2025/1021

26.5.2025

DOPORUČENÍ KOMISE (EU) 2025/1021

ze dne 22. května 2025

o dopravní chudobě: zajištění cenově dostupné, přístupné a spravedlivé mobility

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 292 této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Zásada 20 Evropského pilíře sociálních práv ([1]) stanoví, že každý má právo na přístup k základním službám, včetně dopravy, a že by osobám v nouzi měla být k dispozici pomoc pro přístup k těmto službám. Doprava také umožňuje přístup k dalším činnostem, které jsou zásadní pro aktivní účast ve společnosti a na trhu práce, jako je zaměstnání, zdravotní péče a vzdělávání. V této souvislosti je stále větším problémem dopravní chudoba, zejména u zranitelných skupin, neboť ohrožuje přístup k těmto službám, a přispívá tak k sociálnímu vyloučení.

(2) Kompas konkurenceschopnosti ([2]) poukazuje na to, že předpokladem konkurenceschopnosti EU je odpovídající dopravní infrastruktura, která podporuje zejména logistiku, načasovanou výrobu a mobilitu osob, zboží a služeb. Také výzkum ukazuje, že doprava hraje zásadní roli při podpoře hospodářského rozvoje, blahobytu a sociální spravedlnosti tím, že podporuje přístup ke kvalitním pracovním místům, a to i pro osoby ohrožené chudobou a sociálním vyloučením a některé zranitelné skupiny společnosti ([3]). Může přispívat k posílení mezigenerační spravedlnosti a solidarity.

(3) Sociální klimatický fond byl zřízen za účelem řešení a zmírnění potenciálních negativních distribučních dopadů rozšíření působnosti trhů s uhlíkem v EU na budovy a silniční dopravu prostřednictvím nového systému obchodování s emisemi (ETS 2) v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ([4]). Očekává se, že v letech 2026 až 2032 bude v rámci Sociálního klimatického fondu uvolněno 86,7 miliardy EUR na podporu zranitelných domácností, uživatelů dopravy a mikropodniků obzvláště postižených energetickou a dopravní chudobou. Pro získání přístupu k tomuto financování musí členské státy do 30. června 2025 předložit své vnitrostátní sociální klimatické plány a uspokojivě dosáhnout příslušných milníků a cílů. Cílem tohoto doporučení je podpořit členské státy v jejich práci.

(4) Členské státy mohou využít Sociální klimatický fond na podporu strukturálních opatření a investic ke zvýšení energetické účinnosti a dekarbonizaci budov a na podporu řešení čisté mobility, pokud jsou tyto iniciativy zaměřeny především na zranitelné domácnosti, mikropodniky či uživatele dopravy. Způsobilá opatření a investice v oblasti dopravy zahrnují pobídky k využívání cenově dostupné a přístupné veřejné dopravy, podporu soukromých a veřejných subjektů, včetně družstev, při rozvoji a poskytování udržitelné mobility jako služby na vyžádání, služeb sdílené mobility a možností aktivní mobility, usnadnění přístupu k vozidlům s nulovými emisemi a jízdním kolům, rozvoj infrastruktury pro dobíjení a čerpání paliva a podporu rozvoje trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi.

(5) Ustanovení čl. 2 odst. 2 nařízení o Sociálním klimatickém fondu ([5]) zavedlo první a na celounijní úrovni jedinou definici dopravní chudoby pro účely daného nařízení. Odkazuje na „*stav, kdy jednotlivci a domácnosti nejsou vůbec či jen obtížně schopni pokrýt náklady na soukromou nebo veřejnou dopravu, nebo kdy nemají žádný či jen omezený přístup k dopravě nezbytné k získání přístupu k základním socioekonomickým službám a činnostem, s přihlédnutím k vnitrostátním a prostorovým souvislostem*“.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_cs.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (Ekonomické perspektivy dopravy a rovnosti), OECD, 2011; Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (Studie o sociálním rozměru budoucího dopravního systému EU s ohledem na uživatele a cestující), EU, 2022.
([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955 ze dne 10. května 2023, kterým se zřizuje Sociální klimatický fond a mění nařízení (EU) 2021/1060 (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Pokud jde o definici dopravní chudoby, jak je uvedena v nařízení o Sociálním klimatickém fondu, lze identifikovat tyto tři rozměry:

a) cenová dostupnost: to, zda si jednotlivci a domácnosti mohou dovolit soukromou nebo veřejnou dopravu;

b) dostupnost dopravy: existence a četnost dopravních služeb;

c) přístupnost: schopnost jednotlivců a domácností dosáhnout na základní socioekonomické služby a činnosti v přiměřeném čase.

Pro popis použitelnosti systému, i když není součástí oficiální definice, je užitečný i čtvrtý rozměr, „přiměřenost dopravního systému“. „Přiměřenost“ zahrnuje různé další prvky, jako je spolehlivost, vhodnost pro osoby využívající dopravu v souvislosti se svými pracovními a/nebo pečovatelskými povinnostmi (např. cestování na/z pracoviště a přeprava dětí), bezpečnost a zabezpečení dopravního systému a jeho dostupnost mimo hlavní časy, bezbariérovost a široká dostupnost informací o možnostech cestování ([6]).

(7) Příčiny dopravní chudoby vyplývají z nízkých příjmů a dalších systémových překážek, jako je nedostatek cenově dostupného bydlení v blízkosti pracoviště, vzdělávacích zařízení a základních služeb, zeměpisná izolace, neexistence nebo omezená dostupnost veřejné nebo soukromé dopravy nebo specifické socioekonomické, demografické a fyzické charakteristiky, které omezují schopnost jednotlivců využívat odpovídající dopravní služby.

(8) Podle studie Komise jsou celkové výdaje na dopravu nejvyšší v oblastech se střední hustotou obyvatelstva, což je pravděpodobně způsobeno větším podílem dojíždění do zaměstnání a větším počtem cest z těchto oblastí do měst (např. za prací nebo nákupy) ([7]). Jak je uvedeno ve strategii EU pro nejvzdálenější regiony ([8]), doprava hraje pro nejvzdálenější regiony, tedy nejodlehlejší části EU, zásadní roli. Dopravní chudobou jsou obvykle zvláště postiženy ostrovy a nejvzdálenější regiony, mimo jiné i pokud jde o přístup obyvatel k základním socioekonomickým službám, vysokou závislost na letecké a námořní dopravě a nižší zastupitelnost různých druhů dopravy ([9]).

(9) Z údajů Eurostatu ([10]) vyplývá, že podíl osob, které si nemohou dovolit automobil a jsou ohroženy chudobou (pod 60 % mediánu ekvivalizovaného příjmu), se v roce 2023 pohyboval od přibližně 6 % (5,5 % v Itálii, 6 % na Kypru a 6,2 % na Maltě) po více než 30 % (34,3 % ve Finsku, 34 % v Rumunsku a 32,4 % na Slovensku a v Maďarsku). Situace se značně liší v závislosti na typu domácnosti. Ve 12 členských státech si v roce 2023 nemohlo dovolit automobil více než 30 % osob s nezaopatřenými dětmi a nízkými příjmy (44,4 % na Slovensku, 43,4 % v Maďarsku).

(10) Obecněji řečeno, jednotlivce nebo domácnosti s nízkými a nižšími středními příjmy, kteří si mohou dovolit veřejnou nebo soukromou dopravu, lze považovat za „ohrožené dopravní chudobou“, pokud doprava představuje významný podíl na jejich soukromém rozpočtu (například více než dvojnásobek mediánu obyvatel dané země).

(11) Prevence a zmírňování dopravní chudoby je jednou z priorit transevropské dopravní sítě (TEN-T). Infrastruktura sítě TEN-T musí zajišťovat bezproblémovou mobilitu a přístupnost pro všechny uživatele, zejména pro ty, kteří se nacházejí v situaci dopravní chudoby nebo ve zranitelném postavení.

([6]) Jak je uvedeno v tomto dokumentu: Evropská komise, Generální ředitelství pro zaměstnanost, sociální věci a sociální začleňování, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., *Final Report, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Závěrečná zpráva, Dopravní chudoba: definice, ukazatele, determinanty a strategie zmírňování), říjen 2024.

([7]) Evropská komise, technická zpráva Společného výzkumného střediska, *Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions* (Energetická chudoba, dopravní chudoba a životní podmínky), analýza údajů a socioekonomických ukazatelů EU, 2022.

([8]) Evropská komise, sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Lidé na prvním místě, zajištění udržitelného růstu podporujícího začlenění, využívání potenciálu nejvzdálenějších regionů EU, COM(2022) 198 final ze dne 3. května 2022.

([9]) Na evropském kontinentu lze lety na krátké vzdálenosti nahradit jízdou vlakem nebo automobilem snáze než v nejvzdálenějších regionech, viz studie Evropského parlamentu vyžádaná Výborem pro dopravu a cestovní ruch s názvem „*Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies*“ (Doprava a cestovní ruch v nejvzdálenějších regionech: posouzení dopravní chudoby a dopadů nových politik v oblasti klimatu), PE 759.311, březen 2025, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf.

([10]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu.

(12) Dlouhodobá vize Komise pro venkovské oblasti EU ([11]) vyzývá členské státy a regiony, aby vypracovaly strategie pro udržitelnou venkovskou mobilitu, přičemž celkovým cílem je vytvořit do roku 2040 „posílený, propojený, odolný a prosperující venkov“. Tato vize vyžaduje úsilí o zachování a zlepšení cenově dostupných služeb veřejné dopravy a infrastruktury, jako jsou železnice, vnitrozemské vodní cesty, silnice, dobíjecí a čerpací stanice, jakož i podporu řešení mobility s nulovými emisemi, cyklostezek, multimodálních spojení včetně aktivní dopravy a spojů na krátké vzdálenosti v námořní a letecké dopravě.

(13) Jak je uvedeno v Průmyslovém akčním plánu Komise pro evropské automobilové odvětví ([12]), programy sociálního leasingu ([13]) mohou pomoci poskytnout cenově dostupná a čistá řešení mobility pro zranitelné uživatele dopravy a mohly by být financovány z prostředků uvolněných ze Sociálního klimatického fondu v letech 2026 až 2032. Vedle toho mohou sdílená autonomní vozidla, autonomní kyvadlová doprava a dálkově ovládaná vozidla přispět k řešení problémů prvního/posledního úseku cesty pro obce s nedostatečnou dopravní obslužností ([14]).

(14) Komise napomáhá výměně osvědčených postupů mezi členskými státy ohledně nákladově efektivních opatření a investic, které mají být zahrnuty do sociálních klimatických plánů ([15]), a ohledně provádění veřejných konzultací ([16]). Zveřejnila pokyny k provádění Sociálního klimatického fondu ([17]), jakož i soubor doporučení s osvědčenými postupy pro Sociální klimatický fond, jež formulovala podskupina pro veřejnou dopravu a sdílenou mobilitu působící v rámci skupiny odborníků pro městskou mobilitu ([18]).

(15) Shromažďování údajů o ukazatelích, které jsou pro politiku relevantní, má zásadní význam pro definování politických priorit, určení hlavních příjemců a sledování pokroku při dosahování politických cílů. Několik ukazatelů vyvinutých Eurostatem může tento proces podpořit a umožnit porovnávání výsledků v rámci EU, přičemž se vychází ze stávajících srovnávacích přehledů a monitorovacích rámců, jako je srovnávací přehled sociálních ukazatelů ([19]), jakož i z dalších důkazů sdílených v rámci pravidelných přezkumů pokroku při provádění doporučení Rady o zajištění spravedlivé transformace pro všechny ([20]).

(16) Evropská observatoř pro spravedlivou transformaci, která zahájí činnost v roce 2026, navazuje na doporučení Rady ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu ([21]) a má za cíl posílení důkazní základny týkající se aspektů spravedlivosti ekologické transformace. Observatoř bude vytvářet a seskupovat příslušné údaje, vyvíjet normalizované ukazatele, shromažďovat osvědčené postupy a usnadňovat sdílení údajů o příslušných trendech a politikách, včetně dopravní chudoby a zranitelných skupin.

([11]) COM(2021) 345 final, https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

([12]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Viz například francouzský program sociálního leasingu zmíněný v oddíle 3.6.3 publikace Evropské komise: Generální ředitelství pro oblast klimatu, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora provádění Sociálního klimatického fondu – Osvědčené postupy pro nákladově efektivní opatření a investice – Shrnutí), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Viz zpráva Evropské agentury pro životní prostředí *Transport and Environment Report* (Zpráva o dopravě a životním prostředí) z roku 2022, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Evropská komise, Generální ředitelství pro oblast klimatu, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora provádění Sociálního klimatického fondu – Osvědčené postupy pro nákladově efektivní opatření a investice – Shrnutí), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Evropská komise, Generální ředitelství pro oblast klimatu a Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans* (Podpora provádění Sociálního klimatického fondu – Osvědčené postupy pro provádění veřejných konzultací o sociálních klimatických plánech), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Evropská komise, sdělení Komise – Pokyny k sociálním klimatickým plánům, C(2025) 881 final ze dne 5. března 2025, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Skupina odborníků pro městskou mobilitu, podskupina pro veřejnou dopravu a sdílenou mobilitu, 10. června 2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

([19]) Viz https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/.

([20]) Viz https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/cs/pdf.

([21]) Doporučení Rady ze dne 16. června 2022 ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu, 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Vzhledem k jejímu propojení s různými oblastmi politiky nelze dopravní chudobu řešit izolovaně. Při vývoji opatření zaměřených na zranitelné skupiny je nezbytné uplatňovat meziodvětvový přístup, například propojit rozvoj sociálního bydlení s poskytnutím odpovídající, cenově dostupné a udržitelné dopravní infrastruktury,

DOPORUČUJE ČLENSKÝM STÁTŮM:

Oddíl I – *Rozvoj strategického přístupu k boji proti dopravní chudobě a k její prevenci*

1. Začlenit problematiku dopravní chudoby do stávajících dlouhodobých strategií boje proti chudobě a odvětvových (např. energetických) strategií na celostátní a regionální úrovni s jasně definovanými a měřitelnými cíli, realizovatelnými prováděcími plány s milníky, jasně vymezenou odpovědností a odpovídajícími zdroji. Celkovým cílem by měla být prevence a zmírňování dopravní chudoby při současném respektování životního prostředí a dohodnutých klimatických cílů, jakož i ekonomické životaschopnosti. Zde se lze inspirovat a usilovat o soulad s postupem stanoveným v nařízení (EU) 2023/955 pro vypracování vnitrostátních sociálních klimatických plánů v rámci Sociálního klimatického fondu, doporučením Rady ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu i pokyny pro vypracování plánů udržitelné městské mobility ([22]). Důležitými kroky v tomto procesu jsou:

   a) identifikace zranitelných skupin postižených dopravní chudobou, a to na základě dostupných údajů a hlavních příčin dopravní chudoby na území jednotlivých států a s přihlédnutím ke všem rozměrům dopravní chudoby;

   b) identifikace a analýza problémů a mezioborové plánování se zapojením zúčastněných stran a veřejnosti, se zvláštním důrazem na regionální a místní orgány a zástupce, s využitím komplexního a transparentního procesu veřejných konzultací a zapojení zúčastněných stran, na němž se ve všech fázích budou aktivně podílet cílové skupiny;

   c) určení vhodných opatření a investic spojených s měřitelnými milníky, cíli a harmonogramy pro postupné vymýcení dopravní chudoby, s využitím posouzení distribučních dopadů opatření a reforem ([23]);

   d) realizace opatření a investic a její veřejné monitorování. Hodnotit pokrok na základě řady ukazatelů výkonnosti a případně, bude-li to nutné, příslušné politiky upravit s využitím stávajících procesů řízení, srovnávacích tabulek a ukazatelů.

2. Zajistit soudržnost a synergie s prováděním a pravidelnými přezkumy pokroku podle doporučení Rady ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu. Zohledňovat dopravní potřeby při vypracovávání plánů pro začleňování osob s minimálním příjmem ([24]).

3. Zajistit soudržnost s plánovanými opatřeními a investicemi a přijatými závazky v rámci různých souvisejících programů a plánů, například plánů pro oživení a odolnost, programů politiky soudržnosti, plánů spravedlivé územní transformace, vnitrostátních plánů v oblasti energetiky a klimatu, dlouhodobých strategií týkajících se budov a vnitrostátních plánů renovace budov a sociálních klimatických plánů.

4. Zvýšit úlohu místních a regionálních aktérů a posílit jejich schopnost určovat, navrhovat a provádět vhodná opatření a investice tím, že jim bude poskytnut přístup k odborné přípravě, nástrojům a přiměřeným zdrojům. Tito aktéři mají zásadní význam pro přizpůsobení řešení konkrétním potřebám svých komunit a pro zajištění účinného provádění na místní úrovni.

([22]) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en.

([23]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Lepší posouzení distribučního dopadu politik členských států, COM(2022) 494 final ze dne 28. září 2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Doporučení Rady ze dne 30. ledna 2023 o přiměřeném minimálním příjmu zajišťujícím aktivní začlenění (2023/C 41/01).

5. Sdílet osvědčené postupy, získané zkušenosti a dopady opatření na různé zranitelné skupiny, aby se podpořilo vzájemné učení a zlepšila účinnost zásahů v celé EU, mimo jiné prostřednictvím příspěvků do připravované Evropské observatoře pro spravedlivou transformaci.

Oddíl II – *Plánování politiky*

6. Stanovit, co se považuje za dostatečnou úroveň přístupnosti k cenově dostupné dopravě, a to podle jednotlivých regionů i na místní úrovni, a zajistit, aby nabídka dopravních možností a infrastruktura odpovídaly rozmístění základních socioekonomických služeb.

7. Inspirovat se rámcem přístupnosti, který vypracovala Komise a Mezinárodní dopravní fórum při OECD a který vychází z i) přístupnosti, definované jako celkový počet destinací dosažitelných za určitou dobu; ii) blízkosti, která se vztahuje k celkovému počtu destinací nacházejících se v určité vzdálenosti, a iii) výkonnosti dopravy, posuzované jako poměr mezi přístupností a blízkostí, přičemž se porovnává přístupná populace s blízkou populací ([25]). Zahrnout multimodální cesty, například kombinace autobusu a vlaku, pro stanovení priorit pro investice do infrastruktury. S přihlédnutím k aspektům cenové dostupnosti dopravy také posoudit, zda je třeba zlepšit stávající infrastrukturu, rozšířit nebo vybudovat novou infrastrukturu či zlepšit multimodální propojení, například cyklostezky vedoucí k vlakovým stanicím nebo autobusy navazující na vlakové stanice.

8. Podporovat a vybízet místní orgány v městských a příměstských oblastech, aby se v rámci přípravy a provádění plánů udržitelné městské mobility zabývaly otázkou dopravní chudoby. Zvážit uplatnění podobných přístupů při plánování řešení mobility ve venkovských a odlehlých regionech, které do plánů udržitelné městské mobility nejsou zahrnuty.

9. Zvážit řešení závažných nedostatků v oblasti údajů prostřednictvím pravidelného a systematického shromažďování údajů ([26]) a zveřejňování výsledků na vládních datových platformách na různých úrovních veřejné správy. Zvážit vypracování a používání ukazatelů a údajů, rozčleněných mimo jiné podle pohlaví a příjmů, v kombinaci s geoprostorovými ukazateli (viz příklady v příloze I) alespoň na úrovni NUTS 3 ([27]), které budou zahrnovat dostupnost dopravních sítí a rozměr přístupnosti (umístění základních socioekonomických služeb).

10. Maximalizovat účinnost dostupných vnitrostátních finančních prostředků a nástrojů financování EU k financování dopravní infrastruktury a dopravních služeb, které bojují proti dopravní chudobě a zároveň podporují udržitelnou mobilitu v celé EU. V této souvislosti zvážit dostupné zdroje, harmonogram investic, potřeby místních obyvatel a náklady a přínosy různých druhů dopravy.

11. Spolupracovat s ostatními členskými státy při sjednocování jejich politik v oblasti sběru dat a při poskytování možností dopravy přes státní hranice, zejména pro zranitelné uživatele dopravy, a podporovat přeshraniční zapojení zúčastněných stran.

([25]) Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě – Ukazatele regionální a územní přístupnosti pro osobní železniční dopravu), Úřad pro publikace Evropské unie, 2021, Inforegio – Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě: Ukazatele regionální a územní přístupnosti pro osobní železniční dopravu. Pokud jde o silniční dopravu, viz Evropská komise, *Road Transport Performance in Europe* (Výkonnost silniční dopravy v Evropě), 2018, Inforegio – Výkonnost silniční dopravy v Evropě.

([26]) Důležitými prvky v tomto ohledu jsou například: umístění zastávek veřejné dopravy a jízdní řády veřejné dopravy (četnost spojů), doba dojíždění do zaměstnání na základě údajů v reálném čase (zejména dopravní toky ve špičkách), nejčastější cesty na místní úrovni, údaje o silniční síti, údaje o vlastnictví automobilů, cyklistické a pěší infrastruktuře a údaje o umístění základních socioekonomických služeb. Údaje by měly v ideálním případě poskytovat informace o trendech ve všech druzích dopravy, jakož i o důvodech, proč lidé v dané zeměpisné oblasti volí konkrétní druh dopravy, a o úrovni integrace jednotlivých druhů dopravy (multimodalita).

([27]) Region NUTS 3 je územní jednotka definovaná v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. května 2003 o zavedení společné klasifikace územních statistických jednotek (NUTS).

Oddíl III – *Tvorba politik*

12. Upřednostňovat opatření ve prospěch jednotlivců a domácností nejvíce postižených dopravní chudobou založená na důkladném posouzení distribučních dopadů příslušných opatření a politik.

13. Cílená opatření podpory mohou být například soustředěna na domácnosti s nízkými nebo nižšími středními příjmy v zeměpisných oblastech s nedostatečnou obslužností, přičemž nesmí být opomenuty zranitelné skupiny ve více prosperujících oblastech, například ve velkých městech. Dalším možným přístupem je zaměřit podporu na určité kategorie zranitelných osob, zejména na ty, které jsou závislé na motorové dopravě založené na fosilních palivech a které buď nemají přístup k cenově dostupným a vhodným možnostem veřejné dopravy, nebo je dostupnost těchto služeb v jejich okolí nedostatečná či omezená. Další možností je kombinovat zlepšení systému veřejné dopravy (dostupné pro všechny) se sníženými cenami nebo poukázkami na veřejnou dopravu pro zranitelné skupiny (viz příloha II, kde jsou uvedeny příklady některých opatření a investic, a také Pokyny Komise k sociálním klimatickým plánům). Tímto způsobem lze zlepšit celkovou nabídku dopravy ve prospěch všech a snáze dosáhnout úspor z rozsahu.

14. Zajistit, aby se opatření neomezovala pouze na vlastníky automobilů nebo jízdních kol, ale aby zahrnovala také dekarbonizaci odvětví místní dopravy a jeho infrastruktury. Zvážit všechny formy mobility: multimodální veřejnou dopravu, jakož i nové služby založené na sdílení jízd, sdílení automobilů (včetně případných autonomních vozidel) a služby sdílené mobility včetně mikromobility, služby na vyžádání a aktivní mobilitu (chůze a jízda na kole).

15. Vycházet z osvědčených postupů a priorit činnosti uvedených v nedávném sdělení Komise o dekarbonizaci firemních vozových parků ([28]), které mohou urychlit obrat firemních vozidel s nulovými emisemi, a podpořit tak vznik rozsáhlého trhu s použitými vozidly.

16. Zvážit možnost poskytnout zranitelným uživatelům dopravy a zranitelným mikropodnikům přístup k novým a použitým vozidlům s nulovými emisemi prostřednictvím opatření, jako jsou programy sociálního leasingu, spolu s rozvojem infrastruktury pro dobíjení těchto vozidel. Při navrhování programů pronájmu nebo leasingu vozidel s nulovými emisemi pro zranitelné skupiny by mohly být zohledněny takové faktory, jako je výše příjmu, přístupnost a dostupnost stávající veřejné dopravy a služeb sdílené mobility a průměrná doba dojíždění a vzdálenosti.

17. Motivovat k používání nejudržitelnějšího druhu dopravy, který je k dispozici, a zároveň zajistit, aby odpovídal každodenním potřebám cílových skupin. Upřednostňovat veřejnou dopravu před neaktivní individuální mobilitou a snížit závislost na osobních automobilech. Podporovat zlepšování spojů veřejné dopravy v městských oblastech, jakož i propojení s venkovskými, okrajovými a odlehlými oblastmi. Vedle zaměření okamžité podpory na skupiny postižené dopravní chudobou rovněž vyvíjet politiku, která zohlední širší potřeby v oblasti dopravy. Tím se bude nejen řešit dopravní chudoba, ale také se obecně zlepší konektivita, sníží se emise CO_2 a látek znečišťujících ovzduší, omezí se dopravní zácpy, nehody a hluk a poskytne se životaschopná alternativa pro všechny skupiny obyvatel.

18. Rozšířit spádové oblasti hromadné dopravy na základě kombinace s autobusy, jakož i s kyvadlovou dopravou na vyžádání, s řešeními sdílené mobility (jako jsou sdílená vozidla, elektrokola, elektrokoloběžky, ale také sdílená autonomní vozidla a sdílené jízdy prostřednictvím spolujízdy), mobilitou jako službou a aktivní mobilitou.

19. U místních a regionálních služeb veřejné dopravy, které nejsou komerčně životaschopné, zvážit uzavření smluv o veřejných službách, včetně vhodných kompenzací pro provozovatele veřejné dopravy, aby se zajistilo odpovídající poskytování služeb splňujících potřebu veřejné služby ([29]). V oblastech s nedostatečnou obslužností zvážit podporu služeb na vyžádání, jako je hromadná silniční doprava nebo sdílená taxi, zejména v řídce osídlených oblastech. Podporovat vstup dopravců na trh omezením administrativních nebo jiných právních překážek poskytování služeb s cílem zvýšit výběr a přístupnost a snížit ceny pro (zejména zranitelné) uživatele.

([28]) COM(2025) 96 final.

([29]) S ohledem na nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, které stanoví zásadu povinného organizování nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách v pozemní dopravě.

20. Zvážit pilotní zavádění sdílených autonomních vozidel, autonomní kyvadlové dopravy a dálkově řízených vozidel pro zajištění cenově dostupných a účelných dopravních řešení v komunitách s nedostatečnou obslužností a pro pokrytí prvních a posledních úseků cesty, a to i zajištěním vhodných právních podmínek umožňujících poskytování takových služeb.

21. Usnadnit větší využívání jízdních kol, elektrokol a podobných řešení mikromobility, včetně chůze (prostřednictvím pěší infrastruktury). Rozvíjet bezpečnou, zabezpečenou a pohodlnou síť cyklistické infrastruktury, včetně parkovišť pro jízdní kola a souvisejících služeb (jako např. systémy sdílení jízdních kol), která spojuje oblasti s nízkými příjmy s relevantními destinacemi. Zvážit dotování nákupu nebo leasingu jízdních kol, elektrokol a nákladních jízdních kol na podporu uživatelů s nízkými příjmy.

22. Zajistit, aby tvorba politik a jejich provádění zahrnovaly aspekty genderové rovnosti ([30]), inkluzivity, cenové dostupnosti a přístupnosti veřejné dopravy a služeb sdílené mobility, a to i pro cestující se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace. Zohlednit komplexnější formy mobility (např. využívání více druhů dopravy) a potřeby různých sociálních skupin, zejména osob, které si nemohou dovolit osobní automobil, a osob s pečovatelskými povinnostmi. Vždy zvažovat zajištění veřejné dopravy nebo řešení aktivní mobility pro dosažení lokalit, kde je zaměstnáno hodně lidí, zejména v místech, která poskytují zaměstnání významnému počtu osob s nízkými příjmy.

23. Podporovat opatření a investice v oblasti dopravy s odpovídající široce dostupnou digitální infrastrukturou, zejména v odlehlých a venkovských oblastech. Zavádět inovativní služby (je-li to relevantní), jako jsou rozpočty na mobilitu poskytované prostřednictvím aplikací mobility jako služby nebo digitálních peněženek, s cílem poskytnout cílenou podporu zranitelným uživatelům. Doplnit digitální řešení nedigitálními alternativami, aby byly informace a služby přístupné i uživatelům s nízkou digitální gramotností nebo s omezeným přístupem k internetu. Podpořit vývoj a rozšíření dopravních služeb, které využívají digitální technologie s cílem poskytovat širší výběr možností cestování a zkrátit čekací doby, dobu cestování nebo náklady na dopravu.

24. Zvyšovat povědomí o všech opatřeních zaměřených na boj proti dopravní chudobě prostřednictvím vhodných komunikačních kanálů, aby byli zamýšlení příjemci informováni o opatřeních určených ke zmírnění dopravní chudoby a aby byli vybízeni k jejich využívání. Oslovit organizace občanské společnosti, zejména ty, které zastupují skupiny ohrožené dopravní chudobou, a zapojit je do osvětových kampaní. Usilovat o změnu postoje veřejnosti k udržitelné dopravě, aby se tyto možnosti staly přijatelnějšími a přístupnějšími v celostátním měřítku.

V Bruselu dne 22. května 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

([30]) Při zavádění tohoto přístupu do praxe mohou orgánům veřejné správy a zúčastněným stranám v oblasti dopravy pomoci praktické nástroje, jako je příručka pro zohledňování hlediska rovnosti v dopravě. Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport* (Příručka pro začleňování hlediska rovnosti na GŘ MOVE – Školicí materiály pro začleňování hlediska rovnosti v mobilitě a dopravě), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

PŘÍLOHA I

PŘÍKLADY UKAZATELŮ DOPRAVNÍ CHUDOBY

1. **EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO ZAMĚSTNANOST, SOCIÁLNÍ VĚCI A SOCIÁLNÍ ZAČLEŇOVÁNÍ, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA, „DOPRAVNÍ CHUDOBA: DEFINICE, UKAZATELE, DETERMINANTY A STRATEGIE ZMÍRŇOVÁNÍ“, ŘÍJEN 2024** ([1])

1) Ukazatele zaměřené na cenovou dostupnost dopravy

   a) podíl obyvatel, kteří se potýkají s vynucenou absencí automobilu, podle příjmové skupiny a typu domácnosti v jednotlivých skupinách populace;

   b) podíl obyvatel, pro něž jsou jízdenky na veřejnou dopravu „příliš drahé“ (k dispozici také podle stupně urbanizace: města, menší města a předměstí a venkovské oblasti, a podle skupin populace);

   c) podíl obyvatel v domácnostech identifikovaných podle ukazatelů cenové dostupnosti dopravy 6 % a 2M ([2]) (k dispozici také podle stupně urbanizace: města, menší města a předměstí a venkovské oblasti a podle skupin populace);

   d) procento disponibilního příjmu vydávané na dopravu (provoz dopravních prostředků a dopravní služby) (k dispozici také podle decilů výdajů).

2) Ukazatele zaměřené na dostupnost dopravy

   a) podíl materiálně a sociálně deprivovaných obyvatel, kteří vlastní automobil;

   b) podíl obyvatel, pro něž je nejbližší zastávka veřejné dopravy „příliš daleko“ (k dispozici také podle stupně urbanizace: města, menší města a předměstí, venkovské oblasti);

   c) podíl obyvatel s „velmi obtížným“ přístupem k veřejné dopravě z celkového počtu obyvatel a z venkovského obyvatelstva.

3) Ukazatele zaměřené na přístupnost dopravy

   — podíl aktivního obyvatelstva, které tráví dojížděním do zaměstnání (jedním směrem) více než 30 minut, podle stupně urbanizace

4) Ukazatele zaměřené na přiměřenost dopravy

   — podíl obyvatel, kteří považují přístup k veřejné dopravě za příliš obtížný (pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)

2. **NEÚPLNÝ SEZNAM PŘÍKLADŮ DALŠÍCH UŽITEČNÝCH UKAZATELŮ, KTERÉ BY MOHLY BÝT VYTVOŘENY NEBO JIŽ EXISTUJÍ**

Rozměr cenové dostupnosti:

   a) LIHC (ukazatel nízkých příjmů a vysokých nákladů) – ukazatel měřící podíl domácností, jejichž výdaje na dopravu jsou vyšší než celostátní medián a které jsou ohroženy chudobou ([3]);

([1]) Evropská komise, Generální ředitelství pro zaměstnanost, sociální věci a sociální začleňování, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., *Final Report, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Závěrečná zpráva, Dopravní chudoba: definice, ukazatele, determinanty a strategie zmírňování), říjen 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Zdroje: bod 1 písm. a): Eurostat [ilc_mddu05]; bod 1 písm. b): Eurostat [ilc_mdes13a]; bod 1 písm. d): Eurostat [icw_aff_05], bod 2 písm. c): mikrodata z Evropského průzkumu kvality života Eurofound z roku 2016; bod 3: Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Ukazatel 6 %: podíl obyvatel, kteří vydávají na dopravu více než 6 % nebo více než dvojnásobek celostátního mediánu a jejichž celkové výdaje jsou nižší než celostátní medián. Ukazatel 2M se vztahuje k indexu neúměrných výdajů (2M znamená dvojnásobek celostátního mediánu). Domácnost se považuje za zranitelnou z hlediska dopravy, pokud je podíl jejích celkových výdajů na dopravu vyšší než dvojnásobek celostátního mediánu. Jinými slovy se jedná o domácnosti, jejichž socioekonomická situace vede k tomu, že musí vydávat neúměrné částky na udržení úrovně mobility odpovídající jejich potřebám.

([3]) Kombinace předchozího ukazatele a osob ohrožených chudobou nebo sociálním vyloučením, podle skupin země narození (obyvatelstvo ve věku 18 let a více) (ilc_peps06n).

b) ukazatel 10 % (procento domácností, u nichž výdaje na dopravu tvoří více než 10 % čistého příjmu);

c) osoby, které si nemohou dovolit pravidelně využívat veřejnou dopravu, podle věku, pohlaví, zaměstnaneckého statusu a příjmové skupiny ([4]);

d) struktura výdajů na spotřebu podle stupně urbanizace a klasifikace individuální spotřeby podle účelu (k dispozici jsou i údaje za rok 2020) ([5]).

Rozměr dostupnosti dopravy a přístupu k základním službám:

a) počet cestujících přepravených veřejnou dopravou ve městě a funkční městské oblasti za rok;

b) počet osobokilometrů ve veřejné dopravě ve městě a funkční městské oblasti za rok;

c) počet parkovacích míst pro jízdní kola u zastávek a stanic veřejné dopravy ve městě a funkční městské oblasti;

d) průměrná doba jízdy na vzdálenost 3 km veřejnou dopravou po městě a funkční městské oblasti v době dopravních špiček a mimo dopravní špičky;

e) obyvatelstvo se zastávkou veřejné dopravy v docházkové vzdálenosti (autobusová a tramvajová zastávka do 500 m a/nebo stanice vlaku či metra do 1 km) – existuje již pro městské oblasti ([6]);

f) osoby v zaměstnání podle doby dojíždění, úrovně dosaženého vzdělání a stupně urbanizace ([7]);

g) populace s přístupností po železnici do 1,5 hodiny / populace v okruhu 120 km × 100 ([8]).

Pro chůzi, jízdu na kole, veřejnou dopravu, jízdu v plynulém provozu, jízdu v reálných podmínkách / v dopravní zácpě:

h) počet jednotlivců / zařízení služeb dosažitelných v určitém časovém limitu cesty (na úrovni sítě nebo agregovaně na úrovni LAU/NUTS 3);

i) podíl obyvatel s přístupem alespoň k N zařízením služeb v rámci časového limitu cesty (podle úrovně LAU/NUTS 3) (přičemž „N“ je počet příslušných zařízení služeb, která by měla být brána v úvahu, podle služby);

j) doba cesty potřebná k dosažení nejbližších N zařízení služeb / jednotlivců (na úrovni sítě nebo agregovaně na úrovni LAU/NUTS 3);

k) ukazatel přístupnosti Foster-Greer-Thorbecke (FGT 2), který počítá osoby pod předem definovaným prahem dostatečnosti ([9]), vážený mírou jejich deficitu přístupnosti v dané době cesty (40–50 min.) (na úrovni sítě nebo agregovaně na úrovni LAU/NUTS 3).

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Viz osmá zpráva Evropské komise o soudržnosti, Soudržnost v Evropě do roku 2050, Osmá zpráva o hospodářské, sociální a územní soudržnosti, 2021, mapa 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Viz Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě – Ukazatele regionální a územní přístupnosti pro osobní železniční dopravu), Úřad pro publikace Evropské unie, 2021.
([9]) Viz ScienceDirect, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?*, Jean Ryan and Karel Martens, září 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Pro rozměry dostupnosti a přístupnosti mohou být užitečné tyto publikace:

— Evropská komise, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě: regionální a územní ukazatele přístupnosti osobní železniční dopravy), 2021 ([10])

— Pokud jde o silniční dopravu, viz Evropská komise, *Road Transport Performance in Europe* (Výkonnost silniční dopravy v Evropě), 2018 ([11])

— Evropská komise, Soudržnost v Evropě do roku 2050, Osmá zpráva o hospodářské, sociální a územní soudržnosti, 2021, mapa 4.7 ([12])

— Evropská komise, Devátá zpráva o hospodářské, sociální a územní soudržnosti, 2024 ([13])

— OECD Rural Studies, *Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change* (Přístup ke službám ve městech a na venkově – Příprava regionů na demografické změny), 2024, s. 13 ([14])

Pro posouzení **kvality a dostatečnosti sítě veřejné dopravy** lze jednotlivé druhy veřejné dopravy rozdělit do „kvalitativních kategorií“ na základě frekvence daného druhu dopravy (např. méně než 5 minut, 5–10 minut, 10–20 minut atd.) a vzdálenosti k příští zastávce u každého druhu dopravy ([15]).

Rozměr přiměřenosti dopravy:

a) podíl stanic metra s vybavením pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;

b) počet zastávek a stanic veřejné dopravy ve městě a funkční městské oblasti, které jsou přístupné osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace;

c) počet vozidel veřejné dopravy ve městě a funkční městské oblasti, která jsou přístupná osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, v členění podle typu vozidel.

([10]) Evropská komise, Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Výkonnost osobní železniční dopravy v Evropě – Ukazatele regionální a územní přístupnosti pro osobní železniční dopravu), Úřad pro publikace Evropské unie, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

([11]) https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

([12]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.

([13]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.pdf.

([14]) https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html.

([15]) Viz příklad Rakouska, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

PŘÍLOHA II ([1])

PODPORA UDRŽITELNÉ MOBILITY: PŘÍKLADY CÍLENÝCH NÁKLADOVĚ EFEKTIVNÍCH OPATŘENÍ A INVESTIC ([2])

1) **Zaměření na podporu domácností s nízkými nebo nižšími středními příjmy v zeměpisných oblastech s nedostatečnou obslužností**

— zlepšení služeb veřejné dopravy a zahájení provozu autobusových/autokarových/železničních linek v příměstských, předměstských a venkovských oblastech s převážně nízkými příjmy,

— výstavba infrastruktury veřejné dopravy v oblastech s převážně nízkými příjmy; uzly mobility pro usnadnění přestupů a propojení mezi veřejnou dopravou, sdílenou mobilitou, cyklistikou a chůzí v převážně předměstských, příměstských a venkovských oblastech a pro propojení těchto oblastí s centry měst.

2) **Zaměření na podporu zranitelných skupin**

— dotovaná specifická doprava „ode dveří ke dveřím“ na vyžádání nebo služby veřejné dopravy s nulovými emisemi reagující na poptávku pro zranitelné skupiny,

— programy poukázek na místní veřejnou dopravu a předplatné sdílené mobility (včetně jízdních kol, elektrokol a koloběžek) pro zranitelné skupiny,

— zlepšení přístupnosti veřejné dopravy pro osoby se zdravotním postižením instalací ramp, výtahů a zvukových hlášení,

— budování zabezpečených cyklostezek, zabezpečených parkovacích míst pro jízdní kola, stanic pro sdílení jízdních kol a zabezpečených uzamykatelných zařízení v blízkosti škol, mládežnických středisek a univerzit,

— programy sociálního leasingu vozidel s nulovými emisemi pro domácnosti, mikropodniky a další zranitelné uživatele dopravy spolu s odpovídající dobíjecí infrastrukturou.

3) **Kombinace zlepšení veřejné dopravy (dostupné pro všechny) s programy finanční podpory pro zranitelné skupiny**

— nákup autobusů nebo kolejových vozidel s nulovými emisemi ([3]) v městských, předměstských a příměstských zónách s nedostatečnou dopravní obslužností v kombinaci s poukázkami / digitálními peněženkami na mobilitu pro zranitelné uživatele dopravy,

— zřizování dopravních služeb s nulovými emisemi na vyžádání v oblastech, kde chybí odpovídající služby veřejné dopravy, nebo pro spojení „na posledním úseku“ cesty, případně v kombinaci s poukázkami / digitálními peněženkami na mobilitu pro zranitelné uživatele dopravy,

([1]) Doplňuje publikaci Evropské komise (Evropská komise, Generální ředitelství pro oblast klimatu, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investment* (Podpora provádění Sociálního klimatického fondu – Osvědčené postupy pro nákladově efektivní opatření a investice), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067), jakož i pokyny Komise k sociálním klimatickým plánům (Evropská komise, sdělení Komise – Pokyny k sociálním klimatickým plánům, C(2025) 881 final ze dne 5. března 2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597).
Všechna opatření a investice jsou způsobilé v rámci Sociálního klimatického fondu.

([2]) V závislosti na situaci v jednotlivých členských státech.

([3]) Lehká kolejová vozidla s nulovými emisemi, která umožňují využívat stávající infrastrukturu bez modernizace nebo s minimální modernizací a zvýšit četnost poskytovaných služeb.

— investice do pěší a cyklistické infrastruktury v kombinaci se systémy sdílení jízdních kol a/nebo dotacemi na nákup, dlouhodobý pronájem a/nebo leasing jízdních kol, elektrokol a nákladních jízdních kol pro zranitelné skupiny,

— dotované programy sdílení vozidel s nulovými emisemi nebo programy pronájmu pro domácnosti s nízkým příjmem v kombinaci s investicemi do veřejné dobíjecí infrastruktury.