

Bruxelles, 13 octombrie 2025
(OR. en)

13881/25

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

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	30 septembrie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2025) 566 final
Subiect:	RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN privind progresele către punerea în aplicare a Declarației europene privind deplasarea cu bicicleta

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 566 final.

Anexă: COM(2025) 566 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.9.2025
COM(2025) 566 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

**privind progresele către punerea în aplicare a Declarației europene privind deplasarea cu
bicicleta**

1. INTRODUCERE

Declarația europeană privind deplasarea cu bicicleta¹ este o declarație politică comună, semnată de Parlamentul European, Consiliu și Comisia Europeană la 3 aprilie 2024. Declarația este primul document care recunoaște mersul cu bicicleta ca una dintre formele de transport și de recreere cele mai durabile, mai accesibile și mai favorabile incluziunii, mai rentabile și mai sănătoase, cu o valoare adăugată ridicată pentru UE și economia noastră.

Transporturile sunt esențiale pentru incluziunea socială și dezvoltarea economică, pentru crearea de locuri de muncă și promovarea accesului la serviciile esențiale. Totuși, acestea reprezintă în continuare o sursă semnificativă de emisii de gaze cu efect de seră și de poluare. Prezenta declarație își propune să valorifice întregul potențial al mersului cu bicicleta în UE pentru a contribui la abordarea acestor provocări.

Declarația stabilește direcția pentru politicile și inițiativele existente și viitoare legate de mersul cu bicicleta.

Aceasta prezintă opt principii și 36 de angajamente politice care urmează să fie asumate la nivelul UE, la nivel național, regional și local, pentru a orienta evoluțiile viitoare ale politicilor și punerea în aplicare coerentă a măsurilor. Deși nu are caracter juridic obligatoriu, declarația are o semnificație politică considerabilă, recunoscând că promovarea și punerea în aplicare a principiilor sale reprezintă un angajament și o responsabilitate comune ale UE și ale statelor sale membre.

Pentru fiecare capitol al declarației, prezentul raport intermediar prezintă o imagine de ansamblu a acțiunilor întreprinse în contextul politicilor, măsurilor și inițiativelor privind mersul cu bicicleta la nivel european, național, regional și local care contribuie la punerea în aplicare a principiilor declarației. Raportul oferă exemple de progrese înregistrate în acest sens și descrie posibile modalități de promovare a mersului cu bicicleta pentru a crește și a facilita utilizarea pe scară largă a bicicletei.

2. CAPITOLUL I: ELABORAREA ȘI CONSOLIDAREA POLITICILOR PRIVIND MERSUL CU BICICLETA

La nivelul UE, ca urmare imediată a Declarației europene privind deplasarea cu bicicleta, Comisia Europeană a invitat statele membre să își desemneze punctele naționale de contact pentru deplasarea cu bicicleta. Această nouă rețea specifică discută provocările comune, face schimb de bune practici și de măsuri de punere în aplicare și monitorizează progresele înregistrate la nivelul UE și la nivel național. Rețeaua cuprinde puncte de contact naționale din 26 de state membre² și a fost instituită în mod oficial în cadrul grupului de experți privind mobilitatea urbană (EGUM)³. În plus, pentru a asigura o abordare favorabilă incluziunii și pentru a implica în mod activ o gamă mai largă de părți interesate, inclusiv asociații ale orașelor și regiunilor și reprezentanți ai industriei, în cadrul EGUM a fost creat un subgrup specific pentru a monitoriza punerea în aplicare a declarației.

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

² La momentul elaborării raportului intermediar, Italia nu desemnase încă un punct național de contact pentru deplasarea cu bicicleta.

³ [E03863](#) instituit prin [Decizia Comisiei \[C\(2022\) 5320\]](#).

EGUM a identificat și a urmărit peste 20 de măsuri naționale, inclusiv strategii, planuri, declarații și evoluții politice noi sau actualizate recent privind deplasarea cu bicicleta⁴. Unele dintre aceste măsuri au fost adoptate ca urmare directă a declarației. Până în prezent, 14 state membre ale UE au pus în aplicare o strategie națională privind deplasarea cu bicicleta sau un plan similar⁵. Mai multe țări lucrează la elaborarea de noi planuri de politică și la actualizarea sau punerea în aplicare a celor existente. De exemplu, Lituania a făcut un important pas înainte prin adoptarea primei sale strategii naționale privind deplasarea cu bicicleta⁶. De asemenea, statul a introdus un nou regulament privind planificarea și proiectarea infrastructurii pentru biciclete⁷, stabilind standarde naționale pentru a garanta infrastructuri pentru biciclete, care să fie sigure, accesibile și de înaltă calitate.

Declarația a încurajat, de asemenea, autoritățile municipale să ia măsuri.

De exemplu, orașul Parma (din Italia) a prezentat o scrisoare de angajament pentru punerea în aplicare a Declarației europene privind deplasarea cu bicicleta⁸, axându-se pe dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii sale pentru biciclete, promovând mersul cu bicicleta ca formă preferată de transport zilnic și sprijinind întreprinderile și serviciile legate de deplasarea cu bicicleta.

Între timp, zona metropolitană a Barcelonei (Spania) a aprobat în mod oficial Declarația europeană privind deplasarea cu bicicleta în cadrul sesiunii plenare a Consiliului metropolitan⁹. Eforturile de realizare a neutralității climatice s-au axat pe (i) dezvoltarea infrastructurii existente pentru biciclete, (ii) implementarea și optimizarea spațiilor de parcare securizate pentru biciclete, (iii) sprijinirea partajării bicicletelor publice metropolitane și (iv) organizarea de activități de formare și educaționale.

Mai multe orașe din UE demonstrează, de asemenea, progrese și un angajament ferm de elaborare, adaptare și consolidare a politicilor și strategiilor privind deplasarea cu bicicleta în vederea atingerii obiectivelor ambițioase de neutralitate climatică. Acestea s-au angajat să îndeplinească obiectivele respective prin intermediul contractelor urbane privind clima¹⁰ în cadrul misiunii „100 de orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”¹¹. De exemplu, orașul Dresda (din Germania) urmărește să crească cota mersului cu bicicleta la 75 % până în 2035, în timp ce orașul Aarhus (din Danemarca) intenționează să crească această cotă la 50 % până în 2030, iar orașul Gävle intenționează să devină unul dintre orașele suedeze cu gradul cel mai înalt de utilizare a bicicletei până în 2025, termen până la care își propune să dubleze numărul deplasărilor cu bicicleta față de anul 2018.

Privind dincolo de frontierele UE, adoptarea Declarației UE privind deplasarea cu bicicleta a inspirat inițiative similare, cum ar fi „Declarația privind mobilitatea verde a părților din Europa de Sud-Est și a participanților observatori: progresând împreună către o mobilitate verde” în

⁴ Contribuția EGUM la raportul intermediar: 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?fwid=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_en.

cadrul Summitului privind mobilitatea verde, organizat de Comunitatea transporturilor¹² în perioada 6-7 iunie 2024 la Sarajevo (Bosnia și Herțegovina)¹³.

Între timp, mai multe alte acțiuni la nivelul UE/la nivel național/la nivel local stimulează dezvoltarea/adoptarea deplasării cu bicicleta în UE.

Planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD)

Regulamentul (UE) 2024/1679¹⁴, care marchează o nouă etapă esențială la nivelul UE, introduce o cerință legală pentru 431 de zone urbane de a adopta un PMUD până în 2025. Acesta prevede, de asemenea, dezvoltarea, până în 2030, a unor noduri multimodale pentru călători pentru a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru, inclusiv facilitarea accesului la infrastructura de transport public și la mobilitatea activă. Regulamentul include cerințe de asigurare a continuității și accesibilității pistelor pentru biciclete în contextul construirii sau modernizării infrastructurii feroviare și de creare a unor locuri de parcare pentru biciclete în apropierea gărilor, cu scopul de a promova modurile active de transport.

Versiunea actualizată a documentului de orientare din 2019 privind modul de sprijinire și încurajare a deplasării cu bicicleta ca parte a unui PMUD va fi prezentată la sfârșitul anului 2025 și va integra cele mai recente cunoștințe și bune practici, pentru a ajuta orașele să își îmbunătățească infrastructura pentru biciclete, politicile și activitățile de promovare în acest domeniu.

Multe orașe au inclus în PMUD măsuri care acordă prioritate mersului cu bicicleta. De exemplu, orașul Münster (din Germania) se axează pe construirea de străzi de înaltă calitate care favorizează deplasarea cu bicicleta și pe modernizarea rețelei pentru biciclete, în timp ce orașul Barcelona (din Spania) a elaborat un *program pentru biciclete și vehicule de mobilitate personală* în cadrul planului său de mobilitate urbană pe 2024, care se axează pe îmbunătățiri ample ale rețelei și pe creșterea siguranței infrastructurii pentru biciclete. În orașul Bologna (din Italia), planificarea mobilității a servit, pentru prima dată, drept punct de plecare pentru elaborarea planului teritorial metropolitan¹⁵. Planul ajută 55 de municipalități din zona metropolitană să își alinieze politicile de amenajare a teritoriului și strategiile de mobilitate. Acest lucru se realizează prin integrarea unor instrumente operaționale de bază și a unor strategii sectoriale esențiale, cum ar fi planul metropolitan pentru deplasarea cu bicicleta. Orașul Vilnius a primit titlul de Capitală europeană verde¹⁶ pentru 2025 ca lider în tranziția verde a orașului, inclusiv în ceea ce privește măsurile privind deplasarea cu bicicleta în conformitate cu PMUD, cum ar fi dezvoltarea continuă a pistelor pentru biciclete și un nou standard de infrastructură stradală care acordă prioritate mobilității active.

Modele de mobilitate

¹² Comunitatea transporturilor este o organizație internațională în domeniul mobilității și al transporturilor. Aceasta are 36 de participanți – statele membre ale Uniunii Europene reprezentate de Comisia Europeană, cele șase părți din Europa de Sud-Est (Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Kosovo*, Muntenegru, Republica Macedonia de Nord și Republica Serbia) și cei trei participanți observatori (Georgia, Republica Moldova și Ucraina). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Anexa II – Angajamentul pentru un viitor mai verde – Declarația privind deplasarea cu bicicleta ca mod de transport durabil)].

¹⁴ Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, JO L, 2024/1679, 28.6.2024, 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.

Pornind de la o analiză cuprinzătoare efectuată în toate statele membre ale UE în 2021, în care primul set de rezultate a fost prezentat în „Studiul privind noile modele de mobilitate în orașele europene”¹⁷ din 2022, un studiu în curs al UE extinde în prezent analiza datelor pentru a oferi o mai bună înțelegere a efectelor caracteristicilor sociodemografice asupra obiceiurilor de deplasare. Studiul vizează deplasarea cu bicicleta ca unul dintre modurile de deplasare analizate. Rezultatele studiului ar trebui să ofere informații suplimentare cu privire la gradul de utilizare a bicicletei și la potențialele evoluții viitoare. O analiză preliminară indică faptul că ponderea deplasării cu bicicleta rămâne relativ constantă la nivel național.

Gestionarea mobilității

Premiul anual MOBILITYACTION¹⁸ reprezintă o recunoaștere a excelenței în sistemele de gestionare a mobilității de către întreprinderi, instituții, organizații ale societății civile, inițiative cetățenești și municipalități. În ultimii doi ani ai campaniei, numeroși finaliști au lansat inițiative de impact pentru a promova deplasarea cu bicicleta. Printre exemple se numără platformele online interactive care încurajează studenții să se deplaseze cu bicicleta sau pe jos, serviciile de întreținere a bicicletelor la locul de muncă și concursuri de deplasare cu bicicleta până la școală.

În plus, numeroase orașe promovează activități de gestionare a mobilității. Orașul Budapesta (din Ungaria) se remarcă prin planul său de mobilitate la locul de muncă, care încurajează întreprinderile să își asume un rol activ în schimbarea obiceiurilor angajaților lor în ceea ce privește naveta, favorizând alternative de transport mai durabile. Planul orașului Budapesta include inițiative precum „Bikebus” și „Bike to Work”, care promovează deplasarea cu bicicleta prin organizarea de deplasări în grup și campanii la locul de muncă.

Un raport al Federației Cicliștilor Europeni (ECF) evidențiază modul în care închirierea de biciclete de către întreprinderi în cadrul programelor de gestionare a mobilității, inițiată în Germania, a generat o flotă activă de 2,1 milioane de biciclete închiriate până la sfârșitul anului 2024, cu o rată medie anuală de creștere de 30 % începând din 2019¹⁹.

Pentru a explora, a analiza și a evalua în continuare eficacitatea sistemelor de gestionare a mobilității care influențează schimbările comportamentale în direcția mobilității active, Comisia a lansat în 2024 o cerere de propuneri specifică în cadrul căreia un proiect selectat ar putea primi 5 milioane EUR²⁰.

Promovarea deplasării cu bicicleta ca formă sănătoasă de transport sau de recreere

Premiile anuale „Capitala europeană verde” și „Leaf Awards”²¹ oferă orașelor o recunoaștere care demonstrează un angajament remarcabil față de durabilitatea mediului în domenii esențiale, cum ar fi calitatea aerului, reducerea zgomotului, atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea. Promovarea și punerea în aplicare a unor soluții de mobilitate urbană durabilă, cum ar fi măsurile privind mersul cu bicicleta, reprezintă o parte importantă a acestei

¹⁷ [Studiu privind noile modele de mobilitate în orașele europene – Oficiul pentru Publicații al UE; *New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics - European Commission*](#) (Studiu privind noile modele de mobilitate: perspective asupra mobilității pasagerilor și a logisticii urbane) – Comisia Europeană.

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: *Mobility Management Plans and Behavioural Change*](#) (Planuri de gestionare a mobilității și schimbări comportamentale), CSA 5M, deschiderea procedurii: 17 septembrie 2024, termenul-limită (termenele-limită): 16 ianuarie 2025.

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

recunoașteri. În mod similar, Acordul privind orașele verzi²², o inițiativă a UE care vizează îmbunătățirea guvernantei în domeniul mediului la nivel urban în întreaga Europă, se aliniază la mersul cu bicicleta, încurajând orașele să își îmbunătățească calitatea aerului, să reducă poluarea fonică și să extindă zonele verzi, promovând astfel mobilitatea activă și durabilă.

Prin campanii de sensibilizare și de promovare, Săptămâna Europeană a Mobilității²³ și-a dedicat ediția din 2024 temei „Spațiului public comun”. La campanie au participat peste 2 700 de orașe din peste 45 de țări din întreaga lume²⁴. Infrastructura sigură pentru biciclete și bunele practici au fost, de asemenea, punctul central al programului Schimbul UE în materie de siguranță rutieră²⁵.

Inițiativa CIVITAS a organizat un forum de schimburi pentru politicieni²⁶ cu privire la punerea în aplicare a declarației, subliniind importanța colaborării la toate nivelurile.

La nivel național, EGUM a identificat mai multe campanii de sensibilizare, consultări publice și cursuri de formare pentru profesioniști și alte forme specifice de implicare²⁷. De exemplu, în Cehia, a fost lansată o campanie cu accent pe măsurile de liniștire a traficului la nivelul orașelor și al regiunilor, inclusiv pe promovarea mersului cu bicicleta²⁸. În Franța, Centrul de studii și expertiză privind riscurile, mediul, mobilitatea și planificarea urbană (CEREMA) dispune de o platformă deschisă de colaborare pentru schimbul de bune practici, provocări și cunoștințe, având un grup special conceput pentru mersul cu bicicleta²⁹. Platforma este disponibilă gratuit autorităților locale, serviciilor guvernamentale, asociațiilor, instituțiilor academice, ONG-urilor și societății civile. Este un loc pentru schimbul și diseminarea noutăților, precum și pentru schimbul de feedback și de resurse cu privire la toate subiectele legate de mersul cu bicicleta (servicii, formare, comunicații, gestionarea mobilității, dezvoltare etc.).

La nivel regional, Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität a oferit un curs de formare avansată pentru proiectanții de sistematizare a traficului pietonal și pentru biciclete, pentru a-i ajuta să își perfecționeze competențele și pentru a încuraja planificarea traficului într-un mod favorabil deplasării cu bicicleta și orientat către deplasarea cu bicicleta³⁰.

Orașe precum Ioannina (Grecia), Padova (Italia) și Wrocław (Polonia) oferă exemple de implicare publică prin ateliere, campanii de comunicare și programe de acțiune locală. Acestea contribuie la conturarea și validarea măsurilor și a proiectelor legate de mersul cu bicicleta la nivel municipal.

Analizând în continuare promovarea, schimbul de cunoștințe, bunele practici și formarea, se desfășoară, de asemenea, inițiative valoroase la nivel internațional. În special, Țările de Jos, împreună cu Belgia și Luxemburg, au inițiat programul³¹ global de consolidare a capacităților „ACTIVE” în 2023. Programul reprezintă o alianță a părților interesate din domeniul mobilității active, care vizează formarea a 10 000 de experți în domeniul mobilității active în sudul global și în țările cu venituri mici și medii în termen de 10 ani.

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

²³ Campania emblematică anuală a Comisiei Europene privind mobilitatea durabilă, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPEAN MOBILITY WEEK | Orașele și localitățile participante](https://europeanmobilityweek.eu/orasale-si-localitatile-participante).

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>.

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/>.

3. CAPITOLUL II: ÎNCURAJAREA UNEI MOBILITĂȚI FAVORABILE INCLUZIUNII, SĂNĂTOASE ȘI LA PREȚURI ACCESIBILE

Majoritatea evoluțiilor de la nivelul UE s-au axat pe sensibilizarea cu privire la beneficiile pentru sănătate ale mersului cu bicicleta și pe reducerea poluării atmosferice și fonice.

Acțiunile de promovare a mersului cu bicicleta contribuie la prevenirea bolilor netransmisibile și pot reduce riscul total de mortalitate cu 10 %³². În cadrul inițiativei UE privind bolile netransmisibile intitulată „Mai sănătoși împreună”³³, Comisia sprijină statele membre în acțiunile de promovare a sănătății și de prevenire a bolilor. Prin intermediul programului „UE pentru sănătate”³⁴, Comisia sprijină activitatea de colaborare („acțiuni comune”) între statele membre și proiectele conduse de părțile interesate pentru a promova activitatea fizică, inclusiv mersul cu bicicleta. Un exemplu în acest sens este acțiunea comună PreventNCD³⁵, sprijinită cu 76 de milioane EUR, care conține un pachet de lucru specific privind mediile de viață sănătoase, care urmărește să pună în aplicare și să evalueze intervențiile privind principalii factori determinanți ai sănătății, inclusiv activitățile privind mediile fără mașini și activitatea fizică sau mediile urbane. Comisia sprijină identificarea și colectarea celor mai bune și promițătoare practici prin intermediul portalului UE privind cele mai bune practici în domeniul sănătății publice³⁶, unde sunt disponibile practici utile bazate pe dovezi menite să servească drept surse de inspirație și pentru posibile transferuri.

Ca rezultat direct al adoptării declarației, a fost lansată o cerere de propuneri specifică în valoare de 12 milioane EUR, ca parte a programului de lucru al misiunilor Orizont Europa pentru 2025 (sprijinit în comun de misiunea privind cancerul și de misiunea „100 de orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”) pentru a spori și mai mult gradul de utilizare a bicicletei cu scopul de a obține beneficii pentru sănătate și de a stimula mobilitatea activă în orașele din UE³⁷.

UE dispune de un cadru de politică de lungă durată care reglementează calitatea aerului și nivelurile de zgomot ambiental, al cărui scop este de a-și proteja locuitorii³⁸. Recenta revizuire a Directivei privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa³⁹ include

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity](#) (Promovarea deplasării cu bicicleta poate salva vieți și poate promova sănătatea în întreaga Europă prin îmbunătățirea calității aerului și intensificarea activității fizice).

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative](#) (Mai sănătoși împreună – Inițiativa UE privind bolile netransmisibile) – Comisia Europeană.

³⁴ [Programul „UE pentru sănătate” 2021-2027 – Pentru o Uniune Europeană mai sănătoasă – Comisia Europeană.](#)

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants](#). (Reducerea poverii cancerului și a bolilor netransmisibile în Europa prin strategii coordonate privind factorii determinanți ai sănătății) [Focusing on effective policies, societal and personal risk factors](#) (Reducerea poverii cancerului și a bolilor netransmisibile în Europa prin strategii coordonate privind factorii determinanți ai sănătății. Axarea pe politici eficiente, factori de risc societali și personali).

³⁶ [Portalul de bune practici.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: *Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure* (Dezvoltarea obișnuinței mersului pe jos și cu bicicleta: valorificarea beneficiilor pentru sănătate, reducerea emisiilor și integrarea mobilității active și a dispozitivelor de micromobilitate cu tehnologii și infrastructuri inteligente); [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Raportul special din 2025 al Curții de Conturi Europene intitulat „Poluarea urbană în UE, [Raportul special nr. 02/2025: Poluarea urbană în UE – Orașe cu aer mai curat, dar tot zgomotoase](#).”

³⁹ Directiva (UE) 2024/2881 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2024 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, JO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>.

mersul cu bicicleta și mersul pe jos printre măsurile de reducere a poluării aerului care trebuie incluse în planurile privind calitatea aerului pentru a încuraja un transfer modal către o mobilitate activă și forme de transport mai puțin poluante. Cele mai recente date din raportul prospectiv și de monitorizare privind reducerea la zero a poluării din 2025⁴⁰ și noul tablou de bord privind reducerea la zero a poluării⁴¹ subliniază că, deși s-au înregistrat unele îmbunătățiri în ceea ce privește poluarea aerului, nivelul total de zgomot emis de mijloacele de transport nu a scăzut semnificativ. O creștere a mobilității active ar putea avea o contribuție pozitivă la strategii mai proactive de gestionare a zgomotului.

EGUM raportează opt măsuri puse în aplicare începând din aprilie 2024, care vizează includerea tuturor grupurilor de vârstă, a genurilor și a grupurilor minoritare în deplasarea zilnică cu bicicleta. Promovarea bicicletelor electrice pare a fi o soluție pentru bicicliștii începători și persoanele în vârstă, în timp ce bicicletele pentru marfă sunt considerate o soluție care încurajează mai multe femei și familii să se deplaseze cu bicicleta. Printre exemplele notabile raportate de EGUM se numără programele de formare dedicate femeilor⁴² și lecțiile gratuite de mers cu bicicleta disponibile pentru diverse grupuri⁴³. De asemenea, sunt oferite exemple interesante în ceea ce privește îmbătrânirea activă⁴⁴ și mobilitatea activă în școli⁴⁵. Numeroase exemple suplimentare sunt oferite, de asemenea, de orașe prin intermediul contractelor lor urbane privind clima⁴⁶.

Măsurile legate de deplasarea cu bicicleta pot avea un rol pozitiv în reducerea sărăciei din perspectiva transporturilor. Atunci când vizează grupurile vulnerabile, astfel de măsuri pot fi finanțate prin planuri sociale pentru climă⁴⁷, care sunt legate de punerea în aplicare a Regulamentului privind Fondul social pentru climă (SCF)⁴⁸. În acest context, Comisia a emis o recomandare referitoare la sărăcia în materie de transporturi⁴⁹, adresată statelor membre, care ține cont de necesitatea de a lua în considerare măsuri legate de mersul cu bicicleta, cum ar fi infrastructura aferentă, subvenționarea achiziționării sau a leasingului de biciclete, de biciclete electrice și de biciclete pentru marfă pentru a sprijini utilizatorii de transport cu venituri mici.

⁴⁰ Raportul SEE-JRC 13/2024: <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 De exemplu, programul „TandEM Women in Cycling” („TandEM - împreună pentru încurajarea mersului cu bicicleta în rândul femeilor”), conceput de EIT Urban Mobility și BYCS, care oferă cursuri de formare online și în persoană pentru femeile din întreaga UE în vederea coordonării unor sesiuni de formare privind deplasarea cu bicicleta pentru alte femei (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ De exemplu, inițiativa „Vélo-écoles” a Métropole de Lyon, care oferă cursuri gratuite privind deplasarea cu bicicleta, promovând incluziunea și accesibilitatea (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ De exemplu, „Ghidul pentru mobilitatea cu bicicleta în condiții prielnice pentru persoanele în vârstă”, elaborat în urma proiectului ENTOURAGE finanțat de UE, care oferă un set de instrumente pentru orașele care doresc să promoveze mobilitatea activă în condițiile îmbătrânirii populației [*Age-friendly cycling – Towards inclusive urban mobility* (Deplasarea cu bicicleta pentru persoanele vârstnice – către o mobilitate urbană favorabilă incluziunii)].

⁴⁵ De exemplu, proiectul german desfășurat la nivel național și intitulat „Școala favorabilă mersului pe jos și cu bicicleta”, care a sprijinit în mod activ școlile primare și secundare în efectuarea de verificări cu privire la accesibilitatea mersului pe jos și a deplasării cu bicicleta la școala lor și în zonele înconjurătoare (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

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

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

⁴⁸ Regulamentul (UE) 2023/955 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de instituire a Fondului social pentru climă și de abrogare a Regulamentului (UE) 2021/1060, JO L 130, 16.5.2023, p.1 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj> – definește „sărăcia din perspectiva transporturilor” drept incapacitatea sau dificultatea persoanelor și a gospodăriilor de a face față costurilor transportului privat sau public sau lipsa transportului ori accesul limitat al acestora la transportul necesar pentru accesul lor la servicii și activități socioeconomice esențiale, ținând seama de contextul național și spațial.

⁴⁹ C(2025) 3068 final – Recomandarea Comisiei din 22.5.2025 referitoare la sărăcia în materie de transporturi: asigurarea unei mobilități abordabile, accesibile și echitabile <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>.

În plus, raportul din 2024 privind sărăcia din perspectiva transporturilor⁵⁰ a analizat posibili indicatori de măsurare a sărăciei din perspectiva transporturilor și a enumerat posibilele strategii de atenuare. În cele din urmă, campania „Săptămâna europeană a mobilității” a dedicat ediția sa din 2025 temei „Mobilitate pentru toți”⁵¹, axată pe tema sărăciei din perspectiva transporturilor.

În ceea ce privește măsurile de creștere a accesibilității deplasării cu bicicleta, statele membre pot aplica cote reduse de TVA pentru serviciile de furnizare, închiriere și reparare a bicicletelor, inclusiv a bicicletelor electrice⁵².

Există mai multe exemple de încurajare a mobilității favorabile incluziunii, sănătoase și la prețuri accesibile la nivel național și local.

Slovenia a adoptat măsuri de subvenționare a achiziționării de biciclete electrice⁵³, în special pentru naveta zilnică în zonele urbane.

În contractul său urban privind clima, orașul Leipzig (din Germania) a inclus măsuri prin care se oferă subvenții întreprinderilor pentru biciclete pentru marfă. De asemenea, orașul se implică în proiecte-pilot în domeniul logisticii neutre din punctul de vedere al emisiilor de carbon.

Campania neerlandeză „Kies de Fiets!” („Alegeți bicicleta”) stimulează întreprinderile să acorde angajaților lor o indemnizație de 23 de cenți pe km (neimpozabilă). Campania a fost lansată de Ministerul Infrastructurii și Gospodăririi Apelor și se axează pe încurajarea angajatorilor să își motiveze personalul să se deplaseze mai des cu bicicleta, prin asigurarea unor infrastructuri adecvate pentru deplasarea cu bicicleta și prin oferirea unei indemnizații pe numărul de kilometri parcurși pentru utilizatorii bicicletelor.

În Portugalia, începând din 2023, la vânzarea de biciclete se aplică o cotă redusă de TVA de 6 %. ECF utilizează un sistem de monitorizare online pentru a urmări aproximativ 300 de programe de stimulente fiscale și de prime pentru achiziționarea bicicletelor, organizate la nivel național, regional și local⁵⁴.

Pentru a încuraja un transfer modal, un proiect denumit „Bike2Green”⁵⁵ utilizează „gamificarea” pentru a promova deplasarea cu bicicleta în Stockholm (Suedia). Finanțat în cadrul componentei privind ocuparea forței de muncă și inovarea socială (EaSI) a Fondului social european Plus, proiectul dezvoltă un software brevetat pentru monitorizarea și recompensarea deplasărilor cu bicicleta prin rambursări în funcție de numărul de kilometri parcurși și premii în bani.

4. CAPITOLUL III: CREAREA UNEI INFRASTRUCTURI MAI EXTINSE ȘI MAI BUNE PENTRU BICICLETE

Pentru a spori utilizarea bicicletei, este necesară îmbunătățirea calității, cantității, continuității, siguranței și atractivității infrastructurii pentru biciclete. Infrastructura trebuie, de asemenea,

⁵⁰ Raport final pe 2024 – *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Sărăcia din perspectiva transporturilor: definiții, indicatori, factori determinanți și strategii de atenuare) 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 Directiva (UE) 2022/542 a Consiliului (JO L 107, 6.4.2022, p. 1).

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

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

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#).

adaptată la cerințele actuale și viitoare – incluzând biciclete pentru marfă (care sunt adesea mai mari), biciclete cu remorci (care sunt mai lungi) și bicicliști care se deplasează cu viteze diferite⁵⁶. Părțile interesate au semnalat următoarele domenii în care infrastructura europeană pentru biciclete ar putea fi îmbunătățită: (i) infrastructura logistică pentru biciclete (de exemplu, micronoduri), (ii) soluțiile sigure de parcare pentru biciclete, cum ar fi spațiile de parcare protejate în gări și zonele avansate de oprire în trafic pentru biciclete (*cycling boxes*) în zonele urbane, (iii) infrastructura de reîncărcare în clădiri, la locul de muncă, dar și în noduri importante din comunitate și în locurile aglomerate, cum ar fi supermarketurile, (iv) infrastructura pentru transportul bicicletelor în trenuri și (v) siguranța generală a infrastructurii pentru biciclete⁵⁷.

În același timp, Comisia lucrează în prezent la un document de orientare pentru proiectarea și calitatea infrastructurii sigure pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, inclusiv pentru bicicliști și utilizatorii dispozitivelor de micromobilitate⁵⁸. Un studiu specific⁵⁹, ale cărui rezultate urmează să fie publicate în 2026, va contribui la elaborarea unui astfel de document de orientare. Orientările pentru statele membre și măsurile de siguranță care rezultă din această activitate vor aborda, printre altele, separarea infrastructurii pentru utilizatorii vulnerabili de cea pentru trafic, după caz, sau gestionarea vitezei și diferite măsuri de liniștire a traficului. Acest lucru ar putea îmbunătăți, de asemenea, siguranța tuturor utilizatorilor drumurilor și ar putea contribui la proiectarea sigură a drumurilor, limitând gravitatea traumelor în cazul unui accident. EGUM a furnizat, de asemenea, informații autorităților locale cu privire la necesitatea de a spori siguranța infrastructurii pentru biciclete atunci când analizează tendințele viitoare în materie de mobilitate urbană, în conformitate cu adoptarea tot mai frecventă a măsurilor privind mersul cu bicicleta în planificarea urbană durabilă în orașe⁶⁰.

Directiva privind performanța energetică a clădirilor (DPEC)⁶¹ contribuie, de asemenea, la creșterea atractivității mersului cu bicicleta prin introducerea unor cerințe legale privind numărul minim de locuri de parcare pentru biciclete la locurile de muncă sau în clădirile rezidențiale și instalarea ulterioară a sistemelor de reîncărcare. Exemple bune pot fi găsite deja în transpunerea acestei directive în întreaga Europă, de exemplu în Portugalia⁶², Franța⁶³ și Belgia⁶⁴.

Multe orașe oferă numeroase exemple de acțiuni axate pe îmbunătățirea rețelei pentru biciclete și pe asigurarea conectivității. Orașul Lund (din Suedia) subliniază importanța conectivității între mediul urban și cel rural, recunoscând importanța legăturilor de transport fără întreruperi între oraș și comunitățile suburbane și rurale înconjurătoare prin construirea a șapte „piste

⁵⁶ Raportul EGUM pe tema „Viitorul mobilității urbane și al spațiului urban durabil și favorabil incluziunii”: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵⁷ Calea de tranziție pentru ecosistemul industrial al mobilității din UE, ianuarie 2024, [Mobility Transition Pathway](#) (Calea de tranziție pentru mobilitate).

⁵⁸ Astfel cum se solicită în temeiul articolului 4 alineatul (6) din Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, JO L 319, 29.11.2008, p. 59, JO L 183, 9.7.2019, p. 15.

⁵⁹ Orientări pentru proiectarea „marginilor care iartă ale drumurilor” și a „drumurilor care explică de la sine și a drumurilor care disciplinează de la sine”, precum și orientări privind cerințele de calitate referitoare la utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

⁶⁰ Raportul EGUM: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#) (Un viitor durabil și favorabil incluziunii al mobilității urbane în Europa).

⁶¹ Directiva (UE) 2024/1275 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2024 privind performanța energetică a clădirilor, JO L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>.

⁶² Pornind de la Directiva DPEC [Directiva (UE) 2024/1275] și extinzând-o în continuare.

⁶³ Elaborarea de bune practici privind locurile de parcare pentru biciclete în clădiri: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Regiunea Flandra a elaborat un *vademecum* privind infrastructura pentru biciclete ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)), cu un capitol dedicat infrastructurii de parcare pentru biciclete.

suplimentare” pentru biciclete în și către/dinspre oraș (81 de km în total). Orașul Taurage (din Lituania) s-a angajat să își extindă infrastructura pentru biciclete pentru a ajunge la așezările îndepărtate din apropierea zonelor de agrement și la comunitățile care desfășoară activități de grădinarit (aproximativ 86 de km de noi piste pentru biciclete). Orașul Ljubljana (din Slovenia) a extins rețeaua pentru biciclete atât în interiorul orașului, cât și în regiune, conectând-o la piste naționale pentru biciclete și îmbunătățind parcarile pentru biciclete și spațiile de depozitare sigure.

5. CAPITOLUL IV: CREȘTEREA INVESTIȚIILOR ȘI CREAREA UNOR CONDIȚII FAVORABILE PENTRU DEPLASAREA CU BICICLETA

Investițiile sunt esențiale pentru creșterea gradului de utilizare a bicicletelor. În ultimii ani au fost puse la dispoziția statelor membre și a autorităților locale resurse financiare semnificative la nivelul UE. Politica de coeziune a UE oferă statelor membre o sursă esențială de finanțare a infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta prin intermediul programelor naționale, regionale și transfrontaliere.

În special, Fondul european de dezvoltare regională furnizează cea mai mare parte a alocărilor pentru investițiile legate de deplasarea cu bicicleta. În total, 21 de state membre și un număr semnificativ de programe transfrontaliere au planificat investiții dedicate deplasării cu bicicleta⁶⁵. În perioada 2014-2020, 2,1 miliarde EUR au fost investite în construirea de piste pentru biciclete și căi pietonale în întreaga UE, de la 700 de milioane EUR în perioada de finanțare anterioară 2007-2013. În actuala perioadă de programare 2021-2027, 4,5 miliarde EUR au fost rezervate pentru o serie de investiții legate de deplasarea cu bicicleta, din care 3,2 miliarde EUR vor fi furnizate de UE și 1,3 miliarde EUR din resurse naționale. Aceste alocări ar trebui să sprijine peste 12 000 de kilometri de piste pentru biciclete noi sau îmbunătățite. De asemenea, sunt în curs de implementare proiecte de îmbunătățire a infrastructurii transfrontaliere pentru biciclete, în special în cadrul programelor Interreg. Proiectele respective nu vizează doar să promoveze turismul, ci și să ofere o alternativă la autoturisme navetiștilor transfrontalieri. Începând din 2021, aproximativ 163 de milioane EUR au fost alocate proiectelor privind mersul cu bicicleta în cadrul programelor Interreg.

În ceea ce privește mobilitatea rurală, inițiativele și proiectele privind deplasarea cu bicicleta pot fi sprijinite și de politica agricolă comună (PAC) pentru perioada 2023-2027. Printre exemplele de astfel de proiecte se numără: transformarea unei foste linii de cale ferată într-un coridor verde pentru deplasarea cu bicicleta, organizarea unor tururi de ciclism ca mijloc de promovare a interacțiunii sociale și a integrării, stațiile de încărcare a bicicletelor electrice, construirea de piste pentru biciclete și de soluții de mobilitate favorabile climei, promovarea unor trasee de cicloturism și organizarea de evenimente legate de deplasarea cu bicicleta pentru a îmbunătăți calitatea vieții și atractivitatea zonelor rurale⁶⁶. Acest lucru este în conformitate cu obiectivele și inițiativele din cadrul viziunii pe termen lung pentru zonele rurale ale Europei⁶⁷, care invită statele membre și regiunile să elaboreze strategii durabile de mobilitate rurală care necesită, printre altele, eforturi de sprijinire a soluțiilor de mobilitate cu emisii zero,

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure](#) (Analiza investițiilor din perioada 2021-2027: sprijin destinat infrastructurii pentru biciclete).

⁶⁶ Finanțare prin intermediul strategiilor de dezvoltare locală LEADER, al strategiilor privind satele inteligente și al investițiilor în servicii și infrastructuri de bază în zonele rurale. LEADER finanțează strategii de dezvoltare locală în întreaga Europă rurală în cadrul PAC, cu un buget al UE de 5 miliarde EUR pentru perioada 2023-2027.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: O viziune pe termen lung pentru zonele rurale ale UE - Către zone rurale mai puternice, conectate, reziliente și prospere până în 2040.](#)

cum ar fi mersul cu bicicleta, pistele pentru biciclete și conexiunile multimodale, inclusiv transportul activ.

Mecanismul de redresare și reziliență (MRR), prin intermediul planurilor naționale de redresare și reziliență, oferă de asemenea resurse semnificative pentru mobilitatea durabilă. O sumă totală de 650 de miliarde EUR a fost alocată statelor membre sub formă de granturi și împrumuturi în cadrul programului Next Generation EU. Mai multe măsuri includ sprijinirea infrastructurii pentru biciclete⁶⁸. Suma totală alocată proiectelor legate de deplasarea cu bicicleta în cadrul MRR este estimată la 1,3 miliarde EUR.

Mai recent, au devenit disponibile în mod potențial oportunități suplimentare de finanțare prin intermediul Fondului social pentru climă (SCF) menționat mai sus. Deși statele membre dispun de flexibilitate în stabilirea priorităților de finanțare, Regulamentul privind SCF stabilește o listă clară de măsuri și investiții eligibile care pot fi incluse în planuri. Soluțiile de mobilitate și de transport cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv achiziționarea de biciclete, sunt eligibile pentru sprijin, la fel ca, de exemplu, bonurile valorice de transport pentru servicii de mobilitate partajată (de exemplu, partajarea bicicletelor) și investițiile în infrastructura pentru biciclete.

EGUM a oferit informații utile și exemple de bune practici privind posibile măsuri legate de deplasarea cu bicicleta care ar putea fi sprijinite prin intermediul SCF⁶⁹. De exemplu, prin sprijinirea autorităților locale în vederea îmbunătățirii infrastructurii pentru biciclete și a conectării garilor cu centre publice, cum ar fi școlile și unitățile medicale (4,7 milioane EUR de la Ministerul Transporturilor din Spania pentru 10 municipalități mici⁷⁰) sau prin oferirea de stimulente financiare pentru achiziționarea de biciclete pentru marfă și remorci pentru antreprenori și IMM-uri [până la 4 000 EUR pentru bicicletele pentru marfă și 2 000 EUR pentru remorci sub formă de granturi pentru expansiunea economică regională acordate de Regiunea Bruxelles-Capitală (Belgia)⁷¹].

La nivel local, pe baza unei analize preliminare a celor 39 de planuri de investiții evaluate care au fost prezentate de orașe, inițiativa „Capital Hub” din cadrul misiunii „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei” a estimat că peste 4 miliarde EUR au fost rezervate pentru investițiile planificate în infrastructura pentru biciclete și pietoni.

6. CAPITOLUL V: ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI ȘI SECURITĂȚII RUTIERE

Creșterea gradului de utilizare a bicicletei duce la acordarea unei atenții sporite problemelor de siguranță, întrucât bicicliștii sunt afectați în mod disproporționat de accidente rutiere, în special în zonele urbane. Bicicliștii sunt singurul grup de utilizatori ai drumurilor din UE la care numărul deceselor a crescut în ultimul deceniu⁷². Conform cifrelor preliminare privind decesele cauzate de accidente rutiere în UE⁷³, ritmul îmbunătățirilor rămâne lent. Datele

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU privind implementarea Mecanismului de redresare și reziliență: calea de urmat: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_ro?filename=COM_2023_545_1_RO_0.pdf.

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 Statistici privind siguranța rutieră 2024 – Comisia Europeană: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

disponibile arată că bicicliștii reprezintă 10 % din totalul deceselor. În zonele urbane, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor (pietoni, bicicliști și utilizatori ai vehiculelor motorizate cu două roți și ai dispozitivelor de mobilitate personală) reprezintă aproape 70 % din totalul deceselor. Însă numărul persoanelor care suferă vătămări corporale grave este mult mai mare. De asemenea, se știe că există o subraportare considerabilă a accidentelor rutiere fără decese în care sunt implicați bicicliști. Întrucât statisticile rutiere oficiale sunt adesea exclusiv cele furnizate de forțele de poliție, accidentele pentru care nu există un proces-verbal întocmit de forțele de poliție rămân adesea nedescoperite, ceea ce înseamnă că un număr mare de accidente care au ca rezultat vătămări corporale sau pagube materiale rămân neraportate.

Se vor înregistra progrese suplimentare în ceea ce privește aplicarea normelor de siguranță rutieră prin modernizarea normelor UE privind permisele de conducere⁷⁴ în urma acordului provizoriu la care s-a ajuns în martie 2025 între Parlamentul European și Consiliu. Pentru a proteja mai bine utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, noile norme ajustează cerințele de formare și de testare, punând un accent mai puternic pe siguranța acestor utilizatori. Directiva (UE) 2024/3237⁷⁵ contribuie, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței și securității bicicliștilor, asigurându-se că încălcările grave ale normelor de circulație, cum ar fi incidentele de „depășire periculoasă” și „părăsire a locului accidentului”, sunt sancționate în mod consecvent în întreaga UE, indiferent de țara în care s-a săvârșit încălcarea. Este important de remarcat faptul că revizuirea acoperă, de asemenea, infracțiunile legate de utilizarea abuzivă a benzilor pentru biciclete. În cele din urmă, pentru a oferi mai multe cunoștințe și informații cu privire la siguranța rutieră pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, a fost conceput un subiect de cercetare specific în cadrul programului de lucru pentru 2025 al clusterului 5 al programului Orizont Europa. Acesta se axează pe siguranța bicicliștilor, a pietonilor și a utilizatorilor dispozitivelor de micromobilitate⁷⁶.

În 2024, Comisia a publicat un studiu privind necesitatea unor norme armonizate pentru a sprijini creșterea micromobilității și creșterea siguranței rutiere pentru dispozitivele de mobilitate personală⁷⁷. Scopul studiului a fost de a analiza dacă elaborarea unui regulament european armonizat privind dispozitivele de mobilitate personală ar fi fezabilă și oportună. Studiul a analizat, de asemenea, cadrul de reglementare aplicabil bicicletelor electrice și modul în care acesta poate fi îmbunătățit pentru a promova o implementare (mai) rapidă a bicicletelor electrice. Respectivul studiu a sugerat mai multe opțiuni de reglementare.

EGUM a strâns mai multe contribuții și studii de caz care oferă exemple privind modul în care au fost puse în aplicare măsurile de sensibilizare și campaniile de siguranță rutieră. Printre exemplele interesante se numără: (i) raportul național cuprinzător al Franței⁷⁸ care abordează problema presantă a violenței în trafic și a partajării spațiului public între diferitele categorii de

⁷⁴ Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Directiva (UE) 2024/3237 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 decembrie 2024 de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, JO L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj>.

⁷⁶ Deschiderea procedurii: 16 septembrie 2025, termenul-limită (termenele-limită): 20 ianuarie 2026: tema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1) (Siguranța bicicliștilor, a pietonilor și a utilizatorilor dispozitivelor de micromobilitate).

⁷⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices* (Studiu privind necesitatea unor norme armonizate pentru a sprijini creșterea micromobilității și a siguranței rutiere pentru dispozitivele de mobilitate personală), raport final, 2024 <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.legislation.gov.uk/uk/2025/04/08/Prevenir_les_violences_et_apaiser_les_tensions_pour_mieux_partager_la_voie_publique.pdf)

utilizatori ai drumurilor, inclusiv recomandări, și (ii) o campanie națională malteză care acoperă toate grupele de vârstă și o gamă largă de părți interesate, desfășurată de autoritatea națională de reglementare în domeniul transporturilor și care implică studenți din domeniul artelor creative⁷⁹. În Germania, există un sprijin larg pentru campaniile privind utilizarea în condiții de siguranță a bicicletelor motorizate⁸⁰ și pentru promovarea „zilelor siguranței rutiere” și a deplasării cu bicicleta în condiții de siguranță⁸¹, inclusiv testarea specifică pentru copii⁸² și cursuri de formare pentru persoanele în vârstă⁸³. Nu în ultimul rând, Portugalia a elaborat un cadru național pentru formarea privind deplasarea cu bicicleta axat pe școli⁸⁴ și a pus la dispoziție în peste 1 000 de școli la nivel național peste 20 000 de biciclete și 2 000 de truse de siguranță.

Unele state membre au început să ia măsuri pentru a combate furtul de biciclete⁸⁵. Acest lucru se întâmplă în Franța, unde o obligație legală de identificare a bicicletelor noi a fost introdusă deja în 2021. Până în 2025, peste 7 milioane de biciclete din Franța urmau să aibă o etichetă de identificare⁸⁶. În 2024, Belgia a lansat platforma MyBike⁸⁷, o inițiativă voluntară a guvernelor federale și regionale privind etichetarea bicicletelor pentru a preveni furtul. Deși au fost raportate alte câteva sisteme naționale sau locale de etichetare și/sau înregistrare, nu există încă o imagine de ansamblu cuprinzătoare a acestei situații în toate statele membre.

7. CAPITOLUL VI: SPRIJINIREA LOCURILOR DE MUNCĂ DE ÎNALTĂ CALITATE ȘI DEZVOLTAREA UNEI INDUSTRII EUROPENE A CICLISMULUI DE TALIE MONDIALĂ

Raportul din 2024 privind traseul tranziției ecosistemului industrial al mobilității din UE⁸⁸ a analizat mobilitatea ca ecosistem industrial esențial. Pe lângă industria auto, navală și feroviară, acest traseu a inclus pentru prima dată industria ciclismului. Raportul a evidențiat modul în care lanțul valoric al UE pentru deplasarea cu bicicleta – producție, infrastructură pentru biciclete, cicloturism, închirieri de biciclete, logistică pentru biciclete și alte servicii – oferă 1,3 milioane de locuri de muncă și contribuie cu 21 de miliarde EUR la PIB-ul Uniunii Europene. Lanțul de aprovizionare pentru deplasarea cu bicicleta în UE acoperă peste 1 000 de întreprinderi mici și mijlocii⁸⁹.

Comisia a salutat angajamentele părților interesate de: (i) a reduce amprenta de mediu și climatică asociată producției de biciclete și de biciclete electrice; (ii) a stabili obiective și a pune în aplicare practici durabile și (iii) a sprijini mersul cu bicicleta ca mod de transport viabil și durabil. Autoritățile naționale, regionale și locale s-au angajat să investească în spații de parcare pentru biciclete și alte dispozitive de mobilitate personală, pentru a menționa doar câteva exemple. Întreprinderile s-au oferit să sprijine formarea profesională, să pună în aplicare măsuri pentru atragerea de noi talente și să lanseze programe de formare pentru femeile din industria ciclismului.

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](#).

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate](#) (Strategiile pentru deplasarea cu bicicleta în Europa: există progrese, dar ritmul trebuie accelerat) – ECF.

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [Raportul CONEBI din 2023 privind industria și piața bicicletelor \(BIMP\)](#).

Potrivit datelor de la părțile interesate și de la industrie⁹⁰, în 2022 au fost vândute 20 de milioane de biciclete, dintre care 5,5 milioane de biciclete electrice și 15,3 milioane de biciclete asamblate în UE, cu 45-50 % din totalul componentelor fabricate în Europa.

Potrivit unui raport Eurostat din 2024⁹¹, în 2023, în UE au fost produse 9,7 milioane de biciclete, în scădere cu 24 % față de cifra din 2022, de 12,7 milioane. Cel mai mare producător de biciclete în 2023 a fost Portugalia, cu 1,8 milioane de unități, urmată de România (1,5 milioane), Italia (1,2 milioane) și Polonia (0,8 milioane). Datele arată că 14 din cele 17 țări ale UE care au prezentat rapoarte au înregistrat o scădere a producției de biciclete între 2022 și 2023. Creșterea costurilor de producție, perturbările continue ale lanțului de aprovizionare și incertitudinile economice au avut un impact semnificativ asupra industriei. În 2023, UE a exportat biciclete în valoare de 1,03 miliarde EUR (atât electrice, cât și neelectrice), ceea ce reprezintă o scădere cu 10 % față de cifra din 2022. Valoarea importurilor a fost de 1,98 miliarde EUR, ceea ce reprezintă o scădere cu 21 % față de 2022⁹².

UE este lider mondial în ceea ce privește partajarea bicicletelor și dezvoltarea serviciilor legate de biciclete (de exemplu, servicii de abonament, reparații sau cicloturism). Cu toate acestea, părțile interesate raportează în continuare provocări semnificative în ceea ce privește stabilirea prețurilor (de exemplu, bicicletele și bicicletele electrice fabricate în țări din afara UE pot fi cu 30 % până la 70 % mai ieftine, parțial ca urmare a subvențiilor de stat).

Instrumentele de apărare comercială ale UE (și anume măsurile antidumping, antisubvenții și anticircumvenție) au contribuit la protejarea industriei UE împotriva practicilor comerciale neloiale și a concurenței neloiale. Pentru a susține din punct de vedere economic contribuția mersului cu bicicleta la transportul durabil, au fost realizate studii axate pe anumite state membre. Printre acestea se numără un studiu privind economia mersului cu bicicleta în Belgia⁹³ și un studiu de evaluare a situației actuale și a tendințelor din sectorul deplasării cu bicicleta în Țările de Jos⁹⁴.

Franța oferă un exemplu valoros de sprijin pentru industrie la nivel național: în cadrul programului „France 2030”, o cerere de propuneri de proiecte oferă sprijin pentru eforturile industriei bicicletelor de a produce biciclete și echipamente conexe în Franța⁹⁵. Franța a creat, de asemenea, inițiativa „Filière vélo”⁹⁶. Această inițiativă, care reunește asociații și părți interesate economice, instituționale și teritoriale, promovează o viziune și măsuri comune pentru a contribui la dezvoltarea diferitelor segmente de activitate ale industriei bicicletelor în toate regiunile Franței.

8. CAPITOLUL VII: SPRIJINIREA MULTIMODALITĂȚII ȘI A CICLOTURISMULUI

Multimodalitatea face parte din principiile directoare ale mobilității urbane durabile. Declarația subliniază rolul esențial pe care îl are deplasarea cu bicicleta la îmbunătățirea conectivității

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast](#) (Previziuni privind piața și industria din UE și din Regatul Unit).

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

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

⁹⁴ Potențialul de câștig internațional al sectorului deplasării cu bicicleta din Țările de Jos: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](#).

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

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

multimodale, inclusiv în contextul turismului, în special în combinație cu trenurile și autobuzele, atât în zonele urbane, cât și în cele rurale. Promovarea soluțiilor multimodale prin integrarea deplasării cu bicicleta cu alte moduri de transport a fost abordată în cadrul mai multor inițiative legislative și de politică din ultimii ani. Regulamentul revizuit privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar⁹⁷ conține norme noi și îmbunătățite privind transportul bicicletelor în trenuri. Acesta prevede, de asemenea, că, începând din iunie 2025, la inițierea procedurilor de achiziții pentru material rulant nou sau la realizarea unei modernizări semnificative a materialului rulant existent, trebuie să fie inclusă o cerință potrivit căreia fiecare tren dispune de cel puțin patru locuri pentru transportul bicicletelor asamblate (nu doar pliate)⁹⁸. Statele membre pot decide, de asemenea, să stabilească un număr mai mare de patru locuri ca fiind numărul minim pentru anumite tipuri de servicii. Aceste norme se aplică tuturor serviciilor de transport feroviar de călători din UE⁹⁹.

Calea de tranziție pentru turism¹⁰⁰ ocupă un loc important în mobilitatea durabilă, inclusiv în ceea ce privește deplasarea cu bicicleta. Cel mai recent raport de situație prezintă progresele măsurabile în ceea ce privește punerea în aplicare: mai multe angajamente prezentate de părțile interesate și de autoritățile regionale și locale abordează măsuri legate de deplasarea cu bicicleta, cum ar fi, de exemplu, administrațiile regionale și locale care dezvoltă și îmbunătățesc infrastructura pentru biciclete și stațiile de încărcare, precum și ONG-urile care stabilesc obiective concrete pentru a spori mobilitatea activă și durabilă, în special cicloturismul¹⁰¹. În prezent, este în curs de elaborare o strategie a UE pentru turismul durabil, care urmează să fie publicată în 2026: strategia are scopul de a elabora un model de turism competitiv, durabil și favorabil incluziunii și va aborda, de asemenea, mobilitatea durabilă printre domeniile principale de interes.

La nivel național, EGUM a putut urmări exemple care pot servi drept surse de inspirație cu privire la conectivitatea multimodală și cicloturism. Parteneriatul ceh pentru mobilitate urbană, împreună cu Ministerul Transporturilor din Cehia, pune în aplicare o abordare duală pentru a sprijini multimodalitatea și cicloturismul. Prin intermediul proiectului Danube Active2&Public Transport (A2PT)¹⁰², cele două părți depun eforturi pentru a consolida sinergiile dintre deplasarea cu bicicleta și transportul public în întreaga regiune. Acest lucru se realizează prin îmbunătățirea infrastructurii pentru transportul bicicletelor în autobuze și trenuri, modernizarea parcării securizate în nodurile de transport și sprijinirea unui portal online de hărți cicliste care să contribuie la conectarea municipalităților la o rețea sigură de rute de transport adecvate pentru bicicliști în scopuri legate de muncă, educație, agrement sau turism. Ministerul Transporturilor și Mobilității Durabile din Spania a activat recent 10 milioane EUR destinate municipalităților pentru implementarea unor noi sisteme publice de partajare a bicicletelor și pentru extinderea celor existente¹⁰³. În Franța, părțile interesate au elaborat o strategie națională

⁹⁷ Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare), JO L 172, 17.5.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>.

⁹⁸ Întreprinderile feroviare pot stabili planuri cu un număr diferit de locuri pentru transportul de biciclete. Atunci când întreprinderile feroviare decid să elaboreze astfel de planuri, acestea ar trebui să consulte publicul.

⁹⁹ Cu toate acestea, statele membre pot decide să acorde derogări de la aceste norme specifice privind transportul bicicletelor în trenuri pentru serviciile urbane și suburbane de transport feroviar de călători. Numai 6 state membre au notificat Comisiei, integral (AT, HU, PT, RO, SK) sau parțial (FR), derogări de la aceste norme pentru serviciile respective: 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 Articolul 47 din BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-](https://boe.es/boe/BOE-A-2025-1560)

pentru cicloturism¹⁰⁴. În Germania, prin intermediul unui program de finanțare specific, guvernul federal sprijină diverse măsuri care fac legătura între transportul public și deplasarea cu bicicleta în întreaga țară. Printre acestea se numără spații de parcare sigure pentru biciclete private în gărilor și stațiile de transport public local¹⁰⁵.

9. CAPITOLUL VIII: ÎMBUNĂTĂȚIREA COLECTĂRII DE DATE PRIVIND DEPLASAREA CU BICICLETA

Lipsa actuală de date la nivelul UE privind deplasarea cu bicicleta, alături de lipsa colectării de date armonizate și a metodelor de monitorizare a progreselor înregistrate creează un deficit semnificativ de cunoștințe.

Scopul studiului finanțat de UE privind starea actuală și posibila dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete din Uniunea Europeană (studiul „Cycling Counts”) este de a stabili **o bază de referință la nivelul UE pentru infrastructura pentru biciclete**. Studiul stabilește o metodologie pentru colectarea de date privind mersul cu bicicleta și monitorizarea progreselor înregistrate în patru dimensiuni: rețeaua pentru biciclete, utilizarea bicicletei, siguranța bicicliștilor și serviciile pentru biciclete. Până în prezent, rezultatele preliminare au permis identificarea unei rețele de piste și benzi pentru biciclete de peste **900 000 km** la nivelul UE¹⁰⁶. Studiul pare, de asemenea, să confirme o mare variație între seturile de date identificate la nivel național, regional și local în ceea ce privește acoperirea geografică și parametrii de calitate ai infrastructurii. Datele privind deplasarea cu bicicleta la nivel național, regional și local sunt fragmentate. Acest lucru afectează calitatea datelor și are un impact semnificativ asupra interoperabilității și a posibilității de utilizare a datelor în cadrul diferitelor platforme. Constatările subliniază necesitatea unor practici standardizate în materie de metadate pentru a facilita integrarea datelor, armonizarea și, în cele din urmă, necesitatea de a asigura o utilizare cuprinzătoare și coerentă a seturilor de date în cadrul platformelor respective în întreaga UE. Pe de altă parte, studiul a identificat eforturi de stabilire a unor standarde, platforme și seturi de date naționale pentru datele privind infrastructura pentru biciclete în 18 din cele 27 de state membre. Acest lucru sugerează necesitatea unor orientări, a unei colaborări și a unei armonizări și la nivelul UE.

Această activitate se bazează în mare măsură pe eforturile continue ale Eurostat, atât de a îmbunătăți statisticile și colectarea de date privind deplasarea cu bicicleta, cât și de a elabora definiții și indicatori mai relevanți pentru deplasarea cu bicicleta. În 2024, Eurostat a început să revizuiască chestionarul comun și Glosarul de termeni în domeniul statisticii transporturilor, în colaborare cu Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și cu Forumul Internațional al Transporturilor. Activitatea a ținut seama de aspecte precum modul de colectare a statisticilor privind mobilitatea activă și partajată, modul de definire a ceea ce constituie „infrastructură pentru biciclete” și modul de colectare a datelor comparabile privind mersul cu bicicleta. Chestionarul comun este în curs de actualizare pentru a include variabile privind diferitele tipuri de infrastructură pentru biciclete care urmează să fie colectate începând cu 2026. De asemenea, sunt în curs de adoptare definiții actualizate ale

[2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad.](#)

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

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

¹⁰⁶ Principalele rezultate la nivelul UE: 303 346 km de piste pentru biciclete, 30 080 km de benzi pentru biciclete și 581 021 km de benzi de circulație mixte favorabile deplasării cu bicicleta; lungimea totală a rețelei: 914 447 km.

diferitelor tipuri de infrastructură pentru biciclete, care vor fi publicate până la sfârșitul anului 2025 în cea de a șasea ediție a Glosarului de termeni în domeniul statisticii transporturilor.

Se preconizează că datele legate de deplasarea cu bicicleta vor deveni mai accesibile datorită punerii în aplicare a regulamentului delegat privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale (MMTIS)¹⁰⁷ și a viitorului regulament de punere în aplicare privind indicatorii mobilității urbane (UMI) în temeiul Regulamentului TEN-T. Regulamentul MMTIS include obligația de a pune la dispoziție informații privind toate modurile de transport regulat, de transport la cerere și de transport personal, accesibile prin intermediul punctelor naționale de acces (NAP)¹⁰⁸. Această obligație se aplică datelor care există deja în format digital, inclusiv anumitor date referitoare la mersul cu bicicleta. Comisia sprijină eforturile de îmbunătățire a accesibilității datelor prin intermediul punctelor naționale de acces în contextul NAPCORE¹⁰⁹, cofinanțat prin Mecanismul pentru interconectarea Europei. Printre mai multe subiecte, NAPCORE abordează datele privind parcarile pentru biciclete, datele privind deplasarea cu bicicleta în timp real și datele privind infrastructura pentru biciclete.

Măsurile privind infrastructura pentru biciclete și planificarea mobilității în cadrul programului de lucru anual al Uniunii pe 2025 referitor la activitatea de standardizare europeană (PLAU)¹¹⁰ includ în mod specific elaborarea de standarde europene pentru rețeaua de biciclete pentru a sprijini planificarea rutelor în timp real. Astfel de măsuri optimizează, de asemenea, infrastructura pentru biciclete și îmbunătățesc gestionarea traficului prin standardizarea datelor privind rețelele pentru biciclete, parcarile pentru biciclete și comportamentul bicicliștilor.

EGUM a fost în măsură să identifice diferite tipuri de măsuri naționale care contribuie la înțelegerea tendințelor legate de deplasarea cu bicicleta, a infrastructurii și a comportamentului utilizatorilor, inclusiv noi seturi de date, studii și instrumente care servesc la îmbunătățirea sistematică a colectării și analizei datelor. De exemplu, Administrația Transporturilor din Suedia (Trafikverket) a publicat un raport¹¹¹ care compilează datele naționale existente privind evoluția deplasării cu bicicleta în ultimii ani. Acest lucru oferă o imagine mai clară a tendințelor în ceea ce privește utilizarea bicicletei, disponibilitatea infrastructurii și siguranța, ceea ce sprijină elaborarea de politici bazate pe date concrete la nivel național. Două proiecte finanțate de UE axate pe deplasarea inteligentă cu bicicleta au oferit, de asemenea, informații utile: MegaBITS¹¹² și MERIDIAN¹¹³. În cadrul acestor proiecte, a fost elaborată o foaie de parcurs europeană pentru deplasarea inteligentă cu bicicleta¹¹⁴, care oferă o strategie bazată pe date pentru integrarea instrumentelor digitale în infrastructura pentru biciclete și în politicile aferente din întreaga UE.

¹⁰⁷ Regulamentul delegat (UE) 2024/490 al Comisiei din 29 noiembrie 2023 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale, JO L, 2024/490, 13.2.2024, 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 Programul de lucru anual al Uniunii pe 2025 referitor la activitatea de standardizare europeană (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/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/>.

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

10. CONCLUZII

Declarația europeană privind deplasarea cu bicicleta reprezintă o etapă esențială în recunoașterea rolului deplasării cu bicicleta în politica UE în domeniul transporturilor. Deși multe dintre inițiativele și exemplele descrise în prezentul raport nu pot fi identificate în mod unic ca fiind un rezultat direct al declarației, numărul și varietatea măsurilor sunt o dovadă a dinamicii în creștere și a recunoașterii mai mari a rezultatelor pozitive asociate politicilor și măsurilor privind deplasarea cu bicicleta.

Deși este încă prea devreme pentru a evalua impactul pe termen mai lung al declarației, au fost deja identificate tendințe promițătoare. Prin monitorizarea ulterioară la nivelul UE, la nivel național și local, continuarea punerii în aplicare a principiilor stabilite în declarație ar putea genera rezultate și mai favorabile în viitor. Acest lucru va permite o mobilitate mai durabilă, mai accesibilă, mai rentabilă, mai sigură și mai sănătoasă, care să genereze o valoare adăugată ridicată pentru UE și economia sa.

Există o apreciere pe scară largă pentru crearea unor platforme dedicate schimbului de experiență și de bune practici privind deplasarea cu bicicleta între statele membre, prin intermediul punctelor naționale de contact pentru deplasarea cu bicicleta, recent înființate, și cu părțile interesate, prin intermediul grupului de experți privind mobilitatea urbană. Este probabil ca astfel de inițiative să conducă la o colaborare fructuoasă.

S-au înregistrat progrese inegale în ceea ce privește punerea în aplicare a angajamentelor prevăzute în fiecare dintre cele opt capitole ale declarației. Punerea în aplicare se află într-un stadiu mai avansat în ceea ce privește politicile, infrastructura și investițiile pentru biciclete. Acest lucru se datorează caracterului lor de lungă durată, bunelor practici deja existente în mai multe state membre și experienței dobândite până în prezent.

Mai rămân însă multe de făcut.

În timp ce majoritatea statelor membre au instituit politici și măsuri privind deplasarea cu bicicleta, celelalte state membre sunt îndemnate să facă același lucru. În plus, toate statele membre sunt invitate să utilizeze pe deplin opțiunile disponibile de finanțare din partea UE, cum ar fi Fondul social pentru climă.

Trebuie să se acorde atenție următoarelor domenii care se pot îmbunătăți în cadrul infrastructurii pentru biciclete a UE: (i) infrastructura logistică pentru biciclete (de exemplu, micronoduri), (ii) soluții sigure de parcare pentru biciclete, (iii) infrastructura de reîncărcare în clădiri, (iv) infrastructura pentru transportul bicicletelor în trenuri și (v) siguranța generală a infrastructurii pentru biciclete. Măsurile de siguranță consolidate, cum ar fi proiectarea infrastructurii și o aplicare mai strictă, sunt într-adevăr esențiale pentru a reduce drastic numărul de decese și vătămări corporale în rândul bicicliștilor. În plus, adaptarea infrastructurii pentru biciclete la schimbările climatice ar trebui, de asemenea, luată în considerare la proiectarea infrastructurii pentru biciclete.

Construirea unei imagini de ansamblu a măsurilor de combatere, din nou, a furtului de biciclete în UE ar fi un prim pas pentru a aprofunda înțelegerea problemelor în cauză și pentru a evalua dacă o acțiune comună coordonată la nivelul UE ar aduce valoare adăugată.

Pentru o evaluare periodică continuă a progreselor, ar fi necesare practici mai cuprinzătoare și mai sistematice de colectare și monitorizare a datelor, cu o contribuție structurată din partea autorităților publice, a părților interesate și a industriei. În plus, furnizarea de date privind deplasarea cu bicicleta, astfel cum este definită în Regulamentul delegat 2024/490 (MMTIS), va constitui un element determinant. De asemenea, valorificarea rezultatelor studiului „Cycling

Counts” va fi esențială pentru monitorizarea dezvoltării infrastructurii pentru biciclete în Europa.

În cele din urmă, subiecte precum incluziunea și colaborarea cu industria de profil necesită, de asemenea, o atenție suplimentară pentru a accelera în mod semnificativ progresele.