



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 13 октомври 2025 г.
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	30 септември 2025 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2025) 566 final
Относно:	ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ за напредъка в прилагането на Европейската декларация относно велосипедния транспорт

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2025) 566 final.

Приложение: COM(2025) 566 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.9.2025 г.
COM(2025) 566 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

за напредъка в прилагането на Европейската декларация относно велосипедния транспорт

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Европейската декларация относно велосипедния транспорт¹ е съвместно политическо изявление, подписано от Европейския парламент, Съвета и Европейска комисия на 3 април 2024 г. Това е първият документ, с който велосипедният транспорт се признава като една от най-устойчивите, достъпни и приобщаващи, евтини и здравословни форми на транспорт и отдих.

Транспортът е от ключово значение за социалното приобщаване и икономическото развитие, за създаването на работни места и за насърчаването на достъпа до основни услуги. Независимо от това той все още е значителен източник на емисии на парникови газове и замърсяване. Целта на декларацията е да се разгърне пълният потенциал на велосипедния транспорт в ЕС, за да се помогне за справянето с тези предизвикателства.

Декларацията определя посоката на съществуващите и бъдещите политики и инициативи, свързани с велосипедния транспорт.

За да се направляват бъдещите развития на политиката и да се осигури съгласувано прилагане на мерките, в нея са определени осем принципа и 36 политически ангажимента, които да бъдат поети на равнището на ЕС и на национално, регионално и местно равнище. Въпреки че декларацията не е правно обвързваща, тя добива значителна политическа тежест с признанието, че насърчаването и прилагането на заложените в нея принципи е общ ангажимент и отговорност на ЕС и неговите държави членки.

За всяка глава от декларацията в настоящия доклад за напредъка е представен общ преглед на действията, предприети в контекста на политиките, мерките и инициативите в областта на велосипедния транспорт на европейско, национално, регионално и местно равнище, които способстват за прилагането на принципите в декларацията. В доклада са представени примери за постигнатия напредък в това отношение и са описани възможни начини за насърчаване на велосипедния транспорт с цел увеличаване и улесняване на по-нататъшното му разпространение.

2. ГЛАВА I: РАЗРАБОТВАНЕ И УКРЕПВАНЕ НА ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТТА НА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ

На равнището на ЕС, като непосредствено последващо действие по Европейската декларация относно велосипедния транспорт, Европейската комисия покани държавите членки да определят свои национални звена за контакт по въпросите на велосипедния транспорт. В тази нова специализирана мрежа се обсъждат общите предизвикателства, споделят се най-добри практики и мерки за прилагане и се наблюдава напредъкът на равнище ЕС и на национално равнище. Мрежата включва национални звена за контакт от 26 държави членки² и е официално установена като част от експертната група по градска мобилност (ЕГГМ)³. Освен това, за да се осигурят приобщаващ подход и активно участие на по-широк кръг заинтересовани страни, включително асоциации на градове и региони и представители на промишлеността, към ЕГГМ беше създадена специална подгрупа за наблюдение на прилагането на декларацията.

¹ ОВ С, С/2024/2377, 3.4.2024 г., <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Към момента на изготвяне на доклада за напредъка Италия все още не е определила национално звено за контакт по въпросите на велосипедния транспорт.

³ [E03863](#), установена с [Решение \(С\(2022\) 5320\) на Комисията](#).

ЕГГМ идентифицира и проследи над 20 национални мерки, включително нови или наскоро актуализирани стратегии, планове, декларации и политически разработки в областта на велосипедния транспорт⁴. Някои от тези мерки са приети като пряк резултат от декларацията. Към настоящия момент 14 държави — членки на ЕС, са въвели национална стратегия или подобен план за велосипедния транспорт⁵. Няколко държави работят по разработването на нови политически планове и по актуализирането или прилагането на съществуващите. Например Литва направи значителна крачка напред с приемането на първата си национална стратегия за велосипедния транспорт⁶. Тя въведе и нова наредба за планирането и проектирането на велосипедна инфраструктура⁷, с която се установяват национални стандарти за осигуряване на безопасни, достъпни и висококачествени велосипедни съоръжения.

Декларацията насърчава и градските власти да предприемат действия.

Например Парма (Италия) представи писмо, с което поема ангажимент да прилага Европейската декларация за велосипедния транспорт⁸, и по-специално да съсредоточи усилията си върху разработването и подобряването на велосипедната инфраструктура в града, насърчаването на колоезденето като предпочитана форма на ежедневен транспорт и подкрепата на свързаните с велосипедния транспорт търговски дейности и услуги.

Междувременно на своя пленарна сесия метрополният съвет на метрополна област Барселона (Испания) официално подкрепи Европейската декларация относно велосипедния транспорт⁹. Усилията за постигане на климатична неутралност са насочени към i) развитие на съществуващата велосипедна инфраструктура, ii) изграждане и оптимизиране на охраняеми паркинги за велосипеди, iii) подкрепа за съвместно използване на велосипеди в метрополната област и iv) организиране на дейности за обучение и образование.

Няколко града в ЕС показват напредък и силна ангажираност с разработването, адаптирането и укрепването на политики и стратегии за велосипедния транспорт, за да постигнат амбициозните си цели за климатична неутралност. Те се ангажираха с тези цели чрез своите договори за климатично неутрални градове¹⁰ като част от мисията за 100 климатично неутрални и интелигентни града¹¹. Например в Дрезден (Германия) са си поставили за цел да увеличат дела на велосипедния транспорт до 75 % до 2035 г., в Орхус (Дания) искат този дял да нарасне до 50 % до 2030 г., а в Гевле възнамеряват до 2025 г. да станат един от градовете в Швеция, в които велосипедният транспорт е най-разпространен, като целта е дотогава броят на пътуванията с велосипед да се увеличи два пъти в сравнение с 2018 г.

Извън границите на ЕС приемането на Декларацията на ЕС за велосипедния транспорт вдъхнови подобни инициативи, като например „Декларация на държавите от

⁴ За приноса на ЕГГМ към доклада за напредъка вж. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵ <https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024-ECF-final%20241212.pdf>.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>.

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_bg.

Югоизточна Европа и наблюдаващите участници относно зелената мобилност: заедно към зелена мобилност“, приета на срещата на високо равнище по зелена мобилност, организирана от Транспортната общност¹² на 6—7 юни 2024 г. в Сараево (Босна и Херцеговина)¹³.

Междувременно редица други действия на равнище ЕС, национално и местно равнище стимулират развитието/приемането на велосипедния транспорт в ЕС.

Планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ)

С Регламент (ЕС) 2024/1679¹⁴, който бележи нов ключов етап на равнището на ЕС, се въвежда законово изискване 431 градски зони да приемат планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) до 2025 г. С него също така се изисква разработването до 2030 г. на мултимодални пътнически центрове за улесняване на връзките в района на първата и последната миля, включително на достъпа до инфраструктурата на обществения транспорт и активната мобилност. Регламентът включва изисквания за осигуряване на непрекъснатост и достъпност на велосипедните алеи при изграждането или модернизиранията на инфраструктурата, както и за изграждане на паркинги за велосипеди в близост до железопътните гари с цел насърчаване на активните начини на транспорт.

Актуализираната версия на ръководството от 2019 г. за подкрепа и насърчаване на велосипедния транспорт като част от ПУГМ ще бъде представена в края на 2025 г. и ще включва най-новите познания и най-добри практики с цел да се помогне на градовете да подобрят своята инфраструктура, политики и дейности за популяризиране на велосипедния транспорт.

В своите ПУГМ много градове са включили мерки, с които се отдава приоритет на велосипедния транспорт. Например в Мюнстер (Германия) залагат на изграждането на висококачествени улици с предимство за велосипеди и на модернизиранията на велосипедната мрежа, а по линия на приетия през 2024 г. план за градска мобилност на Барселона (Испания) е разработена *програма за велосипеди и средства за лична мобилност*, насочена предимно към мащабни подобрения на мрежата и повишаване на безопасността на велосипедната инфраструктура. В Болоня (Италия) планирането на мобилността за пръв път послужи като отправна точка за разработването на метрополния устройствен план¹⁵. Този план помага на 55 общини в метрополния район да съгласуват своите политики за земеползване и стратегии за мобилност. Това се постига чрез интегриране на основни оперативни инструменти и ключови секторни стратегии, като например метрополния план за велосипеден транспорт. Вилнюс беше обявен за Европейска зелена столица¹⁶ за 2025 г. като пионер в зелената трансформация на града, включително по отношение на мерките за велосипедния транспорт съгласно неговия

¹² Транспортната общност е международна организация в областта на мобилността и транспорта. В нея има 36 участници, а именно държавите — членки на Европейския съюз, представлявани от Европейската комисия, шестте държави от Югоизточна Европа (Република Албания, Босна и Херцеговина, Косово*, Черна гора, Република Северна Македония и Република Сърбия), както и три държави със статут на наблюдаващи участници (Грузия, Република Молдова и Украйна). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(приложение II — Тържествено обещание за по-зелено бъдеще — Декларация относно колоезденето като устойчив вид транспорт)].

¹⁴ Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (OJ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

ПУГМ, например непрекъснато изграждане на велосипедни алеи и нов стандарт за улична инфраструктура, в който се отдава приоритет на активната мобилност.

Модели на мобилност

Като доразвива резултатите от всеобхватен анализ, проведен през 2021 г. във всички държави — членки на ЕС, чийто първи резултати са докладвани в „Проучване на новите модели на мобилност в европейските градове“¹⁷ от 2022 г., със свое текущо проучване ЕС разширява анализа на данните, за да се получи по-добра представа за въздействието на социално-демографските характеристики върху поведението при пътуване. Проучването обхваща велосипедния транспорт като един от няколко изследвани вида транспорт. Резултатите от него следва да предоставят допълнителна информация за използването на велосипедния транспорт и възможното развитие в бъдеще. Предварителният анализ показва, че делът на велосипедния транспорт остава относително постоянен на национално равнище.

Управление на мобилността

С годишните награди MOBILITYACTION¹⁸ се отличават високи постижения по линия на схемите за управление на мобилността на предприятия, институции, организации на гражданското общество, граждански инициативи и общини. През последните две години от кампанията множество финалисти поставиха началото на въздействащи инициативи за насърчаване на велосипедния транспорт. Примери за това са интерактивни онлайн платформи, които насърчават учениците да се придвижват с велосипед или пеша, услуги за обслужване на велосипеди на работното място и състезания по придвижване с велосипед до училище.

Освен това много градове насърчават дейности по управление на мобилността. Будапеща (Унгария) се отличава с плана си за мобилност във връзка с пътуването до работа, с който дружествата се насърчават да играят активна роля в промяната на навиците на своите служители по отношение на този вид пътуване в полза на по-устойчиви алтернативи за транспорт. Планът на Будапеща включва инициативи като Bikebus и Bike to Work, които насърчават велосипедния транспорт чрез организирани групови пътувания с велосипед и кампании на работното място.

В доклад на Европейската федерация на велосипедистите (ЕФВ) се подчертава как закупуването на велосипеди на лизинг от предприятията като част от схемите за управление на мобилността, въведено за първи път в Германия, е довело до активен парк от 2,1 милиона велосипеда на лизинг към края на 2024 г. със средногодишен ръст от 30 % от 2019 г. насам¹⁹.

За да проучи, анализира и оцени по-задълбочено ефективността на схемите за управление на мобилността, които влияят върху промяната в поведението към активна мобилност, през 2024 г. Комисията обяви специална покана за представяне на предложения, по която избраните проекти могат да получат по 5 млн. евро²⁰.

¹⁷ [Проучване на новите модели на мобилност в европейските градове — Служба за публикации на Европейския съюз; Проучване на новите модели на мобилност: анализ на пътническата мобилност и градската логистика — Европейска комисия.](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03:Планове за управление на мобилността и промяна в поведението, CSA 5M, с начална дата 17 септември 2024 г. и краен срок 16 януари 2025 г.](#)

Популяризиране на колоезденето като здравословен начин за транспорт или отдиш

С годишните награди „Европейска зелена столица“ и „Европейско зелено листо“²¹ се отличават градове, които показват изключителна ангажираност към екологичната устойчивост в ключови области като качество на въздуха, намаляване на шума и смекчаване на изменението на климата и адаптиране към него. Важна част от това признание е насърчаването и прилагането на устойчиви решения за градска мобилност, като например мерки, отнасящи се до велосипедния транспорт. По същия начин инициативата на ЕС „Споразумение за зелен град“²², насочена към подобряване на управлението в областта на градската околна среда в цяла Европа, способства за велосипедния транспорт, като насърчава градовете да подобряват качеството на въздуха, да намаляват шумовото замърсяване и да увеличават зелените площи, като по този начин насърчават активната и устойчива мобилност.

Чрез кампании за повишаване на информираността и застъпничество, изданието за 2024 г. на Европейската седмица на мобилността²³ беше посветено на темата „Споделено публично пространство“. В кампанията участваха над 2 700 малки и големи града от над 45 държави по целия свят.²⁴ Безопасната велосипедна инфраструктура и добрите практики също бяха в центъра на вниманието на проекта EU Road Safety Exchange²⁵.

По линия на инициативата CIVITAS беше организиран форум за обмен между политици²⁶ относно прилагането на декларацията, като беше подчертана важността на сътрудничеството на всички нива.

На национално равнище ЕГГМ идентифицира няколко кампании за повишаване на информираността, обществени консултации и курсове за обучение на специалисти, както и други специфични форми на ангажиране²⁷. В Чехия например стартира кампания, насочена към мерки за успокояване на трафика в градовете и регионите, включително за насърчаване на велосипедния транспорт²⁸. Във Франция Експертният център за проучвания в областта на рисковете, околната среда, мобилността и градоустройството (CEREMA) разполага с отворена платформа за сътрудничество и споделяне на най-добри практики, предизвикателства и знания, като специална група е посветена на велосипедния транспорт²⁹. Платформата е свободно достъпна за местните органи, държавните служби, сдруженията, академичните институции, НПО и гражданското общество. Тя е място за обмен и разпространение на новини и за споделяне на отзиви и ресурси по всички теми, свързани с велосипедния транспорт (услуги, обучение, комуникация, управление на мобилността, развитие и т.н.).

На регионално равнище Институтът за устойчива мобилност в Баден-Вюртемберг организира курс за усъвършенстване на специалисти по планиране на пешеходното движение и велосипедния транспорт, за да им помогне да повишат квалификацията си и

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_bg.

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_bg.

²³ Годишна водеща кампания на Европейската комисия за устойчива мобилност, вж. <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА | Участващи градове](#).

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>.

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

да насърчи планирането на движение, което е благоприятно за велосипедистите и ориентирано към велосипедите³⁰.

Градове като Йоанина (Гърция), Падуа (Италия) и Вроцлав (Полша) дават примери за ангажиране на обществеността чрез семинари, комуникационни кампании и местни програми за действие. Те помагат за разработването и валидирането на мерки и проекти на общинско равнище, свързани с велосипедния транспорт.

По-нататък, по отношение на популяризирането, обмена на знания, добрите практики и обучението, ценни инициативи се провеждат и на международно равнище. По-специално Нидерландия, заедно с Белгия и Люксембург, стартира глобалната програма за изграждане на капацитет „ACTIVE“³¹ през 2023 г. Това е съюз на заинтересовани страни в областта на активната мобилност, чиято цел е за 10 години да обучи 10 000 специалисти по активна мобилност в южното полукълбо, в държави с ниски и средни доходи.

3. ГЛАВА II: НАСЪРЧАВАНЕ НА ПРИОБЩАВАЩА, ДОСТЪПНА И ЗДРАВΟΣЛОВНА МОБИЛНОСТ

Повечето тенденции на равнището на ЕС са свързани с повишаване на информираността относно ползите за здравето от велосипедния транспорт и с намаляване на замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване.

Действията за насърчаване на велосипедния транспорт допринасят за превенцията на незаразните болести и могат да доведат до намаляване на общия коефициент на смъртност с 10 %³². Чрез инициатива на ЕС за незаразните болести „По-здрави заедно“³³ Комисията подкрепя държавите членки в дейностите им за насърчаване на здравето и превенция на заболяванията. Чрез програмата „ЕС в подкрепа на здравето“³⁴ Комисията подкрепя съвместната работа („съвместни действия“) между държавите членки и проектите, ръководени от заинтересовани страни, за насърчаване на физическата активност, включително придвижването с велосипед. Пример е подкрепеното със 76 млн. евро съвместно действие PreventNCD³⁵, в което е включен специален работен пакет за здравословна среда на живот, насочен към прилагането и оценката на интервенции в ключови определящи здравето фактори, включително дейностите, свързани със зони без автомобили и физическата активност, или с градската среда. Комисията подкрепя идентифицирането и събирането на най-добри и обещаващи практики чрез портала на ЕС за най-добри практики в областта на общественото здраве³⁶, предлагащ конкретни, основани на данни практики, които да послужат за вдъхновение и евентуално прилагане.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

³² [Насърчаването на придвижването с велосипед може да е животоспасяващо и здравословно навсякъде в Европа чрез подобряване на качеството на въздуха и увеличаване на физическата активност.](#)

³³ [Европейска комисия, „По-здрави заедно“ — инициатива на ЕС за незаразните болести.](#)

³⁴ [Програма „ЕС в подкрепа на здравето“ за периода 2021—2027 г. — визия за подобряване на здравето в Европейския съюз — Европейска комисия.](#)

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants \(Намаляване на тежестта, свързана с раковите и незаразните заболявания, в Европа чрез координирани стратегии за определящи здравето фактори\). Акцент върху ефективните политики, социалните и личните рискови фактори.](#)

³⁶ [Портал за най-добри практики.](#)

Като пряк резултат от приемането на декларацията беше обявена специална покана за представяне на предложения на стойност 12 млн. евро като част от работната програма за мисиите по „Хоризонт Европа“ за 2025 г. (подкрепена съвместно от мисията за борба с рака и мисията за 100 климатично неутрални и интелигентни града) с цел по-нататъшно увеличаване на ползването на велосипеди, за да се извлекат ползи за здравето и да се стимулира активната мобилност в градовете на ЕС³⁷.

ЕС има дългогодишна политическа рамка за регулиране на качеството на въздуха и нивата на шум в околната среда, чиято цел е да се защитят хората, които живеят в Съюза³⁸. В неотдавнашното преразглеждане на Директивата относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа³⁹ придвижването с велосипед и пеша е сред мерките за намаляване на замърсяването на въздуха, които трябва да бъдат включени в плановете за качеството на въздуха, за да се насърчи преминаването към активна мобилност и по-малко замърсяващи видове транспорт. Последните данни от доклада за мониторинг и прогнози за нулевото замърсяване от 2025 г.⁴⁰ и новото информационно табло за нулево замърсяване⁴¹ показват ясно, че въпреки наблюдаваното известно подобрение по отношение на замърсяването на въздуха, като цяло шумът от транспорта не е намалял значително. Увеличаването на активната мобилност би могло да има положителен принос към стратегиите за активно управление на шума.

В доклада на ЕГГМ са посочени осем мерки, прилагани от април 2024 г. насам, които се отнасят до включването на всички възрастови групи, полове и малцинствени групи в ежедневно придвижване с велосипед. Популяризирането на електрическите велосипеди изглежда е решение за начинаещите велосипедисти и по-възрастните хора, докато товарните велосипеди се разглеждат като решение, с което повече жени и семейства се насърчават да се придвижват с велосипед. Сред заслужаващите внимание примери, посочени от ЕГГМ, са специални програми за обучение за жени⁴² и безплатни уроци по колоездене, достъпни за различни групи⁴³. Дадени са също интересни примери, свързани с активния живот на възрастните хора⁴⁴ и активната мобилност в училищата⁴⁵.

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Увеличаване на придвижването пеша и придвижването с велосипеди: за да се извлекат ползи за здравето, да се намалят емисиите и да се интегрират средствата за активна мобилност и микромобилност с интелигентни технологии и инфраструктура, вж. [wp-12-missions horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Европейска сметна палата' 2025 специален доклад относно „Замърсяването на градската среда в ЕС, [специален доклад 02/2025: „Градско замърсяване в ЕС — по-чист въздух в градовете, но шумовото замърсяване остава“](#).

³⁹ Директива (ЕС) 2024/2881 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L, 2024/2881, 20.11.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Съвместен доклад 13/2024 на ЕАОС и СИЦ: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

⁴² Например програмата TandEM Women in Cycling, разработена от платформите EIT Urban Mobility и BYCS, предлага онлайн и присъствено обучение за жени от целия ЕС, които да станат инструктори по колоездене на други жени (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Например инициативата Vélo-école на Métropole de Lyon предлага безплатно обучение по колоездене и насърчава приобщаването и достъпността (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Например ръководството за колоездене, подходящо за възрастни хора, е резултат от финансирания от ЕС проект ENTOURAGE и предоставя набор от инструменти за градовете, които желаят да насърчават активната мобилност в условията на застаряващо население ([Колоездене, подходящо за възрастни хора. — Към приобщаваща градска мобилност](#)).

⁴⁵ Например националният германски проект „Училище, подходящо за колоездачи и пешеходци“ активно подкрепяше начални и средни училища в провеждането на проверки на пригодността за придвижване с велосипед и пеша в училището и околните райони (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

Много допълнителни примери предлагат и градовете по линия на техните договори за климатично неутрални градове⁴⁶.

Мерките, свързани с велосипедния транспорт, могат да играят положителна роля за облекчаване на транспортната бедност. Когато са насочени към уязвими групи, тези мерки могат да бъдат финансирани чрез социалните планове за климата⁴⁷, които са свързани с изпълнението на Регламента за Социалния фонд за климата⁴⁸. В този контекст Комисията издаде адресирана до държавите членки препоръка относно транспортната бедност⁴⁹, в която се посочва необходимостта да се разгледат мерки, свързани с велосипедния транспорт, като велосипедна инфраструктура, субсидии за закупуване или лизинг на обикновени, електрически и товарни велосипеди, за да се подпомогнат ползвателите на транспорт с ниски доходи. Освен това в доклада относно транспортната бедност⁵⁰ от 2024 г. се разглеждат възможни показатели за измерване на транспортната бедност и се изброяват възможни стратегии за нейното намаляване. И накрая, изданието за 2025 г. на кампанията „Европейска седмица на мобилността“ беше посветено на темата „Мобилност за всички“⁵¹, като специално внимание беше отделено на транспортната бедност.

По отношение на мерките за повишаване на финансовата достъпност на велосипедния транспорт, държавите членки могат да прилагат намалени ставки на ДДС за доставката, наемането и ремонта на велосипеди, включително електрически велосипеди⁵².

Има няколко примера за насърчаване на приобщаващата, финансово достъпна и здравословна мобилност на национално и местно равнище.

Словения прие мерки за субсидиране на закупуването на електрически велосипеди⁵³, по-специално за ежедневно пътуване до работа и обратно в градските райони.

В своя договор за климатично неутрален град Лайпциг (Германия) включи мерки, с които на предприятията се предлагат субсидии за товарни велосипеди. Лайпциг също така участва в пилотни проекти в областта на въглеродно неутралната логистика.

Нидерландската кампания Kies de Fiets! („Избери велосипеда!“) стимулира дружествата да отпускат на своите служители надбавка от 23 цента на километър (освободена от данъци). Кампанията беше стартирана от Министерството на инфраструктурата и управлението на водите и беше насочена към насърчаването на работодателите да

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_bg.

⁴⁸ Регламент (ЕС) 2023/955 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за създаване на Социалния фонд за климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2021/1060, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj> — „транспортна бедност“ означава невъзможността или затруднението на физически лица и домакинства да покрият разходите за частен или обществен транспорт или липсата на достъп, или наличието на ограничен достъп до транспорта, необходим за достъпа им до основни социално-икономически услуги и дейности, като се отчита националният и пространственият контекст.

⁴⁹ C(2025) 3068 final — Препоръка (ЕС) на Комисията от 22.5.2025 година относно транспортната бедност: осигуряване на достъпна (в т.ч. във финансово отношение) и справедлива мобилност <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/eng>.

⁵⁰ 2024 г., Заключителен доклад за транспортната бедност: определения, показатели, определящи фактори и стратегии за намаляване, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>.

⁵² Директива (ЕС) 2022/542 на Съвета (ОВ L 107, 6.4.2022 г., стр. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

мотивират своите служители да се придвижват с велосипед по-често, като предоставят на велосипедистите добри велосипедни съоръжения и им предлагат надбавка за пробег.

В Португалия от 2023 г. насам за продажбата на велосипеди се прилага намалена ставка на ДДС от 6 %. Европейската федерация на велосипедистите (ЕФВ) използва онлайн инструмент за наблюдение на около 300 схеми за данъчно стимулиране и бонуси за покупка на велосипед, предлагани на национално, регионално и местно равнище⁵⁴.

За да насърчи преминаването към други видове транспорт, проектът Bike2Green⁵⁵ популяризира придвижването с велосипед в Стокхолм (Швеция) посредством техники за игровизация. Финансиран по направление „Заетост и социални иновации“ на Европейския социален фонд плюс, проектът включва разработването на патентован софтуер за наблюдение и възнаграждаване на пътуванията с велосипед чрез възстановяване на разходи на база километри и икономически награди.

4. ГЛАВА III: РАЗШИРЯВАНЕ И ПОДОБРЯВАНЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ВЕЛОСИПЕДНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

За да се увеличи ползването на велосипедния транспорт, е необходимо да се подобри качеството, количеството, непрекъснатостта, безопасността и привлекателността на велосипедната инфраструктура. Инфраструктурата трябва също да бъде адаптирана към настоящите и бъдещите изисквания, включително към товарните велосипеди (които често са по-широки), велосипедите с ремаркета (които са по-дълги) и велосипедистите, които се движат с различна скорост⁵⁶. Заинтересованите страни посочиха следните области, в които европейската велосипедна инфраструктура може да бъде подобрена: i) логистична инфраструктура за велосипедния транспорт (например микрохъбове), ii) решения за безопасно паркиране на велосипеди като защитени паркинги на железопътните гари и велосипедни клетки в градските райони, iii) инфраструктура за зареждане в сгради, на работното място, но също и във важни обществени центрове и места с интензивно движение като супермаркети, iv) инфраструктура за превоз на велосипеди във влакове и v) обща безопасност на велосипедната инфраструктура⁵⁷.

Същевременно Комисията работи по изготвянето на ръководство за проектирането и качеството на безопасна инфраструктура за уязвимите участници в движението, включително велосипедистите и ползвателите на средства за микромобилност⁵⁸. За изготвянето на това ръководство ще помогне специално проучване⁵⁹, резултатите от което се очакват през 2026 г. Ръководството за държавите членки и произтичащите от него мерки за безопасност ще се отнасят, наред с другото, до отделянето на инфраструктурата за уязвими участници в движението от тази за другите превозни средства, когато е целесъобразно, или до управлението на скоростта и различни мерки за успокояване на трафика. Това може също да подобри безопасността на всички

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ Bike2Green - ECF.

⁵⁶ Доклад на ЕГГМ за бъдещето на градската мобилност и приобщаващото и устойчиво градско пространство: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en

⁵⁷ Път за преход в промишлената екосистема за мобилност в ЕС, януари 2024 г., [Път за преход в мобилността](#).

⁵⁸ Съгласно изискванията по член 4, параграф 6 от Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59, ОВ L 183, 9.7.2019 г., стр. 15).

⁵⁹ Ръководство за проектиране на „крайпътни съоръжения, които прощават“ и „пътища, които не се нуждаят от обяснения и сами налагат изискванията“, както и за изискванията за качество на пътната инфраструктура за уязвими участници в движението.

участници в движението и да допринесе за проектирането на безопасни крайпътни съоръжения, които ограничават тежестта на травмите в случай на катастрофа. ЕГГМ също така предостави информация на местните власти относно необходимостта от повишаване на безопасността на велосипедната инфраструктура при разглеждането на бъдещите тенденции в градската мобилност в съответствие с все по-широкото прилагане на мерки за велосипедния транспорт в устойчивото градоустройство планиране⁶⁰.

Директивата за енергийните характеристики на сградите⁶¹ също допринася за повишаване на привлекателността на велосипедния транспорт, като въвежда законови изисквания за минимален брой места за паркиране на велосипеди на работните места или в жилищните сгради и за последващото инсталиране на зарядни съоръжения. Добри примери за транспонирането на тази директива вече има в цяла Европа например в Португалия⁶², Франция⁶³ и Белгия⁶⁴.

Редица градове предлагат множество примери за действия, насочени към подобряването на велосипедната мрежа и осигуряването на свързаност. Лунд (Швеция) е забележителен с вниманието към свързаността между градските и селските райони, като отдава значение на безпрепятствените транспортни връзки между града и околните предградия и селски общини чрез изграждането на седем „супермаршрута“ за велосипеди в града, до града и от града (общо 81 km). Таураге (Литва) се ангажира да разшири велосипедната инфраструктура, за да може тя да достигне отдалечени населени места в близост до зони за отдих и градински квартали (около 86 km нови велосипедни алеи). В Любляна (Словения) разшириха велосипедната мрежа както в града, така и в региона, като я свързаха с националните велосипедни маршрути и подобриха паркингите за велосипеди и съоръженията за сигурно съхранение.

5. ГЛАВА IV: УВЕЛИЧАВАНЕ НА ИНВЕСТИЦИИТЕ И СЪЗДАВАНЕ НА БЛАГОПРИЯТНИ УСЛОВИЯ ЗА КОЛОЕЗДЕНЕ

Инвестициите са първостепенно важни за увеличаване на ползването на велосипеди. През последните години на равнището на ЕС бяха предоставени значителни финансови ресурси на държавите членки и на местните органи. Кохезионната политика на ЕС представлява ключов източник на средства за изграждане на велосипедна инфраструктура от държавите членки чрез национални, регионални и трансгранични програми.

По-специално Европейският фонд за регионално развитие осигурява по-голямата част от средствата, отпуснати за инвестиции във велосипедния транспорт. Общо 21 държави членки и значителен брой трансгранични програми са планирали специални инвестиции във велосипедния транспорт⁶⁵. През периода 2014—2020 г. в изграждането на велосипедни и пешеходни алеи в целия ЕС са инвестирани 2,1 млрд. евро, което представлява увеличение спрямо предходния период на финансиране 2007—2013 г.,

⁶⁰ Доклад на ЕГГМ: „[Приобщаващо и устойчиво бъдеще на градската мобилност в Европа](#)“.

⁶¹ Директива (ЕС) 2024/1275 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно енергийните характеристики на сградите (ОВ L, 2024/1275, 8.5.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Въз основа и като продължение на Директивата за енергийните характеристики на сградите (Директива (ЕС) 2024/1275).

⁶³ Разработване на най-добри практики за паркиране на велосипеди в сгради: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ В регион Фландрия разработиха *наръчник* за велосипедни съоръжения ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)), в който отделна глава е посветена на инфраструктурата за паркиране на велосипеди.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Проучване на инвестициите в периода 2021—2027 г.: подкрепа за велосипедната мобилност](#).

когато инвестициите бяха на стойност 700 млн. евро. През настоящия програмен период 2021—2027 г. за редица инвестиции във велосипедния транспорт са заделени 4,5 млрд. евро, от които 3,2 млрд. евро ще бъдат предоставени от ЕС, а 1,3 млрд. евро — от национални средства. С тях следва да се подкрепи изграждането или подобряването на над 12 000 километра велосипедни алеи. Изпълняват се и проекти за подобряване на трансграничната велосипедна инфраструктура, по-специално чрез програмите по Interreg. Целта е не само да се насърчава туризмът, но и да се предостави алтернатива на автомобилите за пограничните работници. От 2021 г. насам за велосипедни проекти от програмите по Interreg са отпуснати около 163 млн. евро.

По отношение на мобилността в селските райони, инициативите и проектите за велосипеден транспорт могат да бъдат подкрепени и от общата селскостопанска политика (ОСП) за периода 2023—2027 г. Примери за такива проекти са: превръщането на бивша железопътна линия в зелена алея за велосипеди, организирането на състезания с велосипеди като средство за насърчаване на социалното взаимодействие и интеграцията, разполагането на станции за зареждане на електрически велосипеди, изграждането на велосипедни алеи и реализирането на благоприятни за климата решения за мобилност, популяризирането на туристически велосипедни маршрути и организирането на велосипедни събития за подобряване на качеството на живот и привлекателността на селските райони⁶⁶. Това е в съответствие с целите и инициативите, заложи в дългосрочната визия за селските райони на Европа⁶⁷, с която държавите членки и регионите се призовават да разработят устойчиви стратегии за мобилност в селските райони, изискващи, наред с другото, усилия за подкрепа на решения за мобилност с нулеви емисии като велосипеден транспорт, велосипедни алеи и мултимодални възли, включително активен транспорт.

Механизмът за възстановяване и устойчивост (МВУ) също предоставя — чрез националните планове за възстановяване и устойчивост — значителни ресурси за устойчива мобилност. Общо 650 млрд. евро са отпуснати на държавите членки във вид на безвъзмездни средства и заеми по програмата Next Generation EU. Няколко мерки включват подкрепа за велосипедната инфраструктура⁶⁸. Общата сума по МВУ, предназначена за проекти, свързани с велосипедния транспорт, се оценява на 1,3 млрд. евро.

Неотдавна се появиха допълнителни възможности за финансиране чрез посочения по-горе Социален фонд за климата (СФК). Докато от една страна на държавите членки се предоставя гъвкавост при определянето на приоритетите за финансиране, в Регламента за СФК е установен ясен списък с допустими мерки и инвестиции, които могат да бъдат включени в плановете. Допустими за подпомагане са решенията за мобилност и транспорт с нулеви и ниски емисии, включително закупуването на велосипеди, както и например транспортните ваучери за услуги за споделена мобилност (например съвместно ползване на велосипеди) и инвестициите във велосипедна инфраструктура.

⁶⁶ Финансиране чрез стратегиите за местно развитие по LEADER и стратегиите за интелигентни села и инвестиции в основни услуги и инфраструктура в селските райони. По LEADER се финансират стратегии за местно развитие в селските райони на Европа по линия на ОСП с бюджет от 5 млрд. евро за периода 2023—2027 г.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Дългосрочна визия за селските райони на ЕС — към по-силни, свързани, устойчиви и проспериращи селски райони до 2040 г.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА относно изпълнението на Механизма за възстановяване и устойчивост: Продължаваме напред, вж. https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_bg?filename=COM_2023_545_1_BG_0.pdf.

ЕГГМ предостави полезна информация и примери за добри практики относно възможните мерки, свързани с велосипедния транспорт, които биха могли да бъдат подкрепени чрез СФК⁶⁹. Например чрез подкрепа на местните органи за подобряване на велосипедната инфраструктура и свързването на железопътните гари с обществени центрове като училища и здравни заведения (4,7 млн. евро от испанското министерство на транспорта за 10 малки общини⁷⁰) или чрез предоставяне на финансови стимули за закупуване на товарни велосипеди и ремаркета за предприемачи и МСП (до 4 000 евро за товарни велосипеди и 2 000 евро за ремаркета чрез регионални субсидии, предоставяни от регион Брюксел-столица (Белгия) за разширяването на икономически дейности⁷¹).

На местно равнище, въз основа на предварителен анализ на 39-те оценени инвестиционни плана, представени от съответните градове, капиталовият център (Capital Hub) на мисията за климатично неутрални и интелигентни градове изчислява, че за планирани инвестиции в инфраструктура за велосипеди и пешеходци са предвидени над 4 млрд. евро.

6. ГЛАВА V: ПОВИШАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СИГУРНОСТТА ПО ПЪТИЩАТА

В резултат на увеличеното ползване на велосипеди се обръща по-голямо внимание на предизвикателствата, свързани с безопасността, тъй като велосипедистите са неблагоприятно и прекомерно засегнати от пътнотранспортни произшествия, особено в градските райони. Велосипедистите са единствената група участници в движението в ЕС, в която броят на загиналите е нараснал през последното десетилетие⁷². Предварителните данни за загиналите по пътищата в ЕС⁷³ показват, че темпът на подобрене остава бавен. Съгласно наличните данни велосипедистите съставляват 10 % от всички загинали. В градските райони уязвимите участници в движението (пешеходци, велосипедисти и ползватели на двуколесни моторни превозни средства и лични средства за мобилност) съставляват почти 70 % от общия брой загинали. Много повече лица понасят тежки травми. Известно е също, че има значително занижаване на броя отчетени пътнотранспортни произшествия без загинали, в които са участвали велосипедисти. Тъй като официалните статистически данни за пътнотранспортните произшествия често са само тези, предоставяни от полицейските органи, произшествията, които не са отразени в полицейски доклад, често остават скрити, т.е. голям брой произшествия, довели до травми или материални щети, остават неотчетени.

По-нататъшен напредък в прилагането на правилата за пътна безопасност ще бъде постигнат чрез модернизиране на правилата на ЕС за свидетелствата за управление на МПС⁷⁴, след като през март 2025 г. Европейският парламент и Съветът договориха

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>.

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>.

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Европейска комисия, статистически данни за пътна безопасност за 2024 г., вж. https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

⁷⁴ Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията: COM(2023) 127 final.

предварително споразумение. За по-добра защита на уязвимите участници в движението с новите правила изискванията към обучението и изпитите са коригирани, като се поставя повече тежест върху безопасността на тези участници в движението. Директива (ЕС) 2024/3237⁷⁵ също допринася за подобряване на безопасността и сигурността на велосипедистите, като гарантира, че опасните нарушения на правилата за движение като „опасно изпреварване“ и „напускане на местопроизшествието“ се наказват по един и същ начин в целия ЕС, независимо от държавата, в която е извършено нарушението. Важно е, че преразглеждането обхваща и нарушенията, свързани с неправилното използване на велосипедни алеи. И накрая, за да се предостави допълнителна информация и познания за пътната безопасност на уязвимите участници в движението, в работната програма на клъстер 5 на „Хоризонт Европа“ за 2025 г. е включена специална изследователска тема. Тя е насочена към безопасността на велосипедистите, пешеходците и ползвателите на средства за микромобилност⁷⁶.

През 2024 г. Комисията публикува проучване относно необходимостта от хармонизирани правила за подкрепа на развитието на микромобилността и повишаване на пътната безопасност за личните средства за мобилност⁷⁷. Целта на проучването беше да се проучи дали разработването на хармонизиран европейски регламент за личните средства за мобилност е осъществимо и желателно. Проучването обхваща и регулаторната рамка, приложима за електрическите велосипеди, както и начините за нейното подобряване с цел насърчаване на бързото или по-бързото разпространение на електрически велосипеди. В проучването бяха предложени няколко варианта за регулиране.

ЕГГМ събра няколко становища и примери от практиката за това как се прилагат мерките за повишаване на информираността и кампаниите за пътна безопасност. Ето някои интересни примери: i) изчерпателният национален доклад на Франция⁷⁸, в който се разглеждат наболелият проблем с моторизираното насилие и въпросите, свързани със споделянето на общественото пространство между различни категории участници в движението, включително препоръки; и ii) националната кампания в Малта, която обхваща всички възрастови групи и широк кръг заинтересовани страни и е организирана от националния транспортен регулатор с участието на студенти по изящни изкуства⁷⁹. В Германия има широка подкрепа за кампаниите за безопасното използване на електрически велосипеди с педали⁸⁰ и за популяризирането на „дни на пътната безопасност“ и безопасното придвижване с велосипед⁸¹, включително изпити специално за деца⁸² и курсове за обучение на възрастни хора⁸³. Не на последно място, в Португалия е разработена национална рамка за обучение по колоездене⁸⁴, насочена към училищата,

⁷⁵ Директива (ЕС) 2024/3237 на Европейския парламент и на Съвета от 19 декември 2024 Година за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L, 2024/3237, 30.12.2024 г., <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/eng>).

⁷⁶ Откриване: 16 септември 2025 г. и краен(йни) срок(ове): 20 януари 2026 г., тема [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Безопасност на велосипедистите, пешеходците и ползвателите на средства за микромобилност](https://horizon-cl5-2026-01-d6-13).

⁷⁷ Проучване относно необходимостта от хармонизирани правила за подкрепа на развитието на микромобилността и повишаване на пътната безопасност за лични средства за мобилност — заключителен доклад, 2024 г., вж. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](https://www.2025.04.08.Prevenir.les.violences.et.apaiser.les.tensions.pour.mieux.partager.la.voie.publique.pdf).

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](https://www.pedala.pt).

като на над 1 000 училища в цялата страна са предоставени повече от 20 000 велосипеда и 2 000 комплекта предпазни средства.

Някои държави членки започнаха да предприемат мерки за борба с кражбите на велосипеди⁸⁵. Такъв е случаят във Франция, където още през 2021 г. беше въведено правно задължение за идентифициране на новите велосипеди. Към 2025 г. над 7 милиона велосипеда във Франция имат идентификационна маркировка⁸⁶. През 2024 г. Белгия стартира платформата MyBike⁸⁷ — доброволна инициатива на федералното и регионалните правителства за маркиране на велосипеди с цел предотвратяването на кражби. Въпреки че са докладвани няколко други национални или местни системи за маркиране и/или регистрация, все още няма изчерпателен преглед по този въпрос, който да обхваща държавите членки.

7. ГЛАВА VI: ПОДКРЕПА ЗА ВИСОКОКАЧЕСТВЕНИТЕ РАБОТНИ МЕСТА И РАЗВИТИЕТО НА ЕВРОПЕЙСКА ВЕЛОСИПЕДНА ПРОМИШЛЕННОСТ ОТ СВЕТОВНА КЛАСА

В доклада относно пътя за преход в промишлената екосистема за мобилност в ЕС от 2024 г.⁸⁸ мобилността се разглежда като ключова промишлена екосистема. Наред с автомобилната, плавателната и железопътната промишленост, за пръв път в доклада е включена и велосипедната промишленост. В доклада се подчертава как свързаната с велосипедния транспорт верига за създаване на стойност в ЕС — производство, велосипедна инфраструктура, велосипеден туризъм, наем на велосипеди, велосипедна логистика и други услуги — осигурява 1,3 милиона работни места и допринася с 21 милиарда евро за БВП на Европейския съюз. Веригата на доставките в сектора на велосипедния транспорт в ЕС обхваща над 1 000 малки и средни предприятия⁸⁹.

Комисията приветства поетите от заинтересованите страни ангажименти i) да намаляват отпечатъка върху околната среда и климата, свързан с производството на велосипеди и електрически велосипеди; ii) да определят цели и да прилагат устойчиви практики; и iii) да подкрепят придвижването с велосипед като жизнеспособен и устойчив вид транспорт. Национални, регионални и местни органи се ангажираха да инвестират например в паркинги за велосипеди, други лични средства за мобилност и т.н. Предприятията предложиха да подкрепят професионалното обучение, да прилагат мерки за привличане на нови таланти и да стартират програми за обучение на жени във велосипедната промишленост.

По данни на заинтересованите страни и отрасъла⁹⁰ през 2022 г. са продадени 20 милиона велосипеда, от които 5,5 милиона са електрически велосипеди, а 15,3 милиона са сглобени в ЕС, като 45—50 % от всички компоненти са произведени в Европа.

Според доклад на Евростат от 2024 г.⁹¹ през 2023 г. в ЕС са произведени 9,7 милиона велосипеда, което е с 24 % по-малко от произведените пред 2022 г. 12,7 милиона велосипеда. Най-големият производител на велосипеди през 2023 г. е Португалия с 1,8 млн. броя, следвана от Румъния (1,5 млн.), Италия (1,2 млн.) и Полша

⁸⁵ [Стратегии за велосипедния транспорт в Европа: Постигнат е напредък, но е нужно ускоряване на темпото — ЕФВ.](https://apic-asso.com/)
⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674?locale=bg>.

⁸⁹ [Доклад на Конфедерацията на европейската велосипедна промишленост \(CONEBI\) за велосипедната промишленост и пазара на велосипеди за 2023 г.](#)

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: Прогноза за пазара и промишлеността в ЕС и Обединеното кралство.](#)

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

(0,8 млн.). Данните показват, че в 14 от 17-те докладвали държави от ЕС е отбелязан спад в производството на велосипеди през 2023 г. в сравнение с 2022 г. Растящите производствени разходи, продължаващите смущения във веригата на доставките и икономическата несигурност са оказали значително влияние върху отрасъла. През 2023 г. ЕС е изнесъл велосипеди (електрически и неелектрически) на стойност 1,03 млрд. евро, което е с 10 % по-малко от износа за 2022 г. Вносът е на стойност 1,98 млрд. евро, което е спад с 21 % в сравнение с 2022 г.⁹².

ЕС е световен лидер в съвместното ползване на велосипеди и в разработването на услуги, свързани с велосипедния транспорт (например абонаментни услуги, ремонт или велосипеден туризъм). Въпреки това заинтересованите страни все още съобщават за значителни предизвикателства по отношение на цените (например велосипедите и електрическите велосипеди, произведени в държави извън ЕС, понякога са с 30 % до 70 % по-евтини, отчасти благодарение на държавни субсидии).

Инструментите за търговска защита на ЕС (т.е. мерки срещу дъмпинга, субсидиите и заобикалянето) са спомогнали за защитата на промишлеността в ЕС от нелоялни търговски практики и нелоялна конкуренция. За да се обоснове икономически приносът на велосипедния транспорт към устойчивия транспорт, са проведени проучвания, насочени към конкретни държави членки. Те включват проучване на велосипедната икономика в Белгия⁹³ и оценка на настоящото състояние и тенденциите в нидерландския велосипеден сектор⁹⁴.

Ценен пример за подкрепа на промишлеността на национално равнище е Франция: по линия на програмата „Франция 2030“ е обявена покана за представяне на предложения за проекти, с която се подкрепят усилията на велосипедната промишленост за производство на велосипеди и свързано с тях оборудване във Франция⁹⁵. Освен това Франция създаде инициативата Filière vélo⁹⁶. Тази инициатива, която обединява асоциации на заинтересовани страни от икономическия, институционалния и териториалния сектор, насърчава споделена визия и мерки за подпомагане на развитието на различните бизнес сегменти на велосипедната промишленост във всички региони на Франция.

8. ГЛАВА VII: ПОДПОМАГАНЕ НА МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТУРИЗЪМ

Мултимодалността е част от ръководните принципи на устойчивата градска мобилност. В Европейската декларация относно велосипедния транспорт се подчертава ключовата роля на велосипедния транспорт за подобряването на мултимодалната свързаност, включително в контекста на туризма, особено в комбинация с железопътния и автобусния транспорт, както в градските, така и в селските райони. През последните години насърчаването на мултимодални решения чрез интегрирането на велосипедния транспорт с други видове транспорт е предмет на няколко законодателни и политически инициативи. Преразгледаният Регламент относно правата и задълженията на пътниците,

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the.3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the.3.5%20million%20(%2D34%25)

⁹³ Проведено от Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Потенциал на нидерландския велосипеден сектор за реализиране на доходи в международен план: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

използващи железопътен транспорт⁹⁷, съдържа нови и подобрени правила за превоза на велосипеди във влаковете. Той също така изисква от юни 2025 г. процедурите за възлагане на обществени поръчки за нови и основно модернизирани влакове да включват изискване за най-малко четири специални места за превоз на сглобени (а не само сгънати) велосипеди⁹⁸. За някои видове услуги държавите членки могат да определят като минимален достатъчен брой повече от четири места. Тези правила се прилагат за всички железопътни пътнически услуги в ЕС⁹⁹.

В Път за преход в туризма¹⁰⁰ се отдава голямо значение на устойчивата мобилност, включително на велосипедния транспорт. В последния доклад за преглед е очертан измерим напредък в изпълнението: няколко ангажимента, поети от заинтересовани страни и регионални и местни органи, се отнасят до мерки, свързани с велосипедния транспорт, като например разработване и подобряване на инфраструктурата за велосипеден транспорт и зарядните станции от регионални и местни администрации, както и определяне на конкретни цели от НПО за увеличаване на активната и устойчива мобилност, и по-специално велосипедния туризъм¹⁰¹. В момента се разработва стратегия на ЕС за устойчив туризъм, която ще бъде публикувана през 2026 г. Тази стратегия има за цел да се създаде модел на конкурентен, устойчив и приобщаващ туризъм и също така въпросите на устойчивата мобилност да бъдат разглеждани наред с тези в ключовите приоритетни области.

На национално равнище ЕГГМ имаше възможност да проследи вдъхновяващи примери за мултимодална свързаност и велосипеден туризъм. Чешкото партньорство за градска мобилност, съвместно с чешкото министерство на транспорта, прилага двустранен подход за подкрепа на мултимодалността и велосипедния туризъм. Чрез проекта Danube Active2&Public Transport (A2PT)¹⁰² двете структури работят за подобряване на полезните взаимодействия между велосипедния туризъм и обществения транспорт в целия регион. Това се постига чрез подобряване на съоръженията за превоз на велосипеди в автобусите и влаковете, модернизиране на сигурните паркинги в транспортните възли и поддържане на онлайн портал с велосипедни карти, което способства за свързването на общините с безопасна мрежа от транспортни маршрути, подходящи за велосипедистите, които пътуват до работа, училище, за отдих или туризъм. Испанското министерство на транспорта и устойчивата мобилност неотдавна отпусна на общините 10 милиона евро за въвеждане на нови схеми за съвместно ползване на велосипеди и за разширяване на съществуващите¹⁰³. Във Франция заинтересованите страни изготвиха национална стратегия за велосипедния туризъм¹⁰⁴. В Германия федералното правителство подкрепя

⁹⁷ Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (преработен текст) (ОВ L 172, 17.5.2021 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Железопътните предприятия могат да определят различен брой в своите планове за превоз на велосипеди. Когато железопътните предприятия решат да изготвят такива планове, те следва да се консултират с обществеността.

⁹⁹ Държавите членки могат обаче да решат да освободят градските и крайградските железопътни превози на пътници от тези специфични правила за превоз на велосипеди във влаковете. Само шест държави членки са нотифицирали на Комисията пълни (AT, HU, PT, RO, SK) или частични (FR) изключения от посочените правила за тези услуги: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ Член 47 от Кралски указ-закон 1/2025 от 28 януари за одобряване спешни мерки в областта на икономиката, транспорта, социалното осигуряване и за справяне с уязвими ситуации (BOE-A-2025-1560): [Кралски указ-закон 1/2025 от 28 януари за одобряване спешни мерки в областта на икономиката, транспорта, социалното осигуряване и за справяне с уязвими ситуации \(BOE-A-2025-1560\)](#).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

чрез специална програма за финансиране различни мерки за свързване на обществения с велосипедния транспорт в цялата страна. Това включва сигурни съоръжения за паркиране на лични велосипеди до централните гари и спирките на обществения транспорт¹⁰⁵.

9. ГЛАВА VIII: ПОДОБРЯВАНЕ НА СЪБИРАНЕТО НА ДАННИ ЗА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ

Вследствие на сегашната липса на данни за велосипедния транспорт в целия ЕС, съчетана с липсата на хармонизирани методи за събиране на данни и за наблюдение на напредъка, възникват значителни пропуски в знанията.

Целта на финансираното от ЕС изследване на текущото състояние и възможното развитие на велосипедната инфраструктура в Европейския съюз (проучването Cycling Counts) е да се установи **единна за ЕС базова линия на велосипедната инфраструктура**. В него се определя методика за събиране на данни за велосипедния транспорт и наблюдение на напредъка в четири измерения: велосипедна мрежа, ползване на велосипеди, безопасност на велосипедистите и услуги, свързани с велосипедния транспорт. Според предварителните резултати досега са идентифицирани над **900 000 km самостоятелни и крайпътни велосипедни алеи** на равнище ЕС¹⁰⁶. Освен това изглежда, че проучването потвърждава големите различия между идентифицираните национални, регионални и местни набори от данни по отношение на показателите за географско покритие и качество на инфраструктурата. Данните за велосипедния транспорт на национално, регионално и местно равнище са фрагментирани. Това се отразява на качеството на данните и засяга значително оперативната съвместимост и използваемостта на данните в различните платформи. Констатациите подчертават необходимостта от стандартизирани практики по отношение на метаданните, за да се улесни интегрирането и хармонизирането на данните, и в крайна сметка — необходимостта от всеобхватна и последователна използваемост на наборите от данни в ЕС. От друга страна, в проучването са отбелязани усилия за създаване на национални стандарти, платформи и набори от данни за велосипедната инфраструктура в 18 от 27-те държави членки. Това предполага необходимост от ръководства, сътрудничество и хармонизация и на равнището на ЕС.

Тази работа до голяма степен се основава и е част от текущите усилия на Евростат както за подобряване на статистиката и събирането на данни за велосипедния транспорт, така и за разработване на по-добри дефиниции и показатели, свързани с велосипедния транспорт. През 2024 г. Евростат започна преразглеждане на общия въпросник и речника по транспортна статистика в сътрудничество с Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и Международния транспортен форум. При тази работа бяха взети предвид проблеми, свързани например с начините за събиране на статистически данни за активната и споделената мобилност, за определяне на понятието „велосипедна инфраструктура“ и за събиране на съпоставими данни за велосипедния транспорт. Общият въпросник в момента се актуализира, за да се включат променливи за различните видове велосипедна инфраструктура, които ще се събират от 2026 г. нататък. Приемат се и актуализирани дефиниции на различните видове

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ Основни резултати на равнището на ЕС: 303 346 km самостоятелни велосипедни алеи, 30 080 km крайпътни велосипедни алеи и 581 021 km обезопасени велосипедни алеи от смесен тип: Обща дължина на мрежата: 914 447 km.

велосипедна инфраструктура, които ще бъдат публикувани до края на 2025 г. в шестото издание на речника по транспортна статистика.

Очаква се данните, свързани с велосипедния транспорт, да станат по-достъпни благодарение на прилагането на Делегирания регламент за информационните услуги за мултимодални пътувания¹⁰⁷ и на предстоящия регламент за изпълнение относно показателите за градска мобилност съгласно Регламента за трансевропейската транспортна мрежа. Регламентът за информационните услуги за мултимодални пътувания включва задължение за осигуряване на достъп до информация за всички видове редовен транспорт, транспорт по заявка и личен транспорт чрез националните точки за достъп¹⁰⁸. Това задължение се отнася за данни, които вече съществуват в цифров формат, включително някои данни, свързани с велосипедния транспорт. Комисията подкрепя усилията за подобряване на достъпността на данните чрез националните точки за достъп в контекста на организацията NAPCORE¹⁰⁹, която се съфинансира от Механизма за свързване на Европа. В рамките на няколко теми NAPCORE анализира данни за паркирането на велосипеди, данни за велосипедния транспорт в реално време и данни за велосипедната инфраструктура.

Мерките по отношение на велосипедната инфраструктура и планирането на мобилността в рамките на Годишната работна програма на Съюза относно европейската стандартизация за 2025 г.¹¹⁰ включват конкретно разработването на европейски стандарти за велосипедната мрежа с цел да се подпомогне планирането на маршрути в реално време. Благодарение на тези мерки също така ще се оптимизира велосипедната инфраструктура и ще се подобри управлението на трафика чрез стандартизиране на данните за мрежите от велосипедни алеи, паркирането на велосипеди и поведението на велосипедистите.

ЕГГМ имаше възможност да идентифицира различни видове национални мерки, които допринасят за изучаването на тенденциите във велосипедния транспорт, инфраструктурата и поведението на ползвателите, включително нови набори от данни, проучвания и инструменти, които служат за систематично подобряване на събирането и анализа на данни. Например шведската транспортна администрация (Trafikverket) публикува доклад¹¹¹, в който са събрани съществуващите национални данни за развитието на велосипедния транспорт през последните години. По този начин се получава по-ясна представа за тенденциите по отношение на ползването на велосипедния транспорт и за наличието и безопасността на инфраструктурата, което помага за това политиките на национално равнище да се разработват въз основа на данни. Ползена информация беше получена и от два финансирани от ЕС проекта, насочени към интелигентния велосипеден транспорт, а именно: MegaBITS¹¹² и MERIDIAN¹¹³. По линия на тези проекти беше разработена европейска пътна карта за

¹⁰⁷ Делегиран регламент (ЕС) 2024/490 на Комисията от 29 ноември 2023 година за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (ОВ L, 2024/490, 13.2.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Годишна работна програма на Съюза относно европейската стандартизация за 2025 г. (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

интелигентен велосипеден транспорт¹¹⁴, в която е представена основана на данни стратегия за интегриране на цифрови инструменти във велосипедната инфраструктура и политиката в областта на велосипедния транспорт в ЕС.

10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Европейската декларация относно велосипедния транспорт представлява важен етап по пътя към признаването на ролята на велосипедния транспорт в общата транспортна политика. Въпреки че много от инициативите и примерите, описани в настоящия доклад, не могат да бъдат определени като пряк резултат от декларацията, броят и разнообразието на мерките са свидетелство за растящата динамика и увеличеното признание на положителните резултати, свързани с политиките и мерките в областта на велосипедния транспорт.

Въпреки че все още е твърде рано да се оцени дългосрочният ефект от декларацията, вече се забелязват обещаващи тенденции. С по-нататъшно наблюдение на равнището на ЕС и на национално и местно равнище, последователното прилагане на заложените в декларацията принципи вероятно ще доведе до още по-положителни резултати в бъдеще. Това ще създаде условия за преход към по-устойчива, по-достъпна (в т.ч. във финансово отношение), по-безопасна и по-здравословна мобилност, която ще генерира висока добавена стойност за ЕС и неговата икономика.

Широко признание получава създаването на специални платформи за обмен на опит и най-добри практики в областта на велосипедния транспорт между държавите членки чрез наскоро създадените национални звена за контакт по въпросите на велосипедния транспорт, както и със заинтересованите страни чрез експертната група по градска мобилност. Такива инициативи вероятно ще доведат до ползотворно сътрудничество.

Нееднакъв е напредъкът по отношение на изпълнението на ангажиментите, заложи в всяка от осемте глави на декларацията. В по-напреднал етап е изпълнението по отношение на политиките, инфраструктурата и инвестициите в областта на велосипедния транспорт. Това се дължи на дългосрочния им характер, на добрите практики, които вече съществуват в няколко държави членки и на натрупания досега опит.

Необходимо е обаче да се направи повече.

Въпреки че повечето държави членки са въвели политики и мерки за велосипедния транспорт, останалите се приканват да направят същото. Освен това всички се приканват да използват пълноценно съществуващите възможности за финансиране от ЕС, като например тези по линия на Социалния фонд за климата.

Следва да се обърне внимание на следните области за подобряване на велосипедната инфраструктура в ЕС: i) логистична инфраструктура на велосипедния транспорт (например микрохъбове), ii) решения за безопасно паркиране на велосипеди, iii) инфраструктура за зареждане в сгради, iv) инфраструктура за превоз на велосипеди във влаковете и v) обща безопасност на велосипедната инфраструктура. Подобрените мерки за безопасност, като самото проектиране на инфраструктурата и по-стриктното прилагане на правилата, са наистина от решаващо значение за решително намаляване на

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf.

смъртността и травматизма сред велосипедистите. Освен това при проектирането на велосипедната инфраструктура следва да се има предвид и нейното адаптиране към изменението на климата.

Изготвянето на общ преглед на мерките за борба с кражбите на велосипеди в ЕС би било първата стъпка към задълбочаване на разбирането на разглежданите въпроси и към оценка дали едно съвместно действие, координирано на равнището на ЕС, би осигурило добавена стойност.

За по-нататъшните редовни оценки на напредъка ще са необходими по-изчерпателни и систематични практики за събиране и мониторинг на данни, като структуриран принос следва да дават публичните органи, заинтересованите страни и отрасълът. Освен това от ключово значение ще е предоставянето на данни за велосипедния транспорт, както е определено в Делегиран регламент (ЕС) 2024/490 (информационни услуги за мултимодални пътувания). Друг много важен фактор за наблюдението на развитието на велосипедната инфраструктура в Европа ще бъде използването на резултатите от проучването Cycling Counts.

И накрая, за да се постигне значително ускоряване на напредъка, се изисква допълнително внимание по теми като приобщаването и взаимодействието с отрасъла.