



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 5 października 2023 r.
(OR. en)

13832/23
ADD 1

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

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 4 października 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2023) 566 final ANNEX

Dotyczy: ZAŁĄCZNIK do KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW
Propozycja europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 566 final ANNEX.

Załącznik: COM(2023) 566 final ANNEX



Bruksela, dnia 4.10.2023 r.
COM(2023) 566 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

**KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Propozycja europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego

Europejska deklaracja w sprawie transportu rowerowego

Parlament Europejski, Rada i Komisja Europejska uroczystie proklamują następującą wspólną deklarację w sprawie transportu rowerowego

Preambuła

mając na uwadze, co następuje:

- (1) Transport ma zasadnicze znaczenie dla włączenia społecznego i rozwoju gospodarczego, jak również dla tworzenia miejsc pracy i promowania dostępu do innych kluczowych usług, takich jak zatrudnienie, edukacja, zdrowie i opieka. Jest on jednak nadal istotnym źródłem emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza i wody. Zagęszczenie ruchu pozostaje poważnym wyzwaniem dla efektywności systemów transportowych i wpływa negatywnie na jakość życia na dotkniętych obszarach, co wiąże się ze znacznymi kosztami dla społeczeństwa i gospodarki.
- (2) Zrównoważone formy transportu są bardzo ważnym czynnikiem osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu, redukcji poziomu zanieczyszczeń i efektywności energetycznej. Transport rowerowy jest jedną z najbardziej zrównoważonych, zdrowych i efektywnych form transportu, która daje duże możliwości w zakresie dekarbonizacji transportu miejskiego i przyczynia się do realizacji ogólnounijnego celu, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z 1990 r. oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. zgodnie z Europejskim prawem o klimacie¹. Pomoże również w realizacji dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń², co wiąże się z licznymi dodatkowymi korzyściami w innych obszarach. Dalszy rozwój transportu rowerowego w kontekście realizacji naszych celów klimatycznych ma szczególnie ważne znaczenie dla europejskich miast.
- (3) Transport rowerowy obejmuje szeroką i dynamicznie rozwijającą się gamę pojazdów drogowych napędzanych siłą ludzkich mięśni, w tym rowery przeznaczone do jazdy po różnym terenie, rowery towarowe, rowery do przewozu dzieci, rowery dla osób z niepełnosprawnościami, rowery trójkołowe, rowery poziome, welomobile, tandemy, e-rowery, szybkie rowery ze wspomaganymi pedałami i przyczepki rowerowe. Zaspokajają one szeroki zakres potrzeb związanych z transportem i mobilnością i wymagają odpowiedniej infrastruktury. Transport rowerowy odgrywa coraz ważniejszą rolę w miejskim transporcie towarów, w szczególności, jeśli chodzi o dostawy paczek i zakupów za pomocą rowerów towarowych. Różnorodność tę należy uwzględnić w polityce dotyczącej transportu rowerowego, aby w pełni wykorzystać jego potencjał.

¹[Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń \(WE\) nr 401/2009 i \(UE\) 2018/1999 \(Europejskie prawo o klimacie\)](#)

COM(2020) 789.

²W 8. unijnym programie działań w zakresie środowiska (decyzja (UE) 2022/591) wezwano Komisję, państwa członkowskie, organy regionalne i lokalne oraz zainteresowane strony do wzmocnienia proekologicznych zachęt oraz do stopniowego wycofywania dotacji o skutkach szkodliwych dla środowisk, w szczególności dotacji na paliwa kopalne, na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.

- (4) Aby w pełni wykorzystać potencjał transportu rowerowego, należy go odpowiednio uwzględnić w strategiach na rzecz mobilności miejskiej na wszystkich poziomach zarządzania i finansowania, przy planowaniu transportu, w kampaniach uświadamiających, planach zagospodarowania przestrzeni, w przepisach bezpieczeństwa i projektach infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Aktywna mobilność, w tym transport rowerowy, jest na przykład jednym z podstawowych elementów unijnej koncepcji planowania zrównoważonej mobilności miejskiej³. Środki służące wspieraniu transportu rowerowego należy zgłaszać w ramach filaru dekarbonizacji w krajowych planach w dziedzinie energii i klimatu i odpowiednio je uwzględnić w planach misji w zakresie 100 neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast do 2030 r. w ramach programu „Horyzont Europa”.
- (5) Jazda na rowerze sprzyja włączeniu społecznemu i przyczynia się do poprawy zdrowia i dobrostanu fizycznego i psychicznego. Jest to forma umiarkowanie wymagającej aktywności fizycznej, która zmniejsza ryzyko chorób i przedwczesnej śmierci wywołanej siedzącym trybem życia. Coraz bardziej popularne stają się rowery z napędem elektrycznym (e-rowery, szybkie rowery ze wspomaganymi pedałami), które umożliwiają pokonywanie dłuższych odległości, zaspokajają transportowe i mobilnościowe potrzeby rodzin oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), a także otwierają dostęp nowym grupom społecznym, takim jak osoby starsze czy osoby z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (6) Większa, lepsza i bezpieczna infrastruktura rowerowa w całej UE to podstawowy warunek zachęcenia większej liczby osób do korzystania z rowerów na obszarach miejskich i wiejskich oraz między nimi. Lepsza infrastruktura rowerowa przyniesie również korzyści w innych aspektach, takich jak rozwiązania w dziedzinie mikromobilności.
- (7) Drogą do upowszechnienia jazdy na rowerze jest finansowanie projektów związanych z transportem rowerowym na poziomie lokalnym, krajowym i europejskim. Odpowiedni poziom inwestycji to warunek wstępny istotnej poprawy warunków transportu rowerowego i utrzymania infrastruktury.
- (8) Bezpieczeństwo jest z kolei warunkiem wstępnym do tego, by zachęcić ludzi do jazdy na rowerze, zwłaszcza tych, którzy nadal mogą się wahać, w tym wiele kobiet, dzieci i osób starszych. Obok zapewnienia bezpieczniejszej infrastruktury, np. oddzielnych ścieżek rowerowych i bezpiecznych parkingów dla rowerów, należy zadbać o to, by wszystkie elementy podejścia „bezpieczny system” miały zastosowanie zarówno do transportu rowerowego, jak i do pojazdów silnikowych i kierowców dzielących drogę z rowerzystami. Chodzi między innymi o zachowanie bezpiecznej prędkości, bezpieczne użytkowanie dróg i bezpieczne pojazdy, co wiąże się ściśle z egzekwowaniem przepisów ruchu drogowego. Opracowanie norm dotyczących pasów ruchu dla rowerów pozwoliłoby zwiększyć bezpieczeństwo infrastruktury rowerowej już na etapie projektowania. W promowaniu bezpiecznego transportu rowerowego mogą też pomóc szkolenia i edukacja, np. w szkołach.
- (9) Europejski przemysł rowerowy zajmuje wiodącą pozycję na rynku światowym i charakteryzuje się wysokim poziomem innowacyjności, a także jest ważnym i rozwijającym się sektorem gospodarki. Obecnie skupia on ponad 1 tys. MŚP⁴ i zapewnia 1 mln miejsc pracy, a jego potencjał jest jeszcze znacznie większy.

³Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

⁴ W szczególności usługi serwisowe i naprawy, sprzedawcy detaliczni itp.

- (10) Transport rowerowy jest również ważnym czynnikiem zrównoważonej turystyki i elementem sieci połączeń transportowych w obrębie obszarów wiejskich i miejskich oraz między nimi, zwłaszcza w powiązaniu z pociągami, autobusami i innymi rodzajami transportu, współtworząc system multimodalnych usług mobilnościowych. Przynosi on wymierne korzyści lokalnej gospodarce, w szczególności MŚP.
- (11) W UE nie ma spójnego systemu gromadzenia danych na temat transportu rowerowego. Wpływa to negatywnie na optymalny wybór inwestycji transportowych i na ocenę skuteczności wprowadzonych już środków.
- (12) Zasady zawarte w niniejszej deklaracji mają pomóc w realizacji celów klimatycznych i środowiskowych UE, w szczególności planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁵ i innych celów Europejskiego Zielonego Ładu, strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁶ oraz Nowych unijnych ram mobilności miejskiej⁷.
- (13) W lutym 2023 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego⁸. W 2022 r. sześć państw członkowskich UE przygotowało Europejską deklarację w sprawie transportu rowerowego, która została do tej pory podpisana przez większość państw członkowskich⁹.
- (14) Propagowanie i wdrażanie zasad zawartych w niniejszej deklaracji jest politycznym zobowiązaniem Unii. UE jest odpowiedzialna za wdrożenie niniejszej deklaracji we współpracy z państwami członkowskimi w ramach przysługujących im kompetencji i w pełnej zgodności z prawem Unii.

Deklaracja w sprawie transportu rowerowego

Naszym celem jest uwolnienie pełnego potencjału transportu rowerowego w UE. W niniejszej deklaracji transport rowerowy uznaje się za jedną z najbardziej zrównoważonych, dostępnych i inkluzywnych, tanich i zdrowych form transportu i rekreacji o kluczowym znaczeniu dla europejskiego społeczeństwa i europejskiej gospodarki. Deklaracja ta powinna służyć jako strategiczny drogowskaz dla istniejących i przyszłych strategii i inicjatyw związanych z transportem rowerowym.

W związku z powyższym deklarujemy, że:

Rozdział I: Opracowywanie i umacnianie polityki transportu rowerowego

UE i jej państwa członkowskie wraz z samorządami lokalnymi i regionalnymi mają do odegrania istotną rolę w upowszechnianiu transportu rowerowego.

Zobowiązujemy się do:

1. opracowywania, przyjęcia i umacniania polityk i strategii transportu rowerowego na wszystkich właściwych w tym względzie szczeblach władzy;

⁵Komunikat Komisji „Droga do zdrowej planety dla wszystkich – Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/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_PL.html

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

2. wprowadzenia środków niezbędnych do jak najszybszego wdrożenia przedmiotowych polityk i strategii transportu rowerowego;
3. priorytetowego traktowania środków dotyczących transportu rowerowego przy planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym szerszej strefy dojazdów poza administracyjnymi granicami miast;
4. zachęcania przedsiębiorstw, organizacji i instytucji do promowania transportu rowerowego za pomocą systemów zarządzania mobilnością, takich jak zachęty do dojeżdżania do pracy rowerem, zapewniania firmowych rowerów (e-rowerów), odpowiednich parkingów i udogodnień rowerowych oraz korzystania z usług kurierów rowerowych;
5. promowania transportu rowerowego jako zdrowego sposobu transportu lub rekreacji poprzez kampanie uświadamiające i rzecznicze, budowanie odpowiedniego potencjału i szkolenie osób zawodowo zajmujących się aktywną mobilnością, w tym na odpowiednich forach międzynarodowych.

Rozdział II: Zachęcanie do inkluzywnej, przystępnej cenowo i zdrowej mobilności

Dostęp do mobilności powinien mieć każdy, w tym osoby z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, niezależnie od wieku czy płci, a transport rowerowy może w znacznym stopniu przyczynić się do tego celu. Jazda na rowerze powinna być również przystępna cenowo, niezależnie od poziomu dochodów, i promowana jako korzystna dla zdrowia psychicznego i fizycznego.

Zobowiązujemy się do:

6. zwiększenia skali wykorzystania transportu rowerowego w celu promowania włączenia społecznego poprzez zwrócenie szczególnej uwagi na potrzeby kobiet, dzieci, osób starszych, a także słabszych i zmarginalizowanych grup społecznych;
7. wprowadzenia środków zmierzających do zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej lepszego dostępu do transportu rowerowego;
8. podjęcia działań sprzyjających aktywnej mobilności osób starszych w myśl idei aktywnego starzenia się;
9. zapewnienia ukierunkowanych szkoleń rowerowych, szczególnie dla dzieci oraz słabszych i zmarginalizowanych grup społecznych;
10. uznania możliwości stosowania przez państwa członkowskie obniżonych stawek VAT na dostawę, wynajem i naprawę rowerów i e-rowerów zgodnie z dyrektywą Rady (UE) 2022/542¹⁰ w celu zwiększenia przystępności cenowej.

Rozdział III: Tworzenie większej i lepszej infrastruktury rowerowej

Poprawa jakości, ilości, ciągłości i atrakcyjności infrastruktury rowerowej ma zasadnicze znaczenie dla upowszechnienia transportu rowerowego.

Zobowiązujemy się do:

¹⁰Dyrektywa Rady (UE) 2022/542 z dnia 5 kwietnia 2022 r. zmieniająca dyrektywy 2006/112/WE i (UE) 2020/285 w zakresie stawek podatku od wartości dodanej, Dz.U. L 107 z 6.4.2022, s. 1.

11. znacznego powiększenia bezpiecznej i spójnej infrastruktury rowerowej w całej Europie;
12. opracowania i stosowania wytycznych UE w sprawie wymagań jakościowych dotyczących niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów, na podstawie dyrektywy (UE) 2019/1936 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej¹¹;
13. zapewnienia dostatecznie dużej przestrzeni dla rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa, w szczególności poprzez fizyczne oddzielenie ścieżek rowerowych od ruchu zmotoryzowanego tam, gdzie jest to możliwe;
14. działania na rzecz tworzenia spójnej sieci rowerowej w miastach oraz poprawy połączeń między obszarami podmiejskimi, wiejskimi i centrami miast, w tym budowy autostrad rowerowych;
15. zapewnienia bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla rowerów na obszarach miejskich i wiejskich, w tym przy dworcach kolejowych i autobusowych oraz węzłach przesiadkowych;
16. zachęcania do uwzględniania instalacji punktów ładowania e-rowerów w planowaniu przestrzennym miast oraz na parkingach rowerowych wewnątrz i na zewnątrz budynków.

Rozdział IV: Zwiększenie inwestycji i tworzenie korzystnych warunków dla transportu rowerowego

Potrzeba więcej inwestycji, aby uwolnić potencjał transportu rowerowego.

Zobowiązujemy się do:

17. zapewnienia wsparcia technicznego i finansowania, aby pomóc w opracowaniu i wdrożeniu strategii transportu rowerowego oraz realizacji związanych z nim inwestycji. Chodzi między innymi o wykorzystanie dostępnych instrumentów UE, w szczególności Społecznego Funduszu Klimatycznego, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich, Instrumentu Wsparcia Technicznego¹² oraz Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, w celu wspierania środków związanych z transportem rowerowym;
18. uwzględnienia transportu rowerowego w inwestycjach na wszystkich szczeblach zarządzania¹³.

¹¹Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1.

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32021R0240>.

¹³ Z uwzględnieniem krajowych planów w dziedzinie energii i klimatu (wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2018/1999 w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu).

Rozdział V: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Każdy powinien mieć możliwość poruszania się na rowerze w sposób bezpieczny i chroniony.

Zobowiązujemy się do:

19. działania na rzecz urzeczywistnienia wizji zero¹⁴ (wylimitowanie śmiertelnych wypadków drogowych do 2050 r.), w tym w odniesieniu do niechronionych uczestników ruchu drogowego, z uwzględnieniem celu przejściowego, czyli zmniejszenia do 2030 r. liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń o 50 % zgodnie z oświadczeniem z Valletty¹⁵;
20. egzekwowania zasad i przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu zapewnienia współistnienia różnych środków transportu, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony rowerzystów i innych niechronionych użytkowników dróg;
21. zadbania o to, by przepisy dotyczące wymogów bezpieczeństwa mających zastosowanie do e-rowerów były merytorycznie istotne, oraz do promowania ich wdrażania;
22. poprawy bezpieczeństwa na publicznych parkingach rowerowych (w tym w punktach wypożyczania rowerów i węzłach multimodalnych) oraz skuteczniejszego przeciwdziałania kradzieżom rowerów;
23. poprawy treści i zakresu szkoleń rowerowych, w tym kursów jazdy na rowerze dla dzieci i młodzieży, oraz kampanii uświadamiających na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności na temat największych zagrożeń dla rowerzystów, a także promowania bezpiecznego korzystania z rowerów i e-rowerów oraz podnoszenia kwestii bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego podczas szkolenia kierowców.

Rozdział VI: Wspieranie wysokiej jakości zielonych miejsc pracy i rozwoju światowej klasy europejskiego przemysłu rowerowego

Większe upowszechnienie transportu rowerowego oznacza więcej wysokiej jakości miejsc pracy i jest korzystne dla gospodarki UE i branży rowerowej, przyczyniając się jednocześnie do realizacji celów strategii przemysłowej UE.

Zobowiązujemy się do:

24. tworzenia warunków sprzyjających zwiększeniu europejskiej produkcji szerokiego asortymentu rowerów (w tym e-rowerów, szybkich rowerów ze wspomaganymi pedałami i rowerów dla osób z niepełnosprawnościami) oraz części do nich, w tym dostępu do materiałów i sprzętu, a także utrzymania równych szans na rynkach światowych poprzez wykorzystanie istniejących unijnych instrumentów ochrony handlu;
25. wspierania sektora usług rowerowych, w tym podmiotów gospodarki społecznej, oraz wykorzystania rowerów w obiegu zamkniętym (rynek wtórny, naprawa i wynajem);
26. tworzenia korzystnych warunków do powstawania wysokiej jakości miejsc pracy i klastrów rowerowych, w tym w turystyce rowerowej, w celu istotnego zwiększenia liczby wysokiej jakości miejsc pracy związanych z transportem rowerowym, wspierania MŚP oraz podnoszenia poziomu wymaganych umiejętności i szkoleń zawodowych;

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

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

27. zwiększenia atrakcyjności tego sektora i umożliwienia znaczącego przepływu miejsc pracy z innych gałęzi przemysłu;
28. uznania europejskiego przemysłu rowerowego za partnera w systemie mobilności w celu wzmocnienia odporności, zrównoważonego rozwoju, obiegu zamkniętego i cyfryzacji w sektorze rowerowym;
29. wspierania sektorów usług rowerowych, takich jak wypożyczalnie rowerów i logistyka rowerowa, zwłaszcza w miastach, w tym poprzez wzmocnienie integracji logistyki rowerowej z ogólnym systemem logistycznym.

Rozdział VII: Wspieranie multimodalności i turystyki rowerowej

Transport rowerowy powinien odgrywać istotną rolę w ulepszaniu sieci połączeń multimodalnych i rozwoju turystyki, zwłaszcza w powiązaniu z pociągami, autobusami i innymi rodzajami transportu, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich.

Zobowiązujemy się do:

30. promowania i wdrażania rozwiązań multimodalnych na obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich, dotyczących także dłuższych podróży, za sprawą większej synergii między transportem rowerowym a innymi rodzajami transportu, między innymi poprzez umożliwienie przewozu większej liczby rowerów autobusami i pociągami oraz zapewnienie bezpieczniejszych i chronionych parkingów rowerowych przy dworcach i węzłach przesiadkowych;
31. wspierania systemów współdzielenia rowerów jako rozwiązania umożliwiającego dostęp do usług transportu publicznego na pierwszym i ostatnim odcinku podróży;
32. tworzenia korzystnych warunków do wspierania transportu rowerowego jako zrównoważonej formy rekreacji i turystyki.

Rozdział VIII: Usprawnienie systemu gromadzenia danych na temat transportu rowerowego

Dane dotyczące transportu rowerowego należy gromadzić w ten sam sposób w całej UE, aby umożliwić skuteczne monitorowanie postępów we wdrażaniu zasad i zobowiązań zawartych w niniejszej deklaracji.

Zobowiązujemy się do:

33. monitorowania realizacji naszych zobowiązań;
34. umożliwienia ciągłego pomiaru postępów w korzystaniu z transportu rowerowego w UE poprzez ustanowienie ogólnounijnego poziomu odniesienia, w tym dotyczącego długości, gęstości sieci, jakości i poziomu dostępności infrastruktury rowerowej i usług rowerowych dla szeregu rodzajów użytkowników, udziału transportu rowerowego w transporcie i mobilności ogółem oraz liczby poważnych obrażeń i ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów;
35. opracowania ujednoczonych wskaźników dotyczących transportu rowerowego dla węzłów miejskich transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
36. opracowywania statystyk dotyczących transportu rowerowego i jego infrastruktury na szczeblu lokalnym, krajowym i unijnym, w tym współpracy między państwami członkowskimi a Eurostatem w celu gromadzenia danych dotyczących transportu rowerowego.