



Briuselis, 2025 m. gegužės 22 d.
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. gegužės 22 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	C(2025) 3068 annex
Dalykas:	PRIEDAI prie KOMISIJOS REKOMENDACIJOS dėl transporto nepritekliaus: įperkamo, prieinamo ir socialiai teisingo judumo užtikrinimas

Delegacijoms pridedamas dokumentas C(2025) 3068 annex.

Pridedama: C(2025) 3068 annex



Briuselis, 2025 05 22
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

PRIEDAI

prie

KOMISIJOS REKOMENDACIJOS

**dėl transporto nepritekliaus: įperkamo, prieinamo ir socialiai teisingo judumo
užtikrinimas**

I PRIEDAS

TRANSPORTO NEPRITEKLIAUS RODIKLIŲ PAVYZDŽIAI

1. EUROPOS KOMISIJA, UŽIMTUMO, SOCIALINIŲ REIKALŲ IR ĮTRAUKTIES GENERALINIS DIREKTORATAS, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., GALUTINĖ ATASKAITA. TRANSPORTO NEPRITEKLIS: APIBRĖŽTYS, RODIKLIAI, LEMIAMI VEIKSNIAI IR MAŽINIMO STRATEGIJOS. 2024 M. SPALIO MĖN.¹

(1) Transporto įperkamumui skirti rodikliai

- (a) Gyventojų, priverstų būti be automobilio, dalis pagal pajamų grupę ir namų ūkio tipą įvairiose gyventojų grupėse
- (b) Gyventojų, kuriems viešojo transporto bilietai yra „per brangūs“, dalis (taip pat prieinami duomenys pagal urbanizacijos laipsnį: miestuose, miesteliuose ir priemiesčiuose, kaimo vietovėse ir įvairiose gyventojų grupėse)
- (c) Namų ūkių populiacijos dalis, nustatyta pagal 6 proc. ir 2M rodiklius², rodančius transporto įperkamumą (taip pat prieinami duomenys pagal urbanizacijos laipsnį: miestuose, miesteliuose ir priemiesčiuose ir pagal gyventojų grupes)
- (d) Transportui (transporto įrangos eksploatavimui ir transporto paslaugoms) išleidžiamų disponuojamųjų pajamų procentinė dalis (taip pat prieinami duomenys pagal išlaidų decilius)

(2) Transporto galimybių buvimui skirti rodikliai

- (a) Gyventojų, kurie patiria materialinį ir socialinį nepriteklį ir turi automobilį, dalis
- (b) Gyventojų, kuriems artimiausia viešojo transporto stotelė yra „per toli“, dalis (taip pat prieinami duomenys pagal urbanizacijos laipsnį: miestuose, miesteliuose ir priemiesčiuose, kaimo vietovėse)

¹ European Commission: Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., [Final Report](#), *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, October 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en?prefLang=lt. Šaltiniai: 1) a) Eurostatas [[ilc_mddu05](#)], 1) b) šaltinis – Eurostatas [[ilc_mdcs13a](#)], 1) d) Eurostatas [[icw_aff_05](#)], 2) c) EUROFOUND 2016 m. Europos gyvenimo kokybės tyrimo mikroduomenys; 3) Eurostatas [[lfso_19plwk28](#)].

² 6 proc. riba – gyventojų, kurių išlaidos transportui viršija 6 proc. arba daugiau kaip du kartus viršija nacionalinę transporto išlaidų medianą ir kurių bendros išlaidos nesiekia nacionalinės medianos, dalis. 2M – neproporcingų išlaidų indeksas („2M“ reiškia, kad išlaidos du kartus didesnės už nacionalinę medianą). Namų ūkis laikomas pažeidžiamu transporto atžvilgiu, jei visų transportui skirtų išlaidų dalis yra daugiau kaip du kartus didesnė už nacionalinę medianą. Kitaip tariant, tai namų ūkiai, kurių socioekonominė padėtis lemia, kad jie neproporcingai daug išleidžia jų poreikius atitinkančiam judumo lygiui palaikyti.

- (c) Gyventojų, kuriems „labai sunku“ naudotis viešuoju transportu, dalis visoje gyventojų populiacijoje ir kaimo gyventojų populiacijoje
 - (3) Transporto prieinamumui skirti rodikliai
 - Aktyvių gyventojų, kurie daugiau kaip 30 minučių praleidžia važinėdami į darbą (į vieną pusę), dalis, pagal urbanizacijos laipsnį
 - (4) Transporto adekvatumui skirti rodikliai
 - Gyventojų, manančių, kad riboto judumo asmenims naudotis viešuoju transportu yra pernelyg sudėtinga, dalis
- 2. PAPILDOMŲ NAUDINGŲ RODIKLIŲ, KURIE GALĖTŲ BŪTI PARENGTI ARBA JAU EGZISTUOJA, PAVYZDŽIŲ NEBAIGTINIS SĄRAŠAS**

Įperkamo aspekto

- (a) Rodiklis LIHC (angl. *low income, high cost* – mažos pajamos, didelės išlaidos), pagal kurį vertinama namų ūkių, kurių transporto išlaidos viršija nacionalinę medianą ir kuriems gresia skurdas, dalis³
- (b) 10 proc. rodiklis (namų ūkių, kurių transporto išlaidos sudaro daugiau kaip 10 proc. grynąjų pajamų, procentinė dalis)
- (c) Asmenys, neišgalintys reguliariai naudotis viešuoju transportu, pagal amžių, lytį, užimtumo statusą ir pajamų grupę⁴
- (d) Vartojimo išlaidų struktūra pagal vietovės urbanizacijos laipsnį ir individualaus vartojimo pagal paskirtį klasifikatorių (yra prieinami ir 2020 m. duomenys)⁵

Transporto galimybių buvimo ir pagrindinių paslaugų prieinamumo aspektas

- (a) Mieste ir funkcinėje miesto zonoje viešuoju transportu vežamų keleivių skaičius per metus
- (b) Mieste ir funkcinėje miesto zonoje viešuoju transportu keleivio nuvažiuojamų kilometrų skaičius per metus
- (c) Dviračių stovėjimo vietų šalia viešojo transporto stotelių ir stočių skaičius mieste ir funkcinėje miesto zonoje
- (d) Vidutinis laikas, kurį trunka kelionė 3 km viešuoju transportu per miestą ir funkcinę miesto zoną piko ir ne piko valandomis

³ Pirmesnio rodiklio ir asmenų, kuriems gresia skurdas ar socialinė atskirtis, rodiklio derinys pagal gimimo šalies grupę (18 metų ir vyresni gyventojai) ([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

- (e) Gyventojai, galintys pėsčiomis pasiekti viešojo transporto stotelę (autobuso ar tramvajaus stotelę iki 500 m atstumu ir (arba) traukinio ar metro stotelę iki 1 km atstumu), – jau yra nustatyta miesto vietovėms⁶
- (f) Dirbantys asmenys pagal važinėjimo į darbą laiką, išsilavinimo lygį ir vietovės urbanizacijos laipsnį⁷
- (g) Gyventojų, kuriems susisiekimas geležinkeliu užtrunka iki 1,5 val., skaičius / gyventojų populiacija 120 km spinduliu x 100⁸

Taikoma ėjimui pėsčiomis, važiavimui dviračiu, viešajam transportui, vairavimui laisvame eismo sraute, vairavimui realiomis ar eismo spūsčių sąlygomis:

- (h) Asmenų ar paslaugų teikimo vietų, pasiekiamų keliaujant ne ilgiau kaip nustatytą konkretų laiką, skaičius (transporto tinklo lygmeniu arba agreguoti LAU / NUTS 3 lygio duomenys)
- (i) Gyventojų, kuriems bent N paslaugų teikimo vietų yra pasiekiamos ne ilgiau kaip per nustatytą laiką, dalis (LAU / NUTS 3 lygiu) (N – atitinkamų paslaugų teikimo vietų, į kurias reikėtų atsižvelgti, priklausomai nuo paslaugos, skaičius)
- (j) Kelionės iki artimiausių N paslaugų teikimo vietų ar asmenų laikas (transporto tinklo lygmeniu arba agreguoti LAU / NUTS 3 lygio duomenys)
- (k) Prieinamumo rodiklis FGT2 (Foster, Greer, Thorbecke), pagal kurį skaičiuojami asmenys, esantys žemiau iš anksto nustatytos transporto pakankamumo ribos⁹, pasveriant pagal tai, kiek jiems trūksta pasiekiamumo per tam tikrą kelionės laiką (40–50 min.) (transporto tinklo lygmeniu arba agreguoti LAU / NUTS 3 lygio duomenys)

Dėl transporto galimybių buvimo ir prieinamumo aspektų gali būti naudingi šie šaltiniai:

- Europos Komisija. Keleivinio geležinkelių transporto veiksmingumas Europoje: regioniniai ir teritoriniai keleivinio geležinkelių transporto prieinamumo rodikliai (2021)¹⁰
- Dėl kelių transporto žr. Europos Komisija, Kelių transporto veiksmingumas Europoje (2018)¹¹

⁶ Žr. aštuntąją sanglaudos ataskaitą: Europos Komisija, Aštuntoji ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaita „Sanglauda Europoje iki 2050 m.“, 2021, 4.7 žemėlapis, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8scr_lt.pdf.

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb_degurb_labour_du_lfso_du_lfso_19

⁸ Žr. European Commission: Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Publications Office of the European Union, 2021.

⁹ Žr. Science direct, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?*, Jean Ryan, Karel Martens, September 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

¹⁰ European Commission: Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Publications Office of the European Union, 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.

- Europos Komisija, Aštuntoji ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaita „Sanglauda Europoje iki 2050 m.“ (2021), žr. 4.7 žemėlapi¹²
- Europos Komisija, Devintoji ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaita (2024)¹³
- OECD Rural Studies, Getting to Services in Towns and Villages, *Preparing Regions for Demographic Change*, 2024, p. 13¹⁴

Vertinant **viešojo transporto tinklo kokybę ir pakankumą**, įvairios viešojo transporto rūšys galėtų būti skirstomos į „kokybės kategorijas“ pagal tam tikros rūšies transporto kursavimo dažnį (pvz., kas mažiau nei 5 minutes, 5–10 minučių, 10–20 minučių ir t. t.) ir atstumą iki kitos stotelės naudojantis kiekvienos rūšies transportu¹⁵.

Transporto adekvatumo aspektas

- (a) Metro stotelių, kuriose yra asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims skirtų priemonių, dalis
- (b) Viešojo transporto stotelių ir stočių, prieinamų asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, skaičius mieste ir funkcinėje miesto zonoje
- (c) Asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims prieinamų viešojo transporto priemonių mieste ir funkcinėje miesto zonoje skaičius, išskaidytas pagal transporto priemonių rūšis

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_lt.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_df1e9b88-en.html

¹⁵ Žr. Austrijos pavyzdį, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

II PRIEDAS¹⁶

PARAMA DARNIAM JUDUMUI: TIKSLINIŲ EKONOMIŠKAI EFEKTYVIŲ PRIEMONIŲ IR INVESTICIJŲ¹⁷ PAVYZDŽIAI

- (1) Orientacija į paramą mažas arba mažesnes vidutines pajamas gaunantiems namų ūkiams nepakankamai aptarnaujamose geografinėse vietovėse
 - Viešojo transporto paslaugų gerinimas ir vietinio ir (arba) tolimojo susisiekimo autobusų ir (arba) geležinkelių transporto linijų inicijavimas daugiausia priemiesčių, užmiesčių ir kaimo vietovėse, kuriose vyrauja mažos pajamos
 - Viešojo transporto infrastruktūros statyba vietovėse, kuriose vyrauja mažos pajamos; judumo centrai, daugiausia priemiesčių, užmiesčių ir kaimo vietovėse, kurie padeda suderinti ir sujungti viešąjį transportą, judumą dalijantis transporto priemonėmis, važiavimą dviračiu ir ėjimą pėsčiomis ir sujungia šias teritorijas su miestų centrais

- (2) Dėmesys pažeidžiamų grupių rėmimui
 - Subsidijuojamas specialus užsakomasis transportas nuo durų iki durų arba pagal paklausą teikiamos visai netaršaus viešojo transporto paslaugos pažeidžiamoms grupėms
 - Vietos viešojo transporto ir judumo dalijantis transporto priemonėmis (įskaitant dviračius, elektrinius dviračius ir paspirtukus) abonementams įsigyti skirtų kuponų programos pažeidžiamoms grupėms
 - Geresnis viešojo transporto prieinamumas asmenims su negalia, įrengiant rampas ir lifthus ir naudojant garso pranešimus
 - Saugių dviračių juostų, saugių dviračių stovėjimo vietų ir dalijimosi dviračiais punktų bei saugių užraktų prie mokyklų, jaunimo centrų bei universitetų įrengimas
 - Visai netaršių transporto priemonių socialinės išperkamosios nuomos sistemos namų ūkiams, labai mažoms įmonėms ir kitiems pažeidžiamiems transporto naudotojams kartu su atitinkama įkrovimo infrastruktūra

- (3) Viešojo transporto (visiems atviro) gerinimas, derinamas su finansinės paramos pažeidžiamoms grupėms programomis

¹⁶ Papildantis Europos Komisijos leidinį (European Commission: Directorate-General for Climate Action, 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, Publications Office of the European Union, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), ir Komisijos gaires dėl socialinių klimato planų, Europos Komisija, Komisijos pranešimas „Socialinių klimato planų gairės“, C(2025) 881 *final*, 2025 3 5, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597

¹⁷ Visos priemonės ir investicijos atitinka finansavimo Socialinio klimato fondo lėšomis reikalavimus. Priklausomai nuo padėties kiekvienoje valstybėje narėje.

- Visai netaršių autobusų arba bėginių transporto priemonių¹⁸ pirkimas nepakankamai aptarnaujamiems miesto, priemiesčių ir užmiesčių rajonams, derinamas su kuponais ir (arba) judumui skirtomis skaitmeninėmis pinigėmis pažeidžiamais transporto naudotojams
- Visai netaršių užsakomųjų transporto paslaugų diegimas vietovėse, kuriose trūksta adekvačių viešojo transporto paslaugų, ar paskutinės atkarpos susisiekimo tikslais, galbūt tai derinant su kuponais ir (arba) judumui skirtomis skaitmeninėmis pinigėmis pažeidžiamais transporto naudotojams
- Investicijos į pėsčiųjų ir dviračių eismo infrastruktūrą, derinamą su dalijimosi dviračiais sistemomis ir (arba) subsidijomis pažeidžiamoms grupėms, skirtomis dviračių, elektrinių dviračių ir krovinių dviračių pirkimui, ilgalaikiai nuomai ir (arba) išperkamajai nuomai
- Subsidijuojamos dalijimosi visai netaršiomis transporto priemonėmis sistemos arba nuomos programos mažas pajamas gaunantiems namų ūkiams, derinamos su investicijomis į viešąją įkrovimo infrastruktūrą.

¹⁸ Visai netaršios lengvosios bėginės transporto priemonės, kurioms galima naudoti esamą infrastruktūrą be jokių modernizavimų ar tik minimaliai modernizavus ir kurias naudojant galima padidinti paslaugų teikimo dažnumą.