

Bruselj, 22. maj 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 22. maj 2025

Prejemnik: Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije

Št. dok. Kom.: C(2025) 3068 annex

Zadeva: PRILOGI
k
PRIPOROČILU KOMISIJE
o prometni revščini: zagotavljanje cenovno ugodne, dostopne in
pravične mobilnosti

Delegacije prejmejo priloženi dokument C(2025) 3068 annex.

Priloga: C(2025) 3068 annex



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

PRILOGI

k

PRIPOROČILU KOMISIJE

o prometni revščini: zagotavljanje cenovno ugodne, dostopne in pravične mobilnosti

PRILOGA I

PRIMERI KAZALNIKOV PROMETNE REVŠČINE

1. **EVROPSKA KOMISIJA: GENERALNI DIREKTORAT ZA ZAPOSLOVANJE, SOCIALNE ZADEVE IN VKLJUČEVANJE, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L., IN DRUGI, KONČNO POROČILO, *TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES* (PROMETNA REVŠČINA: OPREDELITVE, KAZALNIKI, DEJAVNIKI IN STRATEGIJE ZA BLAŽITEV), OKTOBER 2024¹.**
 - (1) Kazalniki, ki se osredotočajo na cenovno dostopnost prevoza:
 - (a) delež prebivalstva, ki se spoprijema s prisilnim pomanjkanjem avtomobila glede na dohodkovno skupino in vrsto gospodinjstva za različne skupine prebivalstva;
 - (b) delež prebivalstva, za katerega so vozovnice za javni prevoz „predrage“ (na voljo tudi glede na stopnjo urbanizacije: mesta, kraji in predmestja, podeželska območja in med različnimi skupinami prebivalstva);
 - (c) delež prebivalstva gospodinjstev, opredeljen s 6-odstotnim kazalnikom in kazalnikom 2M² cenovne dostopnosti prevoza (na voljo tudi glede na stopnjo urbanizacije: večja mesta, manjša mesta in predmestja, podeželska območja in za skupino prebivalstva);
 - (d) Odstotek razpoložljivega dohodka, porabljenega za prevoz (delovanje prevozne opreme in prevoznih storitev) (na voljo tudi po decilih odhodkov).
 - (2) Kazalniki, ki se osredotočajo na razpoložljivost prevoza:
 - (a) delež prebivalstva, ki je materialno in socialno prikrajšano ter ima v lasti avtomobil;
 - (b) delež prebivalstva, za katerega so postajališča javnega prevoza „preveč oddaljena“ (na voljo tudi glede na stopnjo urbanizacije: večja mesta, manjša mesta in predmestja, podeželska območja):

¹ Evropska komisija: Generalni direktorat za zaposlovanje, socialne zadeve in vključevanje, Cludius, J., [Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., in drugi, končno poročilo *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*](#) (Prometna revščina: opredelitve, kazalniki, dejavniki in strategije za blažitev), oktober 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Viri: (1) a): Eurostat [[ilc_mddu05](#)], (1) b): vir: Eurostat [[ilc_mdcs13a](#)], (1) d): Eurostat [[icw_aff_05](#)], (2) c): mikropodatki iz evropske raziskave Eurofounda o kakovosti življenja iz leta 2016; (3): Eurostat [[lfso_19plwk28](#)].

² 6-odstotni prag: delež prebivalstva, ki za prevoz porabi več kot 6 % ali več kot dvakratnik nacionalne mediane in katerega skupni izdatki so nižji od nacionalne mediane. 2M se nanaša na indeks nesorazmerne porabe (2M pomeni dvakratnik nacionalne mediane). Gospodinjstvo se šteje za ranljivo glede prevoza, če je delež skupnih izdatkov za prevoz več kot dvakratnik nacionalne mediane. Z drugimi besedami, to so gospodinjstva, ki zaradi svojega socialno-ekonomskega položaja porabijo nesorazmerno veliko za ohranjanje ravni mobilnosti, ki ustreza njihovim potrebam.

- (c) delež prebivalstva z „zelo težkim“ dostopom do javnega prevoza glede na celotno prebivalstvo in podeželsko prebivalstvo.
- (3) Kazalniki, ki se osredotočajo na dostopnost prevoza:
 - delež prebivalstva, ki za prevoz porabi več kot 30 minut za prevoz na delo (v eno smer) glede na stopnjo urbanizacije.
- (4) Kazalniki, ki se osredotočajo na ustreznost prevoza:
 - delež prebivalstva, ki meni, da je dostop do javnega prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo pretežak.

2. NEIZČRPEN SEZNAM PRIMEROV DODATNIH UPORABNIH KAZALNIKOV, KI BI JIH BILO MOGOČE RAZVITI ALI ŽE OBSTAJAJO

Razsežnost cenovne dostopnosti:

- (a) LIHC (nizki dohodki, visoki stroški): kazalnik, ki meri delež gospodinjstev, katerih stroški prevoza presegajo nacionalno mediano in ki jim grozi revščina³;
- (b) 10-odstotni kazalnik: odstotek gospodinjstev, v katerih stroški prevoza predstavljajo več kot 10 % neto dohodka;
- (c) osebe, ki si ne morejo privoščiti redne uporabe javnega prevoza, po starosti, spolu, zaposlitvenem statusu in dohodkovni skupini⁴;
- (d) struktura izdatkov za potrošnjo po stopnji urbanizacije in klasifikacija individualne potrošnje po namenu (na voljo so tudi podatki za leto 2020)⁵.

Razsežnost razpoložljivosti prevoza in dostopnosti osnovnih storitev:

- (a) število potnikov, prepeljanih z javnim prevozom v mestu in na funkcionalnem mestnem območju na leto;
- (b) potniški kilometri v javnem prevozu v mestu in na funkcionalnem mestnem območju na leto;
- (c) število parkirnih mest za kolesa v bližini postajališč javnega prevoza v mestu in na funkcionalnem mestnem območju;
- (d) povprečni čas prevoza za razdaljo 3 km z javnim prevozom skozi mesto in funkcionalno mestno območje v času prometnih konic in zunaj njih;
- (e) prebivalstvo, ki ima postajališče javnega prevoza na razdalji, ki jo je mogoče prehoditi (do 500 m do avtobusnega in tramvajskega postajališča in/ali do

³ Kombinacija prejšnjega kazalnika in oseb, ki jim grozi revščina ali socialna izključenost, po skupinah držav rojstva (prebivalstvo, staro 18 let in več) ([ilc_mdcs13a](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs)).

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.

enega kilometra do železniškega postajališča ali postajališča podzemne železnice) – za mestna območja že obstaja⁶;

- (f) zaposleni glede na čas prevoza na delo, doseženo stopnjo izobrazbe in stopnjo urbanizacije⁷;
- (g) prebivalstvo, dostopno z železnico v 1,5 ure/prebivalstvo v polmeru 120 km x 100⁸;

za hojo, kolesarjenje, javni prevoz, vožnjo v prostem prometnem toku, vožnjo v realnih/preobremenjenih razmerah:

- (h) število posameznikov/storitvenih objektov, ki so dosegljivi v okviru določenega praga potovalnega časa (na ravni omrežja ali združeno na ravni lokalne upravne enote/NUTS3);
- (i) delež prebivalstva z dostopom do vsaj N storitvenih objektov, ki so dosegljivi v okviru praga potovalnega časa (po lokalnih upravnih enotah/NUTS3) („N“ pomeni število ustreznih storitvenih objektov, ki bi jih bilo treba upoštevati glede na storitev);
- (j) čas potovanja do najbližjih N storitvenih objektov/posameznike (na ravni omrežja ali združeno na ravni lokalnih upravnih enot/NUTS3);
- (k) kazalnik dostopnosti Foster-Greer-Thorbecke (FGT2), ki šteje posameznike pod vnaprej določenim pragom zadostnosti⁹, ponderirane glede na obseg pomanjkanja dostopnosti v določenem potovalnem času (40–50 minut) (na ravni omrežja ali združeno na ravni lokalnih upravnih enot/NUTS3).

Za razsežnost razpoložljivosti in razsežnost dostopnosti je lahko koristno naslednje:

- Evropska komisija, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (Uspešnost železniškega potniškega prometa v Evropi: kazalniki regionalne in teritorialne dostopnosti za potniški železniški promet), 2021¹⁰;

⁶ Glej osmo kohezijsko poročilo Evropske komisije, Kohezija v Evropi do leta 2050, Osmo poročilo o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji, 2021, zemljevid 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_sl.pdf.

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

⁸ Glej Evropska komisija: Generalni direktorat za regionalno in mestno politiko, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., in drugi, *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Uspešnost potniškega železniškega prometa v Evropi – kazalniki regionalne in teritorialne dostopnosti za potniški železniški promet), Urad za publikacije Evropske unije, 2021.

⁹ Glej Science direct, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?* (Opredelitev in izvajanje zadostne ravni dostopnosti: kaj nas ovira?), Jean Ryan in Karel Martens, september 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

¹⁰ Evropska komisija: Generalni direktorat za regionalno in mestno politiko, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., in drugi, *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Uspešnost potniškega železniškega prometa v Evropi – kazalniki regionalne in teritorialne dostopnosti za potniški železniški promet), Urad za publikacije Evropske unije, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-

- za cestni prevoz glej Evropska komisija, *Road Transport Performance in Europe* (Uspešnost cestnega prevoza v Evropi), 2018¹¹;
- Evropska komisija, Kohezija v Evropi do leta 2050, Osmo poročilo o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji, 2021, glej zemljevid 4.7¹²;
- Evropska komisija, Deveto poročilo o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji, 2024¹³;
- OECD Rural Studies, *Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change* (Dostop do storitev v mestih in vaseh – Pripravljanje regij na demografske spremembe), 2024, str. 13¹⁴.

Za oceno **kakovosti in zadostnosti omrežja javnega prevoza** bi bilo mogoče različne načine javnega prevoza razdeliti v „kategorije kakovosti“ na podlagi pogostosti načina prevoza (npr. manj kot 5 minut, 5–10 minut, 10–20 minut itd.) in razdalje do naslednjega postajališča za vsak način prevoza¹⁵.

Razsežnost ustreznosti prevoza:

- (a) delež postajališč podzemne železnice z objekti za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo;
- (b) število postajališč javnega prevoza v mestu in na funkcionalnem mestnem območju, ki so dostopna invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo;
- (c) število vozil javnega prevoza v mestu in na funkcionalnem mestnem območju, ki so dostopna invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo, razčlenjeno po vrsti vozila.

[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/2019/road-transport-performance-in-europe).

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_sl.pdf.

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/SL_9CR_Report.pdf.

¹⁴ https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_dfl9b88-en.html.

¹⁵ Glej primer Avstrije, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

PRILOGA II¹⁶

PODPORA TRAJNOSTNI MOBILNOSTI: PRIMERI STROŠKOVNO UČINKOVITIH CILJNIH UKREPOV IN NALOŽB¹⁷

- (1) Osredotočenost na podporo gospodinjstvom z nizkimi ali nižjimi srednjimi dohodki na slabo pokritih geografskih območjih
 - izboljšanje storitev javnega prevoza in uvedba avtobusnih/železniških linij na pretežno nizko dohodkovnih predmestnih, primestnih in podeželskih območjih;
 - gradnja infrastrukture javnega prevoza na območjih s pretežno nizkimi dohodki; vozlišča mobilnosti za spodbujanje izmenjav in povezav med javnim prevozom, skupno mobilnostjo, kolesarjenjem in hojo na pretežno predmestnih, primestnih in podeželskih območjih, ki ta območja povezujejo z mestnimi središči.

- (2) Osredotočenost na podporo ranljivim skupinam
 - subvencionirani posebni prevozi od vrat do vrat na zahtevo ali brezemisijske storitve javnega prevoza, ki se odzivajo na povpraševanje, za ranljive skupine;
 - programi bonov za lokalni javni prevoz in naročnine za skupno mobilnost (vključno s kolesi, električnimi kolesi in skuterji) za ranljive skupine;
 - izboljšana dostopnost javnega prevoza za invalide z namestitvijo klančin, dvigal in zvočnih obvestil;
 - gradnja varnih kolesarskih stez, varovanih parkirnih mest za kolesa in postaj za souporabo koles ter varnih prostorov za zaklepanje v bližini šol, mladinskih centrov in univerz;
 - sheme socialnega zakupa za brezemisijska vozila za gospodinjstva, mikropodjetja in druge ranljive uporabnike prevoza, skupaj z ustrezno polnilno infrastrukturo.

- (3) Združevanje izboljšanja javnega prevoza (ki je na voljo vsem) s shemami finančne podpore za ranljive skupine

¹⁶ Dopolnitev objave Evropske komisije (Evropska komisija: Generalni direktorat za podnebno politiko, 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 (Podpora za izvajanje Socialnega sklada za podnebje – Obvestilo o dobrih praksah za stroškovno učinkovite ukrepe in naložbe), Urad za publikacije Evropske unije, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), ter Smernice Komisije o socialnih načrtih za podnebje, Evropska komisija, Obvestilo Komisije, Smernice o socialnih načrtih za podnebje, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.

¹⁷ Vsi ukrepi in naložbe so upravičeni v okviru Socialnega sklada za podnebje. Odvisno od razmer v posamezni državi članici.

- nakup brezemisijских avtobusov ali železniških vozil¹⁸ v prikrajšanih mestnih, predmestnih in primestnih sosedstvih v kombinaciji s kuponi / digitalnimi denarnicami za mobilnost za ranljive uporabnike prevoza;
- vzpostavitev brezemisijских prevoznih storitev na zahtevo na območjih, kjer ni ustreznih storitev javnega prevoza, ali za povezavo „zadnjega kilometra“, po možnosti v kombinaciji z boni/denarnicami za digitalno mobilnost za ranljive uporabnike prevoza;
- naložbe v infrastrukturo za hojo in kolesarjenje v kombinaciji s sistemi souporabe koles in/ali subvencijami za nakup, dolgoročni najem in/ali zakup koles, električnih koles in tovornih koles za ranljive skupine;
- subvencionirani programi souporabe brezemisijских vozil ali programi najema za gospodinjstva z nizkimi dohodki v kombinaciji z naložbami v javno polnilno infrastrukturo.

¹⁸ Brezemisijська lahka tirna vozila, ki omogočajo uporabo obstoječe infrastrukture brez nadgradnje ali z minimalno nadgradnjo in povečanje pogostosti zagotovljenih storitev.