2025/1021

26.5.2025.

PREPORUKA KOMISIJE (EU) 2025/1021

od 22. svibnja 2025.

o siromaštvu u pogledu prijevoza: osiguravanje priuštive, pristupačne i pravedne mobilnosti

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 292.,

budući da:

(1) U načelu 20. europskog stupa socijalnih prava ([1]) utvrđuje se da svatko ima pravo na pristup osnovnim uslugama, uključujući prijevoz, i da bi potpora za pristup takvim uslugama trebala biti dostupna onima kojima je to potrebno. Prijevoz omogućuje i pristup drugim aktivnostima koje su neophodne za aktivno sudjelovanje u društvu i na tržištu rada, kao što su zapošljavanje, zdravstvena skrb i obrazovanje. U tom kontekstu siromaštvo u pogledu prijevoza postaje sve veći problem, posebno kod ranjivih skupina, jer ugrožava pristup tim uslugama i doprinosi socijalnoj isključenosti.

(2) U Kompasu konkurentnosti ([2]) ističe se da je odgovarajuća prometna infrastruktura preduvjet za konkurentnost EU-a jer podupire logistiku, pravodobnu proizvodnju i mobilnost ljudi, robe i usluga. Istraživanja također pokazuju da prijevoz ima glavnu ulogu u promicanju gospodarskog razvoja, dobrobiti i socijalne pravednosti jer podupire pristup kvalitetnim radnim mjestima, među ostalim za osobe izložene riziku od siromaštva i socijalne isključenosti i određene ranjive skupine društva ([3]). Može doprinijeti jačanju međugeneracijske pravednosti i solidarnosti.

(3) Socijalni fond za klimatsku politiku (SCF) osnovan je radi rješavanja pitanja i ublažavanja mogućih negativnih distribucijskih učinaka proširenja obuhvata tržišta ugljika u EU-u na zgrade i cestovni promet s novim sustavom trgovanja emisijama (ETS2) u skladu s Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]). Očekuje se da će se kroz Socijalni fond za klimatsku politiku u razdoblju od 2026. do 2032. mobilizirati 86,7 milijardi EUR za potporu ranjivim kućanstvima, korisnicima usluga prijevoza i mikropoduzećima koje energetsko siromaštvo i siromaštvo u pogledu prijevoza najviše pogađa. Kako bi pristupile tom financiranju, države članice do 30. lipnja 2025. moraju dostaviti svoje nacionalne socijalne planove za klimatsku politiku i na zadovoljavajući način dosegnuti relevantne ključne etape i ciljne vrijednosti. Cilj je ove Preporuke poduprijeti države članice u njihovu radu.

(4) Države članice mogu koristiti Socijalni fond za klimatsku politiku za potporu strukturnim mjerama i ulaganjima za poboljšanje energetske učinkovitosti i dekarbonizaciju zgrada te promicanje rješenja za čistu mobilnost, pod uvjetom da su te inicijative u najvećoj mjeri usmjerene na ranjiva kućanstva, mikropoduzeća ili korisnike usluga prijevoza. Prihvatljive mjere i ulaganja u području prometa uključuju poticanje korištenja priuštivog i pristupačnog javnog prijevoza, podupiranje privatnih i javnih subjekata, uključujući zadruge, u razvoju i pružanju održive mobilnosti na zahtjev, usluga zajedničke mobilnosti i mogućnosti aktivne mobilnosti, olakšavanje pristupa vozilima i biciklima s nultim emisijama, razvoj infrastrukture za punjenje i opskrbu te podupiranje razvoja tržišta rabljenih vozila s nultim emisijama.

(5) Člankom 2. točkom 2. Uredbe o Socijalnom fondu za klimatsku politiku ([5]) uvedena je za potrebe te uredbe prva i jedina definicija siromaštva u pogledu prijevoza na razini Unije. Odnosi se na „nemogućnost ili poteškoće pojedinaca i kućanstava da pokriju troškove privatnog ili javnog prijevoza ili njihov nedostatak pristupa prijevozu koji je potreban za pristup osnovnim socioekonomskim uslugama i djelatnostima ili njihov ograničen pristup takvom prijevozu, uzimajući u obzir nacionalni i prostorni kontekst”.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_hr.
([3]) *Economic Perspectives on Transport and Equality* (OECD, 2011.); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (EU 2022.).
([4]) Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Uredba (EU) 2023/955 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o uspostavi Socijalnog fonda za klimatsku politiku i o izmjeni Uredbe (EU) 2021/1060 (SL L 130, 16.5.2023., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Kad je riječ o definiciji siromaštva u pogledu prijevoza kako je uključena u Uredbu o Socijalnom fondu za klimatsku politiku, mogu se utvrditi sljedeće tri dimenzije:

(a) priuštivost: mogućnost pojedinaca i kućanstava da si priušte privatni ili javni prijevoz;

(b) dostupnost prijevoza: postojanje i učestalost usluga prijevoza;

(c) pristupačnost: mogućnost pojedinaca i kućanstava da u razumnom roku pristupe osnovnim socioekonomskim uslugama i aktivnostima.

Četvrta dimenzija, „primjerenost prometnog sustava", korisna je za opis upotrebljivosti sustava, čak i ako nije dio službene definicije. „Primjerenost" uključuje razne dodatne elemente kao što su pouzdanost, prikladnost za osobe koje koriste prijevoz radi posla i/ili obveza skrbi (kao što su putovanje na posao i s posla i prijevoz djece), sigurnost i zaštita prometnog sustava i dostupnost izvan glavnih prometnih sati, nepostojanje prepreka pristupu i široka dostupnost informacija o mogućnostima putovanja ([6]).

(7) Uzroci siromaštva u pogledu prijevoza proizlaze iz niskih prihoda i drugih sustavnih prepreka, kao što su nedostatak pristupa priuštivom stanovanju u blizini radnog mjesta, obrazovnih ustanova i osnovnih usluga, geografska izolacija, nepostojanje ili ograničena dostupnost javnog ili privatnog prijevoza ili posebna socioekonomska, demografska i fizička obilježja koja ograničavaju mogućnost pojedinaca da iskoriste odgovarajuće usluge prijevoza.

(8) Prema studiji Komisije ukupni rashodi za prijevoz najveći su u područjima sa srednjom gustoćom naseljenosti, što može biti rezultat većeg udjela putovanja na posao i više putovanja iz tih područja u gradove (npr. radi posla ili kupnje) ([7]). Kako je navedeno u Strategiji EU-a za najudaljenije regije ([8]), promet ima ključnu ulogu za najudaljenije regije, koje su najudaljeniji dijelovi EU-a. Otoci i najudaljenije regije obično su posebno pogođeni siromaštvom u pogledu prijevoza, među ostalim u pogledu pristupa stanovnika osnovnim socioekonomskim uslugama, velike ovisnosti o zračnom i pomorskom prijevozu te slabije zamjenjivosti vrsta prijevoza ([9]).

(9) Podaci Eurostata ([10]) pokazuju da se 2023. udio osoba koje si ne mogu priuštiti automobil i kojima prijeti siromaštvo (ispod 60 % medijana ekvivalentnog dohotka) kretao od oko 6 % (5,5 % u Italiji, 6 % u Cipru i 6,2 % u Malti) do više od 30 % (34,3 % u Finskoj, 34 % u Rumunjskoj i 32,4 % u Slovačkoj i Mađarskoj). Situacija se znatno razlikuje ovisno o vrsti kućanstva. U 12 država članica 2023. više od 30 % osoba s uzdržavanom djecom i niskim dohotkom nije si moglo priuštiti automobil (44,4 % u Slovačkoj, 43,4 % u Mađarskoj).

(10) U širem smislu, pojedinci ili kućanstva s niskim i nižim srednjim dohotkom koji si mogu priuštiti javni ili privatni prijevoz mogu se smatrati „izloženima riziku od siromaštva u pogledu prijevoza" ako prijevoz čini znatan dio njihova privatnog proračuna (na primjer više nego dvostruko veći od medijana stanovništva te zemlje).

(11) Sprečavanje i ublažavanje siromaštva u pogledu prijevoza jedan je od prioriteta transeuropske prometne mreže (TEN-T). Infrastruktura TEN-T-a mora osigurati neometanu mobilnost i pristupačnost za sve korisnike, posebno one koji su zahvaćeni siromaštvom ili ranjivošću u pogledu prijevoza.

([6]) Kao što je uključeno u: Europska komisija: Glavna uprava za zapošljavanje, socijalna pitanja i uključivanje, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. i dr., završno izvješće, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, listopad 2024.

([7]) Europska komisija, tehničko izvješće JRC-a, *Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions*, analiza EU-ovih podataka i socioekonomskih pokazatelja, 2022.

([8]) Europska komisija, Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, „Stavljanje ljudi na prvo mjesto, osiguravanje uključivog i održivog rasta, oslobađanje potencijala najudaljenijih regija EU-a", COM(2022) 198 final, 3.5.2022.

([9]) Na europskom kontinentu kraći letovi mogu se lakše zamijeniti vožnjom vlakom ili automobilom nego u najudaljenijim regijama, vidjeti studiju Europskog parlamenta koju je zatražio odbor TRAN *Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies*, PE 759.311, ožujak 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) Komisija u svojoj dugoročnoj viziji za ruralna područja ([11]) poziva države članice i regije da osmisle strategije održive ruralne mobilnosti s općim ciljem stvaranja „snažnijih, povezanih, otpornih i prosperitetnih ruralnih područja do 2040.”. Za ostvarenje te vizije potrebne su mjere za održavanje i poboljšanje priuštivih usluga javnog prijevoza i infrastrukture, kao što su željeznica, unutarnji plovni putovi, ceste, postaje za punjenje električnom energijom i opskrbu gorivom te mjere za podupiranje rješenja za mobilnost s nultim emisijama, biciklističkih staza, multimodalnih veza, uključujući aktivni prijevoz, te pomorskog prometa na kraćim relacijama i zračnih veza.

(13) Kako je navedeno u Komisijinu Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor ([12]), programi socijalnog leasinga ([13]) mogu pomoći u pružanju priuštivih i čistih rješenja za mobilnost ranjivim korisnicima usluga prijevoza, a mogli bi se financirati sredstvima koja će Socijalni fond za klimatsku politiku mobilizirati u razdoblju od 2026. do 2032. Uz to, zajednička autonomna vozila, autonomni autobusi i vozila na daljinsko upravljanje mogli bi doprinijeti rješavanju problema prvog i posljednjeg kilometra za zajednice nedovoljno pokrivene uslugama ([14]).

(14) Komisija je olakšala razmjenu primjera dobre prakse među državama članicama u pogledu troškovno učinkovitih mjera i ulaganja koje treba uključiti u socijalne planove za klimatsku politiku ([15]) i u pogledu provedbe javnih savjetovanja ([16]). Objavila je dokumente sa smjernicama o provedbi Socijalnog fonda za klimatsku politiku ([17]), kao i niz preporuka s primjerima dobre prakse za Socijalni fond za klimatsku politiku koje je sastavila podskupina za javni prijevoz i zajedničku mobilnost Stručne skupine za gradsku mobilnost ([18]).

(15) Prikupljanje podataka o pokazateljima relevantnima za politiku neophodno je za definiranje prioriteta politike, identifikaciju glavnih korisnika i praćenje napretka u ostvarivanju ciljeva politike. Nekoliko pokazatelja koje je razvio Eurostat može poduprijeti taj proces i omogućiti usporedivost rezultata iz cijelog EU-a, oslanjajući se na postojeće tablice pokazatelja i okvire za praćenje, kao što je pregled socijalnih pokazatelja ([19]), kao i na druge dokaze koji se razmjenjuju u redovitim preispitivanjima napretka u provedbi Preporuke Vijeća o osiguravanju pravedne tranzicije za sve ([20]).

(16) Europski opservatorij za pravednu tranziciju, koji će biti pokrenut 2026., proizišao je iz Preporuke Vijeća o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti ([21]), a cilj mu je ojačati bazu dokaza o aspektima pravednosti zelene tranzicije. Opservatorij će određivati i prikupljati relevantne podatke, oblikovati standardizirane pokazatelje, prikupljati primjere najbolje prakse i olakšati razmjenu podataka o relevantnim trendovima i politikama, uključujući siromaštvo u pogledu prijevoza i ranjive skupine.

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

([12]) Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor, COM/2025/95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Vidjeti, na primjer, francuski program socijalnog leasinga u odjeljku 3.6.3.: Europska komisija: Glavna uprava za klimatsku politiku, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. i dr., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary*, Ured za publikacije Europske unije, 2024., https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Vidjeti izvješće o prometu i okolišu za 2022. Europske agencije za okoliš, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Europska komisija: Glavna uprava za klimatsku politiku, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. i dr., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary*, Ured za publikacije Europske unije, 2024., https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Europska komisija: Glavna uprava za klimatsku politiku i Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans*, Ured za publikacije Europske unije, 2024., https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Europska komisija, Obavijest Komisije, Smjernice za socijalne planove za klimatsku politiku, C(2025) 881 final, 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]) Podskupina za javni prijevoz i zajedničku mobilnost Stručne skupine za gradsku mobilnost, 10.6.2024., https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) Preporuka Vijeća od 16. lipnja 2022. o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) S obzirom na međupovezanost siromaštva u pogledu prijevoza s raznim područjima politika, taj se problem ne može rješavati izolirano. Uvođenje međusektorskog pristupa važno je pri osmišljavanju mjera za ranjive skupine, na primjer povezivanja gradnje socijalnog stanovanja s osiguravanjem odgovarajuće, priuštive i održive prometne infrastrukture,

PREPORUČUJE DA DRŽAVE ČLANICE:

Odjeljak I. – *Oblikovanje strateškog pristupa za suzbijanje i sprečavanje siromaštva u pogledu prijevoza*

1. uključe pitanje siromaštva u pogledu prijevoza u postojeće strategije za borbu protiv siromaštva i sektorske (npr. energetske) strategije na nacionalnoj i regionalnoj razini s jasno definiranim i mjerljivim ciljevima, provedivim provedbenim planovima s ključnim etapama, jasnim odgovornostima i dugoročnim odgovarajućim resursima. Opći cilj trebao bi biti sprečavanje i smanjenje siromaštva u pogledu prijevoza uz istodobno poštovanje ciljeva u pogledu okoliša i dogovorenih klimatskih ciljeva, kao i gospodarske održivosti. Za inspiraciju i usklađivanje mogu poslužiti postupak iz Uredbe (EU) 2023/955 za izradu nacionalnih socijalnih planova za klimatsku politiku u okviru Socijalnog fonda za klimatsku politiku, Preporuka Vijeća o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti i smjernice za izradu planova održive gradske mobilnosti ([22]). Važni koraci u tom procesu su:

   (a) identificiranje ranjivih skupina pogođenih siromaštvom u pogledu prijevoza na temelju dostupnih podataka i glavnih uzroka siromaštva u pogledu prijevoza na nacionalnim područjima, uzimajući u obzir sve dimenzije siromaštva u pogledu prijevoza;

   (b) utvrđivanje i analiza problema i provedba interdisciplinarnog planiranja u kojem sudjeluju dionici i javnost, a posebno regionalna i lokalna tijela i predstavnici, primjenjujući pritom sveobuhvatan i transparentan postupak javnog savjetovanja i uključivanja dionika uz aktivno uključivanje ciljnih skupina u svim fazama;

   (c) utvrđivanje odgovarajućih mjera i ulaganja povezanih s mjerljivim ključnim etapama, ciljnim vrijednostima i rokovima za postupno iskorjenjivanje siromaštva u pogledu prijevoza, koristeći se procjenama distribucijskog učinka za mjere i reforme ([23]);

   (d) provedba mjera i ulaganja te javno praćenje njihove provedbe. Ocjenjivanje napretka na temelju niza pokazatelja uspješnosti i eventualno prilagođavanje politika, ako je potrebno, primjenom postojećih postupaka upravljanja, tablica pokazatelja i pokazatelja.

2. osiguravaju dosljednost i sinergije s provedbom i redovitim preispitivanjima napretka na temelju Preporuke Vijeća o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti. Pritom uzeti u obzir potrebe u području prijevoza pri izradi planova za uključivanje korisnika minimalnog dohotka ([24]).

3. osiguravaju usklađenost s planiranim mjerama i ulaganjima te obvezama preuzetima u okviru raznih povezanih programa i planova, primjerice u okviru planova za oporavak i otpornost, programâ kohezijske politike, teritorijalnih planova za pravednu tranziciju, nacionalnih energetskih i klimatskih planova, dugoročnih strategija za zgrade i nacionalnih planova za obnovu zgrada te socijalnih klimatskih planova.

4. podržavaju lokalne i regionalne aktere i jačaju njihove kapacitete za utvrđivanje, osmišljavanje i provedbu odgovarajućih mjera i ulaganja pružajući im pristup osposobljavanju, alatima i odgovarajućim resursima. Ti su akteri nužni za prilagodbu rješenja posebnim potrebama njihovih zajednica i za osiguravanje učinkovite provedbe na lokalnoj razini.

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

([23]) Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, Bolja procjena distribucijskog učinka politika država članica, COM(2022) 494 final, 28.9.2022., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Preporuka Vijeća od 30. siječnja 2023. o primjerenom minimalnom dohotku kojim se osigurava aktivno uključivanje (2023/C 41/01).

5. razmjenjuju primjere dobre prakse, stečena iskustva i učinke mjera na različite ranjive skupine kako bi se potaknulo uzajamno učenje i poboljšala djelotvornost intervencija širom EU-a, među ostalim doprinosima predstojećem Europskom opservatoriju za pravednu tranziciju.

Odjeljak II. – *Planiranje politika*

6. utvrde što treba smatrati dostatnom razinom pristupačnosti priuštivom prijevozu u različitim regijama, ali i na lokalnoj razini, i osiguraju usklađenost prostorne distribucije osnovnih socioekonomskih usluga i mogućnosti prijevoza i infrastrukture.

7. inspiriraju se okvirom za pristupačnost koji je razvila Komisija i Međunarodni prometni forum pri OECD-u, koji se oslanja na i. pristupačnost, definiranu kao ukupan broj odredišta do kojih se može doći u određenom roku, ii. blizinu, koja se odnosi na ukupan broj odredišta koji se nalaze na fiksnoj udaljenosti i iii. uspješnost prijevoza, koja se smatra omjerom pristupačnosti i blizine, uspoređujući dostupno stanovništvo s obližnjim stanovništvom ([25]). Pritom u to uključiti multimodalna putovanja, kao što su kombinacije autobusa i vlaka, kako bi se utvrdili prioriteti za infrastrukturna ulaganja, i uzimati u obzir aspekte priuštivosti prijevoza, procijeniti treba li poboljšati postojeću infrastrukturu, proširiti ili izgraditi novu infrastrukturu ili poboljšati multimodalnu povezanost, kao što su biciklističke staze koje vode do željezničkih kolodvora ili autobusne veze sa željezničkim kolodvorima.

8. podupiru i potiču lokalne vlasti u gradskim i prigradskim područjima u rješavanju problema siromaštva u pogledu prijevoza tijekom pripreme i provedbe planova održive gradske mobilnosti. Pritom razmotriti usvajanje sličnih pristupa za planiranje rješenja za mobilnost u ruralnim i udaljenim regijama koje nisu obuhvaćene planovima održive gradske mobilnosti.

9. razmotre rješavanje problema nedostatka podataka njihovim redovitim i sustavnim prikupljanjem ([26]), pri čemu bi rezultati toga bili dostupni javnosti na vladinim podatkovnim platformama na različitim razinama vlasti. Pritom razmotriti razvoj i korištenje raščlanjenih pokazatelja i podataka, među ostalim prema spolu i dohotku, u kombinaciji s geoprostornim pokazateljima (vidjeti primjere uključene u Prilog I.), barem na razini NUTS 3 ([27]), koji obuhvaćaju dostupnost prometnih mreža i dimenziju pristupačnosti (lokacija osnovnih socioekonomskih usluga).

10. maksimalno povećaju učinkovitost dostupnih nacionalnih financijskih sredstava i financijskih instrumenata EU-a za financiranje prometne infrastrukture i usluga prijevoza koji pomažu u suzbijanju siromaštva u pogledu prijevoza uz istodobno promicanje održive mobilnosti u cijelom EU-u. Pritom razmotriti dostupne resurse, vremenski okvir za ulaganja, potrebe lokalnog stanovništva te troškove i koristi različitih vrsta prijevoza u tom kontekstu.

11. surađuju s drugim državama članicama na usklađivanju njihovih politika o prikupljanju podataka i pružanju mogućnosti prijevoza preko nacionalnih granica, posebno ranjivim korisnicima usluga prijevoza, i na poticanju prekograničnog doprinosa dionika.

([25]) Europska komisija: Glavna uprava za regionalnu i urbanu politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. i dr., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Ured za publikacije Europske unije, 2021. Inforegio – *Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*. Za cestovni prijevoz vidjeti Europska komisija, *Road Transport Performance in Europe*, 2018., Inforegio – *Road Transport Performance in Europe*.

([26]) Važni elementi u tom pogledu uključuju, na primjer: lokaciju postaja i vozni red javnog prijevoza (učestalost veza), vrijeme putovanja na posao na temelju podataka u stvarnom vremenu (posebno prometni tokovi u vršnim satima), najčešća putovanja na lokalnoj razini, podatke o cestovnoj mreži, podatke o vlasništvu automobila, biciklističku i pješačku infrastrukturu te podatke o lokaciji osnovnih socioekonomskih usluga. Podaci bi u idealnom slučaju trebali pružiti informacije o stanju trendova u svim vrstama prijevoza, kao i o razlozima za odabir određene vrste prijevoza na određenom geografskom području i o razini integracije vrsta prijevoza (multimodalnost).

([27]) Regija NUTS 3 je teritorijalna jedinica kako je definirana u Uredbi (EZ) br. 1059/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o uspostavi zajedničke klasifikacije prostornih jedinica za statistiku (NUTS).

Odjeljak III. – *Oblikovanje politika*

12. daju prednost mjerama koje pomažu pojedincima i kućanstvima koji su najviše pogođeni siromaštvom u pogledu prijevoza, na temelju pouzdanih procjena distribucijskih učinaka relevantnih mjera i politika.

13. Ciljane mjere mogu se, na primjer, usmjeriti na kućanstva s niskim ili nižim srednjim dohotkom u geografskim područjima nedovoljno pokrivenim uslugama, a da se pritom ne zapostave ranjive skupine u prosperitetnijim područjima, primjerice velikim gradovima. Drugi je pristup usmjeravanje potpore na posebne kategorije ranjivih osoba, posebno one koje ovise o prijevozu na motorni pogon koji se temelji na fosilnim gorivima i koje nemaju pristup priuštivim i odgovarajućim mogućnostima javnog prijevoza ili su suočene s neprimjerenom ili ograničenom dostupnošću takvih usluga na svojem području. Postoji i mogućnost kombiniranja poboljšanja sustava javnog prijevoza (dostupnog svima) sa sniženim cijenama ili vaučerima za javni prijevoz za ranjive skupine (vidjeti Prilog II., u kojem se kao primjeri navode neke mjere i ulaganja, kao i Smjernice Komisije o socijalnim planovima za klimatsku politiku). Na taj se način općenito može poboljšati ponuda prijevoza u korist svih i lakše ostvariti ekonomija razmjera.

14. osiguraju da mjere nisu ograničene na osobe s automobilima ili biciklima, već da uključuju i dekarbonizaciju lokalnog prometnog sektora i njegove infrastrukture. Pritom razmotriti sve oblike mobilnosti: multimodalni javni prijevoz i nove usluge koje se temelje na zajedničkoj vožnji, zajedničkom korištenju automobila (uključujući autonomna vozila, prema potrebi) i uslugama zajedničke mobilnosti, uključujući mikromobilnost, usluge na zahtjev i aktivnu mobilnost (pješačenje i vožnja biciklom).

15. iskoriste primjere dobre prakse i prioritete za djelovanje navedene u nedavnoj Komunikaciji Komisije o dekarbonizaciji korporativnih voznih parkova ([28]), što može ubrzati zamjenu korporativnih vozila s nultim emisijama i poduprijeti stvaranje širokog tržišta rabljenih vozila.

16. razmotre da se ranjivim korisnicima usluga prijevoza i ranjivim mikropoduzećima omogući pristup novim i rabljenim vozilima s nultim emisijama putem mjera kao što su programi socijalnog leasinga u kombinaciji s uvođenjem infrastrukture za punjenje. Pri osmišljavanju programa najma ili leasinga vozila s nultim emisijama za ranjive skupine u obzir bi se mogli uzeti čimbenici kao što su razina prihoda, pristupačnost i dostupnost postojećeg javnog prijevoza i usluga zajedničke mobilnosti te prosječno vrijeme putovanja na posao i njegovu udaljenost.

17. potiču korištenje najodrživije dostupne vrste prijevoza, osiguravajući pritom da je u skladu sa svakodnevnim potrebama ciljnih skupina. Pritom dati prednost javnom prijevozu u odnosu na neaktivnu individualnu mobilnost, smanjujući time ovisnost o osobnim automobilima i podupirati poboljšanje veza javnog prijevoza u gradskim područjima, kao i povezanost s ruralnim, perifernim i udaljenim područjima. Uz pružanje hitne potpore skupinama pogođenima siromaštvom u pogledu prijevoza, osmisliti politiku koja u obzir uzima šire potrebe u pogledu prijevoza. Time će se rješavati problem siromaštva u pogledu prijevoza, ali i općenito poboljšati prometna povezanost, smanjiti emisije CO_2 i onečišćivača zraka, zagušenja, nesreće i buka te osigurati održiva alternativa za sve skupine stanovništva.

18. povećaju područja pokrivena masovnim kolektivnim prijevozom kombinirajući ga s autobusima, autobusima na zahtjev, rješenjima za zajedničku mobilnost (kao što su dijeljena vozila, e-bicikli, e-romobili, ali i dijeljena autonomna vozila i dijeljene vožnje putem zajedničke vožnje automobilom), mobilnošću kao uslugom i aktivnom mobilnošću.

19. u slučaju lokalnih i regionalnih usluga javnog prijevoza koje nisu komercijalno održive, razmotre sklapanje ugovora o javnim uslugama, uključujući odgovarajuće naknade za prijevoznike, kako bi se osiguralo odgovarajuće pružanje usluga koje zadovoljavaju potrebe za javnom uslugom ([29]). Pritom u područjima nedovoljno pokrivenim uslugama razmotriti dodjelu potpore za usluge na zahtjev, kao što su zajednički cestovni prijevoz ili dijeljeni taksiji, posebno u rijetko naseljenim područjima i poticati ulazak prijevoznika na tržište smanjenjem administrativnih ili drugih pravnih prepreka pružanju usluga s ciljem povećanja izbora i pristupačnosti te smanjenja cijena za korisnike, posebno za ranjive korisnike.

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

([29]) Uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika kojom se utvrđuje načelo obveznog nadmetanja za ugovore o javnim uslugama u kopnenom prijevozu.

20. razmotre uvođenje zajedničkih autonomnih vozila, autonomnih autobusa i vozila na daljinsko upravljanje radi osiguravanja priuštivog i učinkovitog prijevoza u zajednicama nedovoljno pokrivenim uslugama i rješavanja problema prvog i posljednjeg kilometra, među ostalim osiguravanjem odgovarajućih pravnih uvjeta kako bi se omogućilo pružanje takvih usluga.

21. potiču češće korištenje bicikala, e-bicikala i sličnih rješenja za mikromobilnost te pješačenje (putem pješačke infrastrukture). Pritom razviti sigurnu, zaštićenu i prikladnu infrastrukturnu mrežu za bicikle, uključujući parkirališta za bicikle i povezane usluge (kao što su sustavi dijeljenja bicikala), koja povezuje područja s niskim dohotkom s relevantnim odredištima i razmotriti subvencioniranje kupnje ili leasinga bicikala, e-bicikala i teretnih bicikala kako bi se pružila potpora korisnicima prijevoza s niskim prihodima.

22. osiguraju da rodna ravnopravnost ([30]), uključivost te priuštivost i pristupačnost javnog prijevoza i usluga zajedničke mobilnosti, među ostalim za putnike s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću, budu uključene u oblikovanje i provedbu politika. Pritom uzeti u obzir složenije obrasce mobilnosti (kao što je korištenje više vrsta prijevoza) i potrebe raznih društvenih skupina, posebno osoba koje si ne mogu priuštiti osobni automobil i osoba s obvezama skrbi i uvijek razmotriti pružanje usluga javnog prijevoza ili rješenja za aktivnu mobilnost kako bi se moglo doći do glavnih mjesta rada, posebno u slučaju mjesta u kojima je zaposlen znatan broj osoba s niskim dohotkom.

23. podupiru mjere i ulaganja u području prijevoza odgovarajućom široko dostupnom digitalnom infrastrukturom, posebno u udaljenim i ruralnim područjima. Pritom prema potrebi uvesti inovativne usluge, kao što su proračuni za mobilnost putem aplikacija za mobilnost kao usluge ili digitalnih lisnica, kako bi se ranjivim korisnicima pružila ciljana potpora, dopuniti digitalna rješenja nedigitalnim alternativama kako bi informacije i usluge bile dostupne i korisnicima s lošom digitalnom pismenošću ili ograničenim pristupom internetu i olakšati razvoj i doseg usluga prijevoza koje se koriste digitalnom tehnologijom kako bi se pružio veći izbor mogućnosti putovanja i smanjilo vrijeme čekanja, vrijeme putovanja ili troškovi prijevoza.

24. odgovarajućim komunikacijskim kanalima informiraju javnost o svim mjerama za borbu protiv siromaštva u pogledu prijevoza kako bi se osiguralo da predviđeni korisnici budu obaviješteni o mjerama za ublažavanje siromaštva u pogledu prijevoza i da ih se potiče da iskoriste te mjere. Pritom stupiti u kontakt s organizacijama civilnog društva, posebno onima koje predstavljaju skupine izložene riziku od siromaštva u pogledu prijevoza, kako bi ih se uključilo u informativne kampanje i nastojati promijeniti stavove javnosti o održivom prijevozu kako bi te mogućnosti postale prihvatljivije i pristupačnije u cijeloj zemlji.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. svibnja 2025.

Za Komisiju
Apostolos TZITZIKOSTAS
Član Komisije

([30]) Praktični alati, kao što je priručnik o uključivanju pitanja ravnopravnosti u promet, mogu pomoći javnim tijelima i dionicima u području prometa da to provedu u praksi. Europska komisija: Glavna uprava za mobilnost i promet, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport*, Ured za publikacije Europske unije, 2024., https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

PRILOG I.

PRIMJERI POKAZATELJA SIROMAŠTVA U POGLEDU PRIJEVOZA

1. **EUROPSKA KOMISIJA: GLAVNA UPRAVA ZA ZAPOŠLJAVANJE, SOCIJALNA PITANJA I UKLJUČIVANJE, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. I DR., ZAVRŠNO IZVJEŠĆE, „SIROMAŠTVO U POGLEDU PRIJEVOZA: DEFINICIJE, POKAZATELJI, ODREDNICE I STRATEGIJE UBLAŽAVANJA", LISTOPAD 2024.** ([1])

1. Pokazatelji priuštivosti prijevoza

   (a) udio stanovništva koje se suočava s prisilnim nedostatkom automobila, prema dohodovnoj skupini i vrsti kućanstva, prema različitim skupinama stanovništva;

   (b) udio stanovništva kojemu su karte za javni prijevoz „preskupe" (dostupno i prema stupnju urbanizacije: gradovi i predgrađa, ruralna područja i među različitim skupinama stanovništva);

   (c) udio kućanstava utvrđen pokazateljima priuštivosti prijevoza „6 %" i „2M" ([2]) (dostupno i prema stupnju urbanizacije: gradovi i predgrađa, ruralna područja i po skupini stanovnika);

   (d) postotak raspoloživog dohotka potrošen na prijevoz (rad opreme za prijevoz i usluge prijevoza) (dostupan i po decilu po rashodima).

2. Pokazatelji dostupnosti prijevoza

   (a) udio stanovništva koje je materijalno i socijalno ugroženo, a posjeduje automobil;

   (b) udio stanovništva kojemu je najbliža postaja javnog prijevoza „predaleko" (dostupno i prema stupnju urbanizacije: gradovi i predgrađa, ruralna područja);

   (c) udio stanovništva s „vrlo otežanim" pristupom javnom prijevozu, u ukupnom stanovništvu i u ruralnom stanovništvu.

3. Pokazatelji pristupačnosti prijevoza

   — udio aktivnog stanovništva koje na posao putuje dulje od 30 minuta (u jednom smjeru), prema stupnju urbanizacije.

4. Pokazatelji primjerenosti prijevoza

   — udio stanovništva koje smatra da je pristup javnom prijevozu vrlo otežan (za osobe smanjene pokretljivosti).

2. **NETAKSATIVAN POPIS PRIMJERA DODATNIH KORISNIH POKAZATELJA KOJI BI SE MOGLI RAZVITI ILI VEĆ POSTOJE**

Dimenzija priuštivosti:

(a) LIHC (nizak dohodak, visoki troškovi): pokazatelj kojim se mjeri udio kućanstava s troškovima prijevoza iznad nacionalnog medijana i koji su izloženi riziku od siromaštva ([3]);

([1]) Europska komisija: Glavna uprava za zapošljavanje, socijalna pitanja i uključivanje, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. i dr., završno izvješće, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, listopad 2024., https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Izvori: (1) a): Eurostat [ilc_mddu05], (1) b): Izvor: Eurostat [ilc_mdes13a], (1) d): Eurostat [icw_aff_05], (2) c): Eurofound, mikropodaci Europskog istraživanja o kvaliteti života iz 2016.; (3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Prag od 6 %: udio stanovništva koje troši više od 6 % ili više od dvostrukog nacionalnog medijana na prijevoz i čiji su ukupni rashodi ispod nacionalnog medijana. 2M se odnosi na indeks nerazmjernih rashoda (2M znači dvostruko više od nacionalnog medijana). Smatra se da je kućanstvo ranjivo u pogledu prijevoza ako je udio ukupnih rashoda namijenjenih prijevozu više nego dvostruko veći od nacionalnog medijana. Drugim riječima, to su kućanstva koja zbog svoje socioekonomske situacije nerazmjerno troše kako bi održala razinu mobilnosti koja odgovara njihovim potrebama.

([3]) Kombinacija prethodnog pokazatelja i osoba izloženih riziku od siromaštva ili socijalne isključenosti, prema skupini zemlje rođenja (stanovništvo u dobi od 18 i više godina) (ilc_peps06n).

(b) pokazatelj od 10 % (postotak kućanstava u kojima troškovi prijevoza čine više od 10 % neto dohotka);

(c) osobe koje si ne mogu priuštiti redovito korištenje javnog prijevoza, prema dobi, spolu, radnom statusu i dohodovnoj skupini ([4]);

(d) struktura izdataka za potrošnju, prema stupnju urbanizacije i klasifikacije individualne potrošnje prema namjeni (dostupni su i podaci za 2020.) ([5]).

Dimenzija dostupnosti prijevoza i pristupačnosti osnovnih usluga:

(a) godišnji broj putnika prevezenih javnim prijevozom u gradu i funkcionalnom gradskom području;

(b) godišnji broj putničkih kilometara u javnom prijevozu u gradu i funkcionalnom gradskom području;

(c) broj parkirnih mjesta za bicikle u blizini postaja javnog prijevoza i postaja u gradu i funkcionalnom gradskom području;

(d) prosječno vrijeme potrebno za putovanje od 3 km javnim prijevozom kroz grad i funkcionalno gradsko područje tijekom i izvan vršnih sati;

(e) stanovništvo koje može doći pješice do postaje javnog prijevoza (autobusna i tramvajska postaja unutar 500 m i/ili željeznička postaja ili postaja podzemne željeznice unutar 1 km) – već postoji za gradska područja ([6]);

(f) zaposlene osobe, prema vremenu putovanja na posao, stupnju obrazovanja i stupnju urbanizacije ([7]);

(g) stanovništvo do kojega se može doći željezničkim prijevozom unutar 1,5 sati/stanovništvo u krugu od 120 km × 100 ([8]);

Za pješačenje, vožnju biciklom, javni prijevoz, slobodan protok u vožnji, vožnju u realnim/zagušenim uvjetima:

(h) broj pojedinaca / uslužnih objekata do kojih se može doći unutar određenog praga vremena putovanja (na razini mreže ili objedinjeno na razini LAU/NUTS3);

(i) udio stanovništva s pristupom barem uslužnim objektima N unutar određenog praga vremena putovanja (prema LAU/NUTS3) („N” je broj relevantnih uslužnih objekata koje bi trebalo uzeti u obzir u skladu s uslugom);

(j) vrijeme putovanja do najbližeg uslužnog objekta/pojedinaca N (na razini mreže ili objedinjeno na razini LAU/NUTS3);

(k) pokazatelj pristupačnosti Greer-Thorbecke (FGT2) za koji se broje pojedinci ispod unaprijed definiranog praga dostatnosti ([9]) ponderiranog opsegom njihova manjka pristupačnosti unutar određenog vremena putovanja (40 – 50 minuta) (na razini mreže ili objedinjeno na razini LAU/NUTS3).

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Vidjeti Osmo izvješće o koheziji Europske komisije, Kohezija u Europi do 2050., Osmo izvješće o gospodarskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji, 2021., karta 4.7., https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Vidjeti Europska komisija: Glavna uprava za regionalnu i urbanu politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. i dr., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Ured za publikacije Europske unije, 2021.
([9]) Vidjeti ScienceDirect, *Defining and implementation a sufficient level of accessibility: What's stopping us?*, Jean Ryan and Karel Martens, rujan 2023., https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Za dimenzije dostupnosti i pristupačnosti mogu biti korisne sljedeće dimenzije:

— Europska komisija, Uspješnost putničkog željezničkog prijevoza u Europi: Regionalni i teritorijalni pokazatelji pristupačnosti za putnički željeznički prijevoz, 2021. ([10])

— Za cestovni prijevoz vidjeti Europska komisija, Uspješnost cestovnog prijevoza u Europi, 2018. ([11])

— Europska komisija, Kohezija u Europi do 2050., Osmo izvješće o gospodarskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji, 2021., vidjeti kartu 4.7. ([12])

— Europska komisija, Deveto izvješće o gospodarskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji, 2024. ([13])

— Ruralne studije OECD-a, *Getting to Services in Towns and Villages: Preparing Regions for Demographic Change*, 2024., str. 13. ([14])

Kako bi se procijenila **kvaliteta i dostatnost mreže javnog prijevoza**, različiti načini javnog prijevoza mogli bi se podijeliti u „kategorije kvalitete" na temelju razine učestalosti vrste prijevoza (manje od 5 minuta, 5 – 10 minuta, 10 – 20 minuta itd.) i udaljenosti do sljedeće postaje svake vrste prijevoza ([15]).

Dimenzija primjerenosti prijevoza:

(a) udio postaja podzemne željeznice s uslugama za osobe s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću;

(b) broj postaja ili kolodvora javnog prijevoza u gradu i funkcionalnom gradskom području koji su pristupačni osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti;

(c) broj vozila javnog prijevoza u gradu i funkcionalnom gradskom području koja su dostupna osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, prema vrsti vozila.

([10]) Europska komisija: Glavna uprava za regionalnu i urbanu politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. i dr., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Ured za publikacije Europske unije, 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]) Vidjeti primjer Austrije, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

PRILOG II. ([1])

POTPORA ODRŽIVOJ MOBILNOSTI: PRIMJERI CILJANIH TROŠKOVNO UČINKOVITIH MJERA I ULAGANJA ([2])

1. **Usmjerenost na potporu kućanstvima s niskim ili nižim srednjim dohotkom u geografskim područjima nedovoljno pokrivenim uslugama**

— poboljšanje usluga javnog prijevoza i pokretanje autobusnih/željezničkih linija u pretežno prigradskim, perifernim i ruralnim područjima s niskim prihodima,

— izgradnja infrastrukture javnog prijevoza u područjima s pretežno niskim prihodima, čvorišta mobilnosti radi olakšavanja razmjene i povezivanja javnog prijevoza, zajednička mobilnost, vožnja biciklom i pješačenje u prigradskim, perifernim i ruralnim područjima, koja ih povezuju s gradskim središtima.

2. **Usmjerenost na potporu ranjivim skupinama**

— subvencionirani posebni prijevoz od vrata do vrata na zahtjev ili usluge javnog prijevoza s nultom stopom emisija prilagođene potražnji za ranjive skupine,

— programi s vaučerima za lokalni javni prijevoz i pretplate za zajedničku mobilnost (uključujući bicikle, e-bicikle i romobile) za ranjive skupine,

— poboljšana pristupačnost javnog prijevoza za osobe s invaliditetom postavljanjem rampi i dizala te putem glasovnih obavijesti,

— izgradnja sigurnih biciklističkih staza, sigurnih parkirnih mjesta za bicikle i postaja za zajedničko korištenje bicikala te sigurnih postaja za zaključavanje u blizini škola, centara za mlade i sveučilišta,

— programi socijalnog leasinga za vozila s nultim emisijama za kućanstva, mikropoduzeća i druge ranjive korisnike usluga prijevoza, zajedno s odgovarajućom infrastrukturom za punjenje.

3. **Kombiniranje poboljšanja javnog prijevoza (dostupnog svima) s programima financijske potpore za ranjive skupine**

— kupnja autobusa ili željezničkih vozila s nultim emisijama ([3]) u slabije opskrbljenim gradskim, prigradskim i perifernim četvrtima u kombinaciji s vaučerima / digitalnim lisnicama za mobilnost za ranjive korisnike usluga prijevoza,

— uspostava usluga prijevoza na zahtjev s nultim emisijama u područjima u kojima nedostaju odgovarajuće usluge javnog prijevoza ili usluge za „posljednji kilometar”, po mogućnosti u kombinaciji s vaučerima / digitalnim lisnicama za mobilnost za ranjive korisnike usluga prijevoza,

([1]) Dopuna publikaciji Europske komisije (Europska komisija: Glavna uprava za klimatsku politiku, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investment*, Ured za publikacije Europske unije, 2024., https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067), kao i Smjernice Komisije za socijalne planove za klimatsku politiku, Europska komisija, Obavijest Komisije, Smjernice za socijalne planove za klimatsku politiku, C(2025) 881 final, 5.3.2025., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Sve mjere i ulaganja prihvatljivi su u okviru Socijalnog fonda za klimatsku politiku.

([2]) Ovisno o situaciji u svakoj državi članici.

([3]) Vozila lake željeznice s nultim emisijama koja omogućuju korištenje postojeće infrastrukture bez nadogradnje ili s minimalnom nadogradnjom i povećanje učestalosti pruženih usluga.

— ulaganja u pješačku i biciklističku infrastrukturu, u kombinaciji sa sustavima dijeljenja bicikala i/ili subvencijama za kupnju, dugoročni najam i/ili leasing bicikala, e-bicikala i teretnih bicikala za ranjive skupine,

— subvencionirani programi dijeljenja vozila s nultim emisijama ili programi najma za kućanstva s niskim prihodima u kombinaciji s ulaganjem u javnu infrastrukturu za punjenje.