



EUROPEISK FÖRKLARING OM CYKKLING



#EUGreenDeal



EUROPEISK FÖRKLARING OM CYKLING

Kommissionens förslag till
Europaparlamentet och rådet
om Europeisk förklaring om cykling

Europaparlamentet, rådet och Europeiska kommissionen proklamerar högtidligt följande gemensamma förklaring om cykling

Ingress

- (1) Transporter är avgörande för social integration och ekonomisk utveckling och för att skapa arbetstillfällen och främja tillgången till andra samhällsviktiga tjänster, såsom sysselsättning, utbildning, hälso- och sjukvård och vård och omsorg. De är dock fortfarande en betydande källa till utsläpp av växthusgaser, luft-, buller- och vattenföroreningar. Trafikstockningar är än i dag en allvarlig utmaning för ett effektivt transportsystem och minskar också de drabbade områdenas beboelighet, till avsevärda kostnader för samhället och ekonomin.
- (2) Hållbara transportsätt är avgörande för att uppnå EU:s klimat-, nollförorenings- och energieffektivitetsmål. Bland dessa är cykling ett av de mest hållbara, hälsosamma och effektiva, med stor potential att stödja utfasningen av fossila bränslen i stadstransporter och bidra till att uppnå det EU-omfattande målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 och klimatneutralitet fram till 2050 i enlighet med den europeiska klimatlagen¹. Det kommer också att hjälpa oss att gå vidare mot nollföroreningsambitionen², med många sidovinster på andra områden. Vikten av att ytterligare utveckla cyklingen är en särskild angelägenhet för europeiska städer som en del av våra klimatmål.
- (3) Cykling omfattar ett brett och dynamiskt urval av vägfordon som förs framåt av mänsklig kraft, inklusive terrängcyklar, lastcyklar, cyklar för transport av barn, cyklar för personer med funktionsnedsättning, trehjulingar, liggecyklar, velomobiler, tandemcyklar, e-cyklar, Speed Pedelecs och cykelkärror. De tillgodoser ett brett spektrum av transport- och rörlighetsbehov och kräver lämplig infrastruktur. Cykling spelar en allt viktigare roll för stadstransporter av varor, särskilt paketleveranser och inköp, tack vare lastcyklar och liknande. För att uppnå cyklingens fulla potential bör cykelpolitiken återspegla denna mångfald.
- (4) För att uppnå sin fulla potential måste cyklingen tas upp på lämpligt sätt i politiken för rörlighet i städer på alla nivåer av styrning och finansiering, transportplanering, medvetandehöjande åtgärder, fördelning av utrymme, säkerhetsbestämmelser och lämplig infrastruktur, inbegripet ett särskilt fokus på personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. EU:s koncept för planering av hållbar rörlighet i städer³ sätter till exempel aktiv rörlighet, inklusive cykling, i centrum. Åtgärder för att stödja cykling måste rapporteras inom pelaren för minskade koldioxidutsläpp i de nationella energi- och klimatplanerna och beaktas noggrant i planerna för Horisont Europas uppdrag för 100 klimatneutrala och smarta städer senast 2030.

¹[Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna \(EG\) nr 401/2009 och \(EU\) 2018/1999 \(europeisk klimatlag\).](#)

COM(2020) 789 final.

²I det åttonde miljöhandlingsprogrammet (beslut (EU) 2022/591) uppmanas kommissionen, medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter och berörda parter att vid behov stärka miljömässigt positiva incitament och fasa ut miljöskadliga subventioner, särskilt fossila subventioner, på unionsnivå, nationell, regional och lokal nivå.

³Kommissionens rekommendation (EU) 2023/550 av den 8 mars 2023 om nationella stödprogram för planering av hållbar rörlighet i städer.

- (5) Cykling förbättrar den sociala delaktigheten och bidrar till människors fysiska och psykiska hälsa och välbefinnande. Det är en måttlig fysisk aktivitet som minskar hälsorisker och förtida dödsfall i samband med stillasittande livsstilar. Cyklar med elektrisk assistans (e-cyklar, Speed Pedelecs) blir alltmer populära och gör det möjligt för människor att tillryggalägga längre avstånd, tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos familjer, små och medelstora företag och när ytterligare grupper, såsom äldre personer och personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.
- (6) Mer och bättre säker cykelinfrastruktur i hela EU är avgörande för att locka fler människor till cykling, i och mellan stads- och landsbygdsområden. En bättre cykelinfrastruktur kommer också att gynna andra sätt, såsom mikromobilitetslösningar.
- (7) Finansiering som avser cykling - på lokal, nationell och europeisk nivå - behövs för att uppfylla ambitionen att få fler människor att cykla. En lämplig investeringsnivå är en förutsättning för en avsevärd förbättring av förhållandena för cykling och bevarandet av infrastrukturen.
- (8) Säkerhet är en förutsättning för att uppmuntra människor att cykla, särskilt de grupper som fortfarande tvekar, däribland många kvinnor, barn och äldre. Förutom säkrare infrastruktur i form av särskilda cykelbanor och säker parkering måste alla delar av strategin för ett säkert system tillämpas både på cykling och på motordrivna fordon och förare som delar väg med cyklister. Detta inbegriper säkra hastigheter, säker användning av vägar och säkra fordon, som stöds av en stadig tillämpning av vägtrafikreglerna. En utveckling av standarder för cykelbanor skulle öka en särskilt utformad säkerhet för en ny cykelinfrastruktur. Träning och utbildning, t.ex. i skolor, kan bidra till att främja säker cykling.
- (9) Den europeiska cykelindustrin är en global innovatör och ledare samt en viktig och växande sektor i ekonomin. Den motsvarar för närvarande mer än 1 000 små och medelstora företag⁴ och står för 1 miljon arbetstillfällen, med potential för många fler.
- (10) Cykling är också en viktig möjliggörande faktor för hållbar turism och bidrar till förbindelserna inom och mellan landsbygdsområden och stadsområden, särskilt i kombination med tåg, bussar och andra transportsätt för att skapa multimodala rörlighetstjänster. Det medför påtagliga fördelar för den lokala ekonomin, särskilt för små och medelstora företag.
- (11) Uppgifter om cykling samlas inte in konsekvent i EU. Detta påverkar det optimala valet av transportinvesteringar och utvärderingen av effektiviteten hos de åtgärder som redan vidtagits.
- (12) Principerna i denna förklaring förväntas bidra till att uppnå EU:s klimat- och miljömål, särskilt handlingsplanen för nollförorening⁵ och de andra målen i den europeiska gröna given, strategin för hållbar och smart mobilitet⁶ och EU:s nya ram för mobilitet i städer⁷.
- (13) Europaparlamentet antog en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling i februari 2023⁸. Under 2022 utarbetade sex EU-medlemsstater en europeisk förklaring om cykling som hittills har undertecknats av majoriteten av medlemsstaterna⁹.

⁴I synnerhet cykelservice och reparationer, återförsäljare osv.

⁵Meddelande från kommissionen, Vägen till en frisk planet för alla – EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁶COM(2020) 789 final.

⁷COM(2021) 811 final.

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

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

- (14) Främjandet och genomförandet av principerna i denna förklaring är ett politiskt åtagande från unionens sida. Unionen ansvarar för genomförandet av denna förklaring i samarbete med sina medlemsstater, i enlighet med deras respektive befogenheter och i full överensstämmelse med unionsrätten.

Förklaring om cykling

Vi strävar efter att frigöra hela cyklingspotentialen i EU. I denna förklaring erkänns cykling som ett av de mest hållbara, tillgängliga och inkluderande, billiga och hälsosamma transport- och rekreationssätten och dess centrala betydelse för det europeiska samhället och ekonomin. Förklaringen bör fungera som en strategisk kompass för nuvarande och framtida politik och initiativ med anknytning till cykling.

Vi förklarar därför följande:

Kapitel I: Utveckla och stärka cyklingspolitiken

EU och dess medlemsstater har tillsammans med regionala och lokala myndigheter en nyckelroll att spela i att stödja den fortsatta användningen av cykling.

Vi gör följande åtaganden:

1. Utveckla, anta och stärka cyklingspolitik och cyklingsstrategier på alla relevanta styrningssnivåer.
2. Vidta nödvändiga åtgärder för att genomföra denna cyklingspolitik och dessa cyklingsstrategier så snabbt som möjligt.
3. Prioritera cyklingsåtgärder i planeringen av hållbar rörlighet i städer, inbegripet ett bredare pendlingsområde utanför kommungränserna.
4. Uppmuntra företag, organisationer och institutioner att främja cykling genom system för trafikstyrning såsom incitament för att cykla till jobbet, tillhandahållande av företags- (e-)cyklar, lämplig cykelparkering och lämpliga cykelanläggningar samt användning av cykelbaserade leveranstjänster.
5. Främja cykling som ett hälsosamt sätt för transport eller rekreation genom medvetandehöjande kampanjer där cykling förespråkas, kapacitetsuppbyggnad och utbildning av yrkesverksamma på området aktiv rörlighet, även i relevanta internationella forum.

Kapitel II: Främja inkluderande, överkomlig och hälsosam rörlighet

Alla, inklusive personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet och oavsett ålder och kön, bör ha tillgång till rörlighet, och cykling kan utgöra ett viktigt bidrag för att möjliggöra detta. Cykling bör också vara överkomlig oavsett inkomstnivå och lanseras som gynnsam för psykisk och fysisk hälsa.

Vi gör följande åtaganden:

6. Öka användningen av cykling för att främja social integration genom att särskilt uppmärksamma behoven hos kvinnor, barn, äldre och utsatta och marginaliserade grupper.
7. Vidta åtgärder för att möjliggöra en bättre tillgång till cykling för personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet.

8. Vidta åtgärder för att främja äldre personers aktiva rörlighet och därigenom bidra till ett aktivt åldrande.
9. Tillhandahålla riktad cykelutbildning, särskilt för barn och utsatta och marginaliserade grupper.
10. Beakta medlemsstaternas möjlighet att tillämpa reducerade mervärdesskattesatser för leverans, uthyrning och reparation av cyklar och e-cyklar enligt rådets direktiv (EU) 2022/542¹⁰ för att öka prisöverkomligheten.

Kapitel III: Skapa mer och bättre cykelinfrastruktur

För att främja ökad användning av cykling är det nödvändigt att förbättra kvaliteten, kvantiteten, kontinuiteten och attraktionskraften hos cykelinfrastrukturen.

Vi gör följande åtaganden:

11. Avsevärt öka säker och sammanhängande cykelinfrastruktur i hela Europa.
12. Utveckla och använda EU:s vägledning om standarder för kvalitetskrav för oskyddade trafikanter, inklusive cyklister, i enlighet med direktiv (EU) 2019/1936 om förvaltning av vägars säkerhet¹¹.
13. Ge cyklister och andra oskyddade trafikanter tillräckligt utrymme för att höja säkerhetsnivåerna, särskilt genom att fysiskt separera cykelbanor från motoriserad trafik där så är möjligt.
14. Arbeta för att skapa ett sammanhängande cykelnätverk i städer och förbättra förbindelserna mellan förorts- och landsbygdsområden och stadskärnan, inklusive cykelmotorvägar.
15. Se till att det finns trygga och säkra cykelparkeringsplatser i stads- och landsbygdsområden, inbegripet vid järnvägs- och busstationer och mobilitetsknutpunkter.
16. Stödja utplaceringen av laddningsstationer för e-cyklar i stadsplanering och på cykelparkeringsplatser i och utanför byggnader.

Kapitel IV: Öka investeringar och skapa gynnsamma villkor för cykling

Det krävs fler investeringar för att frigöra potentialen för cykling.

Vi gör följande åtaganden:

17. Tillhandahålla tekniskt stöd, sponsring och finansiering för att hjälpa till att utveckla och genomföra cykelstrategier och cyklingsrelaterade investeringar. Detta inbegriper användning av tillgängliga EU-instrument, särskilt den sociala klimatfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för

¹⁰ Rådets direktiv (EU) 2022/542 av den 5 april 2022 om ändring av direktiven 2006/112/EG och (EU) 2020/285 vad gäller mervärdesskattesatser (EUT L 107, 6.4.2022, s. 1).

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EU om förvaltning av vägars säkerhet, EUT L 305, 26.11.2019, s. 1-16.

landsbygdsutveckling, instrumentet för tekniskt stöd¹² och faciliteten för återhämtning och resiliens i syfte att stödja cykelåtgärder.

18. Återspegla cykling i investeringar på alla styrningsnivåer¹³,

Kapitel V: Förbättra trafiksäkerhet och bättre transportskydd

Alla bör kunna cykla på ett tryggt och säkert sätt.

Vi gör följande åtaganden:

19. Arbeta för att göra Vision Zero¹⁴ (inga dödsolyckor på vägarna senast 2050) till verklighet, även för oskyddade trafikanter, samtidigt som man når ett interimsmål om att minska antalet dödsfall och allvarliga skador med 50 % fram till 2030 i linje med Vallettaförklaringen¹⁵.
20. Upprätthålla trafiksäkerhetsregler och lagstiftning för att säkerställa samexistens mellan olika transportsätt, med fokus på att skydda cyklister och andra oskyddade trafikanter.
21. Se till att de säkerhetskrav som gäller för e-cyklar är väsentliga och främja införandet av dessa.
22. Förbättra säkerheten vid offentliga cykelparkeringsplatser (inklusive cykeldelning och multimodala knutpunkter) och öka insatserna för att ta itu med problemet med cykelstölder.
23. Stärka cykelutbildningen – bland annat undervisa barn och ungdomar i att cykla – och medvetandehöjande kampanjer om trafiksäkerhet, särskilt om de största riskerna för cyklister, och stödja en säker användning av cyklar och e-cyklar, samt höja medvetenheten om säkerheten för utsatta trafikanter under körkortsutbildningen.

Kapitel VI: Stödja gröna kvalitativa arbetstillfällen och utvecklingen av en europeisk cykelindustri i världsklass.

Ett ökat nyttjande av cykling innebär mer kvalitativa lokala arbetstillfällen och gynnar EU:s ekonomi och cykelindustri, och bidrar också till målen för EU:s industristrategi.

Vi gör följande åtaganden:

24. Skapa förutsättningar för att öka den europeiska produktionen av ett brett utbud av cyklar (inklusive e-cyklar, Speed Pedelecs och cyklar för personer med funktionsnedsättning) och deras komponenter, inbegripet tillgång till material, utrustning och underhåll av globala lika villkor genom EU:s befintliga handelspolitiska skyddsinstrument.
25. Stödja cykelservicesektorn, inbegripet enheter inom den sociala ekonomin och cirkulär användning av cyklar (återanvändning, reparation och uthyrning).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2021/240 av den 10 februari 2021 om inrättande av ett instrument för tekniskt stöd - [EUR-Lex – 32013R1287 – SV – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹³ inklusive för nationella energi- och klimatplaner (införda genom förordning (EU) 2018/1999 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder).

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

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

26. Skapa gynnsamma villkor för att stimulera kvalitativa arbetstillfällen och cykelkluster, även inom cykelturism, i syfte att avsevärt öka antalet cykelrelaterade kvalitetsjobb, stödja små och medelstora företag och främja relevant kompetens och yrkesutbildning.
27. Göra sektorn mer attraktiv och möjliggöra viktiga övergångar mellan arbeten från andra relevanta branscher.
28. Erkänna den europeiska cykelindustrin som en partner i rörlighetssystemet för att stärka motståndskraft, hållbarhet, cirkularitet och digitalisering inom cykelsektorn.
29. Stödja cykelservicebranscher, såsom cykeldelning och cykellogistik, särskilt i städer, bland annat genom att stärka integreringen av cykellogistik i logistiksystemet.

Kapitel VII: Stödja multimodalitet och cyklingsturism

Cykling bör spela en viktig roll för att förbättra multimodal konnektivitet och turism, särskilt i kombination med tåg, bussar och andra transportsätt, både i stadsområden och på landsbygden.

Vi gör följande åtaganden:

30. Främja och genomföra multimodala lösningar i stads-, förorts- och landsbygdsområden samt för långdistansutfärder, genom att skapa en ökad synergi mellan cykling och andra transportsätt, såsom att möjliggöra transport av fler cyklar på bussar och tåg och tillhandahålla tryggare och säkrare parkeringsplatser för cyklar vid stationer och mobilitetsknutpunkter.
31. Stödja cykeldelningssystem som en lösning på den första och sista kilometerns tillgång till kollektivtrafiktjänster.
32. Skapa gynnsamma villkor för att stödja cykling som ett hållbart sätt för rekreation och turism.

Kapitel VIII: Förbättra insamlingen av uppgifter om cykling

Uppgifter om cykling måste samlas in på samma sätt i hela EU för att säkerställa en effektiv övervakning av framstegen i genomförandet av de principer och åtaganden som ingår i denna förklaring.

Vi gör följande åtaganden:

33. Övervaka genomförandet av våra åtaganden.
34. Göra det möjligt att kontinuerligt mäta framstegen i användningen av cykling i EU genom att fastställa ett EU-omfattande referensscenario, som inbegriper längd, nätdensitet, kvalitet och tillgänglighet för cykelinfrastruktur och cykeltjänster för flera typer av användare, cyklingens andel av den totala verksamheten för transport och rörlighet samt antalet allvarliga skador och dödsfall bland cyklister.
35. Utveckla harmoniserade indikatorer för cykling för urbana knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
36. Ta fram statistik om cykling och dess infrastruktur på lokal, nationell och EU-nivå, inbegripet samarbete mellan medlemsstaterna och Eurostat för att samla in uppgifter om cykling.