



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

9304/25

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 final

Temats: KOMISIJAS IETEIKUMS
(22.5.2025)
par transporta nabadzību: kā nodrošināt ekonomiski pieejamu,
piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti

Pielikumā ir pievienots dokuments C(2025) 3068 final.

Pielikumā: C(2025) 3068 final



Briselē, 22.5.2025.
C(2025) 3068 final

KOMISIJAS IETEIKUMS

(22.5.2025)

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

KOMISIJAS IETEIKUMS

(22.5.2025)

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

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,
tā kā:

- (1) Eiropas sociālo tiesību pīlāra¹ 20. princips paredz, ka ikvienam ir tiesības uz piekļuvi pamatpakalpojumiem, tai skaitā transporta pakalpojumiem, un ka cilvēkiem, kuriem tas ir nepieciešams, jānodrošina atbalsts, lai piekļūtu šādiem pakalpojumiem. Transports ļauj piekļūt arī citām aktivitātēm, kas ir būtiskas aktīvai līdzdalībai sabiedrībā un darba tirgū, piemēram, nodarbinātībai, veselības aprūpei un izglītībai. Šajā kontekstā transporta nabadzība rada arvien lielākas bažas, jo īpaši neaizsargātām grupām, jo tā apdraud piekļuvi minētajiem pakalpojumiem un tādējādi veicina sociālo atstumtību.
- (2) Konkurētspējas kompasā² ir aprakstīts, ka pienācīga transporta infrastruktūra ir ES konkurētspējas priekšnoteikums, un tā it īpaši atbalsta loģistiku, ražošanu tieši laikā un cilvēku pārvietošanos un preču un pakalpojumu apriti. Pētījumi arī liecina, ka transportam ir ļoti būtiska nozīme ekonomikas attīstības, labklājības un sociālā taisnīguma veicināšanā, atbalstot to, ka var piekļūt kvalitatīvām darbvietām, t. sk. nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautas personas un konkrētas neaizsargātas sabiedrības grupas³. Tas var palīdzēt veicināt paaudžu vienlīdzību un solidaritāti.
- (3) Lai risinātu un mazinātu iespējamo negatīvo distributīvo ietekmi, ko var radīt ES oglekļa tirgu tvēruma attiecināšana arī uz ēkām un autotransportu ar jaunu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS2) saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK, tika izveidots Sociālais klimata fonds. Paredzams, ka fonds no 2026. līdz 2032. gadam piesaistīs 86,7 miljardus EUR, lai atbalstītu neaizsargātas māsaimniecības, transporta lietotājus un mikrouzņēmumus, kurus īpaši skar enerģētiskā un transporta nabadzība. Lai piekļūtu šim finansējumam, dalībvalstīm līdz 2025. gada 30. jūnijam ir jāiesniedz savi nacionālie sociālie klimata plāni un apmierinoši jāsasniedz attiecīgie atskaites punkti un mērķrādītāji. Šis ieteikums domāts tam, lai dalībvalstis atbalstītu darbā.
- (4) Dalībvalstis Sociālo klimata fondu var izmantot, lai atbalstītu strukturālus pasākumus un investīcijas energoefektivitātes uzlabošanas un ēku dekarbonizācijas nolūkā un lai

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

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

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

veicinātu tīras mobilitātes risinājumus ar nosacījumu, ka šīs iniciatīvas galvenokārt ir vērstas uz neaizsargātām mājsaimniecībām, mikrouzņēmumiem vai transporta lietotājiem. Atbalsttiesīgi ar transportu saistīti pasākumi un investīcijas ietver ekonomiski pieejama un pieklūstama sabiedriskā transporta izmantošanas stimulēšanu, atbalstu privātām un publiskām struktūrām, t. sk. kooperatīviem, lai attīstītu un nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti pēc pieprasījuma, koplietošanas mobilitātes pakalpojumus un aktīvas mobilitātes iespējas, kā arī, lai atvieglotu piekļuvi bezemisiju transportlīdzekļiem un velosipēdiem, attīstītu uzlādes un uzpildes infrastruktūru un atbalstītu lietotu bezemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību.

- (5) Sociālā klimata fonda regulas⁴ 2. panta 2. punktā ir sniegta pirmā un vienīgā Savienības mēroga transporta nabadzības definīcija, ko izmanto regulā. Saskaņā ar to “transporta nabadzība” ir *“personu un mājsaimniecību nespēja vai grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas vai tāda transporta piekļuves neesamība vai ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu”*.
- (6) Attiecībā uz Sociālā klimata fonda regulā iekļauto transporta nabadzības definīciju var noteikt šādas trīs dimensijas:
- (a) ekonomiskā pieejamība: personu un mājsaimniecību spēja atļauties privāto vai sabiedrisko transportu;
 - (b) transporta pieejamība: transporta pakalpojumu esība un biežums;
 - (c) pieklūstamība: personu un mājsaimniecību spēja saprātīgā laikā sasniegt būtiskus sociālekonomiskos pakalpojumus un aktivitātes.

Ceturta dimensija – “transporta sistēmas pienācīgums” – noder tam, lai raksturotu sistēmas izmantojamību, pat ja šis termins nav lietots oficiālajā definīcijā. “Pienācīgums” ietver dažādus papildu elementus, tādus kā transporta sistēmas uzticamība, piemērotība cilvēkiem, kuri to izmanto darbam un/vai aprūpes pienākumu veikšanai (piemēram, lai ceļotu uz darba vietu un no darba vietas un pārvadātu bērnus), drošums un drošība un tās pieejamība ārpus sastrēgumstundām, neraugoties uz to, vai tā ir bez šķēršļiem un informācija par ceļošanas iespējām ir plaši pieejama⁵.

- (7) Transporta nabadzības cēloņi ir saistīti ar zemiem ienākumiem un citiem sistēmiskiem šķēršļiem, piemēram, nav piekļuves ekonomiski pieejamiem mājokļiem darba vietas, izglītības iestāžu un pamatpakalpojumu tuvumā, ģeogrāfiska izolācija, nav vai ir ierobežoti pieejams sabiedriskais vai privātais transports vai ir īpašas sociālekonomiskas, demogrāfiskas un fiziskas iezīmes, kas ierobežo personu iespējas izmantot pienācīgus transporta pakalpojumus.
- (8) Saskaņā ar Komisijas pētījumu lielākie kopējie transporta izdevumi ir reģionos ar vidēju iedzīvotāju blīvumu, un tas, iespējams, ir saistīts ar lielāku svārstmigrāciju un to, ka ir jāveic vairāk braucieni no šīm teritorijām uz lielpilsētām (piemēram, lai dotos

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 (OV L 130, 16.5.2023.).

⁵ Sk. 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.

uz darbu vai iepirkties)⁶. Kā izklāstīts ES stratēģijā tālākajiem reģioniem⁷, transportam ir izšķirīga nozīme tālākajos reģionos – ES nomaļākajās teritorijās. Transporta nabadzība parasti īpaši būtiski ietekmē salas un tālākos reģionus, tai skaitā saistībā ar iedzīvotāju piekļuvi sociālekonomiskajiem pamatpakalpojumiem, lielo atkarību no gaisa un jūras pārvadājumiem, kā arī transporta veidu zemāku aizstājamību⁸.

- (9) *Eurostat* dati⁹ liecina, ka to cilvēku īpatsvars, kuri nevar atļauties automašīnu un kuriem ir nabadzības risks (ienākumi ir mazāki par 60 % no medianālā ekvivalentā ienākuma), 2023. gadā bija robežās no aptuveni 6% (5,5 % Itālijā, 6 % Kiprā un 6,2 % Maltā) līdz vairāk nekā 30 % (34,3 % Somijā, 34 % Rumānijā un 32,4 % Slovēnijā un Ungārijā). Situācija ievērojami atšķiras atkarībā no mājsaimniecības veida. 2023. gadā 12 dalībvalstīs automašīnu nevarēja atļauties vairāk nekā 30 % cilvēku ar apgādājamiem bērniem un zemiem ienākumiem (44,4 % Slovēnijā, 43,4 % Ungārijā).
- (10) Plašākā nozīmē personas vai mājsaimniecības ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, kuras var atļauties sabiedrisko vai privāto transportu, var uzskatīt par “pakļautām transporta nabadzības riskam”, ja transports veido ievērojamu daļu no to privātā budžeta (piemēram, vairāk nekā divas reizes pārsniedz valsts iedzīvotāju vidējo rādītāju).
- (11) Novērst un mazināt transporta nabadzību ir viena no Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) prioritātēm. Ar *TEN-T* infrastruktūru jānodrošina, lai bez problēmām varētu pārvietoties un piekļuve būtu visiem lietotājiem, it īpaši tiem, kuriem ir transporta nabadzība vai kuri ir neaizsargāti.
- (12) Komisijas ilgtermiņa redzējumā par Eiropas lauku apvidiem¹⁰ dalībvalstis un reģioni tiek aicināti izstrādāt ilgtspējīgas lauku mobilitātes stratēģijas ar vispārēju mērķi līdz 2040. gadam izveidot tādus lauku reģionus, kas ir “spēcīgāki, savienoti, izturētspējīgi un pārtikuši”. Šis redzējums prasa ieguldīt pūles, lai uzturētu un uzlabotu ekonomiski pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus un infrastruktūru, kā dzelzceļš, iekšējie ūdensceļi, autoceļi, uzlādes un degvielas uzpildes stacijas bezemisiju mobilitātes risinājumu atbalstam, veloceļi, multimodāla transporta savienojumi, t. sk. aktīvā mobilitāte, un tuvsatiksmes kuģošana un gaisa transporta savienojumi.

⁶ Eiropas Komisija, JRC tehniskais ziņojums, “Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions, an analysis of EU data and socioeconomic indicators”, 2022.

⁷ Eiropas Komisija, Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Cilvēki pirmajā vietā, ilgtspējīgas un iekļaujošas izaugsmes nodrošināšana, ES tālāko reģionu potenciāla atbrīvošana”, COM(2022) 198 final, 2022. gada 3. maijs.

⁸ Eiropas kontinentālajā daļā tuvos lidojumus var vieglāk nomainīt ar braucieniem ar vilcienu vai automašīnu nekā tālākos reģionos, sk. *TRAN* komitejas pasūtīto Eiropas Parlamenta pētījumu “Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies”, PE 759.311, 2025. gada marts, [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/en/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

- (13) Komisijas Eiropas rūpniecības politikas rīcības plānā autobūves nozarei¹¹ norādīts, ka sociālās nomas shēmas¹² var palīdzēt nodrošināt ekonomiski pieejamus un tīrus mobilitātes risinājumus neaizsargātiem transporta lietotājiem, un tās varētu finansēt no līdzekļiem, ko Sociālais klimata fonds mobilizēs laikā no 2026. līdz 2032. gadam. Turklāt koplietošanas bezvadītāja transportlīdzekļi, autonoma piepilsētas satiksme un tālvadāmi transportlīdzekļi var palīdzēt atrisināt “pirmās/pēdējās jūdzes” izaicinājumus nepietiekami apkalpotās kopienās¹³.
- (14) Komisija ir veicinājusi labas prakses apmaiņu starp dalībvalstīm attiecībā uz izmaksu ziņā lietderīgiem pasākumiem un investīcijām, kas jāiekļauj sociālajos klimata plānos¹⁴, kā arī par sabiedriskās apspriešanas rīkošanu¹⁵. Tā ir publicējusi norādījumu dokumentus, kas saistīti ar Sociālā klimata fonda apgūšanu¹⁶, kā arī ieteikumu kopumu ar labas prakses piemēriem attiecībā uz Sociālo klimata fondu, ko izstrādājusi Ekspertu grupas pilsētmobilitātes jautājumos Sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes apakšgrupa¹⁷.
- (15) Lai varētu noteikt politiskās prioritātes, galvenos atbalsta saņēmējus un uzraudzīt progresu politikas mērķu sasniegšanā, ļoti svarīgi ir apkopot datus par politikai būtiskiem rādītājiem. Šajā procesā var palīdzēt vairāki *Eurostat* izstrādāti rādītāji, kas ļauj salīdzināt rezultātus visā ES, pamatojoties uz esošiem rezultātu pārskatiem un monitoringa sistēmām, piemēram, sociālo rezultātu pārskatu¹⁸, kā arī citiem pierādījumiem, kas tiek iekļauti regulāros pārskatos par paveikto, īstenojot Padomes Ieteikumu par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos visiem¹⁹.
- (16) Eiropas Taisnīgas pārkārtošanās observatorija, kas sāks darboties 2026. gadā, veiks turpmākus pasākumus saskaņā ar Padomes Ieteikumu par to, kā nodrošināt taisnīgu

¹¹ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei”, COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹² Sk., piemēram, Francijas sociālā līzinga shēma 3.6.3. punktā: Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. *et al.*, “Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary”, *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>.

¹³ Sk. Eiropas Vides aģentūras 2022. gada Transporta un vides ziņojumu, <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022>.

¹⁴ Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. *et al.*, “Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary”, *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>.

¹⁵ Eiropas Komisija: Klimata politikas ģenerāldirektorāts, Gelibolyan, K., “Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans”, *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708>.

¹⁶ Eiropas Komisija, Komisijas paziņojums, “Guidance on the Social Climate Plans”, C(2025) 881 final, 2025. gada 5. marts, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

¹⁷ Pilsētmobilitātes ekspertu grupas Sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes apakšgrupa, 2024. gada 10. jūnijs, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

pārkārtošanos uz klimatneitralitāti²⁰, un tās mērķis ir stiprināt pierādījumu bāzi par zaļās pārkārtošanās taisnīguma aspektiem. Observatorija izstrādās un salīdzinās attiecīgos datus, izstrādās standartizētus rādītājus, apkopos paraugpraksi un atvieglos datu apmaiņu par attiecīgajām tendencēm un politiku, tai skaitā par transporta nabadzību un neaizsargātām grupām.

- (17) Tā kā transporta nabadzība ir saistīta ar dažādām politikas jomām, to nevar risināt izolēti. Izstrādājot neaizsargātām grupām paredzētus pasākumus, ir ļoti būtiski izmantot starpnozaru pieeju, piemēram, sasaistot sociālo mājokļu attīstību ar pienācīgas, ekonomiski pieejamas un ilgtspējīgas transporta infrastruktūras nodrošināšanu.

AR ŠO DALĪBVALSTĪM IESAKA RĪKOTIES ŠĀDI.

Iedaļa. Stratēģiskas pieejas izstrāde transporta nabadzības apkarošanai un novēršanai

1. Transporta nabadzības jautājumu integrēt valsts vai reģiona līmenī esošajās nabadzības novēršanas un nozaru (piemēram, enerģētikas) stratēģijās ar skaidri definētiem un izmērāmiem mērķiem, izmantojamiem īstenošanas plāniem ar atskaites punktiem, skaidriem pienākumiem un ilgtermiņā pietiekamiem resursiem. Vispārējam mērķim jābūt transporta nabadzības novēršanai un mazināšanai, vienlaikus ņemot vērā vides apsvērumus un saskaņotos klimata mērķus, kā arī ekonomisko dzīvotspēju. Iedvesmu var smelties no procesa, kurš izklāstīts Regulā (ES) 2023/955, ar ko izveido Sociālo klimata fondu, no Padomes Ieteikuma par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, kā arī no pamatnostādņem par ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu izstrādi²¹, un tiekties panākt saskaņotību ar tiem. Šajā procesā ir šādi svarīgi soļi:
 - (a) apzināt transporta nabadzības skartās neaizsargātās grupas, izejot no pieejamajiem datiem un transporta nabadzības pamatcēloņa(-ņiem) valstu teritorijās un ņemot vērā visas transporta nabadzības dimensijas;
 - (b) apzināt un analizēt problēmas un veikt starpnozaru plānošanu, iesaistot ieinteresētās personas un sabiedrību, ar īpašu uzsvāru uz reģionālajām un vietējām pašvaldībām un pārstāvjiem, izmantojot visaptverošas un pārredzamas sabiedriskās apspriešanas un ieinteresēto personu iesaistes procesu, visos posmos aktīvi iesaistot mērķgrupas;
 - (c) noteikt piemērotus pasākumus un investīcijas, kas sasaistīti ar izmērāmiem atskaites punktiem, mērķrādītājiem un termiņiem transporta nabadzības pakāpeniskai izskaušanai, izmantojot pasākumu un reformu distributīvās ietekmes novērtējumus²²;

²⁰ Padomes Ieteikums (2022. gada 16. jūnijs) par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti (2022/C 243/04), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

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

²² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, "Labāka dalībvalstu rīcībpolitiku distributīvās ietekmes novērtēšana",

- (d) īstenot pasākumus un investīcijas un publiski uzraudzīt to īstenošanu; novērtēt progresu, pamatojoties uz vairākiem snieguma rādītājiem, un vajadzības gadījumā pielāgot politiku, ja vajadzīgs, izmantojot attiecīgi esošus pārvaldības procesus, rezultātu pārskatus un rādītājus.
2. Nodrošināt saskaņotību un sinerģiju ar īstenošanu un regulāru progresa pārskatīšanu saskaņā ar Padomes Ieteikumu par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti. Izstrādājot minimālā ienākuma atbalsta saņēmēju iekļaušanas plānus²³, ņemt vērā transporta vajadzības.
 3. Nodrošināt saskaņotību ar plānotajiem pasākumiem un investīcijām un saistībām saskaņā ar dažādām saistītajām programmām un plāniem, piemēram, atveseļošanas un noturības plāniem, kohēzijas politikas programmām, taisnīgas pārkārtošanās teritoriālajiem plāniem, nacionālajiem enerģētikas un klimata plāniem, ilgtermiņa ēku stratēģijām un nacionālajiem ēku renovācijas plāniem, kā arī sociālajiem klimata plāniem.
 4. Dot iespējas vietējiem un reģionālajiem dalībniekiem rīkoties un stiprināt to spēju noteikt, izstrādāt un īstenot piemērotus pasākumus un investīcijas, nodrošinot piekļuvi apmācībai, rīkiem un atbilstīgiem resursiem. Šiem dalībniekiem ir izšķiroša nozīme, lai varētu izstrādāt risinājumus, kas atbilst to kopienu īpašajām vajadzībām un nodrošināt efektīvu īstenošanu vietējā līmenī.
 5. Dalīties ar paraugpraksi, gūto pieredzi un informāciju par pasākumu ietekmi uz dažādām neaizsargātām grupām, lai palīdzētu citam no cita mācīties un uzlabotu intervences pasākumu efektivitāti visā ES, tai skaitā sniedzot pienesumu gaidāmajā Eiropas Taisnīgas pārkārtošanās observatorijā.

II iedaļa. Politikas plānošana

6. Noteikt, kādā līmenī ekonomiski pieejama transporta piekļūstamība ir uzskatāma par pietiekamu katrā reģionā, kā arī vietējā līmenī, nodrošinot, ka būtisku sociālekonomisko pakalpojumu telpiskais sadalījums ir saskaņots ar nodrošinātajām transporta iespējām un infrastruktūru.

COM(2022) 494 final, 2022. g. 28. sept., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709>.

²³ Padomes Ieteikums (2023. gada 30. janvāris) par adekvātu minimālo ienākumu, kas nodrošina aktīvu iekļaušanu (2023/C 41/01).

7. Balstoties uz Komisijas un ESAO Starptautiskā transporta foruma kopīgi izstrādāto piekļūstamības sistēmu, kuras pamatā ir i) piekļūstamība, kas definēta kā kopējais galamērķu skaits, kuri sasniedzami noteiktā laikā, ii) tuvums, kas definēts kā kopējo galamērķu skaits noteiktā attālumā, un iii) transporta sniegums, ko uzskata par attiecību starp piekļūstamību un tuvumu, salīdzinot sasniedzamo iedzīvotāju skaitu ar tuvējo iedzīvotāju skaitu²⁴. Lai noteiktu infrastruktūras investīciju prioritātes, ņemt vērā multimodālus braucienus, piemēram, autobuss–vilciens. Ņemot vērā arī transporta ekonomiskās pieejamības aspektus, novērtēt, vai jāuzlabo vai jāpaplašina esošā infrastruktūra vai jābūvē jauna infrastruktūra, jāuzlabo multimodālā savienotība (piemēram, veloceļi, kas ved uz dzelzceļa stacijām, vai ar dzelzceļa stacijām savienojšie autobusu maršruti).
8. Pilsētu un piepilsētu teritorijās atbalstīt vietējās pašvaldības un mudināt tās, sagatavojot un īstenojot ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, risināt transporta nabadzības problēmu. Apsvērt līdzīgu pieeju izmantošanu mobilitātes risinājumu plānošanai lauku un attālos reģionos, kas nav iekļauti ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos.
9. Apsvērt iespēju novērst būtisku datu trūkumu, regulāri un sistemātiski vācot datus²⁵ un darot rezultātus publiski pieejamus valsts datu platformās dažādos valdības līmeņos. Apsvērt iespēju izstrādāt un izmantot dezagregētus rādītājus un datus, arī pēc dzimuma un ienākumiem, kopā ar ģeotelpiskajiem rādītājiem (sk. I pielikumā dotos piemērus), vismaz NUTS3²⁶ līmenī, apverot transporta tīklu pieejamības un piekļūstamības dimensiju (būtisko sociālekonomisko pakalpojumu atrašanās vieta).
10. Maksimāli palielināt pieejamā valsts finansējuma un ES finansēšanas instrumentu efektivitāti, lai finansētu transporta infrastruktūru un transporta pakalpojumus, kas novērš transporta nabadzību, vienlaikus veicinot ilgtspējīgu mobilitāti visā ES. Šajā kontekstā izvērtēt pieejamos resursus, investīciju grafiku, vietējo iedzīvotāju vajadzības un dažādu transporta veidu izmaksas un ieguvumus.

²⁴ 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, [Inforegio: "Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail"](#). Attiecībā uz autotransportu sk. Eiropas Komisija, "Road Transport Performance in Europe", 2018, [Inforegio: "Road transport performance in Europe"](#).

²⁵ Šajā sakarā svarīgi elementi ir, piemēram: sabiedriskā transporta pieturu atrašanās vieta un sabiedriskā transporta kustības grafiki (savienojumu biežums), svārstmigrācijas laiki, pamatojoties uz reāllaika datiem (it īpaši satiksmes plūsmas maksimumstundās), biežākie braucieni vietējā līmenī, dati par ceļu tīklu, dati par automobiļu īpašniekiem, velosipēdistiem un gājējiem paredzēta infrastruktūra, kā arī dati par būtisko sociālekonomisko pakalpojumu atrašanās vietu. Ideālā gadījumā datiem būtu jāsniedz informācija par visu transporta veidu tendencēm, kā arī par konkrēta transporta veida izvēles iemesliem ģeogrāfiskā apgabalā un par transporta veidu integrācijas līmeni (multimodalitāte).

²⁶ NUTS 3 reģions ir teritoriālā vienība, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1059/2003 (2003. gada 26. maijs) par kopējas statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas (NUTS) izveidi.

11. Sadarboties ar citām dalībvalstīm, lai saskaņotu datu vākšanas politiku un transporta iespēju piedāvājumu pāri valstu robežām, jo īpaši neaizsargātiem transporta lietotājiem, kā arī, lai mudinātu ieinteresētās personas sniegt ieguldījumu arī pāri robežām.

III iedaļa. Politikas izstrāde

12. Par prioritāti noteikt pasākumus, kas atbalsta personas un mājsaimniecības, kuras transporta nabadzība skar visvairāk, pamatojoties uz padziļinātiem novērtējumiem par attiecīgo pasākumu un rīcībpolitiku distributīvo ietekmi.
13. Mērķtiecīgi atbalsta pasākumi var, piemēram, koncentrēties uz mājsaimniecībām ar zemiem vai vidēji zemiem ienākumiem nepietiekami apkalptos ģeogrāfiskajos apgabalos, vienlaikus neatstājot novārtā neaizsargātas grupas pārticīgākos apgabalos, piemēram, lielpilsētās. Vēl viena pieeja ir atbalstu koncentrēt uz īpašām neaizsargātu cilvēku kategorijām, it sevišķi tiem, kuri ir atkarīgi no motorizētajiem transportlīdzekļiem uz fosilās degvielas bāzes un kuriem nav piekļuves ekonomiski pieejama un pienācīga publiskā transporta risinājumiem vai kuru apvidū šādu pakalpojumu pieejamība ir ierobežota. Vēl viena iespēja ir sabiedriskā transporta sistēmas (pieejama visiem) uzlabojumus apvienot ar neaizsargātām grupām samazinātām sabiedriskā transporta cenām vai vaučeriem (sk. II pielikumu, kurā piemēram norādīti daži pasākumi un investīcijas, kā arī Komisijas Norādījumus par sociālajiem klimata plāniem). Tādējādi kopējo transporta piedāvājumu var uzlabot, dodot labumu visiem, kā arī vieglāk iespējams panākt apjomradītus ietaupījumus.
14. Gādāt, lai pasākumi neattiektos tikai uz cilvēkiem ar automašīnām vai velosipēdiem, bet iekļautu arī vietējās transporta nozares un transporta infrastruktūras dekarbonizāciju. Pievērsties visiem mobilitātes veidiem: multimodālam sabiedriskajam transportam, kā arī jauniem pakalpojumiem, kuru pamatā ir kopbraukšana, automobiļu (t. sk., iespējams, autonomo transportlīdzekļu) koplietošana un koplietošanas mobilitātes pakalpojumi, arī mikromobilitāte, pakalpojumi pēc pieprasījuma un aktīva mobilitāte (iešana kājām un braukšana ar velosipēdu).
15. Balstīties uz labo praksi un rīcības prioritātēm, kas izklāstītas nesenajā Komisijas Paziņojumā par uzņēmumu autoparku dekarbonizāciju²⁷, kas var paātrināt uzņēmumu bezemisiju transportlīdzekļu apgrozību un tādējādi atbalstīt plaša lietotu automobiļu tirgus parādīšanos.

²⁷ COM(2025) 96 final.

16. Apsvērt iespēju neaizsargātiem transporta lietotājiem un neaizsargātiem mikrouzņēmumiem dot piekļuvi jauniem un lietotiem bezemisiju transportlīdzekļiem, pateicoties tādiem pasākumiem kā sociālā līzings shēmas, apvienojumā ar uzlādes infrastruktūras izvēšanu. Izstrādājot bezemisiju transportlīdzekļu nomas vai līzings shēmas neaizsargātām grupām, varētu ņemt vērā tādus faktorus kā ienākumu līmenis, esošu sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes pakalpojumu piekļūstamība un pieejamība un vidējais svārstmigrācijā pavadītais laiks un attālums.
17. Veicināt visilgtspējīgākā pieejamā transporta veida izmantošanu, vienlaikus nodrošinot, ka tas atbilst mērķgrupu ikdienas vajadzībām. Piešķirt prioritāti sabiedriskajam transportam, nevis neaktīvai individuālai mobilitātei, samazinot atkarību no privātiem automobiļiem. Palīdzēt uzlabot sabiedriskā transporta savienojumus pilsētu teritorijās, kā arī savienojumu ar lauku, perifērajiem un attāliem reģioniem. Koncentrējoties uz to, lai nekavējoties atbalstītu transporta nabadzībā esošas grupas, vienlaikus arī izstrādāt politiku, kurā ņemtas vērā plašākas transporta vajadzības. Tas ne tikai risinās transporta nabadzības problēmu, bet uzlabos savienotību vispār, samazinās CO₂ un gaisa piesārņotāju emisijas, sastrēgumus, negadījumus un troksni un nodrošinās dzīvotspējīgu alternatīvu visām iedzīvotāju grupām.
18. Palielināt masveida kolektīvā transporta aptvēruma teritorijas, to apvienojot ar autobusiem, kā arī ar piepilsētas autobusu pārvadājumiem pēc pieprasījuma, koplietošanas mobilitātes risinājumiem (piemēram, koplietošanas transportlīdzekļiem, elektriskajiem velosipēdiem, elektriskajiem motorolleriem, kā arī autonomajiem koplietošanas transportlīdzekļiem, un kopbraukšanu, koplietojot automobiļus), mobilitāti kā pakalpojumu un aktīvo mobilitāti.
19. Attiecībā uz vietējā un reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kas nav komerciāli dzīvotspējīgi, apsvērt pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu, t. sk. piemērotu kompensāciju transporta uzņēmumiem, lai nodrošinātu pakalpojumu pienācīgu sniegšanu, kas atbilst sabiedrisko pakalpojumu vajadzībai²⁸. Attiecībā uz nepietiekami apkalpotām teritorijām apsvērt atbalsta piešķiršanu pakalpojumiem pēc pieprasījuma, tādiem kā kolektīvais autotransports vai koplietošanas taksometri, it īpaši mazapdzīvotās teritorijās. Veicināt transporta uzņēmumu ienākšanu tirgū, samazinot administratīvos vai citus juridiskos šķēršļus pakalpojumu sniegšanai, lai paplašinātu izvēles iespējas, uzlabotu piekļūstamību un samazinātu cenas lietotājiem, sevišķi neaizsargātiem.
20. Ekonomiski pieejama un efektīva transporta nodrošināšanai nepietiekami apkalpotās vietās un pirmās un pēdējās jūdzes izaicinājumu risināšanai apsvērt iespēju eksperimentāli izmantot autonomus koplietošanas transportlīdzekļus, autonomus

²⁸ Ņemot vērā Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, kura iedibina konkursa procedūras obligātas rīkošanas principu attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem sauszemes transportā.

piepilsētas autobusus un tālvadāmus transportlīdzekļus, arī gādājot, lai darbotos piemēroti juridiskie nosacījumi, kas ļauj šādus pasākumus sniegt.

21. Veicināt velosipēdu, elektrisko velosipēdu un tamlīdzīgu mikromobilitātes risinājumu plašāku izmantošanu, kā arī iešanu kājām (ar gājēju infrastruktūru). Izveidot drošu, aizsargātu un ērtu velosipēdu infrastruktūras tīklu, t. sk. velosipēdu stāvvietas un tamlīdzīgus pasākumus (piemēram, velosipēdu koplietošanas sistēmas), kas teritorijas ar zemiem ienākumiem savienotu ar relevantiem galamērķiem. Apsvērt velosipēdu, elektrisko velosipēdu un kravas velosipēdu iegādes vai līzīngā subsidēšanu, lai atbalstītu transporta lietotājus ar zemiem ienākumiem.
22. Gādāt, lai dzimumu līdztiesība²⁹, iekļautība un sabiedriskā transporta un koplietošanas mobilitātes pakalpojumu ekonomiskā pieejamība un piekļūstamība, t. sk. pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, būtu integrētas politikas izstrādes un īstenošanas procesā. Ņemt vērā to, ka dažādām sociālajām grupām, jo īpaši cilvēkiem, kuri nevar atļauties savu automašīnu, un cilvēkiem ar aprūpes pienākumiem, ir kompleksāki mobilitātes modeļi (piemēram, vairāku transporta veidu izmantošana) un vajadzības. Vienmēr apsvērt sabiedriskā transporta vai aktīvas mobilitātes risinājumu nodrošināšanu, lai varētu nokļūt lielākajās darba vietās, jo īpaši vietās, kas nodrošina darbu ievērojamam skaitam cilvēku ar zemiem ienākumiem.
23. Atbalstīt pasākumus un investīcijas transporta jomā ar plaši pieejamu pienācīgu digitālo infrastruktūru, jo īpaši attālos un lauku reģionos. Ieviest inovatīvus pakalpojumus (ja iespējams), piemēram, mobilitātes budžetu, kas tiek nodrošināts, izmantojot mobilitātes kā pakalpojuma lietotnes vai digitālos makus, lai sniegtu mērķtiecīgu atbalstu neaizsargātiem lietotājiem. Papildināt digitālos risinājumus ar nedigitālām alternatīvām, lai informācija un pakalpojumi būtu pieejami arī lietotājiem ar nepietiekamu digitālo prasmi vai ierobežotu piekļuvi internetam. Atvieglot tādu transporta pakalpojumu attīstību un pieejamību, kas izmanto digitālo tehnoloģiju, lai sniegtu plašas pārvietošanās izvēles iespējas un samazinātu gaidīšanas laiku, ceļā pavadīto laiku vai transporta izmaksas.
24. Vairo izpratni par visiem pasākumiem ar mērķi mazināt transporta nabadzību, izmantojot piemērotus saziņas kanālus, lai paredzētie atbalsta saņēmēji būtu informēti par transporta nabadzības mazināšanas pasākumiem un tiktu mudināti tos izmantot. Uzrunāt pilsoniskās sabiedrības organizācijas, jo īpaši tās, kas pārstāv transporta nabadzības riskam pakļautās grupas, lai tās iesaistītu izpratnes veicināšanas kampaņās. Censties mainīt sabiedrības attieksmi pret ilgtspējīgu

²⁹ Valsts iestādēm un transporta nozares ieinteresētajām personām to īstenot praksē var palīdzēt praktiski instrumenti, piemēram, rokasgrāmata par līdztiesības aspekta integrēšanu transporta jomā. Eiropas Komisija: Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, "Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport", *Eiropas Savienības Publikāciju birojs*, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729>.

transportu, padarot šādus risinājumus pieņemamākus un piekļūstamākus valsts mērogā.

Briselē, 22.5.2025

*Komisijas vārdā –
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komisijas loceklis*

APSTIPRINĀTA KOPIJA
Generālsekretāra vārdā –

Martine DEPREZ
Direktors
Lēmumu pieņemšana un koleģialitāte
EIROPAS KOMISIJA