



EVROPSKA DEKLARACIJA O KOLESARJENJU



#EUGreenDeal



EVROPSKA DEKLARACIJA O KOLESARJENJU

Predlog
Komisije Evropskemu parlamentu
in Svetu za sprejetje
Evropske deklaracije o kolesarjenju

Evropski parlament, Svet in Evropska komisija slovesno razglašajo naslednjo skupno deklaracijo o kolesarjenju:

Preambula

Ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Promet je ključnega pomena za socialno vključenost in gospodarski razvoj ter za ustvarjanje delovnih mest in spodbujanje dostopa do drugih bistvenih storitev, kot so zaposlovanje, izobraževanje, zdravstvo in oskrba. Vendar je še vedno znaten vir emisij toplogrednih plinov ter onesnaževanja zraka, obremenjenosti s hrupom in onesnaževanja vode. Zastoji ostajajo resen izziv za učinkovitost prometnih sistemov, prav tako slabšajo kakovost življenja na prizadetih območjih, kar povzroča znatne stroške za družbo in gospodarstvo.
- (2) Trajnostne oblike prevoza so bistvene za doseganje ciljev EU na področju podnebja, ničelnega onesnaževanja in energijske učinkovitosti. Med njimi je kolesarjenje ena najbolj trajnostnih, zdravih in učinkovitih oblik ter ima velik potencial za podporo razogljičenju mestnega prometa in pomoč pri doseganju vseevropskega cilja zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in podnebne nevtralnosti do leta 2050 v skladu z evropskimi podnebnimi pravili¹. Prav tako nam bo pomagalo pri doseganju cilja ničelnega onesnaževanja² s številnimi dodatnimi koristmi na drugih področjih. Pomen nadaljnjega razvoja kolesarjenja je ključnega pomena zlasti za evropska mesta v okviru naših podnebnih ciljev.
- (3) Kolesarjenje zajema širok in dinamičen nabor cestnih vozil na človeški pogon, vključno s kolesi za različne terene, tovornimi kolesi, kolesi za prevoz otrok, kolesi za osebe z invalidnostjo, trikolesi, ležečimi kolesi, velomobili, tandemskimi kolesi, e-kolesi, hitrimi električnimi kolesi in prikolicami za kolo. Izpolnjujejo najrazličnejše potrebe po prevozu in mobilnosti, zanje pa je potrebna ustrezna infrastruktura. Kolesarjenje ima zaradi tovornih in podobnih koles vse pomembnejšo vlogo v mestnem prevozu blaga, zlasti pri dostavi paketov in nakupovanju. Da bi se v celoti izkoristil potencial kolesarjenja, bi morale politike v zvezi s kolesarjenjem odražati to raznolikost.
- (4) Da bi se v celoti izkoristil njegov potencial, je treba kolesarjenje ustrezno obravnavati pri politikah mobilnosti v mestih na vseh ravneh upravljanja in financiranja, načrtovanja prometa, ozaveščanja, dodeljevanja prostora, varnostnih predpisov in ustrezne infrastrukture, ob tem pa bi bilo treba posebno pozornost nameniti tudi osebam z invalidnostjo ali zmanjšano mobilnostjo. Koncept EU za načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih³ na primer v središče postavlja aktivno mobilnost, vključno s kolesarjenjem. O ukrepih za podporo kolesarjenju je treba poročati v okviru stebra razogljičenja nacionalnih energetskih in podnebnih načrtov ter jih ustrezno upoštevati v načrtih misije programa Obzorje Evropa za 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest do leta 2030.

¹ [Uredba \(EU\) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb \(ES\) št. 401/2009 in \(EU\) 2018/1999 \(evropska podnebna pravila\)](#)

COM(2020) 789 final.

² V 8. okoljskem akcijskem programu (Sklep (EU) 2022/591) so Komisija, države članice, regionalni in lokalni organi ter deležniki po potrebi pozvani, naj okrepijo okolju koristne pobude in postopno odpravijo okolju škodljive subvencije, zlasti subvencije za fosilna goriva, na ravni Unije, na nacionalni, regionalni in lokalni ravni.

³ Priporočilo Komisije (EU) 2023/550 z dne 8. marca 2023 o nacionalnih programih podpore pri načrtovanju trajnostne mobilnosti v mestih.

- (5) Kolesarjenje izboljšuje socialno vključenost ter prispeva k telesnemu in duševnemu zdravju in dobremu počutju ljudi. Gre za zmerno telesno dejavnost, ki zmanjšuje zdravstvena tveganja in prežgodnje smrti, povezane s sedečim načinom življenja. Kolesa s pomožnim motorjem (e-kolesa, hitra električna kolesa) so vse bolj priljubljena in ljudem omogočajo, da opravijo daljše razdalje, zadovoljujejo potrebe družin, malih in srednjih podjetij po mobilnosti in prevozu ter dosežejo dodatne skupine, kot so starejši in osebe z invalidnostjo ali zmanjšano mobilnostjo.
- (6) Več in boljša varna kolesarska infrastruktura po vsej EU je bistvena za privabljanje več ljudi h kolesarjenju na mestnih in podeželskih območjih ter med njimi. Boljša kolesarska infrastruktura bo koristila tudi drugim načinom, kot so rešitve mikromobilnosti.
- (7) Potrebna so finančna sredstva za kolesarjenje na lokalni, nacionalni in evropski ravni z namenom, da bi več ljudi kolesarilo. Ustrezna raven naložb je predpogoj za znatno izboljšanje pogojev za kolesarjenje in vzdrževanje infrastrukture.
- (8) Varnost je predpogoj za spodbujanje ljudi h kolesarjenju, zlasti tistih skupin, ki morda še vedno oklevajo, vključno s številnimi ženskami, otroki in starejšimi. Poleg varnejše infrastrukture, kot so ločene kolesarske steze in varovana parkirišča, je treba vse elemente pristopa varnega sistema uporabljati tako za kolesarjenje kot za motorna vozila in voznike, ki si cesto delijo s kolesarji. To vključuje varne hitrosti, varno uporabo cest in varna vozila, kar je podprto z doslednim izvrševanjem cestnoprometnih predpisov. Razvoj standardov za kolesarske steze bi povečal varnost, vgrajeno v načrtovanje nove kolesarske infrastrukture. Usposabljanje in izobraževanje, na primer v šolah, lahko pomagata spodbujati varno kolesarjenje.
- (9) Evropska kolesarska industrija je svetovna inovatorica z vodilno vlogo ter pomembna in rastoča gospodarska panoga. Trenutno predstavlja več kot 1 000 malih in srednjih podjetij⁴ ter zagotavlja milijon delovnih mest, potencial pa je še precej večji.
- (10) Kolesarjenje je tudi ključni dejavnik, ki omogoča trajnostni turizem in prispeva k povezljivosti znotraj podeželskih in mestnih območij ter med njimi, zlasti v kombinaciji z vlaki, avtobusi in drugimi načini prevoza za ustvarjanje multimodalnih storitev mobilnosti. Prinaša oprijemljive koristi lokalnemu gospodarstvu, zlasti malim in srednjim podjetjem.
- (11) Podatki o kolesarjenju se v EU ne zbirajo dosledno. To vpliva na optimalno izbiro naložb v promet in oceno učinkovitosti že sprejetih ukrepov.
- (12) Načela iz te deklaracije naj bi prispevala k doseganju podnebnih in okoljskih ciljev EU, zlasti akcijskega načrta za ničelno onesnaževanje⁵ in drugih ciljev evropskega zelenega dogovora, Strategije za trajnostno in pametno mobilnost⁶ ter novega okvira EU za mobilnost v mestih⁷.
- (13) Evropski parlament je februarja 2023 sprejel resolucijo o razvoju strategije EU za kolesarjenje⁸. Leta 2022 je šest držav članic EU pripravilo evropsko kolesarsko deklaracijo, ki jo je doslej podpisala večina držav članic⁹.

⁴ Zlasti kolesarske storitve in popravila, trgovci na drobno itd.

⁵ Sporočilo Komisije „Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal“, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/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_SL.html

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

- (14) Spodbujanje in izvajanje načel iz te deklaracije je politična zaveza Unije. Unija je odgovorna za izvajanje te deklaracije v sodelovanju z državami članicami v skladu z njihovimi pristojnostmi in ob popolnem spoštovanju prava Unije.

Deklaracija o kolesarjenju

Naš cilj je, da se v celoti izkoristi potencial kolesarjenja v EU. Ta deklaracija priznava kolesarjenje kot eno najbolj trajnostnih, dostopnih in vključujočih, poceni in zdravih oblik prevoza in rekreacije ter njegov ključni pomen za evropsko družbo in gospodarstvo. Deklaracija bi morala služiti kot strateški kompas za obstoječe in prihodnje politike in pobude, povezane s kolesarjenjem.

Zato izjavljamo naslednje:

Poglavje I: Razvoj in krepitev politik v zvezi s kolesarjenjem

EU in države članice imajo skupaj z regionalnimi in lokalnimi organi ključno vlogo pri podpiranju nadaljnjega uveljavljanja kolesarjenja.

Zavezujemo se, da bomo:

1. razvijali, sprejemali in krepili politike v zvezi s kolesarjenjem in strategije na vseh ustreznih ravneh upravljanja;
2. sprejeli potrebne ukrepe za čim hitrejšo izvajanje teh politik in strategij v zvezi s kolesarjenjem;
3. dajali prednost ukrepom na področju kolesarjenja pri načrtovanju trajnostne mobilnosti v mestih, vključno s širšim območjem dnevne vožnje zunaj občinskih meja;
4. spodbujali podjetja, organizacije in institucije, da podpirajo kolesarjenje s shemami upravljanja mobilnosti, kot so spodbude za kolesarjenje na delo, zagotavljanje (e-)koles v podjetjih in ustreznih parkirišč in objektov za kolesa ter uporaba storitev dostave s kolesi;
5. spodbujali kolesarjenje kot zdrav način prevoza ali rekreacije z ozaveščanjem, podpornimi kampanjami, krepitvijo zmogljivosti in usposabljanjem strokovnjakov na področju aktivne mobilnosti, tudi v ustreznih mednarodnih forumih.

Poglavje II: Spodbujanje vključujoče, cenovno dostopne in zdrave mobilnosti

Dostop do mobilnosti bi morali imeti vsi, vključno z osebami z invalidnostjo ali zmanjšano mobilnostjo in ne glede na starost in spol, kolesarjenje pa lahko pomembno prispeva k temu. Prav tako bi kolesarjenje moralo biti cenovno dostopno ne glede na višino dohodka in bi ga bilo treba spodbujati kot koristno za duševno in telesno zdravje.

Zavezujemo se, da bomo:

6. povečali uporabo kolesarjenja za spodbujanje socialne vključenosti s posebnim poudarkom na potrebah žensk, otrok, starejših ter ranljivih in marginaliziranih skupin;
7. sprejeli ukrepe, s katerimi bi se osebami z invalidnostjo ali zmanjšano mobilnostjo omogočil boljši dostop do kolesarjenja;
8. sprejeli ukrepe za spodbujanje aktivne mobilnosti starejših in s tem prispevali k aktivnemu staranju;

9. zagotavljali ciljno usmerjeno kolesarsko usposabljanje, zlasti za otroke ter ranljive in marginalizirane skupine;
10. upoštevali možnost, da države članice uporabijo nižje stopnje DDV za dobavo, najem in popravilo koles in e-koles, kot je bila uvedena z Direktivo Sveta (EU) 2022/542¹⁰, da bi se povečala cenovna dostopnost.

Poglavje III: Vzpostavitev več in boljše kolesarske infrastrukture

Izboljšanje kakovosti, količine, neprekinjenosti in privlačnosti kolesarske infrastrukture je bistveno za spodbujanje večjega deleža kolesarjenja.

Zavezujem se, da bomo:

11. znatno okrepili varno in usklajeno kolesarsko infrastrukturo po vsej Evropi;
12. razvijali in uporabljali smernice EU o standardih za zahteve glede kakovosti za ranljive udeležence v cestnem prometu, vključno s kolesarji, v skladu z Direktivo (EU) 2019/1936 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture¹¹;
13. zagotovili dovolj prostora kolesarjem in drugim ranljivim udeležencem v cestnem prometu za povečanje ravni varnosti, zlasti s fizičnim ločevanjem kolesarskih stez od motornega prometa, kjer je to izvedljivo;
14. delali v smeri vzpostavitve usklajene kolesarske mreže v mestih in izboljšanja povezljivosti med primestnimi in podeželskimi območji ter mestnimi središči, vključno s kolesarskimi avtocestami;
15. zagotavljali varna in varovana parkirišča za kolesa na mestnih in podeželskih območjih, tudi na železniških in avtobusnih postajah ter vozliščih mobilnosti;
16. podpirali uvajanje polnilnih mest za e-kolesa pri urbanističnem načrtovanju in na parkiriščih za kolesa v stavbah in zunaj njih.

Poglavje IV: Povečanje naložb in ustvarjanje ugodnih pogojev za kolesarjenje

Potrebni je več naložb, da bi sprostili potencial za kolesarjenje.

Zavezujem se, da bomo:

17. zagotavljali tehnično podporo, sredstva in financiranje za pomoč pri razvoju in izvajanju strategij za kolesarjenje in naložb, povezanih s kolesarjenjem; to vključuje uporabo razpoložljivih instrumentov EU, zlasti Socialnega sklada za podnebje, Evropskega sklada za regionalni razvoj, Kohezijskega sklada, Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja, Instrumenta za tehnično podporo¹² ter mehanizma za okrevanje in odpornost, da se podprejo ukrepi na področju kolesarjenja;
18. upoštevali kolesarjenje v naložbah na vseh ravneh upravljanja¹³;

¹⁰ Direktiva Sveta (EU) 2022/542 z dne 5. aprila 2022 o spremembi direktiv 2006/112/ES in (EU) 2020/285 glede stopenj davka na dodano vrednost (UL L 107, 6.4.2022, str. 1).

¹¹ Direktiva (EU) 2019/1936 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2019 o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 305, 26.11.2019, str. 1).

¹² Uredba (EU) 2021/240 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. februarja 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za tehnično podporo – [EUR-Lex – 32021R0240 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹³ Tudi za nacionalne energetske in podnebne načrte (uvedene z Uredbo (EU) 2018/1999 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov).

Poglavje V: Izboljšanje varnosti in zaščite v cestnem prometu:

Vsakdo bi moral imeti možnost varnega in zanesljivega kolesarjenja.

Zavezujemo se, da bomo:

19. delali v smeri uresničitve vizije nič¹⁴ (brez smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2050), tudi za ranljive udeležence v cestnem prometu, ob hkratnem doseganju vmesnega cilja 50-odstotnega zmanjšanja števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih do leta 2030 v skladu z izjavo iz Vallette¹⁵;
20. izvrševali predpise in zakonodajo o varnosti v cestnem prometu, da se zagotovi soobstoj različnih prevoznih sredstev, s poudarkom na zaščiti kolesarjev in drugih ranljivih udeležencev v cestnem prometu;
21. zagotavljali, da so pravila o varnostnih zahtevah, ki se uporabljajo za e-kolesa, vsebinska, in spodbujali njihovo uvedbo;
22. izboljšali varnost javnih parkirišč za kolesa (vključno s souporabo koles in multimodalnimi vozlišči) ter okrepili prizadevanja za reševanje vprašanja kraje koles;
23. krepili kolesarsko usposabljanje – vključno s poučevanjem otrok in mladih o kolesarjenju – in kampanje ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu, zlasti o največjih tveganjih za kolesarje, podpirali varno uporabo koles in e-koles ter obravnavali ozaveščenost o varnosti ranljivih udeležencev v cestnem prometu med usposabljanjem voznikov.

Poglavje VI: Podpiranje kakovostnih zelenih delovnih mest in razvoj vrhunske evropske kolesarske industrije

Večji delež kolesarjenja pomeni več visokokakovostnih lokalnih delovnih mest, koristi gospodarstvu EU in kolesarski industriji ter prispeva tudi k ciljem industrijske strategije EU.

Zavezujemo se, da bomo:

24. ustvarili pogoje za povečanje evropske proizvodnje širokega nabora koles (vključno z e-kolesi, hitrimi električnimi kolesi in kolesi za osebe z invalidnostjo) in njihovih sestavnih delov, vključno z dostopom do materialov in opreme ter ohranjanjem enakih konkurenčnih pogojev na svetovni ravni z obstoječimi instrumenti trgovinske zaščite EU;
25. podpirali sektor storitev, povezanih s kolesi, vključno s subjekti socialnega gospodarstva in krožno uporabo koles (ponovna uporaba, popravilo in najem);
26. ustvarili ugodne pogoje za spodbujanje visokokakovostnih delovnih mest in kolesarskih grozdov, tudi v kolesarskem turizmu, da bi znatno povečali število kakovostnih delovnih mest, povezanih s kolesarjenjem, podprli mala in srednja podjetja ter okrepili ustrezna znanja in spretnosti ter poklicno usposabljanje;

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

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

27. povečali privlačnost sektorja in omogočili pomembno prehajanje med delovnimi mesti iz drugih ustreznih panog;
28. priznali evropsko kolesarsko industrijo kot partnerja v sistemu mobilnosti, da bi okrepili odpornost, trajnostnost, krožnost in digitalizacijo v kolesarskem sektorju;
29. podpirali kolesarske storitve, kot sta souporaba koles in kolesarska logistika, zlasti v mestih, vključno s krepitvijo vključevanja kolesarske logistike v logistični sistem.

Poglavje VII: Podpiranje multimodalnosti in kolesarskega turizma

Kolesarjenje bi moralo imeti ključno vlogo pri izboljšanju multimodalne povezljivosti in turizma, zlasti v kombinaciji z vlaki, avtobusi in drugimi načini prevoza, tako v mestih kot na podeželju.

Zavezujemo se, da bomo:

30. spodbujali in izvajali multimodalne rešitve na mestnih, primestnih in podeželskih območjih ter za potovanja na dolge razdalje z ustvarjanjem več sinergij med kolesarjenjem in drugimi načini prevoza, kot sta omogočanje prevoza večjega števila koles z avtobusi in vlaki ter zagotavljanje varnejših in varovanih parkirišč za kolesa na postajah in vozliščih za mobilnost;
31. podpirali sisteme souporabe koles kot rešitve za prvi in zadnji del poti do storitev javnega prevoza;
32. ustvarili ugodne pogoje za podporo kolesarjenju kot trajnostnemu sredstvu za rekreacijo in turizem.

Poglavje VIII: Izboljšanje zbiranja podatkov o kolesarjenju

Podatke o kolesarjenju je treba zbirati na enak način po vsej EU, da se zagotovi učinkovito spremljanje napredka pri izvajanju načel in zavez iz te deklaracije.

Zavezujemo se, da bomo:

33. spremljali izvajanje naših zavez;
34. omogočili stalno merjenje napredka pri uporabi kolesarjenja v EU z vzpostavitvijo izhodišča za celotno EU, vključno z dolžino, gostoto omrežja, kakovostjo in dostopnostjo kolesarske infrastrukture in storitev za več vrst uporabnikov, deležem kolesarjenja v skupnih dejavnostih prevoza in mobilnosti ter številom hudo telesno poškodovanih in smrtnih žrtev med kolesarji;
35. razvili harmonizirane kazalnike v zvezi s kolesarjenjem za urbana vozlišča vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T);
36. razvili statistične podatke o kolesarjenju in infrastrukturi na lokalni in nacionalni ravni ter ravni EU, vključno s sodelovanjem med državami članicami in Eurostatom za zbiranje podatkov o kolesarjenju.