2025/1021

26.5.2025

ZALECENIE KOMISJI (UE) 2025/1021

z dnia 22 maja 2025 r.

w sprawie ubóstwa transportowego: jak zapewnić przystępną cenowo, dostępną i sprawiedliwą mobilność

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zasada 20 Europejskiego filaru praw socjalnych ([1]) stanowi, że każdy ma prawo dostępu do podstawowych usług, w tym transportu, oraz że osoby potrzebujące powinny otrzymywać wsparcie w zakresie dostępu do tych usług. Transport umożliwia również dostęp do innych usług, które są bardzo ważne dla aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym i w rynku pracy, takich jak zatrudnienie, opieka zdrowotna i edukacja. W tym kontekście ubóstwo transportowe staje się coraz większym problemem – w szczególności dla grup znajdujących się w trudnej sytuacji – ponieważ ogranicza dostęp do tych usług i w konsekwencji przyczynia się do wykluczenia społecznego.

(2) W Kompasie konkurencyjności dla UE ([2]) podkreślono, że odpowiednia infrastruktura transportowa jest warunkiem wstępnym konkurencyjności UE, gdyż stanowi fundament logistyki, terminowej produkcji oraz mobilności osób, towarów i usług. Badania pokazują też, że transport odgrywa ogromną rolę w promowaniu rozwoju gospodarczego, dobrostanu i sprawiedliwości społecznej, ponieważ umożliwia dostęp do wysokiej jakości miejsc pracy osobom zagrożonym ubóstwem i wykluczeniem społecznym oraz niektórym grupom społecznych znajdującym się w trudnej sytuacji ([3]). Może także przyczyniać się do zwiększenia sprawiedliwości i solidarności międzypokoleniowej.

(3) Aby przeciwdziałać potencjalnym negatywnym skutkom dystrybucyjnym rozszerzenia zakresu unijnych rynków uprawnień do emisji dwutlenku węgla na budynki i transport drogowy w ramach nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS2) oraz złagodzić te skutki zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([4]) ustanowiono Społeczny Fundusz Klimatyczny (SCF). Oczekuje się, że w latach 2026–2032 SCF uruchomi 86,7 mld EUR na wsparcie gospodarstw domowych, użytkowników transportu i mikroprzedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji, szczególnie dotkniętych ubóstwem energetycznym i transportowym. Aby uzyskać dostęp do tego finansowania, państwa członkowskie muszą przedłożyć swoje krajowe plany społeczno-klimatyczne do dnia 30 czerwca 2025 r. oraz w zadowalającym stopniu osiągnąć odpowiednie cele pośrednie i wartości docelowe. Niniejsze zalecenie ma pomóc państwom członkowskim w tej pracy.

(4) Państwa członkowskie mogą wykorzystywać Społeczny Fundusz Klimatyczny do wspierania środków strukturalnych i inwestycji służących poprawie efektywności energetycznej i obniżeniu emisyjności budynków oraz promowaniu rozwiązań w zakresie czystej mobilności, pod warunkiem że inicjatywy te są skierowane głównie do gospodarstw domowych, mikroprzedsiębiorstw lub użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji. Kwalifikujące się środki i inwestycje związane z transportem obejmują: zachęcanie do korzystania z przystępnego cenowo i dostępnego transportu publicznego, wspieranie podmiotów prywatnych i publicznych, w tym spółdzielni, w rozwoju i zapewnianiu zrównoważonej mobilności na żądanie, usług w zakresie mobilności współdzielonej i aktywnej mobilności, ułatwianie dostępu do rowerów i pojazdów o zerowej emisji, rozwój infrastruktury do ich ładowania i tankowania oraz wspieranie rozwoju rynku używanych pojazdów bezemisyjnych.

(5) Art. 2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego ([5]) zawiera pierwszą i jedyną obowiązującą w całej Unii definicję ubóstwa transportowego, wprowadzoną na potrzeby tego rozporządzenia. Odnosi się ona do niezdolności „osób i gospodarstw domowych do pokrycia kosztów transportu prywatnego lub publicznego lub trudności w tym zakresie lub braku dostępu lub ograniczonego dostępu dla tych osób lub gospodarstw domowych do transportu niezbędnego, by mieli oni dostęp do podstawowych usług i czynności społeczno-gospodarczych, z uwzględnieniem kontekstu krajowego i przestrzennego”.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_pl.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_pl.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality [Perspektywy gospodarcze dotyczące transportu i równości] (OECD, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers [Badanie na temat społecznego wymiaru przyszłego systemu transportowego UE w odniesieniu do użytkowników i pasażerów] (UE 2022).
([4]) Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego i zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1060, (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) W odniesieniu do definicji ubóstwa transportowego zawartej w rozporządzeniu w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego można wyróżnić następujące trzy wymiary:

a) przystępność cenowa: zdolność osób i gospodarstw domowych do pokrycia kosztów transportu prywatnego lub publicznego;

b) dostęp do transportu: istnienie usług transportowych i częstotliwość kursowania środków transportu;

c) dostępność: zdolność osób i gospodarstw domowych do dotarcia w rozsądnym czasie do podstawowych usług społeczno-gospodarczych i zajęć.

Czwarty wymiar – „adekwatność systemu transportowego" – choć nie został uwzględniony w oficjalnej definicji, pozwala opisać użyteczność systemu transportowego. „Adekwatność" obejmuje różne dodatkowe elementy, takie jak niezawodność, przydatność dla osób, które korzystają z niego na potrzeby pracy lub obowiązków opiekuńczych (jak dojazd do i z miejsc pracy oraz transport dzieci), bezpieczeństwo i ochrona systemu transportowego oraz jego dostępność poza godzinami szczytu, brak barier w dostępie do tego systemu oraz powszechna dostępność informacji o możliwościach podróżowania ([6]).

(7) Ubóstwo transportowe wynika z niskich dochodów i innych systemowych barier, takich jak brak dostępu do przystępnych cenowo mieszkań w pobliżu miejsca pracy, do placówek edukacyjnych i podstawowych usług, izolacja geograficzna, brak lub ograniczona dostępność transportu publicznego lub prywatnego, a także szczególne cechy społeczno-gospodarcze, demograficzne i fizyczne, które ograniczają zdolność osób do korzystania z odpowiednich usług transportowych.

(8) Według badania Komisji całkowite wydatki na transport są najwyższe na obszarach o średniej gęstości zaludnienia – prawdopodobnie ze względu na większy odsetek dojazdów do pracy i większą liczbę przejazdów z tych obszarów do miast (np. w celach zawodowych lub na zakupy) ([7]). Jak wskazano w strategii UE na rzecz regionów najbardziej oddalonych ([8]), transport jest bardzo ważny dla tych najdalszych zakątków UE. Szczególnie dotknięte ubóstwem transportowym są wyspy i regiony najbardziej oddalone, co wiąże się m.in. z ograniczonym dostępem mieszkańców do podstawowych usług społeczno-gospodarczych, wysoką zależnością od transportu lotniczego i morskiego oraz mniejszymi możliwościami zastępowania jednych środków transportu innymi ([9]).

(9) Z danych Eurostatu ([10]) wynika, że w 2023 r. odsetek osób, których nie stać na samochód i które są zagrożone ubóstwem (poniżej 60 % mediany ekwiwalentnego dochodu), wahał się od ok. 6 % (5,5 % we Włoszech, 6 % na Cyprze i 6,2 % na Malcie) do ponad 30 % (34,3 % w Finlandii, 34 % w Rumunii i 32,4 % na Słowacji i na Węgrzech). Sytuacja ta znacznie się różni w zależności od rodzaju gospodarstwa domowego. W 2023 r. w 12 państwach członkowskich ponad 30 % osób mających dzieci pozostające na utrzymaniu oraz niskie dochody nie było stać na samochód (44,4 % na Słowacji, 43,4 % na Węgrzech).

(10) W szerszym ujęciu osoby lub gospodarstwa domowe o niskich i niższych średnich dochodach, które stać na publiczny lub prywatny transport, można uznać za „zagrożone ubóstwem transportowym", jeżeli wydatki na transport stanowią znaczną część ich budżetu (np. ponad dwukrotność mediany udziału wydatków transportowych w budżetach ludności danego kraju).

(11) Zapobieganie ubóstwu transportowemu i łagodzenie go jest jednym z priorytetów transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Infrastruktura TEN-T musi zapewniać bezproblemową mobilność i dostępność wszystkim użytkownikom, zwłaszcza dotkniętych ubóstwem transportowym lub znajdującym się w trudnej sytuacji.

([6]) Jak wskazano w: Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Zatrudnienia, Spraw Społecznych i Włączenia Społecznego, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. i in., sprawozdanie końcowe, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies" [„Ubóstwo transportowe: definicje, wskaźniki, uwarunkowania i strategie przeciwdziałania"], październik 2024.

([7]) Komisja Europejska, sprawozdanie techniczne JRC, „Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions" [„Ubóstwo energetyczne, ubóstwo transportowe i warunki życia"], analiza danych i wskaźników społeczno-gospodarczych UE, 2022.

([8]) Komisja Europejska, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Postawienie ludzi na pierwszym miejscu, zapewnienie trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu, uwolnienie potencjału regionów najbardziej oddalonych UE", COM(2022) 198 final, 3.5.2022.

([9]) Na kontynencie europejskim loty krótkodystansowe można łatwiej zastąpić podróżą pociągiem lub samochodem niż w regionach najbardziej oddalonych – zob. badanie Parlamentu Europejskiego na zlecenie komisji TRAN pt. „Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies" [„Transport i turystyka w regionach najbardziej oddalonych: ocena ubóstwa transportowego i skutków nowej polityki klimatycznej"], PE 759.311, marzec 2025, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf.

([10]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu.

(12) W długoterminowej wizji dla obszarów wiejskich UE ([11]) Komisja wzywa państwa członkowskie i regiony do opracowania strategii zrównoważonej mobilności na obszarach wiejskich, mających na celu stworzenie „silniejszych, lepiej skomunikowanych, odpornych i zamożnych obszarów wiejskich do 2040 r.". Realizacja tej wizji wymaga działań na rzecz utrzymania i poprawy przystępnych cenowo usług transportu publicznego oraz infrastruktury – takiej jak koleje, śródlądowe drogi wodne, drogi, stacje ładowania i tankowania – wspierającej rozwiązania w zakresie mobilności bezemisyjnej, ścieżki rowerowe, połączenia multimodalne z uwzględnieniem aktywnego transportu, a także transport morski bliskiego zasięgu i połączenia lotnicze.

(13) Jak stwierdzono w planie działania Komisji dla europejskiego sektora motoryzacyjnego ([12]), programy leasingu socjalnego ([13]) mogą przyczynić się do zapewnienia przystępnych cenowo i ekologicznych rozwiązań w zakresie mobilności dla użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji i mogłyby być finansowane ze środków, które Społeczny Fundusz Klimatyczny uruchomi w latach 2026–2032. Oprócz tego do rozwiązania problemów tzw. pierwszej lub ostatniej mili w społecznościach o ograniczonym dostępie do usług transportowych ([14]) mogą przyczynić się współdzielone pojazdy autonomiczne, autonomiczne minibusy i pojazdy zdalnie sterowane.

(14) Komisja ułatwiła wymianę dobrych praktyk między państwami członkowskimi w zakresie opłacalnych środków i inwestycji, które należy uwzględnić w planach społeczno-klimatycznych ([15]), oraz w zakresie przeprowadzania konsultacji publicznych ([16]). Komisja opublikowała wytyczne dotyczące wdrażania Społecznego Funduszu Klimatycznego ([17]), a także zestaw zaleceń zawierających dobre praktyki dotyczące Społecznego Funduszu Klimatycznego, sformułowanych przez podgrupę ds. transportu publicznego i mobilności współdzielonej grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej ([18]).

(15) Gromadzenie danych na temat wskaźników istotnych dla polityki ma bardzo duże znaczenie dla określenia priorytetów polityki, identyfikacji głównych beneficjentów i monitorowania postępów w realizacji celów polityki. W procesie tym pomocne mogą być wskaźniki opracowane przez Eurostat, które umożliwiają porównywanie wyników w skali całej UE, w oparciu o istniejące tablice wyników i ramy monitorowania, takie jak tablica wskaźników społecznych ([19]), a także inne źródła danych wykorzystywane w ramach regularnych przeglądów postępów we wdrażaniu zalecenia Rady w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji dla wszystkich ([20]).

(16) Europejskie Obserwatorium Sprawiedliwej Transformacji, które zostanie uruchomione w 2026 r., stanowi odpowiedź na zalecenie Rady w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej ([21]) i ma na celu wzmocnienie bazy dowodowej dotyczącej aspektów sprawiedliwej transformacji ekologicznej. Obserwatorium będzie opracowywać i zestawiać odpowiednie dane, tworzyć znormalizowane wskaźniki, gromadzić najlepsze praktyki i ułatwiać wymianę danych na temat odpowiednich tendencji i polityk, w tym ubóstwa transportowego i grup znajdujących się w trudnej sytuacji.

([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]) Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego", COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Zob. na przykład francuski program leasingu socjalnego w sekcji 3.6.3: Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. i in., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investment – Executive summary [Wsparcie we wdrażaniu Społecznego Funduszu Klimatycznego – Nota na temat dobrych praktyk w zakresie opłacalnych działań i inwestycji – Streszczenie]*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Zob. sprawozdanie Europejskiej Agencji Środowiska w sprawie transportu i środowiska z 2022 r., https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. i in., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investment – Executive summary [Wsparcie we wdrażaniu Społecznego Funduszu Klimatycznego – Nota na temat dobrych praktyk w zakresie opłacalnych działań i inwestycji – Streszczenie]*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu i Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans [Wsparcie we wdrażaniu Społecznego Funduszu Klimatycznego – Nota na temat dobrych praktyk w zakresie konsultacji społecznych dotyczących planów społeczno-klimatycznych]*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Komisja Europejska, zawiadomienie Komisji – Wytyczne dotyczące planów społeczno-klimatycznych, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Public Transport and Shared Mobility EGUM Subgroup, 10.6.2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) Zalecenie Rady z dnia 16 czerwca 2022 r. w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej, 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Ze względu na wzajemne zależności różnych obszarów polityki nie można skutecznie zwalczać ubóstwa transportowego w oderwaniu od szerszego kontekstu. Przy opracowywaniu działań skierowanych do grup znajdujących się w trudnej sytuacji podstawowe znaczenie ma podejście międzysektorowe, np. powiązanie projektów budownictwa społecznego z zapewnieniem odpowiedniej, przystępnej cenowo i zrównoważonej infrastruktury transportowej,

NINIEJSZYM ZALECA, ABY PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE:

Sekcja I – *Opracowanie strategicznego podejścia do zwalczania ubóstwa transportowego i zapobiegania mu*

1. Włączały kwestie ubóstwa transportowego do istniejących strategii przeciwdziałania ubóstwu i strategii sektorowych (np. energetycznych) na szczeblu krajowym i regionalnym, z jasno określonymi i wymiernymi celami, planami wdrażania umożliwiającymi podjęcie działań z celami pośrednimi, jasnymi obowiązkami i odpowiednimi zasobami w perspektywie długoterminowej. Celem nadrzędnym powinno być zapobieganie ubóstwu transportowemu i ograniczanie go z poszanowaniem środowiska i z zapewnieniem spójności z uzgodnionymi celami klimatycznymi, a także rentowności ekonomicznej. Inspiracją mogą być procesy określone w rozporządzeniu (UE) 2023/955 w sprawie ustanowienia krajowych planów społeczno-klimatycznych w ramach Społecznego Funduszu Klimatycznego, w zaleceniu Rady w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej, a także w wytycznych dotyczących sporządzania planów zrównoważonej mobilności miejskiej ([22]), które należy stosować. Ważnymi etapami tego procesu są:

   a) identyfikacja – na podstawie dostępnych danych – grup znajdujących się w trudnej sytuacji dotkniętych ubóstwem transportowym i podstawowych przyczyn tego zjawiska na terytorium danego państwa, z uwzględnieniem wszystkich wymiarów ubóstwa transportowego;

   b) identyfikacja i analiza problemów oraz prowadzenie planowania interdyscyplinarnego z udziałem zainteresowanych stron i społeczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem władz oraz przedstawicieli szczebla regionalnego i lokalnego, z wykorzystaniem procesu kompleksowych i przejrzystych konsultacji publicznych i angażowania zainteresowanych stron, obejmującego aktywny udział grup docelowych na wszystkich etapach;

   c) wskazanie odpowiednich środków i inwestycji powiązanych z mierzalnymi kamieniami milowymi, celami i harmonogramem prowadzącymi do stopniowej eliminacji ubóstwa transportowego, z wykorzystaniem ocen skutków dystrybucyjnych środków i reform ([23]);

   d) wdrażanie środków i inwestycji oraz publiczne monitorowanie ich wdrażania. Postępy należy oceniać w oparciu o szereg wskaźników skuteczności działania i – w razie potrzeby – dostosowywać politykę i wykorzystywać istniejące procesy zarządzania, tabele wyników oraz odpowiednie wskaźniki.

2. Dbały o spójność i synergię z wdrażaniem i regularnymi przeglądami postępów na podstawie zalecenia Rady w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej. Uwzględniały potrzeby w zakresie transportu przy opracowywaniu planów włączenia dla beneficjentów minimalnego dochodu ([24]).

3. Dbały o spójność z planowanymi działaniami i inwestycjami oraz zobowiązaniami podjętymi w ramach różnych powiązanych programów i planów, np. w ramach planów odbudowy i zwiększania odporności, programów polityki spójności, terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji, krajowych planów w dziedzinie energii i klimatu, długoterminowych strategii w zakresie nieruchomości i krajowych planów renowacji budynków oraz społecznych planów klimatycznych.

4. Wzmocniły pozycję i potencjał podmiotów lokalnych i regionalnych w zakresie identyfikowania, opracowywania i realizacji odpowiednich działań i inwestycji przez zapewnienie im dostępu do szkoleń, narzędzi oraz odpowiednich zasobów. Podmioty te odgrywają ważną rolę w dostosowywaniu rozwiązań do szczególnych potrzeb ich społeczności oraz w zapewnianiu skutecznego wdrażania tych rozwiązań na poziomie lokalnym.

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

([23]) Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów, Lepsza ocena skutków dystrybucyjnych polityki państw członkowskich, COM(2022) 494 final, 28.9.2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Zalecenie Rady z 30 stycznia 2023 r. w sprawie odpowiedniego dochodu minimalnego zapewniającego aktywne włączenie (2023/C 41/01).

5. Dzieliły się dobrymi praktykami, wyciągniętymi wnioskami i informacjami o skutkach podejmowanych działań dla różnych grup znajdujących się w trudnej sytuacji, aby wspierać wzajemne uczenie się i zwiększać skuteczność interwencji w całej UE, w tym poprzez wkład w przyszłe Europejskie Obserwatorium Sprawiedliwej Transformacji.

Sekcja II – *Planowanie polityki*

6. Określiły, co należy uznać za wystarczający poziom dostępności przystępnego cenowo transportu w poszczególnych regionach, a także na poziomie lokalnym – oraz zadbały o spójność między rozmieszczeniem przestrzennym podstawowych usług społeczno-gospodarczych a dostępnością środków transportu i odpowiedniej infrastruktury.

7. Czerpały inspirację z ram dostępności opracowanych przez Komisję i Międzynarodowe Forum Transportu OECD, które opierają się na: (i) dostępności, zdefiniowanej jako łączna liczba miejsc docelowych, do których można dotrzeć w określonym czasie; (ii) bliskości, określanej jako łączna liczba miejsc docelowych znajdujących się w określonej odległości oraz (iii) wydajności transportu, rozumianej za stosunek dostępności do bliskości, czyli porównanie liczby osób mających dostęp do danego miejsca z liczbą osób mieszkających w jego pobliżu ([25]). Uwzględniały podróże multimodalne, takie jak połączenia autobusowo-kolejowe, w celu określenia priorytetów w zakresie inwestycji infrastrukturalnych. Uwzględniały też aspekty przystępności cenowej transportu przy ocenie, czy należy poprawić istniejącą infrastrukturę, rozszerzyć lub wybudować nową infrastrukturę, czy też poprawić połączenia multimodalne, takie jak ścieżki rowerowe prowadzące do stacji kolejowych lub połączenia autobusowe ze stacjami kolejowymi.

8. Wspierały samorządy na obszarach miejskich i podmiejskich w uwzględnianiu problemu ubóstwa transportowego przy opracowywaniu i wdrażaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) i zachęcały je do tego. Rozważyły zastosowanie podobnych podejść w planowaniu rozwiązań w zakresie mobilności w regionach wiejskich i oddalonych, które nie są objęte SUMP.

9. Rozważyły przeciwdziałanie istotnym brakom danych przez regularne i systematyczne gromadzenie informacji ([26]) oraz udostępnianie wyników na publicznych platformach danych odpowiadających różnym szczeblom administracji. Rozważyły opracowanie i wykorzystanie zdezagregowanych wskaźników i danych, w tym według płci i dochodów, w połączeniu ze wskaźnikami geoprzestrzennymi (zob. przykłady w załączniku I), co najmniej na poziomie NUTS 3 ([27]), obejmujących dostępność sieci transportowych i wymiar dostępności (lokalizację podstawowych usług społeczno-gospodarczych).

10. Maksymalnie zwiększyły skuteczność wykorzystania dostępnych środków krajowych oraz unijnych instrumentów finansowych na rzecz finansowania infrastruktury transportowej i usług transportowych, które przeciwdziałają ubóstwu transportowemu i jednocześnie wspierają zrównoważoną mobilność w całej UE. Uwzględniały w tym kontekście dostępne zasoby finansowe, harmonogramy inwestycyjne, potrzeby lokalnej ludności oraz koszty i korzyści związane z różnymi środkami transportu.

11. Współpracowały z innymi państwami członkowskimi w zakresie dostosowania polityk gromadzenia danych i zapewniania możliwości przemieszczania się między państwami – w szczególności w odniesieniu do użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji – a także zachęcania zainteresowanych stron z różnych krajów do wyrażania opinii.

([25]) Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. i in., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail [Wydajność kolei pasażerskiej w Europie: regionalne i terytorialne wskaźniki dostępności kolei pasażerskiej], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2021, Inforegio – Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail. W odniesieniu do transportu drogowego zob. Komisja Europejska, Road Transport Performance in Europe [Wydajność transportu drogowego w Europie], 2018, Inforegio – Road transport performance in Europe.

([26]) W tym kontekście istotne znaczenie mają m.in. następujące elementy: lokalizacja przystanków transportu publicznego i rozkłady jazdy transportu publicznego (częstotliwość kursowania), czas dojazdu do pracy na podstawie danych w czasie rzeczywistym (w szczególności przepływów ruchu w godzinach szczytu), najczęściej pokonywane trasy w ujęciu lokalnym, dane dotyczące sieci drogowej, dane dotyczące posiadania samochodu, infrastruktury pieszej i rowerowej oraz dane dotyczące lokalizacji podstawowych usług społeczno-gospodarczych. Dane te powinny w miarę możliwości dostarczać informacji o tendencjach w odniesieniu do wszystkich rodzajach transportu, a także o powodach wyboru danego środka transportu na danym obszarze geograficznym oraz o stopniu integracji między poszczególnymi rodzajami transportu (multimodalność).

([27]) Region NUTS 3 to jednostka terytorialna zdefiniowana w rozporządzeniu (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS).

Sekcja III – *Kształtowanie polityki*

12. Priorytetowo traktowały środki adresowane do osób i gospodarstw domowych najbardziej dotkniętych ubóstwem transportowym, w oparciu o rzetelne oceny skutków dystrybucyjnych stosownych środków i polityk.

13. Koncentrowały ukierunkowane środki wspierające np. na gospodarstwach domowych o niskich dochodach lub o niższych średnich dochodach, znajdujących się na obszarach geograficznych o niedostatecznym dostępie do usług transportowych, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb grup znajdujących się w trudnej sytuacji zamieszkujących zamożniejsze obszary, takie jak duże miasta. Inne podejście to skoncentrowanie wsparcia na konkretnych kategoriach osób znajdujących się w trudnej sytuacji, w szczególności tych, które są zależne od zmotoryzowanego transportu opartego na paliwach kopalnych i albo nie mają dostępu do przystępnych cenowo i odpowiednich opcji transportu publicznego, albo borykają się z nieodpowiednią lub ograniczoną dostępnością takich usług w swojej okolicy. Można także połączyć działania poprawiające jakość (dostępnego dla wszystkich) systemu transportu publicznego z wprowadzeniem obniżonych cen lub bonów na transport publiczny dla grup znajdujących się w trudnej sytuacji (zob. załącznik II zawierający przykłady niektórych środków i inwestycji, a także wytyczne Komisji dotyczące planów społeczno-klimatycznych). W ten sposób można poprawić całą ofertę transportową z korzyścią dla wszystkich, a jednocześnie łatwiej osiągnąć korzyści skali.

14. Dbały, aby wprowadzane środki nie były ograniczone do osób posiadających samochód lub rower, ale obejmowały również dekarbonizację lokalnego sektora transportu i powiązanej infrastruktury. Uwzględniały wszystkie formy mobilności, tj.: multimodalny transport publiczny, a także nowe usługi oparte na wspólnych przejazdach samochodem lub wspólnym użytkowaniu samochodów (w tym na wykorzystaniu pojazdów autonomicznych), usługi w zakresie mobilności współdzielonej, w tym mikromobilność, usługi na żądanie i aktywna mobilność (chodzenie i jazda na rowerze).

15. Wykorzystywały dobre praktyki i priorytety działania przedstawione w niedawnym komunikacie Komisji w sprawie dekarbonizacji flot przedsiębiorstw ([28]), co może przyspieszyć obrót bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, a tym samym przyczynić się do powstania szerokiego rynku używanych pojazdów.

16. Rozważyły zapewnienie użytkownikom transportu znajdującym się w trudnej sytuacji i mikroprzedsiębiorstwom znajdującym się w trudnej sytuacji dostępu do nowych i używanych pojazdów bezemisyjnych za pomocą środków takich jak systemy leasingu socjalnego w połączeniu z instalacją infrastruktury ładowania. Przy opracowywaniu programów wynajmu lub leasingu pojazdów bezemisyjnych skierowanych do grup znajdujących się w trudnej sytuacji można uwzględnić takie czynniki, jak poziom dochodów, dostęp do istniejącego transportu publicznego i usług mobilności współdzielonej oraz ich dostępność, a także średni czas dojazdu do pracy i średnie odległości.

17. Zachęcały do korzystania z najbardziej zrównoważonych dostępnych środków transportu, a zarazem dopilnowywały, aby było to zgodne z codziennymi potrzebami grup docelowych. Priorytetowo traktowały transport publiczny względem indywidualnej mobilności nieaktywnej, co zmniejszy zależność od prywatnych samochodów. Wspierały poprawę połączeń transportu publicznego na obszarach miejskich oraz ich powiązań z obszarami wiejskimi, peryferyjnymi i oddalonymi. Koncentrując natychmiastowe wsparcie na grupach dotkniętych ubóstwem transportowym, opracowały politykę uwzględniającą szersze potrzeby transportowe. Nie tylko pomoże to przeciwdziałać ubóstwu transportowemu, lecz także poprawi łączność systemową, ograniczy emisje CO_2 i zanieczyszczenie powietrza, zagęszczenie ruchu, wypadki i hałas, a zarazem zapewni wszystkim grupom ludności realną alternatywę.

18. Rozszerzały zasięg masowego transportu zbiorowego przez łączenie go z siecią transportu autobusowego, a także z usługami przejazdu na żądanie, rozwiązaniami w zakresie mobilności współdzielonej (jak pojazdy współdzielone, rowery elektryczne, hulajnogi elektryczne, a także współdzielone pojazdy autonomiczne oraz przejazdy w ramach wspólnego użytkowania samochodów osobowych), mobilnością jako usługą oraz aktywną mobilnością.

19. W odniesieniu do nieopłacalnych z komercyjnego punktu widzenia lokalnych i regionalnych usług transportu publicznego rozważenie możliwości udzielania zamówień publicznych na usługi, w tym przyznawania odpowiednich rekompensat operatorom transportu publicznego, aby zapewnić odpowiedni poziom usług publicznych odpowiadających potrzebom ([29]). Rozważyły dofinansowanie usług na żądanie, takich jak zbiorowy transport drogowy lub współdzielone taksówki, na obszarach o niedostatecznym dostępie do transportu, w szczególności na obszarach słabo zaludnionych. Zachęcały przewoźników do wejścia na rynek przez ograniczanie przeszkód administracyjnych lub innych przeszkód prawnych w świadczeniu usług, aby zwiększyć wybór i dostępność oraz obniżyć ceny dla użytkowników, zwłaszcza tych znajdujących się w trudnej sytuacji.

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

([29]) Uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, które ustanawia zasadę obowiązkowego udzielania zamówień publicznych na usługi w zakresie transportu lądowego.

20. Rozważyły pilotażowe wdrożenie współdzielonych pojazdów autonomicznych, autonomicznych pojazdów wahadłowych i pojazdów zdalnie sterowanych w celu zapewnienia przystępnego cenowo i wydajnego transportu w społecznościach o niedostatecznym dostępie do usług oraz rozwiązania problemów pierwszej i ostatniej mili, m.in. przez zapewnienie odpowiednich warunków prawnych umożliwiających świadczenie takich usług.

21. Ułatwiały powszechniejsze wykorzystanie rowerów, rowerów elektrycznych i podobnych form mikromobilności, a także przemieszczanie się pieszo (przez rozwój infrastruktury pieszej). Rozwijały bezpieczną, chronioną i wygodną sieć infrastruktury rowerowej, obejmującą również parkingi rowerowe i powiązane usługi (np. systemy współdzielenia rowerów), łączącą obszary zamieszkałe przez osoby o niskich dochodach z odpowiednimi miejscami docelowymi. Rozważyły dotowanie zakupu lub leasingu rowerów, rowerów elektrycznych i rowerów towarowych w celu wsparcia użytkowników transportu o niskich dochodach.

22. Dopilnowały, aby przy opracowywaniu i wdrażaniu polityki uwzględniano: równouprawnienie płci ([30]), włączenie społeczne oraz przystępność cenową i dostępność transportu publicznego i usług w zakresie mobilności współdzielonej, w tym dla pasażerów z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się. Uwzględniały bardziej złożone wzorce mobilności (np. korzystanie z wielu środków transportu) oraz potrzeby różnych grup społecznych, zwłaszcza osób, których nie stać na posiadanie samochodu, oraz osób pełniących obowiązki opiekuńcze. W każdym przypadku analiza możliwości zapewnienia dostępu do głównych miejsc zatrudnienia za pośrednictwem transportu publicznego lub rozwiązań w zakresie aktywnej mobilności, zwłaszcza w przypadku zakładów pracy zatrudniających znaczną liczbę osób o niskich dochodach.

23. Wspierały działania i inwestycje w dziedzinie transportu za pomocą odpowiedniej, powszechnie dostępnej infrastruktury cyfrowej, w szczególności na obszarach oddalonych i wiejskich. Wdrażały innowacyjne usługi (w stosownych przypadkach), takie jak budżety mobilności udostępniane za pośrednictwem aplikacji oferujących mobilność jako usługę lub portfeli cyfrowych, aby zapewnić ukierunkowane wsparcie użytkownikom znajdującym się w trudnej sytuacji. Uzupełniały rozwiązania cyfrowe o niecyfrowe alternatywy, tak aby informacje i usługi były również dostępne dla użytkowników o niskich umiejętnościach cyfrowych lub o ograniczonym dostępie do internetu. Ułatwiały rozwój i zwiększanie zasięgu usług transportowych wykorzystujących technologię cyfrową do zapewnienia większego wyboru opcji podróży i skrócenia czasu oczekiwania, czasu podróży lub kosztów transportu.

24. Podnosiły świadomość na temat wszystkich działań podejmowanych w celu zwalczania ubóstwa transportowego, wykorzystując odpowiednie kanały komunikacji, tak aby docelowi beneficjenci byli poinformowani o dostępnych środkach służących zmniejszeniu ubóstwa transportowego i zachęcani do korzystania z nich. Nawiązywały współpracę z organizacjami społeczeństwa obywatelskiego, w szczególności z organizacjami reprezentującymi grupy zagrożone ubóstwem transportowym, w celu ich zaangażowania w kampanie uświadamiające. Dążyły do zmiany postaw społecznych wobec zrównoważonego transportu oraz do tego, aby takie rozwiązania były bardziej akceptowane i dostępne w całym kraju.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 maja 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

([30]) Praktyczne narzędzia, takie jak podręcznik dotyczący uwzględniania problematyki równości w transporcie, mogą pomóc organom publicznym i zainteresowanym stronom z sektora transportu w realizacji tego celu. Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport [Podręcznik dotyczący uwzględniania problematyki równości w DG MOVE – Materiały szkoleniowe na potrzeby uwzględniania problematyki równości w mobilności i transporcie], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

ZAŁĄCZNIK I

PRZYKŁADY WSKAŹNIKÓW UBÓSTWA TRANSPORTOWEGO

1. **KOMISJA EUROPEJSKA: DYREKCJA GENERALNA DS. ZATRUDNIENIA, SPRAW SPOŁECZNYCH I WŁĄCZENIA SPOŁECZNEGO, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. I IN., SPRAWOZDANIE KOŃCOWE, „TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES" [„UBÓSTWO TRANSPORTOWE: DEFINICJE, WSKAŹNIKI, UWARUNKOWANIA I STRATEGIE PRZECIWDZIAŁANIA"], PAŹDZIERNIK 2024** ([1])

1) Wskaźniki dotyczące przystępności cenowej transportu

   a) Odsetek ludności dotkniętej wymuszonym brakiem samochodu, według grup dochodowych i rodzaju gospodarstwa domowego w podziale na grupy ludności

   b) Odsetek ludności, dla której bilety na transport publiczny są „zbyt drogie" (dane dostępne również według stopnia urbanizacji: miasta, małe miasta i przedmieścia, obszary wiejskie oraz w podziale na różne grupy ludności)

   c) Odsetek populacji gospodarstw domowych określony na podstawie wskaźników przystępności cenowej transportu: 6 % i 2M ([2]) (dane dostępne również według stopnia urbanizacji: miasta, małe miasta i przedmieścia, obszary wiejskie oraz w podziale na różne grupy ludności)

   d) Odsetek dochodu do dyspozycji przeznaczanego na transport (eksploatację środków transportu i usługi transportowe) (dane dostępne również w podziale na decyle wydatków)

2) Wskaźniki dotyczące dostępu do transportu

   a) Odsetek ludności znajdującej się w trudnej sytuacji materialnej i społecznej oraz posiadającej samochód

   b) Odsetek ludności, dla której najbliższy przystanek transportu publicznego znajduje się „zbyt daleko" (dane dostępne również według stopnia urbanizacji: miasta, małe miasta i przedmieścia, obszary wiejskie)

   c) Odsetek ludności z „bardzo trudnym" dostępem do transportu publicznego – według ogólnej liczby ludności i według liczby ludności wiejskiej

3) Wskaźniki dotyczące dostępności dzięki wykorzystaniu transportu

   — Odsetek ludności aktywnej zawodowo, której dojazd do pracy (w jedną stronę) zajmuje ponad 30 minut, z podziałem według stopnia urbanizacji

4) Wskaźniki dotyczące adekwatności transportu

   — Odsetek ludności, która uznaje dostęp do transportu publicznego za zbyt trudny (dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się)

2. **NIEWYCZERPUJĄCA LISTA PRZYKŁADÓW DODATKOWYCH, UŻYTECZNYCH WSKAŹNIKÓW, KTÓRE MOŻNA OPRACOWAĆ LUB KTÓRE JUŻ ISTNIEJĄ**

Wymiar przystępności cenowej:

   a) Wskaźnik LIHC (niskie dochody, wysokie koszty): wskaźnik mierzący odsetek gospodarstw domowych, których wydatki na transport przekraczają krajową medianę i które są zagrożone ubóstwem ([3])

([1]) Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Zatrudnienia, Spraw Społecznych i Włączenia Społecznego, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. i in., sprawozdanie końcowe, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies" [„Ubóstwo transportowe: definicje, wskaźniki, uwarunkowania i strategie przeciwdziałania"], październik 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_pl. Źródła: (1) a): Eurostat [ilc_mddu05], (1) b): Źródło: Eurostat [ilc_mdes13a], (1) d): Eurostat [icw_aff_05], (2) c): Dane jednostkowe Eurofoundu z 2016 r. dotyczące europejskiego badania jakości życia; (3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Próg 6 %: odsetek ludności, która przeznacza na transport ponad 6 % swoich wydatków lub więcej niż dwukrotność krajowej mediany wydatków na transport, przy czym łączne wydatki tych osób są niższe od krajowej mediany. 2M odnosi się do wskaźnika nieproporcjonalnie wysokich wydatków (2M oznacza dwukrotność krajowej mediany). Gospodarstwo domowe uznaje się za znajdujące się w trudnej sytuacji pod względem transportu, jeżeli udział jego łącznych wydatków przeznaczonych na transport przekracza dwukrotność krajowej mediany. Innymi słowy, są to gospodarstwa domowe, które sytuacja społeczno-gospodarcza zmusza do ponoszenia nieproporcjonalnie wysokich wydatków na utrzymanie poziomu mobilności odpowiadającego ich potrzebom.

([3]) Jest to połączenie poprzedniego wskaźnika z danymi dotyczącymi osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, z podziałem według grupy kraju urodzenia (populacja w wieku co najmniej 18 lat) (ilc_peps06n).

b) Wskaźnik 10 % (odsetek gospodarstw domowych, w których wydatki na transport stanowią ponad 10 % dochodu netto)

c) Osoby, których nie stać na regularne korzystanie z transportu publicznego, według wieku, płci, statusu zatrudnienia i grupy dochodów ([4])

d) Struktura wydatków konsumpcyjnych według stopnia urbanizacji oraz klasyfikacji indywidualnych wydatków konsumpcyjnych według przeznaczenia (dostępne również dane za 2020 r.) ([5])

Wymiar dostępu do transportu i dostępności podstawowych usług:

a) Liczba pasażerów przewożonych transportem publicznym w mieście i na miejskim obszarze funkcjonalnym rocznie

b) Liczba pasażerokilometrów w transporcie publicznym w mieście i na miejskim obszarze funkcjonalnym rocznie

c) Liczba miejsc parkingowych dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i stacji transportu publicznego w mieście i na miejskim obszarze funkcjonalnym

d) Średni czas przejazdu 3 km transportem publicznym przez miasto i przez miejski obszar funkcjonalny w godzinach szczytu i poza nimi

e) Liczba ludności mającej dostęp do przystanku transportu publicznego w odległości możliwej do pokonania pieszo (przystanek autobusowy i tramwajowy w promieniu 500 m lub stacja kolejowa lub metra w promieniu 1 km) – dane te są już dostępne dla obszarów miejskich ([6])

f) Liczba osób zatrudnionych według czasu dojazdu do pracy, poziomu wykształcenia oraz stopnia urbanizacji ([7])

g) Liczba ludności, do której można dotrzeć koleją w czasie nieprzekraczającym 1,5 godziny / liczba ludności w promieniu 120 km × 100 ([8])

Dla ruchu pieszego, rowerowego, transportu publicznego, jazdy samochodem przy swobodnym przepływie ruchu oraz w warunkach rzeczywistych / zatłoczonych:

h) Liczba osób lub obiektów usługowych osiągalnych w określonym czasie podróży (na poziomie siatki lub zagregowana na poziomie LAU/NUTS 3)

i) Odsetek ludności z dostępem do co najmniej N obiektów infrastruktury usługowej w określonym czasie podróży (według jednostek LAU/NUTS 3) (gdzie „N" oznacza liczbę odpowiednich obiektów infrastruktury usługowej, które należy uwzględnić w zależności od rodzaju usługi)

j) Czas podróży do najbliższych N obiektów infrastruktury usługowej / liczba osób (na poziomie siatki lub zagregowany na poziomie LAU/NUTS 3)

k) Wskaźnik dostępności Foster-Greer-Thorbecke (FGT2), uwzględniający liczbę osób poniżej z góry określonego progu wystarczalności ([9]), z uwzględnieniem wagi odpowiadającej skali ich deficytu dostępności w danym czasie podróży (40–50 min) (na poziomie siatki lub zagregowany na poziomie LAU/NUTS 3)

([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]) Zob. ósmy raport Komisji Europejskiej na temat spójności, Spójność w Europie do 2050 r. Ósmy raport na temat spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, 2021, mapa 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Zob. Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. i in., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail [Wydajność kolei pasażerskiej w Europie: regionalne i terytorialne wskaźniki dostępności kolei pasażerskiej], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2021.
([9]) Zob. ScienceDirect, „Defining and implementation a sufficient level of accessibility: What's stopping us?" [„Określenie i wdrożenie wystarczającego poziomu dostępności: co nas powstrzymuje?"], Jean Ryan i Karel Martens, wrzesień 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

W odniesieniu do wymiaru dostępu do transportu i dostępności usług pomocne mogą być następujące zasoby:

— Komisja Europejska, Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail [Wydajność kolei pasażerskiej w Europie: regionalne i terytorialne wskaźniki dostępności kolei pasażerskiej], 2021 ([10]).

— W odniesieniu do transportu drogowego zob. Komisja Europejska, Road Transport Performance in Europe [Wydajność transportu drogowego w Europie], 2018 ([11]).

— Komisja Europejska, Spójność w Europie do 2050 r. Ósmy raport na temat spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, 2021, zob. mapa 4.7 ([12]).

— Komisja Europejska, dziewiąte sprawozdanie w sprawie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, 2024 ([13]).

— Badania OECD na temat obszarów wiejskich, Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change [Dostęp do usług w miastach i wsiach. Przygotowanie regionów na zmiany demograficzne], 2024, s. 13 ([14]).

W celu oceny **jakości i wystarczalności sieci transportu publicznego** poszczególne rodzaje transportu publicznego można podzielić na „kategorie jakościowe" w oparciu o częstotliwość kursowania danego środka transportu (np. częściej niż co 5 minut, co 5–10 minut, co 10–20 minut itp.) oraz o odległość do najbliższego przystanku każdego środka transportu ([15]).

Wymiar adekwatności transportu:

a) Odsetek stacji metra z udogodnieniami dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się

b) Liczba przystanków i stacji transportu publicznego w mieście i na miejskim obszarze funkcjonalnym dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się

c) Liczba pojazdów transportu publicznego w mieście i na miejskim obszarze funkcjonalnym dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w podziale na rodzaje pojazdów

([10]) Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. i in., Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail [Wydajność kolei pasażerskiej w Europie: regionalne i terytorialne wskaźniki dostępności kolei pasażerskiej], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 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/PL_9CR_Report.pdf.

([14]) https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html.

([15]) Zob. przykład Austrii, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

ZAŁĄCZNIK II ([1])

WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI: PRZYKŁADY UKIERUNKOWANYCH, OPŁACALNYCH ŚRODKÓW I INWESTYCJI ([2])

1) **Skoncentrowanie się na wsparciu gospodarstw domowych o niskich dochodach lub o niższych średnich dochodach, znajdujących się na obszarach geograficznych o niedostatecznym dostępie do usług transportowych**

— Poprawa usług transportu publicznego oraz uruchamianie linii autobusowych, autokarowych lub kolejowych na obszarach podmiejskich, peryferyjnych i wiejskich, zamieszkiwanych głównie przez osoby o niskich dochodach

— Budowa infrastruktury transportu publicznego na obszarach zamieszkiwanych głównie przez osoby o niskich dochodach Tworzenie węzłów mobilności ułatwiających przesiadki i integrację transportu publicznego, mobilności współdzielonej, ruchu rowerowego i pieszego – głównie na obszarach podmiejskich i wiejskich, aby połączyć je z centrami miast

2) **Skoncentrowanie się na wsparciu grup znajdujących się w trudnej sytuacji**

— Dotowane, specjalne usługi transportu publicznego „od drzwi do drzwi" na żądanie lub bezemisyjne usługi transportu publicznego dostosowane do potrzeb grup znajdujących się w trudnej sytuacji

— Programy bonów na lokalny transport publiczny i abonamenty na mobilność współdzieloną (w tym rowery, rowery elektryczne i hulajnogi) dla grup znajdujących się w trudnej sytuacji

— Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami dzięki instalacji podjazdów, wind i systemów komunikatów głosowych

— Budowa bezpiecznych ścieżek rowerowych, bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów i stacji rowerów współdzielonych oraz urządzeń do bezpiecznego przypinania rowerów w pobliżu szkół, ośrodków młodzieżowych i uczelni wyższych

— Społeczne programy leasingowe pojazdów bezemisyjnych dla gospodarstw domowych, mikroprzedsiębiorstw i innych użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji wraz z odpowiednią infrastrukturą ładowania

3) **Połączenie działań na rzecz poprawy (dostępnego dla wszystkich) transportu publicznego z systemami wsparcia finansowego dla grup znajdujących się w trudnej sytuacji**

— Zakup bezemisyjnych autobusów lub pojazdów szynowych ([3]) na niedostatecznie obsługiwanych obszarach miejskich i podmiejskich w połączeniu z bonami lub cyfrowymi portfelami mobilności przeznaczonymi dla użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji

— Tworzenie bezemisyjnych usług transportowych na żądanie na obszarach pozbawionych odpowiedniej infrastruktury usług transportu publicznego lub w celu zapewnienia połączeń w ramach tzw. „ostatniej mili", ewentualnie w połączeniu z bonami lub cyfrowymi portfelami mobilności przeznaczonymi dla użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji

([1]) Uzupełnienie publikacji Komisji Europejskiej (Komisja Europejska: Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. i inni, *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments* [Wsparcie we wdrażaniu Społecznego Funduszu Klimatycznego – Nota na temat dobrych praktyk w zakresie opłacalnych działań i inwestycji] Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067) oraz zawiadomienia Komisji – Wytyczne dotyczące planów społeczno-klimatycznych, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597. Wszystkie wskazane środki i inwestycje kwalifikują się do finansowania w ramach Społecznego Funduszu Klimatycznego.

([2]) W zależności od sytuacji w poszczególnych państwach członkowskich.

([3]) Bezemisyjne pojazdy kolei lekkiej umożliwiają korzystanie z istniejącej infrastruktury bez konieczności jej modernizacji lub przy minimalnym zakresie prac, a także pozwalają na zwiększenie częstotliwości świadczonych usług.

— Inwestycje w infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów w połączeniu z systemami rowerów współdzielonych lub z dotacjami na zakup, długoterminowy wynajem lub leasing rowerów, rowerów elektrycznych i rowerów towarowych dla grup znajdujących się w trudnej sytuacji

— Dotowane systemy wspólnego użytkowania pojazdów bezemisyjnych lub programy wynajmu dla gospodarstw domowych o niskich dochodach, połączone z inwestycjami w publiczną infrastrukturę ładowania