



Брюксел, 22 май 2025 г.
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 22 май 2025 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: C(2025) 3068 annex

Относно: ПРИЛОЖЕНИЯ
към
ПРЕПОРЪКА НА КОМИСИЯТА
относно транспортната бедност: осигуряване на справедлива и
достъпна, включително във финансово отношение, мобилност

Приложено се изпраща на делегациите документ C(2025) 3068 annex.

Приложение: C(2025) 3068 annex



Брюксел, 22.5.2025 г.
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

ПРИЛОЖЕНИЯ

КЪМ

ПРЕПОРЪКА НА КОМИСИЯТА

**относно транспортната бедност: осигуряване на справедлива и достъпна,
включително във финансово отношение, мобилност**

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПРИМЕРИ ЗА ПОКАЗАТЕЛИ НА ТРАНСПОРТНА БЕДНОСТ

1. **ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ: ГЕНЕРАЛНА ДИРЕКЦИЯ „ТРУДОВА ЗАЕТОСТ, СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ И ПРИОБЩАВАНЕ“, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД, TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES (ТРАНСПОРТНА БЕДНОСТ: ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПОКАЗАТЕЛИ, ОПРЕДЕЛЯЩИ ФАКТОРИ И СТРАТЕГИИ ЗА СМЕКЧАВАНЕ), ОКТОМВРИ 2024 Г.¹**
 - 1) Показатели с акцент върху финансовата достъпност на транспорта
 - а) дял от населението, което се сблъсква с принудителна липса на автомобил — по групи доходи и по видове домакинства за различните групи от населението;
 - б) дял от населението, за което билетите за обществен транспорт са „твърде скъпи“ (наличен и по степен на урбанизация: градове, села и предградия, селски райони, както и по различни групи от населението);
 - в) дял на домакинствата, идентифицирани по показателите 6 % и 2М² за финансова достъпност на транспорта (наличен и по степен на урбанизация: градове, села и предградия, селски райони и по групи от населението);
 - г) процент от разполагаемия доход, изразходван за транспорт (експлоатация на транспортно оборудване и транспортни услуги) (наличен и по децил на разходите).
 - 2) Показатели с акцент върху наличността на транспорта
 - а) дял от населението, което е в материално и социално неравностойно положение и притежава автомобил;

¹ Европейска комисия: генерална дирекция „Трудова заетост, социални въпроси и приобщаване“, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., окончателен доклад, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies (Транспортната бедност: определения, показатели, определящи фактори и стратегии за смекчаване), октомври 2024 г., https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_bg. Източници: 1. а): Евростат [[ilc_mddu05](#)]; 1. б): източник: Евростат [[ilc_mddu13a](#)]; 1. г): Евростат [[icw_aff_05](#)]; 2. в): микроданни от Европейското проучване на качеството на живот за 2016 г. на Eurofound; 3): Евростат [[lfsa_19plwk28](#)]

² Праг от 6 %: дял от населението, което изразходва за транспорт повече от 6 % или повече от два пъти над медианата за страната и общите му разходи са под медианата за страната. 2М се отнася за индекса на непропорционалните разходи (2М означава два пъти повече от медианата за страната). Счита се, че едно домакинство е уязвимо по отношение на транспорта, ако делът на общите разходи за транспорт е повече от два пъти по-голям от медианата за страната. С други думи, това са домакинства, чието социално-икономическо положение ги кара да правят непропорционално високи разходи, за да поддържат ниво на мобилност, съответстващо на техните нужди.

- б) дял от населението, за което най-близката спирка на общественя транспорт е „твърде далеч“ (наличен и по степен на урбанизация: градове, селища и предградия, селски райони);
 - в) дял от населението с „много труден“ достъп до обществен транспорт — по общо население и селско население.
- 3) Показатели с акцент върху достъпността на транспорта
- дял от активното население, което прекарва повече от 30 минути в пътуване до работа (в едната посока) — според степента на урбанизация.
- 4) Показатели с акцент върху адекватността на транспорта
- дял от населението, което смята, че достъпът до обществен транспорт е твърде труден за хората с намалена подвижност.
- 2. НЕИЗЧЕРПАТЕЛЕН СПИСЪК С ПРИМЕРИ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПОЛЕЗНИ ПОКАЗАТЕЛИ, КОИТО МОГАТ ДА БЪДАТ РАЗРАБОТЕНИ ИЛИ ВЕЧЕ СЪЩЕСТВУВАТ**

Измерение на финансовата достъпност:

- а) ниски доходи, високи разходи (ЛИНС) — показател, измерващ дела на домакинствата, чиито транспортни разходи са над медианата за страната и които са изложени на риск от бедност³;
- б) показател на 10 % (процентът на домакинствата, при които разходите за транспорт представляват повече от 10 % от нетния доход);
- в) хора, които не могат финансово да си позволят редовно ползване на общественя транспорт — по възраст, пол, трудов статус и група на доходите⁴;
- г) структура на разходите за потребление по степен на урбанизация и класификация на индивидуалното потребление по цели (налични са данни и за 2020 г.)⁵.

Измерение на наличността на транспорт и достъпността до основни услуги:

- а) брой пътници, превозени с общественя транспорт в града и функционалната градска зона годишно;
- б) пътник-километри с обществен транспорт в града и функционалната градска зона годишно;

³ Комбинация от предишния показател и лица, изложени на риск от бедност или социално изключване — по група на държавата на раждане (население на възраст 18 и повече години) (ilc_peps06n)

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon

- в) брой на местата за паркиране на велосипеди в близост до спирките и гарите на обществения транспорт в града и функционалната градска зона;
- г) средно време за изминаване на 3 км с обществен транспорт в града и функционалната градска зона в натоварените и ненатоварените часове;
- д) население със спирка на обществения транспорт на пешеходно разстояние (автобусна и трамвайна спирка в радиус от 500 м и/или спирка на влак или метро в радиус от 1 км) — съществува вече за градските зони⁶;
- е) заети лица според времето за придвижване до работното място, нивото на образование и степента на урбанизация⁷;
- ж) население, достъпно с железопътен транспорт в рамките на 1,5 часа / население в радиус от 120 км x 100⁸.

За придвижване пеша, придвижване с велосипед, обществен транспорт, шофиране в свободен поток, шофиране в реалистични/натоварени условия:

- з) брой лица/обслужващи обекти, до които се достига в рамките на определен праг на времето за пътуване (на ниво мрежа или агрегирано на ниво LAU/NUTS 3);
- и) дял от населението с достъп до поне N обекта за услуги в рамките на прага на времето за пътуване (по LAU/NUTS 3) („N“ е броят на съответните обекти за услуги, които следва да се вземат предвид в зависимост от услугата);
- й) време за придвижване до най-близките обекти/лица, предоставящи N услуги (на ниво мрежа или агрегирано на ниво LAU/NUTS 3);
- к) показател за достъпност на Foster-Greer-Thorbecke (FGT2), отчитащ лицата под предварително определен праг на достатъчност⁹, претеглени според степента на недостиг на достъпност в рамките на определено време за пътуване (40—50 минути) (на ниво мрежа или агрегирано на ниво LAU/NUTS 3);

Що се отнася до измеренията на наличността и достъпността от полза може да бъде следното:

⁶ Вж. осмия доклад за сближаването, Европейска комисия, „Сближаването в Европа до 2050 г.“, осми доклад за икономическото, социалното и териториалното сближаване, 2021 г., карта 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfs0_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb_degurb_labour_du_lfs0_du_lfs0_19

⁸ Вж. Европейска комисия: генерална дирекция „Регионална и селищна политика“, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Ефективност на пътническия железопътен транспорт в Европа — регионални и териториални показатели за достъпност на пътническия железопътен транспорт), Служба за публикации на Европейския съюз, 2021 г.

⁹ Вж. Science direct, Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What’s stopping us? (Определяне и прилагане на приемливо ниво на достъпност: какво ни спира?), Jean Ryan and Karel Martens, септември 2023 г., <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>

- Европейска комисия, Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail (Ефективност на пътническият железопътен транспорт в Европа: регионални и териториални показатели за достъпност за пътническият железопътен транспорт), 2021 г.¹⁰;
- за автомобилния транспорт вж. Европейска комисия, Road Transport Performance in Europe (Ефективност на автомобилния транспорт в Европа), 2018 г.¹¹;
- Европейска комисия, Сближаване в Европа до 2050 г., осми доклад относно икономическото, социалното и териториалното сближаване, 2021 г., вж. карта 4.7¹².
- Европейска комисия, девети доклад относно икономическото, социалното и териториалното сближаване, 2024 г.¹³;
- проучвания на ОИСП за селските райони, Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change (Придвижване до услугите в градовете и селата, подготовка на регионите за демографските промени), 2024 г., стр. 13¹⁴.

За да се оцени **качеството и достатъчността на мрежата на обществения транспорт**, различните видове обществен транспорт могат да бъдат разделени на „категории качество“ въз основа на честотата на използване на вида транспорт (например по-малко от 5 минути, 5—10 минути, 10—20 минути и т.н.) и разстоянието до следващата спирка за всеки вид транспорт¹⁵.

Измерение на адекватността на транспорта:

- а) дял на спирките на метрото със съоръжения за хора с увреждания и намалена подвижност;
- б) брой на спирките и гарите на обществения транспорт в града и функционалната градска зона, които са достъпни за хора с увреждания и хора с намалена подвижност;
- в) брой превозни средства на обществения транспорт в града и функционалната градска зона, достъпни за хора с увреждания и хора с намалена подвижност, разпределени по видове превозни средства.

¹⁰ Европейска комисия: генерална дирекция „Регионална и селищна политика“, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Ефективност на пътническият железопътен транспорт в Европа — регионални и териториални показатели за достъпност на пътническият железопътен транспорт), Служба за публикации на Европейския съюз, 2021 г., https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail

¹¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe

¹² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.pdf

¹⁴ https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_dfl9b88-en.html

¹⁵ Вж. примера с Австрия, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>

ПРИЛОЖЕНИЕ II¹⁶

ПОДКРЕПА ЗА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: ПРИМЕРИ ЗА ЦЕЛЕНАСОЧЕНИ И ИКОНОМИЧЕСКИ ЕФЕКТИВНИ МЕРКИ И ИНВЕСТИЦИИ¹⁷

- 1) Акцент върху подпомагането на домакинства с ниски или средни доходи в географски райони с недостатъчно обслужване:
 - подобряване на услугите на обществения транспорт и пускане на автобусни/маршрутни/железопътни линии в крайградски, периферни градски и селски райони с преобладаващо ниски доходи;
 - изграждане на обществена транспортна инфраструктура в райони с преобладаващо ниски доходи; центрове за мобилност за улесняване на обмена и връзките между обществения транспорт, споделената мобилност, придвижването с велосипед и пеша в предимно крайградски, периферни градски и селски райони, свързващи ги с градските центрове.

- 2) Акцент върху подкрепата за уязвими групи:
 - субсидиран специфичен транспорт от врата до врата по заявка или услуги на обществения транспорт с нулеви емисии, съобразени с нуждите на уязвимите групи;
 - програми за ваучери за местен обществен транспорт и абонаменти за споделена мобилност (включително велосипеди, електрически велосипеди и скутери) за уязвими групи;
 - подобрена достъпност на обществения транспорт за хора с увреждания чрез инсталиране на рампи, асансьори и звукови съобщения;
 - изграждане на обезопасени велосипедни алеи, обезопасени места за паркиране на велосипеди, станции за споделяне на велосипеди и обезопасени съоръжения за заключване в близост до училища, младежки центрове и университети;
 - социални схеми за лизинг на превозни средства с нулеви емисии за домакинства, микропредприятия и други уязвими ползватели на транспорта, заедно със съответната инфраструктура за зареждане.

¹⁶ В допълнение към публикацията на Европейската комисия за (Европейска комисия: генерална дирекция „Действия по климата“, Ramboll Management Consulting, Институт за климата, околната среда и енергията във Вупертал, 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 (Подкрепа за изпълнението на Социалния фонд за климата — бележка относно добрите практики за икономически ефективни мерки и инвестиции), Служба за публикации на Европейския съюз, 2024 г., <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), както и Насоките на Комисията относно социалните планове за климата, Европейска комисия, известие на Комисията, Насоки относно социалните планове за климата, C(2025) 881 final, 5.3.2025 г., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597

¹⁷ Всички мерки и инвестиции са допустими по линия на Социалния фонд за климата. В зависимост от ситуацията във всяка държава членка.

- 3) Съчетаване на подобряването на обществения транспорт (достъпен за всички) със схеми за финансово подпомагане на уязвими групи:
- закупуване на автобуси или железопътни превозни средства с нулеви емисии¹⁸ в градските, крайградските и периферните градски квартали с недостатъчно обслужване, съчетано с ваучери/цифрови портфейли за мобилност за уязвими ползватели на транспорт;
 - създаване на транспортни услуги по заявка с нулеви емисии в районите, където липсват адекватни услуги на обществения транспорт, или за връзка на крайното местоназначение, евентуално в комбинация с ваучери/цифрови портфейли за мобилност за уязвимите ползватели на транспорт;
 - инвестиции в пешеходна и велосипедна инфраструктура, съчетани със системи за споделяне на велосипеди и/или субсидии за закупуване, дългосрочно наемане и/или лизинг на велосипеди, електрически велосипеди и товарни велосипеди за уязвими групи;
 - субсидирани схеми за споделяне на превозни средства с нулеви емисии или програми за отдаване под наем за домакинства с ниски доходи, съчетани с инвестиции в обществена инфраструктура за зареждане с електроенергия.

¹⁸ Железопътни возила с олекотена конструкция с нулеви емисии, позволяващи използването на съществуващата инфраструктура без или с минимална модернизация и увеличаването на честотата на предоставяните услуги.