



Bruxelles, den 22. maj 2025  
(OR. en)

9304/25  
ADD 1

TRANS 198  
ENV 390  
SOC 308

### FØLGESKRIVELSE

---

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	22. maj 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.:	C(2025) 3068 annex
Vedr.:	BILAG til KOMMISSIONENS HENSTILLING om transportfattigdom: sikring af økonomisk overkommelig, tilgængelig og retfærdig mobilitet

---

Hermed følger til delegationerne dokument C(2025) 3068 annex.

---

Bilag: C(2025) 3068 annex



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 22.5.2025  
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

## **BILAG**

**til**

### **KOMMISSIONENS HENSTILLING**

**om transportfattigdom: sikring af økonomisk overkommelig, tilgængelig og retfærdig  
mobilitet**

## BILAG I

### EKSEMPLER PÅ INDIKATORER FOR TRANSPORTFATTIGDOM

1. **EUROPA-KOMMISSIONEN, GENERALDIREKTORATET FOR BESKÆFTIGELSE, SOCIALE ANLIGGENDER OG INKLUSION, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ENDELIG RAPPORT, TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES – FINAL REPORT, OKTOBER 2024<sup>1</sup>**

- (1) Indikatorer, der fokuserer på den økonomiske overkommelighed af transport
- (a) Andel af befolkningen, der ufrivilligt mangler en bil, opdelt efter indkomstgruppe og husstandstype for forskellige befolkningsgrupper
  - (b) Andel af befolkningen, for hvilken billetter til offentlig transport er "for dyre" (også pr. urbaniseringsgrad: byer, mindre byer og forstæder, landdistrikter og blandt forskellige befolkningsgrupper)
  - (c) Andel af husstandspopulationen identificeret ved 6 %- og 2M-indikatorerne<sup>2</sup> for økonomisk overkommelighed af transport (også pr. urbaniseringsgrad: byer, mindre byer og forstæder, landdistrikter og pr. befolkningsgruppe)
  - (d) Procentdel af den disponible indkomst, der bruges på transport (drift af transportudstyr og transporttjenester) (også pr. udgiftsdecil)
- (2) Indikatorer med fokus på adgangen til transport
- (a) Andel af befolkningen, der lider materielle og sociale afsavn, og som ejer en bil
  - (b) Andel af befolkningen, for hvilken det nærmeste stoppested for offentlig transport ligger "for langt væk" (også pr. urbaniseringsgrad: byer, mindre byer og forstæder, landdistrikter)
  - (c) Andel af befolkningen med "meget vanskelig" adgang til offentlig transport, opdelt efter den samlede befolkning og befolkningen i landdistrikterne

---

<sup>1</sup> Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Beskæftigelse, Sociale Anliggender og Inklusion, Cludius, J., [Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al.](#), endelig rapport, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies, oktober 2024, [https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report\\_en](https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en). Kilder: 1) a): Eurostat [[ilc\\_mddu05](#)], 1) b): Kilde: Eurostat [[ilc\\_mdsl3a](#)], 1) d): Eurostat [[icw\\_aff\\_05](#)], 2) c): Eurofound 2016 European Quality of Life Survey microdata, 3): Eurostat [[lfsa\\_19plwk28](#)]

<sup>2</sup> Tærskel på 6 %: Andel af befolkningen, der bruger mere end 6 % eller mere end det dobbelte af den nationale median på transport og har samlede udgifter, der ligger under den nationale median. 2M henviser til indekset for uforholdsmæssigt store udgifter (2M betyder det dobbelte af den nationale median). En husstand anses for at være transportsårbar, hvis andelen af de samlede udgifter til transport er mere end dobbelt så stor som den nationale median. Der er med andre ord tale om husstande, hvis socioøkonomiske situation betyder, at de bruger uforholdsmæssigt mange penge på at opretholde et mobilitetsniveau, der passer til deres behov.

- (3) Indikatorer med fokus på tilgængeligheden af transport
- Andel af den erhvervsaktive befolkning, der bruger mere end 30 minutter på at pendle til arbejde (én vej), pr. urbaniseringsgrad
- (4) Indikatorer med fokus på tilstrækkeligheden af transport
- Andel af befolkningen, der mener, at adgang til offentlig transport er for vanskelig (for personer med nedsat mobilitet)

## 2. IKKEUDTØMMENDE LISTE OVER EKSEMPLER PÅ YDERLIGERE NYTTIGE INDIKATORER, SOM KAN UDVIKLES ELLER ALLEREDE FINDES

### Økonomisk overkommelighed:

- (a) Indikator for lav indkomst og høje omkostninger (LIHC), der måler andelen af husstande med transportudgifter over den nationale median, og som er i risiko for fattigdom<sup>3</sup>
- (b) 10 %-indikator (den procentdel af husstandene, hvor transportudgifterne udgør mere end 10 % af nettoindkomsten)
- (c) Personer, der ikke har råd til regelmæssig brug af offentlig transport, opdelt efter alder, køn, beskæftigelsesstatus og indkomstgruppe<sup>4</sup>
- (d) Forbrugsudgifternes struktur pr. urbaniseringsgrad og klassifikation af individuelt forbrug efter formål (data for 2020 foreligger også)<sup>5</sup>

### Adgang til transport og tilgængelighed af væsentlige tjenester:

- (a) Antal passagerer, der befordres med offentlig transport i byen og det funktionelle byområde pr. år
- (b) Passagerkilometer i offentlig transport i byen og det funktionelle byområde pr. år
- (c) Antal cykelparkeringspladser ved siden af stoppesteder og stationer for offentlig transport i byen og det funktionelle byområde
- (d) Gennemsnitlig rejsetid for at rejse 3 km med offentlig transport gennem byen og det funktionelle byområde i myldretiden og uden for myldretiden

---

<sup>3</sup> En kombination af den foregående indikator og personer i risiko for fattigdom eller social udstødelse, grupperet efter fødeland (befolkning på 18 år og derover) ([ilc\\_peps06n](#)).

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc\\_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc\\_md.ilc\\_mdcs](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs).

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs\\_str\\_t226/default/table?lang=en&category=degurb.d.egurb\\_livcon](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.d.egurb_livcon).

- (e) Befolkning med et stoppested for offentlig transport inden for gåafstand (bus- og sporvognsstoppested inden for 500 m og/eller tog- eller metrostoppested inden for 1 km) – findes allerede for byområder<sup>6</sup>
- (f) Personer i beskæftigelse, opdelt efter pendlingstid, uddannelsesniveau og urbaniseringsgrad<sup>7</sup>
- (g) Befolkning, som kan nås med jernbane inden for 1,5 timer/befolkning i en radius på 120 km x 100<sup>8</sup>

For gang, cykling, offentlig transport, kørsel under forhold med fri trafikafvikling og kørsel under realistiske forhold/trængsel:

- (h) Antal personer/servicefaciliteter, der kan nås inden for en bestemt rejsetidstærskel (på netniveau eller aggregeret på LAU/NUTS3)
- (i) Andel af befolkningen med adgang til mindst N servicefaciliteter inden for en rejsetidstærskel (efter LAU/NUTS3) ("N" er antallet af relevante servicefaciliteter, der bør tages i betragtning i forhold til tjenesten)
- (j) Rejsetid for at nå nærmeste N servicefaciliteter/enkeltpersoner (på netniveau eller aggregeret på LAU/NUTS3)
- (k) Foster-Greer-Thorbecke-tilgængelighedsindikatoren (FGT2), der tæller enkeltpersoner under en foruddefineret tilstrækkelighedstærskel<sup>9</sup>, vægtet efter omfanget af deres tilgængelighedsunderskud inden for en given rejsetid (40-50 min.) (på netniveau eller aggregeret på LAU/NUTS3)

#### **For adgang og tilgængelighed kan følgende ressourcer være nyttige:**

- Europa-Kommissionen: Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail, 2021<sup>10</sup>
- For så vidt angår vejtransport, se Europa-Kommissionen, Road Transport Performance in Europe, 2018<sup>11</sup>
- Europa-Kommissionen, Samhørighed i Europa frem mod 2050, ottende rapport om økonomisk, social og territorial samhørighed, 2021, se kort 4.7<sup>12</sup>

<sup>6</sup> Se Europa-Kommissionens ottende samhørighedsrapport, Samhørighed i Europa frem mod 2050, Ottende rapport om økonomisk, social og territorial samhørighed, 2021, kort 4.7, [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/reports/cohesion8/8cr\\_da.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_da.pdf).

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa\\_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb\\_labour.du\\_lfsa.du\\_lfsa\\_19](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_19).

<sup>8</sup> Se Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Regionalpolitik og Bypolitik, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. m.fl., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2021.

<sup>9</sup> Se ScienceDirect, Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?, Jean Ryan og Karel Martens, september 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

<sup>10</sup> Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Regionalpolitik og Bypolitik, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. m.fl., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 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](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).

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe).

- Europa-Kommissionen, Niende rapport om økonomisk, social og territorial samhørighed, 2024<sup>13</sup>
- OECD Rural Studies, Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change, 2024, s. 13<sup>14</sup>

For at vurdere **kvaliteten og tilstrækkeligheden af det offentlige transportnet** kan de forskellige former for offentlig transport opdeles i "kvalitetskategorier" baseret på transportformens frekvensniveau (f.eks. mindre end 5 minutter, 5-10 minutter, 10-20 minutter osv.) og afstanden til det næste stop for hver transportform<sup>15</sup>.

#### **Tilstrækkelighed af transport:**

- (a) Andel af metrostop med faciliteter til personer med handicap og nedsat mobilitet
- (b) Antal stoppesteder og stationer for offentlig transport i byen og det funktionelle byområde, der er tilgængelige for personer med handicap og nedsat mobilitet
- (c) Antal offentlige transportmidler i byen og det funktionelle byområde, der er tilgængelige for personer med handicap og nedsat mobilitet, opdelt efter type af transportmiddel

---

<sup>12</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/reports/cohesion8/short\\_8cr\\_da.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/short_8cr_da.pdf).

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/reports/cohesion9/DK\\_9CR\\_Report.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/DK_9CR_Report.pdf).

<sup>14</sup> [https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages\\_df1e9b88-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html).

<sup>15</sup> Se eksemplet med Østrig, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>, <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

## **BILAG II<sup>16</sup>**

### **STØTTE TIL BÆREDYGTIG MOBILITET: EKSEMPLER PÅ MÅLRETTEDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVE FORANSTALTNINGER OG INVESTERINGER<sup>17</sup>**

- (1) Fokus på støtte til husstande med lav indkomst eller lavere mellemindkomst i underbetjente geografiske områder
  - Forbedring af offentlige transporttjenester og åbning af bus-/rutebil-/jernbanelinjer i overvejende lavindkomstområder i forstæder, bynære områder og landdistrikter
  - Opførelse af offentlig transportinfrastruktur i overvejende lavindkomstområder, mobilitetsknudepunkter til fremme af skift og forbindelser mellem offentlig transport, fælles mobilitet, cykling og gang overvejende i forstæder, bynære områder og landdistrikter, der forbinder disse med bycentrene
  
- (2) Fokus på støtte til sårbare grupper
  - Subsidieret specifik on-demand-transport fra dør til dør eller efterspørgselsstyrede offentlige nulemissionstransporttjenester for sårbare grupper
  - Voucherprogrammer for lokal offentlig transport og abonnementer til fælles mobilitet (herunder cykler, elcykler og scootere) for sårbare grupper
  - Forbedret tilgængelighed af offentlig transport for personer med handicap ved at installere ramper og elevatorer og indføre udkald i lydform
  - Opførelse af sikre cykelstier, sikrede cykelparkeringspladser og cykeldelingsstationer samt aflåste faciliteter nær skoler, ungdomscentre og universiteter
  - Sociale leasingordninger for nulemissionskøretøjer for husholdninger, mikrovirksomheder og andre sårbare transportbrugere sammen med den tilsvarende opladningsinfrastruktur
  
- (3) Kombination af forbedring af den offentlige transport (tilgængelig for alle) med finansielle støtteordninger for sårbare grupper

---

<sup>16</sup> Supplement til Europa-Kommissionens udgivelse af (Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Klima, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. m.fl.: Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), og Kommissionens vejledning om de sociale klimaplaner, Europa-Kommissionen, Meddelelse fra Kommissionen, Vejledning om de sociale klimaplaner (C(2025) 881 final, 5.3.2025), [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=OJ:C\\_202501597](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597).

<sup>17</sup> Foranstaltningerne og investeringerne er alle støtteberettigede under Den Sociale Klimafond. Afhænger af situationen i den enkelte medlemsstat.

- Køb af nulemissionsbusser eller lette jernbanekøretøjer<sup>18</sup> i underbetjente bykvarterer, forstæder og bynære kvarterer kombineret med vouchere/digitale mobilitetstegnebøger til sårbare transportbrugere
- Etablering af on-demand-nulemissionstransporttjenester i områder, der mangler tilstrækkelige offentlige transporttjenester, eller for den "sidste kilometer"-forbindelse, eventuelt kombineret med vouchere/digitale mobilitetstegnebøger til sårbare transportbrugere
- Investeringer i gang- og cykelinfrastruktur, kombineret med cykeldelingssystemer og/eller tilskud til køb, langtidsleje og/eller leasing af cykler, elcykler og ladcykler til sårbare grupper
- Subsidierede deleordninger for nulemissionskøretøjer eller udlejningsprogrammer for lavindkomsthusholdninger kombineret med investeringer i offentlig opladningsinfrastruktur.

---

<sup>18</sup> Nulemissionsletbanekøretøjer, der gør det muligt at anvende eksisterende infrastruktur uden eller med minimal opgradering og øge antallet af afgange for de tjenester, der leveres.