

Βρυξέλλες, 22 Μαΐου 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	22 Μαΐου 2025
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	C(2025) 3068 annex
Θέμα:	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ της ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ σχετικά με τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών:εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, προσβάσιμης και δίκαιης κινητικότητας

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - C(2025) 3068 annex.

σνημμ.: C(2025) 3068 annex



Βρυξέλλες, 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

της

ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σχετικά με τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών: εξασφάλιση οικονομικά προσιτής,
προσβάσιμης και δίκαιης κινητικότητας**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΎΝΤΑΞΗΣ, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ, «TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES», ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2024¹**
- 1) Δείκτες που εστιάζουν στην οικονομική προσιτότητα των μεταφορών
- α) Ποσοστό του πληθυσμού που αντιμετωπίζει αναγκαστική έλλειψη αυτοκινήτου ανά εισοδηματική ομάδα και είδος νοικοκυριού ανά διαφορετικές πληθυσμιακές ομάδες
 - β) Ποσοστό του πληθυσμού για το οποίο τα εισιτήρια δημόσιων συγκοινωνιών είναι «υπερβολικά ακριβά» (επίσης διαθέσιμο ανά βαθμό αστικοποίησης: πόλεις, κωμοπόλεις και προάστια, αγροτικές περιοχές και μεταξύ διαφόρων πληθυσμιακών ομάδων)
 - γ) Ποσοστό του πληθυσμού των νοικοκυριών που προσδιορίζεται από τους δείκτες οικονομικής προσιτότητας των μεταφορών 6 % και 2M² (επίσης διαθέσιμο ανά βαθμό αστικοποίησης: πόλεις, κωμοπόλεις και προάστια, αγροτικές περιοχές και ανά πληθυσμιακή ομάδα)
 - δ) Ποσοστό διαθέσιμου εισοδήματος που δαπανάται για μεταφορές (λειτουργία εξοπλισμού μεταφορών και υπηρεσίες μεταφορών) (επίσης διαθέσιμο ανά δεκατημόριο δαπανών)
- 2) Δείκτες που εστιάζουν στη διαθεσιμότητα μεταφορών
- α) Ποσοστό του πληθυσμού που υφίσταται υλική και κοινωνική στέρηση και έχει στην κατοχή του αυτοκίνητο

¹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., Τελική έκθεση, «Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies» (Φτώχεια στον τομέα των μεταφορών: ορισμοί, δείκτες, καθοριστικοί παράγοντες και στρατηγικές μετριασμού), Οκτώβριος 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_el. Πηγές: 1) α): Eurostat [[ilc_mddu05](#)], 1) β): Πηγή: Eurostat [[ilc_mdcs13a](#)], 1) δ): Eurostat [[icw_aff_05](#)], 2) γ): Μικροδεδομένα της ευρωπαϊκής έρευνας του Eurofound για την ποιότητα ζωής του 2016· 3): Eurostat [[lfsa_19plwk28](#)].

² Κατώτατο όριο 6 %: ποσοστό του πληθυσμού που δαπανά περισσότερο από το 6 % ή περισσότερο από το διπλάσιο της εθνικής διαμέσου για μεταφορές και έχει συνολικές δαπάνες κάτω από τον εθνικό διάμεσο. Το 2M αναφέρεται στον δείκτη δυσανάλογων δαπανών (2M σημαίνει το διπλάσιο της εθνικής διαμέσου). Ένα νοικοκυριό θεωρείται ευάλωτο στις μεταφορές εάν το ποσοστό των συνολικών δαπανών που διατίθενται για μεταφορές είναι υπερδιπλάσιο της εθνικής διαμέσου. Με άλλα λόγια, πρόκειται για νοικοκυριά των οποίων η κοινωνικοοικονομική κατάσταση τα οδηγεί να δαπανούν δυσανάλογα για τη διατήρηση ενός επιπέδου κινητικότητας προσαρμοσμένου στις ανάγκες τους.

- β) Ποσοστό του πληθυσμού για το οποίο η πλησιέστερη στάση δημόσιων συγκοινωνιών είναι «υπερβολικά μακριά» (επίσης διαθέσιμο ανά βαθμό αστικοποίησης: πόλεις, κωμοπόλεις και προάστια, αγροτικές περιοχές)
- γ) Ποσοστό του πληθυσμού με «πολύ δύσκολη» πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες ανά συνολικό πληθυσμό και αγροτικό πληθυσμό
- 3) Δείκτες που εστιάζουν στην προσβασιμότητα των μεταφορών
- Ποσοστό του ενεργού πληθυσμού που δαπανά περισσότερα από 30 λεπτά για να μεταβεί στην εργασία του (μονή διαδρομή) ανάλογα με τον βαθμό αστικοποίησης
- 4) Δείκτες που εστιάζουν στην επάρκεια των μεταφορών
- Ποσοστό του πληθυσμού που θεωρεί ότι η πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες είναι υπερβολικά δύσκολη (για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα)

2. ΜΗ ΕΞΑΝΤΛΗΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΧΡΗΣΙΜΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΝ ΝΑ ΑΝΑΠΤΥΧΘΟΥΝ Η ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΗΔΗ

Διάσταση της οικονομικής προσιτότητας:

- α) Δείκτης LHC (χαμηλού εισοδήματος υψηλού κόστους) για τη μέτρηση του ποσοστού των νοικοκυριών με έξοδα μεταφοράς πάνω από την εθνική διάμεσο, τα οποία διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας³
- β) Δείκτης 10 % (το ποσοστό των νοικοκυριών για τα οποία τα έξοδα μεταφοράς αντιπροσωπεύουν πάνω από το 10 % του καθαρού εισοδήματος)
- γ) Άτομα που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα τακτικής χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών ανά ηλικία, φύλο, καθεστώς απασχόλησης και εισοδηματική ομάδα⁴
- δ) Διάρθρωση των καταναλωτικών δαπανών κατά βαθμό αστικοποίησης και ταξινόμηση της ατομικής κατανάλωσης ανά σκοπό (διαθέσιμα στοιχεία για το 2020)⁵

Διάσταση της διαθεσιμότητας των μεταφορών και της προσβασιμότητας σε βασικές υπηρεσίες:

- α) Αριθμός επιβατών που μεταφέρονται με δημόσιες συγκοινωνίες στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή ανά έτος

³ συνδυασμός του προηγούμενου δείκτη και των ατόμων που διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού ανά ομάδα χώρας γέννησης (πληθυσμός ηλικίας 18 ετών και άνω) ([ilc_peps06n](#)).

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

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=el&category=degurb_degurb_livcon.

- β) Επιβατοχιλιόμετρα στις δημόσιες συγκοινωνίες στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή ανά έτος
- γ) Αριθμός χώρων στάθμευσης ποδηλάτων δίπλα σε στάσεις και σταθμούς δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή
- δ) Μέσος χρόνος διάνυσης 3 χλμ. με δημόσιες συγκοινωνίες μέσω της πόλης και της λειτουργικής αστικής περιοχής κατά τις ώρες αιχμής και εκτός αιχμής
- ε) Πληθυσμός με στάση δημόσιων συγκοινωνιών που είναι προσβάσιμη με τα πόδια (στάση λεωφορείου και τραμ εντός ακτίνας 500 μ. και/ή στάση τρένων ή μετρό εντός ακτίνας 1 χλμ) — υπάρχει ήδη για τις αστικές περιοχές⁶
- στ) Άτομα που εργάζονται ανά χρόνο μετακίνησης, μορφωτικό επίπεδο και βαθμό αστικοποίησης⁷
- ζ) Πληθυσμός προσβάσιμος σιδηροδρομικώς εντός 1,5 ωρών/πληθυσμός σε ακτίνα 120 χλμ x 100⁸

Για περπάτημα, ποδηλασία, δημόσιες συγκοινωνίες, οδήγηση ελεύθερης ροής, οδήγηση υπό ρεαλιστικές συνθήκες / συνθήκες συμφόρησης:

- η) Αριθμός ατόμων/εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που προσεγγίστηκαν εντός συγκεκριμένου ορίου χρόνου μετακίνησης (σε επίπεδο καννάβου ή συγκεντρωτικά σε LAU/NUTS3)
- θ) Ποσοστό του πληθυσμού με πρόσβαση σε τουλάχιστον N εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης εντός ορίου χρόνου μετακίνησης (κατά LAU/NUTS3) (το «N» είναι ο αριθμός των σχετικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ανάλογα με την υπηρεσία)
- ι) Χρόνος μετακίνησης για την προσέγγιση των πλησιέστερων N εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης/ατόμων (σε επίπεδο καννάβου ή συγκεντρωτικά σε LAU/NUTS3)
- ια) Δείκτης προσβασιμότητας Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) που μετρά άτομα κάτω από ένα προκαθορισμένο όριο επάρκειας⁹ σταθμισμένο με την έκταση του ελλείμματος προσβασιμότητάς τους εντός δεδομένου χρόνου μετακίνησης (40-50 λεπτά) (σε επίπεδο καννάβου ή συγκεντρωτικά σε LAU/NUTS3)

Όσον αφορά τις διαστάσεις της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας, μπορεί να είναι χρήσιμα τα ακόλουθα:

⁶ Βλ. 8η έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Συνοχή στην Ευρώπη με ορίζοντα το 2050 — Όγδοη έκθεση για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, 2021, χάρτης 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8scr_el.pdf.

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=el&category=degurb_degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_19.

⁸ Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail (Επιδόσεις των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη — Περιφερειακοί και εδαφικοί δείκτες προσβασιμότητας για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2021.

⁹ Βλ. Science direct, «Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?» (Καθορισμός και εφαρμογή επαρκούς επιπέδου προσβασιμότητας: Τι μας σταματά;), Jean Ryan και Karel Martens, Σεπτέμβριος 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail, 2021¹⁰ (Επιδόσεις των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη: Περιφερειακοί και εδαφικοί δείκτες προσβασιμότητας για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, 2021)
- Για τις οδικές μεταφορές, βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Road Transport Performance in Europe¹¹ (Επιδόσεις των οδικών μεταφορών στην Ευρώπη), 2018
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Συνοχή στην Ευρώπη με ορίζοντα το 2050 — Όγδοη έκθεση για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, 2021, βλ. χάρτη 4.7¹²
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ένατη έκθεση για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, 2024¹³
- Αγροτικές μελέτες του ΟΟΣΑ, “Getting to Services in Towns and Villages”, Preparing Regions for Demographic Change («Πρόσβαση σε πόλεις και χωριά», Προετοιμασία των περιφερειών για τη δημογραφική αλλαγή), 2024, σ. 13¹⁴

Για την αξιολόγηση της **ποιότητας και της επάρκειας του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών**, τα διάφορα μέσα μαζικής μεταφοράς θα μπορούσαν να χωριστούν σε «κατηγορίες ποιότητας» με βάση το επίπεδο συχνότητας του τρόπου μεταφοράς (π.χ. λιγότερο από 5 λεπτά, 5-10 λεπτά, 10-20 λεπτά κ.λπ.) και την απόσταση μέχρι την επόμενη στάση για κάθε τρόπο μεταφοράς¹⁵.

Διάσταση της επάρκειας των μεταφορών:

- α) Ποσοστό στάσεων μετρό με εγκαταστάσεις για άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα
- β) Αριθμός στάσεων και σταθμών δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή τα οποία είναι προσβάσιμα για άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα
- γ) Αριθμός οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και στη λειτουργική αστική περιοχή στα οποία έχουν πρόσβαση άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ανά τύπο οχήματος

¹⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail, Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 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_el.pdf.

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/EL_9CR_Report.pdf.

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

¹⁵ Βλ. το παράδειγμα της Αυστρίας, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>, <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ¹⁶

ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ¹⁷

- 1) Εστίαση στη στήριξη νοικοκυριών χαμηλού ή χαμηλότερου μεσαίου εισοδήματος σε υποεξυπηρετούμενες γεωγραφικές περιοχές
 - Βελτίωση των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών και δρομολόγηση γραμμών λεωφορείων/πούλμαν/σιδηροδρομικών γραμμών κυρίως σε προαστιακές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές χαμηλού εισοδήματος
 - Κατασκευή υποδομών δημόσιων μεταφορών σε περιοχές κυρίως χαμηλού εισοδήματος· κόμβοι κινητικότητας για τη διευκόλυνση των ανταλλαγών και των συνδέσεων μεταξύ δημόσιων μεταφορών, κοινής κινητικότητας, ποδηλασίας και περπατήματος σε κυρίως προαστιακές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές, οι οποίοι συνδέουν τις περιοχές αυτές με τα κέντρα των πόλεων

- 2) Εστίαση στη στήριξη των ευάλωτων ομάδων
 - Επιδοτούμενες ειδικές μεταφορές από πόρτα σε πόρτα κατά παραγγελία ή υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών μηδενικών εκπομπών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση για ευάλωτες ομάδες
 - Προγράμματα κουπονιών για τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες και συνδρομές κοινής κινητικότητας (συμπεριλαμβανομένων ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και σκούτερ) για ευάλωτες ομάδες
 - Βελτίωση της προσβασιμότητας των δημόσιων συγκοινωνιών για τα άτομα με αναπηρία με την εγκατάσταση ραμπών, ανελκυστήρων και ακουστικών ανακοινώσεων
 - Κατασκευή ασφαλών ποδηλατοδρόμων, ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και σταθμών κοινής χρήσης ποδηλάτων και ασφαλών εγκαταστάσεων ασφάλισης κοντά σε σχολεία, κέντρα νεολαίας και πανεπιστήμια

¹⁶ Συμπληρώνει τη δημοσίευση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής [Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Δράσης για το Κλίμα, 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 efficiency measures and investment (Στήριξη για την υλοποίηση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα — Σημείωμα σχετικά με ορθές πρακτικές για οικονομικά αποδοτικά μέτρα και επενδύσεις), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>], καθώς και την καθοδήγηση της Επιτροπής σχετικά με τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής, Καθοδήγηση σχετικά με τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα, C(2025) 881 final της 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597

¹⁷ Τα μέτρα και οι επενδύσεις είναι όλα επιλέξιμα στο πλαίσιο του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα. Ανάλογα με την κατάσταση σε κάθε κράτος μέλος.

- Προγράμματα κοινωνικής μίσθωσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για νοικοκυριά, πολύ μικρές επιχειρήσεις και άλλους ευάλωτους χρήστες των μεταφορών, μαζί με τις αντίστοιχες υποδομές φόρτισης
- 3) Συνδυασμός της βελτίωσης των δημόσιων συγκοινωνιών (διαθέσιμες σε όλους) με προγράμματα χρηματοδοτικής στήριξης για ευάλωτες ομάδες
- Αγορά λεωφορείων ή σιδηροδρομικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών¹⁸ σε υποεξυπηρετούμενες αστικές, προαστιακές και περιαστικές συνοικίες σε συνδυασμό με κουπόνια/ψηφιακά πορτοφόλια κινητικότητας για ευάλωτους χρήστες των μεταφορών
 - Δημιουργία υπηρεσιών μεταφορών μηδενικών εκπομπών κατά παραγγελία σε περιοχές που δεν διαθέτουν επαρκείς υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών ή για τη σύνδεση «τελευταίου χιλιομέτρου», ενδεχομένως σε συνδυασμό με κουπόνια/ψηφιακά πορτοφόλια κινητικότητας για ευάλωτους χρήστες των μεταφορών
 - Επενδύσεις σε υποδομές περπατήματος και ποδηλασίας, σε συνδυασμό με συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων και/ή επιδοτήσεις για την αγορά, τη μακροχρόνια ενοικίαση και/ή τη χρηματοδοτική μίσθωση ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου για ευάλωτες ομάδες
 - Επιδοτούμενα συστήματα κοινής χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών ή προγράμματα ενοικίασης για νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος σε συνδυασμό με επενδύσεις σε δημόσιες υποδομές επαναφόρτισης.

¹⁸ Ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα μηδενικών εκπομπών που επιτρέπουν τη χρήση των υφιστάμενων υποδομών με μηδενική ή ελάχιστη αναβάθμιση και αύξηση της συχνότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.