broj kvalitetnih radnih mjesta povezanih s korištenjem bicikla, pružila potpora MSP-ovima i ojačale relevantne vještine i strukovno osposobljavanje;
27. povećati privlačnost sektora i omogućiti prijelaz iz drugih relevantnih industrija na radna mjesta u ovom sektoru;

<sup>(12)</sup> Uključujući nacionalne energetske i klimatske planove (uvedeno Uredbom (EU) 2018/1999 o upravljanju energetsom unijom i djelovanjem u području klime).

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

<sup>(14)</sup> SWD(2019) 283 final

28. prihvatiti europsku biciklističku industriju kao partnera u sustavu mobilnosti kako bi se ojačala otpornost, održivost, kružnost i digitalizacija u biciklističkom sektoru;
29. podupirati industriju biciklističkih usluga, kao što su sustavi zajedničke upotrebe bicikala i biciklistička logistika, posebno u gradovima, među ostalim jačanjem integracije biciklističke logistike u logistički sustav.

*Poglavlje VII.: Podupiranje multimodalnosti i biciklističkog turizma*

Biciklistički promet trebao bi imati ključnu ulogu u poboljšanju multimodalne povezanosti i turizma, posebno u kombinaciji s vlakovima, autobusima i drugim vrstama prijevoza, i u gradskim i u ruralnim područjima.

Obvezujemo se:

30. promicati i provoditi multimodalna rješenja u gradskim, prigradskim i ruralnim područjima, kao i za putovanja na velike udaljenosti, stvaranjem veće sinergije između biciklističkog prometa i drugih vrsta prijevoza, kao što je omogućavanje prijevoza većeg broja bicikala autobusima i vlakovima te osiguravanje sigurnijih i zaštićenih parkirališta za bicikle na kolodvorima i u čvorištima mobilnosti;
31. podupirati sustav zajedničkog korištenja bicikala kao rješenje za prvi i posljednji kilometar pristupa uslugama javnog prijevoza;
32. stvoriti povoljne uvjete za potporu biciklističkom prometu kao održivom sredstvu za rekreaciju i turizam.

*Poglavlje VIII.: Poboljšanje prikupljanja podataka o biciklističkom prometu*

Podaci o biciklističkom prometu trebaju se prikupljati na isti način u cijelom EU-u kako bi se osiguralo djelotvorno praćenje napretka u provedbi načela i obveza iz ove Deklaracije.

Obvezujemo se:

33. pratiti provedbu svojih obveza;
34. omogućiti kontinuirano mjerenje napretka u korištenju bicikala u EU-u uspostavom polaznih vrijednosti na razini EU-a, uključujući dužinu, gustoću mreže, kvalitetu i pristupačnost biciklističke infrastrukture i usluga za više vrsta korisnika, udio biciklističkog prometa u ukupnoj aktivnosti prijevoza i mobilnosti te broj teških ozljeda i smrtnih slučajeva među biciklistima;
35. osmisлити usklađene pokazatelje povezane s biciklističkim prometom za gradske čvorove transeuropske prometne mreže (TEN-T);
36. prikupiti statističke podatke o biciklističkom prometu i infrastrukturi na lokalnoj i nacionalnoj razini te na razini EU-a, uključujući suradnju između država članica i Eurostata radi prikupljanja tih podataka.