Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/1021

26.5.2025

ΣΥΣΤΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1021 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Μαΐου 2025

σχετικά με τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών: εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, προσβάσιμης και δίκαιης κινητικότητας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η αρχή 20 του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων ([1]) ορίζει ότι όλοι έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, και ότι θα πρέπει να παρέχεται στήριξη για την πρόσβαση σε αυτές τις υπηρεσίες σε όσους έχουν ανάγκη. Οι μεταφορές καθιστούν επίσης δυνατή την πρόσβαση σε άλλες δραστηριότητες που είναι καίριας σημασίας για την ενεργό συμμετοχή στην κοινωνία και την αγορά εργασίας, όπως η απασχόληση, η υγειονομική περίθαλψη και η εκπαίδευση. Στο πλαίσιο αυτό, η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών προκαλεί ολοένα και μεγαλύτερη ανησυχία, ιδίως για τις ευάλωτες ομάδες, καθώς θέτει σε κίνδυνο την πρόσβαση σε αυτές τις υπηρεσίες και, ως εκ τούτου, συμβάλλει στον κοινωνικό αποκλεισμό.

(2) Στην Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας ([2]) επισημαίνεται ότι οι επαρκείς υποδομές μεταφορών αποτελούν προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ, καθώς υποστηρίζουν ιδίως την εφοδιαστική, την έγκαιρη παραγωγή και την κινητικότητα των προσώπων, των αγαθών και των υπηρεσιών. Η έρευνα δείχνει επίσης ότι οι μεταφορές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης, της ευημερίας και της κοινωνικής δικαιοσύνης, στηρίζοντας την πρόσβαση σε ποιοτικές θέσεις εργασίας, μεταξύ άλλων για τα άτομα που διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού και για ορισμένες ευάλωτες ομάδες της κοινωνίας ([3]). Οι μεταφορές μπορούν να συμβάλουν στην ενίσχυση της δικαιοσύνης και της αλληλεγγύης μεταξύ των γενεών.

(3) Το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα (στο εξής: ΚΤΚ) συστάθηκε με σκοπό την αντιμετώπιση και τον μετριασμό των δυνητικών αρνητικών διανεμητικών επιπτώσεων της επέκτασης της κάλυψης των αγορών άνθρακα της ΕΕ στα κτίρια και στις οδικές μεταφορές μέσω ενός νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών (στο εξής: ΣΕΔΕ2) σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]). Το ΚΤΚ αναμένεται να κινητοποιήσει 86,7 δισεκατ. EUR μεταξύ του 2026 και του 2032 για τη στήριξη ευάλωτων νοικοκυριών, χρηστών των μεταφορών και πολύ μικρών επιχειρήσεων που πλήττονται ιδιαίτερα από την ενεργειακή φτώχεια και τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών. Για να έχουν πρόσβαση σε αυτή τη χρηματοδότηση, τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλουν τα εθνικά τους κοινωνικά σχέδια για το κλίμα έως τις 30 Ιουνίου 2025 και να επιτύχουν τα σχετικά ορόσημα και τους στόχους με ικανοποιητικό τρόπο. Η παρούσα σύσταση αποσκοπεί στη στήριξη των κρατών μελών στο έργο τους.

(4) Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το ΚΤΚ για τη στήριξη διαρθρωτικών μέτρων και επενδύσεων με σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και την απανθρακοποίηση των κτιρίων, καθώς και για την προώθηση λύσεων καθαρής κινητικότητας, υπό την προϋπόθεση ότι οι πρωτοβουλίες αυτές στοχεύουν κυρίως ευάλωτα νοικοκυριά, πολύ μικρές επιχειρήσεις ή χρήστες των μεταφορών. Στα επιλέξιμα μέτρα και στις επενδύσεις που σχετίζονται με τις μεταφορές περιλαμβάνονται η παροχή κινήτρων για τη χρήση οικονομικά προσιτών και προσβάσιμων δημόσιων μεταφορών, η στήριξη ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, συμπεριλαμβανομένων των συνεταιρισμών, κατά την ανάπτυξη και την παροχή βιώσιμης κινητικότητας κατά παραγγελία, υπηρεσιών κοινής κινητικότητας και επιλογών ενεργητικής κινητικότητας, η διευκόλυνση της πρόσβασης σε οχήματα και ποδήλατα μηδενικών εκπομπών, η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, και η στήριξη της ανάπτυξης μιας αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

(5) Το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού ΚΤΚ ([5]) εισήγαγε τον πρώτο και μοναδικό ορισμό της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών σε επίπεδο Ένωσης για τους σκοπούς του κανονισμού. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών είναι «η αδυναμία ή η δυσκολία των ατόμων και των νοικοκυριών να ανταποκριθούν στο κόστος των ιδιωτικών ή δημόσιων μεταφορών, ή η έλλειψη ή η περιορισμένη πρόσβασή τους σε μεταφορές που απαιτούνται για την πρόσβασή τους σε βασικές κοινωνικοοικονομικές υπηρεσίες και δραστηριότητες, λαμβανομένου υπόψη του εθνικού και χωρικού πλαισίου».

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_el.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_el.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (ΟΟΣΑ, 2011) (Οικονομικές προοπτικές σχετικά με τις μεταφορές και την ισότητα)· Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (Μελέτη σχετικά με την κοινωνική διάσταση του μελλοντικού συστήματος μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τους χρήστες και τους επιβάτες) (ΕΕ 2022).
([4]) Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/955 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060 (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Όσον αφορά τον ορισμό της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών όπως περιλαμβάνεται στον κανονισμό για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα, μπορούν να προσδιοριστούν οι ακόλουθες τρεις διαστάσεις:

α) Οικονομική προσιτότητα: η ικανότητα των ατόμων και των νοικοκυριών να αντεπεξέρχονται οικονομικά στις ιδιωτικές ή δημόσιες συγκοινωνίες.

β) Διαθεσιμότητα μεταφορών: η ύπαρξη και η συχνότητα παροχής υπηρεσιών μεταφορών.

γ) Προσβασιμότητα: η ικανότητα των ατόμων και των νοικοκυριών να προσεγγίζουν βασικές κοινωνικοοικονομικές υπηρεσίες και δραστηριότητες εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

Μια τέταρτη διάσταση, η «επάρκεια του συστήματος μεταφορών», είναι χρήσιμη για την περιγραφή της χρηστικότητας του συστήματος, ακόμη και αν δεν αποτελεί μέρος του επίσημου ορισμού. Η «επάρκεια» περιλαμβάνει διάφορα πρόσθετα στοιχεία, όπως η αξιοπιστία, η καταλληλότητα για τα άτομα που το χρησιμοποιούν για εργασία και/ή καθήκοντα φροντίδας (όπως η μετακίνηση προς και από χώρους εργασίας και η μεταφορά παιδιών), η ασφάλεια και η προστασία του συστήματος μεταφορών και η διαθεσιμότητά του εκτός των βασικών ωρών μεταφοράς, το αν λειτουργεί χωρίς εμπόδια και το αν διατίθενται ευρέως πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες μετακίνησης ([6]).

(7) Οι αιτίες της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών οφείλονται στο χαμηλό εισόδημα και σε άλλα συστημικά εμπόδια, όπως η έλλειψη πρόσβασης σε οικονομικά προσιτή στέγαση κοντά στον χώρο εργασίας, σε εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και σε βασικές υπηρεσίες, η γεωγραφική απομόνωση, η απουσία ή η περιορισμένη διαθεσιμότητα δημόσιων ή ιδιωτικών συγκοινωνιών, ή συγκεκριμένα κοινωνικοοικονομικά, δημογραφικά και φυσικά χαρακτηριστικά που περιορίζουν την ικανότητα των ατόμων να επωφελούνται από επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

(8) Σύμφωνα με μελέτη της Επιτροπής, οι συνολικές δαπάνες στον τομέα των μεταφορών είναι υψηλότερες σε περιοχές με μεσαία πυκνότητα πληθυσμού, πιθανώς λόγω του μεγαλύτερου ποσοστού μετακινήσεων και του μεγαλύτερου αριθμού ταξιδιών από τις περιοχές αυτές προς τις πόλεις (π.χ. για εργασία ή αγορές) ([7]). Όπως περιγράφεται στη στρατηγική της ΕΕ για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές ([8]), οι μεταφορές διαδραματίζουν καίριο ρόλο για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, τις πλέον απομακρυσμένες περιοχές της ΕΕ. Τα νησιά και οι εξόχως απόκεντρες περιοχές πλήττονται συνήθως ιδιαίτερα από τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, μεταξύ άλλων όσον αφορά την πρόσβαση των κατοίκων σε βασικές κοινωνικοοικονομικές υπηρεσίες, την υψηλή εξάρτηση από τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές και τη μικρότερη δυνατότητα υποκατάστασης των τρόπων μεταφοράς ([9]).

(9) Τα στοιχεία της Eurostat ([10]) δείχνουν ότι το 2023 το ποσοστό των ατόμων που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να αποκτήσουν αυτοκίνητο και αντιμετωπίζουν κίνδυνο φτώχειας (κάτω από το 60 % του διάμεσου ισοδύναμου εισοδήματος) κυμάνθηκε από περίπου 6°% (5,5 % στην Ιταλία, 6 % στην Κύπρο και 6,2 % στη Μάλτα) έως πάνω από 30 % (34,3 % στη Φινλανδία, 34 % στη Ρουμανία και 32,4 % στη Σλοβακία και την Ουγγαρία). Η κατάσταση ποικίλλει σημαντικά ανάλογα με το είδος του νοικοκυριού. Σε 12 κράτη μέλη, το 2023 πάνω από το 30 % των ατόμων με εξαρτώμενα παιδιά και χαμηλό εισόδημα δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να αποκτήσουν αυτοκίνητο (44,4 % στη Σλοβακία, 43,4 % στην Ουγγαρία).

(10) Γενικότερα, τα άτομα ή τα νοικοκυριά χαμηλού και χαμηλότερου μεσαίου εισοδήματος που έχουν την οικονομική δυνατότητα να χρησιμοποιούν δημόσια ή ιδιωτικά μέσα μεταφοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι «διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας στον τομέα των μεταφορών» εάν οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του ιδιωτικού προϋπολογισμού τους (για παράδειγμα, πάνω από το διπλάσιο της διαμέσου του πληθυσμού της χώρας).

(11) Η πρόληψη και ο μετριασμός της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών αποτελεί μία από τις προτεραιότητες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (στο εξής: ΔΕΔ-Μ). Οι υποδομές ΔΕΔ-Μ πρέπει να διασφαλίζουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, ιδίως για εκείνους που βρίσκονται σε κατάσταση φτώχειας ή σε ευάλωτη κατάσταση στον τομέα των μεταφορών.

([6]) Όπως περιλαμβάνονται στο ακόλουθο έγγραφο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., Τελική έκθεση, «Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies» (Φτώχεια στον τομέα των μεταφορών: ορισμοί, δείκτες, καθοριστικοί παράγοντες και στρατηγικές μετριασμού), Οκτώβριος 2024.

([7]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Τεχνική έκθεση του JRC, «Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions» (Ενεργειακή φτώχεια, φτώχεια στον τομέα των μεταφορών και συνθήκες διαβίωσης), ανάλυση των δεδομένων της ΕΕ και των κοινωνικοοικονομικών δεικτών, 2022.

([8]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Προτεραιότητα στον άνθρωπο, διασφάλιση βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης, και απελευθέρωση του δυναμικού των εξόχως απόκεντρων περιοχών της ΕΕ» [COM(2022) 198 final της 3.5.2022].

([9]) Στην ευρωπαϊκή ήπειρο, οι πτήσεις μικρών αποστάσεων μπορούν ευκολότερα να αντικατασταθούν από σιδηροδρομικές ή οδικές μεταφορές απ' ό,τι στις εξόχως απόκεντρες περιοχές, βλέπε μελέτη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου την οποία ζήτησε η επιτροπή TRAN με τίτλο «Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies» (Μεταφορές και τουρισμός στις εξόχως απόκεντρες περιοχές: αξιολόγηση της φτώχειας στον τομέα της κινητικότητας και των επιπτώσεων των νέων πολιτικών για το κλίμα), PE 759.311, Μάρτιος 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) Στο πλαίσιο του μακρόπνοου οράματος της Επιτροπής σχετικά με τις αγροτικές περιοχές της Ευρώπης ([11]), απευθύνεται έκκληση προς τα κράτη μέλη και τις περιφέρειες να εκπονήσουν βιώσιμες στρατηγικές αγροτικής κινητικότητας, με γενικό στόχο να δημιουργηθούν «ισχυρότερες, συνδεδεμένες, ανθεκτικές και ευημερούσες αγροτικές περιοχές με ορίζοντα το 2040». Το όραμα αυτό απαιτεί προσπάθειες για τη διατήρηση και τη βελτίωση οικονομικά προσιτών υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών και υποδομών, όπως οι σιδηρόδρομοι, οι εσωτερικές πλωτές οδοί, οι οδοί, οι σταθμοί φόρτισης και ανεφοδιασμού, με σκοπό τη στήριξη λύσεων κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, ποδηλατοδρόμων, πολυτροπικών συνδέσεων, συμπεριλαμβανομένης της ενεργούς κινητικότητας, καθώς και συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και αεροπορικών μεταφορών.

(13) Όπως αναφέρεται στο βιομηχανικό σχέδιο δράσης της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία ([12]), τα προγράμματα κοινωνικής μίσθωσης ([13]) μπορούν να συμβάλουν στην παροχή οικονομικά προσιτών και καθαρών λύσεων κινητικότητας για τους ευάλωτους χρήστες των μεταφορών, και θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν με τα κονδύλια που θα κινητοποιήσει το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα μεταξύ 2026 και 2032. Επιπλέον, τα κοινόχρηστα αυτόνομα οχήματα, τα αυτόνομα λεωφορεία ειδικού δρομολογίου και τα τηλεχειριζόμενα οχήματα μπορούν να συμβάλουν στην επίλυση των προκλήσεων πρώτου/τελευταίου χιλιομέτρου για τις υποεξυπηρετούμενες κοινότητες ([14]).

(14) Η Επιτροπή διευκόλυνε την ανταλλαγή ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με οικονομικά αποδοτικά μέτρα και επενδύσεις που πρέπει να συμπεριληφθούν στα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα ([15]), καθώς και σχετικά με τη διεξαγωγή δημόσιων διαβουλεύσεων ([16]). Έχει δημοσιεύσει έγγραφα καθοδήγησης σχετικά με την υλοποίηση του ΚΤΚ ([17]), καθώς και σειρά συστάσεων με ορθές πρακτικές για το ΚΤΚ, όπως διατυπώθηκαν από την υποομάδα για τις δημόσιες μεταφορές και την κοινή κινητικότητα της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την αστική κινητικότητα ([18]).

(15) Η συλλογή δεδομένων σχετικά με σημαντικούς για τη χάραξη πολιτικής δείκτες είναι ζωτικής σημασίας για τον καθορισμό των προτεραιοτήτων πολιτικής, τον προσδιορισμό των κύριων δικαιούχων και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων πολιτικής. Διάφοροι δείκτες που έχει αναπτύξει η Eurostat μπορούν να στηρίξουν τη διαδικασία αυτή και να καταστήσουν δυνατή τη σύγκριση των αποτελεσμάτων σε ολόκληρη την ΕΕ, με βάση υφιστάμενους πίνακες αποτελεσμάτων και πλαίσια παρακολούθησης, όπως ο πίνακας κοινωνικών αποτελεσμάτων ([19]), καθώς και άλλα στοιχεία που ανταλλάσσονται στο πλαίσιο των τακτικών επισκοπήσεων προόδου όσον αφορά την υλοποίηση της σύστασης του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης για όλους ([20]).

(16) Το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Δίκαιης Μετάβασης, το οποίο θα τεθεί σε λειτουργία το 2026, δίνει συνέχεια στη σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα ([21]) και αποσκοπεί στην ενίσχυση της βάσης τεκμηρίωσης σχετικά με τις πτυχές δικαιοσύνης της πράσινης μετάβασης. Το Παρατηρητήριο θα αναπτύξει και θα συγκεντρώσει σχετικά δεδομένα, θα καταρτίσει τυποποιημένους δείκτες, θα συλλέξει βέλτιστες πρακτικές και θα διευκολύνει την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις σχετικές τάσεις και πολιτικές, συμπεριλαμβανομένης της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών και των ευάλωτων ομάδων.

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

([12]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία» [COM(2025) 95 final], https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Βλέπε, για παράδειγμα, το γαλλικό σύστημα κοινωνικής μίσθωσης στο σημείο 3.6.3 του εγγράφου: Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Δράσης για το Κλίμα, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices for efficient measures and investment — Executive summary (Στήριξη για την υλοποίηση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα — Σημείωμα σχετικά με ορθές πρακτικές για οικονομικά αποδοτικά μέτρα και επενδύσεις — Συνοπτική παρουσίαση), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Βλέπε «Transport and Environment Report 2022» (Έκθεση του 2022 για τις μεταφορές και το περιβάλλον) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Δράσης για το Κλίμα, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices for efficient measures and investment — Executive summary (Στήριξη για την υλοποίηση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα — Σημείωμα σχετικά με ορθές πρακτικές για οικονομικά αποδοτικά μέτρα και επενδύσεις — Συνοπτική παρουσίαση), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Δράσης για το Κλίμα και Gelibolyan, K., Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans (Στήριξη για την υλοποίηση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα — Σημείωμα σχετικά με ορθές πρακτικές δημόσιας διαβούλευσης για τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής, Καθοδήγηση σχετικά με τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα [C(2025) 881 final της 5.3.2025], https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Public Transport and Shared Mobility EGUM Subgroup, 10.06.2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) Σύσταση του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2022, σχετικά με τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα, 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Δεδομένης της διασύνδεσής της με διάφορους τομείς πολιτικής, η φτώχεια στον τομέα των μεταφορών δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί μεμονωμένα. Η υιοθέτηση διατομεακής προσέγγισης είναι ζωτικής σημασίας κατά την ανάπτυξη μέτρων που αφορούν τις ευάλωτες ομάδες, για παράδειγμα μέσω της σύνδεσης των εξελίξεων στον τομέα της κοινωνικής στέγασης με την παροχή επαρκών, οικονομικά προσιτών και βιώσιμων υποδομών μεταφορών,

ΣΥΝΙΣΤΑ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ:

Τμήμα I — *Ανάπτυξη στρατηγικής προσέγγισης για την καταπολέμηση και την πρόληψη της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών*

1. Να ενσωματώσουν τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών στις υφιστάμενες στρατηγικές για την καταπολέμηση της φτώχειας και στις τομεακές στρατηγικές (π.χ. ενέργεια) σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, με σαφώς καθορισμένους και μετρήσιμους στόχους, εφαρμόσιμα σχέδια υλοποίησης με ορόσημα, σαφείς αρμοδιότητες και επαρκείς πόρους μακροπρόθεσμα. Ο γενικός στόχος θα πρέπει να είναι η πρόληψη και η μείωση της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών, με παράλληλο σεβασμό του περιβάλλοντος και των συμφωνημένων ειδικών στόχων για το κλίμα, καθώς και της οικονομικής βιωσιμότητας. Μπορεί να αντληθεί έμπνευση και να επιδιωχθεί η ευθυγράμμιση με τη διαδικασία που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/955 για τη θέσπιση εθνικών κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα στο πλαίσιο του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα, τη σύσταση του Συμβουλίου για τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα, καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας ([22]). Σημαντικά βήματα στη διαδικασία αυτή είναι τα εξής:

   α) προσδιορισμός των ευάλωτων ομάδων που πλήττονται από τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, βάσει των διαθέσιμων δεδομένων και των βαθύτερων αιτίων της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών στις εθνικές επικράτειες, λαμβανομένων υπόψη όλων των διαστάσεων της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών·

   β) εντοπισμός και ανάλυση των προβλημάτων και διεξαγωγή διεπιστημονικού σχεδιασμού με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και του κοινού, με ιδιαίτερη έμφαση στις περιφερειακές και τοπικές αρχές και τους εκπροσώπους, με τη χρήση μιας ολοκληρωμένης και διαφανούς διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών, με την ενεργό συμμετοχή των ομάδων-στόχων σε όλα τα στάδια·

   γ) προσδιορισμός κατάλληλων μέτρων και επενδύσεων που συνδέονται με μετρήσιμα ορόσημα, στόχους και χρονοδιαγράμματα για τη σταδιακή εξάλειψη της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών, με τη χρήση εκτιμήσεων διανεμητικών επιπτώσεων για τα μέτρα και τις μεταρρυθμίσεις ([23])·

   δ) εφαρμογή μέτρων και επενδύσεων και δημόσια παρακολούθηση της εφαρμογής τους. Αξιολόγηση της προόδου με βάση μια σειρά δεικτών επιδόσεων και, ενδεχομένως, προσαρμογή των πολιτικών, εάν είναι αναγκαίο, με τη χρήση υφιστάμενων διαδικασιών διακυβέρνησης, πινάκων αποτελεσμάτων και δεικτών, κατά περίπτωση.

2. Να διασφαλίσουν τη συνοχή και τις συνέργειες με την εφαρμογή και τις τακτικές επισκοπήσεις προόδου βάσει της σύστασης του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα. Να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες μεταφορών κατά την κατάρτιση σχεδίων ένταξης για τους δικαιούχους ελάχιστου εισοδήματος ([24]).

3. Να διασφαλίσουν τη συνοχή με τα μέτρα και τις επενδύσεις που σχεδιάζονται και τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο διαφόρων σχετικών προγραμμάτων και σχεδίων, για παράδειγμα στο πλαίσιο των σχεδίων ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, των προγραμμάτων της πολιτικής συνοχής, των εδαφικών σχεδίων δίκαιης μετάβασης, των εθνικών σχεδίων για την ενέργεια και το κλίμα, των μακροπρόθεσμων κτιριακών στρατηγικών και των εθνικών σχεδίων ανακαίνισης κτιρίων, καθώς και των κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα.

4. Να ενδυναμώσουν τους τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και να ενισχύσουν την ικανότητά τους να εντοπίζουν, να σχεδιάζουν και να υλοποιούν τα κατάλληλα μέτρα και επενδύσεις, παρέχοντας πρόσβαση σε κατάρτιση, εργαλεία και τους κατάλληλους πόρους. Οι παράγοντες αυτοί είναι ζωτικής σημασίας για την προσαρμογή των λύσεων στις ειδικές ανάγκες των κοινοτήτων τους και για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής υλοποίησης σε τοπικό επίπεδο.

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

([23]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Βελτίωση της εκτίμησης των διανεμητικών επιπτώσεων των πολιτικών των κρατών μελών» [COM(2022) 494 final της 28.9.2022] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709 .

([24]) Σύσταση του Συμβουλίου, της 30ής Ιανουαρίου 2023, σχετικά με επαρκές ελάχιστο εισόδημα που διασφαλίζει την ενεργό ένταξη (2023/C 41/01).

5. Να ανταλλάσσουν ορθές πρακτικές, διδάγματα και τις επιπτώσεις των μέτρων σε διάφορες ευάλωτες ομάδες, με σκοπό την προώθηση της αμοιβαίας μάθησης και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των παρεμβάσεων σε ολόκληρη την ΕΕ, μεταξύ άλλων μέσω συνεισφορών στο επικείμενο Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Δίκαιης Μετάβασης.

Τμήμα ΙΙ — *Σχεδιασμός πολιτικής*

6. Να καθορίσουν τι πρέπει να θεωρείται επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας σε οικονομικά προσιτές μεταφορές, ανά περιφέρεια και σε τοπικό επίπεδο, διασφαλίζοντας την ευθυγράμμιση της χωρικής κατανομής των βασικών κοινωνικοοικονομικών υπηρεσιών και της παροχής μεταφορικών επιλογών και υποδομών.

7. Να αντλήσουν έμπνευση από το πλαίσιο προσβασιμότητας που ανέπτυξε η Επιτροπή και το Διεθνές φόρουμ Μεταφορών του ΟΟΣΑ, το οποίο βασίζεται i) στην προσβασιμότητα, η οποία ορίζεται ως ο συνολικός αριθμός προορισμών στους οποίους μπορεί κάποιος να φθάσει εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος· ii) την εγγύτητα, η οποία αφορά τον συνολικό αριθμό προορισμών που βρίσκονται εντός καθορισμένης απόστασης· και iii) τις επιδόσεις των μεταφορών, οι οποίες θεωρούνται ως η αναλογία μεταξύ προσβασιμότητας και εγγύτητας, με σύγκριση του πληθυσμού που είναι προσβάσιμος με τον πληθυσμό που βρίσκεται σε κοντινή απόσταση ([25]). Να συμπεριλάβουν τα πολυτροπικά ταξίδια, όπως συνδυασμοί λεωφορείων-τρένων, για τον καθορισμό προτεραιοτήτων για επενδύσεις σε υποδομές. Λαμβάνοντας παράλληλα επίσης υπόψη τις πτυχές οικονομικής προσιτότητας των μεταφορών, να αξιολογήσουν αν πρέπει να βελτιωθούν οι υφιστάμενες υποδομές, να επεκταθούν ή να κατασκευαστούν νέες υποδομές, ή να βελτιωθεί η πολυτροπική συνδεσιμότητα, όπως ποδηλατικές διαδρομές που οδηγούν σε σιδηροδρομικούς σταθμούς ή λεωφορεία που συνδέονται με σιδηροδρομικούς σταθμούς.

8. Να στηρίξουν και να ενθαρρύνουν τις τοπικές αρχές σε αστικές και περιαστικές περιοχές για την αντιμετώπιση της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών κατά την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (στο εξής: ΣΒΑΚ). Να εξετάσουν το ενδεχόμενο υιοθέτησης παρόμοιων προσεγγίσεων για τον σχεδιασμό λύσεων κινητικότητας σε αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές που δεν καλύπτονται από τα ΣΒΑΚ.

9. Να εξετάσουν το ενδεχόμενο αντιμετώπισης σημαντικών ελλείψεων δεδομένων μέσω της τακτικής και συστηματικής συλλογής δεδομένων ([26]), καθιστώντας τα αποτελέσματα προσβάσιμα στο κοινό σε κυβερνητικές πλατφόρμες δεδομένων σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης. Να εξετάσουν το ενδεχόμενο ανάπτυξης και χρήσης αναλυτικών δεικτών και δεδομένων, μεταξύ άλλων ανά φύλο και εισόδημα, σε συνδυασμό με γεωχωρικούς δείκτες (βλέπε παραδείγματα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι), τουλάχιστον σε επίπεδο NUTS3 ([27]), που να καλύπτουν τη διαθεσιμότητα των δικτύων μεταφορών και τη διάσταση της προσβασιμότητας (τοποθεσία των βασικών κοινωνικοοικονομικών υπηρεσιών).

10. Να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητα της διαθέσιμης εθνικής χρηματοδότησης και των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ για τη χρηματοδότηση υποδομών μεταφορών και υπηρεσιών μεταφορών που καταπολεμούν τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, προωθώντας παράλληλα τη βιώσιμη κινητικότητα σε ολόκληρη την ΕΕ. Να λάβουν υπόψη τους διαθέσιμους πόρους, το χρονοδιάγραμμα για τις επενδύσεις, τις ανάγκες των τοπικών πληθυσμών και το κόστος και τα οφέλη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο αυτό.

11. Να συνεργαστούν με άλλα κράτη μέλη για την ευθυγράμμιση των πολιτικών τους σχετικά με τη συλλογή δεδομένων και για την παροχή επιλογών μεταφορών πέραν των εθνικών συνόρων, ιδίως για τους ευάλωτους χρήστες των μεταφορών, και για την ενθάρρυνση της συμβολής των ενδιαφερόμενων μερών και σε διασυνοριακό επίπεδο.

([25]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Επιδόσεις των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη — Περιφερειακοί και εδαφικοί δείκτες προσβασιμότητας για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2021 Inforegio — Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail. Για τις οδικές μεταφορές, βλέπε Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Road Transport Performance in Europe (Επιδόσεις των οδικών μεταφορών στην Ευρώπη), 2018, Inforegio — Road transport performance in Europe.

([26]) Σημαντικά στοιχεία από την άποψη αυτή είναι, για παράδειγμα: η τοποθεσία των στάσεων και τα ωράρια των δημόσιων συγκοινωνιών (συχνότητα συνδέσεων), οι χρόνοι μετακίνησης με βάση δεδομένα σε πραγματικό χρόνο (ιδίως ροές κυκλοφορίας στις ώρες αιχμής), οι συνηθέστερες διαδρομές σε τοπικό επίπεδο, δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο, δεδομένα σχετικά με την ιδιοκτησία αυτοκινήτων, τις υποδομές ποδηλασίας και περπατήματος, καθώς και δεδομένα σχετικά με την τοποθεσία των βασικών κοινωνικοοικονομικών υπηρεσιών. Τα δεδομένα θα πρέπει ιδανικά να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των τάσεων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, καθώς και τους λόγους για την επιλογή ενός συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς σε μια γεωγραφική περιοχή και το επίπεδο ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς (πολυτροπικότητα).

([27]) Μια περιφέρεια NUTS 3 είναι εδαφική μονάδα όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, για τη θέσπιση μιας κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων (NUTS).

Τμήμα III — *Σχεδιασμός πολιτικής*

12. Να δώσουν προτεραιότητα στα μέτρα προς όφελος των ατόμων και των νοικοκυριών που πλήττονται περισσότερο από τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, με βάση αξιόπιστες αξιολογήσεις των διανεμητικών επιπτώσεων των σχετικών μέτρων και πολιτικών.

13. Τα στοχευμένα μέτρα στήριξης μπορούν, για παράδειγμα, να επικεντρωθούν στα νοικοκυριά χαμηλού ή χαμηλότερου μεσαίου εισοδήματος σε υποεξυπηρετούμενες γεωγραφικές περιοχές, χωρίς να αφήνουν στο περιθώριο ευάλωτες ομάδες σε πιο ευημερούσες περιοχές, για παράδειγμα σε μεγάλες πόλεις. Μια άλλη προσέγγιση είναι η εστίαση της στήριξης σε συγκεκριμένες κατηγορίες ευάλωτων ατόμων, ιδίως εκείνων τα οποία εξαρτώνται από τις μηχανοκίνητες μεταφορές που βασίζονται στα ορυκτά καύσιμα και τα οποία είτε δεν έχουν πρόσβαση σε οικονομικά προσιτές και επαρκείς δημόσιες συγκοινωνίες είτε βρίσκονται αντιμέτωπα με ανεπαρκή ή περιορισμένη διαθεσιμότητα των εν λόγω υπηρεσιών στην περιοχή τους. Μια άλλη επιλογή είναι να συνδυαστούν οι βελτιώσεις στο σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών (διαθέσιμο σε όλους) με μειωμένες τιμές ή κουπόνια δημόσιων συγκοινωνιών για ευάλωτες ομάδες (βλέπε παράρτημα ΙΙ, όπου παρατίθενται ορισμένα μέτρα και επενδύσεις ως παραδείγματα, καθώς και την καθοδήγηση της Επιτροπής σχετικά με τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα). Με τον τρόπο αυτό, η γενική προσφορά μεταφορών μπορεί να βελτιωθεί προς όφελος όλων, ενώ μπορούν να επιτευχθούν ευκολότερα οικονομίες κλίμακας.

14. Να διασφαλίσουν ότι τα μέτρα δεν περιορίζονται στα άτομα με αυτοκίνητα ή ποδήλατα, αλλά περιλαμβάνουν επίσης την απανθρακοποίηση του τομέα των τοπικών μεταφορών και των υποδομών του. Να λάβουν υπόψη όλες τις μορφές κινητικότητας: πολυτροπικές δημόσιες μεταφορές, καθώς και νέες υπηρεσίες που βασίζονται στον συνεπιβατισμό, την κοινή χρήση αυτοκινήτων (συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως αυτόνομων οχημάτων) και τις υπηρεσίες κοινής κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της μικροκινητικότητας, των υπηρεσιών κατά παραγγελία και της ενεργού κινητικότητας (περπάτημα και ποδήλατο).

15. Να αξιοποιήσουν τις ορθές πρακτικές και τις προτεραιότητες δράσης που περιγράφονται στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για την απανθρακοποίηση των εταιρικών στόλων ([28]), οι οποίες μπορούν να επιταχύνουν τον κύκλο αντικατάστασης των εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών και, ως εκ τούτου, να στηρίξουν την ανάδυση μιας ευρείας αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων.

16. Να εξετάσουν το ενδεχόμενο να παράσχουν στους ευάλωτους χρήστες των μεταφορών και στις ευάλωτες πολύ μικρές επιχειρήσεις πρόσβαση σε νέα και μεταχειρισμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών, μέσω μέτρων όπως τα συστήματα κοινωνικής μίσθωσης, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης. Κατά τον σχεδιασμό συστημάτων ενοικίασης ή χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών για ευάλωτες ομάδες, θα μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες όπως το επίπεδο εισοδήματος, η προσβασιμότητα και η διαθεσιμότητα των υφιστάμενων υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών και κοινής κινητικότητας, καθώς και ο μέσος χρόνος μετακίνησης και οι αποστάσεις.

17. Να παράσχουν κίνητρα για τη χρήση του πλέον βιώσιμου διαθέσιμου τρόπου μεταφοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι αυτό ευθυγραμμίζεται με τις καθημερινές ανάγκες των ομάδων-στόχων. Να δώσουν προτεραιότητα στις δημόσιες συγκοινωνίες έναντι της μη ενεργού ατομικής κινητικότητας, μειώνοντας την εξάρτηση από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Να στηρίξουν τη βελτίωση των συνδέσεων δημόσιων συγκοινωνιών σε αστικές περιοχές, καθώς και τη σύνδεση με αγροτικές, περιφερειακές και απομακρυσμένες περιοχές. Παράλληλα με την εστίαση της άμεσης στήριξης στις ομάδες που πλήττονται από τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, να σχεδιάσουν μια πολιτική που να λαμβάνει υπόψη τις ευρύτερες ανάγκες στον τομέα των μεταφορών. Η προσέγγιση αυτή όχι μόνο θα αντιμετωπίσει τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, αλλά, γενικά, θα βελτιώσει τη συνδεσιμότητα του συστήματος, θα μειώσει τις εκπομπές CO_2 και ατμοσφαιρικών ρύπων, τη συμφόρηση, τα ατυχήματα και τον θόρυβο, και θα παράσχει μια βιώσιμη εναλλακτική λύση για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες.

18. Να διευρύνουν τις περιοχές εξυπηρέτησης των μέσων μαζικής μεταφοράς με τον συνδυασμό τους με λεωφορεία, καθώς και με κατά παραγγελία λεωφορεία ειδικού δρομολογίου, λύσεις κοινής κινητικότητας (όπως κοινόχρηστα οχήματα, ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτρικά σκούτερ, αλλά και κοινόχρηστα αυτόνομα οχήματα, και κοινές διαδρομές μέσω συνεπιβατισμού), την κινητικότητα ως υπηρεσία και την ενεργό κινητικότητα.

19. Για τις τοπικές και περιφερειακές υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών που δεν είναι εμπορικά βιώσιμες, να εξετάσουν το ενδεχόμενο ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της χορήγησης κατάλληλης αντιστάθμισης στους μεταφορείς, ώστε να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών που να ανταποκρίνονται σε ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([29]). Σε υποεξυπηρετούμενες περιοχές, να εξετάσουν το ενδεχόμενο παροχής στήριξης για κατά παραγγελία υπηρεσίες, όπως οι μαζικές οδικές μεταφορές ή τα κοινόχρηστα ταξί, ιδίως σε αραιοκατοικημένες περιοχές. Να ενθαρρύνουν την είσοδο των μεταφορέων στην αγορά μειώνοντας τα διοικητικά ή άλλα νομικά εμπόδια στην παροχή υπηρεσιών, με σκοπό την αύξηση των επιλογών και της προσβασιμότητας και τη μείωση των τιμών για τους χρήστες, ιδίως για τους ευάλωτους χρήστες.

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

([29]) Λαμβανομένου υπόψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, ο οποίος θεσπίζει την αρχή της υποχρεωτικής προκήρυξης διαγωνισμού για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

20. Να εξετάσουν το ενδεχόμενο πιλοτικής εφαρμογής της ανάπτυξης κοινόχρηστων αυτόνομων οχημάτων, αυτόνομων λεωφορείων ειδικού δρομολογίου και τηλεχειριζόμενων οχημάτων για την παροχή οικονομικά προσιτών και αποδοτικών μεταφορών σε υποεξυπηρετούμενες κοινότητες και την επίλυση των προκλήσεων του πρώτου και του τελευταίου χιλιομέτρου, μεταξύ άλλων με τη διασφάλιση των κατάλληλων νομικών προϋποθέσεων που επιτρέπουν την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.

21. Να διευκολύνουν την αυξημένη χρήση ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και παρόμοιων λύσεων μικροκινητικότητας, καθώς και το περπάτημα (μέσω υποδομών για πεζούς). Να αναπτύξουν ένα ασφαλές, προστατευμένο και εύχρηστο δίκτυο υποδομών ποδηλάτων, συμπεριλαμβανομένης της στάθμευσης ποδηλάτων και συναφών υπηρεσιών (όπως συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων), το οποίο να συνδέει περιοχές χαμηλού εισοδήματος με σχετικούς προορισμούς. Να εξετάσουν το ενδεχόμενο επιδότησης της αγοράς ή χρηματοδοτικής μίσθωσης ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου για τη στήριξη των χρηστών μεταφορών χαμηλού εισοδήματος.

22. Να διασφαλίσουν ότι η ισότητα των φύλων ([30]), η συμπεριληπτικότητα, η οικονομική προσιτότητα και η προσβασιμότητα των δημόσιων μεταφορών και των υπηρεσιών κοινής κινητικότητας, μεταξύ άλλων για επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, ενσωματώνονται στον σχεδιασμό των πολιτικών και στην εφαρμογή τους. Να λάβουν υπόψη τα πιο σύνθετα πρότυπα κινητικότητας (όπως η χρήση πολλαπλών μέσων μεταφοράς) και τις ανάγκες των διαφόρων κοινωνικών ομάδων, ιδίως των ατόμων που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα ενός ιδιωτικού αυτοκινήτου και των ατόμων με ευθύνες φροντίδας. Να εξετάζουν πάντα το ενδεχόμενο παροχής λύσεων δημόσιων συγκοινωνιών ή ενεργού κινητικότητας για την προσέγγιση σημαντικών τόπων απασχόλησης, ιδίως για τόπους που παρέχουν απασχόληση σε σημαντικό αριθμό ατόμων με χαμηλά εισοδήματα.

23. Να στηρίξουν μέτρα και επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών με επαρκείς ευρέως διαθέσιμες ψηφιακές υποδομές, ιδίως σε απομακρυσμένες και αγροτικές περιοχές. Να εισαγάγουν καινοτόμες υπηρεσίες (κατά περίπτωση), όπως οι προϋπολογισμοί κινητικότητας που παρέχονται μέσω εφαρμογών κινητικότητας ως υπηρεσίας ή ψηφιακών πορτοφολιών, για την παροχή στοχευμένης στήριξης σε ευάλωτους χρήστες. Να συμπληρώσουν τις ψηφιακές λύσεις με μη ψηφιακές εναλλακτικές λύσεις ώστε οι πληροφορίες και οι υπηρεσίες να καταστούν επίσης προσβάσιμες σε χρήστες με χαμηλό ψηφιακό γραμματισμό ή με περιορισμένη πρόσβαση στο διαδίκτυο. Να διευκολύνουν την ανάπτυξη και την έκταση των υπηρεσιών μεταφορών που χρησιμοποιούν την ψηφιακή τεχνολογία για την παροχή ευρύτερης επιλογής δυνατοτήτων μετακίνησης και τη μείωση του χρόνου αναμονής, του χρόνου μετακίνησης ή του κόστους μεταφοράς.

24. Να αυξήσουν την ευαισθητοποίηση σχετικά με όλα τα μέτρα που αποσκοπούν στην καταπολέμηση της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών μέσω κατάλληλων διαύλων επικοινωνίας, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι προβλεπόμενοι δικαιούχοι ενημερώνονται και ενθαρρύνονται να επωφεληθούν από τα μέτρα που έχουν σχεδιαστεί για την άμβλυνση της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών. Να προσεγγίσουν τις οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, ιδίως εκείνες που εκπροσωπούν ομάδες που διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να συμμετάσχουν σε εκστρατείες ευαισθητοποίησης. Να επιδιώξουν να μετατοπίσουν τη στάση του κοινού προς τις βιώσιμες μεταφορές, καθιστώντας τις επιλογές αυτές πιο αποδεκτές και προσβάσιμες σε εθνικό επίπεδο.

Βρυξέλλες, 22 Μαΐου 2025.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

([30]) Πρακτικά εργαλεία, όπως το εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση της διάστασης της ισότητας στις μεταφορές, μπορούν να βοηθήσουν τις δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των μεταφορών να εφαρμόσουν τα παραπάνω στην πράξη. Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE — Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport (Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση της ισότητας στη ΓΔ MOVE — Εκπαιδευτικό υλικό για την ενσωμάτωση της ισότητας στην κινητικότητα και τις μεταφορές), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΈΝΤΑΞΗΣ, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ, «TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES», ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2024** ([1])

1) Δείκτες που εστιάζουν στην οικονομική προσιτότητα των μεταφορών

   α) Ποσοστό του πληθυσμού που αντιμετωπίζει αναγκαστική έλλειψη αυτοκινήτου ανά εισοδηματική ομάδα και είδος νοικοκυριού ανά διαφορετικές πληθυσμιακές ομάδες

   β) Ποσοστό του πληθυσμού για το οποίο τα εισιτήρια δημόσιων συγκοινωνιών είναι «υπερβολικά ακριβά» (επίσης διαθέσιμο ανά βαθμό αστικοποίησης: πόλεις, κωμοπόλεις και προάστια, αγροτικές περιοχές και μεταξύ διαφόρων πληθυσμιακών ομάδων)

   γ) Ποσοστό του πληθυσμού των νοικοκυριών που προσδιορίζεται από τους δείκτες οικονομικής προσιτότητας των μεταφορών 6 % και 2M ([2]) (επίσης διαθέσιμο ανά βαθμό αστικοποίησης: πόλεις, κωμοπόλεις και προάστια, αγροτικές περιοχές και ανά πληθυσμιακή ομάδα)

   δ) Ποσοστό διαθέσιμου εισοδήματος που δαπανάται για μεταφορές (λειτουργία εξοπλισμού μεταφορών και υπηρεσίες μεταφορών) (επίσης διαθέσιμο ανά δεκατημόριο δαπανών)

2) Δείκτες που εστιάζουν στη διαθεσιμότητα μεταφορών

   α) Ποσοστό του πληθυσμού που υφίσταται υλική και κοινωνική στέρηση και έχει στην κατοχή του αυτοκίνητο

   β) Ποσοστό του πληθυσμού για το οποίο η πλησιέστερη στάση δημόσιων συγκοινωνιών είναι «υπερβολικά μακριά» (επίσης διαθέσιμο ανά βαθμό αστικοποίησης: πόλεις, κωμοπόλεις και προάστια, αγροτικές περιοχές)

   γ) Ποσοστό του πληθυσμού με «πολύ δύσκολη» πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες ανά συνολικό πληθυσμό και αγροτικό πληθυσμό

3) Δείκτες που εστιάζουν στην προσβασιμότητα των μεταφορών

   — Ποσοστό του ενεργού πληθυσμού που δαπανά περισσότερα από 30 λεπτά για να μεταβεί στην εργασία του (μονή διαδρομή) ανάλογα με τον βαθμό αστικοποίησης

4) Δείκτες που εστιάζουν στην επάρκεια των μεταφορών

   — Ποσοστό του πληθυσμού που θεωρεί ότι η πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες είναι υπερβολικά δύσκολη (για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα)

2. **ΜΗ ΕΞΑΝΤΛΗΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΧΡΗΣΙΜΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΝ ΝΑ ΑΝΑΠΤΥΧΘΟΥΝ Η ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΗΔΗ**

Διάσταση της οικονομικής προσιτότητας:

   α) Δείκτης LIHC (χαμηλού εισοδήματος υψηλού κόστους) για τη μέτρηση του ποσοστού των νοικοκυριών με έξοδα μεταφοράς πάνω από την εθνική διάμεσο, τα οποία διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας ([3])

([1]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., Τελική έκθεση, «Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies» (Φτώχεια στον τομέα των μεταφορών: ορισμοί, δείκτες, καθοριστικοί παράγοντες και στρατηγικές μετριασμού), Οκτώβριος 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_el. Πηγές: 1) α): Eurostat [ilc_mddu05], 1) β): Πηγή: Eurostat [ilc_mdes13a], 1) δ): Eurostat [icw_aff_05], 2) γ): Μικροδεδομένα της ευρωπαϊκής έρευνας του Eurofound για την ποιότητα ζωής του 2016· 3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Όριο 6 %: ποσοστό του πληθυσμού που δαπανά περισσότερο από το 6 % ή περισσότερο από το διπλάσιο της εθνικής διαμέσου για μεταφορές και έχει συνολικές δαπάνες κάτω από τον εθνικό διάμεσο. Το 2M αναφέρεται στον δείκτη δυσανάλογων δαπανών (2M σημαίνει το διπλάσιο της εθνικής διαμέσου). Ένα νοικοκυριό θεωρείται ευάλωτο στις μεταφορές εάν το ποσοστό των συνολικών δαπανών που διατίθενται για μεταφορές είναι υπερδιπλάσιο της εθνικής διαμέσου. Με άλλα λόγια, πρόκειται για νοικοκυριά των οποίων η κοινωνικοοικονομική κατάσταση τα οδηγεί να δαπανούν δυσανάλογα για τη διατήρηση ενός επιπέδου κινητικότητας προσαρμοσμένου στις ανάγκες τους.

([3]) συνδυασμός του προηγούμενου δείκτη και των ατόμων που διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού ανά ομάδα χώρας γέννησης (πληθυσμός ηλικίας 18 ετών και άνω) (ilc_peps06n).

β) Δείκτης 10 % (το ποσοστό των νοικοκυριών για τα οποία τα έξοδα μεταφοράς αντιπροσωπεύουν πάνω από το 10 % του καθαρού εισοδήματος)

γ) Άτομα που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα τακτικής χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών ανά ηλικία, φύλο, καθεστώς απασχόλησης και εισοδηματική ομάδα ([4])

δ) Διάρθρωση των καταναλωτικών δαπανών κατά βαθμό αστικοποίησης και ταξινόμηση της ατομικής κατανάλωσης ανά σκοπό (διαθέσιμα στοιχεία για το 2020) ([5])

Διάσταση της διαθεσιμότητας των μεταφορών και της προσβασιμότητας σε βασικές υπηρεσίες:

α) Αριθμός επιβατών που μεταφέρονται με δημόσιες συγκοινωνίες στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή ανά έτος

β) Επιβατοχιλιόμετρα στις δημόσιες συγκοινωνίες στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή ανά έτος

γ) Αριθμός χώρων στάθμευσης ποδηλάτων δίπλα σε στάσεις και σταθμούς δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή

δ) Μέσος χρόνος διάνυσης 3 km με δημόσιες συγκοινωνίες μέσω της πόλης και της λειτουργικής αστικής περιοχής κατά τις ώρες αιχμής και εκτός αιχμής

ε) Πληθυσμός με στάση δημόσιων συγκοινωνιών που είναι προσβάσιμη με τα πόδια (στάση λεωφορείου και τραμ εντός ακτίνας 500 μ. και/ή στάση τρένων ή μετρό εντός ακτίνας 1 km) — υπάρχει ήδη για τις αστικές περιοχές ([6])

στ) Άτομα που εργάζονται ανά χρόνο μετακίνησης, μορφωτικό επίπεδο και βαθμό αστικοποίησης ([7])

ζ) Πληθυσμός προσβάσιμος σιδηροδρομικώς εντός 1,5 ωρών/πληθυσμός σε ακτίνα 120 km × 100 ([8])

Για περπάτημα, ποδηλασία, δημόσιες συγκοινωνίες, οδήγηση ελεύθερης ροής, οδήγηση υπό ρεαλιστικές συνθήκες / συνθήκες συμφόρησης:

η) Αριθμός ατόμων/εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που προσεγγίστηκαν εντός συγκεκριμένου ορίου χρόνου μετακίνησης (σε επίπεδο καννάβου ή συγκεντρωτικά σε LAU/NUTS3)

θ) Ποσοστό του πληθυσμού με πρόσβαση σε τουλάχιστον N εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης εντός ορίου χρόνου μετακίνησης (κατά LAU/NUTS3) (το «N» είναι ο αριθμός των σχετικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ανάλογα με την υπηρεσία)

ι) Χρόνος μετακίνησης για την προσέγγιση των πλησιέστερων N εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης/ατόμων (σε επίπεδο καννάβου ή συγκεντρωτικά σε LAU/NUTS3)

ια) Δείκτης προσβασιμότητας Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) που μετρά άτομα κάτω από ένα προκαθορισμένο όριο επάρκειας ([9]) σταθμισμένο με την έκταση του ελλείμματος προσβασιμότητάς τους εντός δεδομένου χρόνου μετακίνησης (40-50 λεπτά) (σε επίπεδο καννάβου ή συγκεντρωτικά σε LAU/NUTS3)

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=el&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=el&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Βλέπε 8η έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Συνοχή στην Ευρώπη με ορίζοντα το 2050 — Όγδοη έκθεση για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, 2021, χάρτης 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_el.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=el&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Βλέπε Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Επιδόσεις των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη — Περιφερειακοί και εδαφικοί δείκτες προσβασιμότητας για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2021.
([9]) Βλέπε Science direct, «Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?» (Καθορισμός και εφαρμογή επαρκούς επιπέδου προσβασιμότητας: Τι μας σταματά;), Jean Ryan και Karel Martens, Σεπτέμβριος 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

'Οσον αφορά τις διαστάσεις της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας, μπορεί να είναι χρήσιμα τα ακόλουθα:

— Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail, 2021 ([10]) (Επιδόσεις των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη: Περιφερειακοί και εδαφικοί δείκτες προσβασιμότητας για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, 2021)

— Για τις οδικές μεταφορές, βλέπε Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Road Transport Performance in Europe ([11]) (Επιδόσεις των οδικών μεταφορών στην Ευρώπη), 2018

— Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Συνοχή στην Ευρώπη με ορίζοντα το 2050 — Όγδοη έκθεση για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, 2021, βλέπε χάρτη 4.7 ([12])

— Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ένατη έκθεση για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, 2024 ([13])

— Αγροτικές μελέτες του ΟΟΣΑ, Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change («Πρόσβαση σε πόλεις και χωριά», Προετοιμασία των περιφερειών για τη δημογραφική αλλαγή), 2024, σ. 13 ([14])

Για την αξιολόγηση της **ποιότητας και της επάρκειας του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών**, τα διάφορα μέσα μαζικής μεταφοράς θα μπορούσαν να χωριστούν σε «κατηγορίες ποιότητας» με βάση το επίπεδο συχνότητας του τρόπου μεταφοράς (π.χ. λιγότερο από 5 λεπτά, 5-10 λεπτά, 10-20 λεπτά κ.λπ.) και την απόσταση μέχρι την επόμενη στάση για κάθε τρόπο μεταφοράς ([15]).

Διάσταση της επάρκειας των μεταφορών:

α) Ποσοστό στάσεων μετρό με εγκαταστάσεις για άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα

β) Αριθμός στάσεων και σταθμών δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή τα οποία είναι προσβάσιμα για άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα

γ) Αριθμός οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή στα οποία έχουν πρόσβαση άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ανά τύπο οχήματος

([10]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail, Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 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_el.pdf.

([13]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/EL_9CR_Report.pdf.

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

([15]) Βλέπε το παράδειγμα της Αυστρίας, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf· https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II [1]

ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ [2]

1) **Εστίαση στη στήριξη νοικοκυριών χαμηλού ή χαμηλότερου μεσαίου εισοδήματος σε υποεξυπηρετούμενες γεωγραφικές περιοχές**

— Βελτίωση των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών και δρομολόγηση γραμμών λεωφορείων/πούλμαν/σιδηροδρομικών γραμμών κυρίως σε προαστιακές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές χαμηλού εισοδήματος

— Κατασκευή υποδομών δημόσιων μεταφορών σε περιοχές κυρίως χαμηλού εισοδήματος· κόμβοι κινητικότητας για τη διευκόλυνση των ανταλλαγών και των συνδέσεων μεταξύ δημόσιων μεταφορών, κοινής κινητικότητας, ποδηλασίας και περπατήματος σε κυρίως προαστιακές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές, οι οποίοι συνδέουν τις περιοχές αυτές με τα κέντρα των πόλεων

2) **Εστίαση στη στήριξη των ευάλωτων ομάδων**

— Επιδοτούμενες ειδικές μεταφορές από πόρτα σε πόρτα κατά παραγγελία ή υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών μηδενικών εκπομπών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση για ευάλωτες ομάδες

— Προγράμματα κουπονιών για τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες και συνδρομές κοινής κινητικότητας (συμπεριλαμβανομένων ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και σκούτερ) για ευάλωτες ομάδες

— Βελτίωση της προσβασιμότητας των δημόσιων συγκοινωνιών για τα άτομα με αναπηρία με την εγκατάσταση ραμπών, ανελκυστήρων και ακουστικών ανακοινώσεων

— Κατασκευή ασφαλών ποδηλατοδρόμων, ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και σταθμών κοινής χρήσης ποδηλάτων και ασφαλών εγκαταστάσεων ασφάλισης κοντά σε σχολεία, κέντρα νεολαίας και πανεπιστήμια

— Προγράμματα κοινωνικής μίσθωσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για νοικοκυριά, πολύ μικρές επιχειρήσεις και άλλους ευάλωτους χρήστες των μεταφορών, μαζί με τις αντίστοιχες υποδομές φόρτισης

3) **Συνδυασμός της βελτίωσης των δημόσιων συγκοινωνιών (διαθέσιμες σε όλους) με προγράμματα χρηματοδοτικής στήριξης για ευάλωτες ομάδες**

— Αγορά λεωφορείων ή σιδηροδρομικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών [3] σε υποεξυπηρετούμενες αστικές, προαστιακές και περιαστικές συνοικίες σε συνδυασμό με κουπόνια/ψηφιακά πορτοφόλια κινητικότητας για ευάλωτους χρήστες των μεταφορών

— Δημιουργία υπηρεσιών μεταφορών μηδενικών εκπομπών κατά παραγγελία σε περιοχές που δεν διαθέτουν επαρκείς υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών ή για τη σύνδεση «τελευταίου χιλιομέτρου», ενδεχομένως σε συνδυασμό με κουπόνια/ψηφιακά πορτοφόλια κινητικότητας για ευάλωτους χρήστες των μεταφορών

([1]) Συμπληρώνει τη δημοσίευση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής [Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Δράσης για το Κλίμα, 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 efficiency measures and investment (Στήριξη για την υλοποίηση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα — Σημείωμα σχετικά με ορθές πρακτικές για οικονομικά αποδοτικά μέτρα και επενδύσεις), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067], καθώς και την καθοδήγηση της Επιτροπής σχετικά με τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής, Καθοδήγηση σχετικά με τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα, C(2025) 881 final της 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Τα μέτρα και οι επενδύσεις είναι όλα επιλέξιμα στο πλαίσιο του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα.

([2]) Ανάλογα με την κατάσταση σε κάθε κράτος μέλος.

([3]) Ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που επιτρέπουν τη χρήση των υφιστάμενων υποδομών με μηδενική ή ελάχιστη αναβάθμιση και αύξηση της συχνότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

— Επενδύσεις σε υποδομές περπατήματος και ποδηλασίας, σε συνδυασμό με συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων και/ή επιδοτήσεις για την αγορά, τη μακροχρόνια ενοικίαση και/ή τη χρηματοδοτική μίσθωση ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου για ευάλωτες ομάδες

— Επιδοτούμενα συστήματα κοινής χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών ή προγράμματα ενοικίασης για νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος σε συνδυασμό με επενδύσεις σε δημόσιες υποδομές επαναφόρτισης.