

COLECTAREA ȘI RAPORTAREA DATELOR PENTRU IDENTIFICAREA

SĂRĂCIEI ENERGETICE ȘI ÎN TRANSPORTURI

ÎN CONTEXTUL IMPLEMENTĂRII PLANULUI SOCIAL PENTRU CLIMĂ



2025

Autori:

Eliza Barnea, Bankwatch România

Constantin Postoiu, Energy Policy Group

Mihai Stoica, 2Celsius

Andreea Vornicu, Observatorul Român al Sărăciei Energetice

Editor: Eliza Barnea

Layout: Reya Ban



European
Climate Initiative
EUKI

Această publicație face parte din Inițiativa Europeană pentru Clima (EUKI) a Ministerului Federal German pentru Mediu, Acțiune Climatică, Conservarea Naturii și Siguranță Nucleară (BMUKN). Opiniile exprimate în acest raport sunt responsabilitatea exclusivă a autorilor și nu reflectă neapărat opiniile Ministerului Federal German pentru Mediu, Acțiune Climatică, Conservarea Naturii și Siguranță Nucleară (BMUKN).



CUPRINS

CUPRINS	3
1 POLITICILE ÎN VIGOARE PRIVIND SĂRĂCIA ENERGETICĂ ȘI ÎN TRANSPORTURI LA NIVEL EUROPEAN ȘI NAȚIONAL	4
I. Cadrul European	4
II. Cadrul Național	6
2 CONTEXT PRIVIND PLANUL SOCIAL PENTRU CLIMĂ ȘI OPORTUNITATEA PENTRU ROMÂNIA	8
3 METODOLOGIA ACTUALĂ DE MĂSURARE A SĂRĂCIEI ENERGETICE ȘI ÎN TRANSPORTURI ȘI PROVOCĂRILE ASOCIATE	11
4 RECOMANDĂRI DE COMPLETARE A METODOLOGIEI DE MĂSURARE A SĂRĂCIEI ENERGETICE ȘI ÎN TRANSPORTURI	15
I. Date necesare	15
II. Surse și responsabilități de colectare a datelor	17
III. Structuri și procese administrative	19
ANEXA I	22

1. POLITICILE ÎN VIGOARE PRIVIND SĂRĂCIA ENERGETICĂ ȘI ÎN TRANSPORTURI LA NIVEL EUROPEAN ȘI NAȚIONAL

Sărăcia energetică și în transporturi sunt tot mai frecvent recunoscute drept provocări interconectate, în special în contextul tranziției energetice.

În timp ce sărăcia energetică a fost definită legal și abordată prin politici deja consacrate, sărăcia în transport este mai puțin reglementată. Aceasta din ce în ce mai relevantă prin prisma drepturilor la accesibilitate și importanța acestora pentru înlesnirea mobilității sociale și a accesului la oportunități socio-economice și de dezvoltare.

I. CADRUL EUROPEAN

La nivel european, **fenomenul sărăciei energetice** are deja istoric fiind abordat printr-o serie de documente legislative și de politici publice. Primul moment important în contextul includerii sărăciei energetice pe agenda publică a constat în lansarea de către Comisia Europeană în noiembrie 2016, a așa-numitului “Pachet Energetic de Iarnă”, cu viziunea de a facilita tranziția către o economie curată. Sărăcia energetică a fost plasată în centrul acestei viziuni cu scopul de a nu lăsa pe nimeni în urmă și a asigura o distribuție echitabilă a riscurilor și oportunităților asociate tranziției verzi.

Adoptarea Pachetului „Energie curată pentru toți europenii” (2018–2019) a reprezentat un moment de cotitură, prin recunoașterea formală a sărăciei energetice în legislația UE, obligând statele membre să evalueze amploarea fenomenului și să prevadă măsuri în Planurile Naționale Integrate pentru Energie și Schimbări Climatice (PNIESC). Directiva privind Energia Electrică (2019/944/UE) impune statelor membre să definească „consumatorii vulnerabili”, să monitorizeze sărăcia energetică și să introducă măsuri de protecție pentru consumatorii vulnerabili.

În plus, directiva permite statelor membre și menținerea unor măsuri de tipul tarifelor sociale și a garanțiilor împotriva deconectărilor pentru gospodăriile aflate în sărăcie energetică. În 2020, Comisia Europeană a lansat și Strategia „Valul Renovării”, ca parte din eforturile de relansare a economiei post-COVID-19, cu scopul de a avansa procesul de eficientizare a consumului energetic prin programe de renovare a locuințelor. Reducerea sărăciei energetice și sprijinirea gospodăriilor cu cele mai slabe performanțe energetice au fost stabilite drept priorități, iar statele membre au avut responsabilitatea de a-și defini beneficiarii pe baza strategiilor incluse în PNIESC.

Un alt set de măsuri a fost introdus de Pachetul „Fit for 55” care își propune reducerea emisiilor cu 55% până în 2030, printre care se numără și crearea Fondului Social European pentru Climă. Cu acest pachet a fost adoptată și prima definiție europeană a fenomenului sărăciei energetice a fost adoptată în cadrul Directivei (UE) 2023/1792, art. 2, alin. 52 privind Eficiența Energetică. Ea presupune *“lipsa accesului unei gospodării la servicii energetice esențiale, acolo unde astfel de servicii asigură niveluri de bază și standarde decente de trai și de sănătate, inclusiv servicii adecvate de încălzire, apă caldă, răcire și iluminat, precum și energia necesară pentru funcționarea aparatelor electrice, în contextul național relevant, al politicii sociale naționale existente și al altor politici naționale relevante, lipsă cauzată de o combinație de factori, printre care se numără cel puțin inaccesibilitatea prețurilor, insuficiența venitului disponibil, cheltuielile ridicate cu energia, precum și eficiența energetică scăzută a locuințelor.”*

Totodată, Directiva privind Eficiența Energetică a introdus prevederi importante pentru combaterea sărăciei energetice. Măsurile vizează: prioritatea acordată eficienței energetice în toate strategiile, includerea gospodăriilor vulnerabile (inclusiv chiriași și locuințe sociale) în programele de intervenție și obligația statelor membre de a identifica și desemna actori responsabili pentru realizarea de economii în consumul de energie, cu dovada impactului asupra consumatorilor vulnerabili. Alternativ, acești actori pot contribui la un fond național pentru eficiență energetică dedicat gospodăriilor vulnerabile. Toate aceste acțiuni trebuie incluse în PNIESC și finanțate prin diverse instrumente financiare, inclusiv prin Fondul Social pentru Climă, acolo unde există o suprapunere a gospodăriilor vulnerabile.

În timp ce fenomenul sărăciei energetice a trecut printr-un amplu proces de dezbatere, beneficiind de recunoaștere atât la nivel european, cât și la nivel de state membre, **sărăcia asociată transportului** se află în plin proces de definire și dezvoltare de indicatori. Una dintre **definițiile utilizate frecvent** califică drept sărăcie în transport toate acele situații sau contexte care privesc o persoană de servicii de transport adecvate, necesare pentru accesarea serviciilor de bază, inclusiv a locului de muncă, sau la incapacitatea de a plăti pentru aceste servicii de mobilitate. Interconectată cu alte vulnerabilități socio-economice, precum veniturile reduse, vârsta înaintată sau dizabilitatea, dar și cu dezavantaje regionale, precum lipsa infrastructurii adecvate, tema sărăciei în transport a fost discutată în principal la nivelul UE în cadrul pachetului Fit for 55 și al Strategiei pentru Mobilitate Durabilă și Inteligentă.

Cea mai recentă definiție utilizată la nivelul Uniunii Europene este cea adoptată în cadrul Regulamentului (UE) 2023/955, care prezintă sărăcia din perspectiva transporturilor drept *“incapacitatea sau dificultatea persoanelor și a gospodăriilor de a face față costurilor transportului privat sau public sau lipsa transportului ori accesul limitat al acestora la transportul necesar pentru accesul lor la servicii și activități socio-economice esențiale, ținând seama de contextul național și spațial”*. Chiar dacă asupra definiției nu există consens nici în literatura academică, nici în cea de policy, au fost totuși agreeți la nivel de instituții europene, în documentele de lucru și de policy, cinci indicatori generali care sunt esențiali în procesul de măsurare și diagnoză a acestui fenomen.

Astfel, principalele dimensiuni incluse în strategiile de transport, precum și în diverse materiale de politici publice sunt:

- lipsa disponibilității transportului (absența opțiunilor sau frecvența redusă, ceea ce generează un deficit de mobilitate)
- lipsa accesibilității (în special pentru persoanele cu dizabilități, dar nu numai)
- accesibilitatea financiară redusă (incapacitatea de a acoperi costurile deplasării)
- timpul excesiv necesar deplasării (deficit de timp)
- condițiile inadecvate de transport (situațiile în care opțiunile existente sunt periculoase sau nesigure)

II. CADRUL NAȚIONAL

La nivel național, sărăcia energetică a fost reglementată inițial prin Legea energiei electrice și gazelor naturale nr. 123/2012, cu o abordare preponderent socială. Legea 226/2021 a adus o definiție clară a “consumatorului vulnerabil” și a introdus măsuri de protecție socială (subvenții, interdicția deconectării în situații de criză, sprijin pentru accesarea facilităților), precum și instrumente pentru eficientizarea consumului prin renovarea locuințelor și servicii de suport. Cu toate acestea, sărăcia energetică este abordată în continuare unidimensional (din perspectiva veniturilor) în cadrul politicilor dedicate din România, dimensiunea de eficiență energetică fiind aplicată prin programe separate de intervenție.

La fel de relevant pentru contextul național este faptul că din listă de servicii energetice esențiale stabilită de cadrul de reglementare european, încălzirea reprezintă de departe cea mai mare cheltuială a unei gospodării din România, necesarul energetic fiind de patru ori mai mare decât pentru producerea de apă caldă menajeră sau pentru răcire și de opt ori mai mare decât necesarul pentru iluminat^[2].

Începând cu ianuarie 2022, Guvernul a adoptat scheme de plafonare și compensare a prețurilor la energie și gaze, reglementate prin ordonanțe și Legea 357/2022, fără a oferi sprijin țintit pentru gospodăriile vulnerabile din punct de vedere energetic. În prezent, schema de plafonare a prețurilor este în continuare în vigoare pentru gaze, până la 31 martie 2026. Pentru energia electrică, plafonarea prețurilor a fost înlocuită de la 1 iulie 2025 cu un mecanism care țintește în mod specific „consumatorul casnic de energie electrică afectat de sărăcie energetică”, identificat după criteriile de venit, diferite de cele prevăzute în Legea 226/2021 pentru acordarea ajutoarelor de încălzire și suplimentelor de energie.

Strategia energetică 2025–2035 stabilește ca obiectiv reducerea la jumătate a gospodăriilor afectate de sărăcie energetică până în 2032, prin monitorizare atentă, indicatori mai relevanți și măsuri adaptate.

Printre priorități se numără:

- accesul universal la electricitate și soluții de încălzire sustenabile
- sprijin pentru locuințele din mediul rural încălzite cu lemne
- dezvoltarea de sate autonome energetic
- integrarea sărăciei energetice în toate proiectele de renovare și eficiență
- o mai bună țintire a schemelor de sprijin și reducerea birocrăției.

Conceptul de sărăcie în transport încă nu a fost recunoscut oficial în România, însă aspecte legate de accesibilitatea financiară a serviciilor publice se află pe agenda publică. Atât autoritățile locale, cât și cele centrale adoptă diverse măsuri de subvenționare a costului aferent transportului public. Aceste măsuri nu sunt însă unitare, depinzând preponderent de bugetele autorităților locale și lăsând loc arbitrariului în procesul de stabilire a beneficiilor.

Aspecte legate de disponibilitatea infrastructurii de transport se află incluse și în diverse strategii și master-planuri, însă atenția nu se concentrează pe sărăcia asociată transportului, ci pe interconectivitate cu infrastructură europeană de transport.

Chiar dacă în România nu există un cadru legislativ adoptat ca în cazul sărăciei energetice, există eforturi de setare a agendei venite dinspre societatea civilă și coagulate în recent în cadrul proiectului de asistență tehnică de care Guvernul României, prin Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, a beneficiat pentru pregătirea Planului Național Social pentru Climă.

2. CONTEXT PRIVIND PLANUL SOCIAL PENTRU CLIMA ȘI OPORTUNITATEA PENTRU ROMÂNIA

În contextul eforturilor europene de mitigare a schimbărilor climatice și în aliniere cu obiectivul de a atinge neutralitatea climatică în 2050, un nou mecanism de tranzacționare a certificatelor de emisii de carbon al Uniunii Europene (ETS), aplicabil sectoarelor clădirilor și transportului rutier (ETS2) va intra în vigoare în 2027, conform Directivei (UE) 2023/959 ce instituie sistemul ETS2. Acest termen va fi cel mai probabil amânat pentru 2028, ca urmare a unei decizii recente a Consiliului UE al Ministrilor Mediului.

ETS2 va aplica un preț al carbonului asupra combustibililor fosili utilizați în încălzire și transport, prin obligarea furnizorilor de a achiziționa certificate de emisii corespunzătoare volumului de CO₂ generat. Transferul costului certificatelor în prețul final al combustibililor poate avea, în lipsa măsurilor compensatorii, un efect regresiv asupra gospodăriilor, în special asupra celor cu venituri mici și medii.

Pentru a asigura o tranziție echitabilă, ETS2 este însoțit de instituirea la nivelul Uniunii Europene a Fondului Social pentru Climă (FSC) prin Regulamentul UE 2023/955. FSC reprezintă primul pachet complex care privește vulnerabilitățile energetice și de mobilitate în mod interconectat și cere o abordare complexă a acestor provocări. Cu un buget de 65 miliarde de euro pentru perioada 2027 – 2032, asigurat majoritar prin redistribuirea veniturilor ETS2 și suplimentat de o contribuție a Statelor Membre de 25%, FSC va pune la dispoziție acestora resurse semnificative pentru diminuarea sărăciei energetice și în transporturi. Acesta are scopul de a contracara efectul creșterii prețurilor combustibililor fosili în cele două sectoare asupra celor mai vulnerabili cetățeni.

Pe lângă conceptul de sărăcie energetică definit în cadrul Directivei (UE) 2023/1792 privind Eficiența Energetică, Regulamentul FSC menționează și conceptul de **“gospodării vulnerabile”** pentru a face referire la:

(i) **gospodăriile aflate în sărăcie energetică, indiferent de combustibilul utilizat pentru încălzire**

sau

(ii) **gospodăriile care vor fi semnificativ afectate de creșterea prețului la combustibilii fosili ca urmare a implementării ETS2 și care nu pot evita/remedia această situație de vulnerabilitate. Specific în textul regulamentului este menționat că gospodăriile identificate drept vulnerabile nu dispun de mijloacele necesare pentru renovarea clădirii pe care o ocupă, sugerând focusul pe costurile cu încălzirea.**

Potrivit Institutului Național de Statistică (INS), Ancheta Bugetelor de Familie (ABF) pe anul 2023, în România, cel mai frecvent combustibil utilizat pentru încălzire este gazul natural utilizat în centrale individuale (3.5 milioane de gospodării). Pe locul doi este lemnul de foc, utilizat de 2.8 milioane de gospodării în principal în sobe cu eficiență redusă în mediul rural (ORSE, 2024). Analiza evoluției lunare a prețurilor publicate de INS arată o corelație semnificativă a prețurilor gazului natural cu prețurile lemnului de foc. Astfel, creșterea prețului gazului ca urmare a implementării ETS2 va cauza indirect, cel mai probabil, creșterea prețului lemnului de foc.

Similar, **utilizatorii de transport vulnerabili** sunt definiți de Regulament ca:

(i) **persoane și gospodării afectate de sărăcia din perspectiva transporturilor**

sau

(ii) **persoane și gospodării, inclusiv cele cu venituri mici și cele cu venituri medii inferioare, care sunt afectate în mod semnificativ de impactul asupra prețurilor al implementării ETS2 și care nu dispun de mijloacele necesare pentru a achiziționa vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute sau pentru a trece la moduri de transport alternative durabile, inclusiv la transportul public.”**

Astfel, pe lângă cei aflați deja în sărăcie din perspectiva transporturilor, în grupul de utilizatori de transport vulnerabili sunt incluși și cei care vor fi afectați în mod semnificativ de implementarea ETS2. Regulamentului (UE) 2023/955 consideră că impactul social al implementării ETS2 se va reflecta și asupra microîntreprinderilor. Pentru a fi considerate vulnerabile, microîntreprinderile trebuie să fie afectate în mod semnificativ de creșterea prețului la combustibili (atât gaz natural pentru încălzire, cât și benzină și motorină pentru transport) și nu dispun de mijloacele necesare pentru renovarea clădirii pe care o ocupă sau pentru achiziționarea/uzul de vehicule cu emisii zero sau scăzute. Gazul natural în discuție este doar cel folosit pentru încălzire, nu și pentru procesele de producție din cadrul firmelor (de exemplu în panificație).

Ca precondiție pentru accesarea fondurilor dedicate contracarării efectelor implementării ETS2 asupra gospodăriilor și microîntreprinderilor vulnerabile, fiecare stat membru este obligat să elaboreze un Plan Social pentru Climă (PSC), care definește strategia națională de atenuare a impactului social al prețului carbonului asupra acestor grupuri. Planul are rolul atât de instrument de planificare, cât și de implementare, asigurând direcționarea veniturilor din ETS2 către măsuri și investiții care reduc sărăcia energetică și în transporturi și contribuie la o tranziție climatică justă.

Planul Social pentru Climă trebuie să se bazeze pe o evaluare solidă a contextului național, incluzând analiza incidenței și distribuției geografice a sărăciei energetice și în transport, profilul grupurilor vulnerabile și impactul estimat al introducerii sectoarelor clădirilor și transporturilor în sistemul de comercializare a certificatelor de emisii.

Pe această bază, planul trebuie să propună un mix echilibrat de măsuri de politici publice, combinând investiții structurale, cu reforme și măsuri temporare de sprijin direct al veniturilor.

Alocarea FSC trebuie orientată către sprijinirea atât a gospodăriilor și microîntreprinderilor aflate în sărăcie energetică, cât mai ales a celor vulnerabile la creșterea prețurilor combustibililor fosili în clădiri și transporturi, prin investiții precum: renovarea energetică a clădirilor, instalarea de surse regenerabile de energie pentru autoconsum, facilitarea accesului la vehicule cu emisii zero sau scăzute și îmbunătățirea transportului public sau partajat, în special în zonele slab deservite.

Până la 37,5% din alocare poate fi utilizată pentru sprijin direct temporar destinat gospodăriilor sau microîntreprinderilor cu venituri reduse, în vederea compensării costurilor suplimentare generate de introducerea ETS2. Aceste măsuri de sprijin trebuie să fie temporare, să descrească în timp și să fie corelate cu efortul de tranziție.

În procesul de elaborare al PSC este obligatorie asigurarea complementarității cu alte strategii relevante la nivel național și european, precum PNIESC, Planurile Teritoriale pentru Tranziție Justă (PTTJ) sau Planurile de Redresare și Reziliență (PNRR). Transparența, consultarea publică și implicarea părților interesate sunt cerințe esențiale, iar autoritățile naționale trebuie să includă în procesul de elaborare și implementare autoritățile regionale și locale, societatea civilă și partenerii sociali, ca etapă cheie în propunerea unor măsuri și investiții relevante și asigurarea unui mecanism de implementare eficient.

Având în vedere necesitatea realizării unor investiții la nivel de gospodărie pentru combaterea sărăciei energetice și vulnerabilității la creșterea prețului combustibililor fosili, aceste cerințe sunt cu atât mai importante pentru asigurarea aplicabilității investițiilor propuse, prin creșterea gradului de acceptabilitate publică și combaterea dezinformării. Similar cu PNRR-ul, fondurile vor fi alocate în tranșe, condiționat de realizarea unor jaloane și obiective de performanță predefinite. În caz de abateri semnificative sau neîndeplinirea angajamentelor asumate, Comisia Europeană poate suspenda sau solicita returnarea fondurilor.

Cu un buget de peste 8 miliarde de euro (6 miliarde din Fondul Social pentru Climă și 2 miliarde din contribuții naționale), România beneficiază de a cincea cea mai mare alocare din Uniunea Europeană, luând în considerare, printre altele, emisiile de carbon din sectorul rezidențial sau numărul mare de populație în risc de sărăcie din mediu rural și de gospodării aflate în risc de sărăcie care înregistrează restanțe la plata facturilor pentru utilități. Pentru România, Planul Social pentru Climă reprezintă un instrument esențial pentru adresarea cauzelor sărăciei energetice și în transporturi și accelerarea reformelor structurale în domenii precum energia, locuirea sau mobilitatea.

Combaterea acestor fenomene poate contribui la creșterea veniturilor disponibile ale gospodăriilor, a participării pe piața muncii sau scăderea costurilor cu sănătatea, creând premisele unei distribuții echitabile a beneficiilor economiei cu emisii scăzute de carbon.

Primul pas în combaterea sărăciei energetice și în transporturi este însă dezvoltarea unei metodologii cuprinzătoare de identificare a gospodăriilor afectate de aceste fenomene. Redactarea Planului Social pentru Climă creează premisele unui efort de actualizare, completare și uniformizare a metodologiilor naționale de măsurare a sărăciei energetice și în transporturi, precum și a obligațiilor de colectare și raportare de date cu privire la aceste fenomene.

Aceste acțiuni pot fi decisive atât pentru o implementare eficientă a Planului, cât și pentru inițiative viitoare de combatere a sărăciei energetice și în transporturi.

3. METODOLOGIA ACTUALĂ DE MĂSURARE A SĂRĂCIEI ENERGETICE ȘI ÎN TRANSPORTURI ȘI PROVOCĂRILE ASOCIATE

Sărăcia energetică este măsurată în prezent printr-o serie de variabile și indicatori statistici (obiectivi) și de percepție (subiectivi). Cei mai importanți cinci indicatori statistici sunt construiți pe baza a două variabile importante: venitul disponibil al unei gospodării și cheltuielile generate de facturile la energie (pentru încălzire și gătit, indiferent de sursa combustibilului, și pentru iluminat).

- **2M** - procentul gospodăriilor care cheltuie mai mult decât dublul mediane naționale pe facturile cumulate de energie. Acest indicator surprinde forme de supraconsum și tinde să aibă valori mai mari în mediul urban.
- **M/2** - procentul gospodăriilor care cheltuie mai puțin de jumătate din mediana națională pe facturile cumulate de energie, sau „sărăcia energetică ascunsă”. Acest indicator surprinde forme de subconsum și tinde să aibă valori mai mari în mediul rural.
- **LIHC (Venit Mic, Cost Mare)** - procentul gospodăriilor care cad sub pragul sărăciei după plata facturilor de energie și care cheltuie mai mult decât mediana națională pe aceste facturi.
- **LIHC modificat** - procentul gospodăriilor care cad sub pragul sărăciei după plata facturilor de energie, indiferent de cuantumul acestor facturi.

- **10%** - procentul gospodăriilor care cheltuie mai mult de 10% din venitul lor pe facturile de energie.

Alți indicatori de percepție se referă la întârzieri la plata facturilor, incapacitatea declarată a gospodăriilor de a-și menține locuința suficient de caldă iarna sau răcoroasă vara, precum și percepțiile privind confortul termic în propria gospodărie. În completare, calitatea locuințelor (acoperișuri degradate, pereți umezi, ferestre ineficiente) și accesul la infrastructură energetică modernă, mai ales în mediul rural, reprezintă factori relevanți care contribuie la sărăcia energetică.

Totodată, literatura de specialitate indică impactul negativ direct pe care starea de sărăcie energetică îl are asupra membrilor unei gospodării în ceea ce privește sănătatea și bunăstarea, acest impact nefiind însă măsurat în mod direct deocamdată. Atât la nivel european, cât și în România, cei mai folosiți sunt indicatorii din ancheta EU-SILC privind percepția populației și indicatorii statistici axați pe venituri și cheltuieli pe baza datelor din Ancheta Bugetelor de Familie (ABF).

Sărăcia în transport, reprezentând un concept mai recent decât sărăcia energetică, nu dispune încă de un set unic de indicatori standardizați la nivel european. Totuși, literatura de specialitate și documentele strategice ale Uniunii Europene conturează deja câteva direcții de măsurare integrate. Printre acestea se numără:

- utilizarea indicatorilor statistici, fundamentați pe raportul dintre venitul disponibil al gospodăriei și cheltuielile aferente transportului care surprind accesibilitatea financiară a mijloacelor de transport;
- integrarea indicatorilor de percepție, care surprind disponibilitatea, accesibilitatea și accesibilitatea financiară a mijloacelor de transport;
- utilizarea indicatorilor construiți pe baza datelor privind infrastructura (existența și acoperirea rețelelor de transport public, distanța dintre gospodării și cea mai apropiată stație, numărul de utilizatori, frecvența curselor sau calitatea serviciilor).

În raportul Comisiei Europene din 2024^[1], care a avut drept scop propunerea unei definiții de lucru pentru sărăcia în transport și a unor instrumente de măsurare a fenomenului care să fie la îndemâna instituțiilor statelor membre, au fost selectați nouă indicatori de referință: lipsa forțată a unei mașini^[1], cheltuielile de transport care depășesc 6% din venitul gospodăriei sau sunt de două ori mai mari decât mediana națională, percepția că transportul public este „prea scump”, timpul de navetă mai mare de 30 de minute (doar dus), dificultatea accesului la transport public pentru persoane cu mobilitate redusă, precum și distanța mare până la cea mai apropiată stație. O parte dintre acești indicatori urmează logica utilizată și în măsurarea sărăciei energetice (de exemplu, raportul venit-cheltuieli), dar există și diferențe semnificative, în special prin accentul pus pe infrastructură și pe percepțiile utilizatorilor asupra calității și accesibilității transportului public.

Acești indicatori oferă un cadru util pentru o primă evaluare națională a sărăciei în transport și pentru comparații între state, dar valoarea lor depinde în mare măsură de modul de colectare a datelor la nivel național/regional, ceea ce poate genera incertitudini importante privind relevanța lor statistică și gradul de încredere în rezultate. În plus, ei sunt prea generali și prea agregați pentru a permite o țintire fină a persoanelor și gospodăriilor aflate în sărăcie de transport, respectiv pentru a fundamenta intervenții concrete la nivel local și regional. Din acest motiv, trebuie completați în mod sistematic cu indicatori privind disponibilitatea și frecvența serviciilor de transport public, timpul de deplasare până la servicii esențiale și alți indicatori construiți pe date regionale și locale, care să permită identificarea spațială precisă a zonelor și grupurilor vulnerabile.

Natura intersectorială a fenomenelor sărăciei energetice și în transporturi impune o abordare integrată, consolidată prin actualizarea și uniformizarea obligațiilor de raportare a datelor și crearea formatelor inter-instituționale. În prezent, procesul de mapare a acestor fenomene întâmpină obstacole semnificative determinate de:

- fragmentarea semnificativă a responsabilităților și formatelor de colectare a datelor între instituții centrale și locale (Ministere, INS, Consilii Județene, inclusiv între cele 3.181 de unități administrativ-teritoriale)
- colaboare interinstituțională insuficientă a instituțiilor cu responsabilitate în domeniu
- acuratețea scăzută a datelor colectate
- lipsa integrării datelor colectate disparat, după metodologii diferite și incomplete
- lipsa de cooperare a actorilor privați care dețin date relevante.

Aceste lacune împiedică o analiză actuală și cuprinzătoare a celor mai afectate gospodării, îngreunează identificarea cauzelor și implicit, dezvoltarea unor instrumente și politici care să fie adaptate la contextele individuale și să adreseze cauzele structurale asociate stării de sărăcie energetică și în transporturi.

Pentru România, adresarea acestor obstacole și consolidarea unor sisteme solide de date sunt esențiale nu doar pentru obținerea aprobării Planului Social pentru Climă și asigurarea accesului la finanțare, cât și pentru a garanta că măsurile de atenuare a schimbărilor climatice protejează cu adevărat cetățenii aflați în sărăcie și vulnerabilitate. Astfel, îmbunătățirea proceselor de colectare, raportare și utilizare a datelor în cadrul Planului Social pentru Climă (PSC), dar și al altor politici menite să combată sărăcia energetică și în transporturi, poate aduce beneficii pe mai multe planuri:

[1] "Lipsa forțată a unei mașini" este definit, conform raportului Comisiei Europene, ca proporția persoanelor care nu au o mașină pentru că nu și-o permit, cu implicația că respondenții ar dori să aibă mașina. Acest indicator este folosit în analizele de sărăcie de transport și excluziune socială, în studii de accesibilitate la servicii și în evaluarea impactului politicilor de mobilitate (de exemplu, acolo unde dependența de mașină este mare, iar transportul public este slab). El este important deoarece permite identificarea gospodăriilor care sunt constrânse să trăiască fără mașină într-un context construit pentru automobil, ceea ce semnalează vulnerabilitate socială și un posibil deficit structural al ofertei de transport public sau al accesului local la servicii.

1. **Evaluarea ex-ante a impactului:** oferă o analiză prospectivă care sprijină evaluarea relevanței, coerenței și eficacității politicilor. Modelarea impacturilor teritoriale și distribuționale ale măsurilor, precum introducerea ETS2, permite identificarea grupurilor vulnerabile și fundamentarea deciziilor pe baze solide.

2. **Orientare către rezultate:** asigură comparabilitatea la nivelul UE și creează o legătură măsurabilă între intervenții și rezultate. Implică utilizarea unui cadru comun de indicatori în toate inițiativele privind sărăcia energetică, sărăcia în transport, așa cum este stipulat și în Anexa IV a Regulamentului FSC, garantând astfel coerența raportării.

3. **Plăți legate de performanță:** acest model bazat pe performanță, inițiat prin PNRR și continuat în PSC, și foarte probabil, în următorul Cadru Financiar Multianual al UE, face din datele de înaltă calitate și verificabile o precondiție în accesarea fondurilor europene, ca bază pentru demonstrarea progresului și a îndeplinirii obiectivelor asumate la nivel național.

4. **Monitorizare, raportare și evaluare:** permite luarea deciziilor bazate pe date din teren, urmărirea progresului în raport cu obiectivele și comunicarea constatărilor și a impactului politicilor propuse. În contextul specific al PSC, Planul este supus unei raportări bienale prin rapoartele de progres ale PNIESC, alimentând evaluările Comisiei realizate la fiecare doi ani, precum și o evaluare ex-post în 2033. Autoritățile naționale trebuie, așadar, să instituie sisteme de monitorizare care să permită fluxuri de date coerente și actualizate.

5. **Guvernanță, transparență și responsabilitate:** date actuale și cuprinzătoare creează o bază pentru dezvoltarea politicilor bazate pe date (evidence-based policy making), promovarea încrederii publice prin accesul liber la informații și asigurarea responsabilității în operațiunile guvernamentale. Obligațiile de raportare din Regulamentul SCF implică sisteme electronice care să colecteze date standardizate despre implementare, creând oportunitatea pentru consolidarea proceselor de colectare și integrare a datelor în platforme multidimensionale, pe termen lung. Rezultatele implementării devin astfel trasabile și verificabile, facilitează adaptarea implementării și previn utilizarea abuzivă a fondurilor.

6. **Consolidarea capacității administrative:** recunoscând complexitatea acestor cerințe, Regulamentul permite utilizarea a până la 2,5% din costurile totale ale Planului pentru asistență tehnică, inclusiv sisteme IT. Aceasta oferă o oportunitate de a investi strategic în infrastructură de date, cu beneficii care vor depăși cadrul Fondului. Printre acestea, creșterea capacității administrative, oferind autorităților informații precise și actualizate pentru fundamentarea deciziilor, monitorizarea impactului măsurilor și ajustarea rapidă a politicilor, coordonarea între instituții și reducerea birocrăției prin procese mai clare și standardizate.

4. RECOMANDĂRI DE COMPLETARE A METODOLOGIEI DE MĂSURARE A SĂRĂCIEI ENERGETICE ȘI ÎN TRANSPORTURI

I. Date necesare

Nivelul de granularitate necesar unei metodologii cuprinzătoare de analiză a situației sărăciei energetice și în transporturi în România este nivelul gospodăriei. Acesta este nivelul necesar și în scrierea PSC, dar și în raportările ulterioare, statele membre fiind nevoite să menționeze mai mulți indicatori^[4]. Chiar dacă indicatorii utilizați în metodologiile curente de măsurare a **sărăciei energetice** sunt utili și arată relația strânsă dintre venitul disponibil al unei gospodării, mediul de rezidență și capacitatea de a încălzi/răci spațiile de locuit și de plătit facturile, este necesar accesul la date mai detaliate, care să permită o mai bună identificare a gospodăriilor vulnerabile și dezvoltarea de soluții țintite.

Acestea vizează variabile importante precum:

- starea fondului locativ
- componența gospodăriei
- calitatea dotărilor din locuință
- comportamentul de consum
- date climatice
- cheltuielile variabile cu energia sau transport în funcție de caracteristicile fiecărei gospodării.

În ceea ce privește datele referitoare la condițiile de locuire, în prezent, ele sunt colectate de către diverse instituții, fie în mod granular (date care cuprind toate gospodăriile de pe raza unui UAT, precum sunt cele din evidența Direcțiilor de Taxe și Impozite Locale), fie pe bază de eșantioane (precum cele culese de către INS prin Anchetele Bugetelor de Familie sau Anchetele asupra Calității Vieții, cu rezerva că aceste eșantioane sunt reprezentative doar la nivel de regiune de dezvoltare).

Colectarea acestor date, însă, nu servește și unui obiectiv de mapare a gospodăriilor vulnerabile, iar informațiile nu sunt centralizate în baze de date unitare. În plus, în lipsa datelor referitoare la consum, deținute de companiile private din domeniul energiei, procesul de identificare a gospodăriilor vulnerabile riscă o marjă de imprecizie și de folosire a altor variabile de tip proxy (costul aferent consumului de energie, supus însă mecanismelor interne de facturare ale fiecărui furnizor, care depind de citirea contoarelor, regularizări etc).

În ceea ce privește datele referitoare la **transport**, ele nu sunt colectate în mod structurat cu scopul de a identifica și combate sărăcia în transporturi. Planul Social pentru Climă va crea contextul pentru adoptarea unei definiții legale a sărăciei în transporturi și a unei metodologii cuprinzătoare de calcul.

Comisia Europeană, în raportul „Transport poverty: definitions, indicators, determinants and mitigation strategies (2024)”^[5], subliniază dimensiunile disponibilității, accesibilității, inclusiv financiare, ca fundamentale în abordarea sărăciei în transport, și recomandă statelor membre să completeze lacunele de date prin integrarea de resurse spațiale și administrative, dar și sondaje sociale.

Raportul mai introduce o dimensiune transversală denumită **adequacy** — adică dacă sistemul de transport este adecvat pentru toți utilizatorii (ex. accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități, siguranță, confort), chiar și atunci când infrastructura și costurile sunt favorabile. Această recomandare oferă solidaritate argumentativă pentru includerea indicatorilor de bariere (rampă, accesibilitate stații, percepții de siguranță) în necesarul de date sugerată.

Pentru ca România să gestioneze eficient sărăcia în transport în contextul FSC, este esențial să adoptăm un sistem coerent de colectare a datelor structurat pe patru categorii: disponibilitate, accesibilitate, costuri/venituri și percepții.

- În **disponibilitate**, colectarea datelor privind procentul populației cu acces la stații de transport și frecvența medie a curselor va permite identificarea zonelor “transport deșertice” care necesită intervenții prioritare.
- În **accesibilitate**, datele privind timpii efectivi de călătorie spre servicii critice și proporția locurilor de muncă accesibile într-un timp rezonabil vor arăta dacă infrastructura de transport contribuie real la incluziune socială. Tot în acesta categorie sunt incluse și facilitățile din stațiile și mijloacele de transport, dacă permit sau nu accesul persoanelor cu dizabilități.
- În **accesibilitate financiară**, defalcarea cheltuielilor de transport pe moduri și raportul la venitul disponibil va evidenția presiunea financiară asupra gospodăriilor vulnerabile — iar date despre costuri de deținere ale unui autoturism pot surprinde dependența involuntară de mașină.
- În **percepții**, sondaje care măsoară în ce măsură gospodăriile consideră că nu au o alternativă adecvată sau se simt nemulțumite de transport public pot adauga dimensiunea subiectivă necesară pentru ajustarea politicilor.

Pe lângă indicatorii menționați anterior, analiza sărăciei în transport trebuie să ia în considerare accesibilitatea fiecărei gospodării atât la locurile de muncă ale membrilor săi, cât și la servicii esențiale precum sănătatea sau educația. Dat fiind că distanța în kilometri nu reflectă întotdeauna realitatea deplasărilor, din cauza stării tehnice a infrastructurii rutiere sau a congestiei zilnice din trafic, măsurarea accesibilității ar trebui exprimată în timp mediu de călătorie. În acest sens, este necesară integrarea unor date privind disponibilitatea transportului public rutier și feroviar, cuantificată prin numărul de curse zilnice și durata medie a călătoriilor.

Anexa I cuprinde structurate datele care ar permite identificarea individuală a gospodăriilor vulnerabile, în sărăcie energetică sau afectate de sărăcia în transporturi, precum și instituțiile responsabile de colectarea acestor date și sursele fiecărui set de date necesar.

II. Surse și responsabilități de colectare a datelor

Situația sărăciei energetice și a celei în transporturi se poate estima pe baza cheltuielilor gospodăriilor. Gândită ca un eșantion reprezentativ la nivel național și la nivel de regiune de dezvoltare în ceea ce privește comportamentul de consum, ABF conține lista detaliată a cheltuielilor lunare ale diferitelor tipologii de gospodării din România. Astfel, pe baza datelor din ABF și pe baza celor la nivel de gospodărie menționate mai sus se poate estima impactul ETS2 asupra gospodăriilor, nivelul sărăciei energetice și a vulnerabilității la implementarea ETS2, însă toate aceste estimări au nevoie de date la nivel de gospodărie pentru procesul de identificare precisă, care apoi să permită implementarea de măsuri țintite. În lipsa acestora, dimensionarea fenomenelor la nivel macro, indiferent după ce indicator, are o utilitate limitată.

Cu unul dintre cele mai ridicate niveluri de sărăcie energetică din Uniunea Europeană, România va avea nevoie de aceste date pentru a căuta în mod constant soluții prin care să identifice și să sprijine gospodăriile cele mai afectate. Un exemplu de utilizare a acestor date este eliminarea plafonării prețului la gazele naturale în 2026, care va afecta peste 4 milioane de gospodării din România. Astfel, pe lângă datele din ABF sunt necesare și cele privind consumul de gaze naturale, electricitate și lemn (unde este cazul) la nivel de gospodărie pentru a le identifica pe cele care sunt cel mai afectate de sărăcia energetică sau pentru a identifica impactul diferitelor politici publice. Datele sunt deținute de operatorii de sisteme de distribuție și de furnizori, dar nu există cadrul legal în baza căruia administrația publică să solicite aceste date și să le primească. Se recomandă crearea unui cadru legal pentru colectarea datelor privind consumul de gaze naturale și electricitate la nivel de gospodărie de la operatorii de sisteme de distribuție a gazelor naturale și electricității.

Evaluarea sărăciei în transporturi, pe lângă situația financiară a gospodăriilor, necesită și informații privind distanțele fizice până la locurile de muncă și disponibilitatea mijloacelor de a ajunge acolo (adică autoturism personal sau transport în comun). Segmentele dintre localitățile rurale sau din urbanul mic către urbanul mediu și mare (unde sunt de regulă locurile de muncă și serviciile esențiale) sunt, în principal, operate de transportul public rutier. Astfel, datele actualizate privind rutele operate, orarele și parcul auto folosit sunt esențiale pentru a putea evalua măsura în care serviciile de transport public răspund la nevoile populației locale. În acest sens se recomandă utilizarea de către Consiliile Județene a unor baze de date uniformizate cu informații despre transportul public județean care să conțină informații despre rute, operatori, frecvența zilnică, orarul rutelor, parcul auto utilizat de fiecare operator pe fiecare rută. Condiții importante sunt ca datele să fie actualizate și în același format pentru toate județele.

Distanța fizică, exprimată în km, are câteva limite majore care nu permit comparabilitatea datelor. Una dintre acestea e că rutele au limitări de viteză diferite astfel că aceeași distanță în două locuri diferite va fi acoperită în timpi diferiți. Totodată, există diferențe majore de trafic cu impact asupra timpului necesar parcurgerii. Este așadar recomandat ca Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să pună la dispoziție, pe baza rețelei de transport rutier și feroviar, matricea timpilor necesari de a ajunge dintr-o localitate în alta.

În ceea ce privește microîntreprinderile vulnerabile, informațiile privind clădirile și autovehiculele se găsesc la primării, similar cu cazul gospodăriilor. Gradul de vulnerabilitate al lor la creșterea prețului gazului natural sau al combustibililor de transport se poate estima doar pe baza datelor despre consumul și costurile cu combustibilii fosili din contabilitatea proprie a fiecărei întreprinderi. Aceste date sunt colectate prin Fișierul Standard de Control Fiscal (SAF-T) intrat în vigoare la începutul anului 2025, fiind necesar a fi puse la dispoziția autorității responsabile ca partea a metodologiei actualizate de calcul a sărăciei energetice și în transporturi.

În prezent, informațiile despre clădiri sunt deja utilizate pentru stabilirea impozitului pe proprietate, fiind colectate de primării, care dețin o evidență mai completă decât Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară. În mod similar, datele despre autoturisme sunt gestionate de primării pentru impozitare, dar există și o bază de date integrată la Ministerul Afacerilor Interne. Totodată, Ministerul Muncii și primăriile gestionează registre privind transferuri sociale condiționate de venit sau avere.

Recensământul Populației și Locuințelor din 2021 conține date privind condițiile de trai ale tuturor gospodăriilor, ale locuințelor pe care le ocupă, dar și informații privind localizarea geografică a locului de muncă. Astfel, aceste informații sunt utile nu doar pentru evalua sărăcia energetică, dar și pentru a identifica navetismul pentru locul de muncă. La momentul scrierii acestui raport, datele INS privind locuințele și localizarea geografică a locului de muncă nu sunt prelucrate și publicate.

III. Structuri și procese administrative

Instituirea unei unități integrate de colectare, procesare de date și dezvoltare de recomandări la nivel central

Pentru a adresa nivelul ridicat de fragmentare a responsabilităților de colectare a datelor, între diferite instituții ale statului, la diferite niveluri, precum și al măsurilor ce vizează sărăcia energetică și în transporturi, este necesară instituirea unei structuri centrale integrate. Aceasta se poate forma în cadrul Secretariatului General al Guvernului, cu responsabilități în:

- centralizarea și procesarea datelor de la autoritățile locale, furnizorii de energie și instituțiile relevante (Ministerul Dezvoltării, Ministerul Energiei, Ministerul Muncii, INS etc.), elaborarea și actualizarea indicatorilor naționali în conformitate cu practicile europene, procesarea și interpretarea datelor pentru identificarea gospodăriilor vulnerabile, în parteneriat cu entități academice sau ale societății civile cu expertiză relevantă complementară
- utilizarea datelor și a expertizei (grupuri de lucru formate din experți din domenii diverse) pentru inițierea discuțiilor și elaborarea unei metodologii în jurul conceptului de “nevoi energetice minimale”. Definirea acestui concept ajută la înțelegerea diferențiată a nevoilor energetice minimale ale unei gospodării, iar mai apoi la elaborarea de politici direcționate către aceste satisfacerea acestor nevoi.
- dezvoltarea de recomandări strategice și operaționale, pe baza analizelor realizate, pentru orientarea măsurilor de sprijin și ajustarea politicilor în funcție de rezultate și evoluția fenomenelor
- flexibilizarea programelor de finanțare pentru o mai bună adaptare la nevoile UAT-urilor și capacitatea acestora de a accesa și gestiona fonduri.
- organizarea de întâlniri regulate ale Comitetului interministerial pentru protejarea consumatorilor vulnerabili și combaterea sărăciei energetice, creat în noiembrie 2024, care poate fi extins față de componența actuală și cu alți actori din mediul academic, societatea civilă sau reprezentanți ai mediului privat
- coordonarea cu instituțiile europene și schimbul de bune practici cu alte state membre, prin participarea la grupuri de lucru, platforme de cercetare și rețele de cooperare privind politicile de combatere a sărăciei energetice și în transporturi

Consolidarea capacității de colectare a datelor la nivel local și cooperare interinstituțională locală

Consolidarea capacității de colectare a datelor la nivel local este un pas esențial pentru îmbunătățirea procesului de măsurare a sărăciei energetice și în transporturi în România. Pentru a adresa problema formatelor de colectare incomplete sau neuniformizate, este necesară standardizarea procesului de colectare prin formulare electronice unice, aplicabile în toate unitățile administrativ-teritoriale.

Otodata, funcționarii locali și lucrătorii sociali trebuie formați astfel încât să colecteze date comparabile și de calitate, inclusiv din comunități defavorizate sau greu accesibile. Este recomandată crearea și diseminarea unui ghid de colectare și completare a datelor în respectivul format. În cazul în care se consideră necesar, responsabilitatea UAT-urilor de a furniza aceste date poate fi formalizată, având în vedere importanța deosebită în procesul de elaborare a politicilor publice cu impact socio-economic semnificativ. Digitalizarea procesului de raportare poate asigura transmiterea automată și în timp real a informațiilor către ministerele de resort, iar cooperarea între primării, furnizorii de energie și organizațiile neguvernamentale locale ar putea contribui la verificarea și actualizarea continuă a situației gospodăriilor vulnerabile.

Standardizare metodologică și digitalizare

Standardizarea metodologică a analizei sărăciei energetice și în transporturi la nivel național și digitalizarea proceselor de colectare și raportare a datelor pot asigura coerența și interoperabilitatea informațiilor la toate nivelurile. Acest cadru ar trebui să stabilească datele și indicatorii oficiali pentru măsurarea fenomenelor sărăciei energetice și în transporturi din România, să definească procedurile de colectare și raportare a datelor, precum și responsabilitățile instituționale în domeniu. În paralel, dezvoltarea unei platforme electronice unice, gestionată de unitatea mai sus menționată, ar permite integrarea automată a datelor provenite de la autoritățile locale, instituțiile centrale și operatorii de distribuție, reducând fragmentarea și erorile, facilitând actualizarea în timp real și asigurând trasabilitatea informațiilor. Această platformă ar trebui să fie interoperabilă cu sistemele europene de raportare deja existente, evitând suprapunerile administrative și eficientizând alocarea de resurse.

În plus, în contextul transpunerii Directivei privind Eficiența Energetică a Clădirilor, care aduce și obligația dezvoltării unui Registru Electronic al Clădirilor, este recomandat să fie folosite aceste instrumente pentru o mapare mai granulară a fenomenului sărăciei energetice care să trianguleze datele privitoare la veniturile și cheltuielile unei gospodării cu cele legate de starea clădirilor.

Creșterea capacității administrative a Ghișeelor Unice de Eficiență Energetică

Ghișeele Unice de Eficiență Energetică ar putea juca un rol mult mai activ în identificarea gospodăriilor vulnerabile, printr-un mecanism de colaborare cu autoritățile publice locale de pe raza unui județ, dar și prin colectarea și transmiterea datelor către MDLPA sau alți actori relevanți (ex. Comitetul Interministerial pentru adresarea consumatorului vulnerabil și a sărăciei energetice). Totodată, Ghișeele Unice pot fi un instrument care să permită o mai bună implementare a diverselor măsuri și fonduri, printr-o mai amplă capacitate a personalului (echipe cu expertiza diversă), dar și printr-o mandare mai clară și complexă a atribuțiilor. Treptat, atribuțiile pot fi extinse și pentru identificarea gospodăriilor afectate de sărăcie în transport și dezvoltarea de măsuri apropiate de nevoile gospodăriilor.

Monitorizare periodică și transparență

Instituirea unui mecanism unitar de monitorizare periodică, coordonat de unitatea centrală de colectare și procesare a datelor ar include rapoarte standardizate, elaborate pe baza datelor integrate în platforma electronică națională, care să permită evaluarea progresului în raport cu obiectivele asumate și adaptarea în timp real a politicilor în funcție de evoluția implementării. Publicarea periodică a acestor rapoarte, împreună cu accesul deschis la seturi de date relevante și la indicatorii naționali pentru cercetători, societate civilă și parteneri internaționali, va contribui la creșterea transparenței și a eficienței politicilor publice, la consolidarea încrederii publice și la responsabilizarea instituțiilor implicate.

Sărăcie energetică	Recomandări de date necesare pentru calculul sărăciei energetice și în transporturi	Sursă și entități responsabile
Date cu privire la condițiile de locuire*	- Compoziția gospodăriilor - Suprafața locuinței - Vechimea clădirii - Materialul din care este construită clădirea - Eficiența energetică a clădirii (dacă a fost sau nu reabilitată termic, clasa energetică)	- Primăria UAT (Serviciul de evidență a populației; direcția de taxe și impozite locale); - MDLPA (Certificate de Performanță Energetică, Registrul unic al clădirilor din România) - INS (Recensământ 2021)
Date socio-economice	- Situația veniturilor - Valoarea facturilor cu energia - Situația ajutoare sociale, pensii de handicap etc. - Consumul lunar de gaze naturale la nivel de gospodărie - Consumul lunar de electricitate la nivel de gospodărie - Consum m3 de lemn pe sezon de iarnă	- Ministerul Finanțelor (venituri din salarii, activități independente și alte tipuri de venit pentru care se plătesc taxe); - Ministerul Muncii, Familiei, Tineretului și Solidarității Sociale și ANPIS (ajutoare sociale, pensii, alocații și alte transferuri cu caracter social), - Institutul Național de Statistică (Ancheta Bugetelor de Familie, Ancheta asupra Calității Vieții) - Operatorii de distribuție sau de furnizare a gazului natural și energiei electrice, Romsilva
Sărăcie în transporturi	Recomandări de date necesare	Sursă și entități responsabile
Date privind disponibilitatea	Timpul de parcurs de la servicii esențiale (loc de muncă, spitale, dispensare)	Primării

(existența) infrastructurii de transport Date privind accesibilitatea mijloacelor de transport	sau farmacii, instituții de învățământ) • Rute, frecvență rute/zi, stații cu localizare GIS, tarife defalcate (reduse/nereduse) și orare ale transportului în comun: local, județean, interjudețean, feroviar • Număr autobuze electrice, număr de locuri, existență facilități pers. cu dizabilități (cu datele necesare pentru raportare PNIESC) • Număr stații per UAT, dintre care stații adaptate persoanelor cu dizabilități • Număr microbuze electrice + număr de locuri • Număr km infrastructură de transport public urban (autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, tren metropolitan) • Număr km benzi dedicate pentru transportul public • Număr km coridoare pietonale • Număr km coridoare ciclabile piste biciclete • Procentul pistelor de bicicletă separate de traficul auto (%) + nr. piste + nr. km + shared space (piste + benzi transport public) • Număr sisteme Park&Ride publice + nr. locuri oferite • Număr de utilizatori ai transportului public/zi • Număr de utilizatori ai transportului public nepoluant/zi	• Consiliile județene și Societățile de transport public local • Ministerul Transporturilor și Infrastructurii • CFR • Registrul Auto Român • Institutul Național de Statistică (Ancheta asupra Calității Vieții, Recensământ 2021)
---	--	---

	• Număr autovehicule înmatriculate, tip de combustibil, normă EURO, capacitate cilindrică și an de fabricație la nivel de UAT • Cod SIRUTA inferior de localități fără transport public regulat + populație • Rural Access Index (proporția populației care trăiește la o distanță de până în 2 km de un drum pe care se poate circula tot anul) în % de populație rurală[27] [28]	
Date privind accesibilitatea financiară mijloacelor de transport	• Venitul disponibil • Cheltuieli cu transportul, defalcat pe tipuri de transport în lei/gospodărie/an	• Ministerul Finanțelor (venituri din salarii, activități independente și alte tipuri de venit pentru care se plătesc taxe); • Ministerul Muncii, Familiei, Tineretului și Solidarității Sociale (ajutoare sociale, pensii, alocații și alte transferuri cu caracter social) • Institutul Național de Statistică (Ancheta Bugetelor de Familie, Ancheta asupra Calității Vieții)
Date de percepție privind satisfacția	Anchete gospodării: • Motive neutilizare a transportului public (cost/raritate/distanță/timp /siguranță/confort) în % respondenți • Grad de satisfacție cu privire la transportul public	• Institutul Național de Statistică (sondaj național dedicat cu modul de mobilitate) • Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (sondaje, interpretare date)

	• Bariere dizabilități (stații/vehicule accesibile; percepție) în % stații/vehicule și % respondenți • Percepție siguranță (sigur/nesigur) în % respondenți defalcat pe gen	
Date de context și factori complementari	• Număr de autoturisme înregistrate la nivel de UAT • Vârstă medie parc auto la nivel de UAT (ani) • Consum combustibil la nivel de gospodărie (litri/an) în medii estimate • Număr vehicule- kilometru (vkm) pe an pentru autoturisme și autoutilitare (M1, N1) la nivel de județ sau regiune geografică în vkm/an	• Institutul Național de Statistică • Registrul Auto Român • Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației

[1] Regulamentul (UE) 2023/955

[2] Potrivit Raport național nr. 3 - Ghid de bună practică pentru atingerea nivelurilor optime, din punct de vedere al costurilor, ale cerințelor minime de performanță energetică a diverselor categorii de clădiri, MDLPA, 2025

[3] Specific pentru contextul României pentru că gazul natural este cel mai des folosit combustibil fosil pentru încălzire

[4] Indicatorii nr. 1, 2, 3, 11, 13, 18, 19, 20, 29, 30 din Anexa IV a Regulamentului (UE) 2023/955.

[5] Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Bruegel, I., & Pye, S. (2024). Transport poverty: Definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies – Final Report. Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, European Commission.

