

V Bruseli 22. mája 2025
(OR. en)

9304/25

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 22. mája 2025

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: C(2025) 3068 final

Predmet: ODPORÚČANIE KOMISIE
z 22. 5. 2025
o dopravnej chudobe: zabezpečenie cenovo dostupnej, prístupnej a spravodlivej mobility

Delegáciám v prílohe zasielame dokument C(2025) 3068 final.

Príloha: C(2025) 3068 final



V Bruseli 22. 5. 2025
C(2025) 3068 final

ODPORÚČANIE KOMISIE

z 22. 5. 2025

o dopravnej chudobe: zabezpečenie cenovo dostupnej, prístupnej a spravodlivej mobility

ODPORÚČANIE KOMISIE

z 22. 5. 2025

o dopravnej chudobe: zabezpečenie cenovo dostupnej, prístupnej a spravodlivej mobility

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292,

keďže:

- (1) V zásade 20 Európskeho piliera sociálnych práv¹ sa stanovuje, že každý má právo na prístup k základným službám vrátane dopravy a že podpora prístupu k takýmto službám by mala byť dostupná pre tých, ktorí ju potrebujú. Doprava takisto umožňuje prístup k ďalším činnostiam, ktoré majú zásadný význam pre aktívnu účasť v spoločnosti a na trhu práce, ako je zamestnanie, zdravotná starostlivosť a vzdelávanie. V tejto súvislosti je dopravná chudoba čoraz väčším problémom, najmä pre zraniteľné skupiny, pretože ohrozuje prístup k týmto službám, a tým prispieva k sociálnemu vylúčeniu.
- (2) V Kompase konkurencieschopnosti² sa uvádza, že predpokladom konkurencieschopnosti EÚ je primeraná dopravná infraštruktúra, ktorá podporuje najmä logistiku, výrobu včas a mobilitu osôb, tovaru a služieb. Z výskumu tiež vyplýva, že doprava zohráva dôležitú úlohu pri podpore hospodárskeho rozvoja, blahobytu a sociálnej spravodlivosti tým, že podporuje prístup ku kvalitným pracovným miestam, a to aj pre osoby ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením a určité zraniteľné skupiny spoločnosti³. Môže prispievať k posilneniu medzigeneračnej spravodlivosti a solidarity.
- (3) Sociálno-klimatický fond bol zriadený na riešenie a zmiernenie potenciálnych negatívnych distribučných vplyvov rozšírenia pokrytia trhov EÚ s uhlíkom o budovy a cestnú dopravu prostredníctvom nového systému obchodovania s emisiami (ďalej len „systém ETS2“) v súlade so smernicou 2003/87/ES. Očakáva sa, že v rokoch 2026 až 2032 sa v rámci Sociálno-klimatického fondu zmobilizuje 86,7 miliardy EUR na podporu zraniteľných domácností, používateľov dopravy a mikropodnikov, ktoré sú energetickou a dopravnou chudobou obzvlášť postihnuté. Na získanie prístupu k tomuto financovaniu musia členské štáty predložiť svoje národné sociálno-klimatické plány do 30. júna 2025 a uspokojivo dosiahnuť príslušné míľniky a ciele. Cieľom tohto odporúčania je podporiť členské štáty v ich práci.

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

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

³ [Economic Perspectives on Transport and Equality](#) (Ekonomické perspektívy v oblasti dopravy a rovnosti) (OECD, 2011); [Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers](#) (Štúdia o sociálnom rozmere budúceho dopravného systému EÚ, pokiaľ ide o používateľov a cestujúcich) (EÚ, 2022).

- (4) Členské štáty môžu využiť Sociálno-klimatický fond na podporu štrukturálnych opatrení a investícií v záujme zlepšenia energetickej efektívnosti a dekarbonizácie budov a na podporu riešení v oblasti čistej mobility za predpokladu, že tieto iniciatívy sú zamerané predovšetkým na zraniteľné domácnosti, mikropodniky alebo používateľov dopravy. Medzi oprávnené opatrenia a investície v oblasti dopravy patrí stimulovanie využívania cenovo dostupnej a prístupnej verejnej dopravy, podpora súkromných a verejných subjektov vrátane družstiev pri rozvoji a poskytovaní udržateľnej mobility na požiadanie, služieb spoločnej mobility a možností aktívnej mobility, uľahčenie prístupu k vozidlám s nulovými emisiami a k bicyklom, rozvoj nabíjacej a čerpacej infraštruktúry a podpora rozvoja trhu s jazdenými vozidlami s nulovými emisiami.
- (5) V článku 2 ods. 2 nariadenia o Sociálno-klimatickom fonde⁴ sa na účely uvedeného nariadenia zaviedlo prvé a jediné celouijné vymedzenie pojmu dopravná chudoba. Vzťahuje sa na „*neschopnosť alebo ťažkosti jednotlivcov a domácností hradiť náklady na súkromnú alebo verejnú dopravu, alebo ich nedostatočný či obmedzený prístup k doprave potrebnej pre ich prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a činnostiam, a to s prihliadnutím na vnútroštátny a priestorový kontext*“.
- (6) Pokiaľ ide o vymedzenie pojmu dopravná chudoba, ako je uvedené v nariadení o Sociálno-klimatickom fonde, možno identifikovať tieto tri rozmery:
- a) cenová dostupnosť: schopnosť jednotlivcov a domácností dovoliť si súkromnú alebo verejnú dopravu z hľadiska ceny;
 - b) dostupnosť dopravy: existencia a frekvencia dopravných služieb;
 - c) prístupnosť: schopnosť jednotlivcov a domácností mať prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a aktivitám v primeranom čase.
- Štvrtý rozmer, „primeranosť dopravného systému“, je užitočný na opis použiteľnosti systému, aj keď nie je súčasťou oficiálneho vymedzenia pojmu. „Primeranosť“ zahŕňa rôzne ďalšie prvky, ako je spoľahlivosť, vhodnosť pre ľudí, ktorí tento systém využívajú na pracovné a/alebo opatrovateľské povinnosti (ako je cestovanie na pracovisko a z pracoviska a preprava detí), bezpečnosť a ochrana dopravného systému a jeho dostupnosť mimo základných dopravných hodín, či je bezbariérový a či sú informácie o možnostiach cestovania široko dostupné⁵.
- (7) Príčiny dopravnej chudoby vyplývajú z nízkych príjmov a iných systémových prekážok, ako je nedostatočný prístup k cenovo dostupnému bývaniu v blízkosti pracoviska, vzdelávacích zariadení a základných služieb, geografická izolácia, absencia alebo obmedzená dostupnosť verejnej alebo súkromnej dopravy alebo špecifické sociálno-ekonomické, demografické a fyzické charakteristiky, ktoré obmedzujú možnosti jednotlivcov využívať primerané dopravné služby.
- (8) Podľa štúdie Komisie sú celkové výdavky na dopravu najvyššie v oblastiach so strednou hustotou obyvateľstva, pravdepodobne v dôsledku väčšieho podielu dochádzania za prácou a väčšieho počtu ciest z týchto oblastí do miest (napr. za prácou

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/955 z 10. mája 2023, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond a mení nariadenie (EÚ) 2021/1060 (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023).

⁵ Ako je zahrnuté v dokumente: Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre zamestnanosť, sociálne záležitosti a začlenenie, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. a kol., záverečná správa, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Dopravná chudoba: definície, ukazovatele, determinanty a stratégie zmiernovania), október 2024.

alebo nákupmi)⁶. Ako sa uvádza v stratégii EÚ pre najvzdialenejšie regióny⁷, doprava zohráva kľúčovú úlohu pre najvzdialenejšie regióny, najodľahlejšie časti EÚ. Dopravnou chudobou sú zvyčajne zvlášť postihnuté ostrovy a najvzdialenejšie regióny, a to aj pokiaľ ide o prístup obyvateľov k základným sociálno-ekonomickým službám, vysokú závislosť od leteckej a námornej dopravy a nižšiu nahraditeľnosť druhov dopravy⁸.

- (9) Z údajov Eurostatu⁹ vyplýva, že podiel obyvateľov, ktorí si nemôžu dovoliť auto a sú ohrození chudobou (pod 60 % mediánu ekvivalentného príjmu), sa v roku 2023 pohyboval od približne 6 % (5,5 % v Taliansku, 6 % na Cypre a 6,2 % na Malte) do viac ako 30 % (34,3 % vo Fínsku, 34 % v Rumunsku a 32,4 % na Slovensku a v Maďarsku). Situácia sa výrazne líši v závislosti od typu domácnosti. V 12 členských štátoch si v roku 2023 viac ako 30 % obyvateľov s nezaopatrenými deťmi a nízkym príjmom nemohlo dovoliť auto (44,4 % na Slovensku, 43,4 % v Maďarsku).
- (10) V širšom zmysle možno jednotlivcov alebo domácnosti s nízkymi a nižšími strednými príjmami, ktoré si môžu dovoliť verejnú alebo súkromnú dopravu, považovať za „ohrozené dopravnou chudobou“, ak doprava predstavuje významný podiel ich súkromného rozpočtu (napríklad viac ako dvojnásobok mediánu obyvateľstva krajiny).
- (11) Predchádzanie dopravnej chudobe a jej zmierňovanie je jednou z priorit transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Infraštruktúra TEN-T musí zabezpečiť plynulú mobilitu a dostupnosť pre všetkých používateľov, najmä tých, ktorí sú vystavení dopravnej chudobe alebo zraniteľnosti.
- (12) Komisia vo svojej dlhodobej vízii pre vidiecke oblasti EÚ¹⁰ vyzýva členské štáty a regióny, aby vypracovali udržateľné stratégie v oblasti vidieckej mobility s celkovým cieľom vytvoriť „silnejšie, prepojené, odolné a prosperujúce vidiecke oblasti do roku 2040“. Táto vízia si vyžaduje úsilie o zachovanie a zlepšenie cenovo dostupných služieb verejnej dopravy a infraštruktúru, ako sú železnice, vnútrozemské vodné cesty, cesty, nabíjacie a čerpacie stanice, a to s cieľom podporiť riešenia mobility s nulovými emisiami, cyklistické cesty, multimodálne spojenia vrátane aktívnej mobility a dopravné spojenia príbrežnej námornej a leteckej dopravy.

⁶ Európska komisia, technická správa JRC, *Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions* (Energetická chudoba, dopravná chudoba a životné podmienky), analýza údajov a sociálno-ekonomických ukazovateľov EÚ, 2022.

⁷ Európska komisia, Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Ľudia na prvom mieste, zabezpečenie udržateľného a inkluzívneho rastu a využívanie potenciálu najvzdialenejších regiónov EÚ [COM(2022) 198 final, 3.5.2022].

⁸ Na európskom kontinente sa lety na krátku vzdialenosť dajú nahradiť jazdou vlakom alebo autom ľahšie ako v najvzdialenejších regiónoch; pozri štúdiu Európskeho parlamentu, ktorú si vyžiadala výbor TRAN, *Transport and tourism in outermost regions assessing mobility poverty and the effects of new climate policies* (Doprava a cestovný ruch v najvzdialenejších regiónoch: posúdenie chudoby v oblasti mobility a účinkov nových politík v oblasti klímy), PE 759.311, marec 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=li_vcon.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) Ako sa uvádza v Odvetvovom akčnom pláne Komisie pre európsky automobilový priemysel¹¹, systémy sociálneho lízingu¹² môžu pomôcť poskytnúť cenovo dostupné riešenia v oblasti čistej mobility pre zraniteľných používateľov dopravy a mohli by sa financovať z prostriedkov, ktoré sa v rámci Sociálno-klimatického fondu zmobilizujú v rokoch 2026 až 2032. Spoločné autonómne vozidlá, autonómne kyvadlové vozidlá a diaľkovo ovládané vozidlá môžu navyše prispieť k riešeniu problémov prvého/posledného úseku pre komunity s nedostatočnými službami¹³.
- (14) Komisia uľahčila výmenu osvedčených postupov medzi členskými štátmi o nákladovo efektívnych opatreniach a investíciách, ktoré sa majú zahrnúť do sociálno-klimatických plánov¹⁴, a o vedení verejných konzultácií¹⁵. Uverejnila usmerňovacie dokumenty týkajúce sa vykonávania Sociálno-klimatického fondu¹⁶, ako aj súbor odporúčaní s osvedčenými postupmi pre Sociálno-klimatický fond, ktoré sformulovala podskupina pre verejnú dopravu a spoločnú mobilitu expertnej skupiny pre mestskú mobilitu¹⁷.
- (15) Zber údajov o ukazovateľoch relevantných pre politiku je rozhodujúci pre stanovenie priorít politiky, určenie hlavných príjemcov a monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov politiky. Tento proces môže podporiť niekoľko ukazovateľov, ktoré vypracoval Eurostat a ktoré môžu umožniť porovnávanie výsledkov v rámci EÚ, pričom sa bude vychádzať z existujúcich hodnotiacich tabuliek a monitorovacích rámcov, ako je napríklad sociálny prehľad¹⁸, ako aj z ďalších dôkazov, ktoré sa zdieľajú v rámci pravidelných preskúmaní pokroku pri vykonávaní odporúčania Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie pre všetkých¹⁹.

¹¹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel [COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52025DC0095>].

¹² Pozri napríklad francúzsky systém sociálneho lízingu v oddiele 3.6.3 publikácie Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre oblasť klímy, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. a kol., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora vykonávania Sociálno-klimatického fondu – Poznámka o osvedčených postupoch pre nákladovo efektívne opatrenia a investície – Zhrnutie), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>.

¹³ Pozri *Transport and Environment Report 2022* (Správa o doprave a životnom prostredí z roku 2022), ktorú vypracovala Európska environmentálna agentúra, <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022>.

¹⁴ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre oblasť klímy, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. a kol., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* (Podpora vykonávania Sociálno-klimatického fondu – Poznámka o osvedčených postupoch pre nákladovo efektívne opatrenia a investície – Zhrnutie), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>.

¹⁵ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre oblasť klímy a Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans* (Podpora vykonávania Sociálno-klimatického fondu – Poznámka o osvedčených postupoch verejnej konzultácie k sociálno-klimatickým plánom), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708>.

¹⁶ Európska komisia, Oznámenie Komisie Usmernenie k sociálno-klimatickým plánom [C(2025) 881 final, 5.3.2025, <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1597/oj>].

¹⁷ Podskupina pre verejnú dopravu a spoločnú mobilitu expertnej skupiny pre mestskú mobilitu, 10. 6. 2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

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

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

- (16) Európske stredisko pre monitorovanie spravodlivej transformácie, ktoré bude uvedené do prevádzky v roku 2026, nadväzuje na odporúčanie Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo²⁰ a jeho cieľom je posilniť dôkazovú základňu o aspektoch spravodlivosti zelenej transformácie. Stredisko bude vyvíjať a zhromažďovať príslušné údaje, vypracúvať štandardizované ukazovatele, zhromažďovať osvedčené postupy a uľahčovať výmenu údajov o príslušných trendoch a politikách vrátane dopravnej chudoby a zraniteľných skupín.
- (17) Chudobu v doprave nemožno vzhľadom na jej prepojenie s rôznymi oblasťami politiky riešiť izolovane. Pri vypracúvaní opatrení zameraných na zraniteľné skupiny má zásadný význam prijatie medziodvetvového prístupu, napríklad prepojením rozvoja sociálneho bývania s poskytovaním primeranej, cenovo dostupnej a udržateľnej dopravnej infraštruktúry,

TÝMTO ODPORÚČA ČLENSKÝM ŠTÁTOM:

Oddiel I – Rozvoj strategického prístupu k boju proti dopravnej chudobe a k jej predchádzaniu

1. Začleniť dopravnú chudobu do existujúcich stratégií boja proti chudobe a odvetvových (napr. energetických) stratégií na vnútroštátnej a regionálnej úrovni s jasne vymedzenými a merateľnými cieľmi, vykonateľnými implementačnými plánmi s míľnikmi, jasnou zodpovednosťou a primeranými dlhodobými zdrojmi. Celkovým cieľom by malo byť predchádzanie dopravnej chudobe a jej znižovanie pri súčasnom rešpektovaní životného prostredia a dohodnutých klimatických cieľov, ako aj ekonomickej životaschopnosti. Je možné inšpirovať sa procesom stanoveným v nariadení (EÚ) 2023/955 na účely vypracovania národných sociálno-klimatických plánov v rámci Sociálno-klimatického fondu, v odporúčaní Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo, ako aj v usmerneniach na vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility²¹, a snažiť sa o súlad s ním. Dôležité kroky v tomto procese sú:
 - a) identifikácia zraniteľných skupín postihnutých dopravnou chudobou, a to na základe dostupných údajov a základných príčin dopravnej chudoby na území jednotlivých štátov, pričom sa zohľadnia všetky rozmery dopravnej chudoby;
 - b) identifikácia a analýza problémov a realizácia interdisciplinárneho plánovania so zapojením zainteresovaných strán a verejnosti, s osobitným dôrazom na regionálne a miestne orgány a zástupcov, s využitím komplexného a transparentného procesu verejných konzultácií a zapojenia zainteresovaných strán, s aktívnym zapojením cieľových skupín vo všetkých fázach;

²⁰ Odporúčanie Rady zo 16. júna 2022 o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo (2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004).

²¹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en?prefLang=sk.

- c) identifikácia vhodných opatrení a investícií spojených s merateľnými míľnikmi, cieľmi a harmonogramami postupného odstraňovania dopravnej chudoby s využitím posúdení distribučného vplyvu opatrení a reforiem²²;
 - d) vykonávanie opatrení a investícií a verejné monitorovanie ich vykonávania. Hodnotenie pokroku na základe celého radu ukazovateľov výkonnosti a prípadne úprava politik, ak to bude nutné, pričom by sa mali podľa potreby využívať existujúce procesy riadenia, hodnotiace tabuľky a ukazovatele.
2. Zabezpečiť súdržnosť a synergie s vykonávaním a pravidelnými preskúmaniami pokroku podľa odporúčania Rady o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo. Zohľadňovanie potrieb v oblasti dopravy pri vypracúvaní plánov začlenenia v prípade príjemcov minimálneho príjmu²³.
 3. Zabezpečiť koherentnosť s plánovanými opatreniami a investíciami a so záväzkami prijatými v rámci rôznych súvisiacich programov a plánov, napríklad v rámci plánov obnovy a odolnosti, programov politiky súdržnosti, plánov spravodlivej transformácie územia, národných energetických a klimatických plánov, dlhodobých stratégií v oblasti budov a národných plánov obnovy budov a sociálno-klimatických plánov.
 4. Posilniť postavenie miestnych a regionálnych aktérov a ich schopnosť identifikovať, navrhovať a realizovať vhodné opatrenia a investície poskytnutím prístupu k odbornej príprave, nástrojom a príslušným zdrojom. Títo aktéri majú rozhodujúci význam pri prispôsobovaní riešení na mieru špecifickým potrebám svojich komunít a pri zabezpečovaní účinného vykonávania na miestnej úrovni.
 5. Vymieňať si osvedčené postupy, získané skúsenosti a vplyvy opatrení na rôzne zraniteľné skupiny s cieľom podporiť vzájomné učenie a zlepšiť účinnosť intervencií v celej EÚ, a to aj prostredníctvom príspevkov do pripravovaného Európskeho strediska pre monitorovanie spravodlivej transformácie.

Oddiel II – Plánovanie politiky

6. Určiť, čo sa má považovať za dostatočnú úroveň prístupnosti k cenovo dostupnej doprave v jednotlivých regiónoch a takisto na miestnej úrovni a zabezpečiť zosúladenie priestorového rozloženia základných sociálno-ekonomických služieb a poskytovania dopravných možností a infraštruktúry.

²² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Zlepšenie posudzovania distribučného vplyvu politik členských štátov [COM(2022) 494 final, 28.9.2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709>].

²³ Odporúčanie Rady z 30. januára 2023 o primeranom minimálnom príjme zaručujúcom aktívne začleňovanie (2023/C 41/01).

7. Inšpirovať sa rámcom prístupnosti, ktorý vypracovala Komisia, Medzinárodné fórum pre dopravu pri OECD, a ktorý sa opiera o i) prístupnosť vymedzenú ako celkový počet destinácií dostupných za stanovený čas; ii) blízkosť, ktorá sa označuje ako celkový počet destinácií nachádzajúcich sa v pevne stanovenej vzdialenosti, a iii) výkonnosť dopravy, ktorá sa považuje za pomer medzi prístupnosťou a blízkosťou, pričom sa porovnáva obyvateľstvo s prístupom s okolitým obyvateľstvom²⁴. Zahnúť multimodálne cesty, napríklad kombinácie autobusu a vlaku, s cieľom určiť priority pre investície do infraštruktúry. Pri súčasnom zohľadnení aspektov cenovej dostupnosti dopravy posúdiť, či je potrebné zlepšiť existujúcu infraštruktúru, rozšíriť alebo vybudovať novú infraštruktúru alebo zlepšiť multimodálne prepojenie, napríklad cyklistické cesty alebo autobusové spoje vedúce k železničným staniciam.
8. Podporovať a nabádať miestne orgány v mestských a prímestských oblastiach pri riešení dopravnej chudoby v rámci prípravy a realizácie plánov udržateľnej mestskej mobility (ďalej len „plány SUMP“). Zvážiť prijatie podobných prístupov pri plánovaní riešení v oblasti mobility vo vidieckych a vzdialených regiónoch, ktoré nie sú zahrnuté v plánoch SUMP.
9. Zvážiť riešenie významných nedostatkov v údajoch prostredníctvom pravidelného a systematického zberu údajov²⁵, pričom výsledky by mali byť verejne dostupné na vládnych platformách údajov na rôznych úrovniach verejnej správy. Zvážiť vypracovanie a používanie rozčlenených ukazovateľov a údajov, a to aj podľa pohlavia a príjmu, v kombinácii s geopriestorovými ukazovateľmi (pozri príklady uvedené v prílohe I), aspoň na úrovni NUTS 3²⁶, ktoré by sa vzťahovali na dostupnosť dopravných sietí a rozmer prístupnosti (umiestnenie základných sociálno-ekonomických služieb).
10. Maximalizovať účinnosť dostupných vnútroštátnych finančných prostriedkov a finančných nástrojov EÚ na financovanie dopravnej infraštruktúry a dopravných

²⁴ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. a kol., *Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (Výkonnosť osobnej železničnej dopravy v Európe: Regionálne a územné ukazovatele prístupnosti pre osobnú železničnú dopravu), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2021, [Inforegio – Výkonnosť osobnej železničnej dopravy v Európe: Regionálne a územné ukazovatele prístupnosti pre osobnú železničnú dopravu](#). Pokiaľ ide o cestnú dopravu, pozri Európska komisia, *Road Transport Performance in Europe* (Výkonnosť cestnej dopravy v Európe), 2018, [Inforegio – Výkonnosť cestnej dopravy v Európe](#).

²⁵ Dôležitými prvkami v tomto ohľade sú napríklad: umiestnenie zastávok verejnej dopravy a cestovné poriadky verejnej dopravy (frekvencia spojov), časy dochádzania na základe údajov v reálnom čase (najmä dopravné toky v čase dopravnej špičky), najčastejšie cesty na miestnej úrovni, údaje o cestnej sieti, údaje o vlastníctve automobilov, infraštruktúra pre cyklistov a chodcov a údaje o umiestnení základných sociálno-ekonomických služieb. Údaje by mali v ideálnom prípade poskytovať informácie o stave trendov vo všetkých druhoch dopravy, ako aj o dôvodoch výberu konkrétneho druhu dopravy v geografickej oblasti, a o úrovni integrácie jednotlivých druhov dopravy (multimodalita).

²⁶ Región NUTS 3 je územná jednotka vymedzená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 z 26. mája 2003 o zostavení spoločnej nomenklatury územných jednotiek pre štatistické účely (NUTS).

služieb, ktorými sa bojuje proti dopravnej chudobe a zároveň sa podporuje udržateľná mobilita v celej EÚ. Zvážiť dostupné zdroje, časový plán investícií, potreby miestneho obyvateľstva a náklady a prínosy rôznych druhov dopravy v tomto kontexte.

11. Spolupracovať s ostatnými členskými štátmi pri zosúladovaní ich politík v oblasti zberu údajov a pri poskytovaní možností cezhraničnej dopravy, najmä pre zraniteľných používateľov dopravy, a takisto pri podpore cezhraničného vstupu zainteresovaných strán.

Oddiel III – Tvorba politiky

12. Uprednostňovať opatrenia podporujúce jednotlivcov a domácností najviac postihnuté dopravnou chudobou, a to na základe spoľahlivého posudzovania distribučných vplyvov príslušných opatrení a politík.
13. Cielené podporné opatrenia sa môžu sústrediť napríklad na domácnosti s nízkymi alebo nižšími strednými príjmami v geografických oblastiach s nedostatočnými službami, pričom sa nesmie zabudnúť na zraniteľné skupiny v prosperujúcejších oblastiach, napríklad vo veľkých mestách. Ďalším prístupom je zamerať podporu na osobitné kategórie zraniteľných osôb, najmä tých, ktoré sú závislé od motorizovanej dopravy založenej na fosílnych palivách a ktoré buď nemajú prístup k cenovo dostupným a primeraným možnostiam verejnej dopravy, alebo čelia nedostatočnej či obmedzenej dostupnosti takýchto služieb vo svojej oblasti. Ďalšou možnosťou je kombinácia zlepšení systému verejnej dopravy (dostupnej pre všetkých) so zníženými cenami alebo poukážkami na verejnú dopravu pre zraniteľné skupiny (pozri prílohu II, v ktorej sú uvedené niektoré opatrenia a investície ako príklady, ako aj usmernenie Komisie k sociálno-klimatickým plánom). Týmto spôsobom možno zlepšiť celkovú ponuku dopravy v prospech všetkých a ľahšie dosiahnuť úspory z rozsahu.
14. Zabezpečiť, aby sa opatrenia neobmedzovali len na vlastníkov automobilov alebo bicyklov, ale aj na dekarbonizáciu odvetvia miestnej dopravy a jeho infraštruktúry. Zvážiť všetky formy mobility: multimodálna verejná doprava, ako aj nové služby založené na spoločných jazdách, car-sharingu (prípadne vrátane autonómnych vozidiel) a službách spoločnej mobility vrátane mikromobility, služieb na požiadanie a aktívnej mobility (chôdza a jazda na bicykli).
15. Vychádzať z osvedčených postupov a priorít opatrení uvedených v nedávnom oznámení Komisie o dekarbonizácii podnikových vozových parkov²⁷, ktoré môžu

²⁷ COM(2025) 96 final.

urýchliť obrat podnikových vozidiel s nulovými emisiami, a tým podporiť vznik širokého trhu s jazdenými vozidlami.

16. Zvážiť poskytnutie prístupu zraniteľným používateľom dopravy a zraniteľným mikropodnikom k novým a jazdeným vozidlám s nulovými emisiami prostredníctvom opatrení, ako sú systémy sociálneho lízingu, spolu so zavádzaním nabíjacej infraštruktúry. Pri navrhovaní systémov prenájmu alebo lízingu vozidiel s nulovými emisiami pre zraniteľné skupiny by sa mohli zohľadniť faktory, ako je výška príjmu, prístupnosť a dostupnosť existujúcej verejnej dopravy a služieb spoločnej mobility a priemerný čas a vzdialenosť dochádzania do práce.
17. Motivovať využívanie najudržateľnejšieho dostupného druhu dopravy a zároveň zabezpečiť, aby bol v súlade s každodennými potrebami cieľových skupín. Uprednostňovať verejnú dopravu pred neaktívnou individuálnou mobilitou a znižovať závislosť od súkromných automobilov. Podporovať zlepšenie spojení verejnej dopravy v mestských oblastiach, ako aj prepojenie s vidieckymi, okrajovými a vzdialenými oblasťami. Popri zameraní okamžitej podpory na skupiny postihnuté dopravnou chudobou, navrhovať politiku, ktorá zohľadňuje širšie potreby v oblasti dopravy. Nielenže sa tým bude riešiť problém dopravnej chudoby, ale vo všeobecnosti salepší aj prepojenosť systému, znížia sa emisie CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie, preťaženie, nehody a hluk a poskytne sa životaschopná alternatíva pre všetky skupiny obyvateľstva.
18. Rozšíriť spádové oblasti hromadnej dopravy kombináciou s autobusmi, ako aj kyvadlovou dopravou na požiadanie, riešeniami v oblasti spoločnej mobility (ako sú spoločné vozidlá, elektrické bicykle, elektrické kolobežky, ale aj spoločné autonómne vozidlá a spoločné jazdy prostredníctvom car-poolingu), mobilitou ako službou a aktívnou mobilitou.
19. V prípade služieb miestnej a regionálnej verejnej dopravy, ktoré nie sú komerčne životaschopné, zvážiť uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme vrátane primeraných kompenzácií prevádzkovateľom dopravy, aby sa zabezpečilo primerané poskytovanie služieb spĺňajúcich potreby verejnej služby²⁸. V oblastiach s nedostatočnými službami zvážiť poskytnutie podpory pre služby na požiadanie, ako je hromadná cestná doprava alebo spoločné taxíky, najmä v riedko osídlených oblastiach. Podporovať vstup prevádzkovateľov dopravy na trh obmedzením administratívnych alebo iných právnych prekážok pri poskytovaní služieb s cieľom zvýšiť výber a prístupnosť a znížiť ceny pre používateľov, najmä pre tých zraniteľných.
20. Zvážiť pilotné projekty zavádzania spoločných autonómnych vozidiel, autonómnej kyvadlovej dopravy a vozidiel prevádzkovaných na diaľku na zabezpečenie cenovo

²⁸ So zreteľom na nariadenie (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, v ktorom sa stanovuje zásada povinného verejného obstarávania v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme v pozemnej doprave.

dostupnej a efektívnej dopravy v komunitách s nedostatočnými službami a na riešenie problémov prvého a posledného úseku, a to aj zabezpečením primeraných právnych podmienok umožňujúcich poskytovanie takýchto služieb.

21. Uľahčiť intenzívnejšie využívanie bicyklov, elektrických bicyklov a podobných riešení v oblasti mikromobility, ako aj chôdze (prostredníctvom infraštruktúry pre chodcov). Rozvíjať bezpečnú, zabezpečenú a pohodlnú sieť cyklistickej infraštruktúry vrátane parkovísk pre bicykle a súvisiacich služieb (ako je systém požičiavania bicyklov), ktorá spája oblasti s nízkymi príjmami s relevantnými destináciami. Zvážiť dotovanie nákupu alebo lízingu bicyklov, elektrických bicyklov a nákladných bicyklov na podporu používateľov dopravy s nízkymi príjmami.
22. Zabezpečiť, aby rodová rovnosť²⁹, inkluzívnosť a cenová dostupnosť a prístupnosť verejnej dopravy a služieb spoločnej mobility, a to aj pre cestujúcich so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, boli začlenené do návrhu a vykonávania politiky. Zvážiť komplexnejšie modely mobility (ako je využívanie viacerých druhov dopravy) a potreby rôznych sociálnych skupín, najmä tých, ktorí si nemôžu dovoliť súkromné auto, a osôb s opatrovateľskými povinnosťami. Vždy zvažovať zabezpečenie verejnej dopravy alebo riešení v oblasti aktívnej mobility na dosiahnutie hlavných miest zamestnanosti, najmä v prípade miest, ktoré poskytujú zamestnanie značnému počtu ľudí s nízkymi príjmami.
23. Podporovať dopravné opatrenia a investície s primeranou široko dostupnou digitálnou infraštruktúrou, najmä vo vzdialených a vidieckych oblastiach. Zavádzať inovatívne služby (ak je to relevantné), ako sú rozpočty na mobilitu poskytované prostredníctvom aplikácií „mobilita ako služba“ alebo digitálnych peňaženiek, s cieľom poskytnúť cieľnú podporu zraniteľným používateľom. Dopĺňať digitálne riešenia o nedigitálne alternatívy, aby boli informácie a služby dostupné aj pre používateľov s nízkou digitálnou gramotnosťou alebo s obmedzeným prístupom na internet. Uľahčiť rozvoj a dosah dopravných služieb, ktoré využívajú digitálne technológie na zabezpečenie širšieho výberu možností cestovania a skrátenie čakacích lehôt, cestovného času alebo nákladov na dopravu.
24. Zvyšovať povedomie o všetkých opatreniach zameraných na boj proti dopravnej chudobe prostredníctvom vhodných komunikačných kanálov, aby sa zabezpečilo, že určení príjemcovia budú informovaní o opatreniach navrhnutých na zmiernenie dopravnej chudoby a budú sa nabádať, aby ich využívali. Oslovovať organizácie občianskej spoločnosti, najmä tie, ktoré zastupujú skupiny ohrozené dopravou chudobou, s cieľom zapojiť ich do kampaní na zvyšovanie informovanosti. Snažiť sa

²⁹ Pri zavádzaní tohto prístupu do praxe môžu verejným orgánom a zainteresovaným stranám v oblasti dopravy pomôcť praktické nástroje, ako je napríklad príručka o uplatňovaní hľadiska rovnosti v doprave. Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport* (Príručka pre uplatňovanie hľadiska rovnosti na GR MOVE – Školiace materiály pre uplatňovanie hľadiska rovnosti v mobilite a doprave), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729>.

o zmenu postoja verejnosti k udržateľnej doprave, aby sa udržateľné možnosti stali prijateľnejšími a dostupnejšími v celej krajine.

V Bruseli 22. 5. 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

