



Rada
Unii Europejskiej

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

13832/23

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

Dotyczy: KOMUNIKAT 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.

Załącznik: COM(2023) 566 final



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

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

Propozycja europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego

1. Wstęp i uzasadnienie

Dobrostan ludzi i konkurencyjność europejskiego przemysłu należą do najważniejszych celów, jakimi kieruje się Komisja przy wdrażaniu zielonej transformacji. Transport rowerowy, jako jedna z najbardziej zrównoważonych i zdrowych form przemieszczania się, a przy tym szybko rozwijający się sektor gospodarki, stanowi ważny czynnik w realizacji tej ambicji.

Większy udział transportu rowerowego to niższy poziom emisji gazów cieplarnianych, czystsze powietrze, mniejsze zanieczyszczenie hałasem i mniej zatorów komunikacyjnych. Jazda na rowerze może także wpłynąć na poprawę samopoczucia fizycznego i psychicznego oraz sprzyjać włączeniu społecznemu. Stanowi ważny element rozwoju zrównoważonej turystyki i źródło wymiernych korzyści dla lokalnej gospodarki za sprawą wysokiej jakości ekologicznych miejsc pracy, przede wszystkim w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw.

W związku z tym Komisja proponuje ustanowienie zbioru zasad, które pomogą uwolnić w pełni potencjał transportu rowerowego w UE.

Zasady te stanowiąby część **Europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego** (zwanej dalej „deklaracją”), która ma służyć jako strategiczny drogowskaz dla przyszłych unijnych i krajowych strategii w tej dziedzinie.

W załączniku do niniejszego komunikatu Komisja przedstawia deklarację, która zostanie podpisana przez Parlament Europejski, Radę i Komisję jako wspólna deklaracja.

Ma ona pomóc w osiągnięciu celów Europejskiego Zielonego Ładu, kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń. Jest przy tym zgodna z zasadą nr 20 Europejskiego filaru praw socjalnych, która stanowi, że każdy ma prawo dostępu do podstawowych usług dobrej jakości, w tym transportu.

Proponowana deklaracja wychodzi naprzeciw apelom Parlamentu Europejskiego, wyrażonym w szczególności w rezolucji w sprawie opracowania strategii UE na rzecz transportu rowerowego¹, oraz postulatowi większości państw członkowskich². Deklaracja ta jest zgodna z Nowymi unijnymi ramami mobilności miejskiej³.

2. Bieżące działania

Jak wskazano w Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej, UE – chcąc przyczynić się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów w zakresie klimatu, środowiska, technologii cyfrowych, zdrowia i społeczeństwa – musi podjąć bardziej zdecydowane działania w dziedzinie mobilności

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

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

³ COM(2021) 811.

miejskiej, tak by przejść z obecnej koncepcji opartej na strumieniach ruchu do koncepcji opartej na bardziej zrównoważonej mobilności ludzi i towarów⁴.

Jednak pomimo licznych zalet transportu rowerowego nadal zbyt mało osób w UE z niego korzysta⁵, a między poszczególnymi państwami członkowskimi, regionami i miastami występują pod tym względem ogromne różnice. Wynika to przede wszystkim z niedostatecznej infrastruktury i związanych z tym obaw o bezpieczeństwo, a także różnic w kulturowym podejściu do jazdy na rowerze i braku odpowiedniej wiedzy.

UE w ogóle, a Komisja w szczególności, podjęły już szereg kroków zmierzających do rozwiązania tych problemów i promowania transportu rowerowego, takich jak:

- zmiana polityki transportowej UE: w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁶ oraz w unijnych ramach mobilności miejskiej⁷ postuluje się zwiększenie skali transportu rowerowego i innych zrównoważonych form transportu;
- zachęcanie do korzystania z transportu rowerowego w unijnej koncepcji planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, stanowiącej część zalecenia Komisji (UE) 2023/550⁸ w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej;
- określenie wymogów służących skuteczniejszemu włączaniu aktywnych rodzajów transportu do multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w miastach oraz utrzymanie ciągłości i dostępności ścieżek rowerowych w celu promowania aktywnych rodzajów transportu zgodnie z wnioskiem dotyczącym rewizji rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)⁹;
- określenie wymogów służących gromadzeniu i przekazywaniu Komisji danych dotyczących mobilności miejskiej w węzłach miejskich zgodnie z wnioskiem dotyczącym rewizji rozporządzenia w sprawie TEN-T;
- określenie wymogów co do minimalnej liczby miejsc parkingowych dla rowerów we wniosku dotyczącym rewizji dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków¹⁰;

⁴ Oznacza to bardziej rozbudowaną sieć transportu zbiorowego/publicznego, lepsze możliwości aktywnej mobilności (np. chodzenie pieszo, jazda na rowerze), efektywną bezemisyjną logistykę miejską i efektywny system ostatniego etapu dostaw oraz lepszą dostępność środków transportu. O ile taka multimodalność powinna być zasadą przewodnią w planowaniu mobilności miejskiej, o tyle bezemisyjna, oparta na sieci, zautomatyzowana i współdzielona mobilność będzie kluczowym elementem przejścia do neutralnej dla klimatu przyszłości miast, umożliwiając także zrównoważone połączenie obszarów podmiejskich i wiejskich z miastami. Lepsze zarządzanie transportem i mobilnością z wykorzystaniem ośrodków multimodalnych i rozwiązań cyfrowych jest niezbędne do zwiększenia wydajności całego systemu.

⁵ Według badania Eurobarometr z 2019 r. około 9 % obywateli UE korzysta z (e-)rowerów lub (e-)hulajnóg jako podstawowego środka transportu. Źródło: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

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

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

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

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

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

- zachęcanie do korzystania z rowerów poprzez wprowadzenie nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS2)¹¹, zgodnie z którym nałożone zostaną opłaty emisyjne od paliw wykorzystywanych w budynkach, transporcie drogowym i innych sektorach, a państwa członkowskie będą mogły uzyskać znaczne dochody z aukcji na wsparcie transformacji ekologicznej, w tym w sektorze transportu;
- utworzenie Społecznego Funduszu Klimatycznego¹² ze specjalną pulą środków przeznaczonych na wsparcie grup szczególnie poszkodowanych wprowadzeniem systemu ETS2 w celu przyspieszenia dekarbonizacji budynków i zachęcenia do korzystania z bezemisyjnych i niskoemisyjnych form mobilności i transportu, w tym do zakupu i używania rowerów;
- propozycja przekształcenia dyrektywy w sprawie opodatkowania energii¹³ w celu sprostania klimatycznym i środowiskowym wyzwaniom, przed którymi stoi sektor transportu;
- zapewnienie finansowania projektów związanych z transportem rowerowym za pośrednictwem różnego rodzaju programów, takich jak Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz Spójności, instrument „Łącząc Europę”, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności¹⁴, InvestEU¹⁵ i program „Horyzont Europa”;

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

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

Oczekuje się, że w okresie od 2026 r. do 2032 r. w ramach procesu sprawiedliwej transformacji [Społeczny Fundusz Klimatyczny](#), utworzony ze środków pochodzących z obecnego ETS i przede wszystkim z nowego ETS obejmującego budynki, transport drogowy i drobny przemysł (ETS2), przeznaczy kwotę 86,7 mld EUR na wsparcie najbardziej narażonych gospodarstw domowych, użytkowników transportu i mikroprzedsiębiorstw.

¹³Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona), COM(2021) 563 final.

¹⁴ Na podstawie ocenionych i zatwierdzonych planów odbudowy i zwiększania odporności Komisja szacuje obecnie, że na działania związane z infrastrukturą rowerową przeznaczono w tych planach łącznie 1,7 mld EUR. Działania takie zaproponowały i wdrażają Belgia, Bułgaria, Cypr, Czechy, Dania, Estonia, Grecja, Włochy, Łotwa, Rumunia i Słowacja.

¹⁵ Oto kilka przykładów działań wspierających zrównoważoną mobilność w ramach programu InvestEU obok innych inwestycji:

- Ramy InvestEU na rzecz zrównoważonej transformacji (Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju) służące inwestycjom w podprojekty związane ze zrównoważoną mobilnością i mobilnością w miastach.
- Działanie ramowe nr 14 na rzecz gwarancji zrównoważonego rozwoju (Europejski Fundusz Inwestycyjny) służące inwestycjom w mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną. Jest to pierwszy ogólnoeuropejski produkt gwarancyjny wspierający transformację ekologiczną małych przedsiębiorstw i osób fizycznych.
- Program finansowania zielonego rozwoju (Europejski Bank Inwestycyjny) służący udzielaniu pożyczek ramowych na projekty realizujące cele porozumienia paryskiego (w tym ekologiczną mobilność).
- Działanie ramowe nr 8: Wspólny produkt kapitałowy dla małych i średnich przedsiębiorstw – podprodukt Klimat i rozwiązania środowiskowe (Europejski Fundusz Inwestycyjny) służące wspieraniu badań, rozwoju, prezentacji, rozbudowy i komercjalizacji technologii lub rozwiązań, które przyczyniają się do realizacji Europejskiego Zielonego Ładu, m.in. w odniesieniu do mobilności i transportu oraz zabudowanego środowiska miejskiego.
- Shift4Good Fund I (Europejski Fundusz Inwestycyjny), który koncentruje się na inteligentnej i zrównoważonej mobilności oraz transporcie i gospodarce o obiegu zamkniętym i jest skierowany głównie do przedsiębiorstw typu B2B. Fundusz ten skupia się jednak w większym stopniu na dużych środkach transportu – od samochodów po transport lotniczy i morski.

- wspieranie badań naukowych i innowacji¹⁶ dotyczących technologii i usług związanych z transportem rowerowym, takich jak e-rowery, dostosowane lub specjalnie zaprojektowane rowery i sprzęt dla osób z niepełnosprawnościami, systemy współdzielenia rowerów i inteligentne aplikacje rowerowe;
- promowanie jazdy na rowerze jako formy sportu, aktywnego wypoczynku i środka transportu przyczyniającej się do zdrowego i aktywnego stylu życia w kontekście kampanii #BeActive¹⁷, której ukoronowaniem jest Europejski Tydzień Sportu¹⁸, oraz poprzez kampanie uświadamiające, takie jak Europejski Tydzień Mobilności¹⁹ i Europejska karta bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁰;
- wspieranie wymiany doświadczeń między państwami członkowskimi w zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności rowerzystów, za pośrednictwem unijnego programu wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego²¹;
- określenie wymogów dotyczących miejsc przeznaczonych do transportu rowerów w nowych i zmodernizowanych pociągach²².

3. Europejska deklaracja w sprawie transportu rowerowego

Aby wykorzystać w pełni potencjał transportu rowerowego, tak by mógł on stanowić skuteczny wkład w osiągnięcie celów UE w zakresie mobilności, klimatu, środowiska, zdrowia oraz rozwoju przemysłowego i społecznego, należy doprowadzić do znaczącego wzrostu użytkowania rowerów w UE. W tym celu władze na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i unijnym muszą wzmocnić wysiłki związane z promowaniem transportu rowerowego, tak by stał się on bardziej atrakcyjnym i bezpieczniejszym rozwiązaniem dla wszystkich osób, niezależnie od wieku, stopnia sprawności fizycznej i stanu zdrowia fizycznego.

W związku z tym Komisja proponuje ustanowienie zbioru zasad i przyjęcie powiązanych z nimi zobowiązań. Przyjmą one formę projektu deklaracji Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji. Przedstawiony w załączniku projekt deklaracji ma być przedmiotem dyskusji z Parlamentem Europejskim i Radą z myślą o podpisaniu go przez wszystkie trzy instytucje.

¹⁶ Wiele adekwatnych projektów można znaleźć w unijnej bazie projektów badawczo-innowacyjnych w dziedzinie transportu 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 Rozporządzenie (UE) 2021/782 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782&from=CS>); powyższe przepisy stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.

Proponowana deklaracja opiera się na wcześniejszych inicjatywach państw członkowskich i Parlamentu Europejskiego i korzysta z wkładu wniesionego przez zainteresowane strony²³.

Główne zasady, jakie w niej zawarto, dotyczą takich kwestii jak:

1. opracowywanie i wzmocnianie strategii rozwoju transportu rowerowego;
2. zachęcanie do inkluzywnej, przystępnej cenowo i zdrowej mobilności;
3. rozbudowa i poprawa infrastruktury rowerowej;
4. zwiększanie inwestycji w transport rowerowy i tworzenie korzystnych warunków jego rozwoju;
5. poprawa bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego;
6. wspieranie wysokiej jakości ekologicznych miejsc pracy i rozwoju światowej klasy europejskiego przemysłu rowerowego;
7. wspieranie multimodalności i turystyki rowerowej;
8. usprawnienie procesu gromadzenia danych na temat transportu rowerowego.

4. Przyszłe działania

Projekt deklaracji zakłada, że Komisja przedstawi zarówno ramy odniesienia, jak i wytyczne dotyczące zwiększenia skali transportu rowerowego w UE oraz wspierania związanych z tym wysokiej jakości miejsc pracy i przemysłu.

Komisja będzie prowadziła działania komunikacyjne i angażujące państwa członkowskie i wszystkie właściwe podmioty, tak aby podnieść poziom wiedzy i doprowadzić do podjęcia wspólnego zobowiązania do przestrzegania zasad zapisanych w tej deklaracji.

²³ Informacje zwrotne uzyskane na specjalnym posiedzeniu podgrupy ds. aktywnej mobilności działającej w ramach grupy ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej w dniu 3 lipca 2023 r. oraz podczas konsultacji w sprawie Nowych unijnych ram mobilności miejskiej (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_pl).