



Brüssel, 22. mai 2025
(OR. en)

9304/25

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	22. mai 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	C(2025) 3068 final
Teema:	KOMISJONI SOOVITUS, 22.5.2025, transpordivaesuse kohta: taskukohase, juurdepääsetava ja õiglase liikuvuse tagamine

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument C(2025) 3068 final.

Lisatud: C(2025) 3068 final



Brüssel, 22.5.2025
C(2025) 3068 final

KOMISJONI SOOVITUS,

22.5.2025,

transpordivaesuse kohta: taskukohase, juurdepääsetava ja õiglase liikuvuse tagamine

KOMISJONI SOOVITUS,

22.5.2025,

transpordivaesuse kohta: taskukohase, juurdepääsetava ja õiglase liikuvuse tagamine

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa sotsiaalõiguste samba¹ 20. põhimõttes on ette nähtud, et igäihel on õigus saada juurdepääs esmatähtsatele teenustele, sealhulgas transpordile, ning et toetatakse sellistele teenustele juurdepääsu inimeste puhul, kes seda vajavad. Transport annab ka juurdepääsu muudele tegevusvaldkondadele, nagu töö, tervishoid ja haridus, milleta ei saa ühiskonnas ega tööturul aktiivselt osaleda. Sellega seoses on transpordivaesus üha suurem probleem, eriti haavatavate rühmade puhul, kuna see ohustab juurdepääsu neile teenustele ja soodustab seega sotsiaalset tõrjutust.
- (2) Konkurentsivõime kompassis² rõhutatakse, et piisav transporditaristu on ELi konkurentsivõime eeltingimus, sest see toetab eelkõige logistikat, ajastatud tootmist ning inimeste, kaupade ja teenuste liikuvust. Ka teadusuuringud näitavad, et transpordil on oluline roll majandusarengu, heaolu ja sotsiaalse õigluse edendamisel, sest see toetab juurdepääsu kvaliteetsetele töökohtadele, sealhulgas vaesuse ja sotsiaalse tõrjutuse ohus olevate inimeste ja teatavate haavatavate ühiskonnarühmade puhul³. Transport võib aidata suurendada põlvkondadevahelist õiglust ja solidaarsust.
- (3) Selleks et käsitleda ja leevendada võimalikku negatiivset jaotuslikku mõju, mida avaldab uue heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS2) raames ELi CO₂-turgude laiendamine hoonetele ja maanteedtranspordile vastavalt direktiivile 2003/87/EÜ, loodi kliimameetmete sotsiaalfond. Eeldatakse, et ajavahemikul 2026–2032 võetakse kliimameetmete sotsiaalfondi kaudu kasutusele 86,7 miljardit eurot, et toetada vähekaitsitud leibkondi, transpordikasutajaid ja mikroettevõtjaid, keda energiaostuvõimetus ja transpordivaesus eriti mõjutavad. Nendele rahalistele vahenditele juurdepääsu saamiseks peavad liikmesriigid esitama 30. juuniks 2025 riiklikud kliimameetmete sotsiaalkavad ning saavutama rahuldavalt asjaomased vaheeesmärgid ja sihtväärtused. Käesoleva soovitus eesmärk on liikmesriike nende töös toetada.
- (4) Liikmesriigid võivad kasutada kliimameetmete sotsiaalfondi, et toetada struktuurimeetmeid ja investeeringuid energiatõhususe parandamiseks ja hoonete süsinikuheite vähendamiseks ning edendada keskkonnahoidlikke liikuvuslahendusi, tingimusel et need algatused on suunatud peamiselt vähekaitsitud leibkondadele,

¹ https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_et

² https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_et

³ [OECD, „Economic Perspectives on Transport and Equality“, 2011; „Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers“ \(EL 2022\).](#)

mikroettevõtjatele või transpordikasutajatele. Toetuskõlblikud transpordiga seotud meetmed ja investeeringud hõlmavad taskukohase ja juurdepääsetava ühistranspordi kasutamise stimuleerimist, era- ja avalik-õiguslike üksuste, sealhulgas ühistute toetamist kestliku nõudepõhise liikuvuse, jagatud liikuvuse teenuste ja aktiivse liikuvuse võimaluste arendamisel ja pakkumisel, heiteta sõidukitele ja jalgratastele juurdepääsu hõlbustamist, laadimis- ja tankimistaristu arendamist ning kasutatud heiteta sõidukite turu arengu toetamist.

- (5) Kliimameetmete sotsiaalfondi määruse⁴ artikli 2 punktiga 2 kehtestati selle määruse kohaldamiseks esimene ja ainus kogu liitu hõlmav transpordivaesuse määratlus. Selle kohaselt on transpordivaesus „üksikisikute ja leibkondade võimetus või raskus kanda era- või ühistranspordikulusid või nende puudulik või piiratud juurdepääs transpordile, mis on vajalik juurdepääsuks olulistele sotsiaalmajanduslikele teenustele ja tegevustele, võttes arvesse riiklikku ja ruumilist konteksti“.
- (6) Seoses kliimameetmete sotsiaalfondi määrukses esitatud transpordivaesuse määratlusega võib välja tuua järgmised kolm mõõdet:
- (a) taskukohasus: era- või ühistranspordi taskukohasus üksikisikutele ja leibkondadele;
 - (b) transpordi kättesaadavus: transporditeenuste olemasolu ja sagedus;
 - (c) juurdepääsetavus: üksikisikute ja leibkondade võime jõuda esmatähtsate sotsiaal-majanduslike teenuste ja tegevusteni mõistliku aja jooksul.

Süsteemi kasutatavuse kirjeldamiseks on kasulik neljas mõõde, transpordisüsteemi piisavus, kuigi see ei ole ametliku määratluse osa. „Piisavus“ hõlmab mitmesuguseid täiendavaid elemente, nagu transpordisüsteemi usaldusväärsus, sobivus inimestele, kes kasutavad seda töö- ja/või hoolduskohustuste täitmiseks (nt tööle ja tagasi sõitmine ning laste sõidutamine), transpordisüsteemi ohutus ja turvalisus ning selle kättesaadavus väljaspool põhilisi transpordi kasutamise aegu, kas transpordisüsteem on tõketeta ja kas teave sõiduvõimaluste kohta on laialdaselt kättesaadav⁵.

- (7) Transpordivaesuse põhjused on väike sissetulek ja muud süsteemsed tõkked, nagu juurdepääsu puudumine taskukohasele eluasemele töökoha, haridusasutuste ja esmatähtsate teenuste läheduses, geograafiline eraldatus, ühis- või eratranspordi puudumine või piiratud kättesaadavus või konkreetsed sotsiaal-majanduslikud, demograafilised ja füüsilised tunnused, mis piiravad üksikisikute võimet saada kasu piisavatest transporditeenustest.
- (8) Komisjoni uuringu kohaselt on keskmise asustustihedusega piirkondades kogukulutused transpordile kõige suuremad, mis võib olla tingitud pendelrände suuremast osakaalust ja rohkematest sõitudest nendest piirkondadest linnadesse (nt tööle või ostusid sooritama)⁶. Nagu on märgitud ELi äärepoolseimate piirkondade strateegias,⁷ on transpordil äärepoolseimate piirkondade, st ELi kaugeimate

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/955, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond ja muudetakse määrust (EL) 2021/1060 (ELT L 130, 16.5.2023).

⁵ Nagu märgitud järgmises väljaandes: Euroopa Komisjon, tööhõive, sotsiaalküsimuste ja sotsiaalse kaasatuse peadirektoraat, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. jt, „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies“, lõpparuanne, oktoober 2024.

⁶ Euroopa Komisjon, Teadusuuringute Ühiskeskuse tehniline aruanne „Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions“, ELi andmete ja sotsiaal-majanduslike näitajate analüüs, 2022.

⁷ Euroopa Komisjon, komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Seame inimesed esikohale, kindlustame kestliku ja

piirkondade jaoks väga oluline roll. Transpordivaesus, sealhulgas seoses elanike juurdepääsuga esmatahtsatele sotsiaal-majanduslikele teenustele, suur sõltuvuse õhu- ja meretranspordist ning transpordiliikide vähesem asendatavus mõjutavad tavaliselt eriti saari ja äärepoolseimaid piirkondi⁸.

- (9) Eurostati andmed⁹ näitavad, et nende inimeste osakaal, kes ei saa endale autot lubada ja keda ohustab vaesus (alla 60 % mediaan-ekvivalentsissetulekust), ulatus 2023. aastal umbes 6%st (5,5 % Itaalias, 6 % Küprosel ja 6,2 % Maltal) kuni üle 30 %ni (34,3 % Soomes, 34 % Rumeenias ning 32,4 % Slovakkias ja Ungaris). Olukord on leibkonnatüübiti märkimisväärselt erinev. 2023. aastal ei saanud 12 liikmesriigis üle 30 % ülalpeetavate laste ja väikese sissetulekuga inimestest endale autot lubada (44,4 % Slovakkias, 43,4 % Ungaris).
- (10) Laiemalt võttes võib väikese ja keskmisest väiksema sissetulekuga üksikisikuid või leibkondi, kes saavad endale lubada ühis- või eratransporti, pidada transpordivaesuse ohus olevateks, kui transport moodustab märkimisväärse osa nende eraelarvest (nt riigi elanikkonna mediaanist üle kahe korra rohkem).
- (11) Transpordivaesuse ärahoidmine ja leevendamine on üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) üks prioriteete. TEN-T taristu peab tagama kõikide, eriti transpordivaesuses või haavatavas olukorras olevate kasutajate takistusteta liikuvuse ja juurdepääsu.
- (12) Komisjoni maapiirkondade arengu pikaajalises visioonis¹⁰ on kutsutud liikmesriike ja piirkondi üles arendama kestliku liikuvuse strateegiaid maapiirkondades, üldesmärgiga saavutada „tugevamad, ühendatud, vastupanuvõimelised ja jõukad ELi maapiirkonnad 2040. aastaks“. See visioon eeldab jõupingutusi, et säilitada ja parandada taskukohast avalikku transporditeenust ja -taristut, nagu raudteed, siseveeteed, maanteed, laadimisjaamad ja tanklad, ning et toetada heiteta liikuvuslahendusi, jalgrattateid, mitmeliigilisi ühendusi, sealhulgas aktiivset liikuvust, ning lähimerevedusid ja lennutranspordiühendusi.
- (13) Nagu on märgitud komisjoni Euroopa autotööstuse tegevuskavas,¹¹ võivad sotsiaalrendi kavad¹² aidata pakkuda vähekaitstud transpordikasutajatele taskukohase ja keskkonnahoidliku liikuvuse lahendusi ning neid võiks rahastada vahenditest, mille kliimameetmete sotsiaalfond 2026.–2032. aastal kasutusele võtab. Lisaks võivad

kaasava majanduskasvu, avame ELi äärepoolseimate piirkondade potentsiaali“ (COM(2022) 198 final, 3. mai 2022).

⁸ Mandri-Euroopas on lühilende lihtsam rongi- või autosõiduga asendada kui äärepoolseimates piirkondades, vt transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) tellitud Euroopa Parlamendi uuring „Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies“, PE 759.311, märts 2025 ([https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU\(2025\)759311_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf)).

⁹ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu

¹⁰ COM(2021) 345 final (https://ec.europa.eu/regional_policy/et/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas).

¹¹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

¹² Vt näiteks Prantsusmaa sotsiaalrendi kava kohta: Euroopa Komisjon, kliimameetmete peadirektoraat, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. jt, „Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary“, punkt 3.6.3, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (<https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>).

jagatud autonoomsed sõidukid, autonoomsed bussid ja kaugjuhitavad sõidukid aidata lahendada esimese/viimase kilomeetri probleemi alateenindatud kogukondade jaoks¹³.

- (14) Komisjon on hõlbustanud liikmesriikide vahel heade tavade vahetamist seoses kulutõhusate meetmete ja investeeringutega, mis tuleb lisada kliimameetmete sotsiaalkavadesse,¹⁴ ning seoses avalike konsultatsioonide läbiviimisega¹⁵. Ta on avaldanud kliimameetmete sotsiaalfondi rakendamise seotud juhenddokumendid¹⁶ ning linnalise liikumiskeskonna eksperdirühma ühistranspordi ja jagatud liikuvuse allrühma koostatud soovitused ja head tavad seoses kliimameetmete sotsiaalfondiga¹⁷.
- (15) Poliitikaga seotud näitajate kohta andmete kogumine on oluline poliitikaprioriteetide sõnastamiseks, peamiste toetusesaajate kindlaksmääramiseks ja poliitikaeesmärkide saavutamise seireks. Seda protsessi saavad toetada mitu Eurostati välja töötatud näitajat, mis võimaldavad tulemusi kogu ELis võrrelda, tuginedes olemasolevatele tulemustabelitele ja seireraamistikele, nagu sotsiaalvaldkonna tulemustabel,¹⁸ ning muudele tõenditele, mida jagatakse kõigile õiglase ülemineku tagamist käsitleva nõukogu soovitusel¹⁹ rakendamist käsitlevates korrapärastes eduaruannetes.
- (16) Euroopa õiglase ülemineku vaatluskeskus, mis käivitatakse 2026. aastal, on jätkuks nõukogu soovitusel õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta²⁰ ja selle eesmärk on tugevdada tõendusbaasi roheülemineku õigluse aspektide kohta. Vaatluskeskus koostab ja koondab asjakohaseid andmeid, töötab välja standarditud näitajaid, kogub parimaid tavasid ja hõlbustab andmete jagamist asjakohaste suundumuste ja poliitikameetmete, sealhulgas transpordivaesuse ja haavatavate rühmade kohta.
- (17) Võttes arvesse transpordivaesuse seotust eri poliitikavaldkondadega, ei saa selle vastu võidelda eraldi. Haavatavatele rühmadele suunatud meetmete väljatöötamisel on oluline järgida valdkondadevahelist lähenemisviisi, näiteks siduda sotsiaaleluruumide arendamine piisava, taskukohase ja kestliku transporditaristu pakkumisega,

SOOVITAB LIIKMESRIIKIDEL TEHA JÄRGMIST:

I jagu. Strateegilise lähenemisviisi väljatöötamine transpordivaesuse vastu võitlemiseks ja

¹³ Vt Euroopa Keskkonnaameti 2022. aasta transpordi- ja keskkonnuaruanne (<https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022>).

¹⁴ Euroopa Komisjon, kliimameetmete peadirektoraat, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. jt, „Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (<https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>).

¹⁵ Euroopa Komisjon, kliimameetmete peadirektoraat ja Gelibolyan, K., „Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (<https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708>).

¹⁶ Euroopa Komisjon, komisjoni teatis „Suunised kliimameetmete sotsiaalkavade kohta“ (C(2025) 881 final, 5. märts 2025, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_et.pdf).

¹⁷ Linnaliikuvuse eksperdirühma ühistranspordi ja jagatud liikuvuse allrühm, 10. juuni 2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

¹⁸ Vt <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/>

¹⁹ Vt <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/et/pdf>

²⁰ Nõukogu 16. juuni 2022. aasta soovitus õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta, 2022/C 243/04 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004).

1. Lõimida transpordivaesuse küsimus olemasolevatesse vaesusevastastesse ja valdkondlikesse (nt energeetika) riikliku ja piirkondliku tasandi strateegiatesse ning näha ette selgelt sõnastatud ja mõõdetavad eesmärgid, vahe-eesmäärke sisaldavad asjakohased rakenduskavad, selged kohustused ja piisavad pikaajalised ressursid. Üldeesmärk peaks olema transpordivaesust ära hoida ja vähendada, võttes samal ajal arvesse keskkonda ja kokkulepitud kliimaeesmäärke ning majanduslikku elujõulisust. Inspiratsiooni võib ammutada määruses (EL) 2023/955 sätestatud protsessist, mis puudutab riiklike kliimameetmete sotsiaalkavade koostamist kliimameetmete sotsiaalfondi raames, nõukogu soovitusel õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta ja säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamise suunistest²¹ ning tuleks taotleda kooskõla nende dokumentidega. Selle protsessi olulised etapid on järgmised:
 - (a) teha olemasolevate andmete ja transpordivaesuse algpõhjuste alusel kindlaks transpordivaesusest mõjutatud haavatavad rühmad riigi territooriumil, võttes arvesse kõiki transpordivaesuse mõõtmeid;
 - (b) tuvastada probleemid ja neid analüüsida ning viia ellu valdkondadevaheline kavandamine, kaasates sidusrühmad ja üldsuse ning pöörates erilist tähelepanu piirkondlikele ja kohalikele omavalitsustele ja esindajatele, kasutada laiaulatuslikku ja läbipaistvat avalikku konsultatsiooni ning sidusrühmade kaasamise protsessi, kaasates sihtrühmad aktiivselt kõikides etappides;
 - (c) määrata kindlaks sobivad meetmed ja investeeringud, mis on seotud mõõdetavate vahe-eesmärkide, sihtväärtuste ja ajakavaga transpordivaesuse järkjärguliseks kaotamiseks, kasutades meetmete ja reformide jaotusliku mõju hinnanguid²²;
 - (d) rakendada meetmeid ja viia ellu investeeringuid ning tagada nende avalik seire. Hinnata edusamme mitmesuguste tulemusnäitajate alusel ja vajaduse korral poliitikameetmeid kohandada, kasutades olemasolevaid juhtimisprotsesse, tulemustabeleid ja näitajaid, kui need on asjakohased.
2. Tagada sidusus ja koostoime õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamist käsitleva nõukogu soovitusel rakendamise ja selle korrapärase eduaruannetega. Võtta transpordivajadusi arvesse miinimumsissetuleku saajate kaasamiskavade²³ koostamisel.

²¹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_et

²² Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Liikmesriikide poliitikameetmete jaotusliku mõju parem hindamine“ (COM(2022) 494 final, 28. september 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709>).

²³ Nõukogu 30. jaanuari 2023. aasta soovitus piisava miinimumsissetuleku kohta, mis tagab aktiivse kaasamise (2023/C 41/01).

3. Tagada sidusus kavandatud meetmete ja investeeringutega ning kohustustega, mis on võetud mitmesuguste seonduvate programmide ja kavade raames, nagu taaste- ja vastupidavuskavad, ühtekuuluvuspoliitika programmid, õiglase ülemineku territoriaalsed kavad, riiklikud energia- ja kliimakavad, pikaajalised kinnisvarastrategiad ja riiklikud hoonete renoveerimise kavad ning kliimameetmete sotsiaalkavad.
4. Võimestada kohalikke ja piirkondlikke osalejaid ning tugevdada nende suutlikkust määrata kindlaks, kavandada ja rakendada asjakohaseid meetmeid ja investeeringuid, pakkudes juurdepääsu koolitusele, vahenditele ja asjakohastele ressurssidele. Need osalejad on otsustava tähtsusega lahenduste kohandamisel oma kogukondade konkreetsetele vajadustele ja tulemusliku rakendamise tagamisel kohalikul tasandil.
5. Jagada häid tavaid, saadud kogemusi ja meetmete mõju mitmesugustele haavatavatele rühmadele, et edendada vastastikust õppimist ja parandada meetmete tulemuslikkust kogu ELis, sealhulgas panustades loodavasse Euroopa õiglase ülemineku vaatluskeskusesse.

II jagu. Poliitika kavandamine

6. Määrata piirkonniti ja ka kohalikul tasandil kindlaks, mida tuleb pidada piisavaks juurdepääsetavuseks taskukohasele transpordile, tagades, et esmatähtsate sotsiaalmajanduslike teenuste ruumiline jaotus ning pakutavad transpordivõimalused ja -taristu on kooskõlas.
7. Ammutada inspiratsiooni komisjoni ja OECD Rahvusvahelise Transpordifoorumi välja töötatud juurdepääsetavusraamistikust, mille aluseks on i) juurdepääsetavus, mis on määratletud kui nende sihtkohtade koguarv, kuhu on võimalik kindlaksmääratud aja jooksul jõuda; ii) lähedus, mis viitab kindlaksmääratud vahemaa piires asuvate sihtkohtade koguarvule, ning iii) transpordi tulemuslikkus, milleks loetakse juurdepääsetavuse ja läheduse suhe, võrreldes juurdepääsetavat elanikkonda ja lähedalasuvat elanikkonda²⁴. Hõlmata mitmeliigilised reisirid, näiteks bussi ja rongi kombinatsioonid, et määrata kindlaks taristuinvesteeringute prioriteedid. Ka transpordi taskukohasuse aspekti arvesse võttes hinnata, kas parandada või laiendada olemasolevat taristut või ehitada uus taristu või parandada mitmeliigilist ühenduvust, näiteks rongijaamadesse viivaid jalgrattateid või bussiühendusi rongijaamadega.

²⁴ Euroopa Komisjon, regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. jt, „Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2021 ([Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail](#)). Maanteetranspordi kohta vt Euroopa Komisjon, „Road Transport Performance in Europe“, 2018 ([Road transport performance in Europe](#)).

8. Toetada ja julgustada linna- ja linnalähedaste piirkondade kohalikke omavalitsusi tegelema transpordivaesusega säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamisel ja rakendamisel. Kaaluda sarnaste lähenemisviiside järgimist liikuvuslahenduste kavandamisel maapiirkondades ja äärealadel, mida säästva linnalise liikumiskeskonna kavad ei hõlma.
9. Kaaluda märkimisväärsete andmelünkade täitmist korrapärase ja süstemaatilise andmete kogumise abil,²⁵ tehes tulemused avalikult kättesaadavaks valitsuse andmeplatvormidel eri valitsustasanditel. Kaaluda disagegeeritud näitajate ja andmete väljatöötamist ja kasutamist, sealhulgas soo ja sissetuleku alusel, ning kombineerida neid vähemalt NUTS 3. tasandi²⁶ georuumiliste näitajatega (vt I lisas esitatud näited), hõlmates transpordivõrkude kättesaadavust ja juurdepääsetavuse mõõdet (oluliste sotsiaal-majanduslike teenuste asukoht).
10. Muuta kättesaadav riiklik rahastus ja ELi rahastamisvahendid võimalikult tõhusaks, et rahastada transporditaristut ja transporditeenuseid, mis aitavad võidelda transpordivaesuse vastu ning samal ajal edendada kestlikku liikuvust kogu ELis. Võtta sellega seoses arvesse kättesaadavaid ressursse, investeeringute ajakava, kohaliku elanikkonna vajadusi ning eri transpordiliikide kulusid ja tulusid.
11. Teha teiste liikmesriikidega koostööd andmete kogumise poliitika kooskõlastamiseks ja piiriüleste transpordivõimaluste pakkumiseks, eelkõige haavatavatele transpordikasutajatele, ning julgustada ka sidusrühmade piiriülest panust.

III jagu. Poliitika kujundamine

12. Eelistada meetmeid, mis toovad kasu transpordivaesusest enim mõjutatud üksikisikutele ja leibkondadele, võttes aluseks asjakohaste meetmete ja poliitikapõhimõtete jaotusliku mõju põhjaliku hinnangu.
13. Näiteks võib sihipärased toetusmeetmed suunata eeskätt väikese sissetulekuga või keskmisest väiksema sissetulekuga leibkondadele alateenindatud geograafilistes piirkondades, jätmata kõrvale haavatavaid rühmi jõukamates piirkondades, näiteks suurlinnades. Teine lähenemisviis on suunata toetus konkreetsetele haavatavate

²⁵ Sellega seoses on olulised näiteks järgmised elemendid: ühistranspordipeatuste asukoht ja ühistranspordi sõiduplaanid (ühenduste sagedus), reaalajaandmetel põhinevad pendelrändeajad (eelkõige tipp tunni liiklusvood), kõige levinumad sõidud kohalikul tasandil, teedevõrgu andmed, andmed autode omamise, jalgratta- ja kõnnitaristu kohta ning andmed esmatähtsate sotsiaal-majanduslike teenuste asukoha kohta. Ideaalis peaksid andmed sisaldama kõigi transpordiliikide suundumuste teavet, samuti teavet teatava transpordiliigi valiku põhjuste kohta geograafilises piirkonnas ning transpordiliikide lõimituse taseme (mitmeliigilisus) kohta.

²⁶ NUTS 3. tasandi piirkond on territoriaallüksus, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta määruses (EÜ) nr 1059/2003, millega kehtestatakse ühine statistiliste territoriaallüksuste liigitus (NUTS).

inimeste kategooriatele, eelkõige neile, kes sõltuvad fossiilkütusepõhisest motoriseeritud transpordist ning kellel kas puudub juurdepääs taskukohastele ja piisavatele ühistranspordivõimalustele või kellele ei ole sellised teenused oma piirkonnas piisavalt kättesaadavad või on see kättesaadavus piiratud. Veel üks võimalus on parandada (kõigile kättesaadavat) ühistranspordisüsteemi ja lisaks sellele pakkuda haavatavatele rühmadele ühistransporti alandatud hindadega või ühistranspordi vautšereid (vt II lisa, kus on näiteks toodud mõned meetmed ja investeeringud, ning komisjoni suunised kliimameetmete sotsiaalkavade kohta). Nii saab üldist transpordipakkumist kõigi hüvanguks parandada ja on lihtsam saavutada mastaabisäästu.

14. Tagada, et meetmed ei piirduks üksnes autot või jalgratast kasutavate inimestega, vaid hõlmaksid ka kohaliku transpordisektori ja selle taristu süsinikuheite vähendamist. Kaaluda kõiki liikumisviise: mitmeliigiline ühistransport ning uued teenused, mis põhinevad sõidujagamisel, ühisauto kasutamisel (võib hõlmata autonoomseid sõidukeid) ja jagatud liikuvuse teenustel, sealhulgas mikromobiilsus, tellitavad teenused ja aktiivne liikuvus (kõndimine ja jalgrattasõit).
15. Tugineda heale tavale ja tegevusprioriteetidele, mis on esitatud hiljutises komisjoni teatises ettevõtete sõidukiparkide CO₂ heite vähendamise kohta,²⁷ mis võib kiirendada heiteta sõidukite osakaalu kasvu ettevõtetes ja seega toetada ulatusliku kasutatud sõidukite turu tekkimist.
16. Kaaluda võimalust teha vähekaitstud transpordikasutajatele ja vähekaitstud mikroettevõtjatele kättesaadavaks uued ja kasutatud heiteta sõidukid selliste meetmete abil nagu sotsiaalrendi kavad ning võtta kasutusele laadimistaristud. Haavatavatele rühmadele mõeldud heiteta sõidukite rendi- või liisingukavade väljatöötamisel võiks arvesse võtta selliseid tegureid nagu sissetuleku tase, olemasolevate ühistranspordi- ja jagatud liikuvuse teenuste juurdepääsetavus ja kättesaadavus ning keskmised pendelrändeajad ja vahemaad.
17. Luua stiimuleid kõige kestlikuma kättesaadava transpordiliigi kasutamiseks, tagades samal ajal kooskõla sihtrühmade igapäevaste vajadustega. Eelistada mitteaktiivsele individuaalsele liikuvusele ühistransporti, vähendades sõltuvust eraautodest. Toetada ühistranspordiühenduste parandamist linnapiirkondades ning luua paremad ühendused maapiirkondade ja äärealadega. Kujundada poliitikat, milles keskendutakse transpordivaesusest mõjutatud rühmade vahetule toetamisele, kuid võetakse samal ajal arvesse laiemaid transpordivajadusi. See mitte üksnes ei vähenda transpordivaesust, vaid parandab ka üldiselt transpordiühendust, vähendab CO₂ ja õhusaasteainete heitkoguseid, ummikuid, õnnetusi ja müra ning pakub kõigile elanikkonnarühmadele toimivat alternatiivi.

²⁷ COM(2025) 96 final.

18. Suurendada ühistranspordi teeninduspiirkondi, kombineerides seda bussidega, aga ka tellitavate busside, jagatud liikuvuse lahenduste (nt jagatud sõidukid, elektrijalgrattad, elektritõukerattad, aga ka jagatud autonoomsed sõidukid ning jagatud sõidud koossõitu kasutades), liikuvuse kui teenuse ja aktiivse liikuvusega.
19. Selliste kohalike ja piirkondlike avalike transporditeenuste puhul, mis ei ole majanduslikult elujõulised, kaaluda avaliku teenindamise lepingute sõlmimist, sealhulgas ühistranspordiettevõtjatele asjakohaste hüvitiste maksmist, et tagada avaliku teenuse vajadustele vastavate teenuste piisav osutamine²⁸. Kaaluda tellitavate teenuste (nt maantee-ühistransport või jagatud taksod) toetamist alateenindatud piirkondades, eelkõige hõredalt asustatud piirkondades. Soodustada transpordiettevõtjate turule sisenemist, vähendades halduslikke või muid õiguslikke takistusi teenuste osutamisele, et suurendada valikuvõimalusi ja juurdepääsetavust ning alandada hindu kasutajate, eelkõige haavatavate kasutajate jaoks.
20. Kaaluda jagatud autonoomsete sõidukite, autonoomsete busside ja kaugjuhitavate sõidukite kasutuselevõtu katsetamist, et pakkuda taskukohast ja tõhusat transporti alateenindatud kogukondades ning lahendada esimese ja viimase kilomeetri probleem, tagades selliste teenuste osutamiseks ka asjakohased õiguslikud tingimused.
21. Hõlbustada jalgratate, elektrijalgratate ja sarnaste mikromobiilsuslahenduste suuremat kasutamist ning kõndimist (luues selleks vajaliku taristu). Arendada välja ohutu, turvaline ja mugav jalgrattataristu võrk, sealhulgas jalgrattaparklad ja seonduvad teenused (nt jalgrattajagamissüsteemid), mis ühendab väikse sissetulekuga piirkondi vajalike sihtkohtadega. Kaaluda jalgratate, elektrijalgratate ja kaubajalgratate ostmise või liisimise subsideerimist, et toetada väikese sissetulekuga transpordikasutajaid.
22. Tagada, et poliitika kujundamisel ja rakendamisel võetakse arvesse soolist võrdsõiguslikkust,²⁹ kaasavust ning ühistranspordi ja jagatud liikuvuse teenuste taskukohasust ja juurdepääsetavust, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega sõitjatele. Võtta arvesse, millised keerukamad liikuvusmustrid (näiteks mitme transpordiliigi kasutamine) ja -vajadused on erinevatel sotsiaalsetel rühmadel, eelkõige inimestel, kes ei saa endale lubada eraautot, ja hoolduskohustustega inimestel. Kaaluda alati ühistranspordi- või aktiivse liikuvuse lahenduste pakkumist suurematesse töökohtadesse jõudmiseks, eriti nende kohtade puhul, kus töötab märkimisväärne arv väikese sissetulekuga inimesi.

²⁸ Võttes arvesse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega on kehtestatud kohustusliku hankemenetluse põhimõtte maismaatranspordi avaliku teenindamise lepingute puhul.

²⁹ Avaliku sektori asutustele ja transpordisektori sidusrühmadele võivad selle praktikas rakendamisel abiks olla praktilised vahendid, nagu võrdsõiguslikkuse transpordi valdkonda integreerimise käsiraamat. Euroopa Komisjon, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, „Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024 (<https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729>).

23. Toetada transpordimeetmeid ja investeeringuid piisava laialdaselt kättesaadava digitaristuga, eelkõige äärealadel ja maapiirkondades. Võtta kasutusele uuenduslikud teenused (vajaduse korral), näiteks liikuvuse kui teenuse rakenduste või digirahakottide kaudu pakutavad liikuvuseelarved, et pakkuda haavatavatele kasutajatele sihipärast tuge. Täiendada digilahendusi mittedigitaalsete alternatiividega, et muuta teave ja teenused juurdepääsetavaks ka vähese digikirjaoskusega või piiratud interneti-juurdepääsuga kasutajatele. Hõlbustada selliste transporditeenuste arendamist ja levitamist, milles kasutatakse digitehnoloogiat, et pakkuda suuremat sõiduvõimaluste valikut ning vähendada ooteaegu, sõiduaega või transpordikulusid.
24. Suurendada teadlikkust kõigist transpordivaesuse vastu võitlemise meetmetest asjakohaste sidekanalite kaudu, tagamaks, et kavandatud toetusesaajaid teavitatakse transpordivaesuse leevendamiseks mõeldud meetmetest ja julgustatakse neist kasu saama. Võtta ühendust kodanikuühiskonna organisatsioonidega, eelkõige nendega, kes esindavad transpordivaesuse ohus olevaid rühmi, et kaasata nad teadlikkuse suurendamise kampaaniasse. Püüda muuta üldsuse suhtumist kestlikku transporti, muutes sellised võimalused kogu riigis vastuvõetavamaks ja juurdepääsetavamaks.

Brüssel, 22.5.2025

Komisjoni nimel
Apostolos TZITZIKOSTAS
komisjoni liige

