



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. október 5.
(OR. en)

13832/23
ADD 1

TRANS 397
CLIMA 445
ENV 1083
SAN 567
IND 512
STATIS 62

FEDŐLAP

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató

Az átvétel dátuma: 2023. október 4.

Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

Biz. dok. sz.: COM(2023) 566 final ANNEX

Tárgy: MELLÉKLET
a következőhöz:

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS
BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

A kerékpározásról szóló európai nyilatkozatra vonatkozó javaslat

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 566 final ANNEX számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 566 final ANNEX



Brüsszel, 2023.10.4.
COM(2023) 566 final

ANNEX

MELLÉKLET

a következőhöz:

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

A kerékpározásról szóló európai nyilatkozatra vonatkozó javaslat

A kerékpározásról szóló európai nyilatkozat

Az Európai Parlament, a Tanács és az Európai Bizottság ünnepélyesen kihirdeti a kerékpározásról szóló alábbi együttes nyilatkozatot

Preambulum

mivel:

- (1) A közlekedés kulcsfontosságú a társadalmi befogadás és a gazdasági fejlődés, a munkahelyteremtés, valamint az egyéb alapszolgáltatásokhoz, például a foglalkoztatáshoz, az oktatáshoz, az egészségügyhöz és a gondozáshoz való hozzáférés előmozdítása szempontjából. Ugyanakkor továbbra is jelentős forrása az üvegházhatású gázok kibocsátásának, a levegő-, a zaj- és a vízszennyezésnek. A forgalmi torlódások még mindig komoly kihívást jelentenek a közlekedési rendszerek hatékonysága szempontjából, és csökkentik az érintett területek élhetőségét, ami jelentős költségekkel jár a társadalom és a gazdaság számára.
- (2) A fenntartható közlekedési módok elengedhetetlenek az EU éghajlat-politikai, szennyezőanyag-mentességi és energiahatékonysági célkitűzéseinek eléréséhez. E közlekedési módok közül a kerékpározás az egyik legfenntarthatóbb, legegészségesebb és leghatékonyabb, miközben jelentős potenciállal rendelkezik a városi közlekedés dekarbonizációja és azon uniós szintű cél elérése szempontjából, amely szerint a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenteni kell, 2050-re pedig el kell érni a klímasemlegességet, összhangban az európai klímarendeleettel¹. Emellett a kerékpározás segíthet a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés² megvalósításában, ami járulékos előnyökkel jár más területeken is. Éghajlat-politikai célkitűzéseink részeként a kerékpárhasználat fejlesztése különösen fontos az európai városok és nagyvárosok esetében.
- (3) A kerékpár fogalma az emberi erővel meghajtott közúti járművek széles és dinamikus skáláját öleli fel a különböző terepviszonyokra szánt kerékpároktól, valamint a teherszállító és a gyermekek szállítására szolgáló kerékpároktól kezdve a fogyatékossgal élő személyek számára készült kerékpárokon, a háromkerekűeken, a fekvőkerékpárokon, a velomobilokon és a tandemkerékpárokon át az e-kerékpárokig és az elektromos rásegítésű kerékpárokig, de beletartoznak e fogalmomba a kerékpárok utánfutói is. Mindezen eszközök a szállítási és mobilitási szükségletek tág körét elégítik ki, és megfelelő infrastruktúrát igényelnek. A kerékpározás a teherszállító kerékpároknak köszönhetően egyre fontosabb szerepet játszik a városi áruszállításban is, különösen a csomagkézbesítésben és a bevásárlásban. A kerékpárhasználatban rejlő potenciál teljes körű kiaknázása érdekében a kerékpározásra vonatkozó politikáknak tükrözniük kell ezt a sokszínűséget.

¹ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2021/1119 rendelete \(2021. június 30.\) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az \(EU\) 2018/1999 rendelet módosításáról \(európai klímarendelet\).](#)

COM(2020) 789.

² A 8. környezetvédelmi cselekvési program ((EU) 2022/591 határozat) felszólítja a Bizottságot, a tagállamokat, a regionális és helyi hatóságokat és az érdekelt feleket, hogy uniós, nemzeti, regionális és helyi szinten fejlesszék a környezeti szempontból kedvező ösztönzőket, és fokozatosan szüntessék meg a környezeti szempontból káros támogatásokat, különösen a fosszilis tüzelőanyagok vonatkozásában.

- (4) A lehetőségek minél hatékonyabb kihasználásához a kerékpározást megfelelően figyelembe kell venni a városi mobilitási szakpolitikákban a kormányzás és a finanszírozás, a közlekedéstervezés, a tudatosságnövelés, a területhasználat, a biztonsági előírások és a megfelelő infrastruktúra valamennyi szintjén, különös figyelemmel a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyekre. A fenntartható városi mobilitási tervezésre vonatkozó uniós koncepció³ például az aktív mobilitást, többek között a kerékpározást helyezi a középpontba. A kerékpározást támogató intézkedésekről a nemzeti energia- és klímatervek dekarbonizációra vonatkozó fejezete keretében kell beszámolni, és azokat megfelelően bele kell illeszteni azokba a tervekbe, amelyekkel a Horizont Európa „100 klímasemleges és intelligens város 2030-ig” elnevezésű küldetését készítik elő.
- (5) A kerékpározás javítja a társadalmi befogadást, és hozzájárul az emberek fizikai és mentális egészségéhez és jóllétéhez. Mérsékelt testmozgásról van szó, amely csökkenti az egészségügyi kockázatokat és az ülő életmódhoz kapcsolódó korai halálesetek számát. Az elektromos segédmotoros kerékpárok (e-kerékpárok, elektromos rásegítésű kerékpárok) egyre népszerűbbek. Lehetővé teszik, hogy hosszabb távolságokat tegyünk meg, kielégítik a családok, a kis- és középvállalkozások (kkv-k) mobilitási igényeit, és további csoportokat vonnak be a közlekedésbe, például az idős, a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket.
- (6) Ahhoz, hogy a városi és vidéki területeken és az azok között való közlekedés során minél több ember használjon kerékpárt, elengedhetetlen, hogy Unió-szerte több és biztonságosabb kerékpáros infrastruktúra álljon rendelkezésre. A kiépültebb kerékpáros infrastruktúra előnyt jelent más eszközök esetében is, például a mikromobilitási megoldások számára.
- (7) Célzott – helyi, nemzeti és európai szintű – finanszírozásra van szükség ahhoz, hogy megvalósuljon a kerékpározók számának növelésére irányuló törekvés. A kerékpárhasználati feltételek jelentős javításának és az infrastruktúra fenntartásának előfeltétele a megfelelő szintű beruházás.
- (8) Annak pedig, hogy az embereket kerékpározásra ösztönözzük – különösen azokat a csoportokat, amelyek még tétováznak (értve ezeken többnyire a nőket, a gyermekeket és az idősebbeket) – a biztonság az előfeltétele. A biztonságosabb infrastruktúra, például a külön kerékpárutak és a biztonságos parkolóhelyek mellett a „biztonságos rendszer” megközelítés valamennyi elemét alkalmazni kell úgy magára a kerékpárhasználatra, mint a motoros járművekre és a kerékpárosokkal közös útpályán közlekedő járművezetőkre. Ez – a közlekedési szabályok szigorú betartásán túl – magában foglalja a biztonságosan megválasztott sebességet, az úthasználat biztonságos módját és a biztonságos üzemű járműveket. A kerékpársávokra vonatkozó szabványok kidolgozása növelné a kerékpáros infrastruktúrának azt a fajta biztonságosságát, amelyet már a tervezés meghatároz. A képzés és az oktatás (például az iskolákban) ugyancsak hozzájárulhat a kerékpározás biztonságosabbá tételéhez.
- (9) Az európai kerékpáripár nemcsak globális innovátor és világelső, de gazdaságunk egyik fontos, növekvő ágazata is. Jelenleg több mint 1 000 kkv érintett benne⁴, és 1 millió munkahelyet biztosít, de még ennél is nagyobb potenciállal rendelkezik.
- (10) A kerékpározás egyszersmind a fenntartható turizmus kulcsfontosságú tényezője, amely hozzájárul a vidéki és városi területek összekapcsolásához, kombinálva különösen a vonat- és buszközlekedéssel, valamint egyéb, multimodális mobilitási szolgáltatásokat

³ A Bizottság (EU) 2023/550 ajánlása (2023. március 8.) a fenntartható városi mobilitási tervezésre vonatkozó nemzeti támogatási programokról

⁴ Elsősorban kerékpáros szolgáltató cégek, kerékpárjavítók, kiskereskedők stb.

megvalósító szállítási módokkal. Kézzelfogható előnyöket biztosít a helyi gazdaság, különösen a kkv-k számára.

- (11) Az EU-ban nem gyűjtik következetesen a kerékpáros adatokat. Ez megnehezíti a közlekedési beruházások optimális kiválasztását és a már meglévő intézkedések hatékonyságának értékelését.
- (12) Az e nyilatkozatban foglalt elvek várhatóan hozzájárulnak az uniós éghajlat-politikai és környezetvédelmi célok eléréséhez, ideértve különösen a szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervet⁵, valamint az európai zöld megállapodás, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia⁶ és az új uniós városi mobilitási keret⁷ további célkitűzéseit.
- (13) Az Európai Parlament 2023 februárjában állásfoglalást fogadott el az uniós kerékpározási stratégia kidolgozásáról⁸. 2022-ben hat uniós tagállam európai nyilatkozatot fogalmazott meg a kerékpározásról, amelyet a tagállamok többsége már aláírt⁹.
- (14) A nyilatkozatban foglalt elvek érvényesítése és gyakorlatba való átültetése az Unió politikai kötelezettségvállalása. Az Unió felelős e nyilatkozatnak a tagállamokkal együttműködésben, azok hatáskörének megfelelően és az uniós joggal teljes összhangban történő végrehajtásáért.

Nyilatkozat a kerékpározásról

Célunk, hogy teljes mértékben kiaknázzuk a kerékpározásban rejlő lehetőségeket az EU-ban. Ebben a nyilatkozatban kijelentjük, hogy a kerékpározás a közlekedés és a rekreációs tevékenységek egyik legfenntarthatóbb, leghozzáférhetőbb, leginkluzívabb, legolcsóbb és legegészségesebb formája, amely kiemelt fontosságú az európai társadalom és gazdaság szempontjából. Szándékunk szerint nyilatkozatunk stratégiai irányítóként szolgál a kerékpározással kapcsolatos meglévő és jövőbeli szakpolitikák és kezdeményezések számára.

Ezért kinyilvánítjuk a következőket:

I. fejezet: A kerékpározást érintő politikák kidolgozása és megerősítése

Az EU és tagállamai, valamint a regionális és helyi önkormányzatok döntő szerepet játszanak a szélesebb körű kerékpárhasználat támogatásában.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

1. a kerékpározásra vonatkozó politikák és stratégiák kidolgozása, elfogadása és megerősítése a kormányzás valamennyi releváns szintjén;
2. az ahhoz szükséges intézkedések meghozatala, hogy a kerékpározásra vonatkozó politikák és stratégiák a lehető leghamarabb végrehajthatók legyenek;
3. a kerékpárhasználattal kapcsolatos intézkedések előnyben részesítése a fenntartható városi mobilitás tervezésében, ideértve a települések szélesebb vonzáskörzetét is;

⁵ A Bizottság közleménye: „Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára – Uniós cselekvési terv: „Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/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_HU.html

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

4. a vállalatok, szervezetek és intézmények ösztönzése a kerékpározás ügyének előmozdítására olyan mobilitásirányítási rendszerek révén, mint a kerékpárral történő munkába járás szorgalmazása, vállalati (e-)kerékpárok biztosítása, megfelelő kerékpárparkolók és -tárolók létesítése, valamint kerékpáralapú kézbesítési szolgáltatások igénybevétele;
5. a kerékpározás mint egészséges közlekedési vagy rekreációs forma előmozdítása tudatosságnövelés, figyelemfelkeltő kampányok, kapacitásépítés és az aktív mobilitás terén jártas szakemberek képzése révén, többek között a megfelelő nemzetközi fórumokon.

II. fejezet: Az inkluzív, megfizethető és egészséges mobilitás ösztönzése

Életkortól és nemtől függetlenül hozzáférést kell biztosítani a mobilitáshoz mindenki számára, ideértve a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket is. A kerékpározás jelentős mértékben hozzájárulhat ehhez. Fontos, hogy a kerékpározás megfizethető legyen az alacsonyabb jövedelműek számára is, és támogatást élvezzen mint olyan tevékenység, amely hasznos a mentális és a fizikai egészség szempontjából.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

6. a kerékpárhasználat gyakoribbá tétele a társadalmi befogadás előmozdítása érdekében, figyelemmel elsősorban a nők, a gyermekek, az idősek, valamint a kiszolgáltatott és marginalizált csoportok szükségleteire;
7. olyan intézkedések meghozatala, amelyek lehetővé teszik a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára a kerékpározáshoz való jobb hozzáférést;
8. intézkedések meghozatala az idősek aktív mobilitásának ösztönzésére az aktív időskor elősegítése érdekében;
9. célzott kerékpáros oktatás biztosítása, különös tekintettel a gyermekekre, valamint a kiszolgáltatott és marginalizált csoportokra;
10. a tagállamok azon lehetőségének tudomásul vétele, hogy a megfizethetőség növelése érdekében az (EU) 2022/542 tanácsi irányelvvel¹⁰ bevezetett intézkedéseknek megfelelően hozzáadottértékadó-csökkentést alkalmazhatnak a kerékpárok és e-kerékpárok értékesítése, bérlése és javítása területén.

III. fejezet: Több és jobb kerékpáros infrastruktúra létrehozása

A kerékpáros infrastruktúra minőségének, mennyiségének, összefüggő jellegének és vonzerejének javítása elengedhetetlen a szélesebb körű kerékpárhasználat előmozdításához.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

11. a biztonságos és koherens kerékpáros infrastruktúra jelentős fejlesztése Európa-szerte;
12. a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló (EU) 2019/1936 irányelv¹¹ szerinti, a veszélyeztetett úthasználókat, köztük a kerékpárosokat érintő

¹⁰ A Tanács (EU) 2022/542 irányelve (2022. április 5.) a 2006/112/EK és az (EU) 2020/285 irányelvnek a hozzáadottértékadó-mértékek tekintetében történő módosításáról (HL L 107., 2022.4.6., 1. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1936 irányelve (2019. október 23.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról (HL L 305., 2019.11.26., 1. o.).

követelményekre vonatkozó előírásokkal kapcsolatos uniós iránymutatás kidolgozása és alkalmazása;

13. elegendő hely biztosítása a kerékpárosok és más veszélyeztetett úthasználók számára a biztonsági szint növelése érdekében, különösen a kerékpárforgalom és a gépjárműforgalom fizikai elkülönítése révén, ahol csak lehetséges;
14. koherens kerékpárhálózat létrehozása a városokban, valamint az elővárosi vagy vidéki területek és a városközpontok közötti összeköttetések javítása, beleértve kerékpár-főútvonalak létesítését is;
15. biztonságos és védett kerékpárparkolók biztosítása a városokban és a vidéki területeken, beleértve a vasúti és buszpályaudvarokat, valamint a mobilitási csomópontokat is;
16. e-kerékpár-töltőállomások telepítésének előmozdítása a várostervezésben és az épületeken belüli és kívüli kerékpárparkolóknál.

IV. fejezet: A kerékpározással kapcsolatos beruházások növelése és a kerékpározás kedvező feltételeinek megteremtése

A kerékpározásban rejlő lehetőségek kiaknázása több beruházást igényel.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

17. technikai és pénzügyi támogatás biztosítása a kerékpározásra vonatkozó stratégiák és a kerékpározással kapcsolatos beruházások kidolgozásához és végrehajtásához; ez magában foglalja a rendelkezésre álló uniós eszközök – különösen a Szociális Klímaalap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap, a Kohéziós Alap, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap, a Technikai Támogatási Eszköz¹² és a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz – felhasználását a kerékpárhasználattal kapcsolatos intézkedések támogatására;
18. a kerékpározás ügyének figyelembevétele a beruházások területén a kormányzás valamennyi szintjén¹³.

V. fejezet: A közúti biztonság és védelem javítása

Mindenki számára lehetővé kell tenni, hogy biztonságos és védett módon kerékpározzon.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

19. törekvés a „zéró-elképzelés” (a halálos kimenetelű közúti balesetek számának nullára csökkentése 2050-ig)¹⁴ megvalósítására, többek között a veszélyeztetett úthasználók esetében is, miközben a vallettai nyilatkozattal¹⁵ összhangban el kell érni azt az időközi célt, hogy 2030-ig 50 %-kal csökkenjen a halálos kimenetelű balesetek és súlyos sérülések száma;

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/240 rendelete (2021. február 10.) a Technikai Támogatási Eszköz létrehozásáról – [EUR-Lex - 32021R0240 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹³ Többek között – az energiaunió irányításáról és az éghajlat-politikai fellépésről szóló (EU) 2018/1999 rendelettel bevezetett – nemzeti energia- és klímatervek esetében.

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

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

20. a közúti közlekedésbiztonsági szabályok és jogszabályok érvényesítése a különböző közlekedési eszközök egyidejű jelenlétének biztosítására, különös tekintettel a kerékpárosok és más veszélyeztetett úthasználók védelmére;
21. érdemi szabályok biztosítása az e-kerékpárokkal kapcsolatos biztonsági követelményekre vonatkozóan, és e szabályok alkalmazásának előmozdítása;
22. a nyilvános kerékpárparkolók biztonságának javítása (ideértve a kerékpármegosztás és a multimodális csomópontok kérdését is), valamint a kerékpárlopás problémájának kezelésére irányuló erőfeszítések fokozása;
23. a kerékpárosképzés (beleértve a gyermekek és a fiatalok kerékpáros oktatását) és a közúti közlekedésbiztonsággal – különösen a kerékpárosokat érintő legnagyobb kockázatokkal – kapcsolatos figyelemfelhívó kampányok hatékonyabbá tétele, a kerékpárok és e-kerékpárok biztonságos használatának népszerűsítése, valamint a veszélyeztetett úthasználók biztonságát érintő kérdések tudatosítása a gépjárművezető-képzés során.

VI. fejezet: A minőségi zöld munkahelyek és a világszínvonalú európai kerékpáripár fejlesztésének támogatása

A szélesebb körű kerékpárhasználat több helyi minőségi munkahely létrehozását segíti elő, előnyös az EU gazdasága és kerékpáripára számára, valamint hozzájárul az uniós iparstratégia céljainak megvalósításához.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

24. olyan feltételek megteremtése, amelyek lehetővé teszik Európában a kerékpárok széles skálájának (köztük e-kerékpároknak, elektromos rásegítésű kerékpároknak és a fogyatékossgal élő személyek számára készült kerékpároknak), valamint a hozzájuk tartozó alkatrészeknek a gyártását, ideértve az anyagokhoz és felszerelésekhez való hozzáférést, valamint globális szinten az egyenlő versenyfeltételek biztosítását a meglévő uniós piacvédelmi eszközök révén;
25. a kerékpáros szolgáltatási ágazat támogatása, beleértve a szociális gazdasági szervezeteket és a kerékpárok körforgásos használatát (újrafelhasználás, javítás és bérlés);
26. kedvező feltételek megteremtése a minőségi munkahelyek és kerékpáros klaszterek létrehozásának ösztönzéséhez, többek között a kerékpáros turizmus területén, a kerékpározással kapcsolatos minőségi munkahelyek számának jelentős növelése, a kkv-k támogatása, valamint a vonatkozó készségek és szakképzés fejlesztése érdekében;
27. az ágazat vonzóbbá tétele és más releváns iparágakból történő munkahelyváltás lehetővé tétele;
28. a kerékpárágazat rezilienciájának, fenntarthatóságának, körforgásos jellegének és digitalizációjának megerősítése érdekében az európai kerékpáripár partnerként való elismerése a mobilitási rendszerben;
29. a kerékpáros szolgáltatási ágazat, például a kerékpármegosztás és a kerékpár-logisztika támogatása, különösen a városokban, többek között a kerékpár-logisztikának a logisztikai rendszerbe történő hatékonyabb integrálása révén.

VII. fejezet: A multimodalitás és a kerékpáros turizmus támogatása

A kerékpározásnak mind a városi, mind a vidéki területeken kulcsszerepet kell játszania a multimodális összeköttetések és a turizmus fejlesztésében, kombinálva különösen a vonat- és buszközlekedéssel, valamint egyéb közlekedési módokkal.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

30. multimodális megoldások előkészítése és megteremtése a városi, elővárosi és vidéki területeken, valamint a távolsági utazások tekintetében, több szinergiát teremtve a kerékpározás és más közlekedési módok között; például: még több kerékpár buszon és vonaton történő szállításának lehetővé tétele, biztonságos és védett kerékpár-parkolóhelyek biztosítása az állomásokon és a mobilitási csomópontokon;
31. kerékpármegosztási rendszerek támogatása az első és az utolsó kilométer megtételére alkalmas megoldásként a tömegközlekedési szolgáltatásokhoz való hozzáférés tekintetében;
32. kedvező feltételek megteremtése a kerékpározásnak mint a rekreáció és a turizmus fenntartható eszközének támogatásához.

VIII. fejezet: A kerékpározásra vonatkozó adatok gyűjtésének javítása

A kerékpározásra vonatkozó adatokat Uniószerre azonos módon kell gyűjteni az e nyilatkozatban foglalt elvek és kötelezettségvállalások végrehajtása terén elért eredmények hatékony nyomon követésének biztosítása érdekében.

Elkötelezzük magunkat az alábbiak mellett:

33. kötelezettségvállalásaink végrehajtásának figyelemmel követése;
34. az EU-ban a kerékpárhasználat terén elért eredmények folyamatos mérésének lehetővé tétele egy uniós léptékű referenciaszint meghatározásával, amely kiterjed a kerékpáros infrastruktúra és szolgáltatások hosszúságára, hálózatsűrűségére, minőségére és hozzáférhetőségére több felhasználótípus tekintetében, a kerékpározás részarányára a teljes közlekedési és mobilitási tevékenységen belül, valamint a kerékpárosok körében előforduló súlyos sérülések és halálesetek számára;
35. kerékpározásra vonatkozó harmonizált mutatók kidolgozása a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) városi csomópontjai tekintetében;
36. a kerékpározásra és annak infrastruktúrájára vonatkozó statisztikák kidolgozása helyi, nemzeti és uniós szinten, beleértve a tagállamok és az Eurostat közötti együttműködést a kerékpározásra vonatkozó adatok gyűjtése céljából.