



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 5 de octubre de 2023
(OR. en)

13832/23

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

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	4 de octubre de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 566 final
Asunto:	COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES por la que se propone una Declaración europea sobre el uso de la bicicleta

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 566 final.

Adj.: COM(2023) 566 final



Bruselas, 4.10.2023
COM(2023) 566 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

por la que se propone una Declaración europea sobre el uso de la bicicleta

1. Introducción y justificación

Para la Comisión Europea, situar el bienestar de las personas y la competitividad de la industria europea en el centro de la transición ecológica es una prioridad clave. La bicicleta, como una de las formas de transporte más sostenibles y saludables, así como la base de una industria en rápido desarrollo, está bien situada para apoyar este importante proceso.

El incremento del porcentaje de desplazamientos en bicicleta contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica y acústica, así como la congestión del tráfico. Además, el uso de la bicicleta puede mejorar el bienestar físico y mental, así como la inclusión social. Es un factor facilitador clave del turismo sostenible y supone asimismo beneficios tangibles para la economía local, en particular las pequeñas y medianas empresas, a través de empleos verdes de calidad.

Por consiguiente, la Comisión propone establecer un conjunto de principios que ayuden a liberar todo el potencial del uso de la bicicleta en la Unión.

Estos principios formarían parte de la **Declaración europea sobre el uso de la bicicleta** (en lo sucesivo, «la Declaración»), cuya finalidad es servir de guía estratégica para las futuras políticas nacionales y de la Unión pertinentes.

La Comisión ha presentado la Declaración que figura en el anexo de la presente Comunicación, que adoptará la forma de Declaración conjunta suscrita por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión.

Se espera que contribuya a alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y el Plan de Acción «Contaminación Cero». Asimismo, se ajusta al principio n.º 20 del Pilar Europeo de Derechos Sociales, que establece que toda persona tiene derecho a acceder a servicios esenciales de alta calidad, incluido el transporte.

La presente propuesta responde a los llamamientos del Parlamento Europeo, en particular a su Resolución sobre el desarrollo de una estrategia de la Unión para la bicicleta¹, y de la mayoría de los Estados miembros². La Declaración está en consonancia con el Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE³.

2. Esfuerzos en curso

Como se indica en el Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE, para contribuir a los objetivos cada vez más ambiciosos en materia climática, medioambiental, digital, sanitaria y social de la Unión, esta debe adoptar unas medidas más enérgicas en materia de movilidad urbana a fin de

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

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

³ COM(2021) 811.

pasar del enfoque actual basado en los flujos de tráfico a un enfoque basado en una movilidad de personas y mercancías más sostenible⁴.

Sin embargo, a pesar de los numerosos beneficios del uso de la bicicleta, en la Unión todavía hay pocas personas que se desplazan en bicicleta⁵, con enormes diferencias entre los Estados miembros, las regiones y las ciudades en lo que se refiere a su uso. Esto se debe, en particular, a una infraestructura inadecuada y a las consiguientes preocupaciones en materia de seguridad, así como a diferencias en las actitudes culturales respecto de los desplazamientos en bicicleta y a la falta de sensibilización.

La Unión en general y la Comisión en particular ya han tomado varias medidas para abordar estas cuestiones y promover el uso de la bicicleta, como:

- la revisión de las políticas de transporte de la Unión: la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente⁶ y el Marco de Movilidad Urbana de la Unión⁷ abogan por que se incrementen los desplazamientos en bicicleta, así como otras formas de transporte sostenibles;
- el fomento del uso de la bicicleta en el concepto de planificación de la movilidad urbana sostenible de la Unión, que forma parte de la Recomendación (UE) 2023/550 de la Comisión⁸ sobre los programas nacionales de apoyo a la planificación de la movilidad urbana sostenible;
- el establecimiento de requisitos para integrar mejor los modos de transporte activos en los intercambiadores multimodales de pasajeros en los nodos urbanos, y para mantener la continuidad y la accesibilidad de las vías para bicicleta con el fin de promover los modos de transporte activos incluidos en la propuesta de revisión del Reglamento sobre la red transeuropea de transporte (RTE-T)⁹;
- el establecimiento de requisitos relativos a la recogida de datos sobre movilidad urbana en nodos urbanos que establece la propuesta de revisión del Reglamento RTE-T, así como a su presentación a la Comisión;

⁴ Esto implica incrementar la solidez del eje vertebrador del transporte público/colectivo, mejorar las opciones de movilidad activa (por ejemplo, a pie o en bicicleta) y desarrollar una logística urbana y un sistema de entregas de último kilómetro eficientes y sin emisiones, así como mejorar la accesibilidad. Si bien esta multimodalidad debe ser nuestro principio rector para la movilidad urbana, la movilidad compartida, automatizada y conectada de emisión cero será un componente clave de la transición hacia un futuro urbano climáticamente neutro que también permita conectar de forma sostenible las zonas suburbanas y rurales con las ciudades. Es necesario mejorar la gestión del transporte y la movilidad mediante centros multimodales y soluciones digitales para aumentar la eficiencia de todo el sistema.

⁵ Según la encuesta del Eurobarómetro de 2019, alrededor del 9 % de los ciudadanos de la Unión utilizan bicicletas o patinetes (eléctricos) como medio de transporte principal.

Fuente: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>

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

⁷ <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

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

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

- el establecimiento de requisitos relativos a un número mínimo de plazas de aparcamiento para bicicletas que contempla la propuesta de revisión de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios¹⁰;
- los incentivos al uso de la bicicleta mediante la introducción de un nuevo régimen para el comercio de derechos de emisión (RCDE 2)¹¹ que pondrá un precio del carbono a los combustibles utilizados en los edificios, en el transporte por carretera y en otros sectores, y pondrá a disposición de los Estados miembros importantes ingresos procedentes de las subastas para apoyar la transición ecológica, también en el sector del transporte;
- la creación del Fondo Social para el Clima¹², con financiación específica destinada a los grupos vulnerables especialmente afectados por el RCDE 2, a fin de acelerar la descarbonización de los edificios e incentivar la adopción de soluciones de movilidad y transporte sin emisiones y de bajas emisiones, incluido el apoyo a la adquisición y al uso de bicicletas;
- la propuesta de refundición de la Directiva sobre fiscalidad de la energía¹³ para ayudar a hacer frente a los retos del transporte relacionados con el clima y el medio ambiente;
- el suministro de financiación para proyectos relacionados con el uso de la bicicleta a través de diversos programas, como el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el Mecanismo «Conectar Europa», el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia¹⁴, InvestEU¹⁵ y el programa Horizonte Europa;

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

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

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0955&qid=1688742687499>

Se prevé que, entre 2026 y 2032, el [Fondo Social para el Clima](#), financiado con los ingresos del actual RCD y del nuevo RCD principalmente para los edificios, el transporte por carretera y las pequeñas industrias (RCD 2), movilizará 86 700 millones EUR para apoyar a los hogares, el transporte y las microempresas vulnerables para una transición justa.

¹³ Propuesta de Directiva del Consejo por la que se reestructura el régimen de la Unión de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (refundición) [COM(2021) 563 final].

¹⁴ Sobre la base de los planes de recuperación y resiliencia evaluados y aprobados, la Comisión estima actualmente que, en total, en el marco de dichos planes se han asignado 1 700 millones EUR a medidas relacionadas con infraestructuras para el uso de la bicicleta. Estas fueron propuestas y están siendo aplicadas por Bélgica, Bulgaria, Chequia, Dinamarca, Estonia, Grecia, Italia, Chipre, Letonia, Rumanía y Eslovaquia.

¹⁵ Algunos ejemplos de operaciones de InvestEU que apoyan la movilidad sostenible, entre otras inversiones:

- Marco para la Transición Sostenible de InvestEU (Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo) para invertir en subproyectos sobre movilidad sostenible y movilidad urbana.
- Operación Marco #14 relativa a la Garantía de Sostenibilidad (Fondo Europeo de Inversiones) para invertir en movilidad sin emisiones y con bajas emisiones. Se trata del primer fondo garantizado paneuropeo de apoyo a la transición ecológica de las pequeñas empresas y los particulares.
- Programa de financiación del desarrollador ecológico (Banco Europeo de Inversiones) para conceder préstamos marco a proyectos que apoyen los objetivos del Acuerdo de París (incluida la movilidad ecológica).
- Operación Marco #8 sobre el producto de capital conjunto del componente de las pymes (SMWE) y el componente de digitalización (RIDW); subproducto de soluciones medioambientales y en materia de clima (Fondo Europeo de Inversiones) para apoyar la investigación, el desarrollo, la demostración, la mejora y la comercialización de tecnologías o soluciones que contribuyan al Pacto Verde Europeo, incluidos la movilidad y el transporte, y el entorno urbano edificado.
- Shift4Good Fund I (Fondo Europeo de Inversiones), que se centra en la movilidad y el transporte inteligentes y sostenibles y en la economía circular, y que se dirige principalmente a los negocios entre empresas; sin

- el apoyo a la investigación y la innovación¹⁶ en tecnologías y servicios relacionados con el uso de la bicicleta, como las bicicletas eléctricas, las bicicletas adaptadas o especializadas y los equipos para personas con discapacidad, los sistemas de uso compartido de bicicletas y las aplicaciones para los desplazamientos en bicicleta inteligentes;
- el fomento del uso de la bicicleta como actividad deportiva, actividad recreativa y medio de transporte, que contribuye a un estilo de vida saludable y activo en el contexto de la campaña #BeActive¹⁷, que culmina en la Semana Europea del Deporte¹⁸, así como mediante campañas de sensibilización, como la Semana Europea de la Movilidad¹⁹ y la Carta europea de la seguridad vial²⁰;
- el apoyo del aprendizaje entre iguales sobre la mejora de la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública, y en particular de los ciclistas, entre Estados miembros a través del programa de intercambio de seguridad vial de la Unión²¹;
- el establecimiento de requisitos para los espacios dedicados al transporte de bicicletas en trenes nuevos y trenes acondicionados²².

3. La Declaración europea sobre el uso de la bicicleta

Con el fin de aprovechar el potencial del uso de la bicicleta de forma que contribuya eficazmente a la consecución de los objetivos de la Unión sanitarios, industriales y sociales, así como en materia de movilidad, medio ambiente y clima, el uso de la bicicleta en la Unión debe aumentar sustancialmente. Esto requiere que las autoridades locales, regionales, nacionales y de la Unión redoblen sus esfuerzos para promover el uso de la bicicleta y convertirlo en una opción más atractiva y segura para las personas de todas las edades y diferentes niveles de aptitud física, así como de las personas que padecen afecciones físicas.

En este contexto, la Comisión propone establecer un conjunto de principios y de compromisos relacionados, en forma de proyecto de Declaración del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión. El proyecto de Declaración que figura en el anexo se concibe como una propuesta que habrá de debatirse con el Parlamento Europeo y el Consejo, con miras a su firma por parte de las tres instituciones.

embargo, el fondo se centra más en abordar los grandes medios de transporte, desde los automóviles hasta el transporte aéreo y marítimo.

¹⁶ Se pueden encontrar numerosos proyectos pertinentes en la base de datos del Sistema de Seguimiento e Información sobre Investigación e Innovación en materia de Transporte (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 Reglamento (UE) 2021/782 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782&from=CS>); las disposiciones anteriores se aplicarán a partir del 7 de junio de 2025.

La Declaración propuesta se basa en iniciativas anteriores de los Estados miembros y del Parlamento Europeo, y se beneficia de las contribuciones recabadas de las partes interesadas²³.

Sus **principios fundamentales** se centran en las siguientes cuestiones:

1. desarrollo y refuerzo de las políticas sobre el uso de la bicicleta;
2. fomento de una movilidad inclusiva, asequible y saludable;
3. creación de más y mejores infraestructuras ciclistas;
4. aumento de las inversiones y creación de condiciones favorables para el uso de la bicicleta;
5. mejora de la seguridad vial;
6. apoyo del empleo ecológico de calidad y del desarrollo de una industria europea de la bicicleta con presencia mundial;
7. apoyo de la multimodalidad y el cicloturismo;
8. mejora de la recogida de datos sobre el uso de la bicicleta.

4. Próximos pasos

En este proyecto de Declaración, la Comisión propone tanto un marco de referencia como directrices para impulsar los niveles de uso de la bicicleta en la Unión y apoyar a la industria y los puestos de trabajo de calidad relacionados.

La Comisión promoverá las actividades de comunicación y colaboración con los Estados miembros y todos los agentes pertinentes para velar por la sensibilización y el compromiso común con los principios consagrados en la presente Declaración.

²³ Observaciones recibidas durante una reunión específica del subgrupo de movilidad activa del grupo de expertos sobre movilidad urbana de la Comisión, celebrada el 3 de julio de 2023, así como durante la consulta sobre el nuevo marco de movilidad urbana de la Unión (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Transporte-sostenible-nuevo-marco-de-movilidad-urbana_es).