Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/1021

26.5.2025

PRIPOROČILO KOMISIJE (EU) 2025/1021

z dne 22. maja 2025

o prometni revščini: zagotavljanje cenovno ugodne, dostopne in pravične mobilnosti

EVROPSKA KOMISIJA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 292 Pogodbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Načelo 20 evropskega stebra socialnih pravic ([1]) določa, da ima vsakdo pravico dostopa do osnovnih storitev, vključno s prevozom, in da bi morali biti socialno ogroženim osebam na razpolago ukrepi za pomoč pri dostopu do teh storitev. Prevoz omogoča tudi dostop do drugih dejavnosti, ki so ključne za dejavno udeležbo v družbi in na trgu dela, kot so zaposlovanje, zdravstveno varstvo in izobraževanje. V tem okviru prometna revščina vse pogosteje povzroča zaskrbljenost, zlasti ranljivim skupinam, saj ogroža dostop do teh storitev in s tem prispeva k socialni izključenosti.

(2) V kompasu za konkurenčnost ([2]) je poudarjeno, da je ustrezna prometna infrastruktura osnovni pogoj za konkurenčnost EU, saj podpira zlasti logistiko, proizvodnjo ob pravem času ter mobilnost ljudi, blaga in storitev. Raziskave tudi kažejo, da ima prevoz ključno vlogo pri spodbujanju gospodarskega razvoja, blaginje in socialne pravičnosti, saj podpira dostop do kakovostnih delovnih mest, vključno z osebami, ki jim grozita revščina in socialna izključenost, ter nekaterimi ranljivimi družbenimi skupinami ([3]). Prispeva lahko h krepitvi medgeneracijske pravičnosti in solidarnosti.

(3) Socialni sklad za podnebje je bil vzpostavljen, da bi se obravnavali in ublažili morebitni negativni porazdelitveni učinki razširitve pokritosti trgov ogljika v EU na stavbe in cestni promet z novim sistemom trgovanja z emisijami (ETS2) v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([4]). V obdobju 2026–2032 naj bi mobiliziral 86,7 milijarde EUR za podporo ranljivim gospodinjstvom, uporabnikom prevoza in mikropodjetjem, ki sta jih energetska in prometna revščina še posebej prizadeli. Države članice morajo za dostop do tega financiranja do 30. junija 2025 predložiti nacionalne socialne načrte za podnebje ter zadovoljivo doseči ustrezne mejnike in cilje. Namen tega priporočila je podpreti države članice pri njihovem delu.

(4) Države članice lahko uporabijo Socialni sklad za podnebje za podporo strukturnim ukrepom in naložbam za izboljšanje energijske učinkovitosti in razogljičenje stavb ter spodbujanje rešitev za čisto mobilnost, če so te pobude namenjene predvsem ranljivim gospodinjstvom, mikropodjetjem ali uporabnikom prevoza. Upravičeni ukrepi in naložbe, povezani s prometom, vključujejo spodbujanje uporabe cenovno ugodnega in dostopnega javnega prevoza, podpiranje zasebnih in javnih subjektov, vključno z zadrugami, pri razvoju in zagotavljanju trajnostne mobilnosti na zahtevo, storitev skupne mobilnosti in možnosti aktivne mobilnosti, olajševanje dostopa do brezemisijskih vozil in koles, razvoj infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom ter podpiranje razvoja trga rabljenih brezemisijskih vozil.

(5) S členom 2, točka 2, uredbe o Socialnem skladu za podnebje ([5]) je bila za namene uredbe uvedena prva in edina opredelitev prometne revščine na ravni Unije. Ta „pomeni, da posamezniki in gospodinjstva ne morejo kriti stroškov zasebnega ali javnega prevoza oziroma jih krijejo s težavo, ali da nimajo dostopa oziroma imajo le omejen dostop do prevoza, ki jim omogoča dostop do osnovnih socialno-ekonomskih storitev in dejavnosti, ob upoštevanju nacionalnega in prostorskega okvira“.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_sl.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (OECD, 2011) (Gospodarske perspektive na področju prometa in enakosti); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (Študija o socialni razsežnosti prihodnjega prometnega sistema EU v zvezi z uporabniki in potniki) (EU 2022).
([4]) Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Uredba (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi Uredbe (EU) 2021/1060 (UL L 130, 16.5.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Glede na opredelitev prometne revščine, kot je vključena v uredbo o Socialnem skladu za podnebje, je mogoče opredeliti naslednje tri razsežnosti:

(a) cenovno dostopnost: zmožnost posameznikov in gospodinjstev, da uporabljajo zasebni ali javni prevoz;

(b) razpoložljivost prevoza: obstoj in pogostost prevoznih storitev;

(c) dostopnost: zmožnost posameznikov in gospodinjstev, da v razumnem času dosežejo osnovne socialno-ekonomske storitve in dejavnosti.

Četrta razsežnost, „ustreznost prevoznega sistema“, je koristna za opis uporabnosti sistema, čeprav ni del uradne opredelitve. „Ustreznost“ vključuje različne dodatne elemente, kot so zanesljivost, primernost za ljudi, ki ga uporabljajo za delo in/ali oskrbo (kot so potovanje na delovno mesto in z njega ter prevoz otrok), varnost in zaščita prevoznega sistema ter njegova razpoložljivost zunaj osrednjega časa prevoza, ali omogoča neoviran dostop in ali so informacije o možnostih potovanja splošno dostopne ([6]).

(7) Vzroki prometne revščine so posledica nizkih dohodkov in drugih sistemskih ovir, kot so pomanjkanje cenovno dostopnih stanovanj v bližini delovnega mesta, izobraževalnih ustanov in osnovnih storitev, geografska izoliranost, neobstoj ali omejena razpoložljivost javnega ali zasebnega prevoza ali posebne socialno-ekonomske, demografske in fizične značilnosti, ki omejujejo zmožnost posameznikov, da izkoristijo ustrezne prevozne storitve.

(8) Glede na študijo Komisije so skupni izdatki za prevoz najvišji na območjih s srednjo gostoto prebivalstva, morda zaradi večjega deleža dnevnih migracij in več potovanj s teh območij v mesta (npr. zaradi dela ali nakupovanja) ([7]). Kot je navedeno v strategiji EU za najbolj oddaljene regije ([8]), ima prevoz ključno vlogo za najbolj oddaljene regije, tj. najbolj oddaljene dele EU. Prometna revščina navadno še posebej prizadene otoke in najbolj oddaljene regije, tudi z vidika dostopa prebivalcev do osnovnih socialno-ekonomskih storitev, velike odvisnosti od zračnega in pomorskega prometa ter manjše zamenljivosti načinov prevoza ([9]).

(9) Podatki Eurostata ([10]) kažejo, da se je delež ljudi, ki si ne morejo privoščiti avtomobila in jim grozi revščina (pod 60 % mediane ekvivalentnega dohodka), leta 2023 gibal med približno 6 % (5,5 % v Italiji, 6 % na Cipru in 6,2 % na Malti) in več kot 30 % (34,3 % na Finskem, 34 % v Romuniji ter 32,4 % na Slovaškem in Madžarskem). Razmere se zelo razlikujejo glede na vrsto gospodinjstva. V 12 državah članicah si leta 2023 več kot 30 % ljudi z vzdrževanimi otroki in nizkimi dohodki ni moglo privoščiti avtomobila (44,4 % na Slovaškem in 43,4 % na Madžarskem).

(10) Na splošno se lahko za posameznike ali gospodinjstva z nizkimi in nižjimi srednjimi dohodki, ki si lahko privoščijo javni ali zasebni prevoz, šteje, da jim „grozi prometna revščina“, če prevoz predstavlja znaten delež njihovega zasebnega proračuna (npr. več kot dvakratnik mediane prebivalstva države).

(11) Preprečevanje in zmanjševanje prometne revščine je ena od prednostnih nalog vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). Infrastruktura TEN-T mora zagotoviti nemoteno mobilnost in dostopnost vsem uporabnikom, zlasti tistim, ki se spoprijemajo s prometno revščino ali so v ranljivem položaju.

([6]) Kot je vključeno v: Evropska komisija: Generalni direktorat za zaposlovanje, socialne zadeve in vključevanje, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., in drugi, končno poročilo, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Prometna revščina: opredelitve, kazalniki, dejavniki in strategije za blažitev), oktober 2024.

([7]) Evropska komisija, tehnično poročilo Skupnega raziskovalnega središča *Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions* (Energetska revščina, prometna revščina in življenjske razmere), analiza podatkov in socialno-ekonomskih kazalnikov EU, 2022.

([8]) Evropska komisija, Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Postavljanje ljudi na prvo mesto, zagotavljanje trajnostne in vključujoče rasti, izkoriščanje potenciala v najbolj oddaljenih regijah EU (COM(2022) 198 final), 3.5.2022.

([9]) Na evropski celini je lete na kratke razdalje lažje nadomestiti z vožnjo z vlakom ali avtomobilom kot v najbolj oddaljenih regijah, glej študijo Evropskega parlamenta, ki jo je naročil odbor TRAN, *Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies* (Promet in turizem v najbolj oddaljenih regijah: ocena prometne revščine in učinkov novih podnebnih politik), PE 759.311, marec 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) Dolgoročna vizija Komisije za evropska podeželska območja ([11]) poziva države članice in regije, naj razvijejo strategije trajnostne mobilnosti na podeželju s splošnim ciljem, da se oblikujejo „močnejš[a], povezan[a], odporn[a] in uspešn[a] podeželsk[a] območ[ja] do leta 2040“. Ta vizija zahteva prizadevanja za ohranitev in izboljšanje cenovno dostopnih storitev javnega prevoza in infrastrukture, kot so železnice, celinske plovne poti, ceste, polnilna in oskrbovalna mesta za podporo rešitvam brezemisijske mobilnosti, kolesarske steze, multimodalne povezave, vključno z aktivnim prevozom, ter povezave za pomorski prevoz na kratke razdalje in zračni prevoz.

(13) Kot je navedeno v industrijskem akcijskem načrtu Komisije za evropski avtomobilski sektor ([12]), lahko sheme socialnega zakupa ([13]) pomagajo zagotoviti cenovno dostopne in čiste rešitve za mobilnost za ranljive uporabnike prevoza ter bi se lahko financirale s sredstvi, ki jih bo Socialni sklad za podnebje mobiliziral v obdobju 2026–2032. Poleg tega lahko skupna avtonomna vozila, avtonomni avtobusi in daljinsko upravljana vozila prispevajo k reševanju izzivov na prvem/zadnjem kilometru v slabo pokritih skupnostih ([14]).

(14) Komisija je olajšala izmenjavo dobrih praks med državami članicami o stroškovno učinkovitih ukrepih in naložbah, ki jih je treba vključiti v socialne načrte za podnebje ([15]), in o izvedbi javnih posvetovanj ([16]). Objavila je smernice v zvezi z izvajanjem Socialnega sklada za podnebje ([17]) in tudi sklop priporočil z dobrimi praksami za Socialni sklad za podnebje, kot ga je oblikovala podskupina za javni prevoz in skupno mobilnost strokovne skupine za mobilnost v mestih ([18]).

(15) Za opredelitev prednostnih nalog politike in glavnih upravičencev ter spremljanje napredka pri doseganju ciljev politike je ključno zbiranje podatkov o kazalnikih, pomembnih za politiko. Več kazalnikov, ki jih je razvil Eurostat, lahko podpre ta proces in omogoči primerjavo rezultatov po vsej EU na podlagi obstoječih pregledov stanja in okvirov za spremljanje, kot je pregled socialnih kazalnikov ([19]), ter drugih dokazov, izmenjane v okviru rednih pregledov napredka pri izvajanju priporočila Sveta o zagotavljanju pravičnega prehoda za vse ([20]).

(16) Evropska opazovalna skupina za pravični prehod, ki bo začela delovati leta 2026, sledi priporočilu Sveta o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost ([21]), njen cilj pa je okrepiti zbirko dokazov o vidikih pravičnosti zelenega prehoda. Opazovalna skupina bo razvijala in primerjala ustrezne podatke, razvijala standardizirane kazalnike, zbirala najboljše prakse in omogočala izmenjavo podatkov o ustreznih trendih in politikah, vključno s prometno revščino in ranljivimi skupinami.

([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]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor, COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Glejte na primer francosko shemo socialnega zakupa v oddelku 3.6.3: Evropska komisija: Generalni direktorat za podnebno politiko, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T., in drugi, *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora za izvajanje Socialnega sklada za podnebje – obvestilo o dobrih praksah za stroškovno učinkovite ukrepe in naložbe – povzetek), Urad za publikacije Evropske unije, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Glej poročilo Evropske agencije za okolje *Transport and Environment Report 2022* (Poročilo o prometu in okolju za leto 2022), https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Evropska komisija: Generalni direktorat za podnebno politiko, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T., in drugi, *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora za izvajanje Socialnega sklada za podnebje – obvestilo o dobrih praksah za stroškovno učinkovite ukrepe in naložbe – povzetek), Urad za publikacije Evropske unije, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Evropska komisija: Generalni direktorat za podnebno politiko in Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans* (Podpora za izvajanje Socialnega sklada za podnebje – obvestilo o dobrih praksah javnega posvetovanja za socialne načrte za podnebje), Urad za publikacije Evropske unije, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Evropska komisija, Obvestilo Komisije, Smernice o socialnih načrtih za podnebje, 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]) Podskupina za javni prevoz in skupno mobilnost strokovne skupine za mobilnost v mestih, 10. junij 2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

([21]) Priporočilo Sveta z dne 16. junija 2022 o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost (2022/C 243/04), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Ker je prometna revščina povezana z različnimi področji politike, je ni mogoče obravnavati ločeno. Sprejetje medsektorskega pristopa je ključno pri razvoju ukrepov, ki obravnavajo ranljive skupine, na primer s povezovanjem razvoja socialnih stanovanj z zagotavljanjem ustrezne, cenovno dostopne in trajnostne prometne infrastrukture.

DRŽAVAM ČLANICAM PRIPOROČA, NAJ:

Oddelek I – *Razvoj strateškega pristopa za boj proti prometni revščini in njeno preprečevanje*

1. prometno revščino vključijo v nacionalne in regionalne strategije za boj proti revščini in sektorske strategije (npr. na področju energije) z jasno opredeljenimi in merljivimi cilji, izvedljivimi izvedbenimi načrti z mejniki, jasnimi odgovornostmi in ustreznimi dolgoročnimi viri. Splošni cilj bi moral biti preprečevanje in zmanjšanje prometne revščine ob hkratnem spoštovanju okolja in dogovorjenih ciljev, specifičnih za podnebje, ter ekonomske vzdržnosti. Pri tem se je mogoče zgledovati po postopku iz Uredbe (EU) 2023/955 za pripravo nacionalnih socialnih načrtov za podnebje v okviru Socialnega sklada za podnebje, priporočilu Sveta o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost in smernicah za pripravo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ([22]) ter se z njimi usklajevati. Pomembni koraki v tem postopku so:

   (a) opredelitev ranljivih skupin, ki jih je prizadela prometna revščina, na podlagi razpoložljivih podatkov in temeljnih vzrokov za prometno revščino na nacionalnih ozemljih ob upoštevanju vseh razsežnosti prometne revščine;

   (b) opredelitev in analiza težav ter izvajanje interdisciplinarnega načrtovanja, ki vključuje deležnike in javnost, s posebnim poudarkom na regionalnih in lokalnih organih in predstavnikih, z uporabo celovitega in preglednega postopka javnega posvetovanja in vključevanja deležnikov z dejavnim vključevanjem ciljnih skupin v vseh fazah;

   (c) opredelitev ustreznih ukrepov in naložb, povezanih z merljivimi mejniki, cilji in časovnimi okviri za postopno izkoreninjenje prometne revščine, z uporabo ocen distribucijskega učinka za ukrepe in reforme ([23]);

   (d) izvajanje ukrepov in naložb ter javno spremljanje njihovega izvajanja. Ocenjevanje napredka na podlagi vrste kazalnikov uspešnosti in po potrebi prilagoditev politik z uporabo obstoječih postopkov upravljanja, pregledov stanja in kazalnikov, kot je ustrezno;

2. zagotovijo skladnost in sinergije z izvajanjem in rednimi pregledi napredka v skladu s priporočilom Sveta o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost. Pri pripravi načrtov vključevanja za upravičence do minimalnega dohodka je treba upoštevati potrebe po prevozu ([24]);

3. zagotovijo skladnost z načrtovanimi ukrepi in naložbami ter zavezami, sprejetimi v okviru različnih povezanih programov in načrtov, na primer v okviru načrtov za okrevanje in odpornost, programov kohezijske politike, območnih načrtov za pravični prehod, nacionalnih energetskih in podnebnih načrtov, dolgoročnih nepremičninskih strategij in nacionalnih načrtov prenove stavb ter socialnih načrtov za podnebje;

4. opolnomočijo lokalne in regionalne akterje ter okrepijo njihovo zmogljivost za opredelitev, oblikovanje in izvajanje ustreznih ukrepov in naložb z zagotavljanjem dostopa do usposabljanja, orodij in ustreznih virov. Ti akterji so ključni pri prilagajanju rešitev posebnim potrebam svojih skupnosti in zagotavljanju učinkovitega izvajanja na lokalni ravni;

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

([23]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Boljše ocenjevanje porazdelitvenega učinka politik držav članic, COM(2022) 494 final, 28.9.2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Priporočilo Sveta z dne 30. januarja 2023 o zadostnem minimalnem dohodku za aktivno vključevanje (2023/C 41/01).

5. izmenjujejo dobre prakse, pridobljene izkušnje in učinke ukrepov na različne ranljive skupine, da bi spodbudile vzajemno učenje in izboljšale učinkovitost ukrepov po vsej EU, tudi s prispevki za prihodnjo evropsko opazovalno skupino za pravični prehod;

Oddelek II – *Načrtovanje politike*

6. določijo, kaj je treba šteti za zadostno raven dostopnosti do cenovno ugodnega prevoza po regijah in tudi na lokalni ravni, pri tem pa je treba zagotoviti, da sta prostorska porazdelitev bistvenih socialno-ekonomskih storitev ter zagotavljanje možnosti prevoza in infrastrukture usklajena;

7. kot zgled upoštevajo okvir dostopnosti, ki ga je Komisija razvila skupaj z Mednarodnim prometnim forumom pri OECD in ki se opira na (i) dostopnost, opredeljeno kot skupno število destinacij, dosegljivih v določenem času, (ii) bližino, opredeljeno kot skupno število destinacij na fiksni razdalji, in (iii) prevozno zmogljivost, opredeljeno kot razmerje med dostopnostjo in bližino, pri čemer se dostopno prebivalstvo primerja z bližnjim prebivalstvom ([25]); vključijo multimodalna potovanja, kot so kombinacije avtobusov in vlakov, da se določijo prednostne naloge za naložbe v infrastrukturo; ocenijo, tudi ob upoštevanju cenovne dostopnosti prevoza, ali je treba izboljšati obstoječo infrastrukturo, razširiti ali zgraditi novo infrastrukturo ali izboljšati multimodalno povezljivost, kot so kolesarske steze do železniških postaj ali avtobusne povezave z železniškimi postajami;

8. podpirajo in spodbujajo lokalne organe na mestnih in primestnih območjih pri obravnavanju prometne revščine med pripravljanjem in izvajanjem načrtov za trajnostno mobilnost v mestih; razmislijo o sprejetju podobnih pristopov za načrtovanje rešitev za mobilnost v podeželskih in oddaljenih regijah, ki niso zajete v načrte za trajnostno mobilnost v mestih;

9. razmislijo o odpravi znatnih podatkovnih pomanjkljivosti z rednim in sistematičnim zbiranjem podatkov ([26]), pri čemer naj bodo rezultati javno dostopni na vladnih podatkovnih platformah na različnih ravneh upravljanja; razmislijo o razvoju in uporabi razčlenjenih kazalnikov in podatkov, tudi po spolu in dohodku, v povezavi z geoprostorskimi kazalniki (glej primere v Prilogi I), vsaj na ravni NUTS3 ([27]), ki bi zajemali razpoložljivost prometnih omrežij in razsežnost dostopnosti (lokacija bistvenih socialno-ekonomskih storitev);

10. čim bolj povečajo učinkovitost razpoložljivih nacionalnih sredstev in instrumentov financiranja EU za financiranje prometne infrastrukture in prevoznih storitev, ki odpravljajo prometno revščino, hkrati pa spodbujajo trajnostno mobilnost po vsej EU; upoštevajo razpoložljive vire, časovni načrt za naložbe, potrebe lokalnega prebivalstva ter stroške in koristi različnih načinov prevoza;

11. sodelujejo z drugimi državami članicami pri usklajevanju njihovih politik zbiranja podatkov in zagotavljanju možnosti prevoza prek nacionalnih meja, zlasti za ranljive uporabnike prevoza, ter spodbujajo tudi čezmejne prispevke deležnikov;

([25]) Evropska komisija: Generalni direktorat za regionalno in mestno politiko, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., in drugi, *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Uspešnost potniškega železniškega prometa v Evropi – kazalniki regionalne in teritorialne dostopnosti za potniški železniški promet), Urad za publikacije Evropske unije, 2021, Inforegio - Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail. Za cestni promet glej Evropska komisija, *Road Transport Performance in Europe* (Uspešnost cestnega prevoza v Evropi), 2018, Inforegio - Road transport performance in Europe.

([26]) Pomembni elementi v zvezi s tem so na primer: lokacija postajališč javnega prevoza in vozni redi javnega prevoza (pogostost povezav), čas prevoza na delo na podlagi podatkov v realnem času (zlasti prometne konice), najpogostejša potovanja na lokalni ravni, podatki o cestnem omrežju, podatki o lastništvu avtomobilov, infrastruktura za kolesarjenje in hojo ter podatki o lokaciji osnovnih socialno-ekonomskih storitev. V idealnem primeru bi morali podatki zagotavljati informacije o stanju trendov pri vseh načinih prevoza, razlogih za izbiro določenega načina prevoza na geografskem območju in stopnji povezanosti načinov prevoza (multimodalnost).

([27]) Regija NUTS 3 je teritorialna enota, kot je opredeljena v Uredbi (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (nuts).

Oddelek III – *Oblikovanje politike*

12. dajejo prednost ukrepom v korist posameznikom in gospodinjstvom, ki jih je prometna revščina najbolj prizadela, na podlagi zanesljivih ocen porazdelitvenih učinkov ustreznih ukrepov in politik;

13. Usmerjeni podporni ukrepi so lahko na primer osredotočeni na gospodinjstva z nizkimi ali nižjimi srednjimi dohodki na manj pokritih geografskih območjih, pri čemer pa ne smejo biti zapostavljene ranljive skupine na bogatejših območjih, na primer v velikih mestih. Drug pristop je, da se podpora osredotoči na posebne kategorije ranljivih oseb, zlasti tiste, ki so odvisne od motoriziranega prevoza na podlagi fosilnih goriv in ki nimajo dostopa do cenovno ugodnih in ustreznih možnosti javnega prevoza ali je razpoložljivost takih storitev na njihovem območju neustrezna ali omejena. Možno je kombiniranje izboljšav sistema javnega prevoza (na voljo vsem) z znižanimi cenami ali boni za javni prevoz za ranljive skupine (glej Prilogo II, v kateri so kot primeri navedeni nekateri ukrepi in naložbe, ter smernice Komisije o socialnih načrtih za podnebje). Na ta način se lahko izboljša splošna ponudba prevoza v korist vseh in lažje doseže ekonomija obsega;

14. zagotovijo, da ukrepi niso omejeni na ljudi z avtomobili ali kolesi, temveč vključujejo tudi razogljičenje lokalnega prometnega sektorja in njegove infrastrukture; preučijo vse oblike mobilnosti: multimodalni javni prevoz ter nove storitve, ki temeljijo na skupnem prevozu, souporabi avtomobilov (po možnosti vključno z avtonomnimi vozili) in storitvah skupne mobilnosti, vključno z mikromobilnostjo, storitvami na zahtevo in aktivno mobilnostjo (hoja in kolesarjenje);

15. izkoristijo dobre prakse in prednostne naloge za ukrepanje iz nedavnega sporočila Komisije o razogljičenju voznih parkov podjetij ([28]), ki lahko pospešijo prodajo brezemisijskih podjetniških vozil in tako podprejo nastanek širokega trga rabljenih vozil;

16. razmislijo o tem, da bi ranljivim uporabnikom prevoza in ranljivim mikropodjetjem zagotovile dostop do novih in rabljenih brezemisijskih vozil z ukrepi, kot so sheme socialnega zakupa, skupaj z vzpostavitvijo polnilne infrastrukture. Pri oblikovanju shem za najem ali zakup brezemisijskih vozil za ranljive skupine bi se lahko upoštevali dejavniki, kot so raven dohodka, dostopnost in razpoložljivost obstoječega javnega prevoza in storitev skupne mobilnosti ter povprečni čas prevoza na delo in razdalje;

17. spodbudijo uporabo najbolj trajnostnega načina prevoza, ki je na voljo, hkrati pa zagotoviti, da je to v skladu z vsakodnevnimi potrebami ciljnih skupin; dajo prednost javnemu prevozu pred neaktivno mobilnostjo posameznikov, s čimer se zmanjša odvisnost od osebnih avtomobilov. podprejo izboljšanje povezav javnega prevoza na mestnih območjih, pa tudi povezave s podeželskimi, obrobnimi in oddaljenimi območji; ob usmeritvi neposredne podpore k skupinam, ki jih je prizadela prometna revščina, oblikujejo politiko, pri kateri se upoštevajo širše potrebe po prevozu. S tem se ne bo obravnavala le prometna revščina, temveč se bo na splošno izboljšala povezljivost, poleg tega se bodo zmanjšale emisije CO_2 in onesnaževal zraka, zastoji, nesreče in hrup ter zagotovila izvedljiva alternativa za vse skupine prebivalstva;

18. povečajo zaledja množičnega kolektivnega prevoza s kombiniranjem z avtobusi, vozili na zahtevo, rešitvami za skupno mobilnost (kot so skupna vozila, električna kolesa, električni skiroji, pa tudi skupna avtonomna vozila, in skupni prevozi s souporabo avtomobilov), mobilnostjo kot storitvijo in aktivno mobilnostjo;

19. v zvezi s storitvami lokalnega in regionalnega javnega prevoza, ki niso tržno donosne, razmislijo o sklenitvi pogodb o izvajanju javne službe, vključno z ustreznimi nadomestili izvajalcem prevoza, da se zagotovi ustrezno opravljanje storitev, ki ustrezajo potrebam javne službe ([29]); na slabo pokritih območjih razmislijo o dodelitvi podpore za storitve na zahtevo, kot so skupinski cestni prevoz ali skupni taksiji, zlasti na redko poseljenih območjih; spodbujajo vstop izvajalcev prevoza na trg z zmanjšanjem upravnih ali drugih pravnih ovir za opravljanje storitev, da bi se povečali izbira in dostopnost ter znižale cene za uporabnike, zlasti za ranljive uporabnike;

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

([29]) Ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1370/2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, ki določa načelo obveznega razpisnega postopka za pogodbe o opravljanje javne službe v kopenskem prometu.

20. razmislijo o pilotni uvedbi skupnih avtonomnih vozil, avtonomnih avtobusov in daljinsko upravljanih vozil za zagotavljanje cenovno dostopnega in učinkovitega prevoza v manj pokritih skupnostih ter za reševanje izzivov na prvega in zadnjega kilometra, tudi z zagotavljanjem ustreznih pravnih pogojev, ki omogočajo opravljanje takih storitev;

21. olajšajo večjo uporabo koles, električnih koles in podobnih rešitev za mikromobilnost ter hojo (z infrastrukturo za hojo); razvijejo varno, zanesljivo in priročno omrežje kolesarske infrastrukture, vključno s parkirnimi mesti za kolesa in povezanimi storitvami (kot so sistemi souporabe koles), ki bo povezovalo območja z nizkimi dohodki z ustreznimi destinacijami; razmislijo o subvencioniranju nakupa ali zakupa koles, električnih koles in tovornih koles za podporo uporabnikom prevoza z nizkimi dohodki;

22. zagotovijo, da se bodo pri oblikovanju in izvajanju politike upoštevali enakost spolov ([30]), vključevanje ter cenovna ugodnost in dostopnost javnega prevoza in storitev skupne mobilnosti, tudi za invalidne potnike ali potnike z omejeno mobilnostjo; razmislijo o bolj zapletenih vzorcih mobilnosti (kot je uporaba več načinov prevoza) in potrebah različnih družbenih skupin, zlasti oseb, ki si ne morejo privoščiti osebnega avtomobila, in oseb z obveznostmi oskrbe; vedno preučijo zagotavljanje javnega prevoza ali rešitev aktivne mobilnosti za doseganje glavnih krajev zaposlitve, zlasti krajev, ki zagotavljajo zaposlitev znatnemu številu ljudi z nizkimi dohodki;

23. podpirajo ukrepe in naložbe na področju prevoza z ustrezno široko dostopno digitalno infrastrukturo, zlasti na oddaljenih in podeželskih območjih; uvedejo inovativne storitve (kadar je to ustrezno), kot so proračuni za mobilnost, ki se zagotavljajo prek aplikacij za mobilnost kot storitev ali digitalnih denarnic, da se ranljivim uporabnikom zagotovi ciljna podpora; dopolnijo digitalne rešitve z nedigitalnimi alternativami, da bi bile informacije in storitve dostopne tudi uporabnikom s slabo digitalno pismenostjo ali omejenim dostopom do interneta; olajšajo razvoj in doseg prevoznih storitev, ki uporabljajo digitalno tehnologijo, da se zagotovi širša izbira možnosti potovanja ter skrajšajo čakalne dobe, čas potovanja ali stroški prevoza;

24. ozaveščajo o vseh ukrepih za boj proti prometni revščini po ustreznih komunikacijskih kanalih, da se zagotovi, da so predvideni upravičenci obveščeni o ukrepih za zmanjšanje prometne revščine in da se spodbujajo k izkoriščanju teh ukrepov; navežejo stike z organizacijami civilne družbe, zlasti tistimi, ki zastopajo skupine, ki jim grozi prometna revščina, da bi jih vključile v kampanje ozaveščanja; si prizadevajo za spremembo odnosa javnosti do trajnostnega prevoza, da bi bile te možnosti sprejemljivejše in dostopnejše po vsej državi.

V Bruslju, 22. maja 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

([30]) Pri izvajanju tega v praksi so lahko javnim organom in deležnikom v prometu v pomoč praktična orodja, kot je priročnik o vključevanju načela enakosti v promet. Evropska komisija: Generalni direktorat za mobilnost in promet, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport* (Priročnik za vključevanje načela enakosti v GD MOVE – Gradivo za usposabljanje za vključevanje načela enakosti v mobilnost in promet), Urad za publikacije Evropske unije, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

PRILOGA I

PRIMERI KAZALNIKOV PROMETNE REVŠČINE

1. **EVROPSKA KOMISIJA: GENERALNI DIREKTORAT ZA ZAPOSLOVANJE, SOCIALNE ZADEVE IN VKLJUČEVANJE, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L., IN DRUGI, KONČNO POROČILO, *TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES* (PROMETNA REVŠČINA: OPREDELITVE, KAZALNIKI, DEJAVNIKI IN STRATEGIJE ZA BLAŽITEV), OKTOBER 2024** ([1]).

(1) Kazalniki, ki se osredotočajo na cenovno dostopnost prevoza:

(a) delež prebivalstva, ki se spoprijema s prisilnim pomanjkanjem avtomobila glede na dohodkovno skupino in vrsto gospodinjstva za različne skupine prebivalstva;

(b) delež prebivalstva, za katerega so vozovnice za javni prevoz „predrage“ (na voljo tudi glede na stopnjo urbanizacije: mesta, kraji in predmestja, podeželska območja in med različnimi skupinami prebivalstva);

(c) delež prebivalstva gospodinjstev, opredeljen s 6-odstotnim kazalnikom in kazalnikom 2M ([2]) cenovne dostopnosti prevoza (na voljo tudi glede na stopnjo urbanizacije: večja mesta, manjša mesta in predmestja, podeželska območja in za skupino prebivalstva);

(d) Odstotek razpoložljivega dohodka, porabljenega za prevoz (delovanje prevozne opreme in prevoznih storitev) (na voljo tudi po decilih odhodkov).

(2) Kazalniki, ki se osredotočajo na razpoložljivost prevoza:

(a) delež prebivalstva, ki je materialno in socialno prikrajšano ter ima v lasti avtomobil;

(b) delež prebivalstva, za katerega so postajališča javnega prevoza „preveč oddaljena“ (na voljo tudi glede na stopnjo urbanizacije: večja mesta, manjša mesta in predmestja, podeželska območja);

(c) delež prebivalstva z „zelo težkim“ dostopom do javnega prevoza glede na celotno prebivalstvo in podeželsko prebivalstvo.

(3) Kazalniki, ki se osredotočajo na dostopnost prevoza:

— delež prebivalstva, ki za prevoz porabi več kot 30 minut za prevoz na delo (v eno smer) glede na stopnjo urbanizacije.

(4) Kazalniki, ki se osredotočajo na ustreznost prevoza:

— delež prebivalstva, ki meni, da je dostop do javnega prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo pretežak.

2. **NEIZČRPEN SEZNAM PRIMEROV DODATNIH UPORABNIH KAZALNIKOV, KI BI JIH BILO MOGOČE RAZVITI ALI ŽE OBSTAJAJO**

Razsežnost cenovne dostopnosti:

(a) LIHC (nizki dohodki, visoki stroški): kazalnik, ki meri delež gospodinjstev, katerih stroški prevoza presegajo nacionalno mediano in ki jim grozi revščina ([3]);

([1]) Evropska komisija: Generalni direktorat za zaposlovanje, socialne zadeve in vključevanje, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., in drugi, končno poročilo *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Prometna revščina: opredelitve, kazalniki, dejavniki in strategije za blažitev), oktober 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Viri: (1) a): Eurostat [ilc_mddu05], (1) b): vir: Eurostat [ilc_mdes13a], (1) d): Eurostat [icw_aff_05], (2) c): mikropodatki iz evropske raziskave Eurofounda o kakovosti življenja iz leta 2016; (3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) 6-odstotni prag: delež prebivalstva, ki za prevoz porabi več kot 6 % ali več kot dvakratnik nacionalne mediane in katerega skupni izdatki so nižji od nacionalne mediane. 2M se nanaša na indeks nesorazmerne porabe (2M pomeni dvakratnik nacionalne mediane). Gospodinjstvo se šteje za ranljivo glede prevoza, če je delež skupnih izdatkov za prevoz več kot dvakratnik nacionalne mediane. Z drugimi besedami, to so gospodinjstva, ki zaradi svojega socialno-ekonomskega položaja porabijo nesorazmerno veliko za ohranjanje ravni mobilnosti, ki ustreza njihovim potrebam.

([3]) Kombinacija prejšnjega kazalnika in oseb, ki jim grozi revščina ali socialna izključenost, po skupinah držav rojstva (prebivalstvo, staro 18 let in več) (ilc_peps06n).

(b) 10-odstotni kazalnik: odstotek gospodinjstev, v katerih stroški prevoza predstavljajo več kot 10 % neto dohodka;

(c) osebe, ki si ne morejo privoščiti redne uporabe javnega prevoza, po starosti, spolu, zaposlitvenem statusu in dohodkovni skupini ([4]);

(d) struktura izdatkov za potrošnjo po stopnji urbanizacije in klasifikacija individualne potrošnje po namenu (na voljo so tudi podatki za leto 2020) ([5]).

Razsežnost razpoložljivosti prevoza in dostopnosti osnovnih storitev:

(a) število potnikov, prepeljanih z javnim prevozom v mestu in na funkcionalnem mestnem območju na leto;

(b) potniški kilometri v javnem prevozu v mestu in na funkcionalnem mestnem območju na leto;

(c) število parkirnih mest za kolesa v bližini postajališč javnega prevoza v mestu in na funkcionalnem mestnem območju;

(d) povprečni čas prevoza za razdaljo 3 km z javnim prevozom skozi mesto in funkcionalno mestno območje v času prometnih konic in zunaj njih;

(e) prebivalstvo, ki ima postajališče javnega prevoza na razdalji, ki jo je mogoče prehoditi (do 500 m do avtobusnega in tramvajskega postajališča in/ali do enega kilometra do železniškega postajališča ali postajališča podzemne železnice) – za mestna območja že obstaja ([6]);

(f) zaposleni glede na čas prevoza na delo, doseženo stopnjo izobrazbe in stopnjo urbanizacije ([7]);

(g) prebivalstvo, dostopno z železnico v 1,5 ure/prebivalstvo v polmeru 120 km × 100 ([8]);

za hojo, kolesarjenje, javni prevoz, vožnjo v prostem prometnem toku, vožnjo v realnih/preobremenjenih razmerah:

(h) število posameznikov/storitvenih objektov, ki so dosegljivi v okviru določenega praga potovalnega časa (na ravni omrežja ali združeno na ravni lokalne upravne enote/NUTS3);

(i) delež prebivalstva z dostopom do vsaj N storitvenih objektov, ki so dosegljivi v okviru praga potovalnega časa (po lokalnih upravnih enotah/NUTS3) („N“ pomeni število ustreznih storitvenih objektov, ki bi jih bilo treba upoštevati glede na storitev);

(j) čas potovanja do najbližjih N storitvenih objektov/posameznike (na ravni omrežja ali združeno na ravni lokalnih upravnih enot/NUTS3);

(k) kazalnik dostopnosti Foster-Greer-Thorbecke (FGT2), ki šteje posameznike pod vnaprej določenim pragom zadostnosti ([9]), ponderirane glede na obseg pomanjkanja dostopnosti v določenem potovalnem času (40–50 minut) (na ravni omrežja ali združeno na ravni lokalnih upravnih enot/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]) Glej osmo kohezijsko poročilo Evropske komisije, Kohezija v Evropi do leta 2050, Osmo poročilo o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji, 2021, zemljevid 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_sl.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]) Glej Evropska komisija: Generalni direktorat za regionalno in mestno politiko, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., in drugi, *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Uspešnost potniškega železniškega prometa v Evropi – kazalniki regionalne in teritorialne dostopnosti za potniški železniški promet), Urad za publikacije Evropske unije, 2021.

([9]) Glej Science direct, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?* (Opredelitev in izvajanje zadostne ravni dostopnosti: kaj nas ovira?), Jean Ryan in Karel Martens, september 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Za razsežnost razpoložljivosti in razsežnost dostopnosti je lahko koristno naslednje:

— Evropska komisija, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (Uspešnost železniškega potniškega prometa v Evropi: kazalniki regionalne in teritorialne dostopnosti za potniški železniški promet), 2021 ([10]);

— za cestni prevoz glej Evropska komisija, *Road Transport Performance in Europe* (Uspešnost cestnega prevoza v Evropi), 2018 ([11]);

— Evropska komisija, Kohezija v Evropi do leta 2050, Osmo poročilo o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji, 2021, glej zemljevid 4.7 ([12]);

— Evropska komisija, Deveto poročilo o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji, 2024 ([13]);

— OECD Rural Studies, *Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change* (Dostop do storitev v mestih in vaseh – Pripravljanje regij na demografske spremembe), 2024, str. 13 ([14]).

Za oceno **kakovosti in zadostnosti omrežja javnega prevoza** bi bilo mogoče različne načine javnega prevoza razdeliti v „kategorije kakovosti“ na podlagi pogostosti načina prevoza (npr. manj kot 5 minut, 5–10 minut, 10–20 minut itd.) in razdalje do naslednjega postajališča za vsak način prevoza ([15]).

Razsežnost ustreznosti prevoza:

(a) delež postajališč podzemne železnice z objekti za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo;

(b) število postajališč javnega prevoza v mestu in na funkcionalnem mestnem območju, ki so dostopna invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo;

(c) število vozil javnega prevoza v mestu in na funkcionalnem mestnem območju, ki so dostopna invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo, razčlenjeno po vrsti vozila.

([10]) Evropska komisija: Generalni direktorat za regionalno in mestno politiko, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., in drugi, *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Uspešnost potniškega železniškega prometa v Evropi – kazalniki regionalne in teritorialne dostopnosti za potniški železniški promet), Urad za publikacije Evropske unije, 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_sl.pdf.

([13]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/SL_9CR_Report.pdf.

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

([15]) Glej primer Avstrije, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

PRILOGA II ([1])

PODPORA TRAJNOSTNI MOBILNOSTI: PRIMERI STROŠKOVNO UČINKOVITIH CILJNIH UKREPOV IN NALOŽB ([2])

(1) **Osredotočenost na podporo gospodinjstvom z nizkimi ali nižjimi srednjimi dohodki na slabo pokritih geografskih območjih**

— izboljšanje storitev javnega prevoza in uvedba avtobusnih/železniških linij na pretežno nizko dohodkovnih predmestnih, primestnih in podeželskih območjih;

— gradnja infrastrukture javnega prevoza na območjih s pretežno nizkimi dohodki; vozlišča mobilnosti za spodbujanje izmenjav in povezav med javnim prevozom, skupno mobilnostjo, kolesarjenjem in hojo na pretežno predmestnih, primestnih in podeželskih območjih, ki ta območja povezujejo z mestnimi središči.

(2) **Osredotočenost na podporo ranljivim skupinam**

— subvencionirani posebni prevozi od vrat do vrat na zahtevo ali brezemisijske storitve javnega prevoza, ki se odzivajo na povpraševanje, za ranljive skupine;

— programi bonov za lokalni javni prevoz in naročnine za skupno mobilnost (vključno s kolesi, električnimi kolesi in skuterji) za ranljive skupine;

— izboljšana dostopnost javnega prevoza za invalide z namestitvijo klančin, dvigal in zvočnih obvestil;

— gradnja varnih kolesarskih stez, varovanih parkirnih mest za kolesa in postaj za souporabo koles ter varnih prostorov za zaklepanje v bližini šol, mladinskih centrov in univerz;

— sheme socialnega zakupa za brezemisijska vozila za gospodinjstva, mikropodjetja in druge ranljive uporabnike prevoza, skupaj z ustrezno polnilno infrastrukturo.

(3) **Združevanje izboljšanja javnega prevoza (ki je na voljo vsem) s shemami finančne podpore za ranljive skupine**

— nakup brezemisijskih avtobusov ali železniških vozil ([3]) v prikrajšanih mestnih, predmestnih in primestnih sosedstvih v kombinaciji s kuponi/digitalnimi denarnicami za mobilnost za ranljive uporabnike prevoza;

— vzpostavitev brezemisijskih prevoznih storitev na zahtevo na območjih, kjer ni ustreznih storitev javnega prevoza, ali za povezavo „zadnjega kilometra“, po možnosti v kombinaciji z boni/denarnicami za digitalno mobilnost za ranljive uporabnike prevoza;

([1]) Dopolnitev objave Evropske komisije (Evropska komisija: Generalni direktorat za podnebno politiko, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments (Podpora za izvajanje Socialnega sklada za podnebje – Obvestilo o dobrih praksah za stroškovno učinkovite ukrepe in naložbe), Urad za publikacije Evropske unije, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067), ter Smernice Komisije o socialnih načrtih za podnebje, Evropska komisija, Obvestilo Komisije, Smernice o socialnih načrtih za podnebje, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Vsi ukrepi in naložbe so upravičeni v okviru Socialnega sklada za podnebje.

([2]) Odvisno od razmer v posamezni državi članici.

([3]) Brezemisijska lahka tirna vozila, ki omogočajo uporabo obstoječe infrastrukture brez nadgradnje ali z minimalno nadgradnjo in povečanje pogostosti zagotovljenih storitev.

— naložbe v infrastrukturo za hojo in kolesarjenje v kombinaciji s sistemi souporabe koles in/ali subvencijami za nakup, dolgoročni najem in/ali zakup koles, električnih koles in tovornih koles za ranljive skupine;

— subvencionirani programi souporabe brezemisijskih vozil ali programi najema za gospodinjstva z nizkimi dohodki v kombinaciji z naložbami v javno polnilno infrastrukturo.