2025/1021

26.5.2025

RECOMANDAREA (UE) 2025/1021 A COMISIEI

din 22 mai 2025

referitoare la sărăcia în materie de transporturi: asigurarea unei mobilități abordabile, accesibile și echitabile

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292,

întrucât:

(1) Principiul 20 al Pilonului european al drepturilor sociale ([1]) prevede că orice persoană are dreptul de a beneficia de acces la servicii esențiale, inclusiv de transport, iar persoanelor aflate în dificultate ar trebui să li se pună la dispoziție sprijin pentru accesul la astfel de servicii. Transporturile permit, de asemenea, accesul la alte activități care sunt fundamentale pentru participarea activă în societate și pe piața forței de muncă, cum ar fi ocuparea forței de muncă, asistența medicală și educația. În acest context, sărăcia în materie de transporturi este din ce în ce mai îngrijorătoare, în special pentru grupurile vulnerabile, deoarece pune în pericol accesul la aceste servicii și, prin urmare, contribuie la excluziunea socială.

(2) Busola pentru competitivitate ([2]) subliniază că o infrastructură de transport adecvată este o condiție prealabilă pentru competitivitatea UE, sprijinind în special logistica, producția în timp util și mobilitatea persoanelor, a bunurilor și a serviciilor. Cercetările arată că transporturile joacă un rol vital în promovarea dezvoltării economice, a bunăstării și a echității sociale prin sprijinirea accesului la locuri de muncă de calitate, inclusiv pentru persoanele expuse riscului de sărăcie și de excluziune socială și anumite grupuri vulnerabile ale societății ([3]). Acestea pot contribui la consolidarea echității și a solidarității între generații.

(3) Fondul social pentru climă (SCF) a fost instituit pentru a aborda și a atenua potențialele efecte distributive negative ale extinderii acoperirii piețelor carbonului din UE la clădirile și transportul rutier printr-o nouă schemă de comercializare a certificatelor de emisii (ETS2), în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([4]). Se preconizează că SCF va mobiliza 86,7 miliarde EUR în perioada 2026-2032 pentru a sprijini gospodăriile vulnerabile, utilizatorii de transport și microîntreprinderile afectate în special de sărăcia energetică și de sărăcia din perspectiva transporturilor. Pentru a accesa această finanțare, statele membre trebuie să își prezinte planurile naționale sociale pentru climă până la 30 iunie 2025 și să atingă jaloanele și țintele relevante în mod satisfăcător. Prezenta recomandare urmărește să sprijine statele membre în activitatea lor.

(4) Statele membre pot utiliza Fondul social pentru climă pentru a sprijini măsurile structurale și investițiile menite să îmbunătățească eficiența energetică și să decarbonizeze clădirile și pentru a promova soluții de mobilitate curată, cu condiția ca aceste inițiative să vizeze în principal gospodăriile și microîntreprinderile vulnerabile sau utilizatorii de transport vulnerabili. Printre măsurile și investițiile eligibile legate de transport se numără stimularea utilizării transportului public accesibil și la prețuri rezonabile, sprijinirea entităților publice și private, inclusiv a cooperativelor, pentru dezvoltarea și furnizarea de mobilitate durabilă la cerere, servicii de mobilitate partajată și opțiuni de mobilitate activă, facilitarea accesului la vehicule și biciclete cu emisii zero, dezvoltarea infrastructurii pentru reîncărcare și realimentare și sprijinirea dezvoltării unei piețe a vehiculelor de ocazie cu emisii zero.

(5) Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind SCF ([5]) a introdus prima și singura definiție la nivelul Uniunii a sărăciei din perspectiva transporturilor în sensul regulamentului. Aceasta face referire la „incapacitatea sau dificultatea persoanelor și a gospodăriilor de a face față costurilor transportului privat sau public sau lipsa transportului ori accesul limitat al acestora la transportul necesar pentru accesul lor la servicii și activități socioeconomice esențiale, ținând seama de contextul național și spațial”.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_ro.
([3]) *Economic Perspectives on Transport and Equality* (Perspectivele economice în domeniul transporturilor și al egalității) (OCDE, 2011); Studiu privind dimensiunea socială a viitorului sistem de transport al UE în ceea ce privește utilizatorii și pasagerii (UE 2022).
([4]) Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Regulamentul (UE) 2023/955 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de instituire a Fondului social pentru climă și de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1060 (JO L 130, 16.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) În ceea ce privește definiția sărăciei din perspectiva transporturilor, astfel cum este inclusă în Regulamentul privind Fondul social pentru climă, se pot identifica următoarele trei dimensiuni:

(a) accesibilitatea din punctul de vedere al costurilor: capacitatea persoanelor și a gospodăriilor de a-și permite transportul privat sau public;

(b) disponibilitatea transportului: existența și frecvența serviciilor de transport;

(c) accesibilitate: capacitatea persoanelor și a gospodăriilor de a beneficia de servicii și activități socioeconomice esențiale într-un interval de timp rezonabil.

O a patra dimensiune, „caracterul adecvat al sistemului de transport", este utilă pentru a descrie posibilitatea de utilizare a sistemului, chiar dacă nu face parte din definiția oficială. „Caracterul adecvat" include diverse elemente suplimentare, cum ar fi fiabilitatea, adecvarea pentru persoanele care îl utilizează pentru muncă și/sau sarcini de îngrijire (cum ar fi călătoriile către și de la locurile de muncă și transportul copiilor), siguranța și securitatea sistemului de transport și disponibilitatea acestuia în afara orelor de transport de bază, dacă acesta este lipsit de bariere și dacă informațiile privind posibilitățile de călătorie sunt disponibile pe scară largă ([6]).

(7) Cauzele sărăciei din perspectiva transporturilor sunt cauzate de venituri mici și de alte bariere sistemice, cum ar fi lipsa accesului la locuințe la prețuri accesibile în apropierea locului de muncă, facilități educaționale și servicii esențiale, izolarea geografică, absența sau disponibilitatea limitată a transportului public sau privat sau caracteristici socioeconomice, demografice și fizice specifice care limitează capacitatea persoanelor de a beneficia de servicii de transport adecvate.

(8) Potrivit unui studiu al Comisiei, cheltuielile totale de transport sunt cele mai ridicate în zonele cu o densitate medie a populației, posibil din cauza unei ponderi mai mari a navetei către serviciu și a unui număr mai mare de călătorii din aceste zone către orașe (de exemplu, pentru muncă sau cumpărături) ([7]). Astfel cum s-a subliniat în Strategia UE pentru regiunile ultraperiferice ([8]), transporturile joacă un rol esențial pentru regiunile ultraperiferice, cele mai îndepărtate părți ale UE. Insulele și regiunile ultraperiferice sunt, de obicei, afectate în mod deosebit de sărăcia din perspectiva transporturilor, inclusiv în ceea ce privește accesul rezidenților la servicii socioeconomice esențiale, dependența ridicată de transportul aerian și maritim și substituibilitatea redusă a modurilor de transport ([9]).

(9) Datele Eurostat ([10]) arată că ponderea persoanelor care nu își pot permite o mașină și care sunt expuse riscului de sărăcie (sub 60 % din mediana veniturilor pe adult echivalent) a variat de la aproximativ 6 % (5,5 % în Italia, 6 % în Cipru și 6,2 % în Malta) la peste 30 % (34,3 % în Finlanda, 34 % în România și 32,4 % în Slovacia și Ungaria) în 2023. Situația variază considerabil în funcție de tipul gospodăriei. În 12 state membre, peste 30 % dintre persoanele cu copii aflați în întreținere și cu venituri mici nu și-au putut permite o mașină (44,4 % în Slovacia, 43,4 % în Ungaria) în 2023.

(10) În sens mai larg, persoanele sau gospodăriile cu venituri mici și medii inferioare care își pot permite transportul public sau privat pot fi considerate „expuse riscului de sărăcie din perspectiva transporturilor" dacă transportul reprezintă o parte semnificativă din bugetul lor privat (de exemplu, mai mult decât dublul medianei populației țării).

(11) Prevenirea și atenuarea sărăciei din perspectiva transporturilor reprezintă una dintre prioritățile rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Infrastructura TEN-T trebuie să asigure mobilitatea și accesibilitatea neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special pentru cei aflați în situații de sărăcie sau vulnerabilitate din perspectiva transporturilor.

([6]) Astfel cum sunt incluse în: Comisia Europeană: Direcția Generală Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Incluziune, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., raport final, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies" (Sărăcia din perspectiva transporturilor: definiții, indicatori, factori determinanți și strategii de atenuare), octombrie 2024.

([7]) Comisia Europeană, Raportul tehnic al JRC, „Sărăcia energetică, sărăcia transporturilor și condițiile de viață", o analiză a datelor și indicatorilor socioeconomici din UE, 2022.

([8]) Comisia Europeană, Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, „Punerea oamenilor pe primul loc, asigurarea creșterii durabile și favorabile incluziunii, deblocarea potențialului regiunilor ultraperiferice ale UE", COM(2022) 198 final, 3.5.2022.

([9]) Pe continentul european, zborurile pe distanțe scurte pot fi înlocuite mai ușor de deplasări cu trenul sau cu mașina decât în regiunile ultraperiferice; a se vedea studiul Parlamentului European solicitat de Comisia TRAN, „Transport și turism în regiunile ultraperiferice: evaluarea sărăciei în materie de mobilitate și a efectelor noilor politici climatice", PE 759.311, martie 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) Viziunea pe termen lung a Comisiei pentru zonele rurale ale Europei ([11]) invită statele membre și regiunile să elaboreze strategii durabile de mobilitate rurală, cu obiectivul general de a crea „zone rurale mai puternice, conectate, reziliente și prospere până în 2040”. Această viziune necesită eforturi de menținere și îmbunătățire a serviciilor de transport public la prețuri accesibile și a infrastructurii, cum ar fi căile ferate, căile navigabile interioare, drumurile, stațiile de încărcare și realimentare, pentru a sprijini soluțiile de mobilitate cu emisii zero, traseele pentru biciclete, conexiunile multimodale, inclusiv transportul activ, transportul maritim pe distanțe scurte și legăturile de transport aerian.

(13) Astfel cum se menționează în Planul de acțiune industrială al Comisiei pentru sectorul european al autovehiculelor ([12]), programele de leasing social ([13]) pot contribui la furnizarea de soluții de mobilitate curată și la prețuri accesibile pentru utilizatorii de transport vulnerabili și ar putea fi finanțate din fondurile pe care Fondul social pentru climă le va mobiliza în perioada 2026-2032. În plus, vehiculele autonome comune, navetele autonome și vehiculele operate de la distanță pot contribui la soluționarea provocărilor pe primul/ultimul kilometru pentru comunitățile insuficient deservite ([14]).

(14) Comisia a facilitat schimbul de bune practici între statele membre cu privire la măsurile și investițiile eficiente din punctul de vedere al costurilor care urmează să fie incluse în planurile sociale pentru climă ([15]), precum și cu privire la desfășurarea de consultări publice ([16]). Comisia a publicat documente de orientare referitoare la punerea în aplicare a Fondului social pentru climă ([17]), precum și un set de recomandări cu bune practici pentru SCF, astfel cum au fost formulate de Subgrupul privind transportul public și mobilitatea partajată din cadrul Grupului de experți privind mobilitatea urbană ([18]).

(15) Colectarea datelor privind indicatorii relevanți din punctul de vedere al politicilor este esențială pentru definirea priorităților de politică, identificarea principalilor beneficiari și monitorizarea progreselor înregistrate în direcția atingerii obiectivelor de politică. Mai mulți indicatori elaborați de Eurostat pot sprijini acest proces și pot permite compararea rezultatelor în întreaga UE, pe baza tablourilor de bord și a cadrelor de monitorizare existente, cum ar fi tabloul de bord social ([19]), precum și a altor dovezi partajate în cadrul evaluărilor periodice ale progreselor înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a Recomandării Consiliului privind asigurarea unei tranziții echitabile pentru toți ([20]).

(16) Observatorul european pentru o tranziție echitabilă, care va fi lansat în 2026, dă curs Recomandării Consiliului privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică ([21]) și urmărește să consolideze baza de date concrete referitoare la aspectele legate de echitate ale tranziției verzi. Observatorul va elabora și va colaționa date relevante, va elabora indicatori standardizați, va colecta cele mai bune practici și va facilita schimbul de date privind tendințele și politicile relevante, inclusiv sărăcia din perspectiva transporturilor și grupurile vulnerabile.

([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]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) A se vedea, de exemplu, schema franceză de leasing social din secțiunea 3.6.3 din: Comisia Europeană: Direcția Generală Politici Climatice, 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* (Sprijin pentru punerea în aplicare a Fondului social pentru climă – Notă privind bunele practici pentru măsuri și investiții eficiente din punctul de vedere al costurilor – rezumat), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) A se vedea „Raportul din 2022 privind transporturile și mediul” al Agenției Europene de Mediu, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Comisia Europeană: Direcția Generală Politici Climatice, 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* (Sprijin pentru punerea în aplicare a Fondului social pentru climă – Notă privind bunele practici pentru măsuri și investiții eficiente din punctul de vedere al costurilor – rezumat), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Comisia Europeană: Direcția Generală Politici Climatice, Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans* (Sprijin pentru punerea în aplicare a Fondului social pentru climă – Notă privind bunele practici ale consultării publice pentru planurile sociale pentru climă), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Comisia Europeană, Comunicare a Comisiei, Orientări privind planurile sociale pentru climă, 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]) A se vedea https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/.

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

([21]) Recomandarea Consiliului din 16 iunie 2022 privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică, 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Având în vedere interconexiunile sale cu diferite domenii de politică, sărăcia din perspectiva transporturilor nu poate fi abordată în mod izolat. Adoptarea unei abordări transsectoriale este esențială în contextul elaborării măsurilor care vizează grupurile vulnerabile, de exemplu prin corelarea dezvoltării locuințelor sociale cu furnizarea unei infrastructuri de transport adecvate, durabile și la prețuri accesibile,

RECOMANDĂ STATELOR MEMBRE:

Secțiunea I – *Dezvoltarea unei abordări strategice pentru combaterea și prevenirea sărăciei din perspectiva transporturilor*

1. Să integreze sărăcia în materie de transporturi în strategiile existente de combatere a sărăciei și sectoriale (de exemplu, în domeniul energiei) la nivel național și regional, cu obiective clar definite și măsurabile, planuri de punere în aplicare realizabile, cu etape intermediare, responsabilități clare și resurse adecvate pe termen lung. Obiectivul general ar trebui să fie prevenirea și reducerea sărăciei din perspectiva transporturilor, respectând mediul și obiectivele specifice convenite referitoare la schimbările climatice, precum și viabilitatea economică. O sursă de inspirație ar putea fi procesul prevăzut în Regulamentul (UE) 2023/955 de instituire a planurilor naționale sociale pentru climă în cadrul Fondului social pentru climă, în Recomandarea Consiliului privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică, precum și în orientările pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă ([22]) și ar trebui urmărită alinierea la acesta. Etapele importante ale acestui proces sunt:

   (a) identificarea grupurilor vulnerabile afectate de sărăcia din perspectiva transporturilor, pe baza datelor disponibile și a cauzei (cauzelor) profunde ale sărăciei din perspectiva transporturilor în teritoriile naționale, ținând seama de toate dimensiunile sărăciei din perspectiva transporturilor;

   (b) identificarea și analizarea problemelor și realizarea unei planificări interdisciplinare care să implice părțile interesate și publicul, cu un accent deosebit pe autoritățile și reprezentanții la nivel regional și local, utilizând o consultare publică transparentă și cuprinzătoare și un proces de angajare a părților interesate, implicând activ grupurile-țintă în toate etapele;

   (c) identificarea măsurilor și a investițiilor adecvate legate de obiective de etapă, ținte și calendare măsurabile pentru eradicarea treptată a sărăciei din perspectiva transporturilor, utilizând evaluări ale impactului distributiv pentru măsuri și reforme ([23]);

   (d) măsuri de punere în aplicare și investiții și monitorizarea publică a punerii în aplicare a acestora. Evaluarea progreselor pe baza unei serii de indicatori de performanță și, eventual, să își adapteze politicile, dacă este necesar, utilizând procesele de guvernanță, tablourile de bord și indicatorii existenți, după caz.

2. Să asigure coerența și sinergiile cu punerea în aplicare și cu evaluările periodice ale progreselor înregistrate în temeiul Recomandării Consiliului privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică. Să ia în considerare nevoile în materie de transport atunci când elaborează planuri de incluziune pentru beneficiarii de venit minim ([24]).

3. Să asigure coerența cu măsurile și investițiile planificate și cu angajamentele asumate în cadrul diferitelor programe și planuri conexe, de exemplu în cadrul planurilor de redresare și reziliență, al programelor politicii de coeziune, al planurilor teritoriale pentru o tranziție justă, al planurilor naționale privind energia și clima, al strategiilor imobiliare pe termen lung și al planurilor naționale de renovare a clădirilor, precum și cu planurile sociale pentru climă.

4. Să capaciteze actorii locali și regionali și să consolideze capacitatea acestora de a identifica, de a concepe și de a realiza măsurile și investițiile adecvate, oferind acces la formare, instrumente și resurse adecvate. Acești actori au un rol esențial în ceea ce privește adaptarea soluțiilor la nevoile specifice ale comunităților lor, precum și în ceea ce privește asigurarea punerii eficace în aplicare la nivel local.

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

([23]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, O mai bună evaluare a impactului distributiv al politicilor statelor membre, COM(2022) 494 final, 28.9.2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Recomandarea Consiliului din 30 ianuarie 2023 privind un venit minim adecvat care să asigure incluziunea activă (2023/C 41/01).

5. Să facă schimb de bune practici, de lecții învățate și de efectele măsurilor asupra diferitelor grupuri vulnerabile, pentru a promova învățarea reciprocă și a îmbunătăți eficacitatea intervențiilor în întreaga UE, inclusiv prin contribuții la viitorul Observator european pentru o tranziție echitabilă.

Secțiunea II – *Planificarea politicilor*

6. Să stabilească ceea ce trebuie considerat un nivel suficient de accesibilitate la transporturi la prețuri accesibile, per regiune și, de asemenea, la nivel local, asigurând alinierea distribuției spațiale a serviciilor socioeconomice esențiale și a furnizării opțiunilor și infrastructurii de transport.

7. Să se inspire din cadrul privind accesibilitatea elaborat de Comisie, Forumul Internațional al Transporturilor din cadrul OCDE, care se bazează pe (i) accesibilitate, definită ca numărul total de destinații în care se poate ajunge într-un interval de timp fix; (ii) proximitate, reprezentând numărul total de destinații situate la o distanță fixă și (iii) performanța transporturilor, considerată a fi raportul dintre accesibilitate și proximitate, comparând populația din zone accesibile cu populația din zone apropiate ([25]). Să includă călătorii multimodale, cum ar fi elementele combinate autobuz-tren pentru a stabili prioritățile pentru investițiile în infrastructură. De asemenea, luând în considerare aspectele legate de accesibiltatea transportului. să evalueze dacă se impune îmbunătățirea infrastructurii existente, extinderea sau construirea de noi infrastructuri sau îmbunătățirea conectivității multimodale, cum ar fi pistele pentru biciclete care duc la gări sau autobuzele care asigură legătura cu gările.

8. Să sprijine și să încurajeze autoritățile locale din zonele urbane și periurbane să abordeze sărăcia din perspectiva transporturilor în contextul elaborării și punerii în aplicare a planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD). Să aibă în vedere adoptarea unor abordări similare pentru planificarea soluțiilor de mobilitate în regiunile rurale și îndepărtate care nu intră sub incidența PMUD.

9. Să aibă în vedere abordarea deficiențelor semnificative în materie de date prin colectarea periodică și sistematică a datelor ([26]), punând rezultatele la dispoziția publicului pe platformele de date guvernamentale de la diferite niveluri de guvernare. Să ia în considerare dezvoltarea și utilizarea unor indicatori și date defalcate, inclusiv în funcție de gen și venit, combinate cu indicatori geospațiali (a se vedea exemplele incluse în anexa I), cel puțin la nivelul NUTS 3 ([27]), care să acopere disponibilitatea rețelelor de transport și dimensiunea accesibilității (localizarea serviciilor socioeconomice esențiale).

10. Să maximizeze eficiența fondurilor naționale disponibile și a instrumentelor de finanțare ale UE pentru finanțarea infrastructurii de transport și a serviciilor de transport care combat sărăcia din perspectiva transporturilor, promovând în același timp mobilitatea durabilă în întreaga UE. Să ia în considerare resursele disponibile, calendarul investițiilor, nevoile populațiilor locale și costurile și beneficiile diferitelor moduri de transport în acest context.

11. Să coopereze cu alte state membre în ceea ce privește alinierea politicilor lor privind colectarea datelor și furnizarea opțiunilor de transport dincolo de frontierele naționale, în special pentru utilizatorii de transport vulnerabili, și să încurajeze totodată contribuția părților interesate la nivel transfrontalier.

([25]) Comisia Europeană: Direcția Generală Politică Regională și Urbană, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Performanța transportului feroviar de călători în Europa – Indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2021 Inforegio – *Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Performanța transportului feroviar de călători în Europa: indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători). Pentru transportul rutier, a se vedea Comisia Europeană, *Road Transport Performance in Europe* (Performanța transportului rutier în Europa), 2018, Inforegio – *Road transport performance in Europe* (Performanța transportului rutier în Europa).

([26]) Elemente importante în acest sens sunt, de exemplu: amplasarea stațiilor de transport public și orarele de transport public (frecvența conexiunilor), timpul de deplasare pe baza datelor în timp real (în special, fluxurile de trafic la ore de vârf), cele mai frecvente călătorii la nivel local, date privind rețeaua de drumuri, date privind dreptul de proprietate asupra autoturismelor, infrastructura pentru deplasarea pe jos și cu bicicleta, precum și date privind localizarea serviciilor socioeconomice esențiale. În mod ideal, datele ar trebui să furnizeze informații privind stadiul tendințelor în raport cu toate modurile de transport, precum și motivele pentru alegerea unui anumit mod de transport într-o zonă geografică și nivelul de integrare a modurilor (multimodalitate).

([27]) O regiune NUTS 3 este o unitate teritorială, astfel cum este definită în Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 mai 2003 privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS).

Secțiunea III – *Conceperea politicilor*

12. Să acorde prioritate măsurilor care aduc beneficii pentru persoanele și gospodăriile cele mai afectate de sărăcia din perspectiva transporturilor, pe baza unor evaluări solide ale impactului distributiv al măsurilor și politicilor relevante.

13. De exemplu, măsurile de sprijin specifice se pot concentra asupra gospodăriilor cu venituri mici sau medii inferioare din zonele geografice insuficient deservite, fără a lăsa în urmă grupurile vulnerabile din zone mai prospere, de exemplu orașele mari. O altă abordare este concentrarea sprijinului pe categorii specifice de persoane vulnerabile, în special pe cele care depind de transportul motorizat pe bază de combustibili fosili și care fie nu au acces la opțiuni de transport public adecvate și la prețuri accesibile, fie se confruntă cu o disponibilitate inadecvată sau limitată a unor astfel de servicii în zona lor. O altă opțiune este combinarea îmbunătățirilor aduse sistemului de transport public (disponibile tuturor) cu prețuri reduse sau bonuri valorice pentru transportul public pentru grupurile vulnerabile (a se vedea anexa II, care enumeră unele măsuri și investiții cu titlu de exemplu, precum și Orientările Comisiei privind planurile sociale pentru climă). Astfel, oferta generală de transport poate fi îmbunătățită în beneficiul tuturor, iar economiile de scară pot fi realizate mai ușor.

14. Să asigure faptul că măsurile nu se limitează la persoanele cu autoturisme sau biciclete, ci includ și decarbonizarea sectorului transporturilor locale și a infrastructurii acestuia. Să aibă în vedere toate formele de mobilitate: transportul public multimodal, precum și noile servicii bazate pe co-voiajare (ridesharing), folosire în comun a autovehiculelor (car sharing, inclusiv, eventual, vehiculele autonome) și serviciile de mobilitate partajată, inclusiv micromobilitatea, serviciile la cerere, mobilitatea activă (mersul pe jos și cu bicicleta).

15. Să se bazeze pe bunele practici și pe prioritățile de acțiune prezentate în recenta Comunicare a Comisiei privind decarbonizarea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor ([28]), care pot accelera cifra de afaceri a vehiculelor corporative cu emisii zero și, prin urmare, pot sprijini apariția unei piețe extinse a produselor de ocazie.

16. Să ia în considerare posibilitatea de a le oferi utilizatorilor de transport vulnerabili și microîntreprinderilor vulnerabile acces la vehicule noi și la vehicule la mâna a doua cu emisii zero, prin măsuri precum sistemele de leasing social, împreună cu instalarea infrastructurii de încărcare. Atunci când concep programe de închiriere sau leasing de vehicule cu emisii zero destinate grupurilor vulnerabile, ar putea fi avuți în vedere factori precum nivelul veniturilor, accesibilitatea și disponibilitatea transportului public existent și a serviciilor de mobilitate partajată, precum și timpii și distanțele medii de deplasare.

17. Să stimuleze utilizarea celui mai durabil mod de transport disponibil, asigurându-se, în același timp, că acest lucru se aliniază la nevoile zilnice ale grupurilor-țintă. Să acorde prioritate transportului public în detrimentul mobilității individuale inactive, reducând dependența de autoturismele personale. Să sprijine îmbunătățirea legăturilor de transport public în zonele urbane, precum și a legăturilor cu zonele rurale, periferice și îndepărtate. Să elaboreze politici care să țină seama de nevoile mai ample în materie de transport, concentrând sprijinul imediat asupra grupurilor afectate de sărăcia din perspectiva transporturilor. Acest aspect nu numai că va aborda sărăcia din perspectiva transporturilor, ci în general va îmbunătăți și conectivitatea sistemului, va reduce emisiile de CO_2 și de poluanți atmosferici, congestionarea traficului, accidentele și zgomotul și va oferi o alternativă viabilă pentru toate grupurile de populație.

18. Să extindă zonele de captare a transportului în comun de masă prin coroborarea acestuia cu autobuzele, precum și cu navetele la cerere, cu soluțiile de mobilitate partajată (cum ar fi vehiculele comune, bicicletele electrice, scuterele electrice, dar și vehiculele autonome partajate și călătoriile comune prin partajarea autoturismelor – car-pooling), mobilitatea ca serviciu și cu mobilitatea activă.

19. Pentru serviciile de transport public local și regional care nu sunt viabile din punct de vedere comercial, să aibă în vedere atribuirea de contracte de servicii publice, inclusiv plăți compensatorii adecvate către operatorii de transport public, pentru a asigura furnizarea adecvată a serviciilor care răspund unei nevoi de serviciu public ([29]). În zonele insuficient deservite, să aibă în vedere acordarea de sprijin pentru serviciile la cerere, cum ar fi transportul rutier în comun sau taxiurile partajate, în special în zonele slab populate. Să încurajeze intrarea pe piață a operatorilor de transport prin reducerea obstacolelor administrative sau a altor obstacole juridice în calea furnizării de servicii, în vederea creșterii posibilităților de alegere și a accesibilității și a reducerii prețurilor pentru utilizatori, în special pentru cei vulnerabili.

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

([29]) Având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, care stabilește principiul licitației obligatorii pentru contractele de servicii publice în transportul terestru.

20. Să ia în considerare testarea instalării de vehicule autonome comune, de navete autonome și de vehicule operate de la distanță pentru a asigura un transport eficient și la prețuri accesibile în comunitățile insuficient deservite și pentru a soluționa provocările pe primul și ultimul kilometru, inclusiv prin asigurarea unor condiții juridice adecvate care să permită furnizarea unor astfel de servicii.

21. Să faciliteze utilizarea sporită a bicicletelor, a bicicletelor electrice și a soluțiilor similare de micromobilitate, precum și a mersului pe jos (prin intermediul unui structuri adecvate pentru mersul pe jos). Să dezvolte o rețea de infrastructură pentru biciclete care să fie sigură, securizată și convenabilă, inclusiv parcări pentru biciclete și servicii conexe (cum ar fi sisteme de partajare de biciclete), și care să lege zonele cu venituri mici de destinațiile relevante. Să ia în considerare subvenționarea achiziționării sau a leasingului de biciclete, de biciclete electrice și de biciclete pentru marfă pentru a sprijini utilizatorii de transport cu venituri mici.

22. Să se asigure că egalitatea de gen ([30]), incluziunea și prețurile abordabile și accesibilitatea transportului public și a serviciilor de mobilitate partajată, inclusiv pentru pasagerii cu handicap sau cu mobilitate redusă, sunt integrate în elaborarea și punerea în aplicare a politicilor. Să aibă în vedere modelele și nevoile mai complexe în materie de mobilitate (cum ar fi utilizarea unor moduri multiple de transport) ale diferitelor grupuri sociale, în special ale persoanelor care nu își pot permite o mașină personală și ale celor care au persoane în întreținere. Să aibă întotdeauna în vedere furnizarea unor soluții de transport public sau de mobilitate activă pentru a ajunge la locuri de repartizare principale, în special la cele care oferă locuri de muncă unui număr semnificativ de persoane cu venituri mici.

23. Să sprijine măsurile și investițiile în domeniul transporturilor cu o infrastructură digitală adecvată și disponibilă pe scară largă, în special în zonele îndepărtate și rurale. Să introducă servicii inovatoare (după caz), cum ar fi bugetele pentru mobilitate furnizate prin intermediul aplicațiilor pentru mobilitate ca serviciu sau al portofelelor digitale, pentru a oferi sprijin specific utilizatorilor vulnerabili. Să completeze soluțiile digitale cu alternative nedigitale pentru a face informațiile și serviciile accesibile și utilizatorilor cu un nivel scăzut de alfabetizare digitală sau cu acces limitat la internet. Să faciliteze dezvoltarea și extinderea serviciilor de transport care utilizează tehnologia digitală pentru a oferi o gamă mai largă de opțiuni de călătorie și pentru a reduce timpul de așteptare, timpul de călătorie sau costurile de transport.

24. Să sensibilizeze publicul cu privire la toate măsurile menite să combată sărăcia din perspectiva transporturilor prin canale de comunicare adecvate, pentru a se asigura că beneficiarii vizați sunt informați și încurajați să beneficieze de măsurile menite să reducă sărăcia din perspectiva transporturilor. Să se adreseze organizațiilor societății civile, în special celor care reprezintă grupuri expuse riscului de sărăcie din perspectiva transporturilor, pentru a le implica în campanii de sensibilizare. Să depună eforturi pentru a reorienta publicul către transportul durabil, astfel încât aceste opțiuni să devină mai acceptabile și mai accesibile la nivel național.

Adoptată la Bruxelles, 22 mai 2025.

Pentru Comisie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membru al Comisiei

([30]) Instrumentele practice, cum ar fi manualul privind abordarea integratoare a egalității în domeniul transporturilor, pot ajuta autoritățile publice și părțile interesate din domeniul transporturilor să pună în practică acest lucru. Comisia Europeană: Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Manualul privind abordarea integratoare a egalității în cadrul DG MOVE – Materiale de formare pentru abordarea integratoare a egalității în domeniul mobilității și al transporturilor, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

ANEXA I

EXEMPLE DE INDICATORI AI SĂRĂCIEI DIN PERSPECTIVA TRANSPORTURILOR

1. **COMISIA EUROPEANĂ: DIRECȚIA GENERALĂ OCUPAREA FORȚEI DE MUNCĂ, AFACERI SOCIALE ȘI INCLUZIUNE, CLUDIUS, J. NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., RAPORT FINAL, „TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES" (SĂRĂCIA DIN PERSPECTIVA TRANSPORTURILOR: DEFINIȚII, INDICATORI, FACTORI DETERMINANȚI ȘI STRATEGII DE ATENUARE), OCTOMBRIE 2024** ([1])

1) Indicatori axați pe accesibilitatea din punct de vedere financiar a transporturilor

   (a) Ponderea populației care se confruntă cu lipsa forțată a unei mașini în funcție de grupul de venituri și de tipul de gospodărie în funcție de diferitele grupuri de populație

   (b) Ponderea populației pentru care biletele de transport public sunt „prea scumpe" (disponibile și în funcție de gradul de urbanizare: municipii, orașe și suburbii, zone rurale și între diferite grupuri de populație)

   (c) Ponderea populației casnice identificate prin indicatorii de 6 % și 2M ([2]) privind accesibilitatea din punct de vedere financiar a transporturilor (disponibilă, de asemenea, în funcție de gradul de urbanizare: municipii, orașe și suburbii, zone rurale și per grup de populație)

   (d) Procentul din venitul disponibil cheltuit pentru transport (exploatarea echipamentelor de transport și a serviciilor de transport) (disponibil, de asemenea, per decilă de cheltuieli)

2) Indicatori axați pe disponibilitatea transporturilor

   (a) Ponderea populației defavorizate din punct de vedere material și social și care deține un autoturism

   (b) Ponderea populației pentru care cea mai apropiată stație de transport public este „prea îndepărtată" (disponibilă, de asemenea, în funcție de gradul de urbanizare: municipii, orașe și suburbii, zone rurale)

   (c) Ponderea populației cu acces „foarte dificil" la transportul public în raport cu populația totală și populația rurală

3) Indicatori axați pe accesibilitatea transporturilor

   — Ponderea populației active care petrece mai mult de 30 de minute pentru a face naveta la locul de muncă (într-un singur sens) în funcție de gradul de urbanizare

4) Indicatori axați pe caracterul adecvat al transporturilor

   — Ponderea populației care consideră că accesul la transportul public este prea dificil pentru persoanele cu mobilitate redusă

2. **LISTA NEEXHAUSTIVĂ A EXEMPLELOR DE INDICATORI SUPLIMENTARI UTILI CARE AR PUTEA FI ELABORAȚI ORI SUNT DEJA EXISTENȚI**

Dimensiunea accesibilității din punct de vedere financiar:

   (a) LIHC (venituri mici, costuri ridicate) Indicator care măsoară ponderea gospodăriilor cu cheltuieli de transport peste mediana națională și expuse riscului de sărăcie ([3])

([1]) Comisia Europeană: Direcția Generală Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Incluziune, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., raport final, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies" (Sărăcia din perspectiva transporturilor: definiții, indicatori, factori determinanți și strategii de atenuare), octombrie 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Surse: 1) (a): Eurostat [ilc_mddu05], 1) (b): Sursă: Eurostat [ilc_mdes13a], 1) (d): Eurostat [icw_aff_05], 2) (c): Eurofound, 2016, microdate din Sondajul european privind calitatea vieții; 3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Pragul de 6 %: ponderea populației care cheltuiește mai mult de 6 % sau mai mult decât dublul medianei naționale pentru transport și care are cheltuieli totale sub mediana națională. 2M se referă la indicele cheltuielilor disproporționate (2M înseamnă dublul medianei naționale). O gospodărie este considerată vulnerabilă din punctul de vedere al transporturilor dacă proporția cheltuielilor totale destinate transportului este mai mare decât dublul medianei naționale. Cu alte cuvinte, acestea sunt gospodării a căror situație socioeconomică îi determină să cheltuiască în mod disproporționat pentru a menține un nivel de mobilitate adecvat nevoilor lor.

([3]) O combinație între indicatorul anterior și persoanele expuse riscului de sărăcie sau de excluziune socială pe grupuri de țări de origine (populația în vârstă de cel puțin 18 ani) (ilc_peps06n).

(b) Indicator de 10 % (procentul gospodăriilor în care cheltuielile de transport reprezintă peste 10 % din venitul net)

(c) Persoane care nu își pot permite utilizarea regulată a transportului public în funcție de vârstă, sex, statut profesional și grup de venituri ([4])

(d) Structura cheltuielilor de consum în funcție de gradul de urbanizare și clasificarea consumului individual în funcție de scop (sunt disponibile, de asemenea, date pentru 2020) ([5])

Dimensiunea disponibilității transporturilor și a accesibilității serviciilor esențiale:

(a) Numărul de pasageri care folosesc transportul public în oraș și în zona urbană funcțională pe an

(b) Numărul de călători-kilometri în transportul public în oraș și în zona urbană funcțională pe an

(c) Numărul de locuri de parcare pentru biciclete adiacente opririlor și stațiilor de transport public din oraș și din zona urbană funcțională

(d) Timpul mediu de deplasare pe 3 km cu ajutorul transportului public în oraș și în zona urbană funcțională în timpul orelor de vârf și în afara orelor de vârf

(e) Populația având o stație de transport public situată la o distanță rezonabilă (o stație de autobuz și tramvai pe o rază de 500 m și/sau o stație de tren sau metrou pe o rază de 1 km) – există deja pentru zonele urbane ([6])

(f) Persoanele încadrate în muncă în funcție de timpul de deplasare, nivelul de instruire și gradul de urbanizare ([7])

(g) Populația accesibilă pe calea ferată în decurs de 1,5 ore/populația pe o rază de 120 km × 100 ([8])

Pentru mersul pe jos, mersul cu bicicleta, transportul public, circulația liberă, conducerea în condiții normale/aglomerate:

(h) Numărul de persoane/infrastructuri de servicii atinse într-un anumit interval de timp al călătoriei (la nivel de rețea sau agregat la nivel LAU/NUTS3)

(i) Ponderea populației cu acces la cel puțin N infrastructuri de servicii într-un interval de timp al călătoriei (stabilit de LAU/NUTS3) („N” fiind numărul de infrastructuri de servicii relevante care ar trebui luate în considerare în funcție de serviciu)

(j) Durata călătoriei pentru a ajunge la cele mai apropiate N infrastructuri de servicii/persoane (la nivel de rețea sau agregat la nivel LAU/NUTS3)

(k) Indicator de accesibilitate Foster-Greer-Thorbecke (FGT2), care calculează persoanele sub un prag de suficiență predefinit ([9]), ponderat în funcție de amploarea deficitului lor de accesibilitate pe o anumită durată a călătoriei (40-50 min) (la nivel de rețea sau agregat la nivel LAU/NUTS3)

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) A se vedea Al optulea raport de coeziune al Comisiei Europene, Coeziunea în Europa în perspectiva anului 2050. Al optulea raport de coeziune economică, socială și teritorială, 2021, Harta 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_ro.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]) A se vedea Comisia Europeană: Direcția Generală Politică Regională și Urbană, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Performanța transportului feroviar de călători în Europa – Indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2021.
([9]) A se vedea Science direct, „Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?” (Definirea și punerea în aplicare a unui nivel suficient de accesibilitate: Ce ne oprește?), Jean Ryan și Karel Martens, septembrie 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

În ceea ce privește dimensiunile disponibilității și accesibilității, pot fi utile următoarele:

— Comisia Europeană, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and Territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (Performanța transportului feroviar de călători în Europa: indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători), 2021 ([10]).

— Pentru transportul rutier, a se vedea Comisia Europeană, *Road Transport Performance in Europe* (Performanța transportului rutier în Europa), 2018 ([11]).

— Comisia Europeană, Coeziunea în Europa în perspectiva anului 2050. Al optulea raport de coeziune economică, socială și teritorială, 2021, a se vedea Harta 4.7 ([12]).

— Comisia Europeană, Al nouălea raport de coeziune economică, socială și teritorială, 2024 ([13]).

— Studiile rurale ale OCDE, „Getting to Services in Towns and Villages. Preparing Regions for Demographic Change" (Accesul la servicii în orașe și sate. Pregătirea regiunilor pentru schimbări demografice), 2024, p. 13 ([14]).

Pentru a evalua **calitatea și caracterul suficient al rețelei de transport public**, diferitele moduri de transport public ar putea fi împărțite în „categorii de calitate" pe baza nivelului frecvenței modului de transport (de exemplu, mai puțin de 5 minute, 5-10 minute, 10-20 de minute etc.) și a distanței până la următoarea stație pentru fiecare mod de transport ([15]).

Dimensiunea caracterului adecvat al transporturilor:

(a) Ponderea stațiilor de metrou cu facilități pentru persoanele cu handicap și cu mobilitate redusă

(b) Numărul de opriri și stații de transport public din oraș și din zona urbană funcțională accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă

(c) Numărul vehiculelor de transport public din oraș și din zona urbană funcțională accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, defalcat în funcție de tipul de vehicul

([10]) Comisia Europeană: Direcția Generală Politică Regională și Urbană, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Performanța transportului feroviar de călători în Europa – Indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 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_ro.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]) A se vedea exemplul Austriei, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

ANEXA II ([1])

SPRIJIN PENTRU MOBILITATEA DURABILĂ: EXEMPLE DE MĂSURI ȘI INVESTIȚII SPECIFICE EFICIENTE DIN PUNCTUL DE VEDERE AL COSTURILOR ([2])

1. **Accent pe sprijinirea gospodăriilor cu venituri mici sau medii inferioare din zonele geografice insuficient deservite**

— Îmbunătățirea serviciilor de transport public și lansarea liniilor de transport cu autobuzul/autocarul/transport feroviar în zonele suburbane, periurbane și rurale predominant cu venituri mici

— Construirea infrastructurii de transport public în zonele predominant cu venituri mici; centre de mobilitate pentru facilitarea schimburilor și a conexiunilor între transportul public, mobilitatea partajată, mersul cu bicicleta și mersul pe jos în zonele predominant suburbane, periurbane și rurale, conectându-le la centrele orașelor

2. **Accent pe sprijinirea grupurilor vulnerabile**

— Servicii de transport public cu emisii zero, subvenționate, specifice, la cerere sau „de la ușă la ușă”

— Programe de bonuri valorice pentru transportul public local și abonamente de mobilitate partajată (inclusiv biciclete, biciclete electrice și trotinete) pentru grupurile vulnerabile

— Îmbunătățirea accesibilității transportului public pentru persoanele cu handicap prin instalarea de rampe, ascensoare și anunțuri audio

— Construirea unor benzi securizate pentru biciclete, a unor spații de parcare securizate pentru biciclete și a unor stații de partajare a bicicletelor, precum și a unor facilități de blocare securizate a bicicletelor în apropierea școlilor, a centrelor pentru tineret și a universităților

— Programe de leasing social pentru vehicule cu emisii zero, pentru gospodării, microîntreprinderi și alți utilizatori de transport vulnerabili, împreună cu infrastructura de reîncărcare corespunzătoare

3. **Coroborarea îmbunătățirii transportului public (disponibil pentru toți) cu programe de sprijin financiar pentru grupurile vulnerabile**

— Achiziționarea de autobuze sau vehicule feroviare cu emisii zero ([3]) în cartiere urbane, suburbane și periurbane insuficient deservite, coroborată cu bonuri valorice/portofele digitale de mobilitate pentru utilizatorii de transport vulnerabili

— Crearea de servicii de transport la cerere cu emisii zero în zonele în care nu există servicii de transport public adecvate sau pentru conexiunea „ultimul kilometru”, eventual coroborată cu bonuri valorice/portofele digitale de mobilitate pentru utilizatorii de transport vulnerabili

([1]) Completarea publicației Comisiei Europene din (Comisia Europeană: Direcția Generală Politici Climatice, Ramboll Management Consulting, Institutul Wuppertal pentru Climă, Mediu și Energie, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund* – Notă privind bunele practici pentru măsuri și investiții eficiente din punctul de vedere al costurilor, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067), precum și Orientările Comisiei privind planurile pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, Comisia Europeană, Comunicarea Comisiei, Orientări privind planurile pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Toate măsurile și investițiile sunt eligibile în cadrul Fondului social pentru climă.

([2]) În funcție de situația din fiecare stat membru.

([3]) Vehicule feroviare ușoare cu emisii zero care permit utilizarea infrastructurii existente fără nicio îmbunătățire sau cu îmbunătățiri minime și creșterea frecvenței serviciilor furnizate.

— Investiții în infrastructura dedicată deplasărilor pe jos și cu bicicleta, coroborate cu sisteme de partajare a bicicletelor și/sau subvenții pentru achiziționarea, închirierea pe termen lung și/sau leasingul de biciclete, biciclete electrice și biciclete pentru marfă pentru grupurile vulnerabile

— Sisteme subvenționate de partajare a vehiculelor cu emisii zero sau programe de închiriere pentru gospodăriile cu venituri mici, coroborate cu investiții în infrastructura publică de reîncărcare.