



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 5 октомври 2023 г.
(OR. en)

13832/23

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

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	4 октомври 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2023) 566 final
Относно:	СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ Предложение за европейска декларация относно велосипедния транспорт

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 566 final.

Приложение: COM(2023) 566 final



Брюксел, 4.10.2023 г.
COM(2023) 566 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

Предложение за европейска декларация относно велосипедния транспорт

1. Въведение и обосновка

Поставянето на благополучието на хората и конкурентоспособността на европейската промишленост в центъра на прехода към зелена икономика са ключови приоритети за Европейската комисия. Колоезденето, като една от най-устойчивите и здравословни форми на транспорт и бързо развиващ се сектор, е в добра позиция за подкрепа на този важен процес.

Увеличаването на дела на колоезденето помага да се намалят емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, както и задръстванията. Освен това колоезденето може да подобри физическото и психичното благополучие и социалното включване. То е ключов фактор за устойчив туризъм и носи осезаеми ползи за местната икономика чрез качествени екологосъобразни работни места, по-специално за малките и средните предприятия.

Поради това Комисията предлага да се установи набор от принципи, които да спомогнат за разгръщането на пълния потенциал на колоезденето в ЕС.

Тези принципи ще бъдат част от **Европейската декларация относно велосипедния транспорт** (наричана по-долу „декларацията“), която да служи като стратегически компас за съответните политики на ЕС и националните политики в бъдеще.

Декларацията, включена в приложението към настоящото съобщение, е предложена от Комисията и ще бъде подписана от Европейския парламент, от Съвета и от Комисията като съвместна декларация.

Очаква се тя да спомогне за постигане на целите на Европейския зелен пакт, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и Плана за действие за нулево замърсяване. Освен това тя е в съответствие с принцип 20 на Европейския стълб на социалните права, според който всеки има право на достъп до основни услуги с добро качество, включително транспорт.

Настоящото предложение отговаря на призивите на Европейския парламент, по-специално на резолюцията му относно разработването на стратегия на ЕС в областта на велосипедния транспорт¹, както и на призивите на повечето държави членки². Декларацията е в съответствие с новата рамка на ЕС за градска мобилност³.

2. Продължаващи усилия

Както е посочено в новата рамка на ЕС за градска мобилност, за да допринесе за постигането на все по-амбициозните цели на ЕС в областта на климата, околната среда, цифровите технологии, здравеопазването и обществото, ЕС трябва да предприеме по-

¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_BG.html

² <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

³ COM (2021) 811.

решителни действия по отношение на градската мобилност, за да премине от настоящия подход, основан на транспортните потоци, към подход, основан на по-устойчива мобилност на хора и стоки⁴.

Въпреки многобройните ползи от колоезденето обаче, все още твърде малко хора се придвижват с велосипед в ЕС⁵, като съществуват огромни различия в нивото на използване на велосипеден транспорт в държавите членки, регионите и градовете. Това се дължи по-специално на недостатъчната инфраструктура и произтичащите от това опасения за безопасността, както и на различията в културните нагласи към колоезденето и липсата на осведоменост.

ЕС като цяло и Комисията в частност вече предприеха няколко стъпки за справяне с тези проблеми и за насърчаване на колоезденето, като например:

- преразглеждане на транспортните политики на ЕС: в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност⁶ и в Рамката на ЕС за градска мобилност⁷ се отправя призив да се увеличи използването на велосипеди и други устойчиви форми на транспорт;
- насърчаване на колоезденето в концепцията на ЕС за планирането на устойчива градска мобилност, част от Препоръка на Комисията (ЕС) 2023/550⁸ относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност;
- определяне на изисквания за по-добро интегриране на активните видове транспорт в мултимодалните пътнически центрове в градските възли и за обезпечаване на непрекъснатостта и достъпността на велосипедните алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт, включени в предложението за преработения Регламент за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)⁹;
- определяне на изисквания за събиране и предоставяне на Комисията на данни за градската мобилност в градските възли, включени в предложението за преработения Регламент за TEN-T;

⁴ Това означава по-стабилна основа за колективния/обществения транспорт, по-добри възможности за активна мобилност (например ходене пеша, придвижване с велосипед), ефективна градска логистика с нулеви емисии и доставки в „последната миля“, както и подобряване на достъпността. Въпреки че такава мултимодалност следва да бъде нашият водещ принцип за градска мобилност, мобилността с нулеви емисии и свързаната, автоматизирана и споделена мобилност ще бъдат ключовият компонент в прехода към неутрално по отношение на климата градско бъдеще, което също така дава възможност крайградските и селските райони да се свържат устойчиво с големите градове. За да се повиши ефикасността на цялата система, е необходимо по-добро управление на транспорта и мобилността чрез използване на мултимодални центрове и цифрови решения.

⁵ Според проучване на Евробарометър от 2019 г. около 9 % от гражданите на ЕС използват (електрически) велосипеди или скутери като основно средство за транспорт. Източник: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-250877856>

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0812>

- определяне на изисквания за минимален брой места за паркиране на велосипеди в предложението за преработена Директива относно енергийните характеристики на сградите¹⁰;
- насърчаване на използването на велосипеди чрез въвеждане на нова система за търговия с емисии (СТЕ2)¹¹, в която ще се определи цена на въглерода за горивата, използвани в сградите, автомобилния транспорт и други сектори, и ще се осигурят значителни приходи от търговете на държавите членки за подкрепа на прехода към зелена икономика, включително в транспортния сектор;
- създаване на Социален фонд за климата¹² със специално финансиране, насочено към уязвимите групи, особено засегнати от СТЕ2, за ускоряване на декарбонизацията на сградите и разширяване на използването на мобилност и транспорт с нулеви и с ниски емисии, включително подкрепа за закупуване и използване на велосипеди;
- предложение за преработване на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията¹³, за да се помогне на транспорта за справяне с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда;
- предоставяне на финансиране за проекти, свързани с колоезденето, чрез различни програми, като например Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд, Механизма за свързване на Европа, Механизма за възстановяване и устойчивост¹⁴, InvestEU¹⁵ и програмата „Хоризонт Европа“;

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex%3A52021PC0802>

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959&qid=1688743056255>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R0955>

Социалният фонд за климата, който се захранва от приходите от настоящата СТЕ и главно от новата СТЕ за сгради, автомобилен транспорт и малката промишленост (СТЕ2), се очаква да мобилизира от 2026 г. до 2032 г. подкрепа в размер на 86,7 милиарда евро за уязвими домакинства, уязвими ползватели на транспорт и уязвими микропредприятия за справедлив преход.

¹³ Предложение за Директива на Съвета относно реструктурирането на правната рамка на Съюза за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (преработен текст), (COM/2021/563 final).

¹⁴ Понастоящем Комисията изчислява, въз основа на оценените и одобрени планове за възстановяване и устойчивост, че като цяло чрез плановете за възстановяване и устойчивост са разпределени 1,7 милиарда евро за мерки, свързани с велосипедната инфраструктура. Те бяха предложени и се прилагат от Белгия, България, Кипър, Чехия, Дания, Естония, Гърция, Италия, Латвия, Румъния и Словакия.

¹⁵ Няколко примера за операции на InvestEU, с които се подкрепя устойчивата мобилност, наред с други инвестиции:

- Рамката InvestEU за устойчив преход (Европейска банка за възстановяване и развитие) за инвестиране в подпроекти за устойчива мобилност и градска мобилност.
- Рамкова операция № 14 за гаранция за устойчивост (Европейски инвестиционен фонд) за инвестиране в мобилност с ниски и нулеви емисии. Това е първият общоевропейски гаранционен продукт в подкрепа на прехода към зелена икономика на малките предприятия и физическите лица.
- Програма за финансиране на екологични разработчици (Европейска инвестиционна банка) за отпускане на рамкови заеми за проекти в подкрепа на целите на Парижкото споразумение (включително екологосъобразна мобилност).
- Рамкова операция #8 SMEW RIDW Съвместен капиталов продукт — подпродукт за решения, свързани с климата и околната среда (Европейски инвестиционен фонд) за подкрепа на изследванията, разработката, демонстрацията, увеличаването и предлагането на пазара на технологии или решения, които допринасят за Европейския зелен пакт, включително за мобилността и транспорта, както и за градската архитектурна среда.

- подпомагане на изследвания и иновации¹⁶ в технологии и услуги, свързани с колоезденето, като например електрическите велосипеди, адаптираните или специализираните велосипеди и оборудване за хора с увреждания, схеми за споделяне на велосипеди и интелигентни приложения за колоездене;
- популяризиране на колоезденето като спорт, развлекателна дейност и транспортно средство, което допринася за здравословен и активен начин на живот в контекста на кампанията #BeActive¹⁷, чиято кулминация е Европейската седмица на спорта¹⁸, както и чрез кампании за повишаване на осведомеността, като Европейската седмица на мобилността¹⁹ и Европейската харта за пътна безопасност²⁰;
- подпомагане на взаимното обучение между държавите членки за подобряване на безопасността на уязвимите участници в пътното движение, и по-специално на велосипедистите, чрез обмена на ЕС в областта на пътната безопасност²¹;
- определяне на изисквания за специални пространства за транспортиране на велосипеди в нови и модернизирани влакове²².

3. Европейска декларация относно велосипедния транспорт

За да се реализира потенциалът на велосипедния транспорт, така че той да може ефективно да помогне за постигането на целите на ЕС в областта на мобилността, климата, околната среда, здравето, промишлените и социалните цели, използването на велосипед в ЕС следва да се увеличи значително. Това изисква от органите на местно, регионално, национално и европейско равнище да засилят още повече усилията си за насърчаване на колоезденето и да го направят по-привлекателен и по-безопасен вариант за хората от всички възрасти, с различна степен на физическа пригодност, както и за хората с физически проблеми.

В този контекст Комисията предлага да се определи набор от принципи и свързани ангажименти. Те ще бъдат под формата на проект на декларация на Европейския парламент, Съвета и Комисията. Проектът на декларацията, представен в приложението,

-
- Shift4Good Fund I (Европейски инвестиционен фонд), който е насочен към интелигентни и устойчиви мобилност и транспорт и към кръгова икономика, и главно към междуфирмената дейност. Фондът е насочен обаче по-скоро към големите транспортни средства — от автомобилите до въздушния транспорт и морските сектори.

¹⁶ Множество съответни проекти могат да бъдат намерени в базата данни на ЕС за проекти за научноизследователска и иновационна дейност в областта на транспорта TRIMIS (<https://trimis.ec.europa.eu/>).

¹⁷ <https://sport.ec.europa.eu/news/facts-and-figures-about-the-beactive-2022-campaign>

¹⁸ <https://sport.ec.europa.eu/initiatives/european-week-of-sport>

¹⁹ <https://mobilityweek.eu>

²⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

²¹ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

²² Регламент (ЕС) 2021/782 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782&from=CS>); горните разпоредби се прилагат, считано от 7 юни 2025 г.

е замислен като предложение, което да бъде обсъдено с Европейския парламент и Съвета с оглед на подписването му от трите институции.

Предложената декларация се основава на предишни инициативи на държавите членки и на Европейския парламент и за нея е използвана информация, получена от заинтересованите страни²³.

Нейните **ключови принципи** са съсредоточени около следните въпроси:

1. Разработване и укрепване на политики относно велосипедния транспорт;
2. Насърчаване на приобщаваща, достъпна и здравословна мобилност;
3. Създаване на повече и по-качествена велосипедна инфраструктура;
4. Увеличаване на инвестициите и създаване на благоприятни условия за колоездене;
5. Повишаване на безопасността и сигурността по пътищата;
6. Подпомагане на качествени екологосъобразни работни места и развитие на европейска велосипедна промишленост от световна класа;
7. Подпомагане на мултимодалността и велосипедния туризъм;
8. Подобряване на събирането на данни за велосипедния транспорт.

4. Следващи стъпки

В настоящия проект на декларация Комисията представя както референтна рамка, така и насоки за повишаване на използването на велосипеден транспорт в ЕС и за подпомагане на свързаните с това качествени работни места и промишленост.

Комисията ще насърчава дейностите за комуникация и ангажиране, заедно с държавите членки и всички съответни участници, за да гарантира осведоменост и споделена ангажираност с принципите, залегнали в декларацията.

²³ Обратна информация, получена на специалната среща на подгрупата за активна мобилност на експертната група на Комисията за градска мобилност на 3 юли 2023 г. и по време на консултацията относно новата рамка на ЕС за градска мобилност (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en).