

Bruxelles, 22 mai 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	22 mai 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	C(2025) 3068 annex
Subiect:	ANEXE la RECOMANDAREA COMISIEI referitoare la sărăcia în materie de transporturi: asigurarea unei mobilități abordabile, accesibile și echitabile

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul C(2025) 3068 annex.

Anexă: C(2025) 3068 annex



Bruxelles, 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

ANEXE

la

RECOMANDAREA COMISIEI

**referitoare la sărăcia în materie de transporturi: asigurarea unei mobilități abordabile,
accesibile și echitabile**

ANEXA I

EXEMPLE DE INDICATORI AI SĂRĂCIEI DIN PERSPECTIVA TRANSPORTURILOR

1. **COMISIA EUROPEANĂ: DIRECȚIA GENERALĂ OCUPAREA FORȚEI DE MUNCĂ, AFACERI SOCIALE ȘI INCLUZIUNE, CLUDIUS, J. NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., RAPORT FINAL, „TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES” (SĂRĂCIA DIN PERSPECTIVA TRANSPORTURILOR: DEFINIȚII, INDICATORI, FACTORI DETERMINANȚI ȘI STRATEGII DE ATENUARE), OCTOMBRIE 2024¹.**
 - (1) Indicators axați pe accesibilitatea din punct de vedere financiar a transporturilor
 - (a) Ponderea populației care se confruntă cu lipsa forțată a unei mașini în funcție de grupul de venituri și de tipul de gospodărie în funcție de diferitele grupuri de populație
 - (b) Ponderea populației pentru care biletele de transport public sunt „prea scumpe” (disponibile și în funcție de gradul de urbanizare: municipii, orașe și suburbii, zone rurale și între diferite grupuri de populație)
 - (c) Ponderea populației casnice identificate prin indicatorii de 6 % și 2M² privind accesibilitatea din punct de vedere financiar a transporturilor (disponibilă, de asemenea, în funcție de gradul de urbanizare: municipii, orașe și suburbii, zone rurale și per grup de populație)
 - (d) Procentul din venitul disponibil cheltuit pentru transport (exploatarea echipamentelor de transport și a serviciilor de transport) (disponibil, de asemenea, per decil de cheltuieli)
 - (2) Indicators axați pe disponibilitatea transporturilor
 - (a) Ponderea populației defavorizate din punct de vedere material și social și care deține un autoturism

¹ Comisia Europeană: Direcția Generală Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Incluziune, Cludius, J. [Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al.](#), Raport final, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies” (Sărăcia din perspectiva transporturilor: definiții, indicatori, factori determinanți și strategii de atenuare), octombrie 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Surse: (1) (a): Eurostat [[ilc_mddu05](#)], (1) (b) : Sursă: Eurostat [[ilc_mdes13a](#)], (1) (d) : Eurostat [[icw_aff_05](#)], (2) (c) : Eurofound, 2016, microdate din Sondajul european privind calitatea vieții; (3): Eurostat [[lfsa_19plwk28](#)].

² Pragul de 6 %: ponderea populației care cheltuiește mai mult de 6 % sau mai mult decât dublul mediane naționale pentru transport și care are cheltuieli totale sub mediana națională. 2M se referă la indicii cheltuielilor disproporționate (2M înseamnă dublul mediane naționale). O gospodărie este considerată vulnerabilă din punctul de vedere al transporturilor dacă proporția cheltuielilor totale destinate transportului este mai mare decât dublul mediane naționale. Cu alte cuvinte, acestea sunt gospodăriile a căror situație socioeconomică îi determină să cheltuiască în mod disproporționat pentru a menține un nivel de mobilitate adecvat nevoilor lor.

- (b) Ponderea populației pentru care cea mai apropiată stație de transport public este „prea îndepărtată” (disponibilă, de asemenea, în funcție de gradul de urbanizare: municipii, orașe și suburbii, zone rurale)
 - (c) Ponderea populației cu acces „foarte dificil” la transportul public în raport cu populația totală și populația rurală
- (3) Indicators axați pe accesibilitatea transporturilor
- Ponderea populației active care petrece mai mult de 30 de minute pentru a face naveta la locul de muncă (într-un singur sens) în funcție de gradul de urbanizare
- (4) Indicators axați pe caracterul adecvat al transporturilor
- Ponderea populației care consideră că accesul la transportul public este prea dificil pentru persoanele cu mobilitate redusă

2. LISTA NEEEXHAUSTIVĂ A EXEMPLELOR DE INDICATORI SUPLIMENTARI UTILI CARE AR PUTEA FI ELABORAȚI ORI SUNT DEJA EXISTENȚI

Dimensiunea accesibilității din punct de vedere financiar:

- (a) LIHC (venituri mici, costuri ridicate) Indicator care măsoară ponderea gospodăriilor cu cheltuieli de transport peste mediana națională și expuse riscului de sărăcie³
- (b) Indicator de 10 % (procentul gospodăriilor în care cheltuielile de transport reprezintă peste 10 % din venitul net)
- (c) Persoane care nu își pot permite utilizarea regulată a transportului public în funcție de vârstă, sex, statut profesional și grup de venituri⁴
- (d) Structura cheltuielilor de consum în funcție de gradul de urbanizare și clasificarea consumului individual în funcție de scop (sunt disponibile, de asemenea, date pentru 2020)⁵

Dimensiunea disponibilității transporturilor și a accesibilității serviciilor esențiale:

- (a) Numărul de pasageri care folosesc transportul public în oraș și în zona urbană funcțională pe an
- (b) Numărul de călători-kilometri în transportul public în oraș și în zona urbană funcțională pe an

³ o combinație între indicatorul anterior și persoanele expuse riscului de sărăcie sau de excludere socială pe grupuri de țări de origine (populația în vârstă de cel puțin 18 ani) ([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.

- (c) Numărul de locuri de parcare pentru biciclete adiacente opririlor și stațiilor de transport public din oraș și din zona urbană funcțională
- (d) Timpul mediu de deplasare pe 3 km cu ajutorul transportului public în oraș și în zona urbană funcțională în timpul orelor de vârf și în afara orelor de vârf
- (e) Populația având o stație de transport public situată la o distanță rezonabilă (o stație de autobuz și tramvai pe o rază de 500 m și/sau o stație de tren sau metrou pe o rază de 1 km) – există deja pentru zonele urbane⁶
- (f) Persoanele încadrate în muncă în funcție de timpul de deplasare, nivelul de instruire și gradul de urbanizare⁷
- (g) Populația accesibilă pe calea ferată în decurs de 1,5 ore/populația pe o rază de 120 km x 100⁸

Pentru mersul pe jos, mersul cu bicicleta, transportul public, circulația liberă, conducerea în condiții normale/aglomerate:

- (h) Numărul de persoane/infrastructuri de servicii atinse într-un anumit interval de timp al călătoriei (la nivel de rețea sau agregat la nivel LAU/NUTS3)
- (i) Ponderea populației cu acces la cel puțin N infrastructuri de servicii într-un interval de timp al călătoriei (stabilit de LAU/NUTS3) („N” fiind numărul de infrastructuri de servicii relevante care ar trebui luate în considerare în funcție de serviciu)
- (j) Durata călătoriei pentru a ajunge la cele mai apropiate N infrastructuri de servicii/persoane (la nivel de rețea sau agregat la nivel LAU/NUTS3)
- (k) Indicator de accesibilitate Foster-Greer-Thorbecke (FGT2), care calculează persoanele sub un prag de suficiență predefinit⁹, ponderat în funcție de amploarea deficitului lor de accesibilitate pe o anumită durată a călătoriei (40-50 min) (la nivel de rețea sau agregat la nivel LAU/NUTS3)

În ceea ce privește dimensiunile disponibilității și accesibilității, pot fi utile următoarele:

- Comisia Europeană, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and Territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (Performanța transportului

⁶ A se vedea Al optulea raport de coeziune al Comisiei Europene, Coeziunea în Europa în perspectiva anului 2050. Al optulea raport de coeziune economică, socială și teritorială, 2021, Harta 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_ro.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 A se vedea Comisia Europeană: Direcția Generală Politică Regională și Urbană, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Performanța transportului feroviar de călători în Europa – Indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2021.

⁹ A se vedea Science direct, „Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What’s stopping us?” (Definirea și punerea în aplicare a unui nivel suficient de accesibilitate: Ce ne oprește?), Jean Ryan și Karel Martens, septembrie 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

feroviar de călători în Europa: indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători), 2021¹⁰.

- Pentru transportul rutier, a se vedea Comisia Europeană, *Road Transport Performance in Europe* (Performanța transportului rutier în Europa), 2018¹¹.
- Comisia Europeană, *Coeziunea în Europa în perspectiva anului 2050. Al optulea raport de coeziune economică, socială și teritorială, 2021*, a se vedea Harta 4.7¹².
- Comisia Europeană, *Al nouălea raport de coeziune economică, socială și teritorială, 2024*¹³.
- Studiile rurale ale OCDE, „Getting to Services in Towns and Villages. Preparing Regions for Demographic Change” (Accesul la servicii în orașe și sate. Pregătirea regiunilor pentru schimbări demografice), 2024, p. 13¹⁴.

Pentru a evalua **calitatea și caracterul suficient al rețelei de transport public**, diferitele moduri de transport public ar putea fi împărțite în „categorii de calitate” pe baza nivelului frecvenței modului de transport (de exemplu, mai puțin de 5 minute, 5-10 minute, 10-20 de minute etc.) și a distanței până la următoarea stație pentru fiecare mod de transport¹⁵.

Dimensiunea caracterului adecvat al transporturilor:

- (a) Ponderea stațiilor de metrou cu facilități pentru persoanele cu handicap și cu mobilitate redusă
- (b) Numărul de opriri și stații de transport public din oraș și din zona urbană funcțională accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă
- (c) Numărul vehiculelor de transport public din oraș și din zona urbană funcțională accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, defalcat în funcție de tipul de vehicul

¹⁰ Comisia Europeană: Direcția Generală Politică Regională și Urbană, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Performanța transportului feroviar de călători în Europa – Indicatori de accesibilitate la nivel regional și teritorial pentru transportul feroviar de călători), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 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_ro.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 A se vedea exemplul Austriei, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

ANEXA II¹⁶

SPRIJIN PENTRU MOBILITATEA DURABILĂ: EXEMPLE DE MĂSURI ȘI INVESTIȚII SPECIFICE EFICIENTE DIN PUNCTUL DE VEDERE AL COSTURILOR¹⁷

- (1) Accent pe sprijinirea gospodăriilor cu venituri mici sau medii inferioare din zonele geografice insuficient deservite
 - Îmbunătățirea serviciilor de transport public și lansarea liniilor de transport cu autobuzul/autocarul/transport feroviar în zonele suburbane, periurbane și rurale predominant cu venituri mici
 - Construirea infrastructurii de transport public în zonele predominant cu venituri mici; centre de mobilitate pentru facilitarea schimburilor și a conexiunilor între transportul public, mobilitatea partajată, mersul cu bicicleta și mersul pe jos în zonele predominant suburbane, periurbane și rurale, conectându-le la centrele orașelor

- (2) Accent pe sprijinirea grupurilor vulnerabile
 - Servicii de transport public cu emisii zero, subvenționate, specifice, la cerere sau „de la ușă la ușă”
 - Programe de bonuri valorice pentru transportul public local și abonamente de mobilitate partajată (inclusiv biciclete, biciclete electrice și trotinete) pentru grupurile vulnerabile
 - Îmbunătățirea accesibilității transportului public pentru persoanele cu handicap prin instalarea de rampe, ascensoare și anunțuri audio
 - Construirea unor benzi securizate pentru biciclete, a unor spații de parcare securizate pentru biciclete și a unor stații de partajare a bicicletelor, precum și a unor facilități de blocare securizate în apropierea școlilor, a centrelor pentru tineret și a universităților
 - Programe de leasing social pentru vehicule cu emisii zero, pentru gospodării, microîntreprinderi și alți utilizatori de transport vulnerabili, împreună cu infrastructura de reîncărcare corespunzătoare

¹⁶ Completarea publicației Comisiei Europene din (Comisia Europeană: Direcția Generală Politici Climatice, Ramboll Management Consulting, Institutul Wuppertal pentru Climă, Mediu și Energie, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund – Notă privind bunele practici pentru măsuri și investiții eficiente din punctul de vedere al costurilor, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), precum și Orientările Comisiei privind planurile pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, Comisia Europeană, Comunicarea Comisiei, Orientări privind planurile pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, C (2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597

¹⁷ Toate măsurile și investițiile sunt eligibile în cadrul Fondului social pentru climă. În funcție de situația din fiecare stat membru.

- (3) Coroborarea îmbunătățirii transportului public (disponibil pentru toți) cu programe de sprijin financiar pentru grupurile vulnerabile
- Achiziționarea de autobuze sau vehicule feroviare cu emisii zero¹⁸ în cartiere urbane, suburbane și periurbane insuficient deservite, coroborată cu bonuri valorice/portofele digitale de mobilitate pentru utilizatorii de transport vulnerabili
 - Crearea de servicii de transport la cerere cu emisii zero în zonele în care nu există servicii de transport public adecvate sau pentru conexiunea „ultimul kilometru”, eventual coroborată cu bonuri valorice/portofele digitale de mobilitate pentru utilizatorii de transport vulnerabili
 - Investiții în infrastructura dedicată deplasărilor pe jos și cu bicicleta, coroborate cu sisteme de partajare a bicicletelor și/sau subvenții pentru achiziționarea, închirierea pe termen lung și/sau leasingul de biciclete, biciclete electrice și biciclete pentru marfă pentru grupurile vulnerabile
 - Sisteme subvenționate de partajare a vehiculelor cu emisii zero sau programe de închiriere pentru gospodăriile cu venituri mici, coroborate cu investiții în infrastructura publică de reîncărcare.

¹⁸ Vehicule feroviare ușoare cu emisii zero care permit utilizarea infrastructurii existente fără nicio îmbunătățire sau cu îmbunătățiri minime și creșterea frecvenței serviciilor furnizate.