



DECLARACIÓN EUROPEA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA



#EUGreenDeal



DECLARACIÓN EUROPEA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA

**Propuesta de la comisión al parlamento
y consejo Europeo
de una declaración Europea
sobre el ciclismo**

El Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea proclaman solemnemente la siguiente Declaración conjunta sobre el uso de la bicicleta

Preámbulo

Considerando lo siguiente:

- (1) El transporte es clave para la inclusión social y el desarrollo económico, así como para la creación de puestos de trabajo y la promoción del acceso a otros servicios esenciales, como el empleo, la educación, la sanidad y los cuidados asistenciales. Sin embargo, aún es una fuente importante de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminación atmosférica, acústica y del agua. La congestión sigue siendo un grave reto para la eficacia de los sistemas de transporte y reduce asimismo la habitabilidad de las zonas afectadas, con un coste considerable para la sociedad y la economía.
- (2) Las formas de transporte sostenibles son esenciales para alcanzar los objetivos de la Unión en materia de clima, contaminación cero y eficiencia energética. Entre ellas, el uso de la bicicleta es una de las más sostenibles, saludables y eficaces, con un potencial considerable para apoyar la descarbonización del transporte urbano y contribuir a lograr los objetivos a escala de la UE de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990 y alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050, en consonancia con la Legislación Europea sobre el clima¹. También nos ayudará a avanzar hacia el objetivo de contaminación cero², y supondrá numerosos beneficios colaterales en otros ámbitos. La importancia de seguir desarrollando el uso de la bicicleta es clave, en particular para las poblaciones y las ciudades europeas, como parte de nuestros objetivos climáticos.
- (3) El uso de la bicicleta comprende una amplia y dinámica gama de vehículos de carretera de tracción humana que incluye las bicicletas para diversos terrenos, las bicicletas de carga, las bicicletas para transportar niños, las bicicletas para personas con discapacidad, los triciclos, las bicicletas reclinadas, los velomóviles, los tándems, las bicicletas eléctricas, las bicicletas de pedaleo asistido y los remolques para bicicletas, que cubren una amplia gama de necesidades de transporte y movilidad y requieren infraestructuras adecuadas. El uso de la bicicleta desempeña un papel cada vez más importante en el transporte urbano de mercancías, en particular los envíos de paquetes y las compras, gracias a las bicicletas de carga y similares. Con el fin de aprovechar todo el potencial del uso de la bicicleta, las políticas en este ámbito deben reflejar esta diversidad.
- (4) Con vistas a desarrollar todo su potencial, el uso de la bicicleta debe abordarse adecuadamente en las políticas de movilidad urbana a todos los niveles de gobernanza y financiación, planificación del transporte, sensibilización, asignación de espacio, normas de seguridad e infraestructuras adecuadas, con una atención especial para las personas con movilidad reducida. Por ejemplo, el eje central del concepto de la Unión

¹ [Reglamento \(UE\) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos \(CE\) n.º 401/2009 y \(UE\) 2018/1999 \(«Legislación europea sobre el clima»\).](#)
COM(2020) 789.

² El 8.º Programa de Acción en materia de Medio Ambiente [Decisión (UE) 2022/591] insta a la Comisión, a los Estados miembros, a las autoridades regionales y locales y a las partes interesadas, según proceda, a que refuercen los incentivos positivos para el medio ambiente y eliminen gradualmente las subvenciones perjudiciales para este, en particular las subvenciones a los combustibles fósiles, a escala de la UE, nacional, regional y local.

relativo a la planificación de la movilidad urbana sostenible³ es la movilidad activa, incluido el uso de la bicicleta. Las medidas de apoyo al uso de la bicicleta deben notificarse en el marco del pilar de descarbonización de los planes nacionales de energía y clima y se han de tener debidamente en cuenta en los planes de la misión de Horizonte Europa sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras de aquí a 2030.

- (5) El uso de la bicicleta mejora la inclusión social y contribuye a la salud física y mental de las personas, así como a su bienestar. Se trata de una actividad física moderada que reduce los riesgos para la salud y las muertes prematuras vinculados a estilos de vida sedentarios. Las bicicletas con asistencia eléctrica (bicicletas eléctricas y bicicletas de pedaleo asistido) son cada vez más populares y permiten a las personas cubrir distancias más largas, satisfacer las necesidades de movilidad y transporte de las familias y las pequeñas y medianas empresas (pymes), y llegar a otros grupos, como las personas mayores y las personas con discapacidad o movilidad reducida.
- (6) Es esencial contar con más y mejores infraestructuras ciclistas seguras en toda la Unión para que más personas estén dispuestas a desplazarse en bicicleta, tanto dentro de las zonas urbanas y rurales como entre ellas. La mejora de las infraestructuras ciclistas también beneficiará a otros medios, como las soluciones de micromovilidad.
- (7) La financiación dedicada al uso de la bicicleta —a escala local, nacional y europea— es necesaria para conseguir el objetivo de que más personas se desplacen en bicicleta. Un nivel adecuado de inversión es un requisito previo para mejorar significativamente las condiciones para el uso de la bicicleta y mantener las infraestructuras.
- (8) La seguridad es un requisito previo para animar a las personas a desplazarse en bicicleta, especialmente a los grupos que todavía tienen dudas, entre los que se encuentran bastantes mujeres, niños y personas mayores. Además de infraestructuras más seguras, como vías separadas y aparcamientos seguros para bicicletas, todos los elementos del enfoque del «sistema seguro» deben aplicarse tanto a las bicicletas como a los vehículos motorizados y a los conductores que comparten la vía pública con los ciclistas. Esto incluye velocidades de seguridad, un uso seguro de la vía pública y vehículos seguros, respaldados por un riguroso control del cumplimiento de las normas de tráfico. El desarrollo de normas para los carriles para bicicleta aumentaría la seguridad desde la fase de diseño de las nuevas infraestructuras ciclistas. La formación y la educación, por ejemplo en las escuelas, pueden contribuir a promover el uso seguro de la bicicleta.
- (9) La industria europea de la bicicleta desempeña un papel mundial, como innovador y como líder, y es un sector importante y en crecimiento de la economía. En la actualidad, cuenta con más de mil pymes⁴ y supone un millón de puestos de trabajo, con potencial para muchos más.
- (10) El uso de la bicicleta también es un factor facilitador clave del turismo sostenible y contribuye a la conectividad dentro de las zonas rurales y urbanas y entre ellas, especialmente en combinación con trenes, autobuses y otros modos de transporte con vistas a la creación de servicios de movilidad multimodal. Aporta beneficios tangibles a la economía local, en particular a las pymes.
- (11) En la Unión, los datos sobre el uso de la bicicleta no se recogen de forma sistemática. Esto tiene repercusiones sobre una elección óptima de las inversiones en transporte y sobre la evaluación de la eficacia de las medidas ya adoptadas.

³ Recomendación (UE) 2023/550 de la Comisión, de 8 de marzo de 2023, sobre los programas nacionales de apoyo a la planificación de la movilidad urbana sostenible.

⁴ En particular, mantenimiento y reparación de bicicletas, minoristas, etc.

- (12) Se espera que los principios incluidos en la presente Declaración ayuden a cumplir los objetivos climáticos y medioambientales de la Unión, en particular el Plan de Acción «Contaminación Cero»⁵ y los demás objetivos del Pacto Verde Europeo, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁶ y el Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE⁷.
- (13) En febrero de 2023, el Parlamento Europeo adoptó una Resolución sobre el Desarrollo de una estrategia de la Unión para la bicicleta⁸. En 2022, seis Estados miembros de la Unión elaboraron una Declaración europea sobre el uso de la bicicleta, que ya ha firmado la mayoría de los Estados miembros⁹.
- (14) La promoción y aplicación de los principios incluidos en la presente Declaración constituye un compromiso político de la Unión; esta es responsable de aplicar la presente Declaración en cooperación con sus Estados miembros, con arreglo a sus competencias respectivas y respetando plenamente el Derecho de la Unión.

Declaración europea sobre el uso de la bicicleta

Nuestro objetivo es liberar todo el potencial del uso de la bicicleta en la Unión. Esta Declaración reconoce el uso de la bicicleta como una de las formas de transporte y ocio más sostenibles, accesibles e inclusivas, de bajo coste y saludables y reconoce asimismo que tiene una importancia clave para la sociedad y la economía europeas. La Declaración debe servir de guía estratégica para las políticas e iniciativas actuales y futuras relacionadas con el uso de la bicicleta.

Por lo tanto, declaramos lo siguiente:

Capítulo I: desarrollo y refuerzo de las políticas sobre el uso de la bicicleta

La Unión y sus Estados miembros, junto con las autoridades regionales y locales, pueden desempeñar un papel clave para apoyar la adopción de un mayor uso de la bicicleta.

Nos comprometemos a:

1. desarrollar, adoptar y reforzar las políticas y estrategias relacionadas con el uso de la bicicleta en todos los niveles de gobernanza pertinentes;
2. adoptar las medidas necesarias para aplicar estas políticas y estrategias relativas al uso de la bicicleta lo antes posible;
3. dar prioridad a las medidas relativas al uso de la bicicleta en la planificación de la movilidad urbana sostenible, incluida la zona de desplazamiento pendular que se extiende más allá de las fronteras municipales;
4. animar a las empresas, organizaciones e instituciones a promover el uso de la bicicleta a través de sistemas de gestión de la movilidad, como incentivos para desplazarse en bicicleta al trabajo, la oferta de bicicletas (eléctricas) por parte de las empresas, aparcamientos e instalaciones para bicicletas adecuados y el uso de servicios de entrega que utilicen la bicicleta en sus desplazamientos;

⁵ Comunicación de la Comisión «La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: "Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo"», } <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/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_ES.html

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

5. promover el uso de la bicicleta como forma saludable de transporte o de ocio, mediante campañas de sensibilización, campañas de promoción, desarrollo de capacidades y formación de profesionales de la movilidad activa, también en los foros internacionales pertinentes.

Capítulo II: fomento de una movilidad inclusiva, asequible y saludable

Todas las personas, incluidas las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida, independientemente de su edad y género, deben tener acceso a la movilidad, y el uso de la bicicleta puede contribuir en gran medida a ello. El uso de la bicicleta también debe ser asequible independientemente del nivel de ingresos y debe promoverse como beneficioso para la salud mental y física.

Nos comprometemos a:

6. aumentar el uso de la bicicleta para promover la inclusión social, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres, los niños, las personas mayores y los grupos vulnerables y marginados;
7. adoptar medidas que permitan que las personas con discapacidad o con movilidad reducida tengan un mejor acceso al uso de la bicicleta;
8. adoptar medidas para impulsar la movilidad activa de las personas mayores y contribuir así al envejecimiento activo;
9. proporcionar formación específica sobre el uso de la bicicleta, en particular para los niños y los grupos vulnerables y marginados;
10. tomar nota de la posibilidad, introducida por la Directiva (UE) 2022/542 del Consejo¹⁰, de que los Estados miembros apliquen tipos reducidos del IVA al suministro, el alquiler y la reparación de bicicletas y bicicletas eléctricas, con el fin de aumentar su asequibilidad.

Capítulo III: creación de más y mejores infraestructuras ciclistas

La mejora de la calidad, la cantidad, la continuidad y el atractivo de las infraestructuras ciclistas es esencial para promover un mayor uso de la bicicleta.

Nos comprometemos a:

11. aumentar significativamente la seguridad y la coherencia de las infraestructuras ciclistas en toda Europa;
12. desarrollar y utilizar las directrices de la Unión sobre las normas relativas a los requisitos de calidad para los usuarios vulnerables de la vía pública, incluidos los ciclistas, con arreglo a la Directiva (UE) 2019/1936 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias¹¹;
13. proporcionar suficiente espacio para los ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública a fin de incrementar los niveles de seguridad, en particular mediante la

¹⁰ Directiva (UE) 2022/542 del Consejo, de 5 de abril de 2022, por la que se modifican las Directivas 2006/112/CE y (UE) 2020/285 en lo que respecta a los tipos del impuesto sobre el valor añadido (DO L 107 de 6.4.2022, p. 1).

¹¹ Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 305 de 26.11.2019, p. 1).

separación física de las vías para bicicleta y el tráfico motorizado siempre que sea posible;

14. trabajar para crear una red ciclista coherente en las ciudades y para mejorar la conectividad entre las zonas suburbanas y rurales y los centros urbanos, incluidas las vías rápidas para bicicletas;
15. garantizar la provisión de plazas de aparcamiento para bicicletas seguras y protegidas en las zonas urbanas y rurales, incluido en las estaciones de ferrocarril y autobús y en los centros de movilidad;
16. apoyar el despliegue de puntos de recarga para bicicletas eléctricas en la planificación urbana y en las plazas de aparcamiento para bicicletas dentro y fuera de los edificios.

Capítulo IV: aumento de las inversiones y creación de condiciones favorables para el uso de la bicicleta

Se necesitan más inversiones para liberar el potencial de la bicicleta.

Nos comprometemos a:

17. proporcionar apoyo técnico, subvenciones y financiación para ayudar a desarrollar y aplicar estrategias relativas al uso de la bicicleta e inversiones relacionadas con este; esto incluye utilizar los instrumentos de la Unión disponibles, en particular el Fondo Social para el Clima, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural, el instrumento de apoyo técnico¹² y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia para apoyar las medidas relacionadas con el uso de bicicleta;
18. reflejar el uso de la bicicleta en las inversiones efectuadas a todos los niveles de gobernanza¹³;

Capítulo V: mejora de la seguridad vial

Todo el mundo debería poder circular de manera segura y protegida.

Nos comprometemos a:

19. trabajar para hacer realidad la Visión Cero¹⁴ (cero muertes en carretera para 2050), también por lo que se refiere a los usuarios vulnerables de la vía pública, al tiempo que se alcanza el objetivo intermedio de reducir en un 50 % el número de víctimas mortales y heridos graves de aquí a 2030, en consonancia con la Declaración de La Valeta¹⁵;
20. hacer cumplir las normas y la legislación en materia de seguridad vial para garantizar la coexistencia de diferentes medios de transporte, con hincapié en la protección de los ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública;
21. velar por que las normas relativas a los requisitos de seguridad aplicables a las bicicletas eléctricas sean sustanciales, y a promover su despliegue;

¹² Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de febrero de 2021, por el que se establece un instrumento de apoyo técnico, [EUR-Lex - 32021R0240 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹³ Incluidos los planes nacionales de energía y clima [introducidos por el Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima].

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en

¹⁵ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/es/pdf>

22. mejorar la seguridad en los aparcamientos públicos para bicicletas (incluidos los destinados al uso compartido de bicicletas y los nodos multimodales) y redoblar los esfuerzos para abordar el problema del robo de bicicletas;
23. reforzar la formación en el uso de la bicicleta, incluida la enseñanza a niños y jóvenes de cómo desplazarse en bicicleta, así como las campañas de sensibilización sobre seguridad vial, en particular sobre los riesgos más importantes para los ciclistas, apoyar el uso seguro de bicicletas y bicicletas eléctricas y abordar la sensibilización sobre la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública durante la formación de los conductores.

Capítulo VI: apoyo del empleo ecológico de calidad y del desarrollo de una industria europea de la bicicleta con presencia mundial

Una mayor aceptación del uso de la bicicleta significa más puestos de trabajo locales y de alta calidad y es beneficiosa para la economía y el sector de la bicicleta de la Unión, además de contribuir a los objetivos de su estrategia industrial.

Nos comprometemos a:

24. crear condiciones para aumentar la producción europea de una amplia gama de bicicletas (también de bicicletas eléctricas, bicicletas de pedaleo asistido y bicicletas para personas con discapacidad) y sus componentes, incluido el acceso a materiales y equipos y mantenimiento de unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial a través de los instrumentos de defensa comercial de la Unión existentes;
25. apoyar al sector de los servicios para bicicletas, incluidas las entidades de la economía social y el uso circular de las bicicletas (reutilización, reparación y alquiler);
26. crear condiciones favorables para estimular la creación de empleos de alta calidad y aglomeraciones industriales para el sector de la bicicleta, también en lo que se refiere al cicloturismo, con el fin de aumentar significativamente el número de puestos de trabajo de alta calidad relacionados con el uso de la bicicleta, apoyar a las pymes del sector y dar un impulso a las competencias y la formación profesional pertinentes;
27. hacer que el sector sea más atractivo y facilitar las transiciones importantes a nuevos empleos desde otras industrias pertinentes;
28. reconocer a la industria europea de la bicicleta como socio del sistema de movilidad con el fin de reforzar la resiliencia, la sostenibilidad, la circularidad y la digitalización en el sector de la bicicleta;
29. apoyar a las industrias de servicios para bicicletas, como el uso compartido de bicicletas y la logística en el ámbito de la bicicleta, especialmente en las ciudades, en particular reforzando la integración de la logística para bicicletas en el sistema logístico global.

Capítulo VII: apoyo de la multimodalidad y el cicloturismo

El uso de la bicicleta debe desempeñar un papel clave en la mejora de la conectividad multimodal y el turismo, especialmente en combinación con trenes, autobuses y otros modos de transporte, tanto en zonas urbanas como rurales.

Nos comprometemos a:

30. promover y aplicar soluciones multimodales en las zonas urbanas, suburbanas y rurales, así como en relación con los viajes de larga distancia, mediante la creación de más sinergias entre el uso de la bicicleta y otros modos de transporte, como, por ejemplo, permitiendo el transporte de más bicicletas en autobuses y trenes y proporcionando zonas

de estacionamiento seguras y protegidas para bicicletas en estaciones y centros de movilidad;

31. apoyar los sistemas de uso compartido de bicicletas como solución para el acceso al primer y último kilómetro en relación con los servicios de transporte público;
32. crear condiciones favorables para apoyar el uso de la bicicleta como medio sostenible de ocio y turismo.

Capítulo VIII: mejora de la recogida de datos sobre el uso de la bicicleta

Los datos sobre el uso de la bicicleta deben recopilarse de la misma manera en toda la Unión para garantizar un seguimiento eficaz de los avances en la aplicación de los principios y compromisos incluidos en la presente Declaración.

Nos comprometemos a:

33. supervisar el cumplimiento de nuestros compromisos;
34. permitir la medición continua de los avances en el uso de la bicicleta en la Unión mediante el establecimiento de una base de referencia a escala de la UE que incluya la longitud, la densidad de red, la calidad y la accesibilidad de infraestructuras y servicios para bicicletas para varios tipos de usuarios, el porcentaje de uso de la bicicleta en el conjunto de las actividades de transporte y movilidad, y el número de heridos graves y víctimas mortales entre los ciclistas;
35. desarrollar indicadores armonizados relacionados con el uso de la bicicleta para los nodos urbanos de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T);
36. desarrollar estadísticas sobre el uso de la bicicleta y su infraestructura a escala local, nacional y de la Unión, incluida la cooperación entre los Estados miembros y Eurostat para recopilar datos sobre el uso de la bicicleta.