



Briselē, 2025. gada 22. maijā
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2025. gada 22. maijs

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

K-jas dok. Nr.: C(2025) 3068 annex

Temats: PIELIKUMI
dokumentam
KOMISIJAS IETEIKUMS
par transporta nabadzību: kā nodrošināt ekonomiski pieejamu,
piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti

Pielikumā ir pievienots dokuments C(2025) 3068 annex.

Pielikumā: C(2025) 3068 annex



Briselē, 22.5.2025.
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

PIELIKUMI

dokumentam

KOMISIJAS IETEIKUMS

**par transporta nabadzību: kā nodrošināt ekonomiski pieejamu, piekļūstamu un taisnīgu
mobilitāti**

I PIELIKUMS

TRANSPORTA NABADZĪBAS RĀDĪTĀJU PIEMĒRI

1. EIROPAS KOMISIJA: NODARBINĀTĪBAS, SOCIĀLO LIETU UN IEKĻAUTĪBAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., GALĪGAIS ZIŅOJUMS, “TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES”, 2024. GADA OKTOBRIS¹

(1) Transporta ekonomiskās pieejamības rādītāji:

- (a) to iedzīvotāju īpatsvars, kuri saskaras ar automašīnas piespiedu trūkumu, iedalījumā pēc ienākumu grupas un mājsaimniecības veida dažādās iedzīvotāju grupās;
- (b) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem sabiedriskā transporta biļetes ir “par dārgu” (pieejams arī iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes – lielpilsētas, pilsētas un piepilsētas, lauku reģioni – un pa dažādām iedzīvotāju grupām);
- (c) to mājsaimniecību īpatsvars, kas identificētas ar 6 % un 2M rādītājiem² attiecībā uz transporta ekonomisko pieejamību (pieejams arī iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes – lielpilsētas, mazpilsētas un piepilsētas, lauku reģioni – un pa dažādām iedzīvotāju grupām);
- (d) izmantojamā ienākuma procentuālā daļa, kas tiek tērēta transportam (pārvietošanās līdzekļa darbības nodrošināšana un transporta pakalpojumu izmantošana) (rādītājs pieejams arī iedalījumā pēc izdevumu deciles).

(2) Transporta pieejamības rādītāji:

- (a) to iedzīvotāju īpatsvars, kuri ir materiāli un sociāli nenodrošināti un kuriem pieder automašīna;

¹ Eiropas Komisija: Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorāts, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., galīgais ziņojums, “Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies”, 2024. gada oktobris, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Avots: 1. punkta a) apakšpunkts: *Eurostat* [[ilc_mddu05](#)], 1. punkta b) apakšpunkts: Avots: *Eurostat* [[ilc_mdcs13a](#)], 1. punkta d) apakšpunkts: *Eurostat* [[icw_aff_05](#)], 2. punkta c) apakšpunkts: Eurofound, 2016. gada Eiropas dzīves kvalitātes apsekojuma mikrodāti, 3. punkts: *Eurostat* [[lfsq_19plwk28](#)].

² 6 % robežvērtība: to iedzīvotāju īpatsvars, kuri transportam tērē vairāk nekā 6 % vai vairāk nekā divas reizes vairāk par valsts vidējo rādītāju un kuru kopējie izdevumi ir zemāki par valsts vidējo rādītāju. 2M ir nesamērīgi augstu izdevumu rādītājs (2M nozīmē divas reizes vairāk par valsts vidējo rādītāju). Mājsaimniecību uzskata par neaizsargātu pret transporta nabadzību, ja ar transportu saistīto kopējo izdevumu īpatsvars vairāk nekā divas reizes pārsniedz valsts vidējo rādītāju. Citiem vārdiem, tās ir mājsaimniecības, kurām sociālekonomiskās situācijas dēļ ir nesamērīgi augsti izdevumi tam, lai nodrošinātu to vajadzībām atbilstošu mobilitātes līmeni.

- (b) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem tuvākā sabiedriskā transporta pietura “atrodas pārāk tālu” (pieejams arī iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes – lielpilsētas, mazpilsētas un piepilsētas, lauku reģioni);
 - (c) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem ir “ļoti grūti” piekļūt sabiedriskajam transportam, iedalījumā pēc iedzīvotāju kopskaita un lauku iedzīvotāju skaita.
- (3) Transporta pieklūstamības rādītāji:
- to aktīvo iedzīvotāju īpatsvars, kuri ceļā uz darbu (vienā virzienā) pavada vairāk nekā 30 minūtes, iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes.
- (4) Transporta pieņacīguma rādītāji:
- to iedzīvotāju īpatsvars, kuri piekļuvi sabiedriskajam transportam uzskata par pārāk grūtu (cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām).
- 2. NEIZSMEĻOŠS PIEMĒRU UZSKAITĪJUMS, KURĀ IEKĻAUTI NODERĪGI PAPILDU RĀDĪTĀJI, KURUS VARĒTU IZSTRĀDĀT VAI KURI JAU PASTĀV**

Ekonomiskās pieejamības dimensija:

- (a) *LIHC* (*low income, high cost* – zemi ienākumi, augstas izmaksas) rādītājs, ar ko mēra tādu mājsaimniecību īpatsvaru, kuru transporta izdevumi pārsniedz valsts vidējo rādītāju un kuras ir pakļautas nabadzības riskam³;
- (b) 10 % rādītājs (to mājsaimniecību procentuālā daļa, kuru transporta izdevumi veido vairāk nekā 10 % no neto ienākumiem);
- (c) cilvēki, kuri nevar atļauties regulāri izmantot sabiedrisko transportu, iedalījumā pēc vecuma, dzimuma, nodarbinātības statusa un ienākumu grupas⁴;
- (d) patēriņa izdevumu struktūra iedalījumā pēc urbanizācijas pakāpes un individuālā patēriņa klasifikācija pēc mērķa (pieejami arī dati par 2020. gadu)⁵.

Transporta pieejamības un pamatpakalpojumu pieklūstamības dimensija:

- (a) to pasažieru skaits, kuri gada laikā tiek pārvadāti ar sabiedrisko transportu pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā;
- (b) sabiedriskā transporta pārvadājumi pasažierkilometros pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā gadā;
- (c) velosipēdu stāvvietu skaits pie sabiedriskā transporta pieturām un stacijām pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā;

³ Iepriekšējais rādītājs kopā ar nabadzības riskam vai sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju rādītāju iedalījumā pēc dzimšanas valsts grupas (iedzīvotāji, kuri ir vismaz 18 gadus veci) ([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.

- (d) vidējais laiks, kas vajadzīgs, lai ar sabiedrisko transportu nobrauktu 3 km pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā satiksmes maksimumstundās un mazāk intensīvas satiksmes laikā;
- (e) iedzīvotāji, kuriem sabiedriskā transporta pietura atrodas ar kājām veicamā attālumā (autobusa un tramvaja pietura – 500 m attālumā un/vai vilciena vai metro pietura – 1 km attālumā)⁶;
- (f) nodarbinātās personas iedalījumā pēc svārstsatiksmes laika, iegūtās izglītības līmeņa un urbanizācijas pakāpes⁷;
- (g) iedzīvotāju skaits, kurus var sasniegt ar vilcienu 1,5 stundu laikā / iedzīvotāju skaits 120 km rādiusā x 100⁸;

attiecībā uz pārvietošanos ejot, braucot ar velosipēdu, braucot ar sabiedrisko transportu, vadot transportlīdzekli brīvā satiksmes plūsmā vai reālos apstākļos / satiksmes sastrēgumos:

- (h) cilvēku vai pakalpojumu sniegšanas vietu skaits, kas sasniegts noteiktā brauciena laika ierobežojumā (transporta tīkla līmenī vai apkopotos LAU/NUTS 3 līmeņa datos);
- (i) to iedzīvotāju īpatsvars, kuriem ir piekļuve vismaz N pakalpojumu sniegšanas vietām brauciena laika ierobežojumā (iedalījumā pēc LAU/NUTS 3) (“N” ir attiecīgo pakalpojumu sniegšanas vietu skaits, kas būtu jāņem vērā atbilstīgi pakalpojumam);
- (j) ceļā līdz tuvākajām N pakalpojumu sniegšanas vietām/cilvēkiem pavadītais laiks (transporta tīkla līmenī vai apkopotos LAU/NUTS 3 līmeņa datos);
- (k) piekļūstamības rādītājs FGT2 (*Foster-Greer-Thorbecke*), pēc kura skaita cilvēkus, kuri ir zem iepriekš noteiktas transporta pietiekamības sliekšņa⁹, sverot ar viņu piekļūstamības trūkumu noteiktā brauciena laikā (40–50 min) (transporta tīkla līmenī vai apkopotos LAU/NUTS 3 līmeņa datos).

Attiecībā uz pieejamības dimensiju un piekļūstamības dimensiju var noderēt šādi avoti:

- Eiropas Komisija, “Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail”, 2021¹⁰.

⁶ Sk. Astoto kohēzijas ziņojumu, Eiropas Komisija, “Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion”, 2021, 4.7. karte, 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 Sk. Eiropas Komisija: Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. et al., “Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail”, *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 2021.

⁹ Sk. *Science direct*, “Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What’s stopping us?”, Jean Ryan un Karel Martens, 2023. gada septembris, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

¹⁰ Eiropas Komisija: Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., “Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail”, *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 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.

- attiecībā uz autotransportu sk. Eiropas Komisija, “Road Transport Performance in Europe”, 2018¹¹;
- Eiropas Komisija, “Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion”, 2021, sk. 4.7. karti¹²;
- Eiropas Komisija, “Ninth report on economic, social and territorial cohesion”, 2024¹³;
- ESAO, “Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change”, *OECD Rural Studies*, 2024, 13. lpp.¹⁴

Lai novērtētu **sabiedriskā transporta tīkla kvalitāti un pietiekamību**, dažādus sabiedriskā transporta veidus varētu iedalīt tā dēvētajās kvalitātes kategorijās, pamatojoties uz transporta veida kustības biežumu (piemēram, retāk nekā reizi 5 minūtēs, reizi 5–10 minūtēs, reizi 10–20 minūtēs utt.) un attālumu līdz katra transporta veida nākamajai pieturai¹⁵.

Transporta pienācīguma dimensija:

- (a) tādu metro pieturu īpatsvars, kurās ir risinājumi personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām;
- (b) tādu sabiedriskā transporta pieturu un staciju skaits pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā, kuras ir piekļūstamas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
- (c) tādu sabiedriskā transporta transportlīdzekļu skaits pilsētā un funkcionālajā pilsētas teritorijā, kuri ir piekļūstami personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, iedalījumā pēc transportlīdzekļa veida.

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_df1e9b88-en.html.

¹⁵ Sk. Austrijas piemēru, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

II PIELIKUMS¹⁶

ATBALSTS ILGTSPĒJĪGAI MOBILITĀTEI: MĒRĶORIENTĒTU UN IZMAKSU ZINĀ LIETDERĪGU PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU PIEMĒRI¹⁷

- (1) Uzsvars uz atbalstu mājāsaimniecībām ar zemiem ienākumiem vai vidēji zemiem ienākumiem nepietiekami apkalpotos ģeogrāfiskajos apgabalos
 - Sabiedriskā transporta pakalpojumu uzlabošana un autobusu/tālsatiksmes autobusu/dzelzceļa līniju ieviešana galvenokārt piepilsētu, priekšpilsētu un lauku teritorijās ar zemiem ienākumiem.
 - Sabiedriskā transporta infrastruktūras izbūve galvenokārt reģionos ar zemiem ienākumiem; mobilitātes mezgli, lai atvieglotu pāreju un savienojumus starp sabiedrisko transportu, kopīgošanas mobilitāti, velobraukšanu un iešanu kājām priekšpilsētu, piepilsētu un lauku teritorijās, savienojot tās ar pilsētu centriem.

- (2) Uzsvars uz atbalstu neaizsargātām grupām
 - Subsidēts īpašs transports “no durvīm līdz durvīm” pēc pieprasījuma vai uz pieprasījumu balstīti bezemisiju sabiedriskā transporta pakalpojumi neaizsargātām grupām.
 - Vietējā sabiedriskā transporta vaučeru programmas un kopīgošanas mobilitātes abonementi (ieskaitot velosipēdus, elektriskos velosipēdus un motorrollerus) neaizsargātām grupām.
 - Uzlabota sabiedriskā transporta pieklūstamība personām ar invaliditāti, uzstādot uzbrauktuves un liftus un ieviešot audio paziņojumus.
 - Drošu velojoslu, apsargātu velosipēdu stāvvietu un velosipēdu koplietošanas staciju izbūve, kā arī drošu pieslēgšanas vietu izveide skolu, jaunatnes centru un universitāšu tuvumā.
 - Sociālās bezemisiju transportlīdzekļu līzings shēmas mājāsaimniecībām, mikrouzņēmumiem un citiem mazaizsargātiem transporta lietotājiem kopā ar attiecīgo uzlādes infrastruktūru.

- (3) Sabiedriskā transporta (pieejams visiem) uzlabošana kopā ar finansiāla atbalsta shēmām neaizsargātām grupām

¹⁶ Papildina Eiropas Komisijas publikāciju (Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, 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”, *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), kā arī Komisijas Norādījumus par sociālajiem klimata plāniem, Eiropas Komisija, Komisijas paziņojums, “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem”, C(2025) 881 final, 2025. g. 3. marts, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.

¹⁷ Par visiem šiem pasākumiem un investīcijām ir tiesības saņemt atbalstu no Sociālā klimata fonda. Atkarībā no katras dalībvalsts situācijas.

- Iegādāties bezemisiju autobusus vai dzelzceļa transportlīdzekļus¹⁸ nepietiekami apkalpotos pilsētu, piepilsētu un priekšpilsētu rajonos apvienojumā ar vaučeriem/digitālās mobilitātes makiem neaizsargātiem transporta lietotājiem.
- Izveidot bezemisiju transporta pakalpojumus pēc pieprasījuma teritorijās, kur nav pienācīgu sabiedriskā transporta pakalpojumu, vai “pēdējās jūdzes” savienojumam, iespējams, apvienojumā ar vaučeriem/digitālās mobilitātes makiem neaizsargātiem transporta lietotājiem.
- Investīcijas gājēju un velosipēdistu infrastruktūrā apvienojumā ar velosipēdu koplietošanas sistēmām un/vai subsīdijām velosipēdu, elektrisko velosipēdu un kravas velosipēdu iegādei, ilgtermiņa nomai un/vai līzingam neaizsargātām grupām.
- Subsidētas bezemisiju transportlīdzekļu koplietošanas shēmas vai nomas programmas mājsaimniecībām ar zemiem ienākumiem apvienojumā ar investīcijām publiskā uzlādes infrastruktūrā.

¹⁸ Vieglā dzelzceļa bezemisiju transportlīdzekļi, kuriem var izmantot esošo infrastruktūru bez modernizācijas vai ar minimālu modernizāciju un palielināt sniegto pakalpojumu biežumu.