



EUROOPA DEKLARATSIOON JALGRATTASÕIDU KOHTA



#EUGreenDeal



EUROOPA DEKLARATSIOON JALGRATTASÕIDU KOHTA

**Komisjoni ettepanek
Euroopa Parlamendile
ja nõukogule
Euroopa jalgrattasõidu
deklaratsiooni 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 kasvuhoonegaaside heite, õhu-, müra- ja veereostuse allikas. Transpordisüsteemide tõhususe seisukohast on jätkuvalt oluline probleem ka ummikud, mis halvendavad neist mõjutatud piirkondade elamistingimusi ja tekitavad ühiskonnale ja majandusele märkimisväärsed kulusid.
- (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 CO₂ heidet ning aidata saavutada kogu ELi hõlmav eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aastaga ja saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus, nagu on sätestatud Euroopa kliimamääruses¹. Jalgrattasõit aitab meil liikuda nullsaaste eesmärgi² suunas ja pakub mitmesugused hüvesid ka muudes eluvaldkondades. Jalgrattasõidu edendamine on eriti oluline selleks, et Euroopa linnad saavutaksid meie kliimaeesmärgid.
- (3) Jalgrattasõiduks saab kasutada mitmesuguseid inimjõul liikuvaid maanteeõidukeid, sealhulgas eri maastike jaoks mõeldud jalgrattad, kaubajalgrattad, laste vedamiseks sobivad jalgrattad, puuetega inimestele mõeldud jalgrattad, kolmerattalised jalgrattaid, lamamisjalgrattad, velomobiilid, tandemjalgrattad, elektrijalgrattad, kiired pedaal-elektirattaid ja jalgrattahaagised. Need sõiduvahendid suudavad rahuldada paljusid erinevaid transpordi- ja liikuvusvajadusi, kuid selleks on vaja asjakohast taristut. Jalgrattasõit on tänu kaubajalgratastele ja muudele sellesarnastele sõiduvahenditele omandanud kaupade linnatranspordis üha olulisema rolli, eelkõige pakkide kättetoimetamisel ja ostude tegemisel. Kui me tahame jalgrattasõidu pakutavaid võimalusi täielikult ära kasutada, peaks see mitmekesisus kajastuma ka jalgrattapoliitikas.
- (4) Jalgrattasõidu täieliku potentsiaali arendamiseks tuleks seda asjakohaselt käsitleda linnaliikuvuse poliitikas kõigil valitsemis- ja rahastamistasanditel, transpordi planeerimisel, teadlikkuse tõstmisel, ruumi jaotamisel, ohutuseeskirjades ja piisava taristu kavandamisel, pöörates erilist tähelepanu liikumispuudega inimestele. Näiteks ELi säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamise kontseptsioonis³ keskendutakse aktiivsele liikuvusele, mis hõlmab ka jalgrattasõitu. Jalgrattasõitu toetavatest

¹ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus \(EL\) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid \(EÜ\) nr 401/2009 ja \(EL\) 2018/1999 \(Euroopa kliimamäärus\).](#)

² COM(2020) 789.

³ Kaheksandas keskkonnavalas 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 keskkonnakahjulikud toetused, eelkõige fossiilkütuste toetused liidu, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil.

³ Komisjoni 8. märtsi 2023. aasta soovitus (EL) 2023/550 säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamise riiklike toetusprogrammide kohta.

meetmetest tuleb teatada riiklike energia- ja kliimakavade CO₂-heite vähendamise samba raames ning neid tuleb nõuetekohaselt arvesse võtta programmi „Euroopa horisont“ missiooni „100 kliimaneutraalset ja arukat linna aastaks 2030“ kavades.

- (5) Jalgrattasõit aitab edendada sotsiaalset kaasatust, parandab füüsilist ja vaimset tervist ning suurendab heaolu. Jalgrattasõit on seotud mõõduka kehalise aktiivsusega, mis vähendab istuva eluviisiga seotud terviseriske ja enneaegseid surmajuhtumeid. Elektri jõul töötavad jalgrattad (elektrijalgrattad ja kiired pedaal-elektrirattad) on muutunud üha populaarsemaks ning võimaldavad läbida pikemaid vahemaid, katta perekondade ja väikeste ning keskmise suurusega ettevõtjate (VKEde) liikuvus- ja transpordivajadused ning jõuda selliste inimrühmadeni, nagu eakad ning puute või piiratud liikumisvõimega inimesed.
- (6) Selleks et suurendada nende inimeste hulka, kes kasutavad linna- ja maapiirkondades ning nende vahel liikumiseks jalgratast, tuleb kogu ELis välja ehitada varasemast suurem ja turvalisem jalgrattataristu. Paremast jalgrattataristust saavad kasu ka muud transpordiliigid, näiteks mikroliikuvusvahendid.
- (7) Kui soovime panna üha rohkem inimesi jalgrattaga sõitma, tuleks seda transpordiviisi rahastada nii kohalikul, riiklikul kui ka Euroopa tasandil. Jalgrattasõidutingimuste oluliseks parandamiseks ja taristu hooldamiseks on vaja teha asjakohaseid investeeringuid.
- (8) Selleks et julgustada sadulasse istuma üha rohkem inimesi, eelkõige neid, kes veel kõhklevad, sealhulgas paljud naised, lapsed ja eakad, tuleb esmalt tagada, et jalgrattasõit oleks ohutu. Lisaks ohutumale taristule, nagu eraldi jalgrattateed ja turvaline parkimine, tuleb nn ohutu süsteemi põhimõtte kõiki elemente kohaldada nii jalgrattasõidu kui ka nende mootorsõidukite ja sõidukijuhtide suhtes, kellega jalgratturid peavad sõiduteed jagama. See põhimõtte hõlmab ohutut kiirust, ohutut teekasutust ja ohutuid sõidukeid ning tugineb liikluseeskirjade täitmise rangele kontrollile. Jalgrattateedega seotud standardite väljatöötamine aitaks tagada, et uue taristu projekteerimisel pööratakse rohkem tähelepanu ohutusele. Jalgrattasõitu aitaksid ohutumaks muuta ka näiteks koolides korraldatavad kursused ja haridustöö.
- (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,⁴ on rohkem kui 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 mitmeliigilisi liikuvusteenuseid. See toob käegakatsutavat kasu kohalikule majandusele, eelkõige VKEdele.
- (11) Jalgrattasõiduga seotud andmeid ei koguta ELis piisavalt järjepidevalt. See mõjutab transpordiinvesteeringute optimaalset valikut ja juba võetud meetmete tõhususe hindamist.
- (12) Käesolevas deklaratsioonis esitatud põhimõtted peaksid aitama saavutada ELi kliima- ja keskkonnaeesmärke, sealhulgas eelkõige nullsaaste tegevuskava⁵ ning muid Euroopa

⁴ Eelkõige jalgrattastega seotud teenused ja remont, jaemüüjad jne.

⁵ Komisjoni teatis „Heas seisundis planeet kõigi jaoks – ELi tegevuskava: „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

roheline kokkuleppe, säästva ja aruka liikuvuse strateegia⁶ ning uue ELi linnalise liikumiskeskonna raamistiku⁷ eesmäärke.

- (13) Euroopa Parlament võttis 2023. aasta veebruaris vastu resolutsiooni ELi jalgrattastrateegia väljatöötamise kohta⁸. 2022. aastal koostasid kuus ELi liikmesriiki Euroopa jalgrattasõidudeklaratsiooni, millele on praeguseks alla kirjutanud enamik liikmesriike⁹.
- (14) Käesolevas deklaratsioonis sisalduvate põhimõtete edendamine ja rakendamine on liidu poliitiline tahe. Liit vastutab käesoleva deklaratsiooni rakendamise eest koostöös liikmesriikidega, vastavalt nende pädevusele ja täielikus kooskõlas liidu õigusega.

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.

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. välja töötada 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. seada jalgrattasõidu meetmed prioriteediks säästva linnalise liikumiskeskonna planeerimisel, sealhulgas ka laiematel pendelrändevaladel, mis jäävad väljapoole omavalitsusüksuste piire;
4. julgustada ettevõtteid, organisatsioone ja institutsioone edendama jalgrattakasutust liikuvuse juhtimise kavade kaudu, näiteks stiimulid jalgrattaga töötulekuks, ettevõtte pakutav (elektri)jalgrattarent, piisava hulga jalgrattaparklate ja -rajatiste ehitamine ning jalgrattapõhiste kättetoimetamisteenuste kasutuselevõtt;
5. edendada jalgrattasõitu kui tervislikku transpordiliiki või vaba aja veetmise võimalust teadlikkuse suurendamise, toetuskampaaniate, suutlikkuse suurendamise ja aktiivse liikuvuse spetsialistide koolitamise kaudu, sealhulgas asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel.

II peatükk. Kaasava, taskukohase ja tervisliku liikuvuse soodustamine

⁶ COM(2020) 789.

⁷ COM(2021) 811.

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

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

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. parandada rattakasutust suurendades sotsiaalset kaasatust, 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. pidada silmas liikmesriikide võimalust kohaldada jalgrataste ja elektrijalgrataste tarnimise, rentimise ja remondi suhtes vähendatud käibemaksumäärasid, mis kehtestati nõukogu direktiiviga (EL) 2022/542,¹⁰ et suurendada jalgrattasõidu taskukohasust.

III peatükk. Suurema ja parema jalgrattataristu loomine

Rattasõidu 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 kohta¹¹;
13. eraldada jalgratturitele ja teistele vähekaitstud liiklejatele piisavalt ruumi, et suurendada nende ohutust, eelkõige eraldada jalgrattateed füüsiliselt mootorsõidukiliiklusest, kui see on võimalik;
14. töötada selle nimel, et luua linnades sidus jalgrattavõrk ning parandada ühendust linnalähi- ja maapiirkondade ning kesklinnade, sealhulgas jalgrattamaanteed vahel;
15. tagada ohutud ja turvalised jalgrattaparklad linna- ja maapiirkondades, sealhulgas raudtee- ja bussijaamades ning liikuvussõlmedes;
16. toetada elektrijalgrataste laadimispunktide kasutuselevõttu linnaplaneerimisel ning jalgrattaparklates nii hoonete sees kui ka väljaspool hooned.

IV peatükk. Investeeringute suurendamine ja jalgrattasõidu jaoks soodsate tingimuste loomine

¹⁰ Nõukogu 5. aprilli 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/542, millega muudetakse direktiive 2006/112/EÜ ja (EL) 2020/285 käibemaksumäärade osas, ELT L 107, 6.4.2022, lk 1–12.

¹¹ 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 1–16.

Jalgrattasõidu potentsiaali ärakasutamiseks on vaja rohkem investeeringuid.

Võtame endale kohustuse

17. pakkuda tehnilist tuge ja rahastamisvõimalusi, mis aitaksid arendada ja rakendada jalgrattastrateegiaid ja jalgrattasõiduga seotud investeeringuid. See hõlmab olemasolevate ELi vahendite, eelkõige kliimameetmete sotsiaalfondi, Euroopa Regionaalarengu Fondi, Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfondi, tehnilise toe rahastamisvahendi¹² ning taaste ja vastupidavusrahastu kasutamist jalgrattasõidumeetmete toetamiseks;
18. kajastada jalgrattasõitu kõigis valitsemistasandite investeeringutes¹³.

V peatükk. Liiklusohutuse ja turvalisuse suurendamine

Igäihel peaks olema võimalik ohutult ja turvaliselt jalgrattaga sõita.

Võtame endale kohustuse

19. pingutada selle nimel, et muuta liiklussurmade arv 2050. aastaks nullilähedaseks,¹⁴ sealhulgas vähekaitstud liiklejate hulgas, saavutades samal ajal vahe-eesmärgi vähendada 2030. aastaks surmajuhtumite ja raskete vigastuste arvu 50 % kooskõlas Valletta deklaratsiooniga¹⁵;
20. tagada liiklusohutuseeskirjade ja õigusaktide täitmine, et võimaldada eri transpordiliikidel koos eksisteerida, keskendudes jalgratturite ja teiste vähekaitstud liiklejate vajadustele;
21. tagada, et elektrijalgratate ohutusnõudeid käsitlevad eeskirjad oleksid üksikasjalikud, ning edendada nende kasutuselevõttu;
22. parandada avalike jalgrattaparklate turvalisust (sealhulgas rattaringlus ja mitmeliigilised transpordisõlmed) 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 keskkonnahoidlike 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 eesmäärke.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/240, millega luuakse tehnilise toe instrument – [EUR-Lex - 32021R0240 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuri/cs/l/uri/?uri=CELEX:32021R0240&fromDoc=32021R0240-01&fromUri=32021R0240-01-20210210&lang=et)

¹³ Kaasa arvatud riiklike energia- ja kliimakavade puhul (sätestatud määrusega (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist).

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

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

Võtame endale kohustuse

24. luua tingimused, et suurendada Euroopas mitmesuguste jalgrataste (sealhulgas elektrijalgrattad, kiired pedaal-jalgrattad ja jalgrattad puuetega inimestele) ning nende osade tootmist, tagades olemasolevate ELi kaubanduse kaitsevahendite kaudu kogu maailmas võrdsed tingimused juurdepääsuks asjaomastele materjalidele, varustusele ja hooldusele.
25. toetada jalgrattateenuste sektorit, sealhulgas sotsiaalmajanduse üksusi ja jalgrataste ringkasutust (korduskasutamine, parandamine ja rentimine);
26. tagada soodsad tingimused kvaliteetsete töökohtade ja jalgrattaklastrite loomiseks, sealhulgas jalgrattaturismi valdkonnas, et oluliselt suurendada jalgratastega seotud kvaliteetsete töökohtade arvu, toetada VKEsid ning edendada asjaomaseid oskusi ja kutseõpet;
27. muuta sektor atraktiivsemaks ja võimaldada aktiivset liikumist teistes asjaomastes sektorites asuvate töökohtade vahel;
28. tunnustada Euroopa jalgrattatööstust liikuvussüsteemi partnerina, et edendada jalgrattasektoris vastupidavust, säästlikkust, ringluspõhisust ja digiüleminekut;
29. toetada jalgrattateenustesektoreid, 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 ühenduvuse ja turismi edendamisel, eelkõige kombineerituna rongide, busside ja muude transpordiliikidega.

Võtame endale kohustuse

30. edendada ja rakendada mitmeliigilise transpordi lahendusi linna-, linnalähi- ja maapiirkondades ning pikamaasõitude puhul, luues suurema koostoime jalgrattasõidu ja muude transpordiliikide vahel, näiteks võimaldades bussides ja rongides rohkem jalgrattaid vedada ning ehitades 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 jätkusuutlikku 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 seda, kuidas me täidame oma kohustusi;
34. mõõta pidevalt jalgrattakasutuse edusamme ELis, kehtestades kogu ELi hõlmava lähtetaseme, mille puhul võetakse arvesse jalgrattataristu pikkust, jalgrattateedevõrgu 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, mis muu hulgas hõlmab liikmesriikide ja Eurostati koostööd jalgrattakasutusega seotud andmete kogumisel.