



EUROPEJSKA DEKLARACJA W SPRAWIE TRANSPORTU ROWEROWEGO

(C/2024/2377)

Parlament Europejski, Rada i Komisja Europejska uroczystie proklamują następującą wspólną deklarację w sprawie transportu rowerowego

Preambuła

mając na uwadze, co następuje:

- (1) Transport ma zasadnicze znaczenie dla włączenia społecznego i rozwoju gospodarczego, jak również dla tworzenia miejsc pracy i promowania dostępu do innych kluczowych usług, takich jak zatrudnienie, edukacja, zdrowie i opieka. Jest on jednak nadal istotnym źródłem emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza i wody. Zagęszczenie ruchu pozostaje poważnym wyzwaniem dla efektywności systemów transportowych i wpływa negatywnie na jakość życia na dotkniętych obszarach, co wiąże się ze znacznymi kosztami dla społeczeństwa i gospodarki.
- (2) Zrównoważone formy transportu są bardzo ważnym czynnikiem osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu, eliminacji zanieczyszczeń i efektywności energetycznej. Transport rowerowy jest jedną z najbardziej zrównoważonych, zdrowych i efektywnych form transportu, która daje duże możliwości w zakresie dekarbonizacji transportu miejskiego i przyczynienia się do realizacji ogólnounijnego celu, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z 1990 r. oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. zgodnie z Europejskim prawem o klimacie ⁽¹⁾. Pomoże również w osiąganiu postępów w zakresie dążenia do osiągnięcia zera emisji zanieczyszczeń ⁽²⁾, co wiąże się z uzyskiwaniem licznych dodatkowych korzyści w innych obszarach. W kontekście realizacji naszych celów klimatycznych dalszy rozwój transportu rowerowego ma szczególne znaczenie dla europejskich miast.
- (3) Transport rowerowy obejmuje szeroką i dynamicznie rozwijającą się gamę pojazdów drogowych napędzanych siłą ludzkich mięśni, w tym rowery przeznaczone do jazdy po różnym terenie, rowery towarowe, rowery do przewozu dzieci, rowery dla osób z niepełnosprawnościami, rowery trójkołowe, rowery poziome, welomobile, tandemy, rowery elektryczne i przyczepki rowerowe. Zaspokajają one szeroki zakres potrzeb związanych z transportem i mobilnością i wymagają odpowiedniej infrastruktury. Transport rowerowy odgrywa coraz ważniejszą rolę w miejskim transporcie towarów, w szczególności, jeśli chodzi o dostawy paczek i zakupów za pomocą rowerów towarowych lub podobnych pojazdów. Różnorodność tę należy uwzględnić w polityce dotyczącej transportu rowerowego, aby w pełni wykorzystać jego potencjał.
- (4) Aby w pełni wykorzystać potencjał transportu rowerowego, należy go odpowiednio uwzględnić w strategiach na rzecz mobilności na wszystkich poziomach zarządzania i finansowania, przy planowaniu transportu, w kampaniach uświadamiających, planach zagospodarowania przestrzeni, w przepisach bezpieczeństwa i projektach infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Aktywna mobilność, w tym transport rowerowy, jest na przykład jednym z podstawowych elementów unijnej koncepcji planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ⁽³⁾. Środki służące wspieraniu transportu rowerowego należy zgłaszać w ramach wymiaru „obniżenie emisyjności” w krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu i odpowiednio je uwzględniać w planach misji w zakresie 100 neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast do 2030 r. w ramach programu „Horyzont Europa”.
- (5) Jazda na rowerze sprzyja włączeniu społecznemu i przyczynia się do poprawy zdrowia fizycznego i psychicznego oraz dobrostanu. Jest to forma umiarkowanej aktywności fizycznej, która zmniejsza ryzyko chorób i przedwczesnej śmierci powiązane z siedzącym trybem życia. Coraz bardziej popularne stają się rowery ze wspomaganie elektrycznym, które umożliwiają pokonywanie dłuższych odległości, zaspokajają transportowe i mobilnościowe potrzeby rodzin oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), a także otwierają dostęp do tej formy aktywności nowym grupom społecznym, takim jak osoby starsze czy osoby z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁽²⁾ W 8. unijnym programie działań w zakresie środowiska (decyzja (UE) 2022/591) wezwano Komisję, państwa członkowskie, organy regionalne i lokalne oraz zainteresowane strony do wzmocnienia proekologicznych zachęt oraz do stopniowego wycofywania dotacji o skutkach szkodliwych dla środowiska, w szczególności dotacji na paliwa kopalne, na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.

⁽³⁾ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (Dz.U. L 73 z 10.3.2023, s. 23).

- (6) Rozbudowana i lepsza bezpieczna infrastruktura rowerowa w całej UE to podstawowy warunek zachęcenia większej liczby osób do korzystania z rowerów na obszarach miejskich i wiejskich oraz między nimi. Lepsza infrastruktura rowerowa przyniesie również korzyści w innych aspektach, takich jak rozwiązania w dziedzinie mikromobilności.
- (7) Do zrealizowania ambitnych planów upowszechnienia jazdy na rowerze konieczne jest odpowiednie finansowanie dla projektów związanych z transportem rowerowym na poziomie lokalnym, krajowym i europejskim. Odpowiedni poziom inwestycji to warunek wstępny istotnej poprawy warunków transportu rowerowego i utrzymania infrastruktury.
- (8) Zapewnienie bezpieczeństwa jest warunkiem koniecznym do zachęcenia ludzi do jazdy na rowerze. Obok zapewnienia bezpieczniejszej infrastruktury, np. oddzielnych dróg dla rowerów i bezpiecznych parkingów dla rowerów, plany i strategie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego stosujące podejście oparte na analizie ryzyka lub podejście zintegrowane (np. podejście „bezpieczny system”) powinny mieć zastosowanie zarówno do transportu rowerowego, jak i do pojazdów silnikowych i do kierowców dzielących drogę z rowerzystami. Chodzi między innymi o zachowanie bezpiecznej prędkości, bezpieczne użytkowanie dróg i bezpieczne pojazdy, co wiąże się z rygorystycznym egzekwowaniem przepisów ruchu drogowego. Opracowanie norm dotyczących pasów ruchu dla rowerów pozwoliłoby zwiększyć bezpieczeństwo nowej infrastruktury rowerowej już na etapie projektowania. W promowaniu bezpiecznego transportu rowerowego mogą też pomóc szkolenia i edukacja, np. w szkołach.
- (9) Europejski przemysł rowerowy zajmuje wiodącą pozycję na rynku światowym i charakteryzuje się wysokim poziomem innowacyjności, a także jest ważnym i rozwijającym się sektorem gospodarki. Obecnie skupia on ponad 1 tys. MŚP ⁽⁴⁾ i zapewnia 1 mln miejsc pracy, a jego potencjał jest jeszcze znacznie większy.
- (10) Transport rowerowy jest również ważnym czynnikiem zrównoważonej turystyki i elementem sieci połączeń transportowych w obrębie obszarów wiejskich i miejskich oraz między nimi, zwłaszcza w połączeniu z pociągami, autobusami i innymi rodzajami transportu, współtworząc system multimodalnych usług mobilnościowych. Przynosi on wymierne korzyści lokalnej gospodarce, w szczególności MŚP.
- (11) W UE nie ma spójnego systemu gromadzenia danych na temat transportu rowerowego. Wpływa to negatywnie na optymalny wybór inwestycji transportowych i na ocenę skuteczności wprowadzonych już środków.
- (12) Zasady zawarte w niniejszej deklaracji mają pomóc w realizacji celów klimatycznych i środowiskowych UE, w szczególności planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń ⁽⁵⁾ i pozostałych celów Europejskiego Zielonego Ładu, strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ⁽⁶⁾ oraz Nowych unijnych ram mobilności miejskiej ⁽⁷⁾.
- (13) W lutym 2023 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego ⁽⁸⁾. W 2022 r. sześć państw członkowskich UE przygotowało Europejską deklarację w sprawie transportu rowerowego, która została już podpisana przez większość państw członkowskich ⁽⁹⁾.
- (14) Niniejsza deklaracja stanowi zamiar polityczny Unii w zakresie propagowania i wprowadzania w życie zawartych w niej zasad. Nie jest ona prawnie wiążąca. UE jest odpowiedzialna za wdrożenie niniejszej deklaracji we współpracy z państwami członkowskimi w ramach przysługujących im kompetencji i w pełnej zgodności z prawem Unii. Deklaracja nie wpływa na podział kompetencji pomiędzy Unią a jej państwami członkowskimi.

Deklaracja w sprawie transportu rowerowego

Naszym celem jest uwolnienie pełnego potencjału transportu rowerowego w UE. W niniejszej deklaracji transport rowerowy uznaje się za jedną z najbardziej zrównoważonych, dostępnych i inkluzywnych, tanich i zdrowych form transportu i rekreacji o kluczowym znaczeniu dla europejskiego społeczeństwa i europejskiej gospodarki. Deklaracja ta powinna służyć jako strategiczny drogowskaz dla istniejących i przyszłych polityk i inicjatyw związanych z transportem rowerowym.

⁽⁴⁾ W szczególności serwisowanie i naprawa rowerów, sprzedaż detaliczna itp.

⁽⁵⁾ Komunikat Komisji „Droga do zdrowej planety dla wszystkich – Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby”, (COM(2021) 400).

⁽⁶⁾ COM(2020) 789.

⁽⁷⁾ COM(2021) 811.

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

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

W związku z powyższym deklarujemy, że:

Rozdział I: Opracowywanie i umacnianie polityk transportu rowerowego

UE i jej państwa członkowskie wraz z samorządami lokalnymi i regionalnymi mają do odegrania istotną rolę w upowszechnianiu transportu rowerowego.

Zobowiązujemy się do:

- (1) opracowywania, przyjmowania i umacniania polityk i strategii transportu rowerowego na wszystkich właściwych szczeblach zarządzania;
- (2) wprowadzenia środków niezbędnych do jak najszybszego wdrożenia przedmiotowych polityk i strategii transportu rowerowego;
- (3) priorytetowego traktowania środków uwzględniających transport rowerowy w planowaniu zrównoważonej mobilności na obszarach miejskich i podmiejskich oraz, w stosownych przypadkach, na obszarach wiejskich;
- (4) zachęcania przedsiębiorstw, organizacji i instytucji do promowania transportu rowerowego za pomocą systemów zarządzania mobilnością, takich jak zachęty do dojeżdżania do pracy rowerem, zapewniania firmowych rowerów (elektrycznych), odpowiednich parkingów i udogodnień rowerowych oraz korzystania z usług kurierów rowerowych;
- (5) promowania jazdy na rowerze jako zdrowego sposobu transportu lub rekreacji poprzez kampanie uświadamiające i promocyjne, budowanie zdolności i szkolenie osób zawodowo zajmujących się tą tematyką, w tym na odpowiednich forach międzynarodowych.

Rozdział II: Zachęcanie do inkluzywnej, przystępnej cenowo i zdrowej mobilności

Dostęp do mobilności powinien mieć każdy, w tym osoby z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, niezależnie od wieku czy płci, a transport rowerowy może w znacznym stopniu przyczynić się do tego celu. Jazda na rowerze powinna być również przystępna cenowo, niezależnie od poziomu dochodów, i promowana jako korzystna dla zdrowia psychicznego i fizycznego.

Zobowiązujemy się do:

- (6) zwiększenia skali wykorzystania transportu rowerowego w celu promowania włączenia społecznego poprzez zwrócenie szczególnej uwagi na potrzeby kobiet, dzieci, osób starszych, a także słabszych i zmarginalizowanych grup społecznych;
- (7) wprowadzania środków zmierzających do zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej lepszego dostępu do transportu rowerowego;
- (8) podjęcia działań na rzecz zwiększenia aktywnej mobilności osób starszych w myśl idei aktywnego starzenia się;
- (9) zapewniania ukierunkowanych szkoleń rowerowych, szczególnie dla dzieci oraz słabszych i zmarginalizowanych grup społecznych;
- (10) zachęcania do podejmowania środków zwiększających przystępność cenową transportu rowerowego ⁽¹⁰⁾

Rozdział III: Tworzenie większej i lepszej infrastruktury rowerowej

Poprawa jakości, ilości, ciągłości i atrakcyjności infrastruktury rowerowej ma zasadnicze znaczenie dla upowszechnienia transportu rowerowego.

Zobowiązujemy się do:

- (11) znacznego powiększenia bezpiecznej i spójnej infrastruktury rowerowej w całej Europie;
- (12) opracowania i stosowania unijnych wytycznych w sprawie wymagań jakościowych dotyczących niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów, na podstawie dyrektywy (UE) 2019/1936 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ⁽¹¹⁾;
- (13) zwiększenia poziomu bezpieczeństwa poprzez zapewnienie wystarczającej przestrzeni rowerzystom i innym niechronionym uczestnikom ruchu drogowego, w szczególności poprzez fizyczne oddzielenie, w odpowiednich przypadkach, dróg dla rowerów od ruchu zmotoryzowanego, lub poprzez zapewnienie bezpiecznych prędkości w ruchu mieszanym;
- (14) działań na rzecz tworzenia spójnej sieci rowerowej w miastach oraz poprawy połączeń między obszarami podmiejskimi, wiejskimi i centrami miast, w tym budowy autostrad rowerowych;

⁽¹⁰⁾ Na przykład w dyrektywie Rady (UE) 2022/542 (Dz.U. L 107 z 6.4.2022, s. 1) przewidziano możliwość stosowania przez państwa członkowskie stawek obniżonych VAT w odniesieniu do dostaw oraz usług wynajmu i naprawy rowerów, w tym rowerów elektrycznych.

⁽¹¹⁾ 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).

- (15) zapewniania bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla rowerów na obszarach miejskich i wiejskich, w tym przy dworcach kolejowych i autobusowych oraz węzłach przesiadkowych;
- (16) propagowania uwzględniania instalacji punktów ładowania rowerów elektrycznych w miejskim planowaniu przestrzennym oraz na parkingach rowerowych.

Rozdział IV: Zwiększenie inwestycji i tworzenie korzystnych warunków dla transportu rowerowego

Potrzeba więcej inwestycji, aby uwolnić potencjał transportu rowerowego.

Zobowiązujemy się do:

- (17) zapewniania wsparcia technicznego, funduszy i finansowania, aby pomóc w opracowywaniu i wdrażaniu strategii rowerowych i inwestycji związanych z transportem rowerowym, w tym za pośrednictwem odpowiednich instrumentów UE i na warunkach w nich określonych;
- (18) uwzględniania transportu rowerowego w inwestycjach na wszystkich szczeblach zarządzania ⁽¹²⁾;

Rozdział V: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Każdy powinien mieć możliwość poruszania się na rowerze w sposób bezpieczny i chroniony.

Zobowiązujemy się do:

- (19) działania na rzecz realizacji zobowiązań określonych w oświadczeniu z Valletty ⁽¹³⁾, a mianowicie celu zmniejszenia o połowę do 2030 r. – w stosunku do poziomu bazowego z 2020 r. – liczby poważnych obrażeń w UE, z wykorzystaniem definicji zawartej w oświadczeniu z Valletty, oraz w ramach całościowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego na ten okres (obejmujące komisyjne ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 ⁽¹⁴⁾), w których potwierdzono ambitny długoterminowy cel, jakim jest osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych do 2050 r., oraz krajowe strategie i plany działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego);
- (20) lepszego egzekwowania zasad i przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu zapewnienia współlistnienia różnych środków transportu, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu drogowego;
- (21) zadbania o to, by przepisy dotyczące wymogów bezpieczeństwa mających zastosowanie do rowerów elektrycznych były merytorycznie istotne, oraz do promowania ich wdrażania;
- (22) poprawy bezpieczeństwa na publicznych parkingach rowerowych (w tym na stacjach współdzielenia rowerów i węzłach multimodalnych) oraz skuteczniejszego przeciwdziałania kradzieżom rowerów;
- (23) poprawy treści i zakresu szkoleń rowerowych, w tym kursów jazdy na rowerze dla dzieci i młodzieży, oraz kampanii uświadamiających na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności na temat największych zagrożeń dla rowerzystów, a także promowania bezpiecznego korzystania z rowerów i rowerów elektrycznych oraz podnoszenia kwestii bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego podczas szkolenia kierowców.

Rozdział VI: Wspieranie wysokiej jakości miejsc pracy i rozwoju światowej klasy europejskiej branży rowerowej;

Większe upowszechnienie transportu rowerowego oznacza więcej wysokiej jakości miejsc pracy i jest korzystne dla gospodarki UE i branży rowerowej, przyczyniając się jednocześnie do realizacji celów strategii przemysłowej UE.

Zobowiązujemy się do:

- (24) tworzenia warunków sprzyjających zwiększeniu europejskiej produkcji szerokiego asortymentu rowerów (w tym rowerów elektrycznych i rowerów dla osób z niepełnosprawnościami) oraz części do nich, w tym w zakresie dostępu do materiałów i sprzętu, a także utrzymania równych szans na rynkach światowych poprzez wykorzystanie istniejących unijnych instrumentów ochrony handlu;
- (25) wspierania sektora usług rowerowych, w tym podmiotów gospodarki społecznej, oraz wykorzystywania rowerów w obiegu zamkniętym (rynek wtórny, naprawa i wynajem);
- (26) tworzenia korzystnych warunków do powstawania wysokiej jakości miejsc pracy i klastrów rowerowych, w tym w turystyce rowerowej, w celu istotnego zwiększenia liczby wysokiej jakości miejsc pracy związanych z transportem rowerowym, wspierania MŚP oraz podnoszenia poziomu wymaganych umiejętności i szkoleń zawodowych;
- (27) zwiększenia atrakcyjności tego sektora i umożliwienia znaczącego przepływu pracowników z innych gałęzi przemysłu;

⁽¹²⁾ Z uwzględnieniem krajowych planów w dziedzinie energii i klimatu (wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2018/1999 w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu).

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

⁽¹⁴⁾ SWD(2019) 283 final

- (28) uznania europejskiego przemysłu rowerowego za partnera w systemie mobilności w celu wzmocnienia odporności, zrównoważonego rozwoju, obiegu zamkniętego i cyfryzacji w sektorze rowerowym;
- (29) wspierania branż usług rowerowych, takich jak współdzielenie rowerów i logistyka rowerowa, zwłaszcza w miastach, w tym poprzez wzmacnianie integracji logistyki rowerowej z ogólnym systemem logistycznym.

Rozdział VII: Wspieranie multimodalności i turystyki rowerowej

Transport rowerowy powinien odgrywać istotną rolę w ulepszaniu sieci połączeń multimodalnych i rozwoju turystyki, zwłaszcza w połączeniu z pociągami, autobusami i innymi rodzajami transportu, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich.

Zobowiązujemy się do:

- (30) promowania i wdrażania rozwiązań multimodalnych na obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich, a także służących dłuższym podróżom poprzez tworzenie większej synergii między transportem rowerowym a innymi rodzajami transportu, między innymi poprzez umożliwienie przewozu większej liczby rowerów autobusami i pociągami oraz zapewnienie bezpieczniejszych i chronionych parkingów rowerowych przy dworcach i węzłach przesiadkowych;
- (31) wspierania systemów współdzielenia rowerów jako rozwiązania umożliwiającego dostęp do usług transportu publicznego na pierwszym i ostatnim odcinku podróży;
- (32) tworzenia korzystnych warunków do wspierania jazdy na rowerze jako zrównoważonej formy rekreacji i turystyki.

Rozdział VIII: Usprawnienie systemu gromadzenia danych na temat transportu rowerowego

Dane dotyczące transportu rowerowego należy gromadzić w ten sam sposób w całej UE, aby umożliwić skuteczne monitorowanie postępów we wdrażaniu zasad i zobowiązań zawartych w niniejszej deklaracji.

Zobowiązujemy się do:

- (33) monitorowania realizacji naszych zobowiązań;
- (34) umożliwienia ciągłego pomiaru postępów w korzystaniu z transportu rowerowego w UE poprzez ustanowienie ogólnounijnego poziomu odniesienia, w tym dotyczącego długości, gęstości sieci, jakości i poziomu dostępności infrastruktury rowerowej i usług rowerowych dla różnych rodzajów użytkowników, udziału transportu rowerowego w transporcie i mobilności ogółem oraz liczby poważnych obrażeń odnoszonych przez rowerzystów i ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów;
- (35) opracowania ujednoczonych wskaźników dotyczących transportu rowerowego dla węzłów miejskich transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- (36) opracowywania statystyk dotyczących transportu rowerowego i jego infrastruktury na szczeblu lokalnym, krajowym i unijnym, w tym do współpracy między państwami członkowskimi a Eurostatem w celu gromadzenia danych dotyczących transportu rowerowego.