



# EUROPEJSKI DEKLARACJA na ROWERZE



#UEGreenDeal



# EUROPEJSKI DEKLARACJA na ROWERZE

## Wniosek Komisji

Europejskiej Deklaracji w sprawie ruchu rowerowego  
do Parlamentu Europejskiego  
i Radę

## Parlament Europejski, Rada i Komisja Europejska

uroczyście proklamujemy następującą wspólną Deklarację w sprawie ruchu rowerowego

# PREAMBUŁA

Mając na uwadze, że:

1. Transport ma kluczowe znaczenie dla włączenia społecznego i rozwoju gospodarczego, a także dla tworzenia miejsc pracy i promowania dostępu do innych podstawowych usług, takich jak zatrudnienie, edukacja, zdrowie i opieka. Nadal jednak pozostaje znaczącym źródłem emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza, hałasu i wody. Zagęszczenie ruchu pozostaje poważnym wyzwaniem dla wydajności systemów transportowych, a także pogarsza warunki życia na dotkniętych obszarach, co wiąże się ze znacznymi kosztami dla społeczeństwa i gospodarki.
2. Zrównoważone formy transportu są niezbędne do osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu, zerowej emisji zanieczyszczeń i efektywności energetycznej. Wśród nich jazda na rowerze jest jednym z najbardziej zrównoważonych, zdrowych i wydajnych środków transportu, posiadającym znaczny potencjał wspierania dekarbonizacji transportu miejskiego i pomagania w osiągnięciu ogólnounijnego celu, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55% do 2030 r. w porównaniu z 1990 r. neutralność klimatyczna do 2050 r. zgodnie z Europejskim prawem klimatycznym<sup>1</sup>. Pomoże nam to również w osiągnięciu ambicji zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, z licznymi dodatkowymi korzyściami w innych obszarach. Znaczenie dalszego rozwoju ruchu rowerowego jest szczególnie kluczowe dla europejskich miast i miasteczek w ramach naszych celów klimatycznych.
3. Jazda na rowerze obejmuje szeroką i dynamiczną gamę pojazdów drogowych napędzanych siłą mięśni, w tym rowery terenowe, rowery cargo, rowery do przewożenia dzieci, rowery dla osób niepełnosprawnych, rowerki trójkołowe, rowery poziome, welomobile, tandemy, rowery elektryczne, szybkie pedeleki i przyczepy rowerowe. Zaspokajają szeroki zakres potrzeb w zakresie transportu i mobilności oraz wymagają odpowiedniej infrastruktury. Rower odgrywa coraz większą rolę w miejskim transporcie towarów, w szczególności w dostawach paczek i zakupach, dzięki rowerom towarowym i tym podobnym. Aby w pełni wykorzystać potencjał ruchu rowerowego, polityka rowerowa powinna odzwierciedlać tę różnorodność.
4. Aby osiągnąć swój pełny potencjał, należy odpowiednio uwzględnić ruch rowerowy w politykach mobilności miejskiej na wszystkich poziomach zarządzania i finansowania, planowania transportu, podnoszenia świadomości, alokacji przestrzeni, przepisów bezpieczeństwa i odpowiedniej infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych lub ograniczoną mobilność. Na przykład unijna koncepcja planowania zrównoważonej mobilności miejskiej<sup>2</sup> w centrum uwagi znajduje się aktywna mobilność, w tym jazda na rowerze. Środki wspierające ruch rowerowy należy zgłaszać w ramach filaru dekarbonizacji krajowych planów w zakresie energii i klimatu oraz należy uwzględnić je w planach misji „Horyzont Europa” obejmującej 100 miast neutralnych dla klimatu i inteligentnych do 2030 r.
5. Jazda na rowerze poprawia włączenie społeczne, przyczyniając się do zdrowia fizycznego i psychicznego oraz dobrego samopoczucia ludzi. Jest to umiarkowana aktywność fizyczna, która zmniejsza ryzyko dla zdrowia i przedwczesną śmierć związaną z siedzącym trybem życia. Rowery ze wspomaganie elektrycznym (rowery elektryczne, szybkie pedeleki) cieszą się coraz większą popularnością i pozwalają ludziom pokonywać większe odległości, zaspokajając potrzeby w zakresie mobilności i transportu rodzin, małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) oraz docierać do dodatkowych grup, takich jak osoby starsze osoby i osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

1 [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. ustanawiające ramy dla osiągnięcia neutralności klimatycznej oraz zmieniające rozporządzenia \(WE\) nr 401/2009 i \(UE\) 2018/1999 \(„Europejskie prawo klimatyczne”\) COM\(2020\) 789.](#)

2 Ósmy program działań w zakresie środowiska (decyzja (UE) 2022/591) wzywa Komisję, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz zainteresowane strony, w stosownych przypadkach, do wzmocnienia zachęt pozytywnych dla środowiska oraz do stopniowego wycofywania dotacji szkodliwych dla środowiska, w szczególności dotacji na paliwa kopalne, na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.

3 Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.



6. Aby przyciągnąć więcej osób do korzystania z roweru na obszarach miejskich i wiejskich oraz pomiędzy nimi, niezbędna jest większa i lepsza bezpieczna infrastruktura rowerowa w całej UE. Z lepszej infrastruktury rowerowej skorzystają także inne środki, takie jak rozwiązania w zakresie mikromobilności.
7. Aby sprostać ambicjom, jakim jest zwiększenie liczby osób korzystających z roweru, potrzebne są środki finansowe przeznaczone na ruch rowerowy – na poziomie lokalnym, krajowym i europejskim. Warunkiem znacznej poprawy warunków ruchu rowerowego i utrzymania infrastruktury jest odpowiedni poziom inwestycji.
8. Bezpieczeństwo jest warunkiem wstępnym zachęcania ludzi do korzystania z roweru, zwłaszcza tych grup, które mogą się jeszcze wahać, w tym wielu kobiet, dzieci i osób starszych. Oprócz bezpieczniejszej infrastruktury, takiej jak wydzielone ścieżki rowerowe i strzeżony parking, wszystkie elementy podejścia „Bezpieczny system” należy zastosować zarówno w odniesieniu do rowerzystów, jak i pojazdów silnikowych oraz kierowców dzielących drogę z rowerzystami. Obejmuje to bezpieczną prędkość, bezpieczne użytkowanie dróg i bezpieczne pojazdy, poparte rygorystycznym egzekwowaniem przepisów ruchu drogowego. Opracowanie standardów dla ścieżek rowerowych zwiększyłoby bezpieczeństwo wynikające z projektu nowej infrastruktury rowerowej. Szkolenia i edukacja, np. w szkołach, mogą pomóc w promowaniu bezpiecznej jazdy na rowerze.
9. Europejska branża rowerowa to światowy innowator i lider, a także ważny i rozwijający się sektor gospodarki. Obecnie reprezentuje ponad 1 000 MŚP<sup>4</sup> i zapewnia milion miejsc pracy z potencjałem na utworzenie znacznie większej liczby miejsc pracy.
10. Jazda na rowerze jest również kluczowym czynnikiem umożliwiającym zrównoważoną turystykę i przyczynia się do poprawy połączeń w obrębie obszarów wiejskich i miejskich oraz pomiędzy nimi, zwłaszcza w połączeniu z pociągami, autobusami i innymi środkami transportu, tworząc multimodalne usługi w zakresie mobilności. Przynosi wymierne korzyści lokalnej gospodarce, w szczególności MŚP.
11. Dane dotyczące ruchu rowerowego nie są gromadzone w UE w sposób spójny. Wpływa to na optymalny wybór inwestycji transportowych oraz ocenę efektywności już podjętych działań.
12. Oczekuje się, że zasady zawarte w niniejszej Deklaracji pomogą w realizacji celów UE w zakresie klimatu i ochrony środowiska, w tym w szczególności Planu działania na rzecz zerowego poziomu zanieczyszczeń<sup>5</sup> oraz inne cele Europejskiego Zielonego Ładu, strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności<sup>6</sup> oraz nowe unijne ramy mobilności miejskiej<sup>7</sup>.
13. Parlament Europejski przyjął uchwałę w sprawie opracowania strategii rowerowej UE w lutym 2023 r.<sup>8</sup>. W 2022 r. sześć państw członkowskich UE przygotowało Europejską Deklarację Rowerową, pod którą jak dotąd podpisała się większość państw członkowskich<sup>9</sup>.
14. Promowanie i wdrażanie zasad zawartych w niniejszej Deklaracji jest zobowiązaniem politycznym Unii. Unia jest odpowiedzialna za wykonanie niniejszej deklaracji we współpracy ze swoimi państwami członkowskimi, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami i w pełnej zgodności z prawem Unii.

4 W szczególności serwis i naprawa rowerów, sprzedawcy detaliczni itp.

5 Komunikat Komisji dotyczący planu działania UE „Droga do zdrowej planety dla wszystkich”: „W kierunku zerowego zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

6 COM(2020) 789.

7 COM(2021) 811.

8 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_EN.html)

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



# DEKLARACJA NA ROWERZE

Naszym celem jest uwolnienie pełnego potencjału ruchu rowerowego w UE. W niniejszej Deklaracji uznano jazdę na rowerze za jeden z najbardziej zrównoważonych, dostępnych i włączających, tanich i zdrowych sposobów poruszania się form transportu i rekreacji oraz jej kluczowe znaczenie dla społeczeństwa i gospodarki europejskiej. Deklaracja powinna służyć jako strategiczny kompas dla istniejących i przyszłe polityki i inicjatywy związane z jazdą na rowerze.

W związku z tym oświadczamy, że:

## ROZDZIAŁ I: Rozwijanie i wzmacnianie polityki rowerowej

UE i jej państwa członkowskie, a także władze regionalne i lokalne mają obowiązek kluczową rolę do odegrania we wspieraniu dalszego korzystania z ruchu rowerowego.

Zobowiązujemy się do:

1. opracowywanie, przyjmowanie i wzmacnianie polityk i strategii rowerowych na wszystkich odpowiednich poziomach zarządzania;
2. podjęcie niezbędnych środków w celu możliwie najszybszego wdrożenia tych polityk i strategii rowerowych;
3. nadawanie priorytetu środkom rowerowym w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym szerszego obszaru dojazdów do pracy poza granicami gmin;
4. zachęcanie przedsiębiorstw, organizacji i instytucji do promowania korzystania z roweru poprzez programy zarządzania mobilnością, takie jak zachęty do dojazdu rowerem do pracy, udostępnianie firmowych (e-)rowerów, odpowiednich parkingów i obiektów rowerowych oraz korzystanie z usług dostaw na rowerach;
5. promowanie jazdy na rowerze jako zdrowego sposobu transportu lub rekreacji poprzez podnoszenie świadomości, kampanie rzecznicze, budowanie potencjału i szkolenie specjalistów w zakresie aktywnej mobilności, w tym na odpowiednich forach międzynarodowych.



## ROZDZIAŁ II: Zachęcanie do włączania, niedroga i zdrowa mobilność

Każdy, w tym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, niezależnie od wieku i płci, powinien mieć dostęp do mobilności, a jazda na rowerze może się w tym znacząco przyczynić. Jazda na rowerze powinna być również przystępna cenowo, niezależnie od tego poziomu dochodów i promowane jako korzystne dla zdrowia psychicznego i fizycznego.

Zobowiązujemy się do:

6. zwiększenie wykorzystania ruchu rowerowego w celu promowania włączenia społecznego poprzez zwrócenie szczególnej uwagi na potrzeby kobiet, dzieci, osób starszych oraz grup bezbronnych i marginalizowanych;
7. podejmowanie działań zapewniających lepszy dostęp do transportu rowerowego osobom niepełnosprawnym lub o ograniczonej sprawności ruchowej;
8. podejmowanie działań mających na celu zwiększenie aktywnej mobilności osób starszych i tym samym przyczynianie się do aktywnego starzenia się;
9. zapewnianie ukierunkowanych szkoleń rowerowych, w szczególności dla dzieci oraz grup bezbronnych i marginalizowanych;
10. uwzględniając możliwość stosowania przez państwa członkowskie obniżonych stawek VAT na dostawę, wypożyczenie i naprawę rowerów i rowerów elektrycznych, wprowadzoną dyrektywą Rady (UE) 2022/542<sup>10</sup> w celu zwiększenia przystępności cenowej.

## ROZDZIAŁ III: Twórz więcej i lepiej infrastrukturę rowerową

### Poprawa jakości, ilości, ciągłości i atrakcyjności infrastruktury rowerowej

ma zasadnicze znaczenie dla promowania szerszego korzystania z roweru.

Zobowiązujemy się do:

11. znaczne zwiększenie bezpiecznej i spójnej infrastruktury rowerowej w całej Europie;
12. opracowywanie i stosowanie wytycznych UE dotyczących norm dotyczących wymagań jakościowych dotyczących niechronionych użytkowników dróg, w tym rowerzystów, na mocy dyrektywy (UE) 2019/1936 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej<sup>11</sup>;
13. zapewnienie wystarczającej przestrzeni rowerzystom i innym niechronionym użytkownikom dróg w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, w szczególności poprzez fizyczne oddzielenie ścieżek rowerowych od ruchu zmotoryzowanego, tam gdzie jest to możliwe;
14. praca na rzecz stworzenia spójnej sieci rowerowej w miastach oraz poprawa połączeń między obszarami podmiejskimi i wiejskimi a centrami miast, w tym autostradami rowerowymi;
15. zapewnienie bezpiecznych i chronionych miejsc do parkowania rowerów na obszarach miejskich i wiejskich, w tym na dworcach kolejowych i autobusowych oraz w węzłach mobilności;
16. wspieranie rozmieszczania punktów ładowania rowerów elektrycznych w planowaniu urbanistycznym oraz w miejscach parkingowych dla rowerów wewnątrz i na zewnątrz budynków.

<sup>10</sup> Dyrektywa Rady (UE) 2022/542 z dnia 5 kwietnia 2022 r. zmieniająca dyrektywy 2006/112/WE i (UE) 2020/285 w zakresie stawek podatku od wartości dodanej, Dz.U. L 107 z 6.4.2022, s. 1–12.

<sup>11</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1–16.



## ROZDZIAŁ IV: Zwiększanie inwestycji i tworzenie dobrych warunków do uprawiania turystyki rowerowej

Aby uwolnić potencjał ruchu rowerowego, potrzebne są dalsze inwestycje.

Zobowiązujemy się do:

17. zapewnianie wsparcia technicznego, finansowania i finansowania w celu pomocy w opracowywaniu i wdrażaniu strategii rowerowych i inwestycji związanych z rowerem; obejmuje to wykorzystanie dostępnych instrumentów UE, w szczególności Społecznego Funduszu Klimatu, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego Rozwoju Obszarów Wiejskich, Instrumentu Wsparcia Technicznego<sup>12</sup> oraz Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w celu wspierania działań na rzecz ruchu rowerowego;
18. uwzględnienie roweru w inwestycjach na wszystkich poziomach zarządzania<sup>13</sup>;

## ROZDZIAŁ V:

### Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwo

Każdy powinien mieć możliwość bezpiecznego poruszania się na rowerze.

Zobowiązujemy się do:

19. działanie na rzecz urzeczywistnienia wizji zero<sup>14</sup> (brak ofiar śmiertelnych na drogach do 2050 r.), w tym w przypadku niechronionych użytkowników dróg, przy jednoczesnym osiągnięciu tymczasowego celu, jakim jest zmniejszenie o 50% liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń do 2030 r. zgodnie z Deklaracją z Valletty<sup>15</sup>;
20. egzekwowanie przepisów i prawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa drogowego, aby zapewnić współistnienie różnych środków transportu, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony rowerzystów i innych niechronionych użytkowników dróg;
21. zapewnienie, aby przepisy dotyczące wymogów bezpieczeństwa mających zastosowanie do rowerów elektrycznych były istotne, oraz promowanie ich wdrażania;
22. poprawa bezpieczeństwa na publicznych parkingach rowerowych (w tym w węzłach rowerów publicznych i węzłach multimodalnych) oraz zwiększenie wysiłków na rzecz rozwiązania problemu kradzieży rowerów;
23. wzmocnienie szkoleń rowerowych – w tym uczenie dzieci i młodzieży jazdy na rowerze – oraz kampanie podnoszące świadomość na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności na temat największych zagrożeń dla rowerzystów, a także wspieranie bezpiecznego korzystania z rowerów i rowerów elektrycznych, a także zwiększanie świadomości bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg podczas szkolenia kierowców.

<sup>12</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego -[EUR-Lex - 32021R0240 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>13</sup> Zawiera DoKrajowe plany w zakresie energii i klimatu (wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2018/1999 w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami

<sup>14</sup> klimatycznymi) [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en) <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-JNIT/en/pdf>

<sup>15</sup>



## ROZDZIAŁ VI:

### Wspieranie wysokiej jakości zielonych miejsc pracy i rozwój światowej klasy europejskiej branży rowerowej

Większe wykorzystanie ruchu rowerowego oznacza więcej lokalnych miejsc pracy wysokiej jakości i jest korzystne dla społeczeństwa gospodarkę UE i branżę rowerową, a także przyczynia się do realizacji celów UE strategię przemysłową.

Zobowiązujemy się do:

24. tworzenie warunków umożliwiających zwiększenie europejskiej produkcji szerokiej gamy rowerów (w tym rowerów elektrycznych, szybkich pedalek i rowerów dla osób niepełnosprawnych) i ich komponentów, w tym dostęp do materiałów, wyposażenia i utrzymanie równych szans na całym świecie poprzez istniejące instrumenty ochrony handlu UE;
25. wspieranie sektora usług rowerowych, w tym podmiotów ekonomii społecznej i obiegu zamkniętego rowerów (ponowne wykorzystanie, naprawa i wypożyczenie);
26. tworzenie sprzyjających warunków do stymulowania wysokiej jakości miejsc pracy i klastrów rowerowych, w tym w turystyce rowerowej, w celu znacznego zwiększenia liczby wysokiej jakości miejsc pracy związanych z jazdą na rowerze, wspierania MŚP oraz podnoszenia odpowiednich umiejętności i szkolenia zawodowego;
27. zwiększenie atrakcyjności sektora i umożliwienie istotnej zmiany miejsca pracy z innych odpowiednich branż;
28. uznanie europejskiego przemysłu rowerowego za partnera w systemie mobilności w celu wzmocnienia odporności, zrównoważonego rozwoju, obiegu zamkniętego i cyfryzacji w sektorze rowerowym;
29. wspieranie branż usług rowerowych, takich jak wypożyczanie rowerów i logistyka rowerowa, szczególnie w miastach, w tym poprzez wzmocnienie integracji logistyki rowerowej z systemem logistycznym.

## ROZDZIAŁ VII:

### Wspieranie multimodalności i turystyki rowerowej

Rower powinien odgrywać kluczową rolę w poprawie połączeń multimodalnych i turystyki, zwłaszcza w połączeniu z pociągami, autobusami i innymi środkami transportu, zarówno w obszarach miejskich, jak i wiejskich.  
obszary.

Zobowiązujemy się do:

30. promowanie i wdrażanie rozwiązań multimodalnych na obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich, a także w przypadku podróży na duże odległości, poprzez tworzenie większej synergii między rowerem a innymi środkami transportu, na przykład umożliwiając przewóz większej liczby rowerów w autobusach i pociągach oraz zapewniając bezpieczniejsze oraz bezpieczne parkingi dla rowerów przy stacjach i węzłach mobilności;
31. wspieranie systemów rowerów publicznych jako rozwiązania umożliwiającego dostęp do usług transportu publicznego pierwszej i ostatniej mili;
32. tworzenie korzystnych warunków do wspierania ruchu rowerowego jako zrównoważonego środka rekreacji i turystyki.





## ROZDZIAŁ VIII: Poprawa gromadzenia danych na rowerze

Dane dotyczące ruchu rowerowego należy gromadzić w całej UE w ten sam sposób, aby zapewnić skuteczne monitorowanie postępów we wdrażaniu zawartych zasad i zobowiązań w tej Deklaracji.

Zobowiązujemy się do:

33. monitorowanie realizacji naszych zobowiązań;
34. umożliwienie ciągłego pomiaru postępów w korzystaniu z transportu rowerowego w UE poprzez ustanowienie ogólnounijnych punktów odniesienia obejmujących długość, gęstość sieci, jakość i dostępność infrastruktury rowerowej oraz usług dla kilku typów użytkowników, udział ruchu rowerowego w transporcie ogółem oraz aktywność ruchowa oraz liczba poważnych obrażeń i ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów;
35. opracowanie zharmonizowanych wskaźników związanych z ruchem rowerowym dla węzłów miejskich transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
36. opracowywanie statystyk dotyczących ruchu rowerowego i jego infrastruktury na szczeblu lokalnym, krajowym i unijnym, w tym współpraca między państwami członkowskimi a Eurostatem w celu gromadzenia danych dotyczących ruchu rowerowego.