



EUROPÆISK ERKLÆRING OM CYKLING



#EUGreenDeal



EUROPÆISK ERKLÆRING OM CYKLING

**Kommissionens forslag
til en europæisk erklæring om cykling
til Europa-Parlamentet og Rådet**

Europa-Parlamentet, Rådet og Europa-Kommission proklamerer følgende fælles erklæring om cykling

Præambel

Ud fra følgende betragtninger —

- (1) Transport er afgørende for social inklusion og økonomisk udvikling og for at skabe job og fremme adgang til andre vigtige tjenester, f.eks. beskæftigelse, uddannelse, sundhed og pleje. Transport er imidlertid stadig en væsentlig kilde til drivhusgasemissioner og til luft-, støj og vandforurening. Trængsel er fortsat en alvorlig udfordring for transportsystemernes effektivitet og forringer desuden levevilkårene i de påvirkede områder, hvilket medfører betragtelige omkostninger for samfundet og økonomien.
- (2) Bæredygtige transportformer er afgørende for at nå EU's klima-, nulforurenings- og energieffektivitetsmål. Blandt disse transportformer er cykling den mest bæredygtige, sunde og effektive, og cykling har et anseeligt potentiale til at støtte dekarboniseringen af transporten i byer og bidrage til at nå det EU-dækkende mål om at reducere nettoemissionerne af drivhusgasser med mindst 55 % i forhold til 1990 senest i 2030 og opnå klimaneutralitet senest i 2050 i overensstemmelse med den europæiske klimalov¹. Cykling vil også hjælpe os med at gøre fremskridt i retning af at opfylde ambitionen om nulforurening² med talrige sidegevinster på andre områder. Yderligere udvikling af cykling er særlig vigtigt for europæiske byer som led i indsatsen for at nå vores klimamål.
- (3) Cykling omfatter en bred og dynamisk vifte af menneskedrevne vej køretøjer, herunder cykler til forskellige former for terræn, ladcycler, cykler til transport af børn, cykler til personer med handicap, trehjulede cykler, liggecykler, kabinecykler, tandemer, elcykler, hurtige elcykler og cykelanhængere. De opfylder en lang række behov for transport og mobilitet og kræver passende infrastruktur. Cykling spiller en stadig større rolle i transporten af varer i byer, navnlig når det drejer sig om levering af pakker og indkøb, takket være ladcycler og lignende. Med henblik på at udnytte cyklings potentiale fuldt ud bør cykelpolitikkerne afspejle denne mangfoldighed.
- (4) Hvis cyklings fulde potentiale skal udnyttes, bør der på behørig vis tages højde for cykling i bytrafikpolitikker på alle niveauer af forvaltning og finansiering, transportplanlægning, oplysningsarbejde, tildeling af plads, sikkerhedsregler og passende infrastruktur, herunder med et særligt fokus på personer med handicap eller nedsat mobilitet. Eksempelvis er aktiv mobilitet, herunder cykling, centralt for EU's koncept om planlægning af bæredygtig bytrafik³. Foranstaltninger til at støtte cykling skal indberettes inden for rammerne af de nationale energi- og klimaplaners dekarboniseringssøjle, og der skal tages behørigt hensyn til dem i de planer, der indgår i Horisont Europas 100 klimaneutral og intelligente byer inden 2030.

¹ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning \(EF\) nr. 401/2009 og \(EU\) 2018/1999 \("den europæiske klimalov"\)](#)

COM(2020) 789.

² I det 8. miljøhandlingsprogram (afgørelse (EU) 2022/591) opfordres, efter omstændighederne, Kommissionen, medlemsstaterne, de regionale og lokale myndigheder samt øvrige interessenter til at styrke miljøpositive incitamenter samt udfase miljøskadelige subsidier, navnlig subsidier til fossile brændstoffer, på EU-plan samt nationalt, regionalt og lokalt plan.

³ Kommissionens henstilling (EU) 2023/550 af 8. marts 2023 om nationale støtteprogrammer for planlægning af bæredygtig bytrafik.

- (5) Cykling medfører mere social inklusion og bidrager til menneskers fysiske og mentale sundhed og velbefindende. Det er en moderat fysisk aktivitet, som reducerer sundhedsrisici og for tidlige dødsfald, der er knyttet til en stillesiddende livsstil. Cykler med elektrisk hjælpemotor (elcykler og hurtige elcykler) er stadig mere populære og gør det muligt for mennesker at tilbagelægge længere afstande, dækker familiers og små og mellemstore virksomheders (SMV'ers) transportbehov og appellerer til flere grupper af mennesker, f.eks. ældre og personer med handicap eller nedsat mobilitet.
- (6) Mere og bedre cykelinfrastruktur i hele EU er afgørende for at få flere til at cykle i og mellem byer og i landområder. Bedre cykelinfrastruktur vil også gavne andre transportformer, f.eks. mikromobilitetsløsninger.
- (7) Der er behov for særlig finansiering til cykling — på lokalt, nationalt og europæisk plan — for at indfri ambitionen om at få flere til at cykle. Et passende investeringsniveau er en forudsætning for at forbedre vilkårene for cykling væsentligt og for at vedligeholde infrastrukturen.
- (8) Sikkerhed er en forudsætning for at give folk lyst til at cykle, navnlig de grupper, som stadig kan forholde sig tøvende, herunder mange kvinder, børn og ældre mennesker. Ud over sikker infrastruktur som f.eks. særskilte cykelstier og sikker parkering er det nødvendigt at anvende alle elementer i tilgangen med et sikkert system til både cykler og til motorkøretøjer og trafikanter, som deler vejen med cyklister. Dette omfatter sikre hastighedsgrænser, sikker kørsel og sikre køretøjer, understøttet af en stærk håndhævelse af færdselsreglerne. Udvikling af standarder for cykelbaner ville øge den sikkerhed, der er indbygget i ny cykelinfrastruktur allerede ved anlæggelsen. Undervisning, f.eks. på skoler, kan bidrage til at fremme sikker cykling.
- (9) Den europæiske cykelindustri er en innovator og anfører på globalt plan og en vigtig og voksende sektor i økonomien. For indeværende udgøres sektoren af over 1 000 SMV'er⁴ med en million arbejdspladser og potentiale for mange flere.
- (10) Cykling er også en vigtig katalysator for bæredygtig turisme og bidrager til konnektivitet i og mellem landområder og byområder, navnlig kombineret med tog, busser og andre transportformer, hvorved der skabes multimodale mobilitetstjenester. Dette giver håndgribelige fordele for den lokale økonomi, især for SMV'er.
- (11) Data om cykling indsamles ikke ensartet i EU. Dette påvirker det optimale valg af investeringer i transport og evalueringen af, hvor effektive de eksisterende foranstaltninger er.
- (12) Principperne i denne erklæring forventes at bidrage til at nå EU's klima- og miljømål, herunder særlig i handlingsplanen for nulforurening⁵ og andre mål i den europæiske grønne pagt, strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁶ og den nye EU-ramme for mobilitet i byer⁷.
- (13) I februar 2023 vedtog Europa-Parlamentet en beslutning om udvikling af en EU-strategi for cykling⁸. I 2022 forberedte seks EU-medlemsstater en europæisk erklæring om cykling, som indtil videre er blevet undertegnet af flertallet af medlemsstaterne⁹.

⁴ Særlig eftersyn og reparation af cykler, forhandlere osv.

⁵ Meddelelse fra Kommissionen, Vejen til en sund planet for alle EU -handlingsplan: "Mod nulforurening for vand, luft og jord", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ COM(2020) 789.

⁷ COM(2021) 811.

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

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

- (14) Fremme og gennemførelse af principperne i denne erklæring er en politisk forpligtelse for Unionen. Unionen er ansvarlig for at gennemføre denne erklæring i samarbejde med sine medlemsstater i overensstemmelse med deres respektive kompetencer og i fuld overensstemmelse med EU-retten.

Erklæring om cykling

Vi tager sigte på at frigøre cyklings fulde potentiale i EU. I denne erklæring anerkendes cykling som en af de mest bæredygtige, tilgængelige og inkluderende, prismæssigt overkommelige og sunde transportformer og fritidsaktiviteter, og det anerkendes, at cykling er af afgørende betydning for de europæiske samfund og for økonomien. Denne erklæring bør tjene som strategisk kompas for nuværende og fremtidige politikker og initiativer, som vedrører cykling —

erklærer vi derfor følgende:

Kapitel I: Udvikling og styrkelse af cykelpolitikker

EU og dets medlemsstater har sammen med de regionale og lokale myndigheder alle en vigtig rolle at spille for at bakke op om den videre udbredelse af cykling.

Vi forpligter os til at:

1. udvikle, tilpasse og styrke cykelpolitikker og -strategier på alle relevante forvaltningsniveauer
2. træffe de nødvendige foranstaltninger til at gennemføre disse cykelpolitikker og -strategier hurtigst muligt
3. prioritere foranstaltninger vedrørende cykling i planlægningen af bæredygtig bytrafik, herunder i det bredere pendlerområder uden for kommunegrænserne
4. opfordre virksomheder, organisationer og institutioner til at fremme cykling gennem mobilitetsstyringsordninger som f.eks. incitamenter til at cykle på arbejde, ved at stille firma(el)cykler og passende cykelparkering og -faciliteter til rådighed og benytte cykelbaserede leveringstjenester
5. fremme cykling som en sund transportform og fritidsaktivitet ved hjælp af bevidstgørelses- og støttekampagner, kapacitetsopbygning og uddannelse af fagfolk, der arbejder med aktiv mobilitet, herunder i de relevante internationale fora.

Kapitel II: Tilskyndelse til inklusiv, prismæssigt overkommelig og sund mobilitet

Alle, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet, uanset alder og køn bør have adgang til mobilitet, og cykling kan yde et væsentligt bidrag til at give alle adgang. Cykling bør også være prismæssigt overkommelig uanset indkomstniveau og fremmes som gavnlig for det mentale og fysiske velvære.

Vi forpligter os til at:

6. øge brugen af cykler til at fremme social inklusion ved navnlig at være opmærksom på kvinders, børns, ældre menneskers og sårbare og marginaliserede gruppers behov
7. træffe foranstaltninger for at give personer med handicap eller nedsat mobilitet bedre adgang til cykling

8. træffe foranstaltninger til at fremme aktiv mobilitet hos ældre mennesker og dermed bidrage til aktiv aldring
9. stille målrettede kurser i at cykle til rådighed, navnlig for børn og sårbare og marginaliserede grupper
10. tage medlemsstaternes mulighed for at anvende nedsatte momssatser for levering, udlejning og reparation af cykler og elcykler, der blev indført ved Rådets direktiv (EU) 2022/542¹⁰, i betragtning med henblik på at gøre cykling mere prismæssigt overkommelig.

Kapitel III: Etablering af mere og bedre cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturens kvalitet, omfang og kontinuitet skal forbedres og cykelinfrastrukturen gøres mere attraktiv, hvis cykling skal fremmes.

Vi forpligter os til at:

11. øge omfanget af sikker og sammenhængende cykelinfrastruktur væsentligt i hele Europa
12. udvikle og anvende EU-vejledning om standarder for kvalitetskrav vedrørende bløde trafikanter, herunder cyklister, i henhold til direktiv (EU) 2019/1936 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed¹¹
13. give cyklister og andre bløde trafikanter tilstrækkelig plads for at øge sikkerheden, særlig ved hjælp af fysisk adskillelse af cykelstier fra kørebaner til motoriseret trafik, når det er muligt
14. tilstræbe at skabe sammenhængende net af cykelstier i byerne og forbedre konnektiviteten mellem forstads- og landområder og bycentrene, bl.a. med supercykelstier
15. sikre, at der er sikre cykelparkeringspladser i byområder og landområder, herunder ved jernbane- og busstationer og ved mobilitetsknudepunkter
16. støtte udbredelsen af ladestationer til elcykler i byplanlægningen og på cykelparkeringspladser i og uden for bygninger.

Kapitel IV: Øgede investeringer og gunstige vilkår for cykling

Der er behov for flere investeringer for at frigøre cyklings potentiale.

Vi forpligter os til at:

17. levere teknisk bistand, støtte og finansiering for at hjælpe med at udvikle og gennemføre cykelstrategier og cykelrelaterede investeringer. Dette omfatter brugen af de tilgængelige EU-instrumenter, særlig Den Sociale Klimafond, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for

¹⁰ Rådets direktiv (EU) 2022/542 af 5. april 2022 om ændring af direktiv 2006/112/EF og (EU) 2020/285 for så vidt angår satser for merværdiafgiften (EUT L 107 af 6.4.2022, s. 1).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1936 af 23. oktober 2019 om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 305 af 26.11.2019, s. 1).

Udvikling af Landdistrikterne, instrumentet for teknisk støtte¹² og genopretnings- og resiliensfaciliteten, til at støtte foranstaltninger vedrørende cykling

18. afspejle cykling i investeringer på alle forvaltningsniveauer¹³

Kapitel V: Forbedring af færdselssikkerheden

Alle skal kunne færdes sikkert på cykel.

Vi forpligter os til at:

19. arbejde i retning af at virkeliggøre visionen om nul trafikdræbte senest i 2050 ("Vision Zero")¹⁴, herunder for bløde trafikanter, og nå et mellemliggende mål om at reducere antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser på 50 % senest i 2030 i overensstemmelse med Vallettaerklæringen¹⁵
20. håndhæve regler om trafiksikkerhed og lovgivning, som har til formål at sikre sameksistensen mellem forskellige transportformer, med fokus på at beskytte cyklister og andre bløde trafikanter
21. sikre, at de regler om sikkerhedsudstyr, der finder anvendelse på elcykler, er væsentlige og fremmer udbredelsen af elcykler
22. forbedre sikkerheden ved offentlige cykelparkeringspladser (herunder for delecycler og ved multimodale knudepunkter) og øge indsatsen for at håndtere problemet med cykeltyveri
23. styrke undervisningen i at cykle, herunder når det drejer sig om at lære børn og unge at cykle, og bevidstgørelseskampagner om trafiksikkerhed, navnlig om de største risici for cyklister, støtte sikker brug af cykler og elcykler og gøre køreelever bevidste om bløde trafikanters sikkerhed i forbindelse med køretræning.

Kapitel VI: Støtte til job af høj kvalitet i den grønne sektor og udvikling af en europæisk cykelindustri i verdensklasse

Større udbredelse af cykling medfører flere job af høj kvalitet i lokalområderne, er til gavn for EU's økonomi og cykelindustri og bidrager også til at nå målene i EU's industristrategi.

Vi forpligter os til at:

24. skabe betingelser for at øge den europæiske produktion af en bred vifte af cykler (herunder elcykler, hurtige elcykler og cykler for personer med handicap) og tilhørende komponenter, herunder adgang til materialer, udstyr og opretholdelsen af lige konkurrencevilkår på globalt plan ved hjælp af EU's eksisterende handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/240 af 10. februar 2021 om oprettelse af et instrument for teknisk støtte — [EUR-Lex — 32021R0240 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹³ Herunder i de nationale energi- og klimaplaner (indført ved forordning (EU) 2018/1999 om forvaltning af energunionen og klimaindsatsen)

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en

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

25. støtte sektoren for cykelrelaterede tjenester, herunder socialøkonomiske enheder og den cirkulære brug af cykler (genanvendelse, reparation og udlejning)
26. skabe gunstige vilkår for at skabe job af høj kvalitet og cykelklynger, herunder inden for cykelturisme, med henblik på at øge antallet af cykelrelaterede job af høj kvalitet væsentligt, støtte SMV'er og fremme færdigheder og erhvervsuddannelse
27. gøre sektoren mere attraktiv og muliggøre større jobskifter fra andre relevante industrier
28. anerkende den europæiske cykelindustri som en partner i mobilitetssystemet med henblik på at styrke modstandsdygtighed, bæredygtighed, cirkularitet og digitalisering i cykelsektoren
29. støtte cykelserviceerhverv, f.eks. delecyceltjenester og cykellogistik, navnlig i byerne, herunder ved at styrke integrationen af cykellogistik i logistiksystemet.

Kapitel VII: Støtte til multimodalitet og cykelturisme

Cykling bør spille en væsentlig rolle, når det drejer sig om at forbedre multimodal konnektivitet og turisme, navnlig kombineret med tog, busser og andre transportformer, både i byområder og landområder.

Vi forpligter os til at:

30. fremme og gennemføre multimodale løsninger i byområder, forstadsområder og landområder, også for ture over længere afstande, ved at skabe synergier mellem cykling og andre transportformer, f.eks. ved at muliggøre transport af flere cykler i busser og tog og stille sikre parkeringsområder for cykler til rådighed på stationer og mobilitetsknudepunkter
31. støtte delecycelordninger som en "første og sidste kilometer"-løsning for at skabe adgang til offentlige transporttjenester
32. skabe gunstige vilkår for at støtte cykling som en bæredygtig fritidsaktivitet og som et bæredygtigt transportmiddel til turisme.

Kapitel VIII: Forbedring af indsamlingen af data om cykling

Data om cykling skal indsamles ensartet i hele EU for at sikre effektiv overvågning af fremskridt, når det gælder gennemførelsen af principperne og tilsagnene i denne erklæring.

Vi forpligter os til at:

33. kontrollere gennemførelsen af vores tilsagn
34. muliggøre en kontinuerlig måling af fremskridt, hvad angår brugen af cykler i EU, ved at fastlægge et EU-dækkende referencescenario, som omfatter cykelinfrastrukturens længde, nettetæthed, kvalitet og tilgængelighed samt tjenester for flere forskellige typer brugere, andelen af cykling i den samlede transport- og mobilitetsaktivitet og antallet af alvorligt kvæstede og dødsfald blandt cyklister
35. udvikle harmoniserede indikatorer vedrørende cykling for byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet (TEN-T)
36. udarbejde statistikker om cykling og tilknyttet infrastruktur på lokalt og nationalt plan og på EU-plan, bl.a. ved et samarbejde mellem medlemsstaterne og Eurostat om at indsamle data om cykling.

