



EUROPSKA DEKLARACIJA O POTICANJU VOŽNJE BICIKLOM



#EUGreenDeal



EUROPSKA DEKLARACIJA O POTICANJU VOŽNJE BICIKLOM

**Prijedlog Komisije Europskom parlamentu
i Vijeću o Europskoj deklaraciji
o biciklizmu**

Europski parlament, Vijeće i Europska komisija svečano proglašavaju sljedeću zajedničku deklaraciju o poticanju vožnje biciklom

Preambula

Budući da:

- (1) Promet je neophodan za socijalnu uključenost i gospodarski razvoj te za otvaranje radnih mjesta i poticanje 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 buke. Zagušenje je i dalje velika prepreka učinkovitosti 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 jedan je od najodrživijih, najzdravijih i najučinkovitijih te bi mogao znatno doprinijeti dekarbonizaciji gradskog prijevoza 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 klimi¹. Pomoći će nam i u ostvarivanju cilja nulte stope onečišćenja², uz brojne dodatne koristi u drugim područjima. Daljnji razvoj biciklističkog prometa posebno je važan 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, e-bicikle, s-pedelece (brze e-bicikle) i prikolice za bicikle. Oni ispunjavaju širok raspon potreba u pogledu prijevoza i mobilnosti i za njih je potrebna odgovarajuća infrastruktura. Biciklistički prijevoz ima sve važniju ulogu u gradskom prijevozu robe, posebno dostavi paketa i nabavci, zahvaljujući teretnim i sličnim biciklima. Kako bi se ostvario puni potencijal korištenja bicikla, biciklističke politike trebale bi odražavati tu raznolikost.
- (4) Za ostvarenje potencijala biciklistički promet trebalo bi na odgovarajući način uključiti u politike gradske 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 mobilnosti³ u središtu je aktivna mobilnost, uključujući vožnju biciklom. O mjerama kojima se podupire vožnja biciklom potrebno je izvijestiti u okviru poglavlja o dekarbonizaciji u nacionalnim energetskim i klimatskim planovima te ih na odgovarajući način uzeti u

¹ [Uredba \(EU\) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba \(EZ\) br. 401/2009 i \(EU\) 2018/1999 \(„Europski zakon o klimi“\)](#)

COM(2020) 789.

² 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.

³ Preporuka Komisije (EU) 2023/550 od 8. ožujka 2023. o nacionalnim programima potpore planiranju održive gradske mobilnosti.

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 električnom podrškom (e-bicikli, s-pedaleci) sve su popularniji i omogućuju vožnju na veće udaljenosti, ispunjavaju potrebe obitelji te malih i srednjih poduzeća (MSP-ova) u pogledu mobilnosti i prijevoza i dostupni su širem krugu ljudi kao što su starije osobe i osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću.
- (6) Šira i bolja te sigurna biciklistička infrastruktura u cijelom EU-u pomogla bi 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) Za poticanje većeg broja ljudi na vožnju biciklom potrebna su namjenska financijska sredstva na lokalnoj i nacionalnoj razini te na razini EU-a. Odgovarajuća razina ulaganja preduvjet je za znatno poboljšanje uvjeta za korištenje bicikla i održavanje infrastrukture.
- (8) Sigurnost je preduvjet da se ljudi odvažavaju na vožnju biciklom, posebno one skupine koje se još možda ustručavaju, npr. žene, djeca i starije osobe. Uz sigurniju infrastrukturu kao što su odvojene biciklističke staze i sigurno parkiranje, svi elementi pristupa „sigurnog sustava” moraju 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 samog projekta. Osposobljavanje i edukacija, primjerice u školama, mogu pomoći u promicanju sigurne vožnje biciklom.
- (9) Europska biciklistička industrija globalni je inovator i predvodnik te važan i rastući gospodarski sektor. Trenutačno obuhvaća više od 1 000 MSP-ova⁴ i milijun radnih mjesta, s potencijalom za širenje.
- (10) Korištenje bicikla uvelike pridonosi održivom turizmu i doprinosi 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 vožnji biciklom u EU-u ne prikupljaju se dosljedno. To utječe na optimalan odabir ulaganja u promet i evaluaciju učinkovitosti već 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 onečišćenja⁵ i drugih ciljeva europskog zelenog plana, strategije za održivu i pametnu mobilnost⁶ i novog okvira EU-a za gradsku mobilnost⁷.

⁴ Posebno servisi bicikala, trgovci na malo itd.

⁵ Komunikacija Komisije „Put prema zdravom planetu za sve – Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ COM(2020) 789.

⁷ COM(2021) 811.

- (13) Europski parlament u veljači 2023. donio je rezoluciju o razvoju biciklističke strategije EU-a⁸. Tijekom 2022. šest država članica EU-a pripremio je Europsku biciklističku deklaraciju, koju je dosad potpisala većina država članica⁹.
- (14) Promicanje i provedba načela uključenih u ovu Deklaraciju politička je obveza Unije. Unija je odgovorna za provedbu ove Deklaracije u suradnji sa svojim državama članicama, u skladu s njihovim nadležnostima i uz potpuno poštovanje prava Unije.

Deklaracija o poticanju vožnje biciklom

Cilj nam je ostvariti puni potencijal biciklističkog prometa u EU-u. Ovom se Deklaracijom potvrđuje da je vožnja biciklom jedan od najodrživijih, najpristupačnijih, najuključivijih, cjenovno najpristupačnijih i najzdravijih oblika 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.

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 bicikla.

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 za poticanje vožnje biciklom u planiranju održive gradske mobilnosti, uključujući šire područje putovanja na posao izvan općinskih granica;
4. poticati poduzeća, organizacije i institucije na promicanje vožnje biciklom putem programa upravljanja mobilnošću kao što su poticaji za vožnju biciklom na posao, stavljanje na raspolaganje (e-)bicikala poduzeća, 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 za aktivnu mobilnost, 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, čemu korištenje bicikla može uvelike pridonijeti. Ono bi trebalo biti cjenovno pristupačno neovisno o razini dohotka te bi se trebalo promicati kao korisno za mentalno i fizičko zdravlje.

Obvezujemo se:

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

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

6. poticati korištenje bicikla 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 pridonijeti aktivnom starenju;
9. pružati ciljano osposobljavanje za vožnju biciklom, posebno djeci te ranjivim i marginaliziranim skupinama;
10. razmotriti mogućnost da države članice primjenjuju snižene stope PDV-a na isporuku, najam i popravak bicikala i e-bicikala kako je uvedeno Direktivom Vijeća (EU) 2022/542¹⁰ da se poveća cjenovna pristupačnost.

Poglavlje III.: Širenje i poboljšavanje biciklističke infrastrukture

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

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, u skladu s Direktivom (EU) 2019/1936 o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture¹¹;
13. zajamčiti dovoljno prostora biciklistima i drugim nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu kako bi se povećala razina sigurnosti, posebno fizičkim odvajanjem biciklističkih staza od prometa motornih vozila kad god je to izvedivo;
14. raditi na stvaranju koherentne biciklističke mreže u gradovima i poboljšanju povezanosti između prigradskih i ruralnih područja i gradskih središta, uključujući biciklističke autoceste;
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. podupirati uvođenje mjesta za punjenje e-bicikala u urbanističkom planiranju i na parkirnim mjestima za bicikle unutar i izvan zgrada.

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 bicikla; to uključuje primjenu dostupnih instrumenata EU-a, posebno Socijalnog fonda za klimatsku politiku, Europskog fonda

¹⁰ Direktiva Vijeća (EU) 2022/542 od 5. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/112/EZ i Direktive (EU) 2020/285 u pogledu stopa poreza na dodanu vrijednost (SL L 107, 6.4.2022., str. 1.).

¹¹ 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.).

za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda, Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj, Instrumenta za tehničku potporu¹² i Mehanizma za oporavak i otpornost za potporu mjerama za poticanje vožnje biciklom;

18. uključivati biciklistički promet u ulaganja na svim razinama upravljanja¹³.

Poglavlje V.: Poboljšanje sigurnosti i zaštite na cestama

Svatko bi trebao biti siguran i zaštićen tijekom vožnje biciklom.

Obvezujemo se:

19. raditi na ostvarenju „vizije nula”¹⁴ (bez smrtnih slučajeva na cestama do 2050.), među ostalim za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu, uz istodobno postizanje privremenog cilja smanjenja broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda za 50 % do 2030. u skladu s Izjavom iz Vallette¹⁵;
20. jamčiti 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 e-bicikle budu opsežna i potiču njihovo korištenje;
22. poboljšati sigurnost na javnim parkiralištima za bicikle (uključujući sustave zajedničke uporabe bicikala i multimodalna čvorišta) te intenzivnije raditi na suzbijanju krađe bicikala;
23. pojačati osposobljavanje za vožnju biciklom, uključujući edukaciju djece i mladih, i informativne kampanje o sigurnosti na cestama, posebno o najvećim rizicima za bicikliste, te podupirati sigurno korištenje bicikala i e-bicikala i pobrinuti se za informiranje o sigurnosti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu tijekom osposobljavanja vozača.

Poglavlje VI.: Podupiranje kvalitetnih zelenih radnih mjesta i razvoja vrhunske europske biciklističke industrije

Veće korištenje bicikla 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 e-bicikle, s-pedelece i bicikle za osobe s invaliditetom) i njihovih dijelova, među ostalim za pristup materijalima, opremi i održavanju ravnopravnih uvjeta za sve na globalnoj razini putem postojećih instrumenata trgovinske zaštite EU-a;

¹² Uredba (EU) 2021/240 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. veljače 2021. o uspostavi Instrumenta za tehničku potporu – [EUR-Lex - 32021R0240 - HR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹³ Uključujući nacionalne energetske i klimatske planove (uvedeno Uredbom (EU) 2018/1999 o upravljanju energetskom unijom i djelovanjem u području klime).

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

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

25. podupirati sektor biciklističkih usluga, uključujući subjekte socijalne ekonomije i kružno korištenje bicikala (ponovna uporaba, 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;
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 uporabe bicikala i biciklistička logistika, posebno u gradovima, među ostalim jačanjem integracije biciklističke logistike u logistički sustav.

Poglavlje VII.: Podupiranje multimodalnosti i biciklističkog turizma

Bicikl bi trebao imati ključnu ulogu u poboljšanju multimodalne povezanosti i turizma, posebno u kombinaciji s vlakovima, autobusima i drugim vrstama prijevoza, 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 zajedničke uporabe bicikala kao rješenje za prvi i posljednji kilometar pristupa uslugama javnog prijevoza;
32. stvoriti povoljne uvjete za potporu vožnji biciklom kao održivom sredstvu rekreacije i turizma.

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 učinkovito praćenje napretka u provedbi načela i obveza iz ove Deklaracije.

Obvezujemo se:

33. pratiti provedbu svojih obveza;
34. omogućiti kontinuirano mjerenje napretka u korištenju bicikla u EU-u uspostavom polaznih vrijednosti na razini EU-a, uključujući dužinu, gustoću mreže, kvalitetu i pristupačnost biciklističke infrastrukture i usluga za nekoliko vrsta korisnika, udio biciklističkog prometa u ukupnoj aktivnosti prijevoza i mobilnosti te broj teških ozljeda i smrtnih slučajeva među biciklistima;
35. osmisliti 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 podataka.