



Brüsszel, 2025. május 22.  
(OR. en)

9304/25  
ADD 1

TRANS 198  
ENV 390  
SOC 308

## FEDŐLAP

---

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató  
Az átvétel dátuma: 2025. május 22.  
Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

---

Biz. dok. sz.: C(2025) 3068 annex

---

Tárgy: MELLÉKLETEK  
a következőhöz:  
A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA  
a közlekedési szegénységről: a megfizethető, hozzáférhető és  
méltányos mobilitás biztosítása

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: C(2025) 3068 annex.

---

Melléklet: C(2025) 3068 annex



Brüsszel, 2025.5.22.  
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

## **MELLÉKLETEK**

**a következőhöz:**

### **A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA**

**a közlekedési szegénységről: a megfizethető, hozzáférhető és méltányos mobilitás biztosítása**

## I. MELLÉKLET

### PÉLDÁK A KÖZLEKEDÉSI SZEGÉNYSEG MUTATÓIRA

1. EURÓPAI BIZOTTSÁG: A FOGLALKOZTATÁS, A SZOCIÁLIS ÜGYEK ÉS A TÁRSADALMI BEFOGADÁS FŐIGAZGATÓSÁGA, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., ZÁRÓJELENTÉS, „TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES” (KÖZLEKEDÉSI SZEGÉNYSEG: FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, MUTATÓK, MEGHATÁROZÓ TÉNYEZŐK ÉS MÉRSÉKLÉSI STRATÉGIÁK), 2024. OKTÓBER<sup>1</sup>.
- (1) A közlekedés megfizethetőségére összpontosító mutatók:
- a) a kényszerű autóhiánnyal szembesülő népesség aránya jövedelmi csoport és háztartástípus szerint, különböző népességcsoportonként;
  - b) a népesség azon része, amely számára a tömegközlekedésben használt jegyek „túl drágák” (az urbanizáció foka – nagyvárosok, városok és elővárosok, vidéki térségek és különböző népességcsoportok – szerint is elérhető);
  - c) a háztartások népességének a közlekedés megfizethetőségére vonatkozó 6 %-os és 2M mutatóval<sup>2</sup> azonosított aránya (az urbanizáció foka szerint is elérhető: nagyvárosok, városok és elővárosok, vidéki térségek; illetve népességcsoportonként);
  - d) a közlekedésre (közlekedési eszközök üzemeltetésére és közlekedési szolgáltatásokra) fordított rendelkezésre álló jövedelem százalékos aránya (kiadási decilisenként is rendelkezésre áll).
- (2) A közlekedés rendelkezésre állására összpontosító mutatók:
- a) az anyagi és szociális szempontból hátrányos helyzetű, autóval rendelkező népesség aránya;

---

<sup>1</sup> Európai Bizottság: A Foglalkoztatás, a Szociális Ügyek és a Társadalmi Befogadás Főigazgatósága, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., Zárójelentés, „*Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*” (Közlekedési szegénység: fogalom meghatározások, mutatók, meghatározó tényezők és mérséklési stratégiák), 2024. október, [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). Források: (1) a): Eurostat [[ilc\\_mddu05](#)], (1) b): Forrás: Eurostat [[ilc\\_mdcs13a](#)], (1) d): Eurostat [[icw\\_aff\\_05](#)], (2) c): Az Eurofound 2016. évi európai életminőség-felmérésének mikroadatai; (3): Eurostat [[lfso\\_19plwk28](#)]

<sup>2</sup> 6 %-os küszöbérték: a népesség azon része, amely több mint 6 %-ot vagy a nemzeti medián több mint kétszeresét költi közlekedésre, és amelynek összkiadása nem éri el a nemzeti mediánértéket. A 2M az aránytalan kiadási indexre utal (a 2M a nemzeti mediánérték kétszeresét jelenti). Egy háztartás akkor minősül közlekedési szempontból kiszolgáltatottnak, ha a közlekedésre fordított összes kiadás aránya meghaladja a nemzeti mediánérték kétszeresét. Más szóval olyan háztartásokról van szó, amelyek társadalmi-gazdasági helyzetükből kifolyólag aránytalanul sokat költenek a szükségleteiknek megfelelő mobilitási szint fenntartására.

- b) a népesség azon része, amely esetében a legközelebbi tömegközlekedési megálló „túl messze” van (az urbanizáció foka szerint is elérhető: nagyvárosok, városok és elővárosok, vidéki térségek);
- c) a tömegközlekedéshez „nagyon nehezen” hozzáférő népesség aránya a teljes népesség és a vidéki népesség szerint.

(3) A közlekedés hozzáférhetőségére összpontosító mutatók:

- A gazdaságilag aktív népesség azon része, amely több mint 30 percet tölt a munkahelyre való (egyirányú) ingázással, az urbanizáció foka szerint.

(4) A közlekedés megfelelőségére összpontosító mutatók:

- A népesség azon része, amely túl bonyolultnak tartja a tömegközlekedéshez való hozzáférést (csökkent mozgásképességű személyek).

## 2. A KIDOLGOZHATÓ VAGY MÁR LÉTEZŐ TOVÁBBI HASZNOS MUTATÓK PÉLDÁINAK NEM KIMERÍTŐ LISTÁJA

### A megfizethetőség dimenziója:

- a) alacsony jövedelem és magas költségek mutatója: az olyan háztartások arányát mérő mutató, amelyek utazási költségei meghaladják a nemzeti mediánértéket, és szegénységi kockázatnak vannak kitéve<sup>3</sup>;
- b) 10 %-os mutató (azon háztartások százalékos aránya, amelyek számára az utazási költségek a nettó jövedelem több mint 10 %-át teszik ki);
- c) azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát, életkor, nem, foglalkoztatási viszony és jövedelmi csoport szerint<sup>4</sup>;
- d) a fogyasztási kiadások szerkezete az urbanizáció foka és az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása szerint (2020-ra vonatkozó adatok szintén rendelkezésre állnak)<sup>5</sup>.

### A rendelkezésre állás és az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférés dimenziója a közlekedés tekintetében:

- a) a tömegközlekedéssel szállított utasok száma a városban és a funkcionális városi térségben évente;
- b) utaskilométer a város és a funkcionális városi térség tömegközlekedésében évente;

<sup>3</sup> az előző mutató és a szegénység vagy a társadalmi kirekesztődés kockázatának kitétek kombinációja születésiország-csoportonként (18 éves és annál idősebb népesség) ([ilc\\_peps06n](#)).

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

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

- c) a tömegközlekedési megállókkal és állomásokkal szomszédos kerékpárparkolók száma a városban és a funkcionális városi térségben;
- d) a városon és a funkcionális városi térségen keresztül tömegközlekedéssel történő 3 km-es utazás átlagos ideje csúcsidőben és csúcsidőn kívül;
- e) a népesség azon része, amelynél a tömegközlekedési megálló járótavolságon belül található (autóbusz- és villamosmegálló 500 méteren belül és/vagy vonat- vagy metróállomás 1 km-en belül) – a városi térségekben már létezik<sup>6</sup>;
- f) foglalkoztatottak ingázási idő, iskolai végzettség és urbanizációs fok szerint<sup>7</sup>;
- g) a népesség azon része, amely 1,5 órán belül hozzáfér a vasúti közlekedéshez / 120 km sugarú kör x 100<sup>8</sup>;

Gyaloglás, kerékpározás, tömegközlekedés, szabad forgalom, reális/túlterhelt körülmények közötti vezetés esetében:

- h) egy adott utazási időküszöbön belül elért személyek/kiszolgáló létesítmények száma (hálózati szinten vagy LAU/NUTS3 egységekben összesítve);
- i) az utazási idő küszöbértékén belül legalább N számú kiszolgáló létesítményhez hozzáférő népesség aránya (LAU/NUTS3) („N” a releváns kiszolgáló létesítmények száma, amelyet a szolgáltatás alapján figyelembe kell venni);
- j) utazási idő a legközelebbi, N számú kiszolgáló létesítmény/magánszemély eléréséig (hálózati szinten vagy LAU/NUTS3 egységekben összesítve);
- k) a Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) hozzáférhetőségi mutató, amely az előre meghatározott elégségességi küszöbérték<sup>9</sup> alatti egyéneket veszi figyelembe az adott utazási időn (40–50 perc) belüli megközelítési nehézségük mértékével súlyozva (hálózati szinten vagy LAU/NUTS3 egységekben összesítve).

#### **A rendelkezésreállási és hozzáférhetőségi dimenziók tekintetében a következők hasznosak lehetnek:**

- Európai Bizottság, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (A vasúti személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói), 2021)<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> Lásd az Európai Bizottság 8. kohéziós jelentését, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion*, 2021 (Kohézió Európában 2050-ig, nyolcadik jelentés a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról, 2021) lásd a 4.7. térképet, [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf).

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa\\_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb\\_degurb\\_labour\\_du\\_lfsa\\_19](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb_degurb_labour_du_lfsa_19).

<sup>8</sup> Lásd: Európai Bizottság: Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*, *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (A vasúti személyszállítás teljesítménye Európában – a vasúti személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2021.

<sup>9</sup> Lásd: Science direct, „Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?” (A hozzáférhetőség megfelelő szintjének meghatározása és megvalósítása: mi akadályoz bennünket?), Jean Ryan és Karel Martens, 2023. szeptember, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

<sup>10</sup> Európai Bizottság: Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*: *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (A vasúti személyszállítás teljesítménye Európában – a vasúti

- A közúti közlekedéssel kapcsolatban lásd: Európai Bizottság, *Road Transport Performance in Europe*, 2018 (A közúti szállítás teljesítménye Európában, 2018)<sup>11</sup>.
- Európai Bizottság, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion*, 2021 (Kohézió Európában 2050-ig, nyolcadik jelentés a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról, 2021) lásd a 4.7. térképet<sup>12</sup>.
- Európai Bizottság, *Ninth report on economic, social and territorial cohesion*, 2024 (Kilencedik jelentés a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról, 2024)<sup>13</sup>.
- OECD Rural Studies, „Getting to Services in Towns and Villages” *Preparing Regions for Demographic Change*, 2024 („A szolgáltatások elérése a kisvárosokban és a falvakban” – A régiók demográfiai változásra való felkészítése, 2024), 13. o.<sup>14</sup>

**A tömegközlekedési hálózat minőségének és elégségességének értékelése** érdekében a különböző tömegközlekedési módokat „minőségi kategóriákra” lehetne osztani a közlekedési mód gyakorisági szintje (pl. 5 percnél rövidebb, 5–10 perc, 10–20 perc stb.) és az egyes közlekedési módok esetében a következő megállótól való távolság alapján<sup>15</sup>.

#### **A szállítás megfelelőségének dimenziója:**

- a) a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű személyeket kiszolgáló létesítményekkel rendelkező metróállomások aránya;
- b) a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára akadálymentes tömegközlekedési megállók és állomások száma a városban és a funkcionális városi térségben;
- c) a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára hozzáférhető járművek száma járműtípus szerinti bontásban a városban és a funkcionális városi térségben.

---

személyszállítás regionális és területi hozzáférhetőségi mutatói), az Európai Unió Kiadóhivatala, 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).

<sup>12</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf).

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/reports/cohesion9/9CR\\_Report\\_FINAL.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.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> Lásd Ausztria példáját: <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

## II. MELLÉKLET<sup>16</sup>

### **A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS TÁMOGATÁSA: PÉLDÁK CÉLZOTT KÖLTSÉGHATÉKONY INTÉZKEDÉSEKRE ÉS BERUHÁZÁSOKRA<sup>17</sup>**

- (1) Az alacsony jövedelmű vagy a jövedelmi alsó-középréteghez tartozó háztartások támogatására való összpontosítás a rosszul ellátott földrajzi területeken
  - a tömegközlekedési szolgáltatások javítása és autóbuszos / távolsági autóbuszos / vasúti vonalak indítása túlnyomórészt alacsony jövedelmű elővárosi, városkörnyéki és vidéki területeken,
  - tömegközlekedési infrastruktúra építése túlnyomórészt alacsony jövedelmű területeken; mobilitási csomópontok a tömegközlekedés, a megosztott mobilitás, a kerékpározás és a gyaloglás közötti váltás és összeköttetések elősegítése érdekében túlnyomórészt elővárosi, városkörnyéki és vidéki területeken, összekapcsolva ezeket a városközpontokkal.
  
- (2) A kiszolgáltatott csoportok támogatására való összpontosítás
  - támogatott, egyedi igény szerinti háztól házig történő szállítás vagy igényre reagáló kibocsátásmentes tömegközlekedési szolgáltatások kiszolgáltatott csoportok számára,
  - helyi tömegközlekedési utalványprogramok és megosztott mobilitási előfizetések (beleértve a kerékpárokat, e-kerékpárokat és robogókat) a kiszolgáltatott csoportok számára,
  - a tömegközlekedés hozzáférhetőségének javítása a fogyatékossgal élő személyek számára rámpák, felvonók és audióhirdetések telepítésével,
  - biztonságos kerékpársávok, biztonságos kerékpártárolók és kerékpármegosztó állomások, valamint iskolák, ifjúsági központok és egyetemek közelében kialakítandó biztonságos kerékpárlezáró létesítmények építése,
  - a kibocsátásmentes járművek esetében szociális lízingrendszerek háztartások, mikrovállalkozások és más, kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára, a megfelelő töltőinfrastruktúrával együtt.

---

<sup>16</sup> Kiegészítés az Európai Bizottság kiadványához (Európai Bizottság: Éghajlat-politikai Főigazgatóság, 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* (A Szociális Klímaalap végrehajtásának támogatása – Feljegyzés a költséghatékony intézkedések és beruházások bevált gyakorlatairól), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), valamint a szociális klímatervekre vonatkozó bizottsági iránymutatás, Európai Bizottság, A Bizottság közleménye – A szociális klímatervekre vonatkozó iránymutatás, C(2025) 881 final, 2025.3.5., [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=OJ:C\\_202501597](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597)

<sup>17</sup> Az intézkedések és beruházások mindegyike támogatható a Szociális Klímaalap keretében. Az egyes tagállamok helyzetétől függően.

- (3) A (mindenki számára elérhető) tömegközlekedés fejlesztésének ötvözése a kiszolgáltatott csoportokat célzó pénzügyi támogatási rendszerekkel
- kibocsátásmentes buszok vagy vasúti járművek<sup>18</sup> vásárlása a rosszul ellátott városi, elővárosi és városkörnyéki kerületekben, utalványokkal/digitális mobilitási pénztárcákkal kombinálva a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára,
  - kibocsátásmentes, igény szerinti közlekedési szolgáltatások létrehozása megfelelő tömegközlekedési szolgáltatásokkal vagy az utolsó láncszemet jelentő összeköttetéssel nem rendelkező területeken, lehetőség szerint utalványokkal/digitális mobilitási pénztárcákkal kombinálva a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználók számára,
  - gyalogos és kerékpáros infrastruktúrába történő beruházások, kerékpármegosztási rendszerekkel és/vagy kerékpárok, elektromos kerékpárok és teherszállító kerékpárok vásárlásához, hosszú távú bérbeadásához és/vagy lízingjéhez nyújtott támogatásokkal kombinálva a kiszolgáltatott csoportok számára,
  - támogatott kibocsátásmentes járműmegosztási rendszerek vagy bérlési programok az alacsony jövedelmű háztartások számára, a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrába való beruházással kombinálva.

---

<sup>18</sup> Kibocsátásmentes könnyű vasúti járművek, amelyek korszerűsítés nélkül vagy minimális korszerűsítéssel lehetővé teszik a meglévő infrastruktúra használatát, valamint a nyújtott szolgáltatások gyakoriságának növelése.