Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/1021

2025 5 26

KOMISIJOS REKOMENDACIJA (ES) 2025/1021

2025 m. gegužės 22 d.

dėl transporto nepritekliaus: įperkamo, prieinamo ir socialiai teisingo judumo užtikrinimas

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 292 straipsnį,

kadangi:

(1) pagal Europos socialinių teisių ramsčio 20 principą ([1]) kiekvienas turi teisę naudotis esminėmis paslaugomis, įskaitant transportą, ir paramą naudotis tomis paslaugomis galėtų gauti tie, kuriems jos reikia. Transportas taip pat sudaro sąlygas įsitraukti į kitas veiklas, kurios yra labai svarbios aktyviam dalyvavimui visuomenės gyvenime ir darbo rinkoje, pavyzdžiui, užimtumas, sveikatos priežiūra ir švietimas. Tokiomis aplinkybėmis transporto nepriteklius, ypač pažeidžiamų grupių, kelia vis didesnį susirūpinimą, nes atima galimybę naudotis tomis paslaugomis, taigi prisideda prie socialinės atskirties;

(2) Konkurencingumo kelrodyje ([2]) nurodoma, kad adekvati transporto infrastruktūra yra ES konkurencingumo prielaida, konkrečiai naudinga logistikai, gamybai „pačiu laiku“ ir žmonių, prekių ir paslaugų judėjimui. Tyrimų duomenys taip pat rodo, kad transportas atlieka itin svarbų vaidmenį skatinant ekonominę plėtrą, gerovę ir socialinį sąžiningumą, nes padeda pasiekti kokybiškas darbo vietas, be kita ko, asmenims, kuriems gresia skurdas ir socialinė atskirtis, ir tam tikroms pažeidžiamoms visuomenės grupėms ([3]). Jis gali padėti didinti kartų tarpusavio teisingumą ir solidarumą;

(3) Socialinis klimato fondas įsteigtas siekiant spręsti ir švelninti problemas dėl galimo neigiamo paskirstomojo poveikio, kylančio naujoje apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemoje (ATLPS 2) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB ([4]) į ES anglies dioksido rinkas įtraukus pastatus ir kelių transportą. Tikimasi Socialiniame klimato fonde 2026–2032 m. laikotarpiu sutelkti 86,7 mlrd. EUR lėšų pažeidžiamiems namų ūkiams, transporto naudotojams ir labai mažoms įmonėms, ypač kenčiančioms nuo energijos ir transporto nepritekliaus, remti. Kad gautų šį finansavimą, valstybės narės iki 2025 m. birželio 30 d. turi pateikti savo nacionalinius socialinius klimato planus ir pakankamai pasiekti atitinkamas tarpines ir siektinas reikšmes. Šia rekomendacija siekiama remti valstybių narių darbą;

(4) valstybės narės gali naudotis Socialinio klimato fondo parama struktūrinėms priemonėms ir investicijoms, kuriomis siekiama didinti energijos vartojimo efektyvumą ir dekarbonizuoti pastatus, taip pat skatinti netaršaus judumo sprendimus, su sąlyga, kad šios iniciatyvos būtų iš esmės skirtos pažeidžiamiems namų ūkiams, labai mažoms įmonėms ar transporto naudotojams remti. Tinkamos finansuoti su transportu susijusios priemonės ir investicijos apima skatinimą naudotis įperkamu prieinamu viešuoju transportu, paramą privatiems ir viešiesiems subjektams, įskaitant kooperatyvus, vystyti ir teikti darnų užsakomąjį judumą, judumo dalijantis transporto priemonėmis paslaugas ir aktyvaus judumo galimybes, galimybių naudotis visai netaršiomis transporto priemonėmis bei dviračiais gerinimą, įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros plėtrą ir paramą vystyti naudotų visai netaršių transporto priemonių rinką;

(5) Socialinio klimato fondo reglamento ([5]) 2 straipsnio 2 punkte reglamento tikslais pateikta pirmoji ir vienintelė Sąjungos mastu suformuluota transporto nepritekliaus apibrėžtis. Transporto nepriteklius – „padėtis, kai, atsižvelgiant į nacionalines ir teritorines aplinkybes, asmenys ir namų ūkiai negali padengti privataus ar viešojo transporto išlaidų arba jiems tai padaryti sunku, arba neturi ar turi ribotas galimybes naudotis transportu, būtinu norint pasinaudoti esminėmis socialinėmis ir ekonominėmis paslaugomis ir vykdyti tokią veiklą“;

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en?prefLang=lt.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_lt.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (OECD, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (Europos Sąjunga, 2022).
([4]) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/955, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1060, (OL L 130, 2023 5 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) remiantis Socialinio klimato fondo reglamente pateikta transporto nepritekliaus apibrėžtimi galima išskirti šiuos tris aspektus:

a) įperkamumas – asmenų ir namų ūkių gebėjimas įpirkti privataus ar viešojo transporto paslaugas;

b) transporto galimybių buvimas – transporto paslaugų egzistavimas ir jų teikimo dažnumas;

c) prieinamumas – asmenų ir namų ūkių pajėgumas per pagrįstą laiką pasiekti esminių socialinių ir ekonominių paslaugų teikimo bei veiklos vietą.

Ketvirtasis aspektas – transporto sistemos adekvatumas – yra naudingas apibūdinant sistemos tinkamumą naudoti, nors į oficialią apibrėžtį neįeina. Adekvatumas apima įvairius papildomus elementus, tokius kaip patikimumas, tinkamumas žmonėms, kurie naudojasi transportu darbo ir (arba) priežiūros tikslais (pvz., vyksta į darbo vietas ir iš jų, veža vaikus), transporto sistemos sauga ir saugumas, galimybė ja naudotis ne pagrindinėmis transporto valandomis ir tai, ar transporto sistema yra bekliūtė ir ar informacija apie kelionės galimybes yra plačiai prieinama ([6]);

(7) transporto nepritekliaus priežastis lemia mažos pajamos ir kitos sisteminės kliūtys, kaip antai negalėjimas gauti įperkamo būsto netoli darbo vietos, švietimo įstaigų ir esminių paslaugų teikimo vietų, geografinė izoliacija, viešojo ar privačiojo transporto nebuvimas ar ribotos galimybės juo naudotis arba konkretūs socioekonominiai, demografiniai ir fiziniai bruožai, dėl kurių galimybės asmenims naudotis adekvačiomis transporto paslaugomis yra ribotos;

(8) Komisijos tyrimo duomenimis, bendros transporto išlaidos yra didžiausios vidutinio gyventojų tankio vietovėse, galbūt dėl to, kad jose didesnė dalis gyventojų važinėja į darbą ir iš šių vietovių daugiau vykstama į miestus (pvz., darbo reikalais ar apsipirkti) ([7]). kaip nurodyta ES atokiausių regionų strategijoje ([8]), transportas atlieka itin svarbų vaidmenį atokiausiuose regionuose – nuošaliausiose ES vietose. Salos ir atokiausi regionai paprastai ypač kenčia nuo transporto nepritekliaus, be kita ko, gyventojams trūksta prieigos prie esminių socialinių ir ekonominių paslaugų, ten didelė priklausomybė nuo oro ir jūrų transporto ir vienas transporto rūšis sunkiau pakeisti kitomis ([9]);

(9) Eurostato duomenys ([10]) rodo, kad įpirkti automobilio negalinčių asmenų, kuriems gresia skurdas (žemiau 60 % ekvivalentinių pajamų medianos), dalis 2023 m. buvo nuo maždaug 6 % (5,5 % Italijoje, 6 % Kipre ir 6,2 % Maltoje) iki daugiau kaip 30 % (34,3 % Suomijoje, 34 % Rumunijoje ir 32,4 % Slovakijoje ir Vengrijoje). Padėtis labai skiriasi priklausomai nuo namų ūkio tipo. Dvylikoje valstybių narių daugiau kaip 30 % asmenų, turinčių išlaikomų vaikų ir gaunančių mažas pajamas, 2023 m. negalėjo įpirkti automobilio (44,4 % Slovakijoje, 43,4 % Vengrijoje);

(10) apskritai galima laikyti, kad mažas pajamas ir mažesnes vidutines pajamas gaunantiems asmenims ar namų ūkiams, išgalintiems naudotis viešuoju ar privačiu transportu, transporto nepriteklius gresia, jeigu transportui tenka didelė jų asmeninio biudžeto dalis (pavyzdžiui, daugiau kaip du kartus didesnė už šalies gyventojų medianą);

(11) transporto nepritekliaus prevencija ir mažinimas yra vienas iš transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) prioritetų. TEN-T infrastruktūra turi užtikrinti sklandų judumą ir prieinamumą visiems naudotojams, ypač tiems, kurie patiria transporto nepriteklių ar yra pažeidžiami;

([6]) Tai įtraukta į leidinį: European Commission: Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., *Final Report, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, October 2024.

([7]) European Commission, JRC Technical Report, Energy Poverty, *Transport Poverty and Living Conditions, an analysis of EU data and socioeconomic indicators*, 2022.

([8]) Europos Komisija, Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Pirmenybė žmonėms, tvaraus ir integracinio augimo užtikrinimas, ES atokiausių regionų potencialo atskleidimas“, COM(2022) 198 *final*, 2022 5 3.

([9]) Žemyninėje Europoje trumpųjų nuotolių skrydžius pakeisti kelionėmis traukiniu ar automobiliu yra lengviau negu atokiausiuose regionuose. Žr. Transporto ir turizmo komiteto užsakytą Europos Parlamento tyrimą *Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies*, PE 759.311, 2025 m. kovo mėn. (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) Komisijos ilgalaikėje Europos kaimo vietovių vizijoje ([11]) valstybės narės ir regionai raginami parengti kaimo vietovių darnaus judumo strategijas siekiant bendrojo tikslo sukurti „stipresnes, sujungtas, atsparias ir klestinčias kaimo vietoves iki 2040 m.“ Šiai vizijai įgyvendinti reikia pastangų išlaikyti ir gerinti įperkamas viešojo transporto paslaugas ir infrastruktūrą, pavyzdžiui, geležinkelius, vidaus vandenų kelius, kelius, įkrovimo ir degalų pildymo stoteles (kad būtų remiami netaršaus judumo sprendimai), dviračių takus, daugiarūšio transporto jungtis (aprėpiančias aktyvų judumą) ir trumpųjų nuotolių laivybos ir oro transporto jungtis;

(13) kaip nurodyta Komisijos paskelbtame Europos automobilių pramonės veiksmų plane ([12]), socialinės išperkamosios nuomos sistemos ([13]) gali padėti suteikti įperkamo ir netaršaus judumo sprendimų pažeidžiamiems transporto naudotojams ir galėtų būti finansuojamos lėšomis, kurios 2026–2032 m. laikotarpiu bus sutelktos Socialiniame klimato fonde. Be to, išspręsti vežimo pirma ir paskutine atkarpomis problemas nepakankamai aptarnaujamose bendruomenėse gali padėti bendrai naudojamos autonominės transporto priemonės, autonominiai švytuoklinio maršruto autobusai ir nuotoliniu būdu valdomos transporto priemonės ([14]);

(14) Komisija sudarė palankesnes sąlygas valstybėms narėms dalytis gerąja patirtimi apie ekonomiškai efektyvias priemones ir investicijas, įtrauktinas į socialinius klimato planus ([15]), ir viešų konsultacijų rengimą ([16]). Ji paskelbė su Socialinio klimato fondo įgyvendinimu susijusius rekomendacinius dokumentus ([17]), taip pat rekomendacijas su Socialinio klimato fondo gerosios praktikos pavyzdžiais, kurias parengė Judumo mieste ekspertų grupės Viešojo transporto ir judumo dalijantis transporto priemonėmis pogrupis ([18]);

(15) formuluojant politikos prioritetus, nustatant pagrindinius paramos gavėjus ir stebint politikos tikslų įgyvendinimo pažangą itin svarbu rinkti politikai aktualių rodiklių duomenis. Atlikti šį procesą gali padėti keli Eurostato parengti rodikliai, pagal juos galima palyginti rezultatus visoje ES, remiantis esamomis rezultatų suvestinėmis ir stebėsenos sistemomis, kaip antai socialinių rodiklių suvestine ([19]), taip pat kitais patikimais duomenimis, kuriais dalijamasi per reguliarias Tarybos rekomendacijos dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo ([20]) pažangos peržiūras;

(16) Europos teisingos pertvarkos observatorija, kuri pradės veikti 2026 m., imsis tolesnių veiksmų pagal Tarybos rekomendaciją dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo ([21]) ir sieks stiprinti patikimų duomenų apie žaliosios pertvarkos sąžiningumo aspektus bazę. Observatorijoje bus rengiami ir sujungiami aktualūs duomenys, sudaromi standartizuoti rodikliai, renkami geriausios praktikos pavyzdžiai ir palengvinamas dalijimasis duomenimis apie aktualias tendencijas ir politiką, be kita ko, apie transporto nepriteklių ir pažeidžiamas grupes;

([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]) Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final*, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Žr., pavyzdžiui, apie Prancūzijos socialinės išperkamosios nuomos sistemą 3.6.3 skirsnyje dokumente European Commission: Directorate-General for Climate Action, 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*, Publications Office of the European Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Žr. Europos aplinkos agentūros 2022 m. Transporto ir aplinkos ataskaitą, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) European Commission: Directorate-General for Climate Action, 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*, Publications Office of the European Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) European Commission: Directorate-General for Climate Action, Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans*, Publications Office of the European Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Europos Komisija, Komisijos pranešimas „Socialinių klimato planų gairės“, C(2025) 881 *final*, 2025 3 5, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202501597.

([18]) Judumo mieste ekspertų grupės viešojo transporto ir judumo dalijantis transporto priemonėmis pogrupis, 2024 m. birželio 10 d., https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) 2022 m. birželio 16 d. Tarybos rekomendacija dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo, 2022/C 243/04 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004).

(17) kadangi transporto nepritekliaus problema siejasi su įvairiomis politikos sritimis, ji negali būti sprendžiama atskirai. Rengiant pažeidžiamoms grupėms skirtas priemones itin svarbu laikytis tarpsektorinio požiūrio, pavyzdžiui, susiejant socialinio būsto plėtrą su adekvačios, įperkamos ir tvarios transporto infrastruktūros teikimu,

REKOMENDUOJA VALSTYBĖMS NARĖMS:

I skirsnis. *Suformuoti strateginį požiūrį į kovą su transporto nepritekliumi ir jo prevenciją*

1. Integruoti transporto nepriteklių į esamas kovos su skurdu ir sektorių (pvz., energetikos) nacionalines ir regionines strategijas ir nustatyti aiškiai apibrėžtus ir išmatuojamus tikslus, praktinius įgyvendinimo planus su tarpiniais tikslais, aiškiomis atsakomybės sritimis ir ilgam laikui pakankamais ištekliais. Bendrasis tikslas turėtų būti transporto nepritekliaus prevencija ir mažinimas, kartu tausojant aplinką, laikantis sutartų klimato srities tikslų ir išlaikant ekonominį gyvybingumą. Galima siekti suderinimo su Reglamente (ES) 2023/955 nustatytu socialinių klimato planų pagal Socialinio klimato fondo tvarką rengimo procesu, Tarybos rekomendacija dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo ir darnaus judumo mieste planų rengimo gairėmis ([22]) ir iš jų semtis įkvėpimo. Svarbūs šio proceso etapai:

   a) nustatyti pažeidžiamas transporto nepriteklių patiriančias grupes remiantis prieinamais duomenimis ir žiniomis apie pagrindinę transporto nepritekliaus priežastį (-is) nacionalinėse teritorijose, atsižvelgiant į visus transporto nepritekliaus aspektus;

   b) nustatyti ir analizuoti problemas ir atlikti tarpdisciplinį planavimo procesą, kuriame dalyvaujant suinteresuotiesiems subjektams ir visuomenei, ir ypač daug dėmesio skiriant regionų ir vietos valdžios institucijoms ir atstovams, vyktų išsamus ir skaidrus viešų konsultacijų ir suinteresuotųjų subjektų įtraukimo procesas, visuose etapuose aktyviai įtraukiantis tikslines grupes;

   c) nustatyti tinkamas priemones ir investicijas, susietas su išmatuojamomis transporto nepritekliaus laipsniško panaikinimo tarpinėmis ir siektinomis reikšmėmis bei terminais, pasinaudojant priemonių ir reformų paskirstomojo poveikio vertinimais ([23]);

   d) Įgyvendinti priemones ir investicijas ir viešai stebėti jų įgyvendinimą. Vertinti pažangą pagal įvairius veiklos rezultatų rodiklius ir galbūt adaptuoti politiką, jei reikia, naudojantis esamais valdymo procesais, rezultatų suvestinėmis ir rodikliais.

2. Užtikrinti suderinamumą ir sinergiją su Tarybos rekomendacijos dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo įgyvendinimu ir reguliariomis jos pažangos peržiūromis. Rengiant minimaliųjų pajamų gavėjų įtraukties planus ([24]) atsižvelgti į transporto poreikius.

3. Užtikrinti derėjimą su planuojamomis priemonėmis ir investicijomis bei įsipareigojimais, prisiimtais pagal įvairias susijusias programas ir planus, pavyzdžiui, pagal ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus, sanglaudos politikos programas, teritorinius teisingos pertvarkos planus, nacionalinius energetikos ir klimato srities veiksmų planus, ilgalaikes pastatų strategijas ir nacionalinius pastatų renovacijos planus, taip pat socialinius klimato planus.

4. Įgalinti vietos ir regioninio lygmenų subjektus ir stiprinti jų pajėgumus nustatyti, parengti ir įgyvendinti tinkamas priemones ir investicijas, tuo tikslu suteikiant jiems galimybių gauti mokymą, priemonių ir tinkamų išteklių. Šie subjektai atlieka itin svarbų vaidmenį pritaikant sprendimus prie konkrečių jų bendruomenių poreikių ir užtikrinant veiksmingą įgyvendinimą vietos lygmeniu.

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

([23]) Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Geresnis valstybių narių politikos paskirstomojo poveikio vertinimas“, COM(2022) 494 *final*, 2022 9 28 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709).

([24]) 2023 m. sausio 30 d. Tarybos rekomendacija dėl pakankamų minimalių pajamų, kuriomis užtikrinama aktyvi įtrauktis (2023/C 41/01).

5. Dalytis gerosios praktikos pavyzdžiais, įgyta patirtimi ir informacija apie priemonių poveikį įvairioms pažeidžiamoms grupėms, kad būtų skatinamas tarpusavio mokymasis ir didinamas intervencinių priemonių veiksmingumas visoje ES, be kita ko, prisidedant prie būsimos Europos teisingos pertvarkos observatorijos veiklos.

II skirsnis. *Politikos planavimas*

6. Nustatyti, kas laikytina pakankamu įperkamo transporto prieinamumo lygiu kiekviename regione ir vietos lygmeniu, užtikrinant, kad būtų suderinti esminių socialinių ir ekonominių paslaugų erdvinis pasiskirstymas ir teikiamos transporto galimybės bei infrastruktūra.

7. Semtis įkvėpimo iš Komisijos ir EBPO Tarptautinio transporto forumo parengtos prieinamumo sistemos, kuri grindžiama i) prieinamumu, kuris apibrėžiamas kaip bendras per nustatytą laiką galimų pasiekti kelionės krypčių skaičius, ii) artumu, kuris nurodomas kaip kelionės krypčių, esančių nustatytu atstumu, skaičius, ir iii) transporto veiksmingumu, kuris traktuojamas kaip prieinamumo ir artumo santykis, palyginant gyventojų, kuriems prieinamas transportas, populiaciją su apylinkės gyventojų populiacija ([25]). Nustatant investicijų į infrastruktūrą prioritetus, įtraukti keliones daugiarūšiu transportu, pavyzdžiui, tokias, kuriose kelionės autobusu derinamos su kelionėmis traukiniu. Įvertinti, taip pat atsižvelgiant į transporto įperkamumo aspektus, ar reikia gerinti esamą infrastruktūrą, plėtoti arba statyti naują infrastruktūrą arba gerinti daugiarūšį susisiekimą, pavyzdžiui, į traukinių stotis vedančiais dviračių takais ar autobusais, vežančiais į traukinių stotis.

8. Remti ir skatinti miestų ir priemiestinių zonų vietos valdžios institucijas, kad rengiant ir įgyvendinant darnaus judumo mieste planus (DJMP) būtų sprendžiama transporto nepritekliaus problema. Apsvarstyti poreikį kaimo ir atokiuose regionuose, kurių neapima darnaus judumo mieste planai, taikyti panašius judumo sprendimų planavimo metodus.

9. Apsvarstyti poreikį šalinti reikšmingus duomenų trūkumus reguliariai ir sistemingai renkant duomenis ([26]) ir padarant rezultatus viešai prieinamus valdžios duomenų platformose įvairiais valdžios lygmenimis. Apsvarstyti galimybę bent NUTS 3 ([27]) lygmeniu parengti ir naudoti suskirstytus rodiklius ir duomenis, be kita ko, pagal lytį ir pajamas, kartu su geoerdviniais rodikliais (žr. I priede pateiktus pavyzdžius), apimančiais transporto tinklų buvimą ir prieinamumo aspektą (esminių socioekonominių paslaugų vieta).

10. Kuo labiau padidinti turimų nacionalinio finansavimo ir ES finansavimo priemonių, kuriomis finansuojama transporto infrastruktūra ir transporto paslaugos, mažinančios transporto nepriteklius ir kartu skatinančios darnų judumą visoje ES, efektyvumą. Šiame kontekste apsvarstyti turimus išteklius, investavimo terminus, vietos gyventojų poreikius ir su įvairių rūšių transportu susijusias kaštus ir naudą.

11. Bendradarbiauti su kitomis valstybėmis narėmis derinant duomenų rinkimo politiką ir teikiant tarpvalstybinio susisiekimo galimybių, visų pirma pažeidžiamiems transporto naudotojams, taip pat skatinant, kad suinteresuotieji subjektai prisidėtų ir prie tarpvalstybinio masto iniciatyvų.

([25]) European Commission: Directorate-General for Regional and URBAN Policy, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Publications Office of the European Union, 2021, Inforegio - Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail. Dėl kelių transporto žr. European Commission, *Road Transport Performance in Europe*, 2018, Inforegio - Road transport performance in Europe.

([26]) Šiuo atžvilgiu svarbūs elementai yra, pavyzdžiui, viešojo transporto stotelių vieta ir viešojo transporto tvarkaraščiai (reisų dažnumas), važinėjimo į darbą laikas pagal tikralaikius duomenis (visų pirma eismo srautų piko valandomis), dažniausios kelionės vietos lygmeniu, duomenys apie kelių tinklą, duomenys apie automobilių nuosavybę, dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūrą, taip pat duomenys apie esminių socioekonominių paslaugų teikimo vietą. Būtų geriausia, kad iš duomenų būtų galima gauti informacijos apie visų rūšių transporto tendencijų padėtį, taip pat apie priežastis, dėl kurių konkrečioje geografinėje vietovėje pasirenkama konkreti transporto rūšis, ir apie transporto rūšių integracijos lygį (daugiarūšiškumą).

([27]) NUTS 3 lygio regionas yra teritorinis vienetas, apibrėžtas 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1059/2003 dėl bendro teritorinių statistinių vienetų klasifikatoriaus (NUTS) nustatymo.

III skirsnis. *Politikos formavimas*

12. Remiantis patikimais atitinkamų priemonių ir politikos paskirstomojo poveikio vertinimais, teikti pirmenybę priemonėms, naudingoms asmenims ir namų ūkiams, kurie daugiausia patiria transporto nepriteklių.

13. Tikslinės paramos priemonės gali, pavyzdžiui, būti orientuotos į mažas ar mažesnes vidutines pajamas gaunančius namų ūkius nepakankamai aptarnaujamose geografinėse vietovėse, o kartu nepalikti nuošalyje pažeidžiamų grupių labiau pasiturinčiose vietovėse, pavyzdžiui, dideliuose miestuose. Kitas variantas yra orientuoti paramą į konkrečių kategorijų pažeidžiamus asmenis, ypač tuos, kurie yra priklausomi nuo motorizuoto iškastiniu kuru varomo transporto ir kurie visai negali pasiekti įperkamų ir adekvačių viešojo transporto galimybių arba kurių teritorijoje tokių paslaugų siūloma nepakankamai arba ribotai. Kita galimybė – (visiems atviros) viešojo transporto sistemos patobulinimus derinti su sumažintomis kainomis ar viešojo transporto kuponais pažeidžiamoms grupėms (žr. II priedą, kuriame kaip pavyzdžiai nurodytos kai kurios priemonės ir investicijos, taip pat žr. Komisijos gaires dėl socialinių klimato planų). Taip galima gerinti bendrą transporto pasiūlą visų labui ir lengviau pasiekti masto ekonomiją.

14. Užtikrinti, kad priemonės būtų taikomos ne tik automobilius ar dviračius turintiems asmenims, bet apimtų ir vietos transporto sektoriaus bei jo infrastruktūros dekarbonizaciją. Atsižvelgti į visų formų judumą: daugiarūšį viešąjį transportą, taip pat naujas paslaugas, grindžiamas pakeleivių vežimu, dalijimusi automobiliu (galbūt įskaitant autonomines transporto priemones), ir judumo dalijantis transporto priemonėmis paslaugas, įskaitant mikrojudumą, užsakomąsias paslaugas ir aktyvų judumą (ėjimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu).

15. Vadovautis geroji patirtimi ir veiksmų prioritetais, išdėstytais neseniai paskelbtame Komisijos komunikate dėl įmonių transporto priemonių parkų dekarbonizacijos ([28]), kurie gali paspartinti visai netaršių įmonių transporto priemonių apyvartą ir taip prisidėti prie didelės naudotų transporto priemonių rinkos atsiradimo.

16. Apsvarstyti galimybę pažeidžiamiems transporto naudotojams ir pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms suteikti prieigą prie naujų ir naudotų visai netaršių transporto priemonių, taikant tokias priemones kaip socialinės išperkamosios nuomos sistemos ir kartu diegiant įkrovimo infrastruktūrą. Kuriant visai netaršių transporto priemonių nuomos ar išperkamosios nuomos pažeidžiamoms grupėms sistemas būtų galima atsižvelgti į tokius veiksnius kaip pajamų dydis, viešojo transporto ir judumo dalijantis transporto priemonėmis paslaugų buvimas ir prieinamumas, taip pat vidutinė važinėjimo į darbą trukmė bei atstumai.

17. Skatinti naudotis esamu tvariausių rūšių transportu ir kartu užtikrinti, kad tai atitiktų tikslinių grupių kasdienius poreikius. Viešajam transportui teikti pirmenybę prieš neaktyvų individualų judumą, mažinant priklausomybę nuo asmeninių automobilių. Remti viešojo transporto jungčių gerinimą miestuose, taip pat susisiekimą su kaimo, periferinėmis ir atokiomis vietovėmis. Skubią paramą orientuoti į transporto nepriteklių patiriančias grupes, bet politiką planuoti atsižvelgiant į platesnius transporto poreikius. Taip bus ne tik sprendžiama transporto nepritekliaus problema, bet apskritai gerinamas susisiekimas, mažinamas išmetamas CO_2 ir oro teršalų kiekis, sumažės spūsčių, eismo įvykių ir triukšmo, be to, atsivers perspektyvi alternatyva visoms gyventojų grupėms.

18. Reikėtų padidinti masinio kolektyvinio transporto pasiekiamumo zonas, derinant jį su autobusais, taip pat užsakomaisiais švytuoklinio maršruto autobusais, judumo dalijantis transporto priemonėmis sprendimais (tokiais kaip bendrai naudojamos transporto priemonės, elektriniai dviračiai, elektriniai paspirtukai, taip pat bendrai naudojamos autonominės transporto priemonės ir bendrakeleivių vežimas vienu automobiliu), paslauginiu judumu ir aktyviu judumu.

19. Dėl vietos ir regioninio viešojo transporto paslaugų, kurios nėra komerciškai perspektyvios, reikėtų apsvarstyti, ar sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis, numatant tinkamas kompensacijas transporto vežėjams, kad būtų užtikrintas adekvatus paslaugų, kuriomis tenkinamas viešųjų paslaugų poreikis, teikimas ([29]). Apsvarstyti galimybę nepakankamai aptarnaujamose vietovėse teikti paramą užsakomosioms paslaugoms, kaip antai kolektyviniam kelių transportui ar dalijimuisi taksi, ypač retai gyvenamose vietovėse. Skatinti vežėjų patekimą į rinką mažinant administracines ar kitas teisines kliūtis teikti paslaugas, kad didėtų pasirinkimas, gerėtų prieinamumas ir mažėtų kainos naudotojams, ypač pažeidžiamiems.

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

([29]) Atsižvelgiant į Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų, kuriame nustatytas principas, kad dėl sausumos transporto viešųjų paslaugų sutarčių turi būti skelbiami konkursai.

20. Apsvarstyti galimybę išbandyti bendrai naudojamų autonominių transporto priemonių, autonominių švytuoklinio maršruto autobusų ir nuotoliniu būdu valdomų transporto priemonių diegimą, kad būtų užtikrintas įperkamas ir veiksmingas transportas nepakankamai aptarnaujamose bendruomenėse ir būtų sprendžiama pirmosios ir paskutinės atkarpos problema, be kita ko, užtikrinant tinkamas tokių paslaugų teikimo teisines sąlygas.

21. Sudaryti palankesnes sąlygas daugiau naudotis dviračiais, elektriniais dviračiais ir panašiais mikrojudumo sprendimais, taip pat vaikščioti (tvarkant vaikščiojimo infrastruktūrą). Reikėtų sukurti saugų, apsaugotą ir patogų dviračių eismo infrastruktūros tinklą, apimantį dviračių stovėjimo vietas ir susijusias paslaugas (tokias kaip dalijimosi dviračiais sistemos), kuris mažų pajamų vietoves sujungtų su atitinkamomis kelionių kryptimis. Reikėtų apsvarstyti galimybę subsidijuoti dviračių, elektrinių dviračių ir krovininių dviračių pirkimą arba išperkamąją nuomą remiant mažas pajamas gaunančius transporto naudotojus.

22. Užtikrinti, kad formuojant ir įgyvendinant politiką būtų atsižvelgiama į lyčių lygybę ([30]), įtraukumą, viešojo transporto ir dalijimosi transporto priemonėmis paslaugų įperkamumą ir prieinamumą, be kita ko, neįgaliesiems ar riboto judumo keleiviams. Atsižvelgti į sudėtingesnius įvairių socialinių grupių, visų pirma asmenų, kurie neišgali įsigyti asmeninio automobilio, ir asmenų, turinčių priežiūros pareigų, judumo modelius (pvz., daugelio transporto rūšių naudojimą) ir poreikius. Visada reikėtų apsvarstyti galimybę suteikti viešojo transporto ar aktyvaus judumo sprendimus svarbiausioms darbo vietoms pasiekti, ypač ten, kur dirba daug mažas pajamas gaunančių asmenų.

23. Remti transporto priemones ir investicijas adekvačia plačiai veikiančia skaitmenine infrastruktūra, visų pirma atokiose ir kaimo vietovėse. Diegti novatoriškas paslaugas (kai aktualu), kaip antai judumo biudžetus, kaip tikslinė parama pažeidžiamiems naudotojams teikiamus per paslauginio judumo programėles ar skaitmenines piniginės. Papildyti skaitmeninius sprendimus neskaitmeninėmis alternatyvomis, kad informacija ir paslaugos būtų prieinamos ir tiems vartotojams, kurių skaitmeninis raštingumas menkas ar prieiga prie interneto ribota. Sudaryti palankesnes sąlygas plėtoti ir populiarinti transporto paslaugas, kurios integruoja skaitmenines technologijas, kad būtų užtikrintas platesnis kelionės galimybių pasirinkimas ir sutrumpėtų laukimo laikas, kelionės laikas ar transporto išlaidos.

24. Tinkamais ryšių kanalais didinti informuotumą apie visas kovos su transporto nepritekliumi priemones, siekiant užtikrinti, kad numatytieji paramos gavėjai sužinotų apie transporto nepritekliaus mažinimo priemones ir būtų raginami jomis naudotis. Užmegzti ryšius su pilietinės visuomenės organizacijomis, visų pirma atstovaujančiomis grupėms, kurioms gresia transporto nepriteklius, siekiant jas įtraukti į informuotumo didinimo kampanijas. Siekti keisti visuomenės požiūrį į darnųjį transportą, kad tokios galimybės būtų priimtinesnės ir prieinamesnės visoje šalyje.

Priimta Briuselyje 2025 m. gegužės 22 d.

Komisijos vardu
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komisijos narys

([30]) Praktinės priemonės, tokios kaip lygybės aspekto integravimo transporto srityje žinynas, gali padėti valdžios institucijoms ir transporto sektoriaus suinteresuotiesiems subjektams tai įgyvendinti praktikoje. European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport*, Publications Office of the European Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

I PRIEDAS

TRANSPORTO NEPRITEKLIAUS RODIKLIŲ PAVYZDŽIAI

1. **EUROPOS KOMISIJA, UŽIMTUMO, SOCIALINIŲ REIKALŲ IR ĮTRAUKTIES GENERALINIS DIREKTORATAS, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. *ET AL.*, GALUTINĖ ATASKAITA. TRANSPORTO NEPRITEKLIUS: APIBRĖŽTYS, RODIKLIAI, LEMIAMI VEIKSNIAI IR MAŽINIMO STRATEGIJOS. 2024 M. SPALIO MĖN.** ([1])

1) Transporto įperkamumui skirti rodikliai

   a) Gyventojų, priverstų būti be automobilio, dalis pagal pajamų grupę ir namų ūkio tipą įvairiose gyventojų grupėse

   b) Gyventojų, kuriems viešojo transporto bilietai yra „per brangūs“, dalis (taip pat prieinami duomenys pagal urbanizacijos laipsnį: miestuose, miesteliuose ir priemiesčiuose, kaimo vietovėse ir įvairiose gyventojų grupėse)

   c) Namų ūkių populiacijos dalis, nustatyta pagal 6 % ir 2M rodiklius ([2]), rodančius transporto įperkamumą (taip pat prieinami duomenys pagal urbanizacijos laipsnį: miestuose, miesteliuose ir priemiesčiuose ir pagal gyventojų grupes)

   d) Transportui (transporto įrangos eksploatavimui ir transporto paslaugoms) išleidžiamų disponuojamųjų pajamų procentinė dalis (taip pat prieinami duomenys pagal išlaidų decilius)

2) Transporto galimybių buvimui skirti rodikliai

   a) Gyventojų, kurie patiria materialinį ir socialinį nepriteklių ir turi automobilį, dalis

   b) Gyventojų, kuriems artimiausia viešojo transporto stotelė yra „per toli“, dalis (taip pat prieinami duomenys pagal urbanizacijos laipsnį: miestuose, miesteliuose ir priemiesčiuose, kaimo vietovėse)

   c) Gyventojų, kuriems „labai sunku“ naudotis viešuoju transportu, dalis visoje gyventojų populiacijoje ir kaimo gyventojų populiacijoje

3) Transporto prieinamumui skirti rodikliai

   — Aktyvių gyventojų, kurie daugiau kaip 30 minučių praleidžia važinėdami į darbą (į vieną pusę), dalis, pagal urbanizacijos laipsnį

4) Transporto adekvatumui skirti rodikliai

   — Gyventojų, manančių, kad riboto judumo asmenims naudotis viešuoju transportu yra pernelyg sudėtinga, dalis

2. **PAPILDOMŲ NAUDINGŲ RODIKLIŲ, KURIE GALĖTŲ BŪTI PARENGTI ARBA JAU EGZISTUOJA, PAVYZDŽIŲ NEBAIGTINIS SĄRAŠAS**

Įperkamumo aspektas

   a) Rodiklis LIHC (angl. *low income, high cost* – mažos pajamos, didelės išlaidos), pagal kurį vertinama namų ūkių, kurių transporto išlaidos viršija nacionalinę medianą ir kuriems gresia skurdas, dalis ([3])

([1]) European Commission: Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., Final Report, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, October 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en?prefLang=lt. *Šaltiniai:* 1 a) Eurostatas [ilc_mddu05], 1 b) Eurostatas [ilc_mdes13a], 1 d) Eurostatas [icw_aff_05], 2 c) *Eurofound* 2016 m. Europos gyvenimo kokybės tyrimo mikroduomenys, 3) Eurostatas [lfso_19plwk28].

([2]) 6 % riba – gyventojų, kurių išlaidos transportui viršija 6 % arba daugiau kaip du kartus viršija nacionalinę transporto išlaidų medianą ir kurių bendros išlaidos nesiekia nacionalinės medianos, dalis. 2M – neproporcingų išlaidų indeksas („2M“ reiškia, kad išlaidos du kartus didesnės už nacionalinę medianą). Namų ūkis laikomas pažeidžiamu transporto atžvilgiu, jei visų transportui skirtų išlaidų dalis yra daugiau kaip du kartus didesnė už nacionalinę medianą. Kitaip tariant, tai namų ūkiai, kurių socioekonominė padėtis lemia, kad jie neproporcingai daug išleidžia jų poreikius atitinkančiam judumo lygiui palaikyti.

([3]) Pirmesnio rodiklio ir asmenų, kuriems gresia skurdas ar socialinė atskirtis, rodiklio derinys pagal gimimo šalies grupę (18 metų ir vyresni gyventojai) (ilc_peps06n).

b) 10 % rodiklis (namų ūkių, kurių transporto išlaidos sudaro daugiau kaip 10 % grynųjų pajamų, procentinė dalis)

c) Asmenys, neišgalintys reguliariai naudotis viešuoju transportu, pagal amžių, lytį, užimtumo statusą ir pajamų grupę ([4])

d) Vartojimo išlaidų struktūra pagal vietovės urbanizacijos laipsnį ir individualaus vartojimo pagal paskirtį klasifikatorių (yra prieinami ir 2020 m. duomenys) ([5])

Transporto galimybių buvimo ir pagrindinių paslaugų prieinamumo aspektas

a) Mieste ir funkcinėje miesto zonoje viešuoju transportu vežamų keleivių skaičius per metus

b) Mieste ir funkcinėje miesto zonoje viešuoju transportu keleivio nuvažiuojamų kilometrų skaičius per metus

c) Dviračių stovėjimo vietų šalia viešojo transporto stotelių ir stočių skaičius mieste ir funkcinėje miesto zonoje

d) Vidutinis laikas, kurį trunka kelionė 3 km viešuoju transportu per miestą ir funkcinę miesto zoną piko ir ne piko valandomis

e) Gyventojai, galintys pėsčiomis pasiekti viešojo transporto stotelę (autobuso ar tramvajaus stotelę iki 500 m atstumu ir (arba) traukinio ar metro stotelę iki 1 km atstumu), – jau yra nustatyta miesto vietovėms ([6])

f) Dirbantys asmenys pagal važinėjimo į darbą laiką, išsilavinimo lygį ir vietovės urbanizacijos laipsnį ([7])

g) Gyventojų, kuriems susisiekimas geležinkeliu užtrunka iki 1,5 val., skaičius / gyventojų populiacija 120 km spinduliu × 100 ([8])

Taikoma ėjimui pėsčiomis, važiavimui dviračiu, viešajam transportui, vairavimui laisvame eismo sraute, vairavimui realiomis ar eismo spūsčių sąlygomis:

h) Asmenų ar paslaugų teikimo vietų, pasiekiamų keliaujant ne ilgiau kaip nustatytą konkretų laiką, skaičius (transporto tinklo lygmeniu arba agreguoti LAU / NUTS 3 lygio duomenys)

i) Gyventojų, kuriems bent N paslaugų teikimo vietų yra pasiekiamos ne ilgiau kaip per nustatytą laiką, dalis (LAU / NUTS 3 lygiu) (N – atitinkamų paslaugų teikimo vietų, į kurias reikėtų atsižvelgti, priklausomai nuo paslaugos, skaičius)

j) Kelionės iki artimiausių N paslaugų teikimo vietų ar asmenų laikas (transporto tinklo lygmeniu arba agreguoti LAU / NUTS 3 lygio duomenys)

k) Prieinamumo rodiklis FGT2 (Foster, Greer, Thorbecke), pagal kurį skaičiuojami asmenys, esantys žemiau iš anksto nustatytos transporto pakankamumo ribos ([9]), pasveriant pagal tai, kiek jiems trūksta pasiekiamumo per tam tikrą kelionės laiką (40–50 min.) (transporto tinklo lygmeniu arba agreguoti LAU / NUTS 3 lygio duomenys)

([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]) Žr. aštuntąją sanglaudos ataskaitą: Europos Komisija, Aštuntoji ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaita „Sanglauda Europoje iki 2050 m.“, 2021, 4.7 žemėlapis, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_lt.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]) Žr. European Commission: Directorate-General for Regional and URBAN Policy, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Publications Office of the European Union, 2021.
([9]) Žr. Science direct, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?*, Jean Ryan, Karel Martens, September 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Dėl transporto galimybių buvimo ir prieinamumo aspektų gali būti naudingi šie šaltiniai:

— Europos Komisija. Keleivinio geležinkelių transporto veiksmingumas Europoje: regioniniai ir teritoriniai keleivinio geležinkelių transporto prieinamumo rodikliai (2021) ([10])

— Dėl kelių transporto žr. Europos Komisija, Kelių transporto veiksmingumas Europoje (2018) ([11])

— Europos Komisija, Aštuntoji ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaita „Sanglauda Europoje iki 2050 m.“ (2021), žr. 4.7 žemėlapį ([12])

— Europos Komisija, Devintoji ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaita (2024) ([13])

— OECD Rural Studies, Getting to Services in Towns and Villages, *Preparing Regions for Demographic Change*, 2024, p. 13 ([14])

Vertinant **viešojo transporto tinklo kokybę ir pakankamumą**, įvairios viešojo transporto rūšys galėtų būti skirstomos į „kokybės kategorijas“ pagal tam tikros rūšies transporto kursavimo dažnį (pvz., kas mažiau nei 5 minutes, 5–10 minučių, 10–20 minučių ir t. t.) ir atstumą iki kitos stotelės naudojantis kiekvienos rūšies transportu ([15]).

Transporto adekvatumo aspektas

a) Metro stotelių, kuriose yra asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims skirtų priemonių, dalis

b) Viešojo transporto stotelių ir stočių, prieinamų asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, skaičius mieste ir funkcinėje miesto zonoje

c) Asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims prieinamų viešojo transporto priemonių mieste ir funkcinėje miesto zonoje skaičius, išskaidytas pagal transporto priemonių rūšis

([10]) European Commission: Directorate-General for Regional and URBAN Policy, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Publications Office of the European Union, 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_lt.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]) Žr. Austrijos pavyzdį, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

II PRIEDAS ([1])

PARAMA DARNIAM JUDUMUI: TIKSLINIŲ EKONOMIŠKAI EFEKTYVIŲ PRIEMONIŲ IR INVESTICIJŲ ([2]) PAVYZDŽIAI

1. **Orientacija į paramą mažas arba mažesnes vidutines pajamas gaunantiems namų ūkiams nepakankamai aptarnaujamose geografinėse vietovėse**

— Viešojo transporto paslaugų gerinimas ir vietinio ir (arba) tolimojo susisiekimo autobusų ir (arba) geležinkelių transporto linijų inicijavimas daugiausia priemiesčių, užmiesčių ir kaimo vietovėse, kuriose vyrauja mažos pajamos

— Viešojo transporto infrastruktūros statyba vietovėse, kuriose vyrauja mažos pajamos; judumo centrai, daugiausia priemiesčių, užmiesčių ir kaimo vietovėse, kurie padeda suderinti ir sujungti viešąjį transportą, judumą dalijantis transporto priemonėmis, važiavimą dviračiu ir ėjimą pėsčiomis ir sujungia šias teritorijas su miestų centrais

2. **Dėmesys pažeidžiamų grupių rėmimui**

— Subsidijuojamas specialus užsakomasis transportas nuo durų iki durų arba pagal paklausą teikiamos visai netaršaus viešojo transporto paslaugos pažeidžiamoms grupėms

— Vietos viešojo transporto ir judumo dalijantis transporto priemonėmis (įskaitant dviračius, elektrinius dviračius ir paspirtukus) abonementams įsigyti skirtų kuponų programos pažeidžiamoms grupėms

— Geresnis viešojo transporto prieinamumas asmenims su negalia, įrengiant rampas ir liftus ir naudojant garso pranešimus

— Saugių dviračių juostų, saugių dviračių stovėjimo vietų ir dalijimosi dviračiais punktų bei saugių užraktų prie mokyklų, jaunimo centrų bei universitetų įrengimas

— Visai netaršių transporto priemonių socialinės išperkamosios nuomos sistemos namų ūkiams, labai mažoms įmonėms ir kitiems pažeidžiamiems transporto naudotojams kartu su atitinkama įkrovimo infrastruktūra

3. **Viešojo transporto (visiems atviro) gerinimas, derinamas su finansinės paramos pažeidžiamoms grupėms programomis**

— Visai netaršių autobusų arba bėginių transporto priemonių ([3]) pirkimas nepakankamai aptarnaujamiems miesto, priemiesčių ir užmiesčių rajonams, derinamas su kuponais ir (arba) judumui skirtomis skaitmeninėmis piniginėmis pažeidžiamiems transporto naudotojams

— Visai netaršių užsakomųjų transporto paslaugų diegimas vietovėse, kuriose trūksta adekvačių viešojo transporto paslaugų, ar paskutinės atkarpos susisiekimo tikslais, galbūt tai derinant su kuponais ir (arba) judumui skirtomis skaitmeninėmis piniginėmis pažeidžiamiems transporto naudotojams

([1]) Papildantis Europos Komisijos leidinį (European Commission: Directorate-General for Climate Action, 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, Publications Office of the European Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067) ir Komisijos gaires dėl socialinių klimato planų, Europos Komisija, Komisijos pranešimas „Socialinių klimato planų gairės“, C(2025) 881 *final*, 2025 3 5, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Visos priemonės ir investicijos atitinka finansavimo Socialinio klimato fondo lėšomis reikalavimus.

([2]) Priklausomai nuo padėties kiekvienoje valstybėje narėje.

([3]) Visai netaršios lengvosios bėginės transporto priemonės, kurioms galima naudoti esamą infrastruktūrą be jokių modernizavimu ar tik minimaliai modernizavus ir kurias naudojant galima padidinti paslaugų teikimo dažnumą.

— Investicijos į pėsčiųjų ir dviračių eismo infrastruktūrą, derinamą su dalijimosi dviračiais sistemomis ir (arba) subsidijomis pažeidžiamoms grupėms, skirtomis dviračių, elektrinių dviračių ir krovininių dviračių pirkimui, ilgalaikei nuomai ir (arba) išperkamajai nuomai

— Subsidijuojamos dalijimosi visai netaršiomis transporto priemonėmis sistemos arba nuomos programos mažas pajamas gaunantiems namų ūkiams, derinamos su investicijomis į viešąją įkrovimo infrastruktūrą.