



# ЕВРОПЕЙСКА ДЕКЛАРАЦИЯ ОТНОСНО ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ



#EUGreenDeal



# **ЕВРОПЕЙСКА ДЕКЛАРАЦИЯ ОТНОСНО ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ**

**Предложение на Европейската комисия до  
Европейския парламент и Съвета относно  
европейска декларация за колоезденето**

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

### *Преамбул*

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<sup>1</sup>. Освен това то ще ни помогне да напреднем в постигането на амбицията за нулево замърсяване<sup>2</sup>, с множество съпътстващи ползи в други области. Значението на по-нататъшното развитие на колоезденето е ключово 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, велоомобили, тандеми, електрически велосипеди, високоскоростни 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 колети и пазаруването, благодарение на товарните велосипеди и други подобни. За да се достигне пълният потенциал на

---

<sup>1</sup> [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 \(Европейски закон за климата\)](#)  
COM(2020) 789.

<sup>2</sup> 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.

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 градска 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<sup>3</sup> поставя активната мобилност, включително колоезденето, 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 (електрически велосипеди, високоскоростни електрически велосипеди) стават все по-популярни и позволяват на хората да изминават по-дълги разстояния, отговарят на мобилните и транспортните потребности на семейства, малки и средни предприятия (МСП) и достигат до допълнителни групи, като по-възрастни хора и хора с увреждания или с намалена подвижност.
- (6) Повече и по-добра 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 средства, като например решенията за микромобилност.
- (7) Финансирането, предназначено за колоезденето — на местно, национално и европейско равнище — е необходимо, за да се отговори на амбицията повече хора да използват велосипед. Съответното равнище на инвестиции е предпоставка за значително подобряване на условията за колоездене и за поддържане на инфраструктурата.
- (8) Безопасността е предпоставка да се насърчат хората да карат велосипед, особено онези групи, които все още може да се колебаят, включително много жени, деца и възрастни хора. В допълнение към по-безопасната инфраструктура, като отделни велосипедни алеи и сигурно паркиране, всички елементи на подхода „Безопасна система“ трябва да се прилагат както за колоезденето, 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.

---

<sup>3</sup> Препоръка (ЕС) 2023/550 на Комисията от 8 март 2023 г. относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност.

- (9) Европейската велосипедна промишленост е световен иноватор и лидер, както и важен и разрастващ се сектор на икономиката. Понастоящем тя включва над 1000 МСП<sup>4</sup> 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<sup>5</sup> и другите цели на Европейския зелен пакт, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност<sup>6</sup> и новата рамка на ЕС за градска мобилност<sup>7</sup>.
- (13) През февруари 2023 г. Европейският парламент прие резолюция относно разработването на стратегия на ЕС в областта на велосипедния транспорт<sup>8</sup>. През 2022 г. шест държави — членки на ЕС, подготвиха европейска декларация относно велосипедния транспорт, която до момента е подписана от повечето държави членки<sup>9</sup>.
- (14) Насърчаването и прилагането на принципите, включени в настоящата декларация, е политически ангажимент на Съюза. 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.

### ***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, както и 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.

Поради това декларираме следното:

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

---

<sup>4</sup> По-специално услуги и ремонт на велосипеди, търговия на дребно и др.

<sup>5</sup> Съобщение на Комисията „Път към здравословна планета за всички, План за действие на ЕС: Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

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

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

**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 изведем на преден план мерките в областта на велосипедния транспорт при планирането на устойчива градска мобилност, включително в по-широкия район на придвижване до работното място извън общинските граници;
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 популяризираме велосипедния транспорт като здравословен начин на транспорт или отдых чрез повишаване на осведомеността, кампании за застъпничество, изграждане на капацитет и обучение на специалисти по активна мобилност, 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 вземем под внимание възможността, въведена с Директива (ЕС) 2022/542 на Съвета<sup>10</sup>, държавите членки да прилагат намалени ставки на ДДС за доставката, отдаването под наем и ремонта на велосипеди и електрически велосипеди, с цел да се увеличи достъпността.

---

<sup>10</sup> Директива (ЕС) 2022/542 на Съвета от 5 април 2022 г. за изменение на директиви 2006/112/ЕО и (ЕС) 2020/285 по отношение на ставките на данъка върху добавената стойност (ОВ L 107, 6.4.2022 г., стр. 1–12).

*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<sup>11</sup>;
13. да осигурим достатъчно място за велосипедистите и другите уязвими участници в пътното движение, за да се повиши нивото на безопасност, по-специално чрез физическо отделяне на велосипедните алеи от движението на моторните превозни средства, когато това е възможно;
14. да работим за създаването на цялостна велосипедна мрежа в градовете и за подобряване на свързаността между крайградските и селските райони и градските центрове, включително велосипедни магистрали;
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 подпомогнем разполагането на зарядни точки за електрически велосипеди в градското планиране и в местата за паркиране на велосипеди във и извън сградите.

*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 осигурим техническа подкрепа, финансиране и средства, за да се подпомогне разработването и прилагането на стратегии за колоездене и свързани с колоезденето инвестиции; това включва използването на наличните инструменти на ЕС, по-специално на Социалния фонд за климата, Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони, Инструмента за техническа подкрепа<sup>12</sup> и Механизма за възстановяване и устойчивост в подкрепа на мерките в областта на велосипедния транспорт;

---

<sup>11</sup> 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. 1–16).

<sup>12</sup> Регламент (ЕС) 2021/240 на Европейския парламент и на Съвета от 10 февруари 2021 г. за създаване на Инструмент за техническа подкрепа — [EUR-Lex — 32021R0240 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

18. да включим колоезденето в инвестициите на всички равнища на управление<sup>13</sup>.

*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 реализиране на виждането за „Нулева смъртност“<sup>14</sup> (без смъртни случаи по пътищата до 2050 г.), включително за уязвимите участници в пътното движение, като същевременно се постигне междинната цел за намаляване на смъртността и тежките наранявания с 50 % до 2030 г. в съответствие с Декларацията от Валета<sup>15</sup>;
20. да прилагаме правилата и законодателството за пътна безопасност, за да се гарантира едновременното движение на различни транспортни средства, като се обърне специално внимание на 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: Подпомагане на качествените екологосъобразни работни места и развитие 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, високоскоростни

---

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en)

<sup>15</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/bg/pdf>



електрически велосипеди и велосипеди за хора с увреждания) и на техни компоненти, включително достъпа до материали, оборудване и поддържане на еднакви условия на конкуренция в световен мащаб чрез съществуващите инструменти на ЕС за търговска защита;

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 колоездачния 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;
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 „първата и последната миля“;
32. да създадем благоприятни условия за подкрепа на колоезденето като устойчиво средство за отдих 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.