2025/1021

2025.5.26.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1021 AJÁNLÁSA

(2025. május 22.)

a közlekedési szegénységről: a megfizethető, hozzáférhető és méltányos mobilitás biztosítása

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére,

mivel:

(1) A szociális jogok európai pillérének ([1]) 20. alapelve kimondja, hogy mindenkinek joga van az alapvető szolgáltatásokhoz, többek között a közlekedéshez, és a rászorulókat támogatni kell az ilyen szolgáltatásokhoz való hozzáférésben. A közlekedés emellett lehetővé teszi a hozzáférést a társadalomban és a munkaerőpiacon való aktív részvétel szempontjából kulcsfontosságú egyéb tevékenységekhez, például a foglalkoztatáshoz, az egészségügyi ellátáshoz és az oktatáshoz. Ebben az összefüggésben a közlekedési szegénység egyre nagyobb aggodalomra ad okot, különösen a kiszolgáltatott csoportok tekintetében, mivel veszélyezteti az említett szolgáltatásokhoz való hozzáférést, és ezáltal hozzájárul a társadalmi kirekesztéshez.

(2) A versenyképességi iránytű ([2]) felvázolja, hogy a megfelelő közlekedési infrastruktúra az EU versenyképességének előfeltétele, amely különösen a logisztikát, a jól időzített termelést, valamint a személyek, áruk és szolgáltatások mobilitását segíti. A kutatások emellett azt mutatják, hogy a közlekedés létfontosságú szerepet játszik a gazdasági fejlődés, a jóllét és a társadalmi méltányosság előmozdításában azáltal, hogy elősegíti a minőségi munkahelyekhez való hozzáférést, többek között a szegénység és a társadalmi kirekesztődés kockázatának kitett személyek és a társadalom egyes kiszolgáltatott csoportjai számára ([3]). A közlekedés képes növelni a generációk közötti méltányosságot és szolidaritást.

(3) A Szociális Klímaalapot azzal a céllal hozták létre, hogy a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([4]) összhangban, az új kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS2) révén kezelje és enyhítse az uniós szén-dioxid-piacoknak az épületekre és a közúti közlekedésre való kiterjesztéséből eredő esetleges negatív elosztási hatásokat. A Szociális Klímaalap 2026 és 2032 között várhatóan 86,7 milliárd EUR-t mozgósít az energiaszegénység és a közlekedési szegénység által különösen érintett, kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartások, közlekedési felhasználók és mikrovállalkozások támogatására. Az e finanszírozáshoz való hozzáférés érdekében a tagállamoknak 2025. június 30-ig be kell nyújtaniuk nemzeti szociális klímaterveiket, és kielégítő módon el kell érniük a vonatkozó mérföldköveket és célokat. Ezen ajánlás célja, hogy támogassa a tagállamokat munkájukban.

(4) A tagállamok a Szociális Klímaalapot felhasználhatják az energiahatékonyság javítását és az épületek dekarbonizációját, valamint a tiszta mobilitási megoldások előmozdítását célzó strukturális intézkedések és beruházások támogatására, feltéve, hogy ezek a kezdeményezések elsősorban a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokat, mikrovállalkozásokat vagy közlekedési felhasználókat célozzák. A közlekedéssel kapcsolatos támogatható intézkedések és beruházások közé tartozik a megfizethető és hozzáférhető tömegközlekedés használatának ösztönzése, a magán- és állami szervezetek – köztük a szövetkezetek – támogatása az igény szerinti fenntartható mobilitás, a megosztott mobilitási szolgáltatások és az aktív mobilitási lehetőségek fejlesztése és biztosítása terén, a kibocsátásmentes járművekhez és kerékpárokhoz való hozzáférés megkönnyítése, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra fejlesztése, valamint egy, használt kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos piac kialakításának támogatása.

(5) A Szociális Klímaalapról szóló rendelet ([5]) 2. cikkének (2) bekezdése a rendelet alkalmazásában bevezette a közlekedési szegénység első és egyetlen uniós szintű meghatározását. Ennek alapján a közlekedési szegénység „*az az állapot, amikor a személyek és a háztartások nem képesek vagy nehezen tudják fedezni a magán- vagy a tömegközlekedési költségeiket, vagy nem, illetve csak korlátozottan férnek hozzá az alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatások és tevékenységek igénybevételéhez, illetve végzéséhez szükséges közlekedéshez, figyelembe véve a nemzeti és a térbeli kontextust is*”.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_hu.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (OECD, 2011) (A közlekedésre és az egyenlőségre vonatkozó gazdasági kilátások) (OECD, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (Tanulmány a jövőbeli uniós közlekedési rendszer szociális dimenziójáról a felhasználók és az utasok tekintetében) (EU 2022).
([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/955 rendelete (2023. május 10.) a Szociális Klímaalap létrehozásáról és az (EU) 2021/1060 rendelet módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) A közlekedési szegénységnek a Szociális Klímaalapról szóló rendeletben foglalt meghatározása tekintetében a következő három dimenzió azonosítható:

a) Megfizethetőség: a személyek és a háztartások azon képessége, hogy meg tudják fizetni a magán- vagy tömegközlekedés költségeit.

b) A közlekedés rendelkezésre állása: a közlekedési szolgáltatások megléte és gyakorisága.

c) Hozzáférhetőség: a személyek és a háztartások azon képessége, hogy észszerű időn belül elérjék az alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatásokat és tevékenységeket.

A negyedik dimenzió, a „közlekedési rendszer megfelelősége" a rendszer használhatóságának leírása tekintetében hasznos paraméter, még akkor is, ha nem képezi részét a hivatalos meghatározásnak. A „megfelelőség" számos további elemet is magában foglal, például a megbízhatóságot, az azon személyek számára való alkalmasságot, akik munkavégzés és/vagy gondozási tevékenység céljából közlekednek (például a munkahelyükre vagy onnan haza, illetve gyermekeket szállítanak); magában foglalja a közlekedési rendszer biztonságát és védelmét, a fő közlekedési időkön kívüli rendelkezésre állást, az akadálymentességet, valamint azt, hogy széles körben rendelkezésre állnak-e az utazási lehetőségekről szóló információk ([6]).

(7) A közlekedési szegénység okai az alacsony jövedelemből és más rendszerszintű akadályokból erednek, például a munkahely közelében található megfizethető lakhatáshoz, az oktatási létesítményekhez és az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférés hiányából, a földrajzi elszigeteltségből, a tömegközlekedés vagy az egyéni közlekedés hiányából vagy korlátozott rendelkezésre állásából, illetve olyan sajátos társadalmi-gazdasági, demográfiai és fizikai jellemzőkből, amelyek korlátozzák az egyének azon képességét, hogy megfelelő közlekedési szolgáltatásokat vegyenek igénybe.

(8) Egy bizottsági tanulmány szerint a közlekedési kiadások a közepes népsűrűségű területeken a legmagasabbak, valószínűleg az ingázás nagyobb aránya és az e területekről a városokba (pl. munka vagy vásárlás céljából) tett utazások nagyobb száma miatt ([7]). Amint azt a legkülső régiókra vonatkozó uniós stratégia ([8]) körvonalazza, a közlekedésnek döntő szerepe van a legkülső régiókban, az EU legtávolabbi részeiben. A szigeteket és a legkülső régiókat általában különösen sújtja a közlekedési szegénység, többek között a lakosok alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatásokhoz való hozzáférése, a légi és a tengeri közlekedéstől való nagyfokú függőség és a közlekedési módok alacsonyabb helyettesíthetősége tekintetében ([9]).

(9) Az Eurostat adatai ([10]) azt mutatják, hogy azon személyek aránya, akik nem engedhetnek meg maguknak autót, és ki vannak téve a szegénység kockázatának (jövedelmük az ekvivalens mediánjövedelem 60 %-a alatt van), 2023-ban 6 % (Olaszországban 5,5 %, Cipruson 6 % és Máltán 6,2 %) és több mint 30 % (Finnországban 34,3 %, Romániában 34 %, Szlovákiában és Magyarországon 32,4 %) között mozgott. A helyzet a háztartások típusától függően jelentős eltérést mutat. 2023-ban 12 tagállamban az eltartott gyermeket nevelő, alacsony jövedelmű személyek több mint 30 %-a nem engedhetett meg magának autót (Szlovákiában 44,4 %, Magyarországon 43,4 %).

(10) Tágabb értelemben azok az alacsony jövedelmű és a jövedelmi alsó-középréteghez tartozó személyek vagy háztartások, akik/amelyek meg tudják fizetni a tömegközlekedést vagy az egyéni közlekedést, a „közlekedési szegénység kockázatának" kitettnek tekinthetők, ha a közlekedés egyéni költségvetésük jelentős részét (például az ország népességére számított mediánérték több mint kétszeresét) teszi ki.

(11) A közlekedési szegénység megelőzése és enyhítése a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) egyik prioritása. A TEN-T infrastruktúrának valamennyi felhasználó számára – és különösen a közlekedési szegénység által érintett vagy kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek számára – biztosítania kell a zökkenőmentes mobilitást és a hozzáférhetőséget.

([6]) A következő dokumentumban foglaltak szerint: Európai Bizottság: A Foglalkoztatás, a Szociális Ügyek és a Társadalmi Befogadás Főigazgatósága, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. *et al.*, zárójelentés, „*Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*" (Közlekedési szegénység: fogalommeghatározások, mutatók, meghatározó tényezők és mérséklési stratégiák), 2024. október.

([7]) Európai Bizottság, a JRC technikai jelentése: „*Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions*" (Energiaszegénység, közlekedési szegénység és életkörülmények), az uniós adatok és társadalmi-gazdasági mutatók elemzése, 2022.

([8]) Európai Bizottság, A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az emberek középpontba állítása, a fenntartható és inkluzív növekedés biztosítása és a lehetőségek kibontakoztatása az EU legkülső régióiban, COM(2022) 198 final, 2022.5.3.

([9]) Az európai kontinensen a rövid távon közlekedő légi járatok könnyebben helyettesíthetők vonatközlekedéssel vagy autópályával, mint a legkülső régiókban; lásd az Európai Parlament TRAN bizottsága által kért, „*Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies*"(Közlekedés és turizmus a legkülső régiókban: a közlekedési szegénység és az új éghajlat-politikák hatásainak értékelése) című tanulmányát, PE 759.311, 2025. március, 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) A Bizottság Európa vidéki térségeire vonatkozó hosszú távú jövőképe ([11]) felszólítja a tagállamokat és a régiókat, hogy dolgozzanak ki fenntartható vidéki mobilitási stratégiákat azzal az átfogó céllal, hogy 2040-ig „erősebb, összekapcsolt, reziliens és virágzó vidéki területeket" hozzanak létre. E jövőkép megvalósításához erőfeszítéseket kell tenni a megfizethető tömegközlekedési szolgáltatások és az infrastruktúra – például a vasutak, a belvízi utak, a közutak, az elektromos és egyéb töltőállomások – fenntartása és javítása érdekében, valamint a kibocsátásmentes mobilitási megoldások, a kerékpárutak, a multimodális összeköttetések – többek között az aktív közlekedés – valamint a rövid távú tengeri és légi közlekedési összeköttetések támogatására.

(13) Amint az a Bizottság európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervében is szerepel ([12]), a szociális lízingrendszerek ([13]) segíthetnek megfizethető és tiszta mobilitási megoldásokat biztosítani a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára; e rendszerek a Szociális Klímaalap által 2026 és 2032 között mozgósítandó forrásokból finanszírozhatók. Ezenkívül a megosztott autonóm járművek, az autonóm transzferek és a távirányítású járművek segíthetnek biztosítani a rossz közlekedésű közösségek első/utolsó kilométeres összeköttetését ([14]).

(14) A Bizottság elősegítette a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét a szociális klímatervekbe foglalandó költséghatékony intézkedésekkel és beruházásokkal ([15]), valamint a nyilvános konzultációk lefolytatásával ([16]) kapcsolatban. Útmutató dokumentumokat tett közzé a Szociális Klímaalap végrehajtása tekintetében ([17]), továbbá a városi mobilitással foglalkozó szakértői csoport tömegközlekedéssel és megosztott mobilitással foglalkozó alcsoportja által megfogalmazott ([18]), a Szociális Klímaalapra vonatkozó, bevált gyakorlatokat tartalmazó ajánlásokat bocsátott ki.

(15) A szakpolitikai szempontból releváns mutatókra vonatkozó adatok gyűjtése elengedhetetlen a szakpolitikai prioritások meghatározásához, a fő kedvezményezettek azonosításához és a szakpolitikai célok felé tett előrehaladás nyomon követéséhez. Az Eurostat által kidolgozott számos mutató támogathatja ezt a folyamatot, és lehetővé teheti az eredmények EU-szerte történő összehasonlítását, a meglévő eredménytáblákra és nyomonkövetési keretekre, például a szociális eredménytáblára ([19]), valamint a mindenki számára méltányos átállás biztosításáról szóló tanácsi ajánlás végrehajtása terén elért eredmények rendszeres felülvizsgálata ([20]) során megosztott egyéb adatokra építve.

(16) A méltányos átállással foglalkozó európai megfigyelőközpont – amelyet 2026-ban fognak elindítani – a klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról szóló tanácsi ajánlás ([21]) nyomán jött létre, és célja, hogy megerősítse a zöld átállás méltányossági szempontjaira vonatkozó tényalapot. A megfigyelőközpont releváns adatokat dolgoz ki és gyűjt össze, szabványosított mutatókat fejleszt ki, összegyűjti a bevált gyakorlatokat, és lehetővé teszi a releváns tendenciákra és – többek között a közlekedési szegénységgel és a kiszolgáltatott csoportokkal kapcsolatos – szakpolitikákra vonatkozó adatok megosztását.

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

([12]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Ipari cselekvési terv az európai gépjárműágazat számára, COM/2025/95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Lásd például a francia szociális lízingprogramot az alábbi dokumentum 3.6.3. szakaszában: Európai Bizottság: Éghajlat-politikai Főigazgatóság, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (A Szociális Klímaalap végrehajtásának támogatása – Feljegyzés a költséghatékony intézkedések és beruházások bevált gyakorlatairól – Vezetői összefoglaló), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024. https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Lásd az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2022. évi közlekedési és környezetvédelmi jelentését, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Európai Bizottság: Éghajlat-politikai Főigazgatóság, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (A Szociális Klímaalap végrehajtásának támogatása – Feljegyzés a költséghatékony intézkedések és beruházások bevált gyakorlatairól – Vezetői összefoglaló), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024. https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Európai Bizottság: Éghajlat-politikai Főigazgatóság és Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans* (A Szociális Klímaalap végrehajtásának támogatása – Feljegyzés a szociális klímatervek nyilvános konzultációjának bevált gyakorlatairól), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024., https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Európai Bizottság, Bizottsági közlemény – Iránymutatás a szociális klímatervekről, C(2025) 881 final, 2025.3.5., https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Az EGUM tömegközlekedéssel és megosztott mobilitással foglalkozó alcsoportja, 2024.6.10., https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) A Tanács ajánlása (2022. június 16.) a klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról, 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) A különböző szakpolitikai területekkel való összekapcsolódása miatt a közlekedési szegénységet nem lehet elszigetelten kezelni. Az ágazatközi megközelítés alkalmazása döntő fontosságú a kiszolgáltatott csoportokra irányuló intézkedések kidolgozása során, például azáltal, hogy összekapcsolja a szociális lakhatással kapcsolatos kezdeményezéseket a megfelelő, megfizethető és fenntartható közlekedési infrastruktúra biztosításával.

A KÖVETKEZŐKET AJÁNLJA A TAGÁLLAMOKNAK:

I. szakasz – *A közlekedési szegénység elleni küzdelem és megelőzés stratégiai megközelítésének kidolgozása*

1. A közlekedési szegénység témáját be kell építeni a nemzeti és regionális szintű, szegénység elleni és ágazati (pl. energetikai) stratégiákba, melyek egyértelműen meghatározott és mérhető célkitűzéseket, megvalósítható, mérföldköveket meghatározó végrehajtási terveket, egyértelmű felelősségi köröket és hosszú távú megfelelő forrásokat tartalmaznak. Az általános cél a közlekedési szegénység megelőzése és csökkentése, a környezet és az elfogadott éghajlat-specifikus célkitűzések, valamint a gazdasági életképesség tiszteletben tartása mellett. E tekintetben támaszkodni lehet az (EU) 2023/955 rendeletben meghatározott, a Szociális Klímaalap szerinti nemzeti szociális klímatervek létrehozására irányuló folyamatra, a klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról szóló tanácsi ajánlásra, valamint a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozására vonatkozó iránymutatásokra, és törekedni kell az azokkal való összhangra ([22]). E folyamat fontos lépései a következők:

   a) a közlekedési szegénység által érintett kiszolgáltatott csoportok azonosítása a rendelkezésre álló adatok és a nemzeti területeken tapasztalható közlekedési szegénység kiváltó oka(i) alapján, figyelembe véve a közlekedési szegénység valamennyi dimenzióját;

   b) a problémák azonosítása és elemzése, valamint interdiszciplináris tervezés végrehajtása az érdekelt felek és a nyilvánosság bevonásával, különös tekintettel a regionális és a helyi hatóságokra és képviselőkre, átfogó és átlátható nyilvános konzultáció és az érdekelt felek bevonására irányuló folyamat alkalmazásával, a célcsoportok valamennyi szakaszban történő aktív bevonásával;

   c) mérhető mérföldkövekhez, célokhoz és határidőkhöz kapcsolódó megfelelő intézkedések és beruházások azonosítása a közlekedési szegénység fokozatos felszámolása érdekében, az intézkedések és reformok elosztási hatásvizsgálatainak felhasználásával ([23]);

   d) intézkedések és beruházások végrehajtása, valamint a végrehajtás nyilvános nyomon követése. Az előrehaladás számos teljesítménymutató alapján történő értékelése, és szükség esetén a szakpolitikák kiigazítása, adott esetben a meglévő irányítási folyamatok, eredménytáblák és mutatók felhasználásával.

2. Biztosítani kell a klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról szóló tanácsi ajánlás szerinti végrehajtással és az elért eredmények rendszeres felülvizsgálatával való koherenciát és szinergiákat. A minimumjövedelemben részesülőkre vonatkozó beilleszkedési tervek kidolgozásakor figyelembe kell venni a közlekedési igényeket ([24]).

3. Biztosítani kell az összhangot a tervezett intézkedésekkel és beruházásokkal, valamint a különféle kapcsolódó programok és tervek – például a helyreállítási és rezilienciaépítési tervek, a kohéziós politikai programok, a méltányos átállásra vonatkozó területi tervek, a nemzeti energia- és klímatervek, a hosszú távú épületstratégiák és a szociális klímatervek – keretében tett kötelezettségvállalásokkal.

4. Növelni kell a helyi és regionális érintettek szerepvállalását, és – a képzéshez, az eszközökhöz és a megfelelő erőforrásokhoz való hozzáférés biztosítása révén – meg kell erősíteni a megfelelő intézkedések és beruházások azonosítására, megtervezésére és végrehajtására irányuló kapacitásaikat. Ezen érintetteknek döntő szerepük van abban, hogy a megoldásokat közösségeik sajátos igényeihez igazítsák, és biztosítsák a helyi szintű hatékony végrehajtást.

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

([23]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A tagállami szakpolitikák elosztási hatásának pontosabb értékelése, COM(2022) 494 final, 2022.9.28., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) A Tanács ajánlása (2023. január 30.) az aktív befogadást biztosító megfelelő minimumjövedelemről (2023/C 41/01).

5. Meg kell osztani egymással a bevált gyakorlatokat, a levont tanulságokat és az intézkedések különböző kiszolgáltatott csoportokra gyakorolt hatásait annak érdekében, hogy Unió-szerte elő lehessen mozdítani az egymástól való tanulást, és javítani lehessen a beavatkozások hatékonyságát, többek között a méltányos átállással foglalkozó európai megfigyelőközponthoz való hozzájárulások révén.

II. szakasz – *Szakpolitikai tervezés*

6. Meg kell határozni, hogy régiónként és helyi szinten mi biztosít elégséges szintű hozzáférést a megfizethető közlekedéshez oly módon, hogy összehangolható legyen az alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatások térbeli eloszlása, valamint a közlekedési lehetőségek és infrastruktúra biztosítása.

7. Támaszkodni kell a Bizottság és az OECD Nemzetközi Közlekedési Fóruma által kidolgozott hozzáférhetőségi keretre, amely a következőkön alapul: i. a meghatározott időn belül elérhető célállomások teljes számában meghatározott hozzáférhetőség, ii. közelség, a meghatározott távolságon belül található célállomások teljes számára vonatkoztatva, valamint iii. közlekedési teljesítmény (a hozzáférhetőség és a közelség arányában meghatározva), a hozzáféréssel rendelkező népességet a közeli népességhez viszonyítva ([25]). Figyelembe kell venni a multimodális (több közlekedési módot egyesítő) utazásokat, például az autóbusz-vonat kombinációkat az infrastrukturális beruházások prioritásainak meghatározása érdekében. Emellett – a közlekedés megfizethetősége szempontjából is – fel kell mérni, hogy kell-e javítani vagy bővíteni a meglévő infrastruktúrát, vagy új infrastruktúrát kell kiépíteni, valamint kell-e javítani a multimodális összeköttetéseket, például a vasútállomásokhoz vezető kerékpárutakat vagy a vasútállomásokhoz csatlakozást biztosító autóbuszokat.

8. A városi és városkörnyéki területek helyi önkormányzatait a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása során támogatni és ösztönözni kell a közlekedési szegénység kezelésében. Fontolóra kell venni hasonló megközelítések elfogadását a fenntartható városi mobilitási tervek hatálya alá nem tartozó vidéki és távoli régiókban alkalmazandó mobilitási megoldások tervezése tekintetében.

9. Rendszeres és szisztematikus adatgyűjtés ([26]) révén mérlegelni kell a jelentős adathiányok kezelését, az eredményeket nyilvánosan hozzáférhetővé téve a különböző kormányzati szintű adatplatformokon. Legalább NUTS3 szintű ([27]) térinformatikai mutatókkal kombinálva (lásd az I. mellékletben szereplő példákat) mérlegelni kell a közlekedési hálózatok rendelkezésre állására és a hozzáférhetőségi dimenzióra (az alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatások helyére) kiterjedő, többek között nemek és jövedelmek szerint bontott mutatók és adatok kidolgozását és használatát.

10. A fenntartható mobilitás Unió-szerte történő előmozdításával párhuzamosan maximalizálni kell a közlekedési szegénység elleni küzdelmet szolgáló közlekedési infrastruktúra és közlekedési szolgáltatások finanszírozására rendelkezésre álló nemzeti források és uniós finanszírozási eszközök hatékonyságát. Ebben az összefüggésben mérlegelni kell a rendelkezésre álló forrásokat, a beruházások ütemezését, a helyi lakosság szükségleteit, valamint a különböző közlekedési módok költségeit és előnyeit.

11. Együtt kell működni más tagállamokkal az adatgyűjtésre vonatkozó szakpolitikáik összehangolása és a nemzeti határokon átnyúló közlekedési lehetőségek biztosítása terén, különösen a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára, valamint ösztönözni kell az érdekelt felek határokon átnyúló hozzájárulását is.

([25]) Európai Bizottság: Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al.: *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (A vasúti személyszállítás teljesítménye Európában – a vasúti személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2021 Inforegio – Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Inforegio – A vasúti személyszállítás teljesítménye Európában – a vasúti személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói). A közúti közlekedéssel kapcsolatban lásd: Európai Bizottság, Road Transport Performance in Europe, 2018 Inforegio – Road transport performance in Europe (Inforegio – A közúti szállítás teljesítménye Európában).

([26]) E tekintetben fontos elemek például a következők: a tömegközlekedési megállók elhelyezkedése és a tömegközlekedési menetrendek (az összeköttetések gyakorisága), a valós idejű adatokon alapuló ingázási idők (különösen a csúcsidőben tapasztalható forgalom), a leggyakoribb helyi szintű utazások, az úthálózatra vonatkozó adatok, az autótulajdonra, a kerékpáros és gyalogos infrastruktúrára vonatkozó adatok, valamint az alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatások helyére vonatkozó adatok. Az adatoknak ideális esetben tájékoztatást kell nyújtaniuk az összes közlekedési mód tendenciáinak állapotáról, egy adott közlekedési mód kiválasztásának okairól egy földrajzi területen, továbbá a közlekedési módok integrációjának szintjéről (multimodalitás).

([27]) A NUTS 3 régió a statisztikai célú területi egységek nómenklatúrájának (NUTS) létrehozásáról szóló, 2003. május 26-i 1059/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott területi egység.

II. szakasz – *A szakpolitikák kialakítása*

12. A vonatkozó intézkedések és szakpolitikák elosztási hatásainak megbízható értékelésére támaszkodva prioritásként kell kezelni a közlekedési szegénység által leginkább érintett személyek és háztartások támogatására irányuló intézkedéseket.

13. A célzott intézkedések irányulhatnak például a rosszul ellátott földrajzi területeken található alacsony jövedelmű, illetve a jövedelmi alsó-középréteghez tartozó háztartásokra, ugyanakkor nem hagyhatják hátra a virágzóbb területeken, például a nagyvárosokban élő kiszolgáltatott csoportokat sem. Egy további megközelítés az, hogy a támogatás a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek bizonyos kategóriáira összpontosuljon, különösen azokra, akik a fosszilis tüzelőanyagokon alapuló motorizált közlekedéstől függenek, és akik vagy nem férnek hozzá megfizethető és megfelelő tömegközlekedési lehetőségekhez, vagy nem megfelelő, illetve korlátozott tömegközlekedési lehetőségekkel szembesülnek területükön. Egy másik lehetőség, hogy a tömegközlekedési rendszer javítását (amely mindenki számára elérhető) a kiszolgáltatott csoportok számára biztosított alacsonyabb tömegközlekedési árakkal vagy utalványokkal kombinálják (lásd a II. mellékletet, amely példaként sorol fel néhány intézkedést és beruházást, valamint a szociális klímatervekről szóló bizottsági iránymutatást). Ily módon az általános közlekedési kínálat mindenki javára javítható, és könnyebben megvalósítható a méretgazdaságosság.

14. Biztosítani kell, hogy az intézkedések ne korlátozódjanak az autóval vagy kerékpárral rendelkező személyekre, hanem a helyi közlekedési ágazat és infrastruktúra dekarbonizációját is szolgálják. A mobilitás valamennyi formájának figyelembevétele: multimodális tömegközlekedés, valamint az autómegosztáson alapuló új szolgáltatások (beleértve esetleg az autonóm járműveket is), valamint megosztott mobilitási szolgáltatások, beleértve a mikromobilitást, az igény szerinti szolgáltatásokat és az aktív mobilitást (gyaloglás és kerékpározás).

15. Támaszkodni kell a vállalati flották dekarbonizációjáról szóló új bizottsági közleményben ([28]) felvázolt követendő gyakorlatokra és cselekvési prioritásokra, amelyek felgyorsíthatják a kibocsátásmentes vállalati járművek forgalmát, és ezzel elősegíthetik a használt járművek széles piacának kialakulását.

16. Mérlegelni kell, hogy a kiszolgáltatott helyzetű közlekedési felhasználók és mikrovállalkozások számára – a szükséges töltőinfrastruktúra kiépítése mellett – hozzáférést biztosítsanak az új és használt kibocsátásmentes járművekhez olyan intézkedések révén, mint a szociális lízingrendszerek. A kiszolgáltatott csoportok számára biztosított kibocsátásmentes járművek bérlési vagy lízingrendszereinek kidolgozásakor figyelembe lehet venni bizonyos tényezőket, például a jövedelmi szintet, a meglévő tömegközlekedési és megosztott mobilitási szolgáltatások hozzáférhetőségét és rendelkezésre állását, valamint az átlagos ingázási időt és a távolságot.

17. Ösztönözni kell a rendelkezésre álló legfenntarthatóbb közlekedési mód használatát, igazodva a célcsoportok napi szükségleteihez. A tömegközlekedés előnyben részesítése a nem aktív egyéni mobilitással szemben, csökkentve a személygépkocsi-függőséget. Támogatni kell a városi területek tömegközlekedési összeköttetéseinek, valamint a vidéki, perifériku és távoli területekkel való összeköttetésnek a javítását. Összpontosítani kell a közlekedési szegénység által érintett csoportok azonnali támogatására, ugyanakkor olyan szakpolitikát kell kialakítani, amely a szélesebb körű közlekedési igényeket is figyelembe veszi. Ez nemcsak a közlekedési szegénységet fogja mérsékelni, hanem javítja az általános összekapcsoltságot, csökkenti a szén-dioxid- és légszennyezőanyag-kibocsátást, a forgalmi torlódásokat, a baleseteket és a zajt, és életképes alternatívát kínál valamennyi népességcsoport számára.

18. A tömegközlekedés vonzáskörzetét növelni kell, buszokkal, igény szerinti transzferekkel, megosztott mobilitási megoldásokkal (például megosztott járművekkel, e-kerékpárokkal, e-robogókkal, megosztott autonóm járművekkel, valamint autómegosztáson alapuló közös utazással), mobilitási szolgáltatásokkal és aktív mobilitással kombinálva.

19. A gazdaságilag nem életképes helyi és regionális tömegközlekedési szolgáltatások esetében meg kell fontolni közszolgáltatási szerződések odaítélését, beleértve a tömegközlekedési szolgáltatóknak történő megfelelő kompenzációt is, hogy a közszolgáltatási igényeket kielégítő, megfelelő szolgáltatások biztosíthatók legyenek ([29]). A rosszul ellátott területeken meg kell fontolni az igény szerinti szolgáltatások – például a közösségi közúti közlekedés vagy a megosztott taxik – támogatását, különösen a ritkán lakott területeken. A szolgáltatásnyújtás adminisztratív vagy egyéb jogi akadályainak csökkentésével ösztönözni kell a fuvarozók piacra lépését, hogy növekedhessen a választék és a hozzáférhetőség, és mérséklődjenek az árak a felhasználók – és különösen a kiszolgáltatott helyzetben lévő személyek – számára.

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

([29]) Tekintettel a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendeletre, amely megállapítja a kötelező versenytárgyalásos eljárásos eljárás alkalmazásának elvét a szárazföldi közlekedési közszolgáltatási szerződések odaítélésében.

20. Mérlegelni kell a megosztott autonóm járművek, az autonóm transzferek és a távirányítású járművek telepítésének kísérleti bevezetését a rosszul ellátott közösségek megfizethető és hatékony közlekedésének biztosítása, valamint az első és utolsó kilométeres kihívások megoldása érdekében, biztosítva egyúttal az ilyen szolgáltatások nyújtását lehetővé tevő megfelelő jogi feltételeket is.

21. Ösztönözni kell a kerékpárok, az e-kerékpárok és a hasonló mikromobilitási megoldások fokozott használatát, valamint a gyaloglást (a gyalogos infrastruktúra fejlesztésével). Biztonságos, védett és kényelmes kerékpárinfrastruktúra-hálózatot kell kialakítani – beleértve a kerékpárparkolókat és a kapcsolódó szolgáltatásokat, például a kerékpármegosztó rendszereket –, amely összekapcsolja az alacsony jövedelmű területeket a releváns célállomásokkal. Fontolóra kell venni a kerékpárok, e-kerékpárok és teherszállító kerékpárok beszerzésének vagy lízingjének a támogatását az alacsony jövedelmű közlekedési felhasználók támogatása érdekében.

22. Biztosítani kell, hogy a nemek közötti egyenlőség ([30]), az inkluzivitás, valamint a tömegközlekedés és a megosztott mobilitási szolgáltatások megfizethetősége és – a fogyatékossággal élő vagy csökkent mozgásképességű utasokra is kiterjedő – hozzáférhetősége beépüljön a szakpolitikák kialakításába és végrehajtásába. Figyelembe kell venni a különböző társadalmi csoportok összetettebb mobilitási mintáit (például többféle közlekedési mód igénybevételét) és szükségleteit – különösen azokét, akik nem engedhetnek meg maguknak saját autót –, valamint a gondozási feladatokat ellátó személyek szükségleteit. Mindig fontolóra kell venni a tömegközlekedési vagy aktív mobilitási megoldások biztosítását a főbb foglalkoztatási helyek elérése érdekében, különösen az alacsony jövedelmű személyek jelentős része számára alkalmazást biztosító helyek esetében.

23. Megfelelően széles körben elérhető digitális infrastruktúrával támogatni kell a közlekedési intézkedéseket és beruházásokat, különösen a távoli és vidéki területeken. A kiszolgáltatott helyzetben lévő felhasználók célzott támogatása érdekében (adott esetben) innovatív szolgáltatásokat, például mobilitási költségvetéseket kell bevezetni mobilitási szolgáltatásokat nyújtó alkalmazásokon vagy digitális pénztárcákon keresztül. A digitális megoldásokat ki kell egészíteni nem digitális alternatívákkal annak érdekében, hogy az információk és a szolgáltatások a nem megfelelő szintű digitális jártassággal vagy korlátozott internet-hozzáféréssel rendelkező felhasználók számára is hozzáférhetők legyenek. Elő kell segíteni a digitális technológiát használó közlekedési szolgáltatások fejlesztését és elérhetőségét annak érdekében, hogy az utazási lehetőségek szélesebb választéka legyen elérhető, és csökkenthetők legyenek a szállítási költségek, valamint a várakozási és az utazási idő.

24. Megfelelő kommunikációs csatornákon keresztül fel kell hívni a figyelmet a közlekedési szegénység leküzdésére irányuló valamennyi intézkedésre annak érdekében, hogy a tervezett kedvezményezettek tájékoztatást kapjanak a közlekedési szegénység enyhítését célzó intézkedésekről, és ösztönözve legyenek azok előnyeinek kihasználására. A civil társadalmi szervezeteket, különösen a közlekedési szegénység kockázatának kitett csoportokat képviselő szervezeteket be kell vonni a figyelemfelkeltő kampányokba. Törekedni kell arra, hogy a polgárok hozzáállása a fenntartható közlekedés felé mozduljon el, és hogy ezek a lehetőségek országszerte elfogadhatóbbá és hozzáférhetőbbé váljanak.

Kelt Brüsszelben, 2025. május 22-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

([30]) Az olyan gyakorlati eszközök, mint az egyenlőség közlekedésben való általános érvényesítéséről szóló kézikönyv, segíthetik a hatóságokat és a közlekedés érdekelt feleit ennek gyakorlati megvalósításában. Európai Bizottság: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport* (Kézikönyv az egyenlőség általános érvényesítéséről a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnál – az egyenlőség általános érvényesítését célzó képzési anyagok a mobilitás és a közlekedés területén), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

I. MELLÉKLET

PÉLDÁK A KÖZLEKEDÉSI SZEGÉNYSÉG MUTATÓIRA

1. **EURÓPAI BIZOTTSÁG: A FOGLALKOZTATÁS, A SZOCIÁLIS ÜGYEK ÉS A TÁRSADALMI BEFOGADÁS FŐIGAZGATÓSÁGA, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ZÁRÓJELENTÉS, „TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES" (KÖZLEKEDÉSI SZEGÉNYSÉG: FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, MUTATÓK, MEGHATÁROZÓ TÉNYEZŐK ÉS MÉRSÉKLÉSI STRATÉGIÁK), 2024. OKTÓBER** ([1]).

1. A közlekedés megfizethetőségére összpontosító mutatók:

   a) a kényszerű autóhiánnyal szembesülő népesség aránya jövedelmi csoport és háztartástípus szerint, különböző népességcsoportonként;

   b) a népesség azon része, amely számára a tömegközlekedésben használt jegyek „túl drágák" (az urbanizáció foka – nagyvárosok, városok és elővárosok, vidéki térségek és különböző népességcsoportok – szerint is elérhető);

   c) a háztartások népességének a közlekedés megfizethetőségére vonatkozó 6 %-os és 2M mutatóval ([2]) azonosított aránya (az urbanizáció foka szerint is elérhető: nagyvárosok, városok és elővárosok, vidéki térségek; illetve népességcsoportonként);

   d) a közlekedésre (közlekedési eszközök üzemeltetésére és közlekedési szolgáltatásokra) fordított rendelkezésre álló jövedelem százalékos aránya (kiadási decilisenként is rendelkezésre áll).

2. A közlekedés rendelkezésre állására összpontosító mutatók:

   a) az anyagi és szociális szempontból hátrányos helyzetű, autóval rendelkező népesség aránya;

   b) a népesség azon része, amely esetében a legközelebbi tömegközlekedési megálló „túl messze" van (az urbanizáció foka szerint is elérhető: nagyvárosok, városok és elővárosok, vidéki térségek);

   c) a tömegközlekedéshez „nagyon nehezen" hozzáférő népesség aránya a teljes népesség és a vidéki népesség szerint.

3. A közlekedés hozzáférhetőségére összpontosító mutatók:

   — A gazdaságilag aktív népesség azon része, amely több mint 30 percet tölt a munkahelyre való (egyirányú) ingázással, az urbanizáció foka szerint.

4. A közlekedés megfelelőségére összpontosító mutatók:

   — A népesség azon része, amely túl bonyolultnak tartja a tömegközlekedéshez való hozzáférést (csökkent mozgásképességű személyek).

2. **A KIDOLGOZHATÓ VAGY MÁR LÉTEZŐ TOVÁBBI HASZNOS MUTATÓK PÉLDÁINAK NEM KIMERÍTŐ LISTÁJA**

A megfizethetőség dimenziója:

   a) alacsony jövedelem és magas költségek mutatója: az olyan háztartások arányát mérő mutató, amelyek utazási költségei meghaladják a nemzeti mediánértéket, és szegénységi kockázatnak vannak kitéve ([3]);

([1]) Európai Bizottság: A Foglalkoztatás, a Szociális Ügyek és a Társadalmi Befogadás Főigazgatósága, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. *et al.*, Zárójelentés, *„Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies"* (Közlekedési szegénység: fogalommeghatározások, mutatók, meghatározó tényezők és mérséklési stratégiák), 2024. október, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Források: (1) a): Eurostat [ilc_mddu05], (1) b): Forrás: Eurostat [ilc_mdes13a], (1) d): Eurostat [icw_aff_05], (2) c): Az Eurofound 2016. évi európai életminőség-felmérésének mikroadatai; (3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) 6 %-os küszöbérték: a népesség azon része, amely több mint 6 %-ot vagy a nemzeti medián több mint kétszeresét költi közlekedésre, és amelynek összkiadása nem éri el a nemzeti mediánértéket. A 2M az aránytalan kiadási indexre utal (a 2M a nemzeti mediánérték kétszeresét jelenti). Egy háztartás akkor minősül közlekedési szempontból kiszolgáltatottnak, ha a közlekedésre fordított összes kiadás aránya meghaladja a nemzeti mediánérték kétszeresét. Más szóval olyan háztartásokról van szó, amelyek társadalmi-gazdasági helyzetükből kifolyólag aránytalanul sokat költenek a szükségleteiknek megfelelő mobilitási szint fenntartására.

([3]) az előző mutató és a szegénység vagy a társadalmi kirekesztődés kockázatának kitettek kombinációja születésiország-csoportonként (18 éves és annál idősebb népesség) (ilc_peps06n).

b) 10 %-os mutató (azon háztartások százalékos aránya, amelyek számára az utazási költségek a nettó jövedelem több mint 10 %-át teszik ki);

c) azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát, életkor, nem, foglalkoztatási viszony és jövedelmi csoport szerint ([4]);

d) a fogyasztási kiadások szerkezete az urbanizáció foka és az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása szerint (2020-ra vonatkozó adatok szintén rendelkezésre állnak) ([5]).

A rendelkezésre állás és az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférés dimenziója a közlekedés tekintetében:

a) a tömegközlekedéssel szállított utasok száma a városban és a funkcionális városi térségben évente;

b) utaskilométer a város és a funkcionális városi térség tömegközlekedésében évente;

c) a tömegközlekedési megállókkal és állomásokkal szomszédos kerékpárparkolók száma a városban és a funkcionális városi térségben;

d) a városon és a funkcionális városi térségen keresztül tömegközlekedéssel történő 3 km-es utazás átlagos ideje csúcsidőben és csúcsidőn kívül;

e) a népesség azon része, amelynél a tömegközlekedési megálló járótávolságon belül található (autóbusz- és villamosmegálló 500 méteren belül és/vagy vonat- vagy metróállomás 1 km-en belül) – a városi térségekben már létezik ([6]);

f) foglalkoztatottak ingázási idő, iskolai végzettség és urbanizációs fok szerint ([7]);

g) a népesség azon része, amely 1,5 órán belül hozzáfér a vasúti közlekedéshez/120 km sugarú kör × 100 ([8]);

Gyaloglás, kerékpározás, tömegközlekedés, szabad forgalom, reális/túlterhelt körülmények közötti vezetés esetében:

h) egy adott utazási időküszöbön belül elért személyek/kiszolgáló létesítmények száma (hálózati szinten vagy LAU/NUTS3 egységekben összesítve);

i) az utazási idő küszöbértékén belül legalább N számú kiszolgáló létesítményhez hozzáférő népesség aránya (LAU/NUTS3) („N” a releváns kiszolgáló létesítmények száma, amelyet a szolgáltatás alapján figyelembe kell venni);

j) utazási idő a legközelebbi, N számú kiszolgáló létesítmény/magánszemély eléréséig (hálózati szinten vagy LAU/NUTS3 egységekben összesítve);

k) a Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) hozzáférhetőségi mutató, amely az előre meghatározott elégségességi küszöbérték ([9]) alatti egyéneket veszi figyelembe az adott utazási időn (40–50 perc) belüli megközelítési nehézségük mértékével súlyozva (hálózati szinten vagy LAU/NUTS3 egységekben összesítve).

([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]) Lásd az Európai Bizottság 8. kohéziós jelentését, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion*, 2021 (Kohézió Európában 2050-ig, nyolcadik jelentés a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról, 2021) lásd a 4.7. térképet, 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]) Lásd: Európai Bizottság: Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*, *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (A vasúti személyszállítás teljesítménye Európában – a vasúti személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2021.
([9]) Lásd: Science direct, „*Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?*” (A hozzáférhetőség megfelelő szintjének meghatározása és megvalósítása: mi akadályoz bennünket?), Jean Ryan és Karel Martens, 2023. szeptember, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

A rendelkezésreállási és hozzáférhetőségi dimenziók tekintetében a következők hasznosak lehetnek:

— Európai Bizottság, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (A vasúti személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói), 2021) ([10]).

— A közúti közlekedéssel kapcsolatban lásd: Európai Bizottság, *Road Transport Performance in Europe*, 2018 (A közúti szállítás teljesítménye Európában, 2018) ([11]).

— Európai Bizottság, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion*, 2021 (Kohézió Európában 2050-ig, nyolcadik jelentés a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról, 2021) lásd a 4.7. térképet ([12]).

— Európai Bizottság, *Ninth report on economic, social and territorial cohesion,* 2024 (Kilencedik jelentés a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról, 2024) ([13]).

— OECD Rural Studies, „*Getting to Services in Towns and Villages" Preparing Regions for Demographic Change*, 2024 („A szolgáltatások elérése a kisvárosokban és a falvakban" – A régiók demográfiai változásra való felkészítése, 2024), 13. o. ([14])

A tömegközlekedési hálózat minőségének és elégségességének értékelése érdekében a különböző tömegközlekedési módokat „minőségi kategóriákra" lehetne osztani a közlekedési mód gyakorisági szintje (pl. 5 percnél rövidebb, 5–10 perc, 10–20 perc stb.) és az egyes közlekedési módok esetében a következő megállótól való távolság alapján ([15]).

A szállítás megfelelőségének dimenziója:

a) a fogyatékossággal élő és csökkent mozgásképességű személyeket kiszolgáló létesítményekkel rendelkező metróállomások aránya;

b) a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára akadálymentes tömegközlekedési megállók és állomások száma a városban és a funkcionális városi térségben;

c) a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára hozzáférhető járművek száma járműtípus szerinti bontásban a városban és a funkcionális városi térségben.

([10]) Európai Bizottság: Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*: *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (A vasúti személyszállítás teljesítménye Európában – a vasúti személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói), az Európai Unió Kiadóhivatala, 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]) Lásd Ausztria példáját: https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

II. MELLÉKLET ([1])

A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS TÁMOGATÁSA: PÉLDÁK CÉLZOTT KÖLTSÉGHATÉKONY INTÉZKEDÉSEKRE ÉS BERUHÁZÁSOKRA ([2])

1. **Az alacsony jövedelmű vagy a jövedelmi alsó-középréteghez tartozó háztartások támogatására való összpontosítás a rosszul ellátott földrajzi területeken**

— a tömegközlekedési szolgáltatások javítása és autóbuszos/távolsági autóbuszos/vasúti vonalak indítása túlnyomórészt alacsony jövedelmű elővárosi, városkörnyéki és vidéki területeken,

— tömegközlekedési infrastruktúra építése túlnyomórészt alacsony jövedelmű területeken; mobilitási csomópontok a tömegközlekedés, a megosztott mobilitás, a kerékpározás és a gyaloglás közötti váltás és összeköttetések elősegítése érdekében túlnyomórészt elővárosi, városkörnyéki és vidéki területeken, összekapcsolva ezeket a városközpontokkal.

2. **A kiszolgáltatott csoportok támogatására való összpontosítás**

— támogatott, egyedi igény szerinti háztól házig történő szállítás vagy igényre reagáló kibocsátásmentes tömegközlekedési szolgáltatások kiszolgáltatott csoportok számára,

— helyi tömegközlekedési utalványprogramok és megosztott mobilitási előfizetések (beleértve a kerékpárokat, e-kerékpárokat és robogókat) a kiszolgáltatott csoportok számára,

— a tömegközlekedés hozzáférhetőségének javítása a fogyatékossággal élő személyek számára rámpák, felvonók és audiohirdetések telepítésével,

— biztonságos kerékpársávok, biztonságos kerékpártárolók és kerékpármegosztó állomások, valamint iskolák, ifjúsági központok és egyetemek közelében kialakítandó biztonságos kerékpárlezáró létesítmények építése,

— a kibocsátásmentes járművek esetében szociális lízingrendszerek háztartások, mikrovállalkozások és más, kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára, a megfelelő töltőinfrastruktúrával együtt.

3. **A (mindenki számára elérhető) tömegközlekedés fejlesztésének ötvözése a kiszolgáltatott csoportokat célzó pénzügyi támogatási rendszerekkel**

— kibocsátásmentes buszok vagy vasúti járművek ([3]) vásárlása a rosszul ellátott városi, elővárosi és városkörnyéki kerületekben, utalványokkal/digitális mobilitási pénztárcákkal kombinálva a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára,

— kibocsátásmentes, igény szerinti közlekedési szolgáltatások létrehozása megfelelő tömegközlekedési szolgáltatásokkal vagy az utolsó láncszemet jelentő összeköttetéssel nem rendelkező területeken, lehetőség szerint utalványokkal/digitális mobilitási pénztárcákkal kombinálva a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára,

([1]) Kiegészítés az Európai Bizottság kiadványához (Európai Bizottság: Éghajlat-politikai Főigazgatóság, 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 investments* (A Szociális Klímaalap végrehajtásának támogatása – Feljegyzés a költséghatékony intézkedések és beruházások bevált gyakorlatairól), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067), valamint a szociális klímatervekre vonatkozó bizottsági iránymutatás, Európai Bizottság, A Bizottság közleménye – A szociális klímatervekre vonatkozó iránymutatás, C(2025) 881 final, 2025.3.5., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Az intézkedések és beruházások mindegyike támogatható a Szociális Klímaalap keretében.

([2]) Az egyes tagállamok helyzetétől függően.

([3]) Kibocsátásmentes könnyű vasúti járművek, amelyek korszerűsítés nélkül vagy minimális korszerűsítéssel lehetővé teszik a meglévő infrastruktúra használatát, valamint a nyújtott szolgáltatások gyakoriságának növelése.

— gyalogos és kerékpáros infrastruktúrába történő beruházások, kerékpármegosztási rendszerekkel és/vagy kerékpárok, elektromos kerékpárok és teherszállító kerékpárok vásárlásához, hosszú távú bérbeadásához és/vagy lízingjéhez nyújtott támogatásokkal kombinálva a kiszolgáltatott csoportok számára,

— támogatott kibocsátásmentes járműmegosztási rendszerek vagy bérlési programok az alacsony jövedelmű háztartások számára, a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrába való beruházással kombinálva.