2025/1021

26.5.2025

KOMISJONI SOOVITUS (EL) 2025/1021,

22. mai 2025,

transpordivaesuse kohta: taskukohase, juurdepääsetava ja õiglase liikuvuse tagamine

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292,

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa sotsiaalõiguste samba ([1]) 20. põhimõttes on ette nähtud, et igaühel on õigus saada juurdepääs esmatähtsatele teenustele, sealhulgas transpordile, ning et toetatakse sellistele teenustele juurdepääsu inimeste puhul, kes seda vajavad. Transport annab ka juurdepääsu muudele tegevusvaldkondadele, nagu töö, tervishoid ja haridus, milleta ei saa ühiskonnas ega tööturul aktiivselt osaleda. Sellega seoses on transpordivaesus üha suurem probleem, eriti haavatavate rühmade puhul, kuna see ohustab juurdepääsu neile teenustele ja soodustab seega sotsiaalset tõrjutust.

(2) Konkurentsivõime kompassis ([2]) rõhutatakse, et piisav transporditaristu on ELi konkurentsivõime eeltingimus, sest see toetab eelkõige logistikat, ajastatud tootmist ning inimeste, kaupade ja teenuste liikuvust. Ka teadusuuringud näitavad, et transpordil on oluline roll majandusarengu, heaolu ja sotsiaalse õigluse edendamisel, sest see toetab juurdepääsu kvaliteetsetele töökohtadele, sealhulgas vaesuse ja sotsiaalse tõrjutuse ohus olevate inimeste ja teatavate haavatavate ühiskonnarühmade puhul ([3]). Transport võib aidata suurendada põlvkondadevahelist õiglust ja solidaarsust.

(3) Selleks et käsitleda ja leevendada võimalikku negatiivset jaotuslikku mõju, mida avaldab uue heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS2) raames ELi CO_2-turgude laiendamine hoonetele ja maanteetranspordile vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ, ([4]) loodi kliimameetmete sotsiaalfond. Eeldatakse, et ajavahemikul 2026–2032 võetakse kliimameetmete sotsiaalfondi kaudu kasutusele 86,7 miljardit eurot, et toetada vähekaitstud leibkondi, transpordikasutajaid ja mikroettevõtjaid, keda energiaostuvõimetus ja transpordivaesus eriti mõjutavad. Nendele rahalistele vahenditele juurdepääsu saamiseks peavad liikmesriigid esitama 30. juuniks 2025 riiklikud kliimameetmete sotsiaalkavad ning saavutama rahuldavalt asjaomased vahe-eesmärgid ja sihtväärtused. Käesoleva soovituse eesmärk on liikmesriike nende töös toetada.

(4) Liikmesriigid võivad kasutada kliimameetmete sotsiaalfondi, et toetada struktuurimeetmeid ja investeeringuid energiatõhususe parandamiseks ja hoonete süsinikuheite vähendamiseks ning edendada keskkonnahoidlikke liikuvuslahendusi, tingimusel et need algatused on suunatud peamiselt vähekaitstud leibkondadele, mikroettevõtjatele või transpordikasutajatele. Toetuskõlblikud transpordiga seotud meetmed ja investeeringud hõlmavad taskukohase ja juurdepääsetava ühistranspordi kasutamise stimuleerimist, era- ja avalik-õiguslike üksuste, sealhulgas ühistute toetamist kestliku nõudepõhise liikuvuse, jagatud liikuvuse teenuste ja aktiivse liikuvuse võimaluste arendamisel ja pakkumisel, heiteta sõidukitele ja jalgratastele juurdepääsu hõlbustamist, laadimis- ja tankimistaristu arendamist ning kasutatud heiteta sõidukite turu arengu toetamist.

(5) Kliimameetmete sotsiaalfondi määruse ([5]) artikli 2 punktiga 2 kehtestati selle määruse kohaldamiseks esimene ja ainus kogu liitu hõlmav transpordivaesuse määratlus. Selle kohaselt on transpordivaesus „üksikisikute ja leibkondade võimetus või raskus kanda era- või ühistranspordikulusid või nende puudulik või piiratud juurdepääs transpordile, mis on vajalik juurdepääsuks olulistele sotsiaalmajanduslikele teenustele ja tegevustele, võttes arvesse riiklikku ja ruumilist konteksti“.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_et.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_et.
([3]) OECD, „Economic Perspectives on Transport and Equality“, 2011; „Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers“ (EL 2022).
([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/955, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond ja muudetakse määrust (EL) 2021/1060 (ELT L 130, 16.5.2023, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Seoses kliimameetmete sotsiaalfondi määruses esitatud transpordivaesuse määratlusega võib välja tuua järgmised kolm mõõdet:

a) taskukohasus: era- või ühistranspordi taskukohasus üksikisikutele ja leibkondadele;

b) transpordi kättesaadavus: transporditeenuste olemasolu ja sagedus;

c) juurdepääsetavus: üksikisikute ja leibkondade võime jõuda esmatähtsate sotsiaal-majanduslike teenuste ja tegevusteni mõistliku aja jooksul.

Süsteemi kasutatavuse kirjeldamiseks on kasulik neljas mõõde, transpordisüsteemi piisavus, kuigi see ei ole ametliku määratluse osa. „Piisavus“ hõlmab mitmesuguseid täiendavaid elemente, nagu transpordisüsteemi usaldusväärsus, sobivus inimestele, kes kasutavad seda töö- ja/või hoolduskohustuste täitmiseks (nt tööle ja tagasi sõitmine ning laste sõidutamine), transpordisüsteemi ohutus ja turvalisus ning selle kättesaadavus väljaspool põhilisi transpordi kasutamise aegu, kas transpordisüsteem on tõketeta ja kas teave sõiduvõimaluste kohta on laialdaselt kättesaadav ([6]).

(7) Transpordivaesuse põhjused on väike sissetulek ja muud süsteemsed tõkked, nagu juurdepääsu puudumine taskukohasele eluasemele töökoha, haridusasutuste ja esmatähtsate teenuste läheduses, geograafiline eraldatus, ühis- või eratranspordi puudumine või piiratud kättesaadavus või konkreetsed sotsiaal-majanduslikud, demograafilised ja füüsilised tunnused, mis piiravad üksikisikute võimet saada kasu piisavatest transporditeenustest.

(8) Komisjoni uuringu kohaselt on keskmise asustustihedusega piirkondades kogukulutused transpordile kõige suuremad, mis võib olla tingitud pendelrände suuremast osakaalust ja rohkematest sõitudest nendest piirkondadest linnadesse (nt tööle või ostusid sooritama) ([7]). Nagu on märgitud ELi äärepoolseimate piirkondade strateegias, ([8]) on transpordil äärepoolseimate piirkondade, st ELi kaugeimate piirkondade jaoks väga oluline roll. Transpordivaesus, sealhulgas seoses elanike juurdepääsuga esmatähtsatele sotsiaal-majanduslikele teenustele, suur sõltuvuse õhu- ja meretranspordist ning transpordiliikide vähesem asendatavus mõjutavad tavaliselt eriti saari ja äärepoolseimaid piirkondi ([9]).

(9) Eurostati andmed ([10]) näitavad, et nende inimeste osakaal, kes ei saa endale autot lubada ja keda ohustab vaesus (alla 60 % mediaan-ekvivalentsissetulekust), ulatus 2023. aastal umbes 6°%st (5,5 % Itaalias, 6 % Küprosel ja 6,2 % Maltal) kuni üle 30 %ni (34,3 % Soomes, 34 % Rumeenias ning 32,4 % Slovakkias ja Ungaris). Olukord on leibkonnatüübiti märkimisväärselt erinev. 2023. aastal ei saanud 12 liikmesriigis üle 30 % ülalpeetavate laste ja väikese sissetulekuga inimestest endale autot lubada (44,4 % Slovakkias, 43,4 % Ungaris).

(10) Laiemalt võttes võib väikese ja keskmisest väiksema sissetulekuga üksikisikuid või leibkondi, kes saavad endale lubada ühis- või eratransporti, pidada transpordivaesuse ohus olevateks, kui transport moodustab märkimisväärse osa nende eraeelarvest (nt riigi elanikkonna mediaanist üle kahe korra rohkem).

(11) Transpordivaesuse ärahoidmine ja leevendamine on üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) üks prioriteete. TEN-T taristu peab tagama kõikide, eriti transpordivaesuses või haavatavas olukorras olevate kasutajate takistusteta liikuvuse ja juurdepääsu.

([6]) Nagu märgitud järgmises väljaandes: Euroopa Komisjon, tööhõive, sotsiaalküsimuste ja sotsiaalse kaasatuse peadirektoraat, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. jt, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies“, lõpparuanne, oktoober 2024.

([7]) Euroopa Komisjon, Teadusuuringute Ühiskeskuse tehniline aruanne „Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions“, ELi andmete ja sotsiaal-majanduslike näitajate analüüs, 2022.

([8]) Euroopa Komisjon, komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Seame inimesed esikohale, kindlustame kestliku ja kaasava majanduskasvu, avame ELi äärepoolseimate piirkondade potentsiaali“ (COM(2022) 198 final, 3. mai 2022).

([9]) Mandri-Euroopas on lühilende lihtsam rongi- või autosõiduga asendada kui äärepoolseimates piirkondades, vt transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) tellitud Euroopa Parlamendi uuring „Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies“, PE 759.311, märts 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) Komisjoni maapiirkondade arengu pikaajalises visioonis ([11]) on kutsutud liikmesriike ja piirkondi üles arendama kestliku liikuvuse strateegiaid maapiirkondades, üldeesmärgiga saavutada „tugevamad, ühendatud, vastupanuvõimelised ja jõukad ELi maapiirkonnad 2040. aastaks“. See visioon eeldab jõupingutusi, et säilitada ja parandada taskukohast avalikku transporditeenust ja -taristut, nagu raudteed, siseveeteed, maanteed, laadimisjaamad ja tanklad, ning et toetada heiteta liikuvuslahendusi, jalgrattateid, mitmeliigilisi ühendusi, sealhulgas aktiivset liikuvust, ning lähimerevedusid ja lennutranspordiühendusi.

(13) Nagu on märgitud komisjoni Euroopa autotööstuse tegevuskavas, ([12]) võivad sotsiaalrendi kavad ([13]) aidata pakkuda vähekaitstud transpordikasutajatele taskukohase ja keskkonnahoidliku liikuvuse lahendusi ning neid võiks rahastada vahenditest, mille kliimameetmete sotsiaalfond 2026.–2032. aastal kasutusele võtab. Lisaks võivad jagatud autonoomsed sõidukid, autonoomsed bussid ja kaugjuhitavad sõidukid aidata lahendada esimese/viimase kilomeetri probleemi alateenindatud kogukondade jaoks ([14]).

(14) Komisjon on hõlbustanud liikmesriikide vahel heade tavade vahetamist seoses kulutõhusate meetmete ja investeeringutega, mis tuleb lisada kliimameetmete sotsiaalkavadesse, ([15]) ning seoses avalike konsultatsioonide läbiviimisega ([16]). Ta on avaldanud kliimameetmete sotsiaalfondi rakendamisega seotud juhenddokumendid ([17]) ning linnalise liikumiskeskkonna eksperdirühma ühistranspordi ja jagatud liikuvuse allrühma koostatud soovitused ja head tavad seoses kliimameetmete sotsiaalfondiga ([18]).

(15) Poliitikaga seotud näitajate kohta andmete kogumine on oluline poliitikaprioriteetide sõnastamiseks, peamiste toetusesaajate kindlaksmääramiseks ja poliitikaeesmärkide saavutamise seireks. Seda protsessi saavad toetada mitu Eurostati välja töötatud näitajat, mis võimaldavad tulemusi kogu ELis võrrelda, tuginedes olemasolevatele tulemustabelitele ja seireraamistikele, nagu sotsiaalvaldkonna tulemustabel, ([19]) ning muudele tõenditele, mida jagatakse kõigile õiglase ülemineku tagamist käsitleva nõukogu soovituse ([20]) rakendamist käsitlevates korrapärastes eduaruannetes.

(16) Euroopa õiglase ülemineku vaatluskeskus, mis käivitatakse 2026. aastal, on jätkuks nõukogu soovitusele õiglase kliimaneutraalsusele ülemineku tagamise kohta ([21]) ja selle eesmärk on tugevdada tõendusbaasi roheülemineku õigluse aspektide kohta. Vaatluskeskus koostab ja koondab asjakohaseid andmeid, töötab välja standarditud näitajaid, kogub parimaid tavasid ja hõlbustab andmete jagamist asjakohaste suundumuste ja poliitikameetmete, sealhulgas transpordivaesuse ja haavatavate rühmade kohta.

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

([12]) Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52025DC0095).

([13]) Vt näiteks Prantsusmaa sotsiaalrendi kava kohta: Euroopa Komisjon, kliimameetmete peadirektoraat, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. jt, „Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary“, punkt 3.6.3, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436).

([14]) Vt Euroopa Keskkonnaameti 2022. aasta transpordi- ja keskkonnaaruanne (https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022).

([15]) Euroopa Komisjon, kliimameetmete peadirektoraat, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. jt, „Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436).

([16]) Euroopa Komisjon, kliimameetmete peadirektoraat ja Gelibolyan, K., „Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708).

([17]) Euroopa Komisjon, komisjoni teatis „Suunised kliimameetmete sotsiaalkavade kohta“ (C(2025) 881 final, 5. märts 2025, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_et.pdf).

([18]) Linnaliikuvuse eksperdirühma ühistranspordi ja jagatud liikuvuse allrühm, 10. juuni 2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) Nõukogu 16. juuni 2022. aasta soovitus õiglase kliimaneutraalsusele ülemineku tagamise kohta, 2022/C 243/04 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004).

(17) Võttes arvesse transpordivaesuse seotust eri poliitikavaldkondadega, ei saa selle vastu võidelda eraldi. Haavatavatele rühmadele suunatud meetmete väljatöötamisel on oluline järgida valdkondadevahelist lähenemisviisi, näiteks siduda sotsiaaleluruumide arendamine piisava, taskukohase ja kestliku transporditaristu pakkumisega,

SOOVITAB LIIKMESRIIKIDEL TEHA JÄRGMIST:

I jagu. *Strateegilise lähenemisviisi väljatöötamine transpordivaesuse vastu võitlemiseks ja selle ärahoidmiseks*

1. Lõimida transpordivaesuse küsimus olemasolevatesse vaesusevastastesse ja valdkondlikesse (nt energeetika) riikliku ja piirkondliku tasandi strateegiatesse ning näha ette selgelt sõnastatud ja mõõdetavad eesmärgid, vahe-eesmärke sisaldavad asjakohased rakenduskavad, selged kohustused ja piisavad pikaajalised ressursid. Üldeesmärk peaks olema transpordivaesust ära hoida ja vähendada, võttes samal ajal arvesse keskkonda ja kokkulepitud kliimaeesmärke ning majanduslikku elujõulisust. Inspiratsiooni võib ammutada määruses (EL) 2023/955 sätestatud protsessist, mis puudutab riiklike kliimameetmete sotsiaalkavade koostamist kliimameetmete sotsiaalfondi raames, nõukogu soovitusest õiglase kliimaneutraalsusele ülemineku tagamise kohta ja säästva linnalise liikumiskeskkonna kavade koostamise suunistest ([22]) ning tuleks taotleda kooskõla nende dokumentidega. Selle protsessi olulised etapid on järgmised:

   a) teha olemasolevate andmete ja transpordivaesuse algpõhjuste alusel kindlaks transpordivaesusest mõjutatud haavatavad rühmad riigi territooriumil, võttes arvesse kõiki transpordivaesuse mõõtmeid;

   b) tuvastada probleemid ja neid analüüsida ning viia ellu valdkondadevaheline kavandamine, kaasates sidusrühmad ja üldsuse ning pöörates erilist tähelepanu piirkondlikele ja kohalikele omavalitsustele ja esindajatele, kasutada laiaulatuslikku ja läbipaistvat avalikku konsultatsiooni ning sidusrühmade kaasamise protsessi, kaasates sihtrühmad aktiivselt kõikides etappides;

   c) määrata kindlaks sobivad meetmed ja investeeringud, mis on seotud mõõdetavate vahe-eesmärkide, sihtväärtuste ja ajakavaga transpordivaesuse järkjärguliseks kaotamiseks, kasutades meetmete ja reformide jaotusliku mõju hinnanguid; ([23])

   d) rakendada meetmeid ja viia ellu investeeringuid ning tagada nende avalik seire. Hinnata edusamme mitmesuguste tulemusnäitajate alusel ja vajaduse korral poliitikameetmeid kohandada, kasutades olemasolevaid juhtimisprotsesse, tulemustabeleid ja näitajaid, kui need on asjakohased.

2. Tagada sidusus ja koostoime õiglase kliimaneutraalsusele ülemineku tagamist käsitleva nõukogu soovituse rakendamise ja selle korrapäraste eduaruannetega. Võtta transpordivajadusi arvesse miinimumsissetuleku saajate kaasamiskavade ([24]) koostamisel.

3. Tagada sidusus kavandatud meetmete ja investeeringutega ning kohustustega, mis on võetud mitmesuguste seonduvate programmide ja kavade raames, nagu taaste- ja vastupidavuskavad, ühtekuuluvuspoliitika programmid, õiglase ülemineku territoriaalsed kavad, riiklikud energia- ja kliimakavad, pikaajalised kinnisvarastrateegiad ja riiklikud hoonete renoveerimise kavad ning kliimameetmete sotsiaalkavad.

4. Võimestada kohalikke ja piirkondlikke osalejaid ning tugevdada nende suutlikkust määrata kindlaks, kavandada ja rakendada asjakohaseid meetmeid ja investeeringuid, pakkudes juurdepääsu koolitusele, vahenditele ja asjakohastele ressurssidele. Need osalejad on otsustava tähtsusega lahenduste kohandamisel oma kogukondade konkreetsetele vajadustele ja tulemusliku rakendamise tagamisel kohalikul tasandil.

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

([23]) Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Liikmesriikide poliitikameetmete jaotusliku mõju parem hindamine“ (COM(2022) 494 final, 28. september 2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709).

([24]) Nõukogu 30. jaanuari 2023. aasta soovitus piisava miinimumsissetuleku kohta, mis tagab aktiivse kaasamise (2023/C 41/01).

5. Jagada häid tavasid, saadud kogemusi ja meetmete mõju mitmesugustele haavatavatele rühmadele, et edendada vastastikust õppimist ja parandada meetmete tulemuslikkust kogu ELis, sealhulgas panustades loodavasse Euroopa õiglase ülemineku vaatluskeskusesse.

II jagu. *Poliitika kavandamine*

6. Määrata piirkonniti ja ka kohalikul tasandil kindlaks, mida tuleb pidada piisavaks juurdepääsetavuseks taskukohasele transpordile, tagades, et esmatähtsate sotsiaal-majanduslike teenuste ruumiline jaotus ning pakutavad transpordivõimalused ja -taristu on kooskõlas.

7. Ammutada inspiratsiooni komisjoni ja OECD Rahvusvahelise Transpordifoorumi välja töötatud juurdepääsetavusraamistikust, mille aluseks on i) juurdepääsetavus, mis on määratletud kui nende sihtkohtade koguarv, kuhu on võimalik kindlaksmääratud aja jooksul jõuda; ii) lähedus, mis viitab kindlaksmääratud vahemaa piires asuvate sihtkohtade koguarvule, ning iii) transpordi tulemuslikkus, milleks loetakse juurdepääsetavuse ja läheduse suhe, võrreldes juurdepääsetavat elanikkonda ja lähedalasuvat elanikkonda ([25]). Hõlmata mitmeliigilised reisid, näiteks bussi ja rongi kombinatsioonid, et määrata kindlaks taristuinvesteeringute prioriteedid. Ka transpordi taskukohasuse aspekti arvesse võttes hinnata, kas parandada või laiendada olemasolevat taristut või ehitada uus taristu või parandada mitmeliigilist ühenduvust, näiteks rongijaamadesse viivaid jalgrattateid või bussiühendusi rongijaamadega.

8. Toetada ja julgustada linna- ja linnalähedaste piirkondade kohalikke omavalitsusi tegelema transpordivaesusega säästva linnalise liikumiskeskkonna kavade koostamisel ja rakendamisel. Kaaluda sarnaste lähenemisviiside järgimist liikuvuslahenduste kavandamisel maapiirkondades ja äärealadel, mida säästva linnalise liikumiskeskkonna kavad ei hõlma.

9. Kaaluda märkimisväärsete andmelünkade täitmist korrapärase ja süstemaatilise andmete kogumise abil, ([26]) tehes tulemused avalikult kättesaadavaks valitsuse andmeplatvormidel eri valitsustasanditel. Kaaluda disagregeeritud näitajate ja andmete väljatöötamist ja kasutamist, sealhulgas soo ja sissetuleku alusel, ning kombineerida neid vähemalt NUTS 3. tasandi ([27]) georuumiliste näitajatega (vt I lisas esitatud näited), hõlmates transpordivõrkude kättesaadavust ja juurdepääsetavuse mõõdet (oluliste sotsiaal-majanduslike teenuste asukoht).

10. Muuta kättesaadav riiklik rahastus ja ELi rahastamisvahendid võimalikult tõhusaks, et rahastada transporditaristut ja transporditeenuseid, mis aitavad võidelda transpordivaesuse vastu ning samal ajal edendada kestlikku liikuvust kogu ELis. Võtta sellega seoses arvesse kättesaadavaid ressursse, investeeringute ajakava, kohaliku elanikkonna vajadusi ning eri transpordiliikide kulusid ja tulusid.

11. Teha teiste liikmesriikidega koostööd andmete kogumise poliitika kooskõlastamiseks ja piiriüleste transpordivõimaluste pakkumiseks, eelkõige haavatavatele transpordikasutajatele, ning julgustada ka sidusrühmade piiriülest panust.

([25]) Euroopa Komisjon, regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. jt, „Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2021 (Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail). Maanteetranspordi kohta vt Euroopa Komisjon, „Road Transport Performance in Europe“, 2018 (Road transport performance in Europe).

([26]) Sellega seoses on olulised näiteks järgmised elemendid: ühistranspordipeatuste asukoht ja ühistranspordi sõiduplaanid (ühenduste sagedus), reaalajaandmetel põhinevad pendelrändeajad (eelkõige tipptunni liiklusvood), kõige levinumad sõidud kohalikul tasandil, teedevõrgu andmed, andmed autode omamise, jalgratta- ja kõnnitaristu kohta ning andmed esmatähtsate sotsiaal-majanduslike teenuste asukoha kohta. Ideaalis peaksid andmed sisaldama kõigi transpordiliikide suundumuste teavet, samuti teavet teatava transpordiliigi valiku põhjuste kohta geograafilises piirkonnas ning transpordiliikide lõimituse taseme (mitmeliigilisus) kohta.

([27]) NUTS 3. tasandi piirkond on territoriaalüksus, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta määruses (EÜ) nr 1059/2003, millega kehtestatakse ühine statistiliste territoriaalüksuste liigitus (NUTS).

III jagu. *Poliitika kujundamine*

12. Eelistada meetmeid, mis toovad kasu transpordivaesusest enim mõjutatud üksikisikutele ja leibkondadele, võttes aluseks asjakohaste meetmete ja poliitikapõhimõtete jaotusliku mõju põhjaliku hinnangu.

13. Näiteks võib sihipärased toetusmeetmed suunata eeskätt väikese sissetulekuga või keskmisest väiksema sissetulekuga leibkondadele alateenindatud geograafilistes piirkondades, jätmata kõrvale haavatavaid rühmi jõukamates piirkondades, näiteks suurlinnades. Teine lähenemisviis on suunata toetus konkreetsetele haavatavate inimeste kategooriatele, eelkõige neile, kes sõltuvad fossiilkütusepõhisest motoriseeritud transpordist ning kellel kas puudub juurdepääs taskukohastele ja piisavatele ühistranspordivõimalustele või kellele ei ole sellised teenused oma piirkonnas piisavalt kättesaadavad või on see kättesaadavus piiratud. Veel üks võimalus on parandada (kõigile kättesaadavat) ühistranspordisüsteemi ja lisaks sellele pakkuda haavatavatele rühmadele ühistransporti alandatud hindadega või ühistranspordi vautšereid (vt II lisa, kus on näiteks toodud mõned meetmed ja investeeringud, ning komisjoni suunised kliimameetmete sotsiaalkavade kohta). Nii saab üldist transpordipakkumist kõigi hüvanguks parandada ja on lihtsam saavutada mastaabisäästu.

14. Tagada, et meetmed ei piirduks üksnes autot või jalgratast kasutavate inimestega, vaid hõlmaksid ka kohaliku transpordisektori ja selle taristu süsinikuheite vähendamist. Kaaluda kõiki liikumisviise: mitmeliigiline ühistransport ning uued teenused, mis põhinevad sõidujagamisel, ühisauto kasutamisel (võib hõlmata autonoomseid sõidukeid) ja jagatud liikuvuse teenustel, sealhulgas mikromobiilsus, tellitavad teenused ja aktiivne liikuvus (kõndimine ja jalgrattasõit).

15. Tugineda heale tavale ja tegevusprioriteetidele, mis on esitatud hiljutises komisjoni teatises ettevõtete sõidukiparkide CO_2 heite vähendamise kohta, ([28]) mis võib kiirendada heiteta sõidukite osakaalu kasvu ettevõtetes ja seega toetada ulatusliku kasutatud sõidukite turu tekkimist.

16. Kaaluda võimalust teha vähekaitstud transpordikasutajatele ja vähekaitstud mikroettevõtjatele kättesaadavaks uued ja kasutatud heiteta sõidukid selliste meetmete abil nagu sotsiaalrendi kavad ning võtta kasutusele laadimistaristud. Haavatavatele rühmadele mõeldud heiteta sõidukite rendi- või liisingukavade väljatöötamisel võiks arvesse võtta selliseid tegureid nagu sissetuleku tase, olemasolevate ühistranspordi- ja jagatud liikuvuse teenuste juurdepääsetavus ja kättesaadavus ning keskmised pendelrändeajad ja vahemaad.

17. Luua stiimuleid kõige kestlikuma kättesaadava transpordiliigi kasutamiseks, tagades samal ajal kooskõla sihtrühmade igapäevaste vajadustega. Eelistada mitteaktiivsele individuaalsele liikuvusele ühistransporti, vähendades sõltuvust eraautodest. Toetada ühistranspordiühenduste parandamist linnapiirkondades ning luua paremad ühendused maapiirkondade ja äärealadega. Kujundada poliitikat, milles keskendutakse transpordivaesusest mõjutatud rühmade vahetule toetamisele, kuid võetakse samal ajal arvesse laiemaid transpordivajadusi. See mitte üksnes ei vähenda transpordivaesust, vaid parandab ka üldiselt transpordiühendust, vähendab CO_2 ja õhusaasteainete heitkoguseid, ummikuid, õnnetusi ja müra ning pakub kõigile elanikkonnarühmadele toimivat alternatiivi.

18. Suurendada ühistranspordi teeninduspiirkondi, kombineerides seda bussidega, aga ka tellitavate busside, jagatud liikuvuse lahenduste (nt jagatud sõidukid, elektrijalgrattad, elektritõukerattad, aga ka jagatud autonoomsed sõidukid ning jagatud sõidud koossõitu kasutades), liikuvuse kui teenuse ja aktiivse liikuvusega.

19. Selliste kohalike ja piirkondlike avalike transporditeenuste puhul, mis ei ole majanduslikult elujõulised, kaaluda avaliku teenindamise lepingute sõlmimist, sealhulgas ühistranspordiettevõtjatele asjakohaste hüvitiste maksmist, et tagada avaliku teenuse vajadustele vastavate teenuste piisav osutamine ([29]). Kaaluda tellitavate teenuste (nt maantee-ühistransport või jagatud taksod) toetamist alateenindatud piirkondades, eelkõige hõredalt asustatud piirkondades. Soodustada transpordiettevõtjate turule sisenemist, vähendades halduslikke või muid õiguslikke takistusi teenuste osutamisele, et suurendada valikuvõimalusi ja juurdepääsetavust ning alandada hindu kasutajate, eelkõige haavatavate kasutajate jaoks.

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

([29]) Võttes arvesse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega on kehtestatud kohustusliku hankemenetluse põhimõte maismaatranspordi avaliku teenindamise lepingute puhul.

20. Kaaluda jagatud autonoomsete sõidukite, autonoomsete busside ja kaugjuhitavate sõidukite kasutuselevõtu katsetamist, et pakkuda taskukohast ja tõhusat transporti alateenindatud kogukondades ning lahendada esimese ja viimase kilomeetri probleem, tagades selliste teenuste osutamiseks ka asjakohased õiguslikud tingimused.

21. Hõlbustada jalgrataste, elektrijalgrataste ja sarnaste mikromobiilsuslahenduste suuremat kasutamist ning kõndimist (luues selleks vajaliku taristu). Arendada välja ohutu, turvaline ja mugav jalgrattataristu võrk, sealhulgas jalgrattaparklad ja seonduvad teenused (nt jalgrattajagamissüsteemid), mis ühendab väikse sissetulekuga piirkondi vajalike sihtkohtadega. Kaaluda jalgrataste, elektrijalgrataste ja kaubajalgrataste ostmise või liisimise subsideerimist, et toetada väikese sissetulekuga transpordikasutajaid.

22. Tagada, et poliitika kujundamisel ja rakendamisel võetakse arvesse soolist võrdõiguslikkust, ([30]) kaasavust ning ühistranspordi ja jagatud liikuvuse teenuste taskukohasust ja juurdepääsetavust, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega sõitjatele. Võtta arvesse, millised keerukamad liikuvusmustrid (näiteks mitme transpordiliigi kasutamine) ja -vajadused on erinevatel sotsiaalsetel rühmadel, eelkõige inimestel, kes ei saa endale lubada eraautot, ja hoolduskohustustega inimestel. Kaaluda alati ühistranspordi- või aktiivse liikuvuse lahenduste pakkumist suurematesse töökohtadesse jõudmiseks, eriti nende kohtade puhul, kus töötab märkimisväärne arv väikese sissetulekuga inimesi.

23. Toetada transpordimeetmeid ja investeeringuid piisava laialdaselt kättesaadava digitaristuga, eelkõige äärealadel ja maapiirkondades. Võtta kasutusele uuenduslikud teenused (vajaduse korral), näiteks liikuvuse kui teenuse rakenduste või digirahakottide kaudu pakutavad liikuvuseelarved, et pakkuda haavatavatele kasutajatele sihipärast tuge. Täiendada digilahendusi mittedigitaalsete alternatiividega, et muuta teave ja teenused juurdepääsetavaks ka vähese digikirjaoskusega või piiratud interneti-juurdepääsuga kasutajatele. Hõlbustada selliste transporditeenuste arendamist ja levitamist, milles kasutatakse digitehnoloogiat, et pakkuda suuremat sõiduvõimaluste valikut ning vähendada ooteaegu, sõiduaega või transpordikulusid.

24. Suurendada teadlikkust kõigist transpordivaesuse vastu võitlemise meetmetest asjakohaste sidekanalite kaudu, tagamaks, et kavandatud toetusesaajaid teavitatakse transpordivaesuse leevendamiseks mõeldud meetmetest ja julgustatakse neist kasu saama. Võtta ühendust kodanikuühiskonna organisatsioonidega, eelkõige nendega, kes esindavad transpordivaesuse ohus olevaid rühmi, et kaasata nad teadlikkuse suurendamise kampaaniatesse. Püüda muuta üldsuse suhtumist kestlikku transporti, muutes sellised võimalused kogu riigis vastuvõetavamaks ja juurdepääsetavamaks.

Brüssel, 22. mai 2025

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS

([30]) Avaliku sektori asutustele ja transpordisektori sidusrühmadele võivad selle praktikas rakendamisel abiks olla praktilised vahendid, nagu võrdõiguslikkuse transpordi valdkonda integreerimise käsiraamat. Euroopa Komisjon, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, „Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729).

I LISA

TRANSPORDIVAESUSE NÄITAJATE NÄITED

1. **EUROOPA KOMISJON, TÖÖHÕIVE, SOTSIAALKÜSIMUSTE JA SOTSIAALSE KAASATUSE PEADIREKTORAAT, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. JT, „TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES“, LÕPPARUANNE, OKTOOBER 2024** ([1])

1) Transpordi taskukohasusele keskenduvad näitajad

   a) Nende inimeste osakaal, kes on sunnitud olema autota, sissetulekurühmade ja leibkonnatüüpide kaupa eri elanikkonnarühmades

   b) Nende inimeste osakaal, kelle jaoks ühistranspordipiletid on liiga kallid (ka linnastumise astme järgi (suurlinnad, linnad ja äärelinnad, maapiirkonnad) ning eri elanikkonnarühmades)

   c) Transpordi taskukohasuse 6 % künnise ja kahekordse mediaani näitajate ([2]) alusel tuvastatud leibkondadesse kuuluvate inimeste osakaal (ka linnastumise astme järgi (suurlinnad, linnad ja äärelinnad, maapiirkonnad) ning eri elanikkonnarühmades)

   d) Transpordile (transpordivahendite toimimisele ja transporditeenustele) kulutatud protsent netotulust (ka kuludetsiilide kaupa)

2) Transpordi kättesaadavusele keskenduvad näitajad

   a) Materiaalselt ja sotsiaalselt ebasoodsas olukorras olevate autot omavate inimeste osakaal

   b) Nende inimeste osakaal, kelle jaoks lähim ühistranspordipeatus on liiga kaugel (ka linnastumise astme järgi (suurlinnad, linnad ja äärelinnad, maapiirkonnad))

   c) Nende inimeste osakaal, kellel on väga raske ühistranspordile juurde pääseda, kogu elanikkonna ja maaelanikkonna kaupa

3) Transpordi juurdepääsetavusele keskenduvad näitajad

   — Nende inimeste osakaal tööjõust, kes kulutavad tööle sõiduks (ühes suunas) rohkem kui 30 minutit, linnastumise astme järgi

4) Transpordi piisavusele keskenduvad näitajad

   — Nende inimeste osakaal, kes peavad (piiratud liikumisvõimega inimeste) juurdepääsu ühistranspordile liiga keeruliseks

2. **MITTETÄIELIK LOETELU NÄIDETEST TÄIENDAVATE KASULIKE NÄITAJATE KOHTA, MIDA SAAKS VÄLJA TÖÖTADA VÕI MIS ON JUBA OLEMAS**

Taskukohasuse mõõde

   a) Madal-sissetulek-kõrged-kulud-indikaator (LICHi indikaator), millega mõõdetakse nende leibkondade osakaalu, kelle transpordikulutused ületavad riigi mediaani ja kes on vaesuse ohus ([3])

([1]) Euroopa Komisjon, tööhõive, sotsiaalküsimuste ja sotsiaalse kaasatuse peadirektoraat, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. jt, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies“, lõpparuanne, oktoober 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_et. Allikad: punkti 1 alapunkt a: Eurostat [ilc_mddu05]; punkti 1 alapunkt b: Eurostat [ilc_mdes13a]; punkti 1 alapunkt d: Eurostat [icw_aff_05]; punkti 2 alapunkt c: Eurofoundi 2016. aasta Euroopa elukvaliteedi uuringu mikroandmed; punkt 3: Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) 6 % künnis: nende inimeste osakaal, kes kulutavad transpordile üle 6 % või üle kahe korra rohkem kui riigi mediaan ja kelle kogukulutused jäävad alla riigi mediaani. Kahekordne mediaan viitab ebaproportsionaalselt suurele kulutuste indeksile (kahekordne mediaan tähendab kahekordset riigi mediaani). Leibkonda peetakse transpordiga seoses haavatavaks, kui transpordile tehtavate kogukulutuste osakaal on üle kahe korra suurem kui riigi mediaan. Teisisõnu on tegemist leibkondadega, kelle sotsiaal-majanduslik olukord sunnib neid oma vajadustele vastava liikuvustaseme säilitamiseks ebaproportsionaalselt palju kulutama.

([3]) Eelmise näitaja ja vaesuse või sotsiaalse tõrjutuse ohus olevate inimeste kombinatsioon, sünniriigi järgi (18aastased ja vanemad) (ilc_peps06n).

b) 10 % näitaja (nende leibkondade protsent, kelle transpordikulutused moodustavad üle 10 % netotulust)

c) Inimesed, kes ei saa endale lubada ühistranspordi regulaarset kasutamist, vanuse, soo, tööalase seisundi ja sissetulekurühma järgi ([4])

d) Tarbimiskulutuste struktuur linnastumise astme järgi ja individuaalse tarbimise liigitus otstarbe järgi (olemas on ka andmed 2020. aasta kohta ([5]))

Transpordi kättesaadavuse ja esmatähtsate teenuste juurdepääsetavuse mõõde

a) Linnas ja funktsionaalsel linnaalal ühistransporti kasutanud reisijate arv aastas

b) Linnas ja funktsionaalsel linnaalal ühistranspordiga läbitud reisijakilomeetrite arv aastas

c) Linnas ja funktsionaalsel linnaalal ühistranspordipeatuste ja -jaamade juures asuvate jalgrattaparkimiskohtade arv

d) Linnas ja funktsionaalsel linnaalal tipptunnil ja tipptunnivälisel ajal ühistranspordiga 3 km läbimiseks kuluv keskmine aeg

e) Elanikud, kellel on ühistranspordipeatus jalutuskäigu kaugusel (bussi- ja trammipeatus 500 m raadiuses ja/või rongi- või metroopeatus 1 km raadiuses) – juba olemas linnaalade puhul ([6])

f) Töötavad inimesed pendelrändeaja, haridustaseme ja linnastumise astme järgi ([7])

g) Raudteetranspordiga 1,5 tunni jooksul juurdepääsetav elanikkond / 120 km raadiuses olev elanikkond × 100 ([8])

Kõndimise, jalgrattasõidu, ühistranspordi, vabas liiklusvoos sõitmise, realistlikes / ummikutingimustes sõitmise puhul

h) Nende isikute/teenindusasutuste arv, kelle juurde / kuhu konkreetse sõiduaja künnise piires jõutakse (võrgustiku tasandil või kohaliku haldusüksuse / NUTS 3 tasandil koondatuna)

i) Nende isikute osakaal, kellel on sõiduaja künnise piires juurdepääs vähemalt N teenindusasutusele (kohaliku haldusüksuse / NUTS 3 tasandi järgi) („N“ on nende asjakohaste teenindusasutuste arv, mida tuleks vastavalt teenusele arvesse võtta)

j) Sõiduaeg lähima N teenindusasutuseni/isikuni jõudmiseks (võrgustiku tasandil või kohaliku haldusüksuse / NUTS 3 tasandil koondatuna)

k) Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) juurdepääsetavuse näitaja, mis arvestab eelnevalt kindlaksmääratud piisavuse künnisest ([9]) allapoole jäävaid isikuid, kaalutuna nende juurdepääsetavuse probleemide ulatusega teatava sõiduaja (40–50 minutit) jooksul (võrgustiku tasandil või kohaliku haldusüksuse / NUTS 3 tasandil koondatuna)

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=et&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=et&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Vt Euroopa Komisjoni kaheksas aruanne majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse kohta „Cohesion in Europe towards 2050“, 2021, kaart nr 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=et&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Vt Euroopa Komisjon, regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. jt, „Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2021.
([9]) Vt ScienceDirect, Ryan, J. ja Martens, K., „Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?“, september 2023 (https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792).

Kättesaadavuse mõõtme ja juurdepääsetavuse mõõtme puhul võib olla abi järgmistest väljaannetest:

— Euroopa Komisjon, „Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail“, 2021 ([10])

— Maanteetranspordi kohta vt Euroopa Komisjon, „Road Transport Performance in Europe“, 2018 ([11])

— Euroopa Komisjoni kaheksas aruanne majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse kohta „Cohesion in Europe towards 2050“, 2021, vt kaart nr 4.7 ([12])

— Euroopa Komisjoni üheksas aruanne majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse kohta, 2024 ([13])

— OECD maaelu arengu uuringud, „Getting to Services in Towns and Villages: Preparing Regions for Demographic Change“, 2024, lk 13 ([14])

Ühistranspordivõrgu kvaliteedi ja piisavuse hindamiseks võiks eri ühistranspordiliigid jaotada kvaliteedikategooriatesse lähtuvalt transpordiliigi teenindussagedusest (nt alla 5 minuti, 5–10 minutit, 10–20 minutit jne) ja kaugusest iga transpordiliigi järgmise peatuseni ([15]).

Transpordi piisavuse mõõde

a) Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele kohandatud metroopeatuste osakaal

b) Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsetavate ühistranspordipeatuste ja -jaamade arv linnas ja funktsionaalsel linnaalal

c) Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsetavate ühistranspordisõidukite arv linnas ja funktsionaalsel linnaalal, sõidukiliikide kaupa

([10]) Euroopa Komisjon, regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. jt, „Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 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]) Vt Austria näide (https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87).

II LISA ([1])

KESTLIKU LIIKUVUSE TOETUS: SIHIPÄRASTE KULUTÕHUSATE MEETMETE JA INVESTEERINGUTE ([2]) NÄITED

1) **Keskendumine väikese või keskmisest väiksema sissetulekuga leibkondade toetamisele alateenindatud geograafilistes piirkondades**

— Avalike transporditeenuste parandamine ja bussi-/rongiliinide käivitamine valdavalt väikese sissetulekuga äärelinnades, linnalähedastes ja maapiirkondades

— Ühistransporditaristu ehitamine valdavalt väikese sissetulekuga piirkondades; liikuvuskeskused, mis hõlbustavad transpordiliigi vahetust ja ühendusi ühistranspordi, jagatud liikuvuse, jalgrattasõidu ja kõndimise vahel valdavalt äärelinnades, linnalähedastes ja maapiirkondades, ühendades neid linnakeskustega

2) **Keskendumine haavatavate rühmade toetamisele**

— Subsideeritud konkreetne tellitav ukselt-uksele transport või nõudlusele reageeriv heiteta ühissõiduki teenus haavatavatele rühmadele

— Kohaliku ühistranspordi ja jagatud liikuvuse (sh jalgrattad, elektrirattad ja tõukerattad) vautšeriprogrammid haavatavatele rühmadele

— Puuetega inimeste parem juurdepääs ühistranspordile seeläbi, et paigaldatakse kaldteed, liftid ja heliteadaanded

— Turvaliste jalgrattaradade, turvaliste jalgrattaparklate ja jalgrattajagamisjaamade ning turvaliste lukustusvõimaluste rajamine koolide, noortekeskuste ja ülikoolide lähedusse

— Heiteta sõidukite sotsiaalrendi kavad leibkondadele, mikroettevõtjatele ja teistele haavatavatele transpordikasutajatele koos asjakohase laadimistaristuga

3) **(Kõigile kättesaadava) ühistranspordi parandamise kombineerimine rahalise toetuse kavadega haavatavatele rühmadele**

— Heiteta busside või raudteesõidukite ([3]) ostmine alateenindatud linna-, äärelinna- ja linnalähedastes piirkondades ning vautšerid / digitaalsed liikuvusrahakotid haavatavatele transpordikasutajatele

— Tellitava heiteta transporditeenuse loomine piirkondades, kus puuduvad piisavad avalikud transporditeenused, või viimase kilomeetri ühenduseks, võimaluse korral koos vautšerite / digitaalsete liikuvusrahakottidega haavatavatele transpordikasutajatele

([1]) Täiendab Euroopa Komisjoni väljaannet (Euroopa Komisjon, kliimameetmete peadirektoraat, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. jt, „Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067) ning komisjoni suuniseid kliimameetmete sotsiaalkavade kohta (Euroopa Komisjon, komisjoni teatis „Suunised kliimameetmete sotsiaalkavade kohta“, C(2025) 881 final, 5. märts 2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597).
Kõik need meetmed ja investeeringud on kliimameetmete sotsiaalfondi raames toetuskõlblikud.

([2]) Olenevad iga liikmesriigi olukorrast.

([3]) Heiteta kergraudteesõidukid, mis võimaldavad kasutada olemasolevat taristut seda ajakohastamata või minimaalselt ajakohastades ja suurendada osutatavate teenuste sagedust.

— Investeeringud kõnni- ja jalgrattataristusse ning jalgrattajagamise süsteemid ja/või toetused jalgrataste, elektrijalgrataste ja kaubajalgrataste ostmiseks, pikaajaliseks rentimiseks ja/või liisimiseks haavatavatele rühmadele

— Subsideeritud heiteta sõidukite jagamise kavad või rendiprogrammid väikese sissetulekuga leibkondadele ning investeeringud avalikku laadimistaristusse.