Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/1021

26.5.2025.

# KOMISIJAS IETEIKUMS (ES) 2025/1021

**(2025. gada 22. maijs)**

**par transporta nabadzību: kā nodrošināt ekonomiski pieejamu, piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

(1) Eiropas sociālo tiesību pīlāra ([1]) 20. princips paredz, ka ikvienam ir tiesības uz piekļuvi pamatpakalpojumiem, tai skaitā transporta pakalpojumiem, un ka cilvēkiem, kuriem tas ir nepieciešams, jānodrošina atbalsts, lai piekļūtu šādiem pakalpojumiem. Transports ļauj piekļūt arī citām aktivitātēm, kas ir būtiskas aktīvai līdzdalībai sabiedrībā un darba tirgū, piemēram, nodarbinātībai, veselības aprūpei un izglītībai. Šajā kontekstā transporta nabadzība rada arvien lielākas bažas, jo īpaši neaizsargātām grupām, jo tā apdraud piekļuvi minētajiem pakalpojumiem un tādējādi veicina sociālo atstumtību.

(2) Konkurētspējas kompasā ([2]) ir aprakstīts, ka pienācīga transporta infrastruktūra ir ES konkurētspējas priekšnoteikums, un tā it īpaši atbalsta loģistiku, ražošanu tieši laikā un cilvēku pārvietošanos un preču un pakalpojumu apriti. Pētījumi arī liecina, ka transportam ir ļoti būtiska nozīme ekonomikas attīstības, labklājības un sociālā taisnīguma veicināšanā, atbalstot to, ka var piekļūt kvalitatīvām darbvietām, t. sk. nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautas personas un konkrētas neaizsargātas sabiedrības grupas ([3]). Tas var palīdzēt veicināt paaudžu vienlīdzību un solidaritāti.

(3) Lai risinātu un mazinātu iespējamo negatīvo distributīvo ietekmi, ko var radīt ES oglekļa tirgu tvēruma attiecināšana arī uz ēkām un autotransportu ar jaunu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS2) saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK ([4]), tika izveidots Sociālais klimata fonds. Paredzams, ka fonds no 2026. līdz 2032. gadam piesaistīs 86,7 miljardus EUR, lai atbalstītu neaizsargātas mājsaimniecības, transporta lietotājus un mikrouzņēmumus, kurus īpaši skar enerģētiskā un transporta nabadzība. Lai piekļūtu šim finansējumam, dalībvalstīm līdz 2025. gada 30. jūnijam ir jāiesniedz savi nacionālie sociālie klimata plāni un apmierinoši jāsasniedz attiecīgie atskaites punkti un mērķrādītāji. Šis ieteikums domāts tam, lai dalībvalstis atbalstītu darbā.

(4) Dalībvalstis Sociālo klimata fondu var izmantot, lai atbalstītu strukturālus pasākumus un investīcijas energoefektivitātes uzlabošanas un ēku dekarbonizācijas nolūkā un lai veicinātu tīras mobilitātes risinājumus ar nosacījumu, ka šīs iniciatīvas galvenokārt ir vērstas uz neaizsargātām mājsaimniecībām, mikrouzņēmumiem vai transporta lietotājiem. Atbalsttiesīgi ar transportu saistīti pasākumi un investīcijas ietver ekonomiski pieejama un piekļūstama sabiedriskā transporta izmantošanas stimulēšanu, atbalstu privātām un publiskām struktūrām, t. sk. kooperatīviem, lai attīstītu un nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti pēc pieprasījuma, koplietošanas mobilitātes pakalpojumus un aktīvas mobilitātes iespējas, kā arī, lai atvieglotu piekļuvi bezemisiju transportlīdzekļiem un velosipēdiem, attīstītu uzlādes un uzpildes infrastruktūru un atbalstītu lietotu bezemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību.

(5) Sociālā klimata fonda regulas ([5]) 2. panta 2. punktā ir sniegta pirmā un vienīgā Savienības mēroga transporta nabadzības definīcija, ko izmanto regulā. Saskaņā ar to "transporta nabadzība" ir "personu un mājsaimniecību nespēja vai grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas vai tāda transporta piekļuves neesamība vai ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu".

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_lv.
([3]) "Economic Perspectives on Transport and Equality" (ESAO, 2011); "Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers" (ES, 2022).
([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 (OV L 130, 16.5.2023., 1. lpp., http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Attiecībā uz Sociālā klimata fonda regulā iekļauto transporta nabadzības definīciju var noteikt šādas trīs dimensijas:

a) ekonomiskā pieejamība: personu un mājsaimniecību spēja atļauties privāto vai sabiedrisko transportu;

b) transporta pieejamība: transporta pakalpojumu esība un biežums;

c) piekļūstamība: personu un mājsaimniecību spēja saprātīgā laikā sasniegt būtiskus sociālekonomiskos pakalpojumus un aktivitātes.

Ceturtā dimensija – "transporta sistēmas pienācīgums" – noder tam, lai raksturotu sistēmas izmantojamību, pat ja šis termins nav lietots oficiālajā definīcijā. "Pienācīgums" ietver dažādus papildu elementus, tādus kā transporta sistēmas uzticamība, piemērotība cilvēkiem, kuri to izmanto darbam un/vai aprūpes pienākumu veikšanai (piemēram, lai ceļotu uz darba vietu un no darba vietas un pārvadātu bērnus), drošums un drošība un tās pieejamība ārpus sastrēgumstundām, neraugoties uz to, vai tā ir bez šķēršļiem un informācija par ceļošanas iespējām ir plaši pieejama ([6]).

(7) Transporta nabadzības cēloņi ir saistīti ar zemiem ienākumiem un citiem sistēmiskiem šķēršļiem, piemēram, nav piekļuves ekonomiski pieejamiem mājokļiem darba vietas, izglītības iestāžu un pamatpakalpojumu tuvumā, ģeogrāfiska izolācija, nav vai ir ierobežoti pieejams sabiedriskais vai privātais transports vai ir īpašas sociālekonomiskas, demogrāfiskas un fiziskas iezīmes, kas ierobežo personu iespējas izmantot pienācīgus transporta pakalpojumus.

(8) Saskaņā ar Komisijas pētījumu lielākie kopējie transporta izdevumi ir reģionos ar vidēju iedzīvotāju blīvumu, un tas, iespējams, ir saistīts ar lielāku svārstmigrāciju un to, ka ir jāveic vairāk braucienu no šīm teritorijām uz lielpilsētām (piemēram, lai dotos uz darbu vai iepirkties) ([7]). Kā izklāstīts ES stratēģijā tālākajiem reģioniem ([8]), transportam ir izšķirīga nozīme tālākajos reģionos – ES nomaļākajās teritorijās. Transporta nabadzība parasti īpaši būtiski ietekmē salas un tālākos reģionus, tai skaitā saistībā ar iedzīvotāju piekļuvi sociālekonomiskajiem pamatpakalpojumiem, lielo atkarību no gaisa un jūras pārvadājumiem, kā arī transporta veidu zemāku aizstājamību ([9]).

(9) *Eurostat* dati ([10]) liecina, ka to cilvēku īpatsvars, kuri nevar atļauties automašīnu un kuriem ir nabadzības risks (ienākumi ir mazāki par 60 % no medianālā ekvivalentā ienākuma), 2023. gadā bija robežās no aptuveni 6°% (5,5 % Itālijā, 6 % Kiprā un 6,2 % Maltā) līdz vairāk nekā 30 % (34,3 % Somijā, 34 % Rumānijā un 32,4 % Slovākijā un Ungārijā). Situācija ievērojami atšķiras atkarībā no mājsaimniecības veida. 2023. gadā 12 dalībvalstīs automašīnu nevarēja atļauties vairāk nekā 30 % cilvēku ar apgādājamiem bērniem un zemiem ienākumiem (44,4 % Slovākijā, 43,4 % Ungārijā).

(10) Plašākā nozīmē personas vai mājsaimniecības ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, kuras var atļauties sabiedrisko vai privāto transportu, var uzskatīt par "pakļautām transporta nabadzības riskam", ja transports veido ievērojamu daļu no to privātā budžeta (piemēram, vairāk nekā divas reizes pārsniedz valsts iedzīvotāju vidējo rādītāju).

(11) Novērst un mazināt transporta nabadzību ir viena no Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) prioritātēm. Ar *TEN-T* infrastruktūru jānodrošina, lai bez problēmām varētu pārvietoties un piekļuve būtu visiem lietotājiem, it īpaši tiem, kuriem ir transporta nabadzība vai kuri ir neaizsargāti.

([6]) Sk. Eiropas Komisija: Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorāts, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. *et al.*, galīgais ziņojums, "Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies", 2024. gada oktobris.

([7]) Eiropas Komisija, JRC tehniskais ziņojums, "Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions, an analysis of EU data and socioeconomic indicators", 2022.

([8]) Eiropas Komisija, Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Cilvēki pirmajā vietā, ilgtspējīgas un iekļaujošas izaugsmes nodrošināšana, ES tālāko reģionu potenciāla atraisīšana", COM(2022) 198 final, 2022. gada 3. maijs.

([9]) Eiropas kontinentālajā daļā tuvos lidojumus var vieglāk nomainīt ar braucieniem ar vilcienu vai automašīnu nekā tālākos reģionos, sk. *TRAN* komitejas pasūtīto Eiropas Parlamenta pētījumu "Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies", PE 759.311, 2025. gada marts, 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) Komisijas ilgtermiņa redzējumā par Eiropas lauku apvidiem ([11]) dalībvalstis un reģioni tiek aicināti izstrādāt ilgtspējīgas lauku mobilitātes stratēģijas ar vispārēju mērķi līdz 2040. gadam izveidot tādus lauku reģionus, kas ir "spēcīgāki, savienoti, izturētspējīgi un pārtikuši". Šis redzējums prasa ieguldīt pūles, lai uzturētu un uzlabotu ekonomiski pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un infrastruktūru, kā dzelzceļš, iekšējie ūdensceļi, autoceļi, uzlādes un degvielas uzpildes stacijas bezemisiju mobilitātes risinājumu atbalstam, veloceļi, multimodāla transporta savienojumi, t. sk. aktīvā mobilitāte, un tuvsatiksmes kuģošana un gaisa transporta savienojumi.

(13) Komisijas Eiropas rūpniecības politikas rīcības plānā autobūves nozarei ([12]) norādīts, ka sociālās nomas shēmas ([13]) var palīdzēt nodrošināt ekonomiski pieejamus un tīrus mobilitātes risinājumus neaizsargātiem transporta lietotājiem, un tās varētu finansēt no līdzekļiem, ko Sociālais klimata fonds mobilizēs laikā no 2026. līdz 2032. gadam. Turklāt koplietotošanas bezvadītāja transportlīdzekļi, autonoma piepilsētas satiksme un tālvadāmi transportlīdzekļi var palīdzēt atrisināt "pirmās/pēdējās jūdzes" izaicinājumus nepietiekami apkalpotās kopienās ([14]).

(14) Komisija ir veicinājusi labas prakses apmaiņu starp dalībvalstīm attiecībā uz izmaksu ziņā lietderīgiem pasākumiem un investīcijām, kas jāiekļauj sociālajos klimata plānos ([15]), kā arī par sabiedriskās apspriešanas rīkošanu ([16]). Tā ir publicējusi norādījumu dokumentus, kas saistīti ar Sociālā klimata fonda apgūšanu ([17]), kā arī ieteikumu kopumu ar labas prakses piemēriem attiecībā uz Sociālo klimata fondu, ko izstrādājusi Ekspertu grupas pilsētmobilitātes jautājumos Sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes apakšgrupa ([18]).

(15) Lai varētu noteikt politiskās prioritātes, galvenos atbalsta saņēmējus un uzraudzīt progresu politikas mērķu sasniegšanā, ļoti svarīgi ir apkopot datus par politikai būtiskiem rādītājiem. Šajā procesā var palīdzēt vairāki *Eurostat* izstrādāti rādītāji, kas ļauj salīdzināt rezultātus visā ES, pamatojoties uz esošiem rezultātu pārskatiem un monitoringa sistēmām, piemēram, sociālo rezultātu pārskatu ([19]), kā arī citiem pierādījumiem, kas tiek iekļauti regulāros pārskatos par paveikto, īstenojot Padomes Ieteikumu par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos visiem ([20]).

(16) Eiropas Taisnīgas pārkārtošanās observatorija, kas sāks darboties 2026. gadā, veiks turpmākus pasākumus saskaņā ar Padomes Ieteikumu par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti ([21]), un tās mērķis ir stiprināt pierādījumu bāzi par zaļās pārkārtošanās taisnīguma aspektiem. Observatorija izstrādās un salīdzinās attiecīgos datus, izstrādās standartizētus rādītājus, apkopos paraugpraksi un atvieglos datu apmaiņu par attiecīgajām tendencēm un politiku, tai skaitā par transporta nabadzību un neaizsargātām grupām.

([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]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei", COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Sk., piemēram, Francijas sociālā līzinga shēma 3.6.3. punktā: Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, 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", Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Sk. Eiropas Vides aģentūras 2022. gada Transporta un vides ziņojumu, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, 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", Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, Gelibolyan, K., "Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans", Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Eiropas Komisija, Komisijas paziņojums, "Guidance on the Social Climate Plans", C(2025) 881 final, 2025. gada 5. marts, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Pilsētmobilitātes ekspertu grupas Sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes apakšgrupa, 2024. gada 10. jūnijs, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) Padomes Ieteikums (2022. gada 16. jūnijs) par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti (2022/C 243/04), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Tā kā transporta nabadzība ir saistīta ar dažādām politikas jomām, to nevar risināt izolēti. Izstrādājot neaizsargātām grupām paredzētus pasākumus, ir ļoti būtiski izmantot starpnozaru pieeju, piemēram, sasaistot sociālo mājokļu attīstību ar pienācīgas, ekonomiski pieejamas un ilgtspējīgas transporta infrastruktūras nodrošināšanu.

AR ŠO DALĪBVALSTĪM IESAKA RĪKOTIES ŠĀDI.

I iedaļa. *Stratēģiskas pieejas izstrāde transporta nabadzības apkarošanai un novēršanai*

1. Transporta nabadzības jautājumu integrēt valsts vai reģiona līmenī esošajās nabadzības novēršanas un nozaru (piemēram, enerģētikas) stratēģijās ar skaidri definētiem un izmērāmiem mērķiem, izmantojamiem īstenošanas plāniem ar atskaites punktiem, skaidriem pienākumiem un ilgtermiņā pietiekamiem resursiem. Vispārējam mērķim jābūt transporta nabadzības novēršanai un mazināšanai, vienlaikus ņemot vērā vides apsvērumus un saskaņotos klimata mērķus, kā arī ekonomisko dzīvotspēju. Iedvesmu var smelties no procesa, kurš izklāstīts Regulā (ES) 2023/955, ar ko izveido Sociālo klimata fondu, no Padomes Ieteikuma par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, kā arī no pamatnostādnēm par ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu izstrādi ([22]), un tiekties panākt saskaņotību ar tiem. Šajā procesā ir šādi svarīgi soļi:

   a) apzināt transporta nabadzības skartās neaizsargātās grupas, izejot no pieejamajiem datiem un transporta nabadzības pamatcēloņa(-ņiem) valstu teritorijās un ņemot vērā visas transporta nabadzības dimensijas;

   b) apzināt un analizēt problēmas un veikt starpnozaru plānošanu, iesaistot ieinteresētās personas un sabiedrību, ar īpašu uzsvaru uz reģionālajām un vietējām pašvaldībām un pārstāvjiem, izmantojot visaptverošas un pārredzamas sabiedriskās apspriešanas un ieinteresēto personu iesaistes procesu, visos posmos aktīvi iesaistot mērķgrupas;

   c) noteikt piemērotus pasākumus un investīcijas, kas sasaistīti ar izmērāmiem atskaites punktiem, mērķrādītājiem un termiņiem transporta nabadzības pakāpeniskai izskaušanai, izmantojot pasākumu un reformu distributīvās ietekmes novērtējumus ([23]);

   d) īstenot pasākumus un investīcijas un publiski uzraudzīt to īstenošanu; novērtēt progresu, pamatojoties uz vairākiem snieguma rādītājiem, un vajadzības gadījumā pielāgot politiku, ja vajadzīgs, izmantojot attiecīgi esošus pārvaldības procesus, rezultātu pārskatus un rādītājus.

2. Nodrošināt saskaņotību un sinerģiju ar īstenošanu un regulāru progresa pārskatīšanu saskaņā ar Padomes Ieteikumu par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti. Izstrādājot minimālā ienākuma atbalsta saņēmēju iekļaušanas plānus ([24]), ņemt vērā transporta vajadzības.

3. Nodrošināt saskaņotību ar plānotajiem pasākumiem un investīcijām un saistībām saskaņā ar dažādām saistītajām programmām un plāniem, piemēram, atveseļošanas un noturības plāniem, kohēzijas politikas programmām, taisnīgas pārkārtošanās teritoriālajiem plāniem, nacionālajiem enerģētikas un klimata plāniem, ilgtermiņa ēku stratēģijām un nacionālajiem ēku renovācijas plāniem, kā arī sociālajiem klimata plāniem.

4. Dot iespējas vietējiem un reģionālajiem dalībniekiem rīkoties un stiprināt to spēju noteikt, izstrādāt un īstenot piemērotus pasākumus un investīcijas, nodrošinot piekļuvi apmācībai, rīkiem un atbilstīgiem resursiem. Šiem dalībniekiem ir izšķiroša nozīme, lai varētu izstrādāt risinājumus, kas atbilst to kopienu īpašajām vajadzībām un nodrošināt efektīvu īstenošanu vietējā līmenī.

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

([23]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, "Labāka dalībvalstu rīcībpolitiku distributīvās ietekmes novērtēšana", COM(2022) 494 final, 2022. gada 28. septembris, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Padomes Ieteikums (2023. gada 30. janvāris) par adekvātu minimālo ienākumu, kas nodrošina aktīvu iekļaušanu (2023/C 41/01).

5. Dalīties ar paraugpraksi, gūto pieredzi un informāciju par pasākumu ietekmi uz dažādām neaizsargātām grupām, lai palīdzētu citam no cita mācīties un uzlabotu intervences pasākumu efektivitāti visā ES, tai skaitā sniedzot pienesumu gaidāmajā Eiropas Taisnīgas pārkārtošanās observatorijā.

II iedaļa. *Politikas plānošana*

6. Noteikt, kādā līmenī ekonomiski pieejama transporta piekļūstamība ir uzskatāma par pietiekamu katrā reģionā, kā arī vietējā līmenī, nodrošinot, ka būtisku sociālekonomisko pakalpojumu telpiskais sadalījums ir saskaņots ar nodrošinātajām transporta iespējām un infrastruktūru.

7. Balstoties uz Komisijas un ESAO Starptautiskā transporta foruma kopīgi izstrādāto piekļūstamības sistēmu, kuras pamatā ir i) piekļūstamība, kas definēta kā kopējais galamērķu skaits, kuri sasniedzami noteiktā laikā, ii) tuvums, kas definēts kā kopējo galamērķu skaits noteiktā attālumā, un iii) transporta sniegums, ko uzskata par attiecību starp piekļūstamību un tuvumu, salīdzinot sasniedzamo iedzīvotāju skaitu ar tuvējo iedzīvotāju skaitu ([25]). Lai noteiktu infrastruktūras investīciju prioritātes, ņemt vērā multimodālus braucienus, piemēram, autobuss–vilciens. Ņemot vērā arī transporta ekonomiskās pieejamības aspektus, novērtēt, vai jāuzlabo vai jāpaplašina esošā infrastruktūra vai jābūvē jauna infrastruktūra, jāuzlabo multimodālā savienotība (piemēram, veloceļi, kas ved uz dzelzceļa stacijām, vai ar dzelzceļa stacijām savienojošie autobusu maršruti).

8. Pilsētu un piepilsētu teritorijās atbalstīt vietējās pašvaldības un mudināt tās, sagatavojot un īstenojot ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, risināt transporta nabadzības problēmu. Apsvērt līdzīgu pieeju izmantošanu mobilitātes risinājumu plānošanai lauku un attālos reģionos, kas nav iekļauti ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos.

9. Apsvērt iespēju novērst būtisku datu trūkumu, regulāri un sistemātiski vācot datus ([26]) un darot rezultātus publiski pieejamus valsts datu platformās dažādos valdības līmeņos. Apsvērt iespēju izstrādāt un izmantot dezagregētus rādītājus un datus, arī pēc dzimuma un ienākumiem, kopā ar ģeotelpiskajiem rādītājiem (sk. I pielikumā dotos piemērus), vismaz NUTS3 ([27]) līmenī, apverot transporta tīklu pieejamības un piekļūstamības dimensiju (būtisko sociālekonomisko pakalpojumu atrašanās vieta).

10. Maksimāli palielināt pieejamā valsts finansējuma un ES finansēšanas instrumentu efektivitāti, lai finansētu transporta infrastruktūru un transporta pakalpojumus, kas novērš transporta nabadzību, vienlaikus veicinot ilgtspējīgu mobilitāti visā ES. Šajā kontekstā izvērtēt pieejamos resursus, investīciju grafiku, vietējo iedzīvotāju vajadzības un dažādu transporta veidu izmaksas un ieguvumus.

11. Sadarboties ar citām dalībvalstīm, lai saskaņotu datu vākšanas politiku un transporta iespēju piedāvājumu pāri valstu robežām, jo īpaši neaizsargātiem transporta lietotājiem, kā arī, lai mudinātu ieinteresētās personas sniegt ieguldījumu arī pāri robežām.

([25]) Eiropas Komisija: Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. *et al.*, "Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail", Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2021, *Inforegio*: "Passenger rail performance in Europe:". Attiecībā uz autotransportu sk. Eiropas Komisija, "Road Transport Performance in Europe", 2018, *Inforegio*: "Road transport performance in Europe".

([26]) Šajā sakarā svarīgi elementi ir, piemēram: sabiedriskā transporta pieturu atrašanās vieta un sabiedriskā transporta kustības grafiki (savienojumu biežums), svārstmigrācijas laiki, pamatojoties uz reāllaika datiem (it īpaši satiksmes plūsmas maksimumstundās), biežākie braucieni vietējā līmenī, dati par ceļu tīklu, dati par automobiļu īpašniekiem, velosipēdistiem un gājējiem paredzēta infrastruktūra, kā arī dati par būtisko sociālekonomisko pakalpojumu atrašanās vietu. Ideālā gadījumā datiem būtu jāsniedz informācija par visu transporta veidu tendencēm, kā arī par konkrēta transporta veida izvēles iemesliem ģeogrāfiskā apgabalā un par transporta veidu integrācijas līmeni (multimodalitāte).

([27]) *NUTS* 3 reģions ir teritoriālā vienība, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1059/2003 (2003. gada 26. maijs) par kopējas statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas (*NUTS*) izveidi.

III iedaļa. *Politikas izstrāde*

12. Par prioritāti noteikt pasākumus, kas atbalsta personas un mājsaimniecības, kuras transporta nabadzība skar visvairāk, pamatojoties uz padziļinātiem novērtējumiem par attiecīgo pasākumu un rīcībpolitiku distributīvo ietekmi.

13. Mērķtiecīgi atbalsta pasākumi var, piemēram, koncentrēties uz mājsaimniecībām ar zemiem vai vidēji zemiem ienākumiem nepietiekami apkalpotos ģeogrāfiskajos apgabalos, vienlaikus neatstājot novārtā neaizsargātas grupas pārticīgākos apgabalos, piemēram, lielpilsētās. Vēl viena pieeja ir atbalstu koncentrēt uz īpašām neaizsargātu cilvēku kategorijām, it sevišķi tiem, kuri ir atkarīgi no motorizētajiem transportlīdzekļiem uz fosilās degvielas bāzes un kuriem nav piekļuves ekonomiski pieejama un pienācīga publiskā transporta risinājumiem vai kuru apvidū šādu pakalpojumu pieejamība ir ierobežota. Vēl viena iespēja ir sabiedriskā transporta sistēmas (pieejama visiem) uzlabojumus apvienot ar neaizsargātām grupām samazinātām sabiedriskā transporta cenām vai vaučeriem (sk. II pielikumu, kurā piemēram norādīti daži pasākumi un investīcijas, kā arī Komisijas Norādījumus par sociālajiem klimata plāniem). Tādējādi kopējo transporta piedāvājumu var uzlabot, dodot labumu visiem, kā arī vieglāk iespējams panākt apjomradītus ietaupījumus.

14. Gādāt, lai pasākumi neattiektos tikai uz cilvēkiem ar automašīnām vai velosipēdiem, bet iekļautu arī vietējās transporta nozares un transporta infrastruktūras dekarbonizāciju. Pievērsties visiem mobilitātes veidiem: multimodālam sabiedriskajam transportam, kā arī jauniem pakalpojumiem, kuru pamatā ir kopbraukšana, automobiļu (t. sk., iespējams, autonomo transportlīdzekļu) koplietošana un koplietošanas mobilitātes pakalpojumi, arī mikromobilitāte, pakalpojumi pēc pieprasījuma un aktīva mobilitāte (iešana kājām un braukšana ar velosipēdu).

15. Balstīties uz labo praksi un rīcības prioritātēm, kas izklāstītas nesenajā Komisijas Paziņojumā par uzņēmumu autoparku dekarbonizāciju ([28]), kas var paātrināt uzņēmumu bezemisiju transportlīdzekļu apgrozību un tādējādi atbalstīt plaša lietotu automobiļu tirgus parādīšanos.

16. Apsvērt iespēju neaizsargātiem transporta lietotājiem un neaizsargātiem mikrouzņēmumiem dot piekļuvi jauniem un lietotiem bezemisiju transportlīdzekļiem, pateicoties tādiem pasākumiem kā sociālā līzinga shēmas, apvienojumā ar uzlādes infrastruktūras izvēršanu. Izstrādājot bezemisiju transportlīdzekļu nomas vai līzinga shēmas neaizsargātām grupām, varētu ņemt vērā tādus faktorus kā ienākumu līmenis, esošu sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes pakalpojumu piekļūstamība un pieejamība un vidējais svārstmigrācijā pavadītais laiks un attālums.

17. Veicināt visilgtspējīgākā pieejamā transporta veida izmantošanu, vienlaikus nodrošinot, ka tas atbilst mērķgrupu ikdienas vajadzībām. Piešķirt prioritāti sabiedriskajam transportam, nevis neaktīvai individuālai mobilitātei, samazinot atkarību no privātiem automobiļiem. Palīdzēt uzlabot sabiedriskā transporta savienojumus pilsētu teritorijās, kā arī savienojumu ar lauku, perifērajiem un attāliem reģioniem. Koncentrējoties uz to, lai nekavējoties atbalstītu transporta nabadzībā esošas grupas, vienlaikus arī izstrādāt politiku, kurā ņemtas vērā plašākas transporta vajadzības. Tas ne tikai risinās transporta nabadzības problēmu, bet uzlabos savienotību vispār, samazinās $CO_2$ un gaisa piesārņotāju emisijas, sastrēgumus, negadījumus un troksni un nodrošinās dzīvotspējīgu alternatīvu visām iedzīvotāju grupām.

18. Palielināt masveida kolektīvā transporta aptvēruma teritorijas, to apvienojot ar autobusiem, kā arī ar piepilsētas autobusu pārvadājumiem pēc pieprasījuma, koplietošanas mobilitātes risinājumiem (piemēram, koplietošanas transportlīdzekļiem, elektriskajiem velosipēdiem, elektriskajiem motorolleriem, kā arī autonomajiem koplietošanas transportlīdzekļiem, un kopbraukšanu, koplietojot automobiļus), mobilitāti kā pakalpojumu un aktīvo mobilitāti.

19. Attiecībā uz vietējā un reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kas nav komerciāli dzīvotspējīgi, apsvērt pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu, t. sk. piemērotu kompensāciju transporta uzņēmumiem, lai nodrošinātu pakalpojumu pienācīgu sniegšanu, kas atbilst sabiedrisko pakalpojumu vajadzībai ([29]). Attiecībā uz nepietiekami apkalpotām teritorijām apsvērt atbalsta piešķiršanu pakalpojumiem pēc pieprasījuma, tādiem kā kolektīvais autotransportas vai koplietošanas taksometri, it īpaši mazapdzīvotās teritorijās. Veicināt transporta uzņēmumu ienākšanu tirgū, samazinot administratīvos vai citus juridiskos šķēršļus pakalpojumu sniegšanai, lai paplašinātu izvēles iespējas, uzlabotu piekļūstamību un samazinātu cenas lietotājiem, sevišķi neaizsargātiem.

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

([29]) Ņemot vērā Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, kura iedibina konkursa procedūras obligātas rīkošanas principu attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem sauszemes transportā.

20. Ekonomiski pieejama un efektīva transporta nodrošināšanai nepietiekami apkalpotās vietās un pirmās un pēdējās jūdzes izaicinājumu risināšanai apsvērt iespēju eksperimentāli izmantot autonomus koplietošanas transportlīdzekļus, autonomus piepilsētas autobusus un tālvadāmus transportlīdzekļus, arī gādājot, lai darbotos piemēroti juridiskie nosacījumi, kas ļauj šādus pasākumus sniegt.

21. Veicināt velosipēdu, elektrisko velosipēdu un tamlīdzīgu mikromobilitātes risinājumu plašāku izmantošanu, kā arī iešanu kājām (ar gājēju infrastruktūru). Izveidot drošu, aizsargātu un ērtu velosipēdu infrastruktūras tīklu, t. sk. velosipēdu stāvvietas un tamlīdzīgus pasākumus (piemēram, velosipēdu koplietošanas sistēmas), kas teritorijas ar zemiem ienākumiem savienotu ar relevantiem galamērķiem. Apsvērt velosipēdu, elektrisko velosipēdu un kravas velosipēdu iegādes vai līzinga subsidēšanu, lai atbalstītu transporta lietotājus ar zemiem ienākumiem.

22. Gādāt, lai dzimumu līdztiesība ([30]), iekļautība un sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes pakalpojumu ekonomiskā pieejamība un piekļūstamība, t. sk. pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, būtu integrētas politikas izstrādes un īstenošanas procesā. Ņemt vērā to, ka dažādām sociālajām grupām, jo īpaši cilvēkiem, kuri nevar atļauties savu automašīnu, un cilvēkiem ar aprūpes pienākumiem, ir kompleksāki mobilitātes modeļi (piemēram, vairāku transporta veidu izmantošana) un vajadzības. Vienmēr apsvērt sabiedriskā transporta vai aktīvas mobilitātes risinājumu nodrošināšanu, lai varētu nokļūt lielākajās darba vietās, jo īpaši vietās, kas nodrošina darbu ievērojamam skaitam cilvēku ar zemiem ienākumiem.

23. Atbalstīt pasākumus un investīcijas transporta jomā ar plaši pieejamu pienācīgu digitālo infrastruktūru, jo īpaši attālos un lauku reģionos. Ieviest inovatīvus pakalpojumus (ja iespējams), piemēram, mobilitātes budžetu, kas tiek nodrošināts, izmantojot mobilitātes kā pakalpojuma lietotnes vai digitālos makus, lai sniegtu mērķtiecīgu atbalstu neaizsargātiem lietotājiem. Papildināt digitālos risinājumus ar nedigitālām alternatīvām, lai informācija un pakalpojumi būtu pieejami arī lietotājiem ar nepietiekamu digitālo pratību vai ierobežotu piekļuvi internetam. Atvieglot tādu transporta pakalpojumu attīstību un pieejamību, kas izmanto digitālo tehnoloģiju, lai sniegtu plašas pārvietošanās izvēles iespējas un samazinātu gaidīšanas laiku, ceļā pavadīto laiku vai transporta izmaksas.

24. Vairot izpratni par visiem pasākumiem ar mērķi mazināt transporta nabadzību, izmantojot piemērotus saziņas kanālus, lai paredzētie atbalsta saņēmēji būtu informēti par transporta nabadzības mazināšanas pasākumiem un tiktu mudināti tos izmantot. Uzrunāt pilsoniskās sabiedrības organizācijas, jo īpaši tās, kas pārstāv transporta nabadzības riskam pakļautās grupas, lai tās iesaistītu izpratnes veicināšanas kampaņās. Censties mainīt sabiedrības attieksmi pret ilgtspējīgu transportu, padarot šādus risinājumus pieņemamākus un piekļūstamākus valsts mērogā.

Briselē, 2025. gada 22. maijā

*Komisijas vārdā –*
*Komisijas loceklis*
Apostolos TZITZIKOSTAS

([30]) Valsts iestādēm un transporta nozares ieinteresētajām personām to īstenot praksē var palīdzēt praktiski instrumenti, piemēram, rokasgrāmata par līdztiesības aspekta integrēšanu transporta jomā. Eiropas Komisija: Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, "Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport", Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

*I PIELIKUMS*

**TRANSPORTA NABADZĪBAS RĀDĪTĀJU PIEMĒRI**

1. **EIROPAS KOMISIJA: NODARBINĀTĪBAS, SOCIĀLO LIETU UN IEKĻAUTĪBAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., GALĪGAIS ZIŅOJUMS, "TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES", 2024. GADA OKTOBRIS** ([1])

1) Transporta ekonomiskās pieejamības rādītāji:

   a) to iedzīvotāju īpatsvars, kuri saskaras ar automašīnas piespiedu trūkumu, iedalījumā pēc ienākumu grupas un mājsaimniecības veida dažādās iedzīvotāju grupās;

   b) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem sabiedriskā transporta biļetes ir "par dārgu" (pieejams arī iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes – lielpilsētas, pilsētas un piepilsētas, lauku reģioni – un pa dažādām iedzīvotāju grupām);

   c) to mājsaimniecību īpatsvars, kas identificētas ar 6 % un 2M rādītājiem ([2]) attiecībā uz transporta ekonomisko pieejamību (pieejams arī iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes – lielpilsētas, mazpilsētas un piepilsētas, lauku reģioni – un pa dažādām iedzīvotāju grupām);

   d) izmantojamā ienākuma procentuālā daļa, kas tiek tērēta transportam (pārvietošanās līdzekļa darbības nodrošināšana un transporta pakalpojumu izmantošana) (rādītājs pieejams arī iedalījumā pēc izdevumu deciles).

2) Transporta pieejamības rādītāji:

   a) to iedzīvotāju īpatsvars, kuri ir materiāli un sociāli nenodrošināti un kuriem pieder automašīna;

   b) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem tuvākā sabiedriskā transporta pietura "atrodas pārāk tālu" (pieejams arī iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes – lielpilsētas, mazpilsētas un piepilsētas, lauku reģioni);

   c) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem ir "ļoti grūti" piekļūt sabiedriskajam transportam, iedalījumā pēc iedzīvotāju kopskaita un lauku iedzīvotāju skaita.

3) Transporta piekļūstamības rādītāji:

   — to aktīvo iedzīvotāju īpatsvars, kuri ceļā uz darbu (vienā virzienā) pavada vairāk nekā 30 minūtes, iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes.

4) Transporta pienācīguma rādītāji:

   — to iedzīvotāju īpatsvars, kuri piekļuvi sabiedriskajam transportam uzskata par pārāk grūtu (cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām).

2. **NEIZSMEĻOŠS PIEMĒRU UZSKAITĪJUMS, KURĀ IEKĻAUTI NODERĪGI PAPILDU RĀDĪTĀJI, KURUS VARĒTU IZSTRĀDĀT VAI KURI JAU PASTĀV**

**Ekonomiskās pieejamības dimensija:**

   a) *LIHC* (*low income, high cost* – zemi ienākumi, augstas izmaksas) rādītājs, ar ko mēra tādu mājsaimniecību īpatsvaru, kuru transporta izdevumi pārsniedz valsts vidējo rādītāju un kuras ir pakļautas nabadzības riskam ([3]);

([1]) Eiropas Komisija: Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorāts, Cludius, J., Noka, V., *Unger, N.*, Delfosse, L. et al., galīgais ziņojums, "Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies", 2024. gada oktobris, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Avots: 1. punkta a) apakšpunkts: *Eurostat* [ilc_mddu05], 1. punkta b) apakšpunkts: Avots: *Eurostat* [ilc_mdes13a], 1. punkta d) apakšpunkts: *Eurostat* [icw_aff_05], 2. punkta c) apakšpunkts: *Eurofound*, 2016. gada Eiropas dzīves kvalitātes apsekojuma mikrodati, 3. punkts: *Eurostat* [lfso_19plwk28].

([2]) 6 % robežvērtība: to iedzīvotāju īpatsvars, kuri transportam tērē vairāk nekā 6 % vai vairāk nekā divas reizes vairāk par valsts vidējo rādītāju un kuru kopējie izdevumi ir zemāki par valsts vidējo rādītāju. 2M ir nesamērīgi augstu izdevumu rādītājs (2M nozīmē divas reizes vairāk par valsts vidējo rādītāju). Mājsaimniecību uzskata par neaizsargātu pret transporta nabadzību, ja ar transportu saistīto kopējo izdevumu īpatsvars vairāk nekā divas reizes pārsniedz valsts vidējo rādītāju. Citiem vārdiem, tās ir mājsaimniecības, kurām sociālekonomiskās situācijas dēļ ir nesamērīgi augsti izdevumi tam, lai nodrošinātu to vajadzībām atbilstošu mobilitātes līmeni.

([3]) Iepriekšējais rādītājs kopā ar nabadzības riskam vai sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju rādītāju iedalījumā pēc dzimšanas valsts grupas (iedzīvotāji, kuri ir vismaz 18 gadus veci) (ilc_peps06n).

b) 10 % rādītājs (to mājsaimniecību procentuālā daļa, kuru transporta izdevumi veido vairāk nekā 10 % no neto ienākumiem);

c) cilvēki, kuri nevar atļauties regulāri izmantot sabiedrisko transportu, iedalījumā pēc vecuma, dzimuma, nodarbinātības statusa un ienākumu grupas ([4]);

d) patēriņa izdevumu struktūra iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes un individuālā patēriņa klasifikācija pēc mērķa (pieejami arī dati par 2020. gadu) ([5]).

**Transporta pieejamības un pamatpakalpojumu piekļūstamības dimensija:**

a) to pasažieru skaits, kuri gada laikā tiek pārvadāti ar sabiedrisko transportu pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā;

b) sabiedriskā transporta pārvadājumi pasažierkilometros pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā gadā;

c) velosipēdu stāvvietu skaits pie sabiedriskā transporta pieturām un stacijām pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā;

d) vidējais laiks, kas vajadzīgs, lai ar sabiedrisko transportu nobrauktu 3 km pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā satiksmes maksimumstundās un mazāk intensīvas satiksmes laikā;

e) iedzīvotāji, kuriem sabiedriskā transporta pietura atrodas ar kājām veicamā attālumā (autobusa un tramvaja pietura – 500 m attālumā un/vai vilciena vai metro pietura – 1 km attālumā) ([6]);

f) nodarbinātās personas iedalījumā pēc svārstsatiksmes laika, iegūtās izglītības līmeņa un urbanizācijas pakāpes ([7]);

g) iedzīvotāju skaits, kurus var sasniegt ar vilcienu 1,5 stundu laikā / iedzīvotāju skaits 120 km rādiusā × 100 ([8]);

attiecībā uz pārvietošanos ejot, braucot ar velosipēdu, braucot ar sabiedrisko transportu, vadot transportlīdzekli brīvā satiksmes plūsmā vai reālos apstākļos / satiksmes sastrēgumos:

h) cilvēku vai pakalpojumu sniegšanas vietu skaits, kas sasniegts noteiktā brauciena laika ierobežojumā (transporta tīkla līmenī vai apkopotos *LAU*/*NUTS* 3 līmeņa datos);

i) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem ir piekļuve vismaz N pakalpojumu sniegšanas vietām brauciena laika ierobežojumā (iedalījumā pēc *LAU*/*NUTS* 3) ("N" ir attiecīgo pakalpojumu sniegšanas vietu skaits, kas būtu jāņem vērā atbilstīgi pakalpojumam);

j) ceļā līdz tuvākajām N pakalpojumu sniegšanas vietām/cilvēkiem pavadītais laiks (transporta tīkla līmenī vai apkopotos *LAU*/*NUTS* 3 līmeņa datos);

k) piekļūstamības rādītājs FGT2 (*Foster-Greer-Thorbecke*), pēc kura skaita cilvēkus, kuri ir zem iepriekš noteiktas transporta pietiekamības sliekšņa ([9]), sverot ar viņu piekļūstamības trūkumu noteiktā brauciena laikā (40–50 min) (transporta tīkla līmenī vai apkopotos LAU/*NUTS* 3 līmeņa datos).

([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]) Sk. Astoto kohēzijas ziņojumu, Eiropas Komisija, "Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion", 2021, 4.7. karte, 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]) Sk. Eiropas Komisija: Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., "Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail", *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 2021.
([9]) Sk. *Science direct*, "Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?", Jean Ryan un Karel Martens, 2023. gada septembris, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

**Attiecībā uz pieejamības dimensiju un piekļūstamības dimensiju var noderēt šādi avoti:**

— Eiropas Komisija, "Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail", 2021 ([10]),

— attiecībā uz autotransportu sk. Eiropas Komisija, "Road Transport Performance in Europe", 2018 ([11]),

— Eiropas Komisija, "Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion", 2021, sk. 4.7. karti ([12]),

— Eiropas Komisija, "Ninth report on economic, social and territorial cohesion", 2024 ([13]),

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

Lai novērtētu **sabiedriskā transporta tīkla kvalitāti un pietiekamību**, dažādus sabiedriskā transporta veidus varētu iedalīt tā dēvētajās kvalitātes kategorijās, pamatojoties uz transporta veida kustības biežumu (piemēram, retāk nekā reizi 5 minūtēs, reizi 5–10 minūtēs, reizi 10–20 minūtēs utt.) un attālumu līdz katra transporta veida nākamajai pieturai ([15]).

**Transporta pienācīguma dimensija:**

a) tādu metro pieturu īpatsvars, kurās ir risinājumi personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām;

b) tādu sabiedriskā transporta pieturu un staciju skaits pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā, kuras ir piekļūstamas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;

c) tādu sabiedriskā transporta transportlīdzekļu skaits pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā, kuri ir piekļūstami personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, iedalījumā pēc transportlīdzekļa veida.

([10]) Eiropas Komisija: Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., "Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail", *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 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]) Sk. Austrijas piemēru, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

*II PIELIKUMS* ([1])

**ATBALSTS ILGTSPĒJĪGAI MOBILITĀTEI: MĒRĶORIENTĒTU UN IZMAKSU ZIŅĀ LIETDERĪGU PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU PIEMĒRI** ([2])

1) **Uzsvars uz atbalstu mājsaimniecībām ar zemiem ienākumiem vai vidēji zemiem ienākumiem nepietiekami apkalpotos ģeogrāfiskajos apgabalos**

— Sabiedriskā transporta pakalpojumu uzlabošana un autobusu/tālsatiksmes autobusu/dzelzceļa līniju ieviešana galvenokārt piepilsētu, priekšpilsētu un lauku teritorijās ar zemiem ienākumiem.

— Sabiedriskā transporta infrastruktūras izbūve galvenokārt reģionos ar zemiem ienākumiem; mobilitātes mezgli, lai atvieglotu pāreju un savienojumus starp sabiedrisko transportu, kopīgošanas mobilitāti, velobraukšanu un iešanu kājām priekšpilsētu, piepilsētu un lauku teritorijās, savienojot tās ar pilsētu centriem.

2) **Uzsvars uz atbalstu neaizsargātām grupām**

— Subsidēts īpašs transports "no durvīm līdz durvīm" pēc pieprasījuma vai uz pieprasījumu balstīti bezemisiju sabiedriskā transporta pakalpojumi neaizsargātām grupām.

— Vietējā sabiedriskā transporta vaučeru programmas un kopīgošanas mobilitātes abonementi (ieskaitot velosipēdus, elektriskos velosipēdus un motorollerus) neaizsargātām grupām.

— Uzlabota sabiedriskā transporta piekļūstamība personām ar invaliditāti, uzstādot uzbrauktuves un liftus un ieviešot audio paziņojumus.

— Drošu velojoslu, apsargātu velosipēdu stāvvietu un velosipēdu koplietošanas staciju izbūve, kā arī drošu pieslēgšanas vietu izveide skolu, jaunatnes centru un universitāšu tuvumā.

— Sociālās bezemisiju transportlīdzekļu līzinga shēmas mājsaimniecībām, mikrouzņēmumiem un citiem mazaizsargātiem transporta lietotājiem kopā ar attiecīgo uzlādes infrastruktūru.

3) **Sabiedriskā transporta (pieejams visiem) uzlabošana kopā ar finansiāla atbalsta shēmām neaizsargātām grupām**

— Iegādāties bezemisiju autobusus vai dzelzceļa transportlīdzekļus ([3]) nepietiekami apkalpotos pilsētu, piepilsētu un priekšpilsētu rajonos apvienojumā ar vaučeriem/digitālās mobilitātes makiem neaizsargātiem transporta lietotājiem.

— Izveidot bezemisiju transporta pakalpojumus pēc pieprasījuma teritorijās, kur nav pienācīgu sabiedriskā transporta pakalpojumu, vai "pēdējās jūdzes" savienojumam, iespējams, apvienojumā ar vaučeriem/digitālās mobilitātes makiem neaizsargātiem transporta lietotājiem.

([1]) Papildina Eiropas Komisijas publikāciju (Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, 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", Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067), kā arī Komisijas Norādījumus par sociālajiem klimata plāniem, Eiropas Komisija, Komisijas paziņojums, "Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem", C(2025) 881 final, 2025. gada 5. marts, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Par visiem šiem pasākumiem un investīcijām ir tiesības saņemt atbalstu no Sociālā klimata fonda.

([2]) Atkarībā no katras dalībvalsts situācijas.

([3]) Vieglā dzelzceļa bezemisiju transportlīdzekļi, kuriem var izmantot esošo infrastruktūru bez modernizācijas vai ar minimālu modernizāciju un palielināt sniegto pakalpojumu biežumu.

— Investīcijas gājēju un velosipēdistu infrastruktūrā apvienojumā ar velosipēdu koplietošanas sistēmām un/vai subsīdijām velosipēdu, elektrisko velosipēdu un kravas velosipēdu iegādei, ilgtermiņa nomai un/vai līzingam neaizsargātām grupām.

— Subsidētas bezemisiju transportlīdzekļu koplietošanas shēmas vai nomas programmas mājsaimniecībām ar zemiem ienākumiem apvienojumā ar investīcijām publiskā uzlādes infrastruktūrā.