

# Az öko-mobilitás, és azon belül a kerékpáros közlekedés támogatására vonatkozó különböző nyugat-európai szabályozási, adózási, pénzügyi, helyi önkormányzati vagy regionális kedvezmények és egyéb ösztönzési lehetőségek áttekintése

Szakértői tanulmány az EMAH- „*Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben*” című, L00154 azonosító számú projekt számára



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.  
INSTITUTE FOR TRANSPORT SCIENCES NON-PROFIT LTD.



creating the future

Programm zur grenzüberschreitenden Kooperation ÖSTERREICH - UNGARN 2007-2013  
AUSZTRIA - MAGYARORSZÁG Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013



EUROPEAN UNION  
European Regional  
Development Fund



## Tartalom

I. Vezetői összefoglaló .....	3
II. A hivatásforgalmi (ingázó) közlekedés ösztönzőivel kapcsolatos szabályozás értékelése a fenntarthatóbb közlekedési rendszerhez való hozzájárulás szempontjából .....	4
II.1 Európai kitekintés.....	4
II.1.1 Közlekedési mód-semleges megoldások .....	7
II.1.2 Gyalogos munkába járás ösztönzése .....	9
II.1.3 Kerékpározás ösztönzése .....	11
II.1.4 Közforgalmú közlekedés ösztönzése .....	28
II.1.5 Cégautó adózása.....	29
II.2. Az Ausztriában alkalmazott megoldások.....	34
II.2.1. Közlekedési mód szempontjából semleges ösztönzők: Job ticket térítés és egyszerű utazási költség-hozzájárulás .....	34
II.2.2. Kerékpáros munkába járás támogatása .....	36
II.2.3. Közforgalmú közlekedés ösztönzése, Job-ticket bővebben .....	38
II.2.4. Társasági gépjárművel kapcsolatos adózási szabályozás .....	39
II.2.5. Munkába járáshoz kapcsolódó személyi jövedelemadó kedvezmények .....	42
II.2.6. Ingázók közlekedési mód szerint megoszlása Ausztriában .....	44
III. Ausztriai ökomobilitást támogató programok bemutatása és értékelése a magyarországi alkalmazás vonatkozásában .....	51
III.1. E-mobilitási mintaprojektek támogatása .....	51
III.2. E-mobilitási mintarégiók támogatása.....	53
III.3. Intelligens közlekedési rendszerek megvalósításának támogatása .....	55
III.4. Kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó intermodális csomópontok támogatása.....	56
III.5. Vidéki térségek mikro közforgalmú közlekedési rendszereinek támogatása .....	64
III.6. Multimodális Közlekedési rendszer program: „Klima: aktiv mobil” .....	66
III.6.1. A „Klima: aktiv mobil” program eredményei az egyes tématerületeken (2007-2013) .....	70
III.6.2. A „Klima: aktiv mobil” program 2014-2020 .....	71
III.6.3. Esettanulmányok.....	71
IV. Potenciális források áttekintése és bemutatása, melyek pénzügyi háttérrel jelenthetnek a lehetséges magyarországi támogatásokhoz.....	78
V. Összegzés, javaslatok .....	83
VI. Felhasznált irodalom .....	85
VII. Mellékletek.....	88

## I. Vezetői összefoglaló

Az elmúlt években Európában a **kerékpározás** és az ehhez **kapcsolódó multimodális közlekedési lehetőségek önálló mobilitási rendszerré váltak**, melybe infrastrukturális feltételei és eszközigénye mellett szabályozási és egyéb ösztönzők is beletartoznak. Jelen tanulmány elsősorban az **osztrák tapasztalatok** alapján – de **szélesebb európai kitekintést** is magában foglalva - mutat be és értékkel olyan jó gyakorlatokat, melyek magyarországi alkalmazása hasznos lehet. A **kerékpározás** és a **közforgalmú közlekedés** használatának **ösztönzése**, illetve ezen ösztönzők összehangolásának szükségessége jelen tanulmány fő üzenete. Sikeres bevezetésük esetén nemcsak pénzügyi, de környezeti és életminőségi szempontból is nagyban hozzájárulhatnak a fenntartható fejlődéshez.

A kerékpározás és az általa elérhető közforgalmú forgalomnövekedés társadalmi, környezeti és gazdasági hasznai ma már egyértelműek<sup>1</sup>, a **teljes gazdasági haszon mintegy 205 milliárd euróra** becsülhető **évente**, és a technológiai váltásban is komoly szerepe van<sup>2</sup>.

Jelen tanulmányban a hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés pénzügyi ösztönzői mellett bemutatjuk azokat a komplex programokat, melyeket főként Ausztriában, hosszú távú szemléletben, az eredmények folyamatos értékelése mellett az elmúlt években megvalósítottak. Végül számba vesszük azokat a lehetséges forrásokat is, melyek pénzügyi háttérrel jelenthetnek a lehetséges magyarországi ösztönzők finanszírozásához.

---

<sup>1</sup> [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF\\_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf)

<sup>2</sup> <http://www.ecf.com/news/ecf-launches-cycling-as-a-new-technology-study/>

## II. A hivatásforgalmi (ingázó) közlekedés ösztönzőivel kapcsolatos szabályozás értékelése a fenntarthatóbb közlekedési rendszerhez való hozzájárulás szempontjából

### II.1 Európai kitekintés

A **napi munkába járás** európai és nemzeti szinten egyaránt jelentős részét teszi ki a közlekedésnek. Számos tanulmány kimutatta, hogy az aktív közlekedési módok – gyaloglás, kerékpározás – számos előnnyel járnak. A kedvező egészségügyi hatás mellett az alacsonyabb környezeti terhelés és a közterek hatékonyabb kihasználása a legfontosabb ilyen előnyök. Egy holland tanulmány szerint a kerékpáros munkába járás átlagosan évente egy nappal kevesebb betegszabadsággal, ezáltal a kedvező egészségügyi hatás mellett jelentős költségmegtakarítással jár.<sup>3</sup>

**A jelenlegi nemzeti és regionális költségvetési rendszerek nagy része támogatja a gépjárművel való munkába járást, például a cégautó magánhasználat kedvező adóztatásával,** ami megnöveli az autóhasználatot, kizorítva ezzel a fenntarthatóbb közlekedési módok használatát. Ennek eredményeképpen a regisztrált új gépjárműveknek mintegy 5%-a cégautó az Európai Unióban.

Csak kevés országban léteznek az aktív közlekedési módokat támogató adózási ösztönzők (Nagy Britannia, Belgium), de több országban vizsgálják a kilométer arányos költségtérítés bevezetését (pl. Franciaországban). A tapasztalatok és a kapcsolódó értékelő tanulmányok megállapítják, hogy az ilyen ösztönzők közpénzekből való finanszírozása, ill. támogatása hatékony lehet, mivel az ilyen eszközökkel kiváltható más ösztönzők, például a cégautókkal kapcsolatos adókedvezmények két nagyságrenddel nagyobb költséget jelentenek. (Évente 0,075 milliárd euró 54 milliárd euróval szemben Franciaországban).

---

<sup>3</sup> Hendriksen et. al., 2010: The association between commuter cycling and sickness absence

Ugyanakkor az Európai Bizottság által 2011-ben kiadott „**Fehér Könyv - Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához**”<sup>4</sup> dokumentumban célként fogalmazódott meg a „Tiszta városi közlekedés és ingázó forgalom” és ezzel összefüggésben a „Szükség szerint a közlekedésre kivetett adók felülvizsgálata, ennek keretében a járművekre kivetett adóknak a járművek környezeti teljesítményéhez való kötése, a személyszállításra vonatkozó jelenlegi hozzáadottérték-adó rendszer felülvizsgálatának mérlegelése, és a cégautókra vonatkozó adózási szabályok felülvizsgálata oly módon, hogy az megszüntesse a piaci torzulásokat és elősegítse a környezetbarát járművek térnyerését.” Ezek az eszközök tagállami kompetenciába tartoznak, ugyanakkor az Európai Bizottság a Fehér Könyvben kitűzött célok megvalósítása érdekében javaslatokat fogalmazhat meg az egyes tagállamok számára, „puha” eszközökkel próbálhatja befolyásolni a nemzeti költségvetési szabályozást. Egy tanulmány alapján, amely a motorizált közlekedés externális hatásait hivatott számszerűsíteni, csak a baleseti és környezetvédelmi külső költségeket beépítve az árakba, személygépkocsik esetében kilométerenként 3,3 eurócenttel, míg tehergépkocsik esetében tonnakilométerenként 4,4 eurócenttel kell növelni ennek a közlekedési módnak a költségeit. (A tanulmány nem számol az útrongálás, a torlódási károk, a területfoglalás, illetve az infrastruktúra-fejlesztés költségeivel.)<sup>5</sup>

Fentiek fényében a közlekedési **szakpolitikának** nemzeti és európai szinten egyaránt **javasolt foglalkoznia** a gépjárművekkel kapcsolatos adózási ösztönzők mellett a **kerékpáros és a kapcsolódó közforgalmú közlekedési módok használatát ösztönző adózási** és egyéb szabályozási **eszközökkel** is.

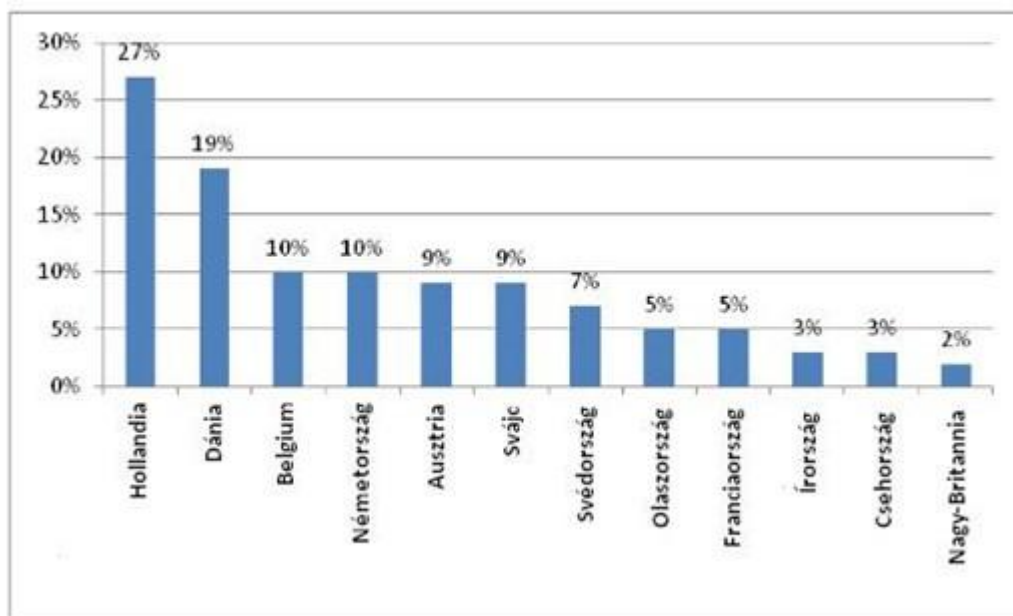
---

<sup>4</sup> White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system COM (2011) 144 final. European Commission, Brussels [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)

<sup>5</sup> *External Costs Of Transport In Central And Eastern Europe. Final Report ENV/EPOC/WPNEP/T(2002)5/FINAL.* OECD, Environment Directorate, Environment Policy Committee, Working Party on National Environmental Policy, Working Group on Transport, 2003., [www.ois.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/\\$FILE/JT00148028.PDF](http://www.ois.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/$FILE/JT00148028.PDF)

Az Európai Kerékpáros Szövetség a tagállamokban működő tagszervezetei segítségével 11 országból gyűjtött adatokat a témában, és elemezte ezeket<sup>6</sup>. Ez alapján elmondható, hogy számos olyan jó gyakorlat működik, mint a **belgiumi kilométer arányos munkába járási kerékpáros adókedvezmény**, vagy a **holland és brit vállalatok számára nyújtott adókedvezmények a munkavállalóknak biztosított kerékpárok után**. Nagy potenciál rejlik abban is, hogy ezeket az eszközöket a tagállamok összehangolják, sőt akár kombinálják a közforgalmú közlekedés támogatását célzó támogatásokkal. Környezeti szempontból kiemelkedően fontos, hogy ezek az új ösztönzési eszközök a közvetve a gépjármű közlekedés támogatásának fokozatos és részleges kiváltásához és ezáltal a fenntartható közlekedés arányának növekedéséhez járulnak hozzá. Jelen tanulmányban elsősorban az osztrák kezdeményezéseket bemutatva fogalmazunk meg javaslatokat ebben a témában.

1. ábra A kerékpározás részesedése az összes utazásban



Forrás: Cycling in the Netherlands c. tanulmány, 2009<sup>7</sup>

<sup>6</sup> [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill\\_2.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill_2.pdf)

<sup>7</sup> <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>

Az Európában alkalmazott különböző ösztönző megoldásokat az alábbi csoportokba sorolhatjuk be:

### II.1.1 Közlekedési mód-semleges megoldások

A legtöbb tagállamban a különböző közlekedési módokkal kapcsolatos támogatásokat illetve kedvezményeket differenciált módon kezelik, ugyanakkor **léteznek mód-semleges eszközök is**, például a holland dolgozói költségtérítés vagy a német jövedelemadó kedvezmény rendszer. **Ezek már jelenlegi formájukban is közvetve segíthetik az ökomobilitást**, hiszen a fenntartható közlekedési módok relatív alacsony költsége vonzóvá tehetik azokat mód-semleges támogatási rendszerekben. Továbbfejlesztve illetve kiterjesztve ezeket az eszközöket alkalmasak lehetnek az ökomobilitás célzott ösztönzésére.

Ebbe a körbe tartoznak azon ösztönzők is, melyek a munkahely illetve lakóhelyválasztást befolyásolják. Ezek közé tartozik Spanyolországban az a támogatás, amit az elhelyezkedő munkanélküliek kapnak, amennyiben közelebb költöznek új munkahelyükhöz. Szintén hasonló hatású az a brit gyakorlat, hogy a munkába járás költségeit egyáltalán nem lehet levonni az adózott munkavállalói jövedelemből. Ezek az **eszközök motiválják a munkavállalókat, hogy munkahelyüket illetve lakóhelyüket úgy válasszák meg, hogy azok a lehető legrövidebb távolságban legyenek egymástól**, ezáltal hatékony módjait jelentik az ingázás társadalmi, gazdasági és környezeti terhei csökkentésének.

A helyi szintű ösztönzők generális eszközei az ún. **mobilitási irodák**. Ezek célja, hogy egy-egy önkormányzat (nagyváros) közlekedési rendszereit fenntarthatóságát növeljék, elsősorban a közösségi közlekedés, a kerékpározás, valamint a gyaloglás feltételrendszerének javításával, beleértve mind az infrastrukturális, mint az ún. soft beavatkozási eszközök alkalmazását is, a városok közlekedésfejlesztési koncepcióinak kidolgozásával kezdve, egészen a rendszerek

működtetéséig, illetve monitoringjáig. Az irodák működtetésének elsődleges pénzügyi forrásait a parkolási díjak, illetve közúti bírságok jelenthetik.

Ezen beavatkozásokra jó példa a német Környezetügyi, Természetvédelmi és Reaktorbiztonsági Minisztérium által indított **„Kopf an: Motor aus. Für null CO<sup>2</sup> auf Kurzstrecken”** c. kampány, amely városi közlekedési szokások megváltoztatására irányuló népszerűsítési akciókat támogatott Bamberg, Dortmund, Halle és Karlsruhe, mint célterületek bevonásával. A mintegy 1,2 millió euró költségvetésű kampány a megkérdezettek közel 80%-a számára pozitív hatást váltott ki, a megkérdezettek közel kétharmadát megerősítette a fenntartható közlekedési módok alkalmazásában, több, mint felét pedig ösztönözte a mobilitással összefüggő életmódváltásra. A program eredményeként éves szinten 35.3 millió gyalogosan-, és 22,9 millió kerékpárral megtett kilométerről, illetve 13 ezer tonna megtakarított CO<sub>2</sub>-ről számoltak be. A befektetett összeg megtérülése arányában a kampány kifejezetten hatékonynak bizonyult (egy t CO<sub>2</sub>-megtakarításra 88 euró jutott), szemben pl. a biodízel alkalmazásával, ahol egy tonna CO<sub>2</sub>-megtakarítás 250 euró, vagy a hibrid hajtású gépkocsik esetében, ahol ugyanez 4-4500 euró befektetést igényel.<sup>8</sup>

Hasonló jó helyi, regionális példa a németországi **Frankfurt am Main**ban a tömegközlekedés népszerűsítése és szervezése érdekében folytatott tevékenység, mely hazai beavatkozások bázisául is szolgálhat a témában lezajlott sikeres nemzetközi projekt bázisán<sup>9</sup>. A szóban forgó **PIMMS Capital projekt** Vezető Partnere, a **TraffiQ** elnevezésű **Frankfurti Helyi Tömegközlekedési Társaság**, melynek tömegközlekedést népszerűsítő tevékenysége a következő főbb területekre terjed ki:

- marketing és promóciós kampányok a városi mobilitás terén;
- helyi és helyközi közösségi (tömeg-) közlekedési tanácsadás, illetve tanácsadási programok iskolásoknak, nyugdíjasoknak és cégeknek;

---

<sup>8</sup> [http://www.kopf-an.de/fileadmin/user\\_upload/redaktion/dateien/Projektmonitoring\\_2009.pdf](http://www.kopf-an.de/fileadmin/user_upload/redaktion/dateien/Projektmonitoring_2009.pdf)

<sup>9</sup> PIMMS CAPITAL projekt – Interreg IVC Program keretében – 16 európai partner részvételével. A projekt hazai partnere a Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség volt, az elkészült Regionális Akciótervet a három érintett megyén kívül az NFÜ ROP IH is aláírta.



- gyalogos- és utas-tájékoztatás (módszerek, jelzések, útvonalkeresés);
- komplex információnyújtás különféle megközelítésben a különböző célcsoportoknak (pl. helyiek, ingázók, turisták és bevándorlók számára), panaszok kezelése, hotline szolgáltatás;
- mobilitás menedzsment;
- ipari park közlekedési rendszere (külső kapcsolatok, belső hálózat).

.A Frankfurtban alkalmazott integrált megközelítés, egyik legfontosabb horizontális tartalmi eleme a **„vevőközpontúság”**. A frankfurti példa A jó gyakorlat kiválóan illeszkedik a Fehér könyv és az Európa 2020 jövőkép céljaihoz, mivel alkalmazása szolgálja az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé való elmozdulás elősegítését és a szállítási ágazat modernizálását és az energiahatékonyság ösztönzését. Ezen túlmenően illeszkedik az EU 2020 jövőképének az integrált multimodális közlekedési információs, jegyértékesítési és viteldíj-fizetési rendszer kereteinek megteremtésére vonatkozó direktívájához. A frankfurti gyakorlat adaptációja, illetve a Magyarországon is alkalmazható elemeinek alkalmazása minden bizonnyal haszonnal járna, mert:

- a tömegközlekedés előnyeinek köztudatba vitelével, népszerűsítésével elősegítené az érintettek szemléletmódjának, hozzáállásának alakítását;
- ösztönözné a helyi és helyközi közösségi közlekedés fejlesztésében érdekelt szervezetek együttműködését, összefogását vagy fúzióját;
- az utazóközönséget szolgáló fejlesztések (konkrét projektek) megvalósítását eredményezné.

## II.1.2 Gyalogos munkába járás ösztönzése

Az ingázás káros környezeti és egészségügyi hatásainak mérséklésére kiváló eszköz a **gyalogos munkába járás ösztönzése**. Egészségügyi szakértők szerint már napi fél óra testmozgás is jelentősen javítja az egészségi állapotot – csökkentve a szív- és érrendszeri megbetegedések, a cukorbetegség, a túlsúly, a csontritkulás, a rák néhány fajtájának és a depresszió kialakulásának valószínűségét. Nyugat-Európában egyre több állam és vállalkozás ismeri fel az ebben rejlő közvetlen és közvetett előnyöket. A gyalogos közlekedés az egészségügyi hatások mellett nem jár környezetszennyezéssel, kifejezetten energia- és helytakarékos, a települések emberbarát léptékének megőrzését és a biztonságérzet javulását szolgálja, már csak a közösségi élet színtereinek biztosítása által is.

A **gyalogosforgalom térnyerésének** legfőbb **akadályait** az alábbiakban foglalhatjuk össze.<sup>10</sup>

- a gyalogos forgalom mérése és értékelése jóval nehezebb, mint a motorizált, illetve a közösségi közlekedés esetében, így a közlekedésfejlesztési tervekben nehezebb érvényesíthetőek a gyalogos közlekedés szempontjai;
- nincs mögötte szervezett háttér, szerveződés, így az érdekképviselőt nehezkesebb;
- ha a közlekedésfejlesztés nem fordít figyelmet a gyalogosokra, úgy számukra kevésbé vonzó rendszerek jönnek létre (pl. többsávos közutak keskeny járdával, nehézkes átkelési lehetőségekkel, stb.). Bizonyos társadalmi csoportok teljesen elszigetelődhetnek a társadalmi szempontból számukra is fontos úticéloktól;
- A személygépkocsik csúcsgforgalom idején kimagasló externális hatásokat váltanak ki (infrastrukturális költségek, balesetek, zaj- és légszennyezés, épületekben okozott kár, stb.), ezek tényleges költségét nem internalizálják, így a hatásokat az egész társadalom kénytelen viselni.

---

<sup>10</sup> <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/08/2841.hpp.html>

### II.1.3 Kerékpározás ösztönzése

Az **uniós tagállamokban jelentős különbségek** figyelhetők meg a hivatásforgalmi kerékpározás pénzügyi ösztönzői tekintetében. Létezik rendkívül kedvező kilométer arányos térítés, máshol egyáltalán nem támogatják a kerékpáros munkába járást, valamint vannak cégek számára nyújtott különböző mértékű adókedvezmények a munkavállalóknak biztosított kerékpárok után.

**Németországban** a köztisztviselők havi 5 euró juttatásban részesülnek, amennyiben egy hónapban legalább négy alkalommal kerékpárral mennek a munkahelyükre. **Nagy-Britanniában** mérföldenként 20 penny térítést fizethetnek a foglalkoztatók a kerékpáros ingázási módot választó alkalmazottaik számára, adómentesen, illetve adómentes kölcsönt nyújthatnak kerékpárvásárlásra. **Olaszországban** a környezetvédelmi minisztérium **30%-os támogatást** nyújtott **kerékpár vásárlására**. A 8,75 millió eurós, erre a célra szánt keret kevesebb, mint három hét alatt kimerült, több mint 40 ezer kerékpárra ruháztak be a program keretében.<sup>11</sup>

**Hollandia** tüzetesebb szemrevételezése már csak azért is nagy jelentőséggel bír, hiszen a kerékpározást és fenntartható közlekedési módokat tekintve az egyik mintaállamról van szó. A **17 milliós Hollandiában** mintegy **19 millió kerékpár** van használatban. A hivatásforgalmi ingázás során évente megtett 179 milliárd személygépkocsi km mellett kerékpárral további 7 milliárd km-t tesznek meg a dolgozók lakásuk és munkahelyük között<sup>12</sup>. Annak ellenére, hogy már 2009-ben is a helyváltoztatások 27%-át kerékpárral bonyolították le<sup>13</sup>, továbbra is szerteágazó intézkedésekkel támogatják a kerékpár használatot, lehetőség szerint a gépkocsi használat alternatívájaként. A mindenkori kormányok, s azon belül a Közlekedési Minisztérium jelentős erőfeszítéseket tesz azért, hogy a

<sup>11</sup> [http://www.greenfo.hu/hirek/hirek\\_item.php?hir=21602](http://www.greenfo.hu/hirek/hirek_item.php?hir=21602)

<sup>12</sup> <http://www.reiskostenblog.nl/blogs/dag-fiets-van-de-zaak-welkom-werkkostenregeling/>

<sup>13</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/31796/kst-31796-4?resultIndex=18&sorttype=1&sortorder=4>

kerékpározás vonzerejét megtartsák, sőt lehetőség szerint növeljék. A folyamatosan szem előtt tartott **hármaskövetelményrendszer: a kerékpározás legyen kényelmes, biztonságos és anyagilag előnyös**. Mindeközben a fokozott kerékpárhasználat egészséges, környezetkímélő és csökkenti a torlódásokat.

Noha a kerékpár hosszú idő óta az egyik legkedveltebb közlekedési eszköz Hollandiában, a *támogatási rendszer intézményesedése 1995-ben kezdődött* az anyagilag kedvező „cégkerékpárok” bevezetésével, ami időközben „piacvezetővé” nőtte ki magát a márkafüggetlen kerékpáros projektek terén.

A kerékpározás támogatására számos eszköz kínálkozott. Ezek közé tartozik a Hollandiában eleve kiterjedt kerékpáros úthálózat bővítése és fejlesztése, a forgalomtechnika eszköztárának bővítése, a képzés fejlesztése (például a közlekedési parkok intenzív használata a gyermekek közlekedési nevelésében) csakúgy, mint a kerékpárlopások elleni küzdelem (2006 és 2010 között 100 000-rel kívánták csökkenteni a kerékpárlopások számát).

Határozott fordulópontot jelentett a **2009-ben elfogadott**, a kerékpáros szervezetekkel (pl. Fietsersbond) egyeztetetten kidolgozott kormányjavaslat az **aktív kerékpáros politika**, „Fietsen in Nederland... een tandje erbij”<sup>14</sup>, azaz „Kerékpározás Hollandiában... egy kis segítséggel”. Ez a 31 796/4 sz. kormányhatározat kijelöli a fő célokat, s egyúttal meghatározza az eszközrendszert, valamint az állami-önkormányzati feladatokat és felelősségi szinteket is.

A kerékpározás támogatására 2009-re 70 millió Euro többletforrást rendel, ebből 25 MEUR-t a kerékpáros gyorsutakra, 35 MEUR-t kerékpár tárolókra, 10 MEUR-t további intézkedésekre fordítanak. Ennek a döntésnek köszönhetően tűnnek el például a korábban jól ismert kerékpár-tengetegek a holland vasútállomások előtt, ezeket rendezett kerékpár garázsok váltják fel, sokszor a térszín alatt (a képeken a hollandiai Leiden központi pályaudvara előtti tér korábban, ma biciklik nélkül és a mai térszín alatti tároló). A tereket visszakapták a gyalogosok (a

kerékpár parkolást meg is tiltották!), miközben a kerékpárok biztonságosabban, fedett helyen várakoznak.

2. ábra Leiden (Hollandia) pályaudvara előtti kerékpártároló – egykor és most



A javaslat az autóhasználat 5%-os csökkenését reméli attól, hogy a kerékpáros gyorsutak építésével a kerékpározást a 7,5-15 km-es távolság-osztályban is versenyképessé teszi. A kitűzött cél mielőbbi elérése érdekében a Mobilitás-csomagból (Mobiliteits Aanpak) további 15 MEUR-t csoportosít át.

Kulcsfontosságú pontja az említett intézkedés-csomagnak a **közforgalmú közlekedés (OV, Openbaar Vervoer) és a kerékpározás 2008 január 1-jén debütált összekapcsolásának megerősítése**. Első sorban a vasútállomásokon alakították ki az OV-kerékpárok kölcsönzési pontjait. A kezdeti 140 helyszín 2009-ben 42-vel bővült, a bérletek száma az első évben januárról decemberre 46%-kal növekedve 480 000-et ért el, s 2009-re 650 000-et vártak. Az önkormányzatok igyekeznek nyomást gyakorolni annak érdekében, hogy a rendszer kiterjedjen a jelentős forgalmú metró és autóbusz állomásokra is.

Az **OV-kerékpárok közforgalmú közlekedési jeggyel vagy bérlettel igen kedvezményesen bérelhetőek**<sup>15</sup>, ezért egyre többen használják őket a vasútállomás és a munkahely között. A kormányhatározat a rendszer jelentős kiterjesztésére a következő 4 évre a kerékpártároló programból 22, a vasútfejlesztési forrásokból 20, a Mobilitási alapból 15 millió EUR-t csoportosít át.

<sup>15</sup> <http://www.ov-fiets.nl/ovfiets/abonneeworden/submenu/abonnee-woorden.html>

A korábbi rendszer továbbfejlesztéseként pénzügyi támogatás keretében háromévenkénti kedvezményes (cég)kerékpár vásárlásra, ezekhez adó-és járulégmentes kerékpár karbantartási támogatásra, valamint kedvező km-pénz fizetésre ad módot a munkáltatóknak.

Jellemző, hogy a nagyobb távolságú kerékpározás versenyképességének növelése érdekében felmerült az elektromos rásegítésű kerékpárok kétszeres mértékű támogatása<sup>16</sup>, de ezt a kabinet elvetette.

Alapvetően erre a kormányhatározatra támaszkodva jött létre a **Nemzeti Kerékpáros Program** (Nationale Fietsplan), ami napjainkban is összefogja az állami szintű kerékpáros támogatásokat és az ezeket megvalósító projekteket (Nationale Fiets Projecten).

A Nemzeti Kerékpáros Projektek honlapja<sup>17</sup> részletes tájékoztatást ad, a lehetőségeket megvilágítva mind a munkavállaló, mind a munkáltató szemszögéből.

2014. december 31-ig a legismertebb támogatás a Nemzeti Kerékpáros Program keretében megvalósított **„cégkerékpár” kedvezmény-csomag**, nem véletlen, hogy Hollandia esetében első sorban ezt emeli ki (bár részben hibásan) az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) országokat összehasonlító kiadványa<sup>18</sup>.

A kedvezmény csomag három részből áll:

- Az első a **kerékpár vásárlását támogatja**. Ennek mértéke a vásárlandó kerékpár ára és a munkavállaló jövedelme egyaránt befolyásol és maximális értéke (a csomag másik két elemét is bele számítva) bruttó 749 EUR úgy, hogy a legmagasabb támogatási arány 52% lehet. A bevezetés óta eltelt mintegy hat év azt mutatta, hogy az átlagos arány 42%, azaz a támogatott munkavállalók fizetik az erre feljogosított kereskedőtől beszerzett kerékpárok árának 58%-át. A jogszabály erre három évente ad

---

<sup>16</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/31492/kst-31492-11?resultIndex=14&sorttype=1&sortorder=4>

<sup>17</sup> [http://www.nationalefietsprojecten.nl/pageid=842/Nationale\\_Fiets\\_Projecten.html](http://www.nationalefietsprojecten.nl/pageid=842/Nationale_Fiets_Projecten.html)

<sup>18</sup> Commuting: Who pays the bill?, Holger Haubold, ECF, 2014

lehetőséget, s feltételül szabja, hogy a munkába járással kapcsolatos utazások legalább 50%-át a kerékpárral kell megtenni.

Hozzá kell tenni, hogy **a támogatás lehetőségét a munkáltató biztosítja. Az ő szempontjából nézve a támogatás ingyenes, csak a lebonyolítás terheli**, mert a támogatás összegét a programtól visszakapja. A rendszer használata kényelmes és egyszerű, teljes mértékben digitalizált, köszönhetően a program teljes körű számítástechnikai támogatottságának. Ez azt jelenti, hogy a munkáltatói és a munkavállalói azonosítókön túli adatok (a kiválasztott cégbicikli és az ára, a forgalmazó, a munkavállaló minden elemet tartalmazó jövedelme, stb.) megadását követően minden számítás automatizált, ami jelentős időmegtakarítást eredményez a munkáltatónál, s kényelmes vásárlást a munkavállalónál. A munkáltató azzal is segítheti a munkavállalót, hogy az általa fizetendő részt a nettó bérből vonja le egy vagy több részletben.

A munkáltató dönthet úgy, hogy a számítottnál nagyobb támogatást ad munkavállalójának, de ebben az esetben a túllépés összegét a jövedelem szokásos költségei (adók, járulékok) terhelik. Fontos kiemelni, hogy 2014. december 31-ig a holland jogszabályok a béren kívüli juttatások összegét a bértömeg 1,5%-ában korlátozzák. A munkavállaló jelentős szabadsággal dönthet a munkáltató által biztosított keret felhasználásáról (pl. étkezés, kultúra, stb.), de a cégkerékpár vásárlás nem ezt terhelte.

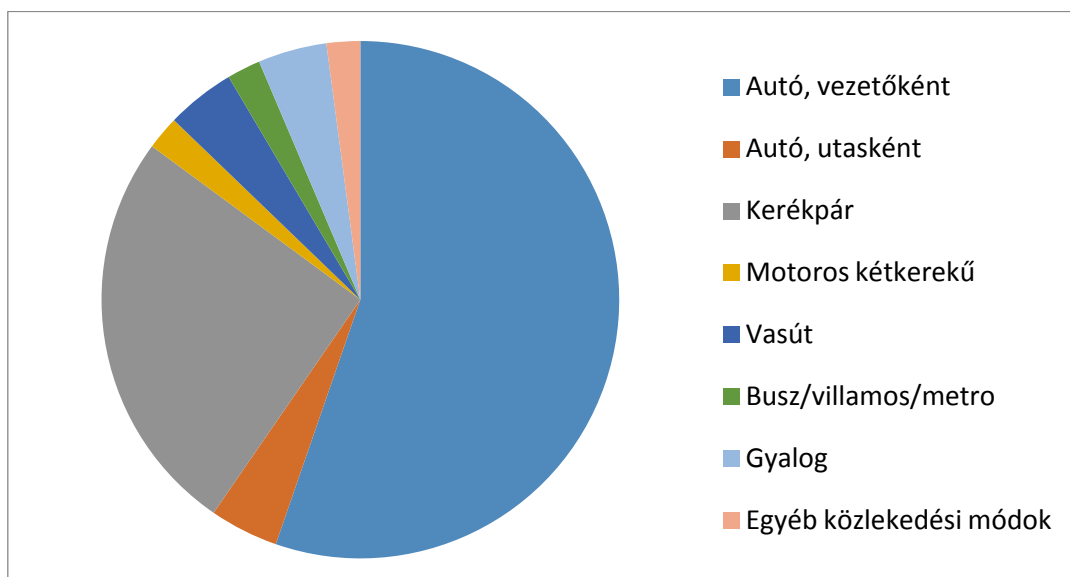
- A támogatás második eleme a **Nemzeti Kerékpárkupon**. Ezt a cégbicikli eladásra feljogosított mintegy 3000 kereskedőnél váltható, jellemzően a kerékpár megvásárlásakor. Ez három évre összesen 12, egyenként 20,5 EUR értékű kupon adó (ÁFA) és illetékmentes megvásárlására ad lehetőséget, amelyből évente 4 db használható fel a kerékpár karbantartási és javítási munkáinak kifizetések, vagy kerékpáros alkatrészen, kiegészítők vásárlásakor (lakat, km-óra, esőköpeny, stb.). Szemben más kuponokkal, ezzel 100%-ban is lehet a szolgáltatásokat, alkatrészeket fizetni.

- A támogatás harmadik elemeként a Holland Cégbicikli (BNF) program **különleges biztosítás-csomagot** is ajánl. Ez a biztosítás lopás esetén és a CASCO jellegű károk esetén is védelmet nyújt, a hagyományos kerékpáros biztosításoknál lényegesen kedvezőbb formában, 3 év időtartamra. Ennek keretében lopás esetén az eredetivel azonos, vagy azzal egyenértékű új kerékpárt biztosítanak, valamint a biztosítást sem kell újrakötni, hanem az eredeti folytatódik. **A CASCO jellegű károkat esetenként 25 EUR önrész mellett téríti.** Összességében elmondható, hogy a lopási arány, illetve annak pénzügyi és adminisztrációs következményei a szokásos 15%-ról 2,25%-ra csökkennek.

A cégbicikli programban a garancia megtartásának feltétele, hogy a vásárlás után két hónappal a kerékpárt szakműhelyben kell átvizsgáltatni. Ez az átvizsgálás ingyenes.

A program nagyon sikeresnek bizonyult. 2009-ben az alkalmazottak 4,9%-a, 371.420 dolgozó kapott hozzájárulást kerékpár vásárláshoz, összesen 183,7 millió EUR (átlagosan 495 EUR) értékben. Részben ennek is köszönhető, hogy a **kerékpár használat aránya a munkába járás esetében 2012-ben meghaladta a 25%-ot**, s ezzel a második leggyakrabban használt közlekedési eszköz, messze (mintegy háromszorosan) megelőzve a közforgalmú közlekedési utazásokat:

3. ábra A munkába járás módja Hollandiában





A holland program másik támogatási formája a **kerékpár lízing**. Annak érdekében, hogy nagyobb távolságról, 10-15 km-ről is kényelmes, s ezzel versenyképes legyen a kerékpáros munkába járás, **a program adókedvezménnyel támogatja az elektromos kerékpárok lízingjét**. Ez azt jelenti, hogy a drága elektromos kerékpárok esetében a munkáltató által fedezett (legfeljebb 749 EUR) költségrész feletti vételárat operatív lízing keretében 36, 48, vagy 60 havi rögzített összegű, kedvezményes adózású részletben fizetheti a munkavállaló. A részletfizetés lejártát követően kedvező, alacsony összegért vásárolhatja meg a munkavállaló a kerékpárt, ami csak ezzel kerül az ő birtokába.

Az operatív lízing ebben az esetben annyit jelent, hogy a részletek fedezik számos kapcsolódó szolgáltatás költségeit is: biztosítás teljes körű kockázatvállalással, segítség elakadáskor, karbantartás, javítás. Minthogy mindez be van építve a lízing díjba, a munkavállalónak nem kell váratlan költségekre számítani.

A program korábban említett honlapján az érdeklődők kiszámíthatják a várható lízingdíjat is.

A programban a munkáltatók önként vesznek részt, így a munkavállalóknak érdeke, hogy munkaadójuk csatlakozzon. Minthogy a kitűzött célok elérését a program minél szélesebb körű elterjedése segíti, egy új munkáltató csatlakozásakor a programba onnan elsőnek belépő dolgozók között egy ingyen kerékpárt sorsolnak ki (legfeljebb 749 EUR értékben).

2014-ben sor került a béren kívüli juttatások rendszerének felülvizsgálatára, a tárgyban a pénzügyminisztérium államtitkára referált<sup>19</sup> a parlament alsóházában. Július 3-i felszólalásában kifejtette, hogy bár a béren kívüli juttatások 2009-ben bevezetett rendszere jól működik, szükségessé vált annak módosítása. Ennek egyik fő alapelve az egyszerűsítés, többek közt az adminisztrációs (pl. elszámolási) terhek már megkezdett csökkentésének

---

<sup>19</sup> DB2014/272, [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

folytatása terén, valamint a szükségtelen különbségek megszüntetése. A kerékpáros programot ez több területen is érinti. A kerékpár vásárlási támogatás hároméves ciklusa ellentmond a naptári év szerinti elszámolás igényének, s szintén elvárás volt a különböző juttatási formák (támogatás, kedvezményezés, ellentételezés, stb.) közötti különbség megszüntetése.

Ennek megfelelően a **„cégbicikli” rendszer a fent leírt formában 2014. december 31-ével megszűnt**, amit úgy is értékelhetünk, hogy a cégbicikli korszaka lezárult. Ezzel együtt azonban az is kijelenthető, hogy ezzel a holland munkába járást támogató rendszer teljesen egységessé, módfüggetlenné vált, nem tesz különbséget kerékpár és autó között.

A módosítás bejelentésekor mind a média, mind a lakosság élénken reagált. Az utóbbiak igyekeztek kihasználni az utolsó hónapokat, s ennek köszönhetően a cégbicikli vásárlása 2014. utolsó hónapjaiban a korábbi mennyiség többszörösére szökött.

A Volkskrant 2014. dec 1-jei számában<sup>20</sup> ír az „ügynevezett Kerékpáros Program – a cégkerékpár szabály” év végi megszűnéséről. „... Az 1995-ben bevezetett programban cégek ezrei vettek részt. Az évek óta megszokott ütem idén szeptemberben már felborult, a korábbinál 25%-kal nagyobb érdeklődés mutatkozott. Ez a tendencia folytatódott, októberben már 60% növekedést tapasztaltak, s a becslések szerint ez az év utolsó két hónapjában tovább emelkedik. A kerékpár kereskedők felkészültek a fokozott igények kielégítésére. ...”

Az igényt természetesen a média is fokozta, az újságok már novemberben is arra bíztatták a dolgozókat, hogy az utolsó hónapokban használják ki a rendszer még meglévő lehetőségeit<sup>21</sup>.

**A 2015 január 1-jétől életbe lépett új béren kívüli juttatás (Werkkostenregeling) szabályozás értelmében a korábbi 1,5% helyett a dolgozó éves munkabérének**

---

<sup>20</sup> <http://www.volkskrant.nl/binnenland/nog-een-maand-fiets-kopen-op-kosten-van-de-baas~a3801721/>

<sup>21</sup> <http://www.volkskrant.nl/dossier-geldvraag/nog-snel-even-een-fiscaal-voordelige-fiets-kopen~a3783587/>

**1,2%-át fordíthatja ilyen célra a munkáltató, s ebbe a kerékpár vásárlás is beleszámít, ellentétben a korábbi „cégbicikli” programmal.**

Ez mindenképpen csökkenti a munkáltató mozgásterét. Mégis, van mód arra, hogy továbbra is hasonló feltételek mellett támogassa a kerékpáros munkába járást. **A jogszabály lehetőséget ad arra, hogy legfeljebb 0,19 EUR/km távolság alapú támogatást adjon a munkáltató annak a dolgozójának, aki saját járművével jár munkába.** Minthogy ez a támogatás független a közlekedési eszköztől, így kerékpár használat esetén is nyújtható, s ugyanúgy adómentes, mint a béren kívüli juttatások.

De hogyan viszonyul ez a támogatás a korábbihoz, amikor három évente 749 EUR értékben támogathatta a munkáltató a dolgozó kerékpár vásárlását? Holland felmérések szerint a kerékpáros munkába járás távolsága ritkán haladja meg a 10 km-t, s az átlagos távolság mintegy 4 km (egy irányba). Évi 45 munkahéttel, s heti 4 alkalommal számolva évi 257 EUR támogatás adódik, ami **három évre 770 EUR-t** jelent. Figyelembe véve a fent már megemlített, átlagosan 495 EUR támogatást, **ez az összeg másfélszerese a korábbinak**, azzal a figyelemre méltó különbséggel, hogy mivel teljesítményhez kötött, serkenti a kerékpár használatot, bár egyúttal többlet adminisztrációval jár. Az is lényeges körülmény, hogy az így kapott támogatás kötöttségek nélkül, szabadon felhasználható.

Felmerül a kérdés, hogy mivel ez többlet kiadást jelent a munkavállalónak, vajon milyen érdeke fűződik ennek a lehetőségnek a kihasználására? Nos, egyrészt a gépkocsi használat esetén szükséges infrastruktúra, például a parkolók létesítése és fenntartása is költséges, nem is említve a betegség miatti hiányzások csökkenéséből származó előnyöket. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a rendszeresen kerékpározók kevesebbet hiányoznak egészségügyi okból, mint a nem-kerékpározók. A TNO 2009-es kutatása<sup>22</sup> azt mutatta, hogy ha 10 km-nél közelebről mindenki kerékpárral járna dolgozni, akkor évente 27 millió EUR egészségügyi kiadás volna megtakarítható Hollandiában. **A kerékpározás**

---

<sup>22</sup> [https://www.tno.nl/downloads/kvl-l.09-01.971nm\\_laag%20def.pdf](https://www.tno.nl/downloads/kvl-l.09-01.971nm_laag%20def.pdf)

**feltételrendszerét javító beruházások 20 éves távlatban másfélszeres megtérülést hordoznak**, többek között a gépjárműparkolókból felszabadult terek értéke, az egészségmegőrzés, a környezetterhelés mérséklése, a közlekedésbiztonság javulása, vagy az időmegtakarítás révén.<sup>23</sup> Norvég városok vonatkozásában készült elemzések szerint a haszon legalább négy-ötszöröse a költségeknek.

Másrészt az így kifizetésre kerülő többlet támogatással többé-kevésbé egyensúlyban van a béren kívüli juttatások keretének 20%-os csökkenése.

A központi kormányzat mellett **sokat tesznek a kerékpározás feltételeinek**, azaz versenyképességének **javításáért a helyi hatóságok, az önkormányzatok is**. Egy 2010-ben elhangzott parlamenti felszólalás<sup>24</sup> további ilyen erőfeszítésekre sarkall, miközben bemutatja a kerékpározás elősegítésére fordított éves költségek megoszlását<sup>25</sup> az egyes minisztériumok hatáskörében 2007 és 2013 között. Figyelemre méltó az a törekvés, hogy megoldják a holland városok kerékpár tárolási nehézségeit, erre fordítva a kerékpáros fejlesztésre szánt források túlnyomó részét, egyes években akár a kétharmadát.

A fejlesztés természetesen nem kizárólag az állam feladata. 2009-ben a települési önkormányzatok biztosították a kerékpározásra fordított 410 millió EUR felét, míg a felhasználásból (azaz a költségből) 75% erejéig veszik ki részüket, míg a tartományok és az állam 12, illetve 8%-ban. Jól látszik tehát a **forrás felhasználás decentralizáltsága**, ezzel együtt a helyi döntések nagy felelőssége. Az alábbi táblázat holland városi költségvetésekben szereplő kerékpáros költségeket mutatja be, példaként. A lakosságszámra vetített átlagok évente 3 és 27 euró között szólnak.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/08/2841.hpp.html>

<sup>24</sup> VenW/ DGMO-2010/2849, 2010.05.12, Den Haag

<sup>25</sup> VenW/ DGMO-2010/2849, 2010.05.12, Den Haag, Bijlage 2. Uitgave Rijksoverheid

<sup>26</sup> <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>

	<b>lakosságszám</b>	<b>költségvetés</b>	<b>időszak</b>	<b>euró/év/lakos</b>
<b>Amsterdam</b>	742.000	100.000.000	2006-2010	26.95
<b>Raalte</b>	28.000	10.436.945	1990-2004	24.41
<b>Nijmegen</b>	159.000	10.000.000	2002-2005	15.66
<b>Tilburg</b>	200.000	11.200.000	2006-2009	13.98
<b>s Gravenhage</b>	475.000	24.000.000	2002-2005	12.62
<b>Groningen</b>	181.000	22.800.000	1989-1999	12.60
<b>s Hertogenbosch</b>	135.000	8.976.000	2000-2005	11.09
<b>Zwolle</b>	113.000	4,500.000	1995-1998	9.95
<b>Degenter</b>	69.000	1.361.341	1989-1994	3.29

A Hollandiával szomszédos **Belgiumban**, különösen Flandriában szoros figyelemmel kísérik a holland kerékpározás fejlesztését, s igyekeznek a jó gyakorlatok mielőbbi átvételére, sőt, esetenként ők alkalmaznak először új megoldásokat.

Belgium példája jól mutatja, hogy a **kerékpáros ingázás támogatása nagyságrendekkel kisebb költségvetési teherrel jár, mint a cégautóké**: 70 millió eurós támogatást kap az előbbi terület, míg utóbbi támogatásának költsége mindösszesen 4 milliárdra rúg. Belgiumban a vállalkozások kilométerenként 15 eurócenttel támogathatják alkalmazottaikat, ha azok kerékpárral járnak be a munkahelyükre. Ez a támogatás elérhető az autóval történő ingázás esetében is, itt azonban érvényesül egy felső korlát, évi 125 euró értékben.<sup>27</sup> Ez alapján

<sup>27</sup> The Economic Significance of Cycling – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation. VNG uitgeverij, The Hague, 2000.

Walking- and cycling track networks in Norwegian cities – Cost-benefit analyses including health effects and external costs of road traffic. Kjartan Saelendsminde. 567/2002. sz. TOI jelentés.

Todd Alexander Littman: Economic Value of Walkability, Victoria Transport Policy Institute

elmondható, hogy a pozitív környezeti és társadalmi hatások mellett a nemzeti költségvetésekre nehezedő terheket is mérsékelni lehetne a két terület eltérő arányú támogatásával.

A 37 ezres flandriai város, **Brasschaat** 2008-ban kezdte el támogatni a hosszabb utazások lebonyolítására a kombinált kerékpár-autóbusz használatot. Ahhoz, hogy ez népszerűvé válhasson, a tömegközlekedési megállóknak meg kellett teremteni a kulturált és biztonságos kerékpártárolás lehetőségét. Ehhez a forgalmasabb autóbusz megállókhoz fedett és kivilágított kerékpártárolókat telepítettek.

Első lépésként felmérték, hogy melyek azok a megállók, amelyeknél a kiépített tárolók hiánya ellenére is megjelentek a parkoló biciklik. Először ide telepített az önkormányzat tárolókat a kerékpáros mozgalom és egy utcabútorokra specializálódott nemzetközi vállalat együttműködésével. Egy 10x2,5 m-es, fedett és kivilágított tároló költsége nettó 12 500 EUR volt.

Más esetekben az együttműködő partner a busztársaság (De Lijn) volt, aki általában magára vállalta a 4x2 m-es, nettó 6 000 EUR, szintén fedett és kivilágított tároló telepítését. A finanszírozás 75%-át a Flamand Közösség biztosította.

A tárolók használata rövid időn belül nagyon népszerű lett. A kihasználtságot az önkormányzat folyamatosan ellenőrzi. Ahol rendszeresen és nagyobb számban jelentek meg parkoló kerékpárok a tárolón kívül is, ott a tárolási kapacitást megnövelték.

Fontos tapasztalatok gyűltek össze arról, hol és milyen legyen a tároló, hogy sokan és szívesen használják. Ott, ahol a buszmegálló eléréséhez gyalog még át kellett kelni a forgalmas úttesten, érezhetően alacsony volt a kihasználás, és drasztikusan javult a tároló áthelyezését követően. Fontos, hogy elegendő távolság legyen a kerékpárok között, s hogy a tároló rendezett és tiszta legyen.

Ennek elérése érdekében az önkormányzat évente két alkalommal teljesen kitakarítja a tárolókat. Időnként ennek ellenére is található szétszóródott szemét a tárolók körül. Ennek takarítására az önkormányzat egy közmunkás foglalkoztatóval kezdett együttműködést.

A sikereken felbuzdulva az önkormányzat javasolja, hogy a busztársaság és a Flamand Közösség támogatása legyen rugalmasabb és terjedjen ki más kerékpártárolás támogatására is.

Nagyobb kerékpárforgalmat vonzó sportesemények, ünnepek, piacnapok idejére egyre több város állít fel **ideiglenes kerékpártárolót**. Ezeknél követelmény, hogy könnyen felállíthatóak és elbonthatóak legyenek, de emellett elegendő biztonságot nyújtsanak, elfogadható költséggel.

**Gentben** törekednek arra, hogy az ideiglenes tárolók rendszere megegyezzen a telepítéssel. Más esetekben őrzött kerékpártárolót biztosítanak. Itt a használók egy vízálló bilétát kapnak, aminek száma a kerékpárjukra is felkerül.

Nagyon fontos – mind a helyben lakók, mind az ide érkezők szempontjából –, hogy időben tájékoztassák a lakosságot arról, hogy az adott rendezvénynél megnövelt kerékpártároló kapacitásra számíthatnak a látogatók.

**Groningenben** az ideiglenes tárolók mellett a kirakatok elé vörös szőnyeget fektetnek le a kereskedők nagy meglepedésére, mert így a kerékpárokat nem támasztják a kirakatnak.

**'s-Hertogenbosch** hét év alatt 16,5 millió Eurót költ a kerékpáros környezet fejlesztésére. A városi kerékpáros program négy pilléren áll:

- a kerékpárutak javítása,
- a kerékpártárolás kiterjesztése, az őrzés ingyenessé tétele
- innovatív koncepciók kifejlesztése és alkalmazása

- magas színvonalú tájékoztatás a kerékpár utakról és -tárolókról, a kerékpározás célcsoport-specifikus reklámozása

A program keretében többek között optimalították a belvárosi kerékpáros hálózatot, és itt minden utat megnyitottak a kerékpárosok előtt, a bevásárló és a sétáló utcákat, valamint a piacteret (kivéve a piacnapot).

A belvárosi kerékpártároló kapacitást 3500-ra fejlesztették, amiből 2500 őrzött. További 2000 kerékpár parkolhat a belvárosi közterületen szabályosan.

A program eredményeként a kerékpározási arány a program első három évében 33-ról 37%-ra nőtt.

Ha végignézzük a felsorolt állami és önkormányzati fejlesztéseket, szembeötlő, hogy kulcsfeladat a kerékpárok kulturált és biztonságos tárolásának megoldása, illetve elegendő tárolóhely biztosítása. Jól mutatja ezt az is, hogy a belga kerékpáros szövetség 2009-ben összegyűjtötte és kiadványban adta közre a kerékpártárolás legjobb példáit<sup>28</sup>. Ennek sikerét mi sem mutatja jobban, hogy 2013-ban újra kiadták. Tanulmányozása a hazai fejlesztésekhez is jó ötletekkel szolgálhat.

Az **olaszországi Bolzano (Bozen) példája** kifejezetten előremutató a rendszerszerű, átgondolt tervezésre épülő ösztönző rendszer kidolgozása szempontjából. A város 2001-ben 24,7 km-nyi kerékpárút-hálózattal rendelkezett. Első lépésként felmérték a legfontosabb útvonalakat, a legfőbb attrakciókat, amelyeket elemeztek a hozzáférhetőség és a biztonság szempontjából. A fő korlátok azonosítása után célokat fogalmaztak meg a kerékpáros közlekedés gyorsabbá tétele, a kerékpáros parkoló területek növelése, illetve egy kerékpárkölcsonzási rendszer kidolgozása érdekében, kommunikációs és marketing elemekkel támogatva. A tervet 2001 és 2005 között valósították meg, **összefüggő, rendszerszintű kerékpárhálózat** formájában. A rendszert ábrázoló térképen az egyes fő tengelyeket, parkolókat, kölcsonzási- és információs pontokat külön színekkel tüntették fel, a

---

<sup>28</sup> [http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/Fietsenstallingen\\_brochure\\_240613.pdf](http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/Fietsenstallingen_brochure_240613.pdf)



közösségi közlekedés utas tájékoztatási rendszerihez hasonló módon. A legfontosabb lakó-, gazdasági- és turisztikai célpontokat összekötő fő tengelyek nagyobb szélességet biztosítanak, és a kereszteződésekben kiemelt elsőbbséget élveznek. A beruházások elfogadottságát, a kerékpárhasználat ösztönzését kommunikációs kampánnyal segítették elő (kerékpárral az iskolába, kerékpárral a munkába programok keretében, melyek során az eredményeket a nyilvánosság számára is elérhetővé tették). A hálózat egyes pontjain elhelyeztek a kerékpárosok áthaladását mérő számlálókat is, amelyek a rendszer optimalizálásában, kiterjesztésének megalapozásában is hatékony támpontot jelenthetnek. A bolzanoi példa eredményességét mutatja, hogy a város 2009-ben már 48 km-nyi kerékpárút-hálózattal rendelkezett, tanulóinak 90%-a pedig gyalog vagy kerékpárral jut el az iskolába.

4. ábra Kerékpáros szervízpont Bolzano főterén használat közben



**Dánia** fővárosában, **Koppenhágában** kísérleti jelleggel egy iskola térségében bevezették egyes parkolóhelyek időbeli megosztását a kerékpárok és az autók között. A kék színnel és táblával is megjelölt helyeken az iskolaidőben csak kerékpárok tárolhatóak, estétől reggelig ismét az autóké a hely. A **rugalmas parkolónak** nevezett rendszer sikere azon múlik, hogy a rendszert mind az

autósok, mind a kerékpárosok elfogadják és betartsák. A kerékpárok itt saját letámasztójukkal, önmagukban lelakatolva állnak, ami kisebb biztonságot nyújt.

A soft ösztönzőkkel kapcsolatban érdemes kiemelni a **koppenhágai „Cycle shic” kampányt** is, amely az elegáns öltözködés és a kerékpározás összeegyeztethetőségét hangsúlyozza. (A gyengébb biztonságérzet, az izzadás és a kerékpár ellopása mellett ez az egyik legfontosabb pszichológiai gát, illetve előítélet a kerékpáros ingázással szemben.)<sup>29</sup> Egy, a szintén a soft ösztönzési módszerekkel, a kerékpározással járó pozitív érzelmek hangsúlyozásával foglalkozó Trendy-Travel projekt keretében készült tanulmány szerint a kerékpáros közlekedés népszerűsítése nagy haszonnal jár, 3 euró befektetés 5 euró hasznot hoz.<sup>30</sup>

A nemzeti szintű ösztönzők mellett fontos szerep hárul a **vállalatok szintjén biztosított infrastrukturális feltételekre**, illetve a munkáltató által kínált anyagi és egyéb juttatásokra. Előbbiek közé tartozik például az őrzött és fedett kerékpártároló, a zuhanyzó és öltözők, esetleg szervíz háttér megléte, míg utóbbiakra az alábbiakban találunk **néhány pozitív, magyarországi és nemzetközi példát**.<sup>31</sup>

- A HVG Kiadó Zrt 2010-ben 10 db kerékpárt vásárolt, melyeket a kerékpárt még nem használó munkatársak körében pályáztattak meg. A szerkesztőség körében már a vásárlást megelőzően is 20-25% volt a kerékpárt használók aránya, ami a fejlesztés és a vállalaton belüli népszerűsítő kampány hatására tovább nőtt.
- A National Instruments Hungary Kft. debreceni központjában 100 db kerékpár befogadására alkalmas, kamerával megfigyelt tárolót alakítottak ki.

---

<sup>29</sup> <http://www.copenhagencyclechic.com/>

<sup>30</sup> [http://trendy-travel.eu/docs/Brochure\\_trendy\\_cycling\\_HU.pdf](http://trendy-travel.eu/docs/Brochure_trendy_cycling_HU.pdf)

<sup>31</sup> Kiss-Dobronyi – Torda: A kerékpárral történő munkába járás ösztönzése vállalati környezetben, [http://www.academia.edu/10000795/A\\_ker%C3%A9kp%C3%A1rral\\_t%C3%B6rt%C3%A9n%C5%91\\_munk%C3%A1ba\\_j%C3%A1r%C3%A1s\\_%C3%B6sz%C3%B6nz%C3%A9se\\_v%C3%A1llalati\\_k%C3%B6rnyezetben\\_Motiv%C3%A1ci%C3%B3s\\_eszk%C3%B6z%C3%B6k\\_a\\_fenntarthat%C3%B3s%C3%A1g\\_szolg%C3%A1lat%C3%A1ban](http://www.academia.edu/10000795/A_ker%C3%A9kp%C3%A1rral_t%C3%B6rt%C3%A9n%C5%91_munk%C3%A1ba_j%C3%A1r%C3%A1s_%C3%B6sz%C3%B6nz%C3%A9se_v%C3%A1llalati_k%C3%B6rnyezetben_Motiv%C3%A1ci%C3%B3s_eszk%C3%B6z%C3%B6k_a_fenntarthat%C3%B3s%C3%A1g_szolg%C3%A1lat%C3%A1ban)

- Az USA-ban több szervezet (egyetemek, vöröskereszt, stb.) együttműködésében egy ún. CATMA programot indítottak, melynek lényege, hogy a gyalogos vagy kerékpáros közlekedési módot választó munkavállalók (akik egy 4 hetes periódus alatt hetente legalább három alkalommal vállalják, hogy gyalog vagy kerékpárral jutnak be a munkahelyükre) különböző kedvezményeket kapnak (utalványok, színházjegyek, stb. formájában).
- Szintén az USA-ban, a Clif Bar & Company cég esetében többféle ösztönzőt is találunk. A munkavállalók 500 dollár értékben vásárolhatnak kerékpárt, ha vállalják, hogy havonta két alkalommal kerékpárral érkeznek a munkahelyre. Az ösztönzés a keresetekre is kiterjed: azok a munkavállalók, akik ezt a közlekedési módot választják, akár 960 dollárral többet kereshetnek.

Az önkormányzatok esetében a **városi kerékpárhasználat infrastrukturális feltételeinek javítása is komoly ösztönző tényezőt** jelenthet. Nemcsak az összefüggő hálózatot alkotó kerékpárutak és –sávok kialakítása, de kerékpártárolók, B+R parkolók létesítése (kiemelten a közösségi közlekedési csomópontokon), illetve tágabb értelemben a városi közlekedési hálózatba történő tudatos integrálás, például a forgalomcsillapított zónák és a parkolási övezetek tudatos kijelölése, az autós-kerékpáros konfliktuspontok meghatározása és feloldása, a biztonságérzet és kényelem megteremtése is nagyban hozzájárulhat egy-egy település „kerékpárosbarát” jellegének erősítéséhez. Lényeges szempont, hogy a kerékpár időben is versenyképes alternatívát tudjon nyújtani A-ból B-pontba történő eljutáshoz az autóval szemben.

New York város példáján látható, hogy új kerékpársávok hatására<sup>32</sup>:

- a kerékpárosok aránya 28,5%-kal nőtt,
- a bejelentett ütközések száma 25%-kal csökkent,

---

<sup>32</sup> <http://transportlearning.net>

- az autók átlagos sebessége 55 km/h-ról 43 km/h-ra csökkent,
- a sebességhatárt túllépő autók száma 75%-ról 20%-ra csökkent.

A kerékpározás egyik akadályként említett domborzati tényezők (meredek emelkedők) leküzdésére is léteznek lehetőségek: az önkormányzatok kerékpárfelvonók létesítésével segíthetik elő a kerékpárhasználat terjedését (ld. a norvégiai Trondheim példáját<sup>33</sup>).

A szennyezőanyagoknak történő kitettség kérdése esetében is megcáfolható az a pszichológiai korlát, miszerint a kerékpárosok több légszennyező anyaggal érintkeznek az utazás során, mint az autósok.<sup>34</sup>

5. ábra Szennyezőanyagoknak való kitettség



#### II.1.4 Közforgalmú közlekedés ösztönzése

Ez az eszköz **elsődleges fontosságú** az ingázó közlekedés ökomobilitási arányának növelésében, hiszen annak nagy része kizárólag kerékpáron illetve gyalog nem kivitelezhető, a lakóhely és a munkahely közti távolság miatt. Ausztria és Franciaország azon tagállamok, melyek legintenzívebben alkalmazzák az ezzel kapcsolatos ösztönző eszközöket. Többek között ezen tagállamok azok, akik adómentes visszatérítést biztosítanak munkavállalók számára a tömegközlekedés használatának költségei vonatkozásában. Ezen a területen

<sup>33</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Trampe\\_bicycle\\_lift](http://en.wikipedia.org/wiki/Trampe_bicycle_lift)

<sup>34</sup> <http://transportlearning.net>

nagy potenciál lenne a kerékpározás ösztönzésével való összehangolásban azon munkavállalók számára, akik a kerékpáros és vonatos (vagy egyéb közforgalmú) közlekedési módokat kombinálva járnak be munkahelyükre.

#### II.1.5 Cégautó adózása

A Fehér Könyv megállapítása és a EU Bizottság megbízásából a Copenhagen Economics által készített szakmai anyag alapján<sup>35</sup> **a cégautók jelenlegi adóztatási szintje az EU-ban általánosan kirívóan alacsonynak mondható**, melynek hatása európai szinten évente mintegy 54 milliárd eurós bevételkiesés és 12 és 37 milliárd euró közti torzító hatás a fogyasztói választások tekintetében. Ezen túlmenően a légszennyezést is növelik ezek az ösztönzők.

**Az alkalmazottak által érzékelt haszon éves értéke szakértői becslés szerint az adott gépkocsi listaárának hozzávetőlegesen a fele<sup>36</sup>**. Európában még a legmagasabb cégautó adószintek is csak ennek a számnak csupán a felét teszik ki, ami az autós közlekedés jelentős támogatását jelenti költségvetési eszközökkel.

A munkáltatói oldalon szintén léteznek olyan implicit támogatások, mint például a magánhasználatú céges gépjárművekkel kapcsolatos költségek egy része levonásának lehetősége az adózott eredményből (Olaszországban) – ezek olyan gépjárművek beszerzését ösztönzik, melyek a cég üzleti működéséhez nem szükségesek.

Számos tagállam a CO<sub>2</sub> kibocsájtáshoz köti a cégautók adózását, az alacsony közvetlen kibocsájtású járművekre, különösen az elektromos járművekre kedvezőbb adózást állapítva meg. Az Európai Kerékpáros Szövetség vonatkozó tanulmányának megállapítása szerint ez ugyan összeköti az adószintet a környezeti költségekkel, de nem veszi figyelembe az elektromos autók lényeges

---

<sup>35</sup>

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)

<sup>36</sup> Puigarnau and van Ommeren (2009), Welfare Effects of Distortionary Company Car Taxation, Tinbergen Institute Discussion Paper, TI 2007-060/3, [www.tinbergen.nl](http://www.tinbergen.nl)

negatív környezeti hatásait (használt akkumulátorok, elektromos energia előállítása nem megújuló forrásokból). Ezen túlmenően a városi közlekedésben tapasztalható nagy járműsűrűséggel kapcsolatos problémákra sem jelent megoldást a robbanómotoros autók elektromos hajtásláncú járművekkel való helyettesítése, ezért azok adóztatása is a munkavállaló számára érzékelhető haszon mértékének kellene, hogy megfeleljen.

Lényegi szempont kell, hogy legyen tehát a hazai lehetséges megoldások kidolgozása során, hogy **a kerékpározás illetve a tömegközlekedés sikeres ösztönzése az európai példák alapján nem lehetséges anélkül, hogy a gépkocsival történő munkába járással illetve a cégautó magáncélú használatával kapcsolatos adózási eszközöket összehangoljuk ezekkel.**

6. ábra A munkába járással kapcsolatos közlekedés szabályozás összehasonlító értékelése fenntarthatósági szempontból

★★★★★ Példás  
 ★★★★★  
 ★★★  
 ★★  
 ★ Káros

	Cégautó: munkavállalói adóköteles juttatás	Cégautó adóterhei a munkáltatói oldalon	Közforgalmú közlekedés költségeinek térítése	Kerékpárral történő munkába járás pénzügyi ösztönzői	Közlekedési mód semleges megoldások	Személyi jövedelemadó kedvezmények ingázóknak
<b>Benchmark</b>	Összehasonlító gazdasági elemzések alapján az adózott juttatás szükséges mértéke az autó listaárának fele évente.	Az adózási rendszernek ösztönöznie kell a munkáltatókat a tisztán üzleti célú cégautó használat irányában.	Az adórendszernek ösztönzően kell kezelnie a közforgalmú közlekedés igénybevételét, az azzal kapcsolatos juttatásokat, költségtérítést. .	Az adórendszernek ösztönzően kell kezelnie a kerékpáros munkába járást ösztönző munkáltatókat	A mód-semleges útiköltség térítéseket az adórendszernek ösztönöznie kell a cégautók és magánautók használatának alternatívájaként.	Ideális esetben nem jár jövedelemadó kedvezmény a munka- és lakóhely közti közlekedéshez. Amennyiben igen, annak ösztönöznie kell a közforgalmú és aktív közlekedési módokat a egyéni motorizált közlekedéssel szemben, vagy legalább mód-semlegesnek kell lennie
<b>Ausztria</b>	A gépjármű beszerzési árának 18%-a (9% amennyiben a magánhasználat nem éri el az évi 6000 km-t), felső határ limit € 8640/év ★★	★★★ Költségek 40,000 euróig levonhatók, ÁFA nem levonható	★★★ Munkáltató által biztosított menetjegyek és bérletek adómentesek	★★★★ A céges kerékpárok nem minősülnek adóköteles juttatásnak.	★★ A lakó- és munkahely közti utazás mód-semleges térítése az adott viszonylaton elérhető közforgalmú közlekedési szolgáltatás díjának mértékéig mentes a társadalombiztosítási terhektől, de nem adómentes.	★★ Automatikus levonás 291 euró/év, mely magasabb is lehet, amennyiben cégautó ill. tömegközlekedés nem elérhető a munkavállaló számára.

	Cégautó: munkavállalói adóköteles juttatás	Cégautó adóterhei a munkáltatói oldalon	Közforgalmú közlekedés költségeinek térítése	Kerékpárral történő munkába járás pénzügyi ösztönzői	Közlekedési mód semleges megoldások	Személyi jövedelemadó kedvezmények ingázóknak
<b>Belgium</b>	★★ 2,39%-15.43%-a az autó listaárának CO2 kibocsajtástól függően, de legalább 1,250 évente	★★★ 50%-120%-a levonható a költségeknek CO2 kibocsajtástól függően, ÁFA csak üzleti célú használat esetén levonható	★★★★★ Kötelező és adómentes megtérítése a közforgalmú közlekedési költségek legalább 75%-a mértékéig.	★★★★★ Választható kerékpáros térítés 0,22 €/km; Kerékpár és kapcsolódó berendezések biztosításának költségei és ÁFA-ja 120%-ban levonhatók. Munkavállalói oldalon nincs adókedvezmény.	★★ Jelenleg nincs, tervezik.	★★★★ 0,22 €/km kerékpárhasználat esetén, ami kombinálható adómentes kerékpáros térítéssel; 0,15€ /km más közlekedési módok esetében, ami további
<b>Dánia</b>	★★★ 25% of a gépkocsi értékének mintegy 40100 euróig, 20% afelett Legalább 5200 euró. mely kiegészül mintegy 1000 euró környezetvédelmi átalánnyal.	★★★★ Költségek csak igazolt üzleti használat esetén levonhatóak, ÁFA akkor sem, kivéve a lízingelt autókét (25% ÁFA )	★★★ Közlekedési jegyek és bérletek adómentes térítése a munkába járás minden formája esetén.	★★ Céges kerékpárok adómentesek amennyiben bizonyíthatóan kizárólag üzleti és munkába járási cél. Járulékos költségek levonhatóak az adóból, ÁFA csak kizárólagos üzleti használat esetén.	★★ A munkáltató által biztosított munkába járás adómentes, de a térítések	★★ Levonás csak a 12 km-nél nagyobb otthon-munkahely távolság esetén van. Mintegy 0,282 euró/km 120 km-ig naponta, 0,141 euró/km nagyobb távolságok esetén.
<b>Franciaország</b>	★ 9%-a (amennyiben benzinköltséget nem térítenek) vagy 12%-a beszerzési árának (amennyiben benzinköltséget térítenek); Adómentes költségtérítés lehetősége magánhasználat esetén.	★★★★ Költségek levonása korlátozott 18300 euróban. Céges autó adója CO2 kibocsajtástól függ, ÁFA levonás nincs.	★ Közlekedési jegyek és bérletek árának legalább 50%-os térítése kötelező	★ Nincsenek ösztönzők, kivéve a közösségi bike sharing rendszerekbe való feliratkozás díját	★ Nincs	★ Levonás mértéke a közlekedési módtól függ és annak az összegnek felel meg, amit a munkavállaló fizetne (csekély összeg kerékpár, rendkívül kedvező gépjármű esetén).
<b>Németország</b>	★ Listaár 12%-a	★★ Költségek és ÁFA teljes körű levonása, a munkavállalónak ezáltal biztosított kedvezmény értékét kivéve t	★★ Adómentes, amennyiben a havi eorót nem haladja meg a munkavállalónak adott kedvezmény értéke. Egyébként teljes adómérték	★★★ Céges kerékpárok biztosításának költségeiből csak azok listaárának 12%-a érvényesíthető levonásként.	★★★ 15%-os átalányadóval adózik a kilométerenkénti 0,3 eurós utazási költségtérítés.	★★★ 15%-os átalányadóval adózik a kilométerenkénti 0,3 eurós utazási költségtérítés, ez közlekedési mód



	Cégautó: munkavállalói adóköteles juttatás	Cégautó adóterhei a munkáltatói oldalon	Közforgalmú közlekedés költségeinek térítése	Kerékpárral történő munkába járás pénzügyi ösztönzői	Közlekedési módok semleges megoldások	Személyi jövedelemadó kedvezmények ingázóknak
<b>Olaszország</b>	★★ Adott gépjárműtípus 4500 km-es használatának átlagos költsége alapján.	★★★★ 20%-a (vezetők által használt autók esetében) vagy 70%-a (alkalmazottak által használt autók esetében) a költségeknek levonható, ÁFA 40%-a szintén.	★★ Kizárólag a közvetlenül a munkáltató által biztosított közösségi közlekedés adómentes.	★ Nincs.	★★ Maximum 258,33 euró évente nyújtható adómentesen természetbeni juttatásként.	★★★★★ Nincs.
<b>Hollandia</b>	★★★ 4%-25%-a listaárnak CO2 kibocsájtástól függően.	★★ Költségek és ÁFA csak üzleti használat esetén levonhatók.	★★★ Minden közforgalmú közlekedési költség adómentesen téríthető	★★★★ Jelenleg 749 euró mértékéig adómentes a céges kerékpár biztosítása 3 évente. 2015-től a kerékpárok részei az általános természetbeni juttatásokra vonatkozó szabályozásnak.	★★★★ Adómentes utazási költségtérítés 0,19 euró/km. Általános adómentes juttatás a bér 1,5 %-a lehet.	★★★★ Csak a közforgalmú közlekedés költségei levonhatók.

Forrás: Commuting: Who pays the bill? Holger Haubold, ECF, 2014

## II.2. Az Ausztriában alkalmazott megoldások

### II.2.1. Közlekedési mód szempontjából semleges ösztönzők: Job ticket térítés és egyszerű utazási költség-hozzájárulás

Az Ausztriában működő cégek alkalmazottaiknak a **használt közlekedési eszköztől független munkába járási költségtérítést** nyújthatnak. Ez a költségtérítés nem adómentes, de mentes a társadalombiztosítási járuléktól az adott viszonylatban jelentkező közforgalmú közlekedési díj (pl. busz illetve vonatjegy költségei) tekintetében.

A konstrukció neve **Job-ticket**<sup>37</sup> (§ 26 Z 5 EStG 1988) és kétszeres adózási előnyt jelent a részvevőknek. A munkaadó kifizeti a munkavállalónak a szakaszjegy vagy bérlet árát, amennyiben azon szerepel a munkavállaló neve (megakadályozva annak átruházhatóságát). A hálózati jegyek illetve bérletek csak akkor visszatéríthetők, amennyiben azok nem drágábbak a szakaszjegynél, vagy amennyiben szakaszjegyet az adott viszonylatban nem árusítanak. A Job-ticket költségeit a munkavállaló teljes összegben leírhatja, azokat bérrel kapcsolatos adók nem terhelik és az egyéb járulékos bérrel kapcsolatos díjakat sem növelik. A konstrukciót ingázók számára indították, de lehetőségét 2013. évtől kiterjesztették a településen belüli munkába járásra is.

A konstrukciót összehangolták az ún. **ingázói általánnyal** is, hiszen azokban a hónapokban amikor Job-ticket térítést vesz igénybe a munkavállaló, ilyen általány nem vehető igénybe. Azokra az útszakaszokra azonban, amelyek esetében nincs közforgalmú közlekedési szolgáltatás, jogosult az ingázói általány térítése.

Ehhez hasonló **alternatív lehetőség a munkavállaló utazási költségeihez való egyszerű hozzájárulás**. Ennek felső plafonja az adott viszonylatban adott tömegközlekedési díjszabás, a megtett távolságtól közvetlenül nem függ a mértéke. A Job-ticket konstrukcióhoz képest hátránya, hogy bár

---

<sup>37</sup> <https://findok.bmf.gv.at/findok?execution=e1s1&dokumentId=6b539f29-eac0-4374-89fd-1a7c1f846dbe> 1. sz melléklet

társadalombiztosítási díj nem terheli, a bérrel kapcsolatos adóterhek illetve járulékos költségek igen. A munkaadó a kapcsolódó költségeket működési költségként leírhatja.

A hasonló magyarországi szabályozást a Munka Törvénykönyve írja elő, jelesül, hogy bizonyos esetekben a munkáltató köteles a munkába járás költségeit a munkavállaló számára megtéríteni. 2015-ben a havonta adható utazási költségtérítés maximális összege 35.200 forint. Ez az összeg egyébként minden évben változik, és a nemzetgazdasági miniszter az aktuális év januárjában közli az utazási költségtérítés havi összegének maximum értékét. Az utazás legtöbb esetben utazási bérlettel, vagy közlekedési jeggyel történik a BKV helyközi járataival, illetve a GYSEV, MÁV vonataival vagy a VOLÁN buszaival. Ha egy település közigazgatási határán belül kell utaznia a foglalkoztatottnak, de nem áll rendelkezésre sem busz, sem vonat, akkor ebben a kivételes esetben az utazás saját gépkocsival is megoldható. A hazautazás költségeit hetente egyszer (havonta maximum négyszer) köteles megfizetni a munkáltató, ha a tartózkodási hely (mely a munkahely településén van) nem esik egybe a hivatalos lakhellyel. Ha a munkahelyével megegyező ideiglenes lakcíméről utazik haza a munkavállaló az állandó lakcímére, akkor ezt meg kell térítenie számára a foglalkoztatónak.

Fontos megjegyezni, **hogy az osztrák gyakorlathoz képest egyértelműen hátrányos hatású fenntarthatósági szempontból**, hogy Magyarországon a hatályos szabályozás szerint a „munkába járás” fogalma azt jelenti, hogy a munkavállaló naponta utazik lakóhelyéről a lakhely szerinti település közigazgatási határán kívül eső munkahelyére (távolsági illetve helyközi utazás) Ennek **megfelelően a helyi utazás nem minősül munkába járásnak, így a helyi bérlet árát például a munkáltatónak nem kötelessége megtéríteni.** Ettől függetlenül a munkáltató dönthet a munkavállaló pénzbeli támogatásáról ebben az esetben is, így viszont a **helyi bérlet megtérítése béren kívüli juttatásnak minősül és adóköteles.** Tehát a helyi bérlet értékének 1,19-szerese után 16 százalék személyi jövedelemadót és 14 százalék egészségügyi hozzájárulást kell fizetnie a foglalkoztatónak 2015-ben.

A munkába járás és a hazautazás költségeinek, vagyis a helyközi jegy vagy bérlet árának legalább **86 százalékát kell a munkáltatónak megtérítenie 2015-ben** érvényben lévő szabályok szerint. Ez azonban azt is jelenti, hogy a jegy vagy bérlet árának akár **100 százalékát is kifizetheti a munkáltató, ez pedig ebben az esetben sem számít adókötelesnek** (vagyis nem terheli személyi jövedelemadó sem).

A munkába járás költségeként csak akkor **adható kilométerenként 9 forint a saját gépkocsi használata esetén, ha a munkavállaló lakhelye és munkahelye között nincsen semmilyen közösségi közlekedés**, vagy azt csak rendkívül hosszú várakozási idő mellett tudná utazásra igénybe venni.<sup>38</sup>

## II.2.2. Kerékpáros munkába járás támogatása

Az ausztriai szabályozás nem biztosít adókedvezményt a munkavállalók számára a céges magánhasználatú kerékpárok után, a munkáltatók azonban levonhatja ezek költségét az adózott eredményéből.

További ösztönző eszköz, hogy a **munkáltatók** a gépjárművel megtett utakhoz hasonlóan **kerékpárral megtett üzleti célú utak után 0,38 eurós költségtérítést adhatnak**<sup>39</sup>. Ez az összeg magasabb a motorkerékpáros utakra adható 0,24 euró/km térítésnél, ugyanakkor alacsonyabb a gépjárművekre vonatkozó 0,42 eurós térítésnél. Ennek plafonja évente 570 euró évente, ami 1500 kilométernyi útnak felel meg.

A szabályozás 2011. óta hatályos, vélhetően nagyban hozzájárult az osztrák nagyvárosokban a kerékpáros közlekedés arányának jelentős növekedéséhez. Bécsben 2012-ben 4 millió kerékpáros utat számoltak<sup>40</sup>, ami mintegy 10 százalékos növekedés jelent a 2011. évhez képest.

---

<sup>38</sup> <http://officina.hu/belfoeld/91-utazasi-koltsegterites>

<sup>39</sup> <https://findok.bmf.gv.at/findok?execution=e2s4&segmentId=0faaed62-f3a5-4040-9e40-6f96a8e5e949>

<sup>40</sup> <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/03/06016.html>

A szabályozás előnye, hogy következetesen, minden évben az adózási szabályok része maradt illetve, hogy többfajta előnyt jelent mind a munkavállalói, mind a munkáltatói oldalon, továbbá csekély adminisztrációs terhet jelent. Amennyiben a munkaadó biztosítja a „kilométerpénzt” legfeljebb 570 eurót érvényesíthet adólevonásként, ehhez 1500 km megtétele szükséges, az utakat a gépkocsikhoz szükséges menetlevélen szükséges rögzíteni. Alternatív lehetőség, hogy a céges kerékpárok költségeit a cégek működési költségeik közt leírhatják.

**A céges kerékpárokat magáncélra is lehet használni, ez nem minősül adóköteles természetbeni juttatásnak a munkavállaló számára.** Ez valódi ösztönzőt jelent a cégautók használatához képest, elsősorban városi környezetben, hiszen így a munkáltatók alacsony terhek mellett biztosíthatnak kerékpárokat a munkavállalók számára, ami komoly vonzerőt jelent nekik.

Az adókedvezményeket önfoglalkoztatók és magánszemélyek is igénybe vehetik, vagy a kilométerpénz használatával, vagy új kerékpár beszerzési költségeinek leírásával. **Amennyiben a kerékpár beszerzése 400 euró alatti költséget jelentett, ez lehetővé teszi az osztrák adójogszabályok szerint annak teljes költségként való leírását már a beszerzés évében.**

Jelentős további járulékos haszon a munkáltatók, munkavállalók valamint az állam számára a kerékpárhasználat emelkedéséből fakadó egészségi állapot javulás. Ennek mértéke kilométerenként 0,9-1,1 euróra becsülhető<sup>41</sup> teljes gazdasági hatása tekintetében.

**A hatályos magyar szabályozás nem ismeri ezt az ösztönző eszközt.**

---

<sup>41</sup> <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2011/05/Bicycle-account-2010-Copenhagen.pdf> és <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/03/06016.html>

### II.2.3. Közforgalmú közlekedés ösztönzése, Job-ticket bővebben

Az ausztriai szabályozás lehetővé teszi, hogy a munkáltatók alkalmazottaik számára a munkahelyük és lakóhelyük közti közforgalmú közlekedés költségeit megtérítsék.

**A közforgalmú közlekedéssel történő munkába járás finanszírozására ilyen módon fordított összeget a munkáltatók költségként levonhatják az adózatlan nyereségükből, ezt a tételt semmilyen bérhez kapcsolódó levonás nem terheli.** A konstrukció alkalmazásának további feltétele volt 2013. január 1. előtt, hogy a munkavállaló jogosult legyen ingázói térítésre<sup>42</sup> és a jegy vagy bérlet más személyre nem átruházható – ezeket a feltételeket ezután eltörölték az adózási szabályozásban.

Ez a térítés adó és társadalombiztosítási terhektől mentes, bizonyos feltételek mellett, jelesül, hogy nem helyettesítheti a rendes bért, annak kiváltására nem használható, továbbá közvetlenül a munkáltatónak kell megfizetnie. A kiváltás tilalma alatt azt értik, hogy a térítés az annak biztosítása előtti adóköteles munkabért vagy a kollektív szerződésben meghatározott esedékes béremelés helyett nem adható. A konstrukció ugyanakkor kiválthat korábban nyújtott adóköteles utazási költségtérítési formákat, ezáltal ösztönzi az alacsonyabb környezeti terhelést jelentő közforgalmú közlekedés használatát a munkába járás során. A munkáltató általi közvetlen megfizetés azt jelenti a gyakorlatban, hogy a munkavállaló által vásárolt jegyre vagy bérletre vonatkozó számlát a szolgáltatónak a munkáltató nevére kell kiállítania.

**Ez a térítés csak a munkahely és a lakóhely közti szakaszra alkalmazható adómentesen.** Hálózati jegy illetve bérlet csak abban az esetben téríthető így, amennyiben szakaszjegy az adott viszonylatban nem vásárolható, vagy a hálózati jegy ára nem haladja meg a kérdéses szakaszra vonatkozó díjat. Erre jó példák az osztrák nagyvárosok, Bécsben szakaszjegyek nem lévén a havi illetve éves

---

<sup>42</sup><https://www.wko.at/Content.Node/Service/Steuern/Lohnverrechnung/Vom-Brutto-zum-Netto/Jobticket.html>

bérletek ebben a konstrukcióban adómentesen biztosíthatóak a munkavállalóknak.

Az ilyen módon támogatott útszakasz vonatkozásában a munkavállaló nem vehet igénybe ingázói átalányt, azonban amennyiben az út egy részét nem tudja közforgalmú közlekedéssel megtenni, erre az utóbbi szakaszra igényelhet ilyen. Ennek mértékét ugyanakkor a teljes útszakaszra vonatkozó ingázói átalány - mely sávós, és mértéke a munkahely-lakóhely távolság növekedésével csökken - felülről korlátozza. Egy konkrét példa erre: A munkavállaló 49 kilométerre lakik a munkahelyétől, de csak 25 kilométert tud közforgalmú közlekedéssel megtenni ebből, 24 kilométerre járna neki a nagyobb összegű ingázói átalány (1476 euró), de ezt korlátozza a teljes szakaszra vonatkozó, 40 kilométernél nagyobb távolságra járó 1356 eurós átalány érték.

Amennyiben a munkavállaló számára ingyenes jegyet vagy bérletet a munkáltató biztosítja, a munkavállaló értelemszerűen nem élhet adólevonással az érintett útszakasz vonatkozásában, ugyanakkor nem is adózik ez után a juttatás után.

A szabályozás eleme, hogy a munkáltatóknak ezt a térítést nem kötelező biztosítaniuk a munkavállalók számára, szabadon dönthetnek arról, hogy biztosítanak-e, illetve mely munkavállalóknak ilyen térítést. Az adómentesség abban az esetben is megilleti őket, amennyiben csak az alkalmazottak egy részének nyújtanak ilyen térítést.

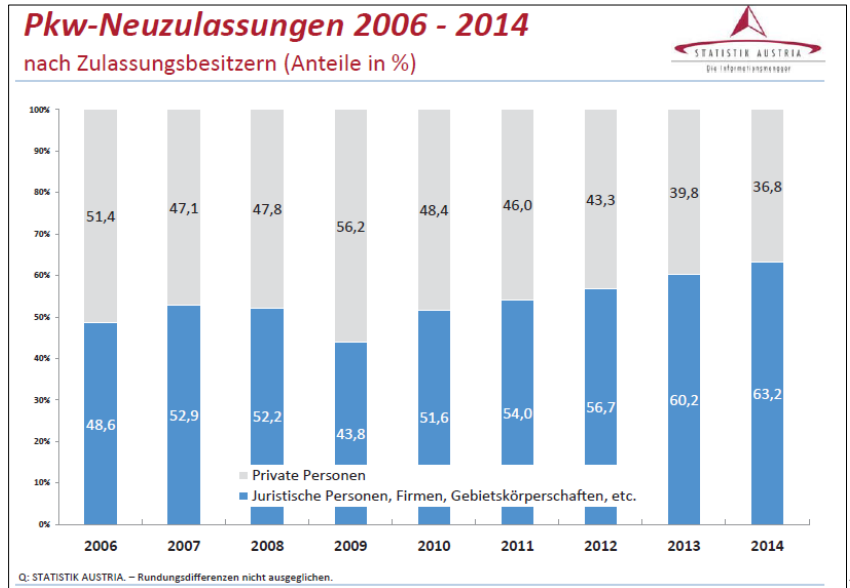
A hatályos magyar szabályozásról lásd a II.2.1 alfejezetet.

#### II.2.4. Társasági gépjárművel kapcsolatos adózási szabályozás

Ausztriában más nyugat-európai országokhoz képest is rendkívül magas a cégautók aránya, mely ráadásul tovább emelkedik. 2012-ben a forgalomba helyezett újonnan regisztrált gépjárművek 54,7 százaléka, 2013-ban pedig 60,2

százaléka cégautó volt, ami 5 százalékpontos növekedésnek felel meg egy év alatt<sup>43</sup>:

7. ábra Üzembe helyezett gépjárművek tulajdonosi kör szerinti megoszlása Ausztriában



Forrás: Statistik Austria, 2015.

**A cégautók magáncélú használata adóköteles juttatás Ausztriában. A juttatás értékét a gépjármű beszerzési árának havi 1,5%-ában (évi 18%-ában) határozzák meg, melyet havi 720 euróban maximálnak jelenleg.** A munkába járás ebben a tekintetben magánhasználatnak minősül. Amennyiben az éves magánhasználat nem haladja meg a 6000 kilométert, a juttatás számított értéke megfelelődik.

A juttatás részének minősül a munkáltató által biztosított üzemanyag is. Azok a munkavállalók, akik ebben a juttatásban részesülnek, nem igényelhetnek személyi jövedelemadó-levonást a munkába járáshoz, továbbá jelenleg ingázói átalányt sem igényelhetnek<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/1546391/Private-kaufen-immer-weniger-Neuwagen->

<sup>44</sup> Forrás: [http://www.statistik.at/web\\_de/static/kfz-zulassungen\\_2013\\_unterlagen\\_zur\\_pressekonferenz\\_am\\_15\\_jaenner\\_2014\\_074811.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/kfz-zulassungen_2013_unterlagen_zur_pressekonferenz_am_15_jaenner_2014_074811.pdf)

<sup>45</sup> [https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/informationen-zur-pendlerfoerderung.html#Kein\\_Pendlerpauschale\\_f\\_r\\_Arbeitnehmer\\_die\\_ihren\\_](https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/informationen-zur-pendlerfoerderung.html#Kein_Pendlerpauschale_f_r_Arbeitnehmer_die_ihren_)



A munkáltatók gépkocsinként 40000 euró mértékéig leírhatják költségeiket az adózás előtti nyereségből. A szabályozás szerint a gépkocsik hasznos élettartama 8 év, ebből következően az évi levonás az 5000 eurót nem haladhatja meg<sup>46</sup>.

**Ausztriában a cégek nem igényelhetnek vissza ÁFA-t gépjármű vásárlása illetve lízingje után, továbbá az üzemanyag- és fenntartási költségek után adóelőleg levonást nem érvényesíthetnek (még kizárólag üzleti célú használat esetén sem).**

A magyarországi szabályozás szerint a cégautó adó alanya minden esetben a járműnyilvántartás szerinti tulajdonos, tehát a magánszemély tulajdonában levő gépjárművek után nem kell fizetni. Mértéke a teljesítmény és a környezetvédelmi besorolás alapján kerül kiszámításra. Az összegek a 2015-ös évben a következőképpen alakulnak havonta: <sup>47</sup>

Gépjármű teljesítménye KW	0-4 osztály	6-10 osztály	14-15 osztály
0 – 50	16.500	8.800	7.700
51 - 90	22.000	11.000	8.800
91 - 120	33.000	22.000	11.000
120 felett	44.000	33.000	22.000

A cégautó adót minden olyan esetben be kell fizetni, ha a gépjármű után a vállalkozás költséget, illetve amortizációt számol el. **A fenti táblázatból jól látható, hogy a havi költségek sok esetben igen magasnak bizonyulnak, és egy idősebb, de erős autónál akár éves szinten a vételár komoly hányadát, akár felét is elérhetik a vele kapcsolatos adókiadások.**

Ha a munkavállaló **saját gépjárművét használja üzleti útra**, és az útdíj nyilvántartás alapján kerül térítésre, akkor nem vonatkozik rá a cégautó adóra irányadó szabályozás. Az üzleti utazással járó céges feladatokhoz használt saját gépkocsi használat költsége a kiküldetési rendelvény alapján igazolt

<sup>46</sup> <https://www.bmf.gv.at/steuern/selbststaendige-unternehmer/betriebsausgaben/ba-abschreibung.html#Pkw und Kombi>

<sup>47</sup> <http://www.mixin.hu/magyarorszag/cegauto-ado-osszege-tablázat>

kilométerfutás utáni adóhatóság által megadott átlagos fogyasztási norma és **literenkénti benzinár, valamint 9Ft/km amortizációs díj adómentesen elszámolható.**<sup>48</sup>

A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény 1. számú mellékletének 8.37. pontja azt is kimondja, hogy adómentes természetbeni juttatásnak minősül a kifizető, külföldi székhelyű jogi személy, egyéb szervezet által biztosított személygépkocsi magáncélú használata (valamint ezzel összefüggésben úthasználatra jogosító bérlet, jegy juttatása). Ez alapján **fenti magyarországi szabályozás cégautó esetén nem tesz különbséget üzleti és magáncélú (pl. munkába járás) között, azt tehát sem munkavállalói, sem munkáltatói oldalon nem terheli plusz adó.**

#### II.2.5. Munkába járáshoz kapcsolódó személyi jövedelemadó kedvezmények

Az ausztriai munkavállalók jövedelmük adóalapját évente 291 euróval csökkentik, amit a munkáltatók automatikusan érvényesítenek a nettó bér megállapításánál<sup>49</sup>.

**Más településen lakók (ingázók), valamint a közforgalmú közlekedést igénybe venni nem tudók ezen felül vehetik igénybe az ingázói átalányt.** Ennek szabályai szerint adólevonást érvényesíthetnek azok, akik munkahelyüktől közforgalmú közlekedési szolgáltatás megléte esetén 20 kilométernél, annak hiányában 2 kilométernél távolabb laknak. Az ingázói átalány mértéke nagyobb utóbbi esetben. Az adó levonás maximális értéke évi 3672 euró lehet, amennyiben a munkavállaló 60 kilométernél messzebb lakik munkahelyétől, és az adott viszonylatban a munkabajáráshoz közforgalmú közlekedési szolgáltatás nem

---

<sup>48</sup>[http://adozona.hu/szja\\_ekho\\_kulonado/lgy\\_lehet\\_elszamolni\\_a\\_kfttulajdonos\\_magans\\_U48SHS#utm\\_source=adozona.hu&utm\\_](http://adozona.hu/szja_ekho_kulonado/lgy_lehet_elszamolni_a_kfttulajdonos_magans_U48SHS#utm_source=adozona.hu&utm_)

<sup>49</sup><https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/steuertarif-absetzbetraege/steuerabsetzbetraege.html#Verkehrsabsetzbetrag>

vehető igénybe (ennek megállapítását részletesen szabályozzák).<sup>50 51</sup> Az ingázói átalányt részmunkaidőben foglalkoztatottak is igénybe vehetik, a teljes idős átalány egy-illetve kétharmada mértékéig.

Az ingázók az átalányon túlmenően ún. **Pendlereuro kedvezmény**ben is részesülhetnek, melyet szintén az adóalapból történő levonással érvényesíthetnek, mértéke távolságarányos, a munkahely-lakóhely távolság kilométer értékének kétszerese euróban, évente. Részmunkaidős munkavállalók szintén igénybe vehetik az ingázó átalányhoz hasonló szorzókkal a Pendelereuro kedvezményt.

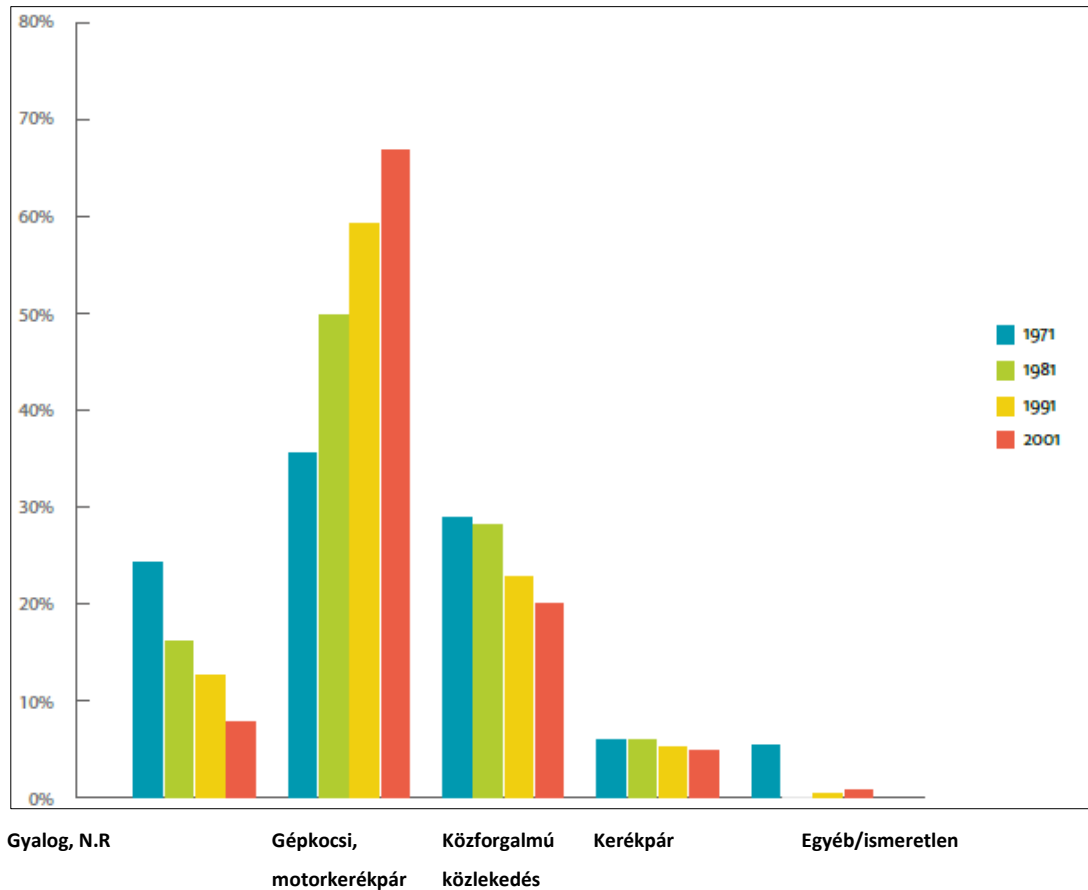
---

<sup>50</sup> <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/pendlerpauschale-allgemein.html>

<sup>51</sup> <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/unzumutbarkeit-der-benuetzung-von-massenverkehrsmitteln.html>

## II.2.6. Ingázók közlekedési mód szerint megoszlása Ausztriában

8. ábra Ingázók megoszlása Ausztriában közlekedési mód szerint



Az ausztriai népszámlálások adatfelvétele során **1971 és 2001 közt tízévente történt adatfelvétel az ingázók által használt közlekedési mód tekintetében**, 2011-ben ez nem szerepelt a kérdések közt (2. sz. melléklet<sup>52</sup>), így nemzeti szintű adatok nem állnak rendelkezésre.

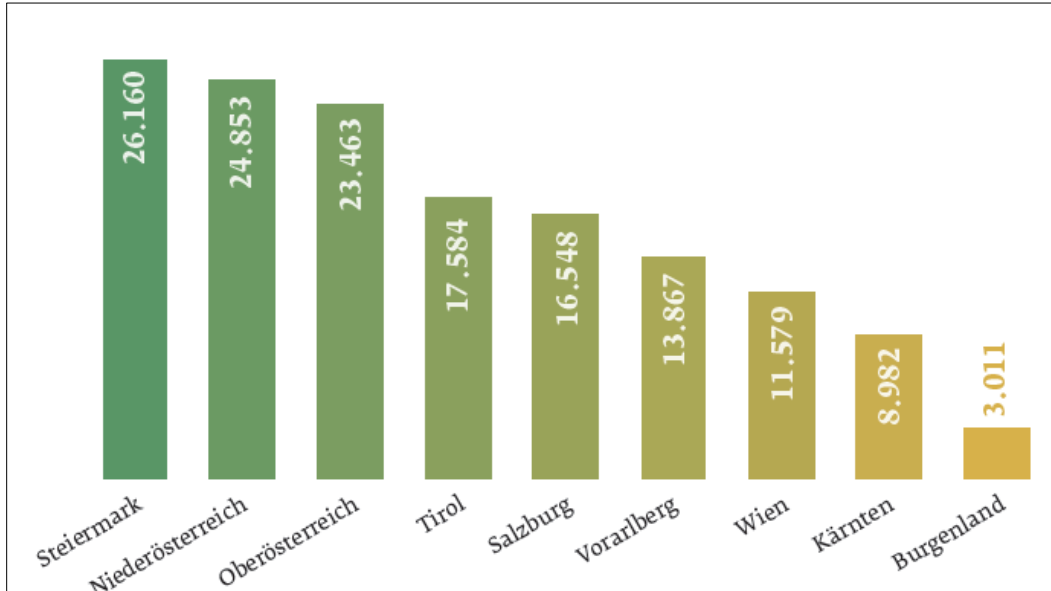
Fenti ábrából világosan látható, hogy **ezen időszak alatt az egyéni motorizált közlekedés csaknem megduplázódott**. Ezzel egy időben az aktív közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás) valamint a közforgalmú közlekedés aránya egyaránt visszaesett.

Ausztrián belül azonos nemzeti szabályozás és támogatási eszközök mellett az egyes régiók illetve a nagyvárosok közt is jelentős különbségek vannak. Ennek

<sup>52</sup> [http://www.statistik.at/web\\_de/static/tagespendler-innen\\_1971\\_bis\\_2001\\_nach\\_verkehrsmittel\\_und\\_bundeslaendern\\_023072.xls](http://www.statistik.at/web_de/static/tagespendler-innen_1971_bis_2001_nach_verkehrsmittel_und_bundeslaendern_023072.xls)

okai az ökomobilitással kapcsolatos eltérő elkötelezettségben, szemléletben valamint az eltérő földrajzi-közlekedési adottságokban kereshetők.

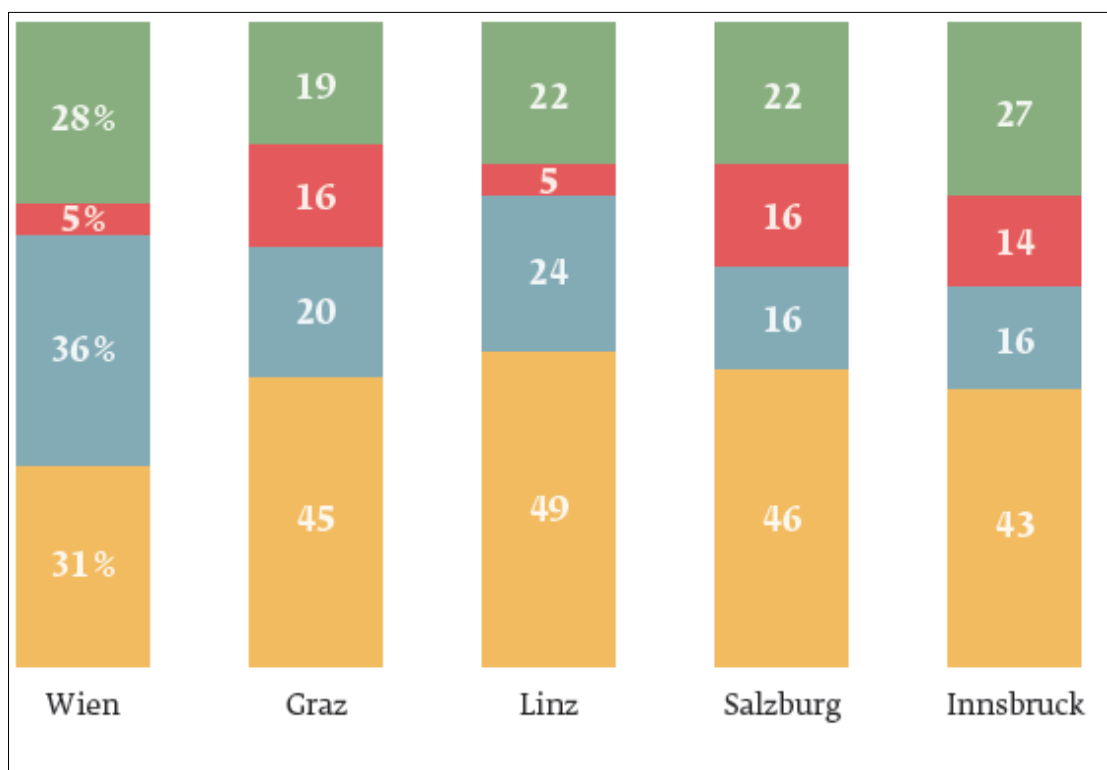
9. ábra Napi kerékpáros ingázók száma, 2001



Forrás: Statistik Austria, 2007

A tartományi illetve városi szintű költségvetések Ausztriában megfelelő alapot jelentenek regionális és települési szintű pénzügyi-szabályozási ösztönzők illetve szemléletformáló programok elindítására is, melyeket az egyes helyeken eltérő mértékben és módon alkalmaznak.

10. ábra A Kerékpáros utak aránya az öt legnagyobb osztrák városban

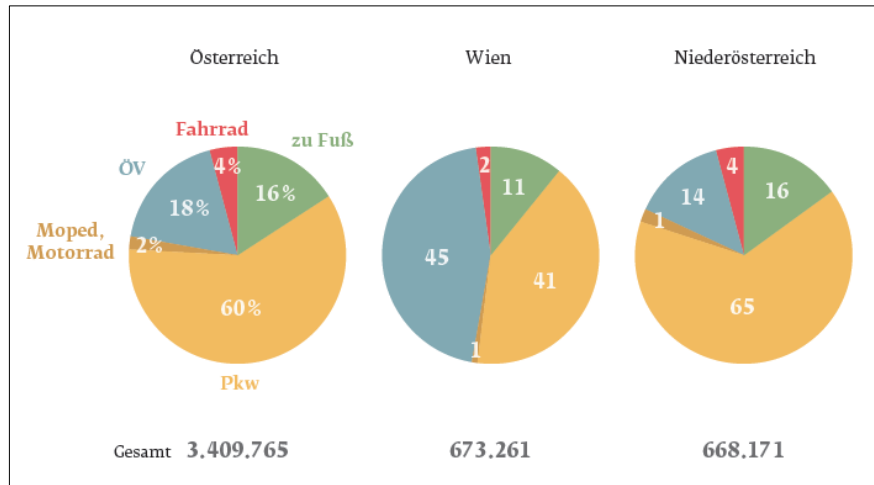


Forrás: TEMS, 2013<sup>53</sup>

<sup>53</sup> TEMS – The EPOMM Modal Split Tool | 2013 | <http://www.epomm.eu/tems> [22. 5. 2013]

A fenntartható közlekedést tekintve élen járó településeknek számítanak Graz és Innsbruck, de az abszolút számok nagysága miatt a bécsi arány is kiválónak tekinthető európai összehasonlításban.

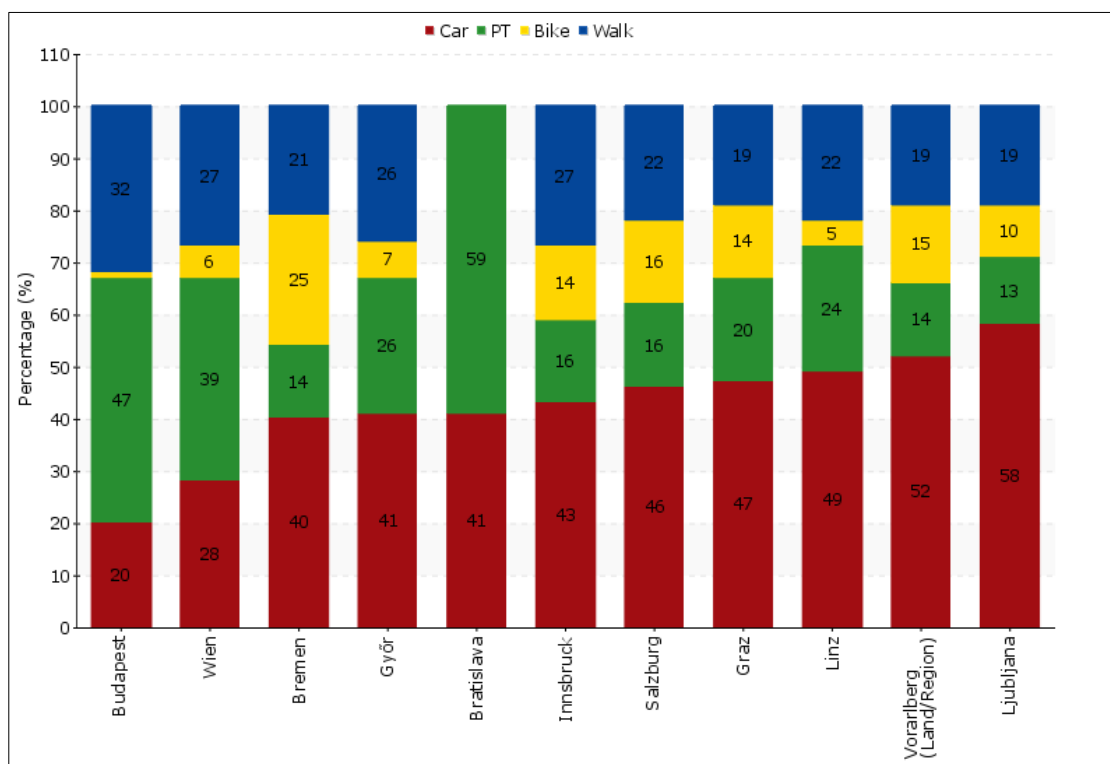
11. ábra A napi ingázók által használt közlekedési módok aránya és az ingázók száma Ausztriában (Österreich), Bécsben (Wien) és Alsó-Ausztriában (Niederösterreich) 2003



Forrás: Hader 2005.<sup>54</sup>

<sup>54</sup> Hader, T. | Überfordert durch den Arbeitsweg? | Hrsg. von der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien, 2005

12. ábra A kerékpáros utak aránya a 100.000 lakos feletti osztrák városokban valamint Budapesten, Ljubljanában, Brémában és Győrben



Forrás: TEMS, 2013<sup>55</sup>

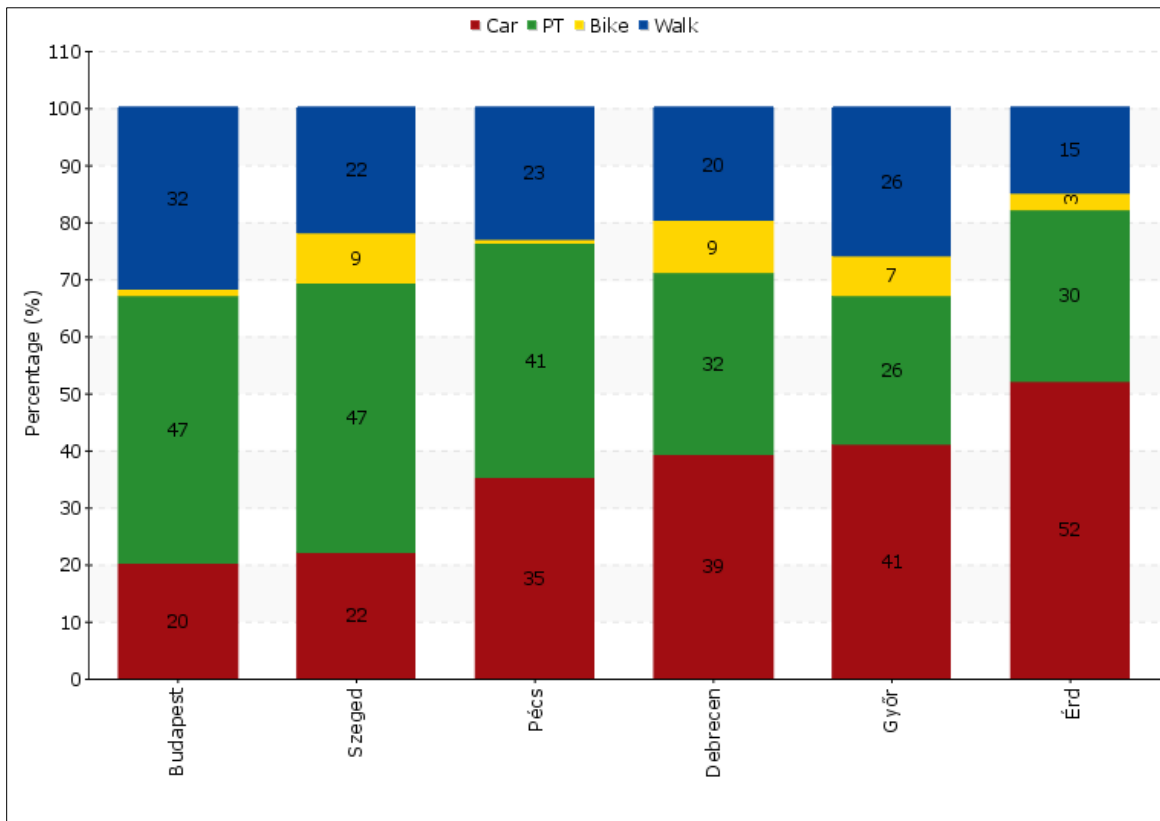
Fenti ábra azt is megmutatja, hogy a **magyarországi helyzet** egyáltalán nem rosszabb az európai átlagnál: a gépjárműhasználat aránya alacsony és – bár a nyugat-európai magasabb egy főre jutó jövedelem által jellemzett városokhoz képest eltérő okok miatt – a **közforgalmú közlekedés használatának és a gyalogos közlekedésnek az aránya kifejezetten átlag feletti** (Budapest 47%, Győr 26%).

Szintén pozitívum, hogy a **magyar nagyvárosokban a kerékpáros utak mért relatív aránya rendkívül alacsony**, így a kerékpározással kapcsolatos szolgáltatások és ösztönzők rendszerszerű kombinálása a közforgalmú közlekedési szolgáltatásokkal további potenciális javulási lehetőséget rejt magában a gépjárművel megtett utak arányának csökkentése irányában.

<sup>55</sup> TEMS – The EPOMM Modal Split Tool | 2013 | <http://www.epomm.eu/tems> [22. 5. 2013]



13. ábra A kerékpáros utak aránya Budapest, Szeged, Pécs, Debrecen, Győr és Érd magyar városokban.



Forrás: TEMS, 2013

Az ábrán megfigyelhető, hogy az egyre kisebb lakosságszámú és kiterjedésű településeken, a kevésbé fejlett közforgalmú szolgáltatások miatt a településen történő gépjármű közlekedés aránya fordított arányban növekedik annak méretével.

Szeged és Pécs összehasonlítása azt mutatja - a két hasonló méretű városban 13% különbség van a gépjárműhasználatban - hogy a különbséget elsősorban a kerékpárral megtett utak eltérő aránya, másodsorban pedig a közforgalmú közlekedéssel megtett utak eltérő aránya magyarázza.

**Fentiek szintén megerősítik azt a nemzetközi összehasonlítás alapján tett következtetést, hogy a kerékpározással kapcsolatos szolgáltatások és ösztönzők átgondolt és következetes kombinálása a közforgalmú közlekedési**

**szolgáltatásokkal jelentős javulási lehetőséget rejt magában a gépjárművel megtett utak arányának csökkentése irányában.**

### III. Ausztriai ökomobilitást támogató programok bemutatása és értékelése a magyarországi alkalmazás vonatkozásában

#### III.1. E-mobilitási mintaprojektek támogatása

Az osztrák **Klíma és Energia Alap**<sup>56</sup> második prioritása – Közlekedés - kiírásainak célja egyrészt Ausztria, mint innovatív telephelyek kialakítását elősegíteni hivatott tagállam erősítése, másrészt pedig pilot projektek és térségi akciók megvalósítása, melyek a hálózatosodás révén jelentős multiplikátor hatással bírnak<sup>57</sup>.

A Klíma és Energia Alap **2009 óta** hirdet meg pályázatokat a Közlekedés prioritáson belül „**E-mobilitási mintaprojektek**” támogatásának céljából. A 2009-től napjainkig támogatott projektek fókuszában az elektromos mobilitás közlekedési rendszerekbe való betagozódásának elősegítése, valamint az alternatív meghajtású járművek demonstrációja állt.

Ausztria kormánya **2012 júliusában** fogadta el az elektromos mobilitásra vonatkozó stratégiai dokumentumot – „**E-Mobilität in und aus Österreich**” -, ebben kerültek részletesen lefektetésre azok az intézkedések, melyek révén az elektromos mobilitás területén Ausztria előrehaladást kíván elérni. Ezen intézkedések között hangsúlyosan szerepel a **mintaakciók, pilot projektek támogatása** is.

#### Programcélok

- K+F tevékenységek támogatása úgy az egyes részegységek, mint a teljes rendszerek tekintetében az elektromos mobilitás vonatkozásában.
- Az osztrák K+F potenciál erősítése a létező technológiai hiányosságok orvoslása révén.

---

<sup>56</sup> Klima- und Energiefonds.

<sup>57</sup> A fejezet a Klima und Energiefonds Jahresprogramm 2014 kiadvány alapján készült. ([www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at))

## Célcsoportok

- Vállalkozások, hazai közlekedési szolgáltatók, energiaszolgáltatók, infrastruktúra-tulajdonosok országos, tartományi és helyi szinten; kutatóhelyek.

## Tartalom

- A program olyan projekteket támogat, melyek a hivatkozott országos stratégiával összhangban az elektromos közlekedési eszközök és a közlekedési infrastruktúra felhasználóbarát továbbfejlesztését célozzák meg, akár rendszerszinten, akár egy-egy részproblémára fókuszálva, a hatékony és integrált – E-mobilitást is magában foglaló – jövőbeli közlekedési rendszer kialakítása érdekében.
- A prioritás keretében konzorciális K+F pályázatok benyújtására van lehetőség, melyeknek világos felhasználási, gyakorlati irányultsága van. A széles körű partnerségnek azoknak a problémáknak a megoldására kell fókuszálnia, melyek az elektromos mobilitás területén fennállnak (pl. hatótávolság, ár, stb.).
- Alapkövetelmény az eddigi/futó elektromos mobilitási projektekhez való kapcsolódás.

Rendelkezésre álló keretösszeg: 3 M €.

### **Összefoglaló értékelés a hazai alkalmazhatóság szempontjából:**

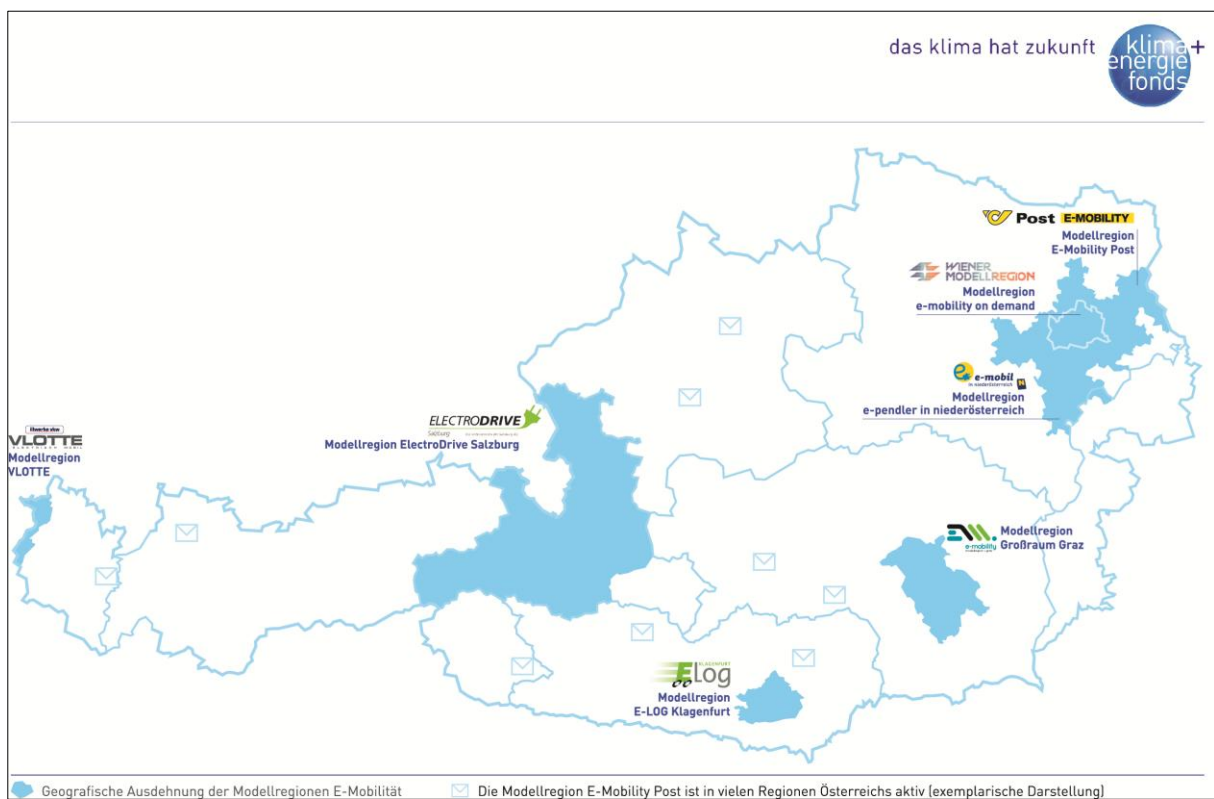
- ✓ Az ismertetett osztrák minta rendkívüli erőssége a **stratégiai megközelítés**, mely **két szinten** is megnyilvánul. Egyrészt **átfogó**, kormányzat által elfogadott **ágazati stratégia** meglétéén, melyre az egyes projektek is épülnek; másrészt emellett a potenciális projekteknek a **korábbi**, programból finanszírozott **projektekhez** is illeszkedniük kell. Mindez sok tekintetben

tervezhetővé, kiszámíthatóvá és összességében jelentős multiplikátor hatásúvá képes tenni a projekt összességét.

### III.2. E-mobilitási mintarégiók támogatása

Az előző fejezetben ismertetett osztrák **Klíma és Energia Alap** második, közlekedési prioritása az elektromobilitás témakörében az e-mobilitási mintaprojektek mellett e-mobilitási mintarégiókat támogat.

14. ábra E-mobilitási mintarégiók Ausztriában



Forrás: <http://www.e-connected.at/content/modellregionen-0>

#### Programcélok

- A program célja a **meglévő nyolc elektromobilitási modellrégió** további **támogatása**, beleértve a hálózatosodást is; tekintettel arra, hogy ezek a

meglévő modellrégiók lehetnek az egyes konkrét eszközök bevezetésének piaci előfutárai Ausztriában.

- Hálózatosodás elősegítése az egyes modellrégiók között, annak érdekében, hogy a szinergiák megfelelőképpen kiaknázásra kerülhessenek.

#### Célcsoportok

- A meglévő nyolc elektromobilitási modellrégió és partnereik.

#### Tartalom

- A program olyan projekteket támogat, melyek **kizárólag áramot használnak fel, ahol az áram forrása is 100%-ban megújuló energia.**
- Tartalmi fókuszként kerültek definiálásra **az ingázás, a teherforgalom és a vállalati flották** tématerületei.
- A monitoring és értékelés kötelező tartalmi elemként beépítendő a projektekbe.

Rendelkezésre álló keretösszeg: 1,3 M €.

#### **Összefoglaló értékelés a hazai alkalmazhatóság szempontjából:**

- ✓ Az ismertetett osztrák minta erősségét jelenti a **területi fókusz** alkalmazása. Ezáltal az összességében nem túl nagy volumenű éves fejlesztési keretet is lehetséges fókuszáltan alkalmazni. A területi fókuszt tovább erősíti a tematikus szűkítés, amennyiben ezeken a mintarégiókon belül is csak bizonyos tematikus irányultságú (pl. bejárókra koncentráló) projektek kerülnek támogatásra.

### III.3. Intelligens közlekedési rendszerek megvalósításának támogatása

A Klíma és Energia Alap külön kiírás keretében kíván arra hangsúlyt fektetni, hogy az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése az osztrák össz-közlekedési rendszer korszerűsítése érdekében megtörténjen, összhangban a tématerület nemzeti stratégiájával („IVS-Strategie”).

#### Célcsoportok:

- Országos-, tartományi és helyi önkormányzatok; osztrák közlekedési infrastruktúra-szolgáltatók és -szövetségek, országos szinten szolgáltató közlekedési szolgáltatók.

#### Tartalom:

- Az említett nemzeti IVS-stratégiában foglaltakat megvalósítani kívánó konkrét akciók.
- Pilot- és példamutató akciók, „Living Lab”.

Rendelkezésre álló keretösszeg: 8 M €.

#### **Összefoglaló értékelés a hazai alkalmazhatóság szempontjából:**

- ✓ Innovatív megközelítésű program, viszonylag magas támogatási keretösszeggel. Példamutató a rendszerszintű szemlélet, mely révén országos szinten, integrált módon kívánja a program elősegíteni a KlímaFond által megcélzott hatások elérését.

### III.4. Kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó intermodális csomópontok támogatása

Becslések szerint a kerékpárosok Ausztriában mintegy 240 ezer tonna szén-dioxid megtakarításához járultak hozzá, így elmondható, hogy a fenntartható mobilitási rendszerek kiterjesztése a fenntarthatósági kihívások leküzdésének egyik kiemelkedő eleme lehet.

#### Programcélok

A **Klíma és Energia Alap** ennek megfelelően **külön intézkedés** keretében támogatja a tématerületet annak érdekében, hogy a kerékpárosok a lehető legproblémamentesebb módon tudjanak kapcsolódni a közösségi közlekedéshez. Az intézkedés középpontjában a **napi szintű kerékpáros hivatásforgalom** áll, **fókuszálva a nagy potenciált** (minimum 100 kerékpár/nap) **magukban rejtő helyszínekre**.

#### Célcsoportok

- Tartományi és helyi önkormányzatok, települési szövetségek, közműszolgáltatók, egyéni kezdeményezők, egyesületek.

#### Tartalom

- A program azokat a beavatkozásokat támogatja, melyek az ún. **ISR<sup>58</sup> Handbuch** (Kézikönyv) iránymutatásait követve fogalmazzak meg akciókat. Az ISR kézikönyv **a kerékpározás és az egyéb közlekedési módok összekapcsolásának kérdéskörével foglalkozik**. Tekintettel arra, hogy a kézikönyv jó összefoglalását adja a tématerületnek, melynek jelentősége a hazai 2014-2020-as beavatkozások szempontjából is nagy, így alábbiakban röviden ismertetésre kerül annak tartalma.

---

<sup>58</sup> Intermodale Schnittstellen im Radverkehr. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ([www.klimafonds.gv.at/service/studien-blue-globe-reports/mobilitaet/](http://www.klimafonds.gv.at/service/studien-blue-globe-reports/mobilitaet/))



Az ISR felmérése alapján a közösségi közlekedés és a kerékpározás összekapcsolhatósága - azaz a kerékpár, mint „ráhordó” eszközként történő használata - az alábbi 10 tényezőtől függ leginkább:

- településszerkezet (népsűrűség);
- megálló fekvése a településen belül;
- domborzati viszonyok;
- a közösségi közlekedés keretfeltételei (járatsűrűség);
- kerékpáros infrastruktúra a környéken;
- kerékpártárolók közelsége;
- kerékpártárolók kapacitása;
- kerékpártárolók minősége;
- kerékpártárolók fedése és megvilágítása;
- általános „kerékpáros klíma” (közösség általi elfogadottság).

A tanulmány alapján a legfontosabb kihívások, illetve intézkedések az alábbiak az intermodális csomópontokat kerékpáros-baráttá tétele szempontjából:

- Kerékpártároló elhelyezése:
  - elhelyezésük lehetőség szerint a megállóhoz a lehető legközelebb történjen (10 és 35 m közötti távolság nevezhető optimálisnak);
  - a tárolóknak az adott közlekedési vonal teljes hosszán rendelkezésre kell állniuk;

- a tárolókat úgy kell elhelyezni, hogy azok a közúthálózatról közvetlenül és a kerékpárról történő leszállás nélkül elérhetőek legyenek;
- a pályaudvarok hozzáférhetőségét a kerékpárosok számára kell elsődlegesen biztosítani az autósokkal szemben;
- B+R parkolók esetében jól látható figyelemfelkeltő, illetve útbaigazító táblákra van szükség;
- a közösségi közlekedés utazóközönségét a kerékpárforgalom lehetőség szerint ne zavarja, például fel-, és leszállás esetén;
- a kerékpártárolók szintkülönbség nélkül megközelíthetőek kell, hogy legyenek;
- a kerékpárok be- és kitárolásához elegendő helynek kell rendelkezésre állnia (a járdának legalább 2 m szélesnek kell lennie);
- a kerékpártárolónak közelebb kell lennie a megállóhoz, mint a gépjárműforgalom számára épült Park & Ride parkolóknak;
- nem szerencsés, ha a kerékpártárolót egy forgalmi sáv elválasztja a megállótól;
- a közösségi közlekedés központi állomásainál a rövid- és hosszútávú céllal parkolók megkülönböztethetőségét biztosítani kell;
- a periférikus helyzetű megállókban elegendő ingyenes és szabadon hozzáférhető kerékpártárolókat kialakítani;
- a központi helyzetű megállókban az elegendő ingyenes és szabadon hozzáférhető kerékpártárolók mellett célszerű zárható vagy őrzött parkolók kialakítása is;

- minden ajtónyílást minimum 105 cm szélességben célszerű kialakítani;
  - a lépcsőket felvonóval vagy rámpával szükséges ellátni, legfeljebb 6%-os (zárt térben 12%-os emelkedővel).
- A kerékpártárolás biztonsági szempontjai:
    - tárolókat jól belátható, forgalmas helyre célszerű telepíteni;
    - a tárolóknak jól megvilágítottak kell lenniük;
    - a lopás megelőzése céljából a kerékpárok váza és egy kereke összezárható kell, hogy legyen;
    - a kerékpár egyszerűen és kényelmesen lezárható kell, hogy legyen;
    - a tárolót lehetőség szerint az aljzatra kell rögzíteni, ellenálló anyagból kell, hogy készüljön, és ne legyen szétszerelhető;
    - a lopások kockázata biztonsági személyzettel, illetve megfigyeléssel jelentősen mérsékelhető;
    - a zárható kerékpárboxot bérelhetősége szintén csökkenti a lopás kockázatát.
  - A kerékpártárolás az időjárás viszonya:
    - a tárolóknak fedettnek vagy beépítettnek kell lenniük;
    - a tárolók hátoldalát az időjárásnak leginkább kitett oldalra kell tervezni;
    - sötét, a biztonságérzetet negatívan érintő terek mellőzése;
    - a tető legalább fél méterrel túl kell, hogy lógjon a tároló szélétől.

- A kerékpártárolás minőségi kritériumai:
  - a kormány elfordulása és a kerékpár elgurulása ne váljon lehetővé;
  - a kerékpárnak biztosan és stabilan kell állnia a tárolóban;
  - a tárolók minden típusú kerékpárt be kell, hogy tudjanak fogadni (különböző kormányformák, kerékméreték, gyermekkerékpárok, stb. kezelhetőek legyenek);
  - a kerékpár be- és kihelyezése gyorsan és nagyobb erőfeszítés nélkül kell, hogy megtörténhessen;
  - a tároló szabályzata közérthető és egyszerű kell, hogy legyen;
  - a tároló egyszerűen takarítható legyen;
  - a tároló optikai kialakítása a városképet nem befolyásolhatja negatív módon;
  - a tároló felülete lágyabb anyagból kell, hogy készüljön, mint a kerékpár-lakk (gumi vagy műanyag-védelem a csatlakozási pontokon).
  
- Szolgáltatások:
  - szervíz bázis elhelyezése a nagyobb forgalmú csomópontokon, javasolt felszereltség: guminyomás-ellenőrző és kompresszor, olajzó, és különböző szerszámok;
  - a tárolók rendszeres karbantartása és takarítása;
  - a nem használt kerékpárokat időközönként el kell távolítani;
  - csomagmegőrzési, szállítási és kölcsönzési szolgáltatások;
  - elektromos kerékpárok napelemes töltési lehetősége;

- nagyobb forgalmú csomópontokon szerelőműhely és alkatrészüzlet kialakítása.
- Koordinációval összefüggő intézkedések:
  - védjegy-rendszer bevezetése a tárolók minősítése érdekében;
  - problémás helyszínek kezelése, pl. útkereszteződések esetében, a felfestések ill. a táblák felújításával;
  - egyirányú utcák megnyitása a kerékpárosok számára a közösségi közlekedés megállóinak irányába;
  - buszsávok használatának biztosítása a kerékpárosok számára;
  - a megállóknak minden szükséges irányból összeköttetésben kell lenniük a kerékpárhálózattal;
  - hidak és egyéb átvezetések tegyék könnyebbé a lakóterületek elérését;
  - közlekedési lámpák optimalizálása a kerékpárosok szempontjából;
  - gyors és gyakori kerékpárútjavítás;
  - a kerékpárhálózat folytonossá tétele és kiteljesítése;
  - a kereszteződéseknel és elágazásoknál a legfontosabb célokra fókuszáló útbaigazító táblák kihelyezése szükséges (a tábláknak egységes megjelenést kell biztosítani);
  - gazdasági együttműködések:
    - biztosítók bevonása a közlekedési biztonság fejlesztésével kapcsolatos kérdések megvitatásába;
    - egészségbiztosítási pénztárak bevonása az egészséges életmód népszerűsítésével összefüggő kampányokba;

- kerékpártúrák és egyéb kerékpáros rendezvények támogatási lehetőségének biztosítása cégek számára;
- iskolák:
- kerékpáros-iskolák, közlekedési biztonsággal kapcsolatos tréningek;
  - kerékpáros jogosítvány iskolásoknak;
- közösségi közlekedés:
- az Osztrák Államvasutak által megfogalmazott ajánlások a települések felé az állomások külső megjelenésével kapcsolatban;
  - kerékpártartók elhelyezése buszokon;
  - osztrák mobilitási kártya bevezetése a bécsi Citybike mintájára;
  - mobil tárolók beszerzése, melyek igény esetén fix helyre telepíthetőek;
  - közös jegyrendszer bevezetése a közösségi közlekedés és a kerékpárkölcsonzési-, kerékpártárolási rendszerek használatára vonatkozóan.
- támogatási rendszerek, ösztönzők:
- kerékpártárolók kihelyezésének támogatása;
  - prémiumkitűzés azon munkavállalók számára a vállalkozások részéről, akik kerékpárral járnak munkába;
  - a vállalkozások ösztönzése adókedvezmények útján a kerékpárosbarát munkahely-imázs megteremtésére;

- ösztönzőrendszerek munkavállalók és tanulók számára a kerékpározás vagy a közösségi közlekedés és a kerékpározás kombinált alkalmazása irányába;
  - céges kerékpárok biztosítása;
  - reklám- és imázskampányok a munkaadók részéről (példák: aki a parkolóhelyéről lemond, annak a vállalkozás támogatja egy kerékpár megvásárlását, kerékpáros szerviz-nap ingyenes átvizsgálással, céges kirándulások kerékpárral, ingyen reggeli azok számára, akik kerékpárral vagy közösségi közlekedés útján érkeznek munkába, „hónap kerékpárosa” megválasztása és díjazása).
- elmélyített együttműködés és együttes marketing-akciók a kerékpáros érdekképviseletek és a közösségi közlekedés szervezetei között (útbaigazító táblák, kiadványok, plakátok és térképek az egységes osztrák B+R jelzéssel);
  - a tudatosságot erősítő kampányok lebonyolítása a kerékpárosok körében;
  - internetes platformok és futó benchmarking-programok kihasználása (kölcsonzók, tárolók és egyéb kerékpáros szolgáltatások kínálatának összekapcsolása, kölcsönös megjelenítése);
  - kerékpáros térképek és útvonaltervek tartalmának kibővítése a kerékpártárolási lehetőségekkel;
  - a nyilvánosság folyamatos tájékoztatása a közösség által;
  - a közösségek közötti együttműködés erősítése a kerékpáros szakértők kapcsolati hálózatainak kiépítése útján;

- kerékpáros felelősök és koordinátorok kinevezése közösségi szinten.
- Rendelkezésre álló keretösszeg: 1 M €.

#### **Összefoglaló értékelés a hazai alkalmazhatóság szempontjából:**

- ✓ A kerékpárhasználat intenzívebb bekapcsolása a települések közlekedési rendszereibe a bemutatott osztrák módszertan, és az azon alapuló ajánlások szerint a leghatékonyabb módon a közösségi közlekedési hálózathoz történő csatlakozással történhet meg. Ennek kritikus pontjai azok a „váltópontok”, ahol a kerékpározás és a közösségi közlekedés találkozik. A bemutatott ajánlások ezen váltópontok jelentette akadályok leküzdésében nyújtanak segítséget, a kerékpározás lehetőségeinek kiterjesztése szempontjából elemezve a különböző igényeket és javaslatokat vázolva fel a kerékpározás infrastrukturális feltételrendszerének javítása, illetve az ezzel kapcsolatos szervezési, támogatási és ösztönzési rendszerek kialakítása szempontjából.
- ✓ Az ajánlások a magyarországi fejlesztések esetében is használhatóak, kiemelten azokban a nagyobb városokban, ahol a közösségi közlekedés járatsűrűsége, elérhetősége és a megállóhelyek kiépítettsége, valamint a kerékpárút-hálózat kiterjedtsége a kerékpáros szolgáltatások kialakítását lehetővé teszi, tekintettel arra, hogy a Magyarország európai viszonylatban is élen jár a kerékpárhasználat részarányát tekintve.

#### **III.5. Vidéki térségek mikro közforgalmú közlekedési rendszereinek támogatása**

Vidéki térségek speciális igényeit képesek kielégíteni azok a **mikro közforgalmú rendszerek**, melyek képesek lehetnek reagálni e térségek tipikus problémájára, melyek a közforgalmú közlekedés alacsony ellátottsági fokában gyökereznek.



### Programcélok:

- A **közösségi közlekedés attraktivitásának fokozása**, egyidejűleg a CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentésével.
- Gazdaságos üzemeltetés biztosítása, melyet a minden egyes projekt esetén évente egyszer elvégzendő kötelező monitoring is támogat.
- **Igényorientáltság** biztosítása, melynek keretében a helyi közösség már a tervezési fázisban erősen bevonásra kerül, az igények pontos felmérése érdekében.
- Hálózatosodás és információ-csere a nyilvánosság biztosítása érdekében.

### Célcsoportok:

- Tartományi és helyi önkormányzatok, települési szövetségek, közműszolgáltatók, egyéni kezdeményezők, egyesületek.

### Tartalom:

- A pályázat keretében azoknak a helyi közösségeknek a projektjei kerülnek támogatásra, melyek egy átfogó koncepció mentén kívánnak a meglévő közösségi közlekedési hálózatokhoz csatlakozni.
- A tartós – fenntartási időszakon is túlmutató – gazdaságos üzemeltetés érvényesítése alapvető feltétel.
- Emellett példamutató úttörő kezdeményezések – „Living Labs” – támogatása is lehetséges.
- Valamennyi projekt szakértői támogatásban részesül a kiírók részéről, mely biztosítja a projektek megfelelő értékelését, minőségbiztosítását.
- A projektnek a következő **három tartalmi pillér** valamelyikére kell fókuszálnia:
  - Új mikro közforgalmú rendszer kialakítása

- Meglévő mikro közforgalmú rendszer bővítése
- Megalapozó beavatkozások
- Rendelkezésre álló keretösszeg: 1 M €.

Az egyes tématerületek **finanszírozásának jellemzői** a következők:

Tématerület	Támogatási intenzitás	Minimum ill. maximum támogatási összeg
<b>Új mikro közforgalmú rendszer kialakítása</b>	Üzemeltetési költségek: 1. évben 50 %-a 2. évben 40%-a 3. évben 30%-a	Min. 5.000 €
<b>Meglévő mikro közforgalmú rendszer bővítése</b>	Üzemeltetési költségek: 1. évben 50 %-a 2. évben 40%-a 3. évben 30%-a	Min. 5.000 €
<b>Megalapozó beavatkozások</b>	Nettóköltségek max. 75%-a.	Max. 40.000 €

#### Összefoglaló értékelés a hazai alkalmazhatóság szempontjából:

- ✓ A program adaptációja egyértelműen javasolt lehet Magyarországon is, elsősorban a településföldrajzi tényezők által arra predesztinált térségek esetében, ahol az aprófalvas, vagy éppen a központi funkciójú településektől távol fekvő térségek igényei ezen a módon kielégíthetők lehetnek.
- ✓ A metodika alapvető eleme a helyi szint erős bevonása, a társadalmasítás, mely a siker fontos záloga.
- ✓ Hasonlóképp előremutató elem a külső szakértői tudás biztosítása.

#### III.6. Multimodális Közlekedési rendszer program: „Klima: aktiv mobil”

A „Klima: aktiv mobil” annak a Klimaaktiv kezdeményezésnek a része, mely 2004 óta mint **nemzeti támogatási program** fut Ausztriában az Erdő- és Mezőgazdasági,

Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Szövetségi Minisztérium gondnoksága alatt<sup>59</sup>.

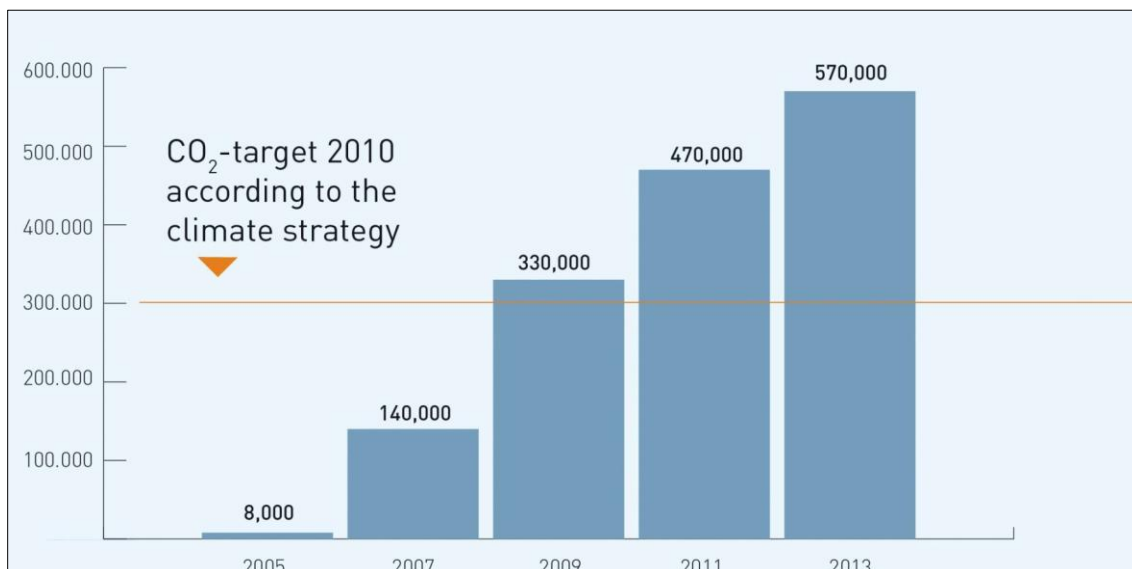
A program a következő **tématerületek**re tagozódik:

- Építés/Felújítás
- Energia-megtakarítás
- Megújuló energia
- **Mobilitás**

Utóbbi tématerület támogatja a **zöld mobilitás** témakörét, mely rendkívül hangsúlyos problémakör, hiszen **Ausztria teljes energiafogyasztásának mintegy egyharmada kötődik a közlekedéshez**. A „Klima: aktiv mobil” beavatkozásai azt mutatják, hogy a mobilitás jelentős korlátozása nélkül, a tisztább, energiahatékonyabb és éghajlat barátibb közlekedési módok intelligens használatával jelentős eredményeket lehet elérni.

Ilyen eredmény mindenekelőtt a **CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése** - a „Klima: aktiv mobil” program keretében támogatott több mint 4.900 projekt éves szinten (2013-ra) a CO<sub>2</sub> kibocsátás 570.000 tonnás csökkenését érte el<sup>60</sup>:

15. ábra A „Klima: aktiv mobil” program projektjei által elért éves CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkenés – Ausztria nemzeti vállalásához (2010) viszonyítva



<sup>59</sup> <http://www.klimaaktiv.at/>

<sup>60</sup> Robert Thaler - Erdő- és Mezőgazdasági, Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Szövetségi Minisztérium – prezentációja, „Austrian Showcase klimaaktiv mobil - national program for environmentally friendly mobility”

A program célkitűzései a következő **tématerületek**re fókuszálnak:

- klímavédelem, megújuló energiák, levegőtisztaság;
- egészséges és aktív mobilitás;
- fenntartható közlekedés és mobilitás;
- fenntartható fejlődés;
- e-mobilitás és alternatív üzemanyagok;
- kerékpáros és gyalogos beavatkozások
- zöld munkahelyek.

A Program széles körű partnerség bevonására építve az alábbi típusú **szervezet-típusok** számára kínál finanszírozási lehetőséget:

- városok; települések és régiók;
- vállalatok;
- közlekedés- és turizmuszervező társaságok;
- iskolák, fiatal korosztályt bevonó szervezetek.

A **4.900 Klímaaktív partner** a következő megoszlást mutatja a kedvezményezett körét tekintve (zárójelben az éves szinten megspórolt CO<sub>2</sub> kibocsátás szektoronként):

16. ábra A kedvezményezetti kör megoszlása a „Klíma: aktiv mobil” programban



Jól látható, hogy a **program erősen fókuszál a vállalati szektorra** – ez a **kedvezményezetti kör önmagában több CO<sub>2</sub> kibocsátás-csökkentést tudott elérni a program projektjei révén, mint Ausztria 2010-re kitűzött nemzeti vállalása (300.000 t).**

A program 2007-2013 között a minisztérium **66,6 M €-s támogatásával** valósult meg, **mely támogatás további 428,4 M € forrást volt képes megmozgatni:**

17. ábra A finanszírozás szerkezete a „Klíma: aktiv mobil” programban tématerületeknént (zölddel jelölve a minisztériumi támogatást)



Mindez átlagosan 13,5%-os minisztériumi támogatást jelent. Az összességében 2007-2013 között kihelyezett 495 M € pedig **5.600 munkahely megteremtéséhez/megtartásához** járult hozzá ebben az időszakban<sup>61</sup>.

III.6.1. A „Klima: aktiv mobil” program eredményei az egyes tématerületeken (2007-2013)

**Az egyes mobilitási tématerületeken belül a program a következő eredményeket érte el 2007-2013 között:**

#### Kerékpáros aktivitások

- 130 kerékpáros projekt támogatása, összesen 31 M € értékben.
- Valamennyi osztrák tartomány vonatkozásában jelentős hozzájárulás a kerékpáros infrastruktúra bővítéséhez.

#### Alternatív gépjárművek és elektromos mobilitás

- 12.000 alternatív meghajtású gépjármű finanszírozása 14,2 M € értékben.
- 7.778 elektromos kerékpár, 566 elektromos robogó és 1.118 elektromos autó támogatása.
- 1.000 „car sharing” állomás támogatása 0,4 M € értékben.

#### „Gazdaságos vezetés” akcióterület

- 1.100 tréner kiképzése.
- 300 cég részvétele 20.000 sofőrrel a tréningeken.
- Sikeres pilot projekt kivitelezése a az osztrák Postbus cégnél.
- 20 klíma:aktiv autósiskola tanúsítása.

---

<sup>61</sup> Így az egy munkahely létrehozására vetített költség – 300 Ft/€ árfolyamon számolva – hozzávetőlegesen 26,5 M Ft volt.

### III.6.2. A „Klima: aktiv mobil” program 2014-2020

**A klíma:aktiv program a 2014-2020 közötti periódusra új fókuszpontokat kíván beemlíteni a támogatási célok közé.**

Ilyen mindenekelőtt, hogy a tanácsadási tevékenységen belül új célcsoportként jelennének meg a klíma és energia modellrégiók, valamint hogy **támogatni kívánják kerékpártároló létesítmények/eszközök és elektromos buszok beszerzését a szén-dioxid csökkentését elősegíteni hivatott prioritáson belül.**

További újdonsága a programnak, hogy plusz 10%-kal megnövelhető azoknak a projekteknek a támogatási aránya, melyek magas kidolgozottsági minőséget képviselve több partner/tématerület bevonásával kerülnek megvalósításra.

### III.6.3. Esettanulmányok

A következőkben azok közül az esettanulmányok<sup>62</sup> közül válogatunk, melyek példaként szolgálhatnak hasonló támogatási programok kialakításához:

- „Soft” mobilitási akciók stájer fiatalok és családok részére kialakított vendégházakban

Kedvezményezett: Jugend- und Familiengästehäuser (JFGH)  
Steiermark GmbH.

Kedvezményezett székhelye: Graz (Stájerország)

Tevékenységek:

- Busz- és vasúttársasággal való kooperáció a megfelelő mobilitás érdekében.

---

<sup>62</sup> Az esettanulmányok forrása a Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus c. kiadvány ([http://www.bmlfuw.gv.at/dms/lmat/publikationen/mobilitaetsmanagement\\_fuer\\_freizeit\\_und\\_tourismus/Mobilitaetsmanagement%20fuer%20Freizeit%20und%20Tourismus.pdf?1=1](http://www.bmlfuw.gv.at/dms/lmat/publikationen/mobilitaetsmanagement_fuer_freizeit_und_tourismus/Mobilitaetsmanagement%20fuer%20Freizeit%20und%20Tourismus.pdf?1=1))

- A célterület turisztikai attrakciónak összekötése a pályázó által üzemeltetett busszal.
- Kerékpáros centrum kialakítása a túrázók támogatása érdekében.
- Kapcsolódó marketing és kínálati csomagok kidolgozása.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 195 t.

- „Soft” mobilitási kínálat kiépítése Werfenweng modelltelepülésen

Kedvezményezett: Werfenweng Önkormányzata

Kedvezményezett székhelye: Werfenweng (Salzburg)

Tevékenységek:

- A meglévő shuttle-busz átalakítása földgázüzeművé.
- Hibrid gépjármű beállítása az érzékeny területeken fekvő turisztikai célpontok megközelítése céljából.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 190 t.

- Nemzeti parki „soft” turizmus Neukirchen am Großvenediger településen

Kedvezményezett: Neukirchen am Großvenediger Önkormányzata

Kedvezményezett székhelye: Neukirchen am Großvenediger (Salzburg)

Tevékenységek:

- Helyi közlekedési koncepció kidolgozása a forgalomcsillapítás érdekében.
- Turisztikai mobilitási kínálatok kidolgozása, a helyi keskeny nyomtávú vasút (Pinzgauer Lokalbahn) bevonásával.



- ÖBB és Postbus partnerség kidolgozása, a minden évben ca. 10.000 látogatót vonzó neunkircheni szabadtéri játékokra való eljutás biztosítása érdekében.
- Iránytaxi beállítása a településen, a közeli kedvelt turista célpont felé induló buszok megállóhelyének megközelítése érdekében.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 242 t.

- Elektromos kerékpárok beszerzése a „soft” mobilitási kínálat szélesítése érdekében

Kedvezményezett: Hubertus Fogadó Zell am See

Kedvezményezett székhelye: Zell am See (Salzburg)

Tevékenységek:

- Elektromos kerékpáros beszerzése a vendégek jobb kiszolgálása érdekében
- Párhuzamosan marketing akciók lefolytatása.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 39 t.

- Turisztikai kerékpárkölcsonzó rendszer kiépítése

Kedvezményezett: Intersport Schneider

Kedvezményezett székhelye: Altenmarkt im Pongau (Salzburg)

Tevékenységek:

- 250 kerékpárt 14 ponton elérhetővé tevő kölcsönző rendszer kialakítása turisztikailag szenzitív területen.
- Párhuzamosan marketing akciók lefolytatása.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 328 t.

- Fenntarthatóság, mint regionális kezdeményezés

Kedvezményezett: „Almendland” Régió

Kedvezményezett székhelye: Fladnitz an der Teichalm (Stájerország)

Tevékenységek:

- Regionális, szektorokon átívelő mobilitásprojekt lakossági és közületi tevékenységek összehangolásával.
- Ennek keretében növényi olajjal működő, 6-ülékes busz beszerzése és logisztikai rendszer beszerzése, melynek révén a közösségi közlekedés végpontjától az érkező vendégek közvetlen eljuthatnak szállásaikra.
- Almenland Golfklub energia-önállóságának megteremtése fotovoltaikus rendszer kiépítésével.
- „Növényi olaj kezdeményezés”, melynek keretében két helyi benzinkút is kínálatában tartja a növényi olajat.
- Nyilvánossági akció, mely a helyi lap révén 12.500 emberhez jutott el.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 1.249 t.

- „Soft” mobilitás a natúrparkokhoz és natúrparkokban Ausztriában

Kedvezményezett: Osztrák Natúrpark Szövetség

Kedvezményezett székhelye: Graz (hatókör: országos)

Tevékenységek:

- Ausztria 45 natúrparkja évente 5 millió vendéget fogad, melyek 99%-a személygépkocsival érkezik. Az arány javítása érdekében menetrendi intézkedések történtek és jelentős nyilvánossági munka zajlott, a lehetőségek ismertetése érdekében.
- Natúrpark személyzet képzése a jó gyakorlatok megismertetése érdekében.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 1.937 t.

- Ingyenes kerékpárkölcsonzással a Neusiedler See Nemzeti Parkban

Kedvezményezett: Hotel Nationalpark Kft.

Kedvezményezett székhelye: Illmitz (Burgenland)

Tevékenységek:

- Kerékpáros kínálatok kidolgozása – kihasználva a környék jól kitáblázott kerékpáros útvonalait -, melynek keretében a vendégek ingyenes igénybe vehetik a kerékpárokat, akár csak a shuttle-szervízt.
- 40 kerékpár ill. elektromos kerékpár beszerzése.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 52 t.

- Vonattal és busszal a lombkoronaösvényhez

Kedvezményezett: Lombkorona Egyesület

Kedvezményezett székhelye: Kopfing im Innkreis (Felső-Ausztria)

Tevékenységek:

- A 2005-ben megnyitott lombkoronaösvény kedvelt felső-ausztriai turistacélpontként évente 240.000 látogatót vonz. Az

attrakció megközelíthetősége érdekében buszos ráhordás került megszervezésre a legközelebbi ÖBB vasútállomásokhoz (Andorf és Passau).

- A kínálat attraktívabbá tétele érdekében közös jegy került kialakításra, mely magának a lombkoronaösvénynek a látogatását is magában foglalja.
- Kapcsolódó nyilvánosság munka elvégzése.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 384 t.

- Ingyenes közösségi közlekedési kártya Pitztal vendégei számára

Kedvezményezett: Turizmusszövetség

Kedvezményezett székhelye: Wenns (Tirol)

Tevékenységek:

- A négy település magában foglaló pitztali desztináció éves szinten 1 millió vendégéjszakájával kiemelt turisztikai célpont, érzékeny természeti környezetben. A 35 km-es völgyben fekvő számos turisztikai attrakció jobb megközelíthetősége érdekében a sí- és kirándulóbuszok ütemes menetrendje került bevezetésre.
- A közösségi közlekedés végpontjától kezdve ingyenes régióbusz voucher-t kapnak az ide érkező turisták.

Elért szén-dioxid kibocsátás csökkenés: 2.895 t.

*III.6.3.1. Fenntartható környezetbarát közlekedés érzékeny természeti területen a Neusiedler See – Fertő-tó térségében*

Az érzékeny területek „soft” mobilitási megoldásai közül kiemelkedik a Fertő-tó térségében megvalósított, számos forrást – így az Ausztria-Magyarország határon

átnyúló program forrásait is – becsatornázó projekt, mely a „Fenntartható környezetbarát közlekedés érzékeny természeti területen a Neusiedler See – Fertő-tó térségében”<sup>63</sup>. Az **ernyőprojekt** keretében a következő akciók kerültek megvalósításra:

- **Neusiedlersee Card** (turizmus kártya) kifejlesztése és bevezetése.
- **NextBike kerékpárkölcsonzó rendszer** bevezetése.

Előbbi kártyát 700 Fertő-tó körüli elfogadóhelyen lehet felhasználni, és 34 helyi attrakció meglátogatása mellett a térség közösségi közlekedésében is felhasználható.

Az ernyőprojekt számos kapcsolódó részprojektet is megvalósított – ilyen volt mindenekelőtt szolárhajó beszerzése és üzembe állítása, mobilitáscentrum létrehozása Kismartonban, nyilvánossági akciók kivitelezése, stb.

#### **Összefoglaló értékelés a hazai alkalmazhatóság szempontjából:**

- ✓ A Program összességében rendkívül jó **best practice**-t jelent **a CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentésének projektszintű megvalósítását illetően**. Kiemelkedően jónak mondható az egyedi projektek hatásainak összeadódása, mely hatást a többéves, stratégiaileg tervezett, rendszerszintű végrehajtás eredményez.
- ✓ **Hazai vidéki turisztikai desztinációk számára iránymutató** példa lehet számos, fentebbi esettanulmányok között felsorolt beavatkozás. Emellett a Fertő-tó osztrák oldalán megvalósított ernyőprojekt közvetlen kapcsolódhat hazai fejlesztésekhez is, részint Magyarországon is kifejtve hatását.

---

<sup>63</sup> Ismerteti: Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus. 50-51. o.  
([http://www.bmlfuw.gv.at/dms/lmat/publikationen/mobilitaetsmanagement\\_fuer\\_freizeit\\_und\\_tourismus/Mobilit%C3%A4tsmanagement%20f%C3%BCr%20Freizeit%20und%20Tourismus.pdf?1=1](http://www.bmlfuw.gv.at/dms/lmat/publikationen/mobilitaetsmanagement_fuer_freizeit_und_tourismus/Mobilit%C3%A4tsmanagement%20f%C3%BCr%20Freizeit%20und%20Tourismus.pdf?1=1))

#### IV. Potenciális források áttekintése és bemutatása, melyek pénzügyi háttérrel jelenthetnek a lehetséges magyarországi támogatásokhoz.

A fenntartható mobilitással összefüggő projekt-elképzelések finanszírozására alapvetően az **EU Strukturális Alapja** nyújthat támogatást. A magyarországi beruházások kapcsán a 2007-2013 közötti időszak tapasztalatait levonva elmondható, hogy gyakorlatilag minden területen – kiemelten az infrastrukturális fejlesztések területén – egyeduralkodóak az EU forrásai, egyéb külső forrás csak minimális mértékben volt bevonható, ill. versenyképes.

Ennek megfelelően a fenntartható mobilitás térnyerésére vonatkozó projektek finanszírozása a jövőben is EU-források állhatnak majd elsősorban rendelkezésre. Az EU 2014-2020 közötti programozási periódusában a korábbiaknál jóval erősebben kell, hogy érvényesüljenek az eredményességre, a hatékonyságra és indokoltságra vonatkozó elvárások. Minden egyes beavatkozásnak és megvalósult projektnek a **11** ún. **tematikus célkitűzés** legalább egyikének érvényesülését kell szolgálnia. A 11 cél közül több is konkrét összefüggésbe hozható a fenntartható mobilitás kérdéskörével:

- 4. Az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaságra való áttérés támogatása minden ágazatban.
  - 4.e. Minden típusú területi egységben, különösen a városokban alacsony szén-dioxid-kibocsátású fejlesztési stratégiák támogatása, beleértve a fenntartható városi mobilitás előmozdítását és a releváns adaptációs intézkedések negatív hatásainak enyhítését.
- 7. A fenntartható közlekedés elősegítése és a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrák előtti akadályok elhárítása.
  - 7.c. A környezetbarát és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek – beleértve a folyami és tengeri közlekedést, kikötőket és multimodális csomópontokat is – kifejlesztése és a fenntartható városi mobilitás elősegítése.

A Magyarország által tervezett operatív programok közül a **Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP)** támogatja a **fenntartható mobilitási célkitűzések városi szinten megvalósítható elemeit**. Az **Integrált Közlekedésfejlesztés Operatív Program** elsődlegesen a **TEN-T hálózatok** és az azokkal közvetlenül összefüggő, a **ráhordó elemek fejlesztésére** vonatkozó beruházásokat támogatja. Emellett megemlítendő még a **Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP)**, melynek 6. prioritásában támogathatóak az **EuroVelo 6 kerékpárúthoz** kapcsolódó hazai fejlesztések.

Az ingázás infrastrukturális feltételrendszerére kiterjesztett értelemben tehát mindkét operatív program pozitív hatást gyakorolhat. A magasabb rendű közlekedési folyosók kapacitásbővítésével a vidéki térségekből, illetve a tágabb agglomerációból a nagyvárosokba irányuló ingázó forgalom biztosítása segíthető elő. Fontos kiemelni ebből a szempontból, hogy a 2007-2013 közötti periódussal szemben 2014 és 2020 között az ágazati közlekedésfejlesztési program a közút dominanciája helyett a kötöttpályás fejlesztéseket helyezi előtérbe, így a városok közötti ingázás fenntarthatósága a korábbiaknál dinamikusabb ütemben javítható.

A gyalogos és kerékpáros mobilitás fejlesztése elsődlegesen települési önkormányzatok szintjén jelenthet feladatot, az infrastrukturális dimenziókat illetően. Ezeket a fejlesztéseket a **TOP** különböző **intézkedései** segítik elő:

- A **kerékpárutak fejlesztése** önállóan is támogatható a TOP 3.1-es intézkedése keretében, kifejezetten az **ingázási cél szem előtt tartása mellett**. Ez az intézkedés támogatja emellett **közösségi közlekedési hálózatok elemeit**, illetve a belterületek balesetveszélyes közúti csomópontjainak, elkerülő útjainak fejlesztését is. Előbbiek esetében kizárólag a kötöttpályához közvetlenül nem kapcsolódó fejlesztések támogathatóak (pl. autóbusz-pályaudvarok és kerékpárhálózatok összekapcsolása, fogadóépületek fejlesztése). Ezek a fejlesztések a hat magyarországi konvergencia-régió területén, de a megyei jogú városok területén kívül valósulhatnak meg (utóbbiakra külön prioritás készült a TOP beavatkozási logikájának megfelelően).

Az intézkedés hangsúlyt helyez a **kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására**. A kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése terén lehetőség nyílik a helyi, helyközi, hivatás-forgalmi és egyéb célú kerékpárforgalmi létesítmények építésére és felújítására, a kerékpáros közlekedési infrastruktúra bővítésére, a műszakilag és forgalomtechnikailag nem megfelelő kerékpárforgalmi létesítmények, balesetveszélyes gócpontok korrekciójára. Jelentős fejlesztési célterület a **kerékpáros közlekedés közösségi közlekedéshez való kapcsolódása**, így a közlekedési csomópontokban meg kell valósítani a közösségi közlekedési beavatkozásnál is jelzett módváltó rendszerek kialakítását, illetve a közösségi kerékpáros rendszerek kiépítését. A beavatkozások során a kerékpáros közlekedési felületek akadálymentesítésére is kiemelt figyelmet kell fordítani.

A projekteknek a **városi mobilitás környezetileg** (levegőszennyezés, zajterhelés) és **pénzügyileg** (működtetők és a közlekedők oldalán) **fenntarthatóbbá tételét** kell szolgálniuk, és hozzá kell járulniuk az operatív program „a napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya” prioritási eredményindikátor értékének a közvetlen települési, és közvetve országos növekedéséhez<sup>64</sup>.

A program ezen intézkedése keretében **21 db település vagy településrész kerékpárosbarát céllal történő fejlesztését, a kerékpárforgalmi hálózat 686 km-nyi bővítését** tűzték ki célként. Az erre a beavatkozási területre (kerékpárutak és gyalogutak fejlesztésére) szánt **51 583 646 € forrás** ezeken a számszerűsített céloknak a teljesülését kell, hogy eredményezze. **A napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya** a 2012. évben mért **60,8%-ról 61,8%-ra kell, hogy növekedjen** a program eredményeként 2023-ig.

---

<sup>64</sup> Terület- és Településfejlesztési Operatív Program 6.0 (tervezési) változat, Nemzetgazdasági Minisztérium, Budapest, 2014.12.15.



A TOP 3.1 intézkedésének részletes feltételrendszere az alábbiakban foglalható össze:

- A kedvezményezettek köre alapvetően a települési önkormányzatokra korlátozódik, kiegészülve a közösségi közlekedés feladatait ellátó gazdasági társaságokkal.
- Főtevékenységként az alábbi megvalósítási célokat támogatja az intézkedés:
  - **Kerékpárosbarát településrész vagy település kialakítása**, vagy kerékpárforgalmi útvonal létrehozása települések, vagy településközpont és lakott területen kívül elérhető településrész(ek) között, vagy külterületi ipari parkot megközelítő kerékpáros útvonal kialakítása kerékpárforgalmi hálózati terv alapján.
  - Közúti közösségi közlekedés infrastrukturális és informatikai fejlesztése, az **intermodális közlekedési feltételek javítása**, az utazási láncok fejlesztése.
  - Forgalomcsillapítás településeken, közlekedésbiztonság javítása, akadálymentesítés
- Opcionális, kiegészítő elemként támogatható **meglévő kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítése, illetve kerékpártárolók, kerékpártámaszok és egyéb kiegészítők beszerzése.**
- A projektek részeként **kötelező** ugyanakkor **kerékpáros közlekedést népszerűsítő és/vagy közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampány megvalósítása.**
- Támogatható mindezek mellett járda kiépítése, automata forgalomszámláló eszközök telepítése, csomópontok átalakítása, kerékpáros pihenőhelyek kialakítása, kerékpárforgalmi létesítmény útfenntartó gépeinek beszerzése, kerékpáros útvonalak megvilágításához kapcsolódó beszerzések az átkelési pontokon, zöldterület-építési munkák, innovatív kerékpárosbarát műszaki megoldások, alternatív meghajtású buszok beszerzése.

- A támogatási intenzitás 100%, a minimális támogatási összeg 50 millió, a maximális 10 000 millió Ft.
- A **TOP megyei jogú városokra** vonatkozó intézkedései szintén támogatják a kerékpárforgalmi hálózatok kiterjesztését (hasonló tartalommal, mint a 3.1 prioritás esetében). Ezek a beavatkozások 20 db város- vagy városrészt kell, hogy érintsenek, illetve **334 km-nyi hálózatfejlesztést** kell eredményezniük **42 867 287 euró felhasználása által**.
- A TOP leginkább hangsúlyos célkitűzése a foglalkoztatási helyzet javítása, mely az 1. prioritás keretében támogatható. Ez a prioritás tartalmaz közlekedésfejlesztési elemeket is, kimondottan a munkaerő foglalkoztatási központokba történő eljutásának elősegítése érdekében. **Közútfejlesztések mellett kerékpár- és gyalogutak fejlesztésére is lehetőség van, 20 841 507 euró értékben.**
- A városrehabilitáció témaköre is a TOP kompetenciájába tartozik. A komplex városfejlesztési célok között megtalálhatók a forgalomcsillapított övezetek gyalogoszónák fejlesztése is. Ezeket az intézkedéseket megyei jogú városok esetében a 6. prioritás, míg a nem megyei jogú városok tekintetében a 2.1 intézkedés támogatja.

A Közép-Magyarországi régió (Pest megye és Budapest) területén megvalósuló fejlesztéseket a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) támogatja.

## V. Összegzés, javaslatok

Az áttekintett európai és osztrák példák alapján mind a szabályozói eszközök oldaláról, mind pedig a támogatáspolitikát nézve számos olyan jógyakorlat került ismertetésre, melyek alkalmazása Magyarország esetén is jelentős elmozdulást jelenthet egy fenntarthatóbb mobilitás irányába.

Mivel az egyes eszközök kifejtése fentebb részletesen megtörtént, így most inkább azok átfogó elemeinek, stratégiai hétértékének összefoglaló felsorolására kerül sor az alábbiak szerint:

- A szabályozói környezet állandósága, a lehetőség szerint csak ritkán alkalmazott jelentős változások nagyban elősegítik a mobilitás ezen területét. Természetesen ez nem kell, hogy jelentse a szabályozók „bebetonozottságát”, mint azt a részletesen ismertetett holland minta is mutatja, adott időközönként szükséges és hasznos lehet a megfelelő korrekciók megtétele, a gyakori szabályzó-változások azonban kifejezetten károsak.
- A stratégiai megközelítés ezen tématerület esetén is kiemelten fontos. Kiemelkedő best practice e tekintetben a releváns osztrák támogatáspolitikai, ahol nemzeti szintű stratégiai dokumentumokban foglalt vállalásokra van szabva a támogatáspolitikai, ahol a projekteknek közvetlen célja kell legyen a magasabb szintű dokumentumban tett vállalások teljesítése. (Utóbbi metódus uniós szinten is alkalmazásra kerül a 2014-2020-as időszakban, így a IV. főfejezetben említett hazai operatív programok esetén is.) Az osztrák gyakorlatban kombináltan alkalmazzák a szabályozási-adózási és aktív-támogatási ösztönzőket. Fontos hozzátenni, hogy még a fenntartható közlekedés ösztönzésében előjáró tagállamok esetében is komoly tér van a fejlődésre: pl. Ausztria esetén a cégautó magánhasználattal kapcsolatos adóterhek esetében.
- Kapcsolódva előző ponthoz: A beavatkozások egyik fő mutatószáma a CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése kell legyen. Mint azt a részletesen ismertetett osztrák példák – mindenekelőtt a Klíma:aktiv Mobil Program – is mutatják, a tématerület sok tekintetben „szétszórt”, más-más résztémára koncentráció projektjei is képesek

lehetnek jelentős, egyesített közös hatást elérni, melyeknek köszönhetően pl. Ausztria CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése terén tett vállalását határidő előtt képes volt túlteljesíteni.

- S végül, de nem utolsó sorban szükséges és hasznos a meglévő nemzetközi példák tanulmányozása, általában véve a hazai és nemzetközi hálózatosodás, tapasztalatcsere és know-how átadás, hiszen ezek révén fontos és hasznos tapasztalatokra lehet szert tenni a tématerületen, és akár összehangolt szabályozási és támogatási ösztönzők is kialakíthatók, melyek különösen a nagyobb határmenti agglomerációkban lennének hatékonyak.

## VI. Felhasznált irodalom

1. [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF\\_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf)
2. <http://www.ecf.com/news/ecf-launches-cycling-as-a-new-technology-study/>
3. Hendriksen et. al., 2010: The association between commuter cycling and sickness absence
4. White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system COM (2011) 144 final. European Commission, Brussels  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)
5. External Costs Of Transport In Central And Eastern Europe. Final Report ENV/EPOC/WPNEP/T(2002)5/FINAL. OECD, Environment Directorate,
6. Environment Policy Committee, Working Party on National Environmental Policy, Working Group on Transport, 2003.,  
[www.oalis.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/\\$FILE/JT00148028.PDF](http://www.oalis.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/$FILE/JT00148028.PDF)
7. [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill\\_2.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill_2.pdf)
8. <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>
9. [http://www.kopf-an.de/fileadmin/user\\_upload/redaktion/dateien/Projektmonitoring\\_2009.pdf](http://www.kopf-an.de/fileadmin/user_upload/redaktion/dateien/Projektmonitoring_2009.pdf)
10. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/08/2841.hpp.html>
11. [http://www.greenfo.hu/hirek/hirek\\_item.php?hir=21602](http://www.greenfo.hu/hirek/hirek_item.php?hir=21602)
12. <http://www.reiskostenblog.nl/blogs/dag-fiets-van-de-zaak-welkom-werkkostenregeling/>
13. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/31796/kst-31796-4?resultIndex=18&sorttype=1&sortorder=4>
14. <http://www.ov-fiets.nl/ovfiets/abonneeworden/submenu/abonnee-worden.html>
15. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/31492/kst-31492-11?resultIndex=14&sorttype=1&sortorder=4>
16. [http://www.nationalefietsprojecten.nl/pageid=842/Nationale\\_Fiets\\_Projecten.html](http://www.nationalefietsprojecten.nl/pageid=842/Nationale_Fiets_Projecten.html)
17. Commuting: Who pays the bill?, Holger Haubold, ECF, Brussels, 2014
18. DB2014/272, [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)
19. <http://www.volkskrant.nl/binnenland/nog-een-maand-fiets-kopen-op-kosten-van-de-baas~a3801721/>
20. <http://www.volkskrant.nl/dossier-geldvraag/nog-snel-even-een-fiscaal-voordelige-fiets-kopen~a3783587/>
21. [https://www.tno.nl/downloads/kvl-l.09-01.971nm\\_laag%20def.pdf](https://www.tno.nl/downloads/kvl-l.09-01.971nm_laag%20def.pdf)
22. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/08/2841.hpp.html>
23. VenW/ DGMo-2010/2849, 2010.05.12, Den Haag
24. VenW/ DGMo-2010/2849, 2010.05.12, Den Haag, Bijlage 2. Uitgave Rijksoverheid
25. <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>
26. The Economic Significance of Cycling – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation. VNG uitgeverij, The Hague, 2000. Walking- and cycling track networks in Norwegian cities – Cost-benefit analyses including health effects and external costs of road traffic. Kjartan Saelendsmide. 567/2002. sz. TOI jelentés. Todd Alexander Littman: Economic Value of Walkability, Victoria Transport Policy Institute  
[http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/kornyezetsbarat-kozlekedes\\_2010\\_0.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/kornyezetsbarat-kozlekedes_2010_0.pdf) kiadvány nyomán)
27. [http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/Fietsenstallingen\\_brochure\\_240613.pdf](http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/Fietsenstallingen_brochure_240613.pdf)
28. <http://www.copenhagencyclechic.com/>
29. [http://trendy-travel.eu/docs/Brochure\\_trendy\\_cycling\\_HU.pdf](http://trendy-travel.eu/docs/Brochure_trendy_cycling_HU.pdf)

30. Kiss-Dobronyi – Torda: A kerékpárral történő munkába járás ösztönzése vállalati környezetben,  
[http://www.academia.edu/10000795/A\\_ker%C3%A9kp%C3%A1rral\\_t%C3%B6rt%C3%A9n%C5%91\\_munk%C3%A1ba\\_j%C3%A1r%C3%A1s\\_%C3%B6sz%C3%B6nz%C3%A9se\\_v%C3%A1llalati\\_k%C3%B6rnyezetben\\_Motiv%C3%A1ci%C3%B3s\\_eszk%C3%B6z%C3%B6k\\_a\\_fenntarthat%C3%B3s%C3%A1g\\_szolg%C3%A1lat%C3%A1ban](http://www.academia.edu/10000795/A_ker%C3%A9kp%C3%A1rral_t%C3%B6rt%C3%A9n%C5%91_munk%C3%A1ba_j%C3%A1r%C3%A1s_%C3%B6sz%C3%B6nz%C3%A9se_v%C3%A1llalati_k%C3%B6rnyezetben_Motiv%C3%A1ci%C3%B3s_eszk%C3%B6z%C3%B6k_a_fenntarthat%C3%B3s%C3%A1g_szolg%C3%A1lat%C3%A1ban)
31. <http://transportlearning.net>
32. [http://en.wikipedia.org/wiki/Trampe\\_bicycle\\_lift](http://en.wikipedia.org/wiki/Trampe_bicycle_lift)
33. [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)
34. Puigarnau and van Ommeren (2009), Welfare Effects of Distortionary Company Car Taxation, Tinbergen Institute Discussion Paper, TI 2007-060/3, [www.tinbergen.nl](http://www.tinbergen.nl)
35. <https://findok.bmf.gv.at/findok?execution=e1s1&dokumentId=6b539f29-eac0-4374-89fd-1a7c1f846dbe>
36. <https://findok.bmf.gv.at/findok?execution=e2s4&segmentId=0faaed62-f3a5-4040-9e40-6f96a8e5e949>
37. <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/03/06016.html>
38. <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2011/05/Bicycle-account-2010-Copenhagen.pdf>
39. <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/03/06016.html>
40. <https://www.wko.at/Content.Node/Service/Steuern/Lohnverrechnung/Vom-Brutto-zum-Netto/Jobticket.html>
41. <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/1546391/Private-kaufen-immer-weniger-Neuwagen->
42. [http://www.statistik.at/web\\_de/static/kfz-zulassungen\\_2013\\_unterlagen\\_zur\\_pressekonferenz\\_am\\_15\\_jaenner\\_2014\\_074811.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/kfz-zulassungen_2013_unterlagen_zur_pressekonferenz_am_15_jaenner_2014_074811.pdf)
43. [https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/informationen-zur-pendlerfoerderung.html#Kein\\_Pendlerpauschale\\_f\\_r\\_Arbeitnehmer\\_die\\_ihren](https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/informationen-zur-pendlerfoerderung.html#Kein_Pendlerpauschale_f_r_Arbeitnehmer_die_ihren)
44. [https://www.bmf.gv.at/steuern/selbststaendige-unternehmer/betriebsausgaben/ba-abschreibung.html#Pkw\\_und\\_Kombi](https://www.bmf.gv.at/steuern/selbststaendige-unternehmer/betriebsausgaben/ba-abschreibung.html#Pkw_und_Kombi)
45. <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/steuertarif-absetzbetraege/steuerabsetzbetraege.html#Verkehrsabsetzbetrag>
46. <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/pendlerpauschale-allgemein.html>
47. <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/unzumutbarkeit-der-benuetzung-von-massenverkehrsmitteln.html>
48. [http://www.statistik.at/web\\_de/static/tagespendlerinnen\\_1971\\_bis\\_2001\\_nach\\_verkehrsmittel\\_und\\_bundeslaendern\\_023072.xls](http://www.statistik.at/web_de/static/tagespendlerinnen_1971_bis_2001_nach_verkehrsmittel_und_bundeslaendern_023072.xls)
49. TEMS – The EPOMM Modal Split Tool | 2013 | <http://www.epomm.eu/tems> [22. 5. 2013]
50. Hader, T. | Überfordert durch den Arbeitsweg? | Hrsg. von der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien, 2005
51. TEMS – The EPOMM Modal Split Tool | 2013 | <http://www.epomm.eu/tems> [22. 5. 2013]
52. Klima und Energiefonds Jahresprogramm 2014. ([www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at))
53. <http://www.e-connected.at/content/modellregionen-0>
54. Intermodale Schnittstellen im Radverkehr. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ([www.klimafonds.gv.at/service/studien-blue-globe-reports/mobilitaet/](http://www.klimafonds.gv.at/service/studien-blue-globe-reports/mobilitaet/))

55. <http://www.klimaaktiv.at/>
56. Robert Thaler - Erdő- és Mezőgazdasági, Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Szövetségi Minisztérium – prezentációja, „Austrian Showcase klimaaktiv mobil - national program for environmentally friendly mobility”
57. Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus  
([http://www.bmlfuw.gv.at/dms/lmat/publikationen/mobilitaetsmanagement\\_fuer\\_freizeit\\_und\\_tourismus/Mobilit%C3%A4tsmanagement%20f%C3%BCr%20Freizeit%20und%20Tourismus.pdf?1=1](http://www.bmlfuw.gv.at/dms/lmat/publikationen/mobilitaetsmanagement_fuer_freizeit_und_tourismus/Mobilit%C3%A4tsmanagement%20f%C3%BCr%20Freizeit%20und%20Tourismus.pdf?1=1))
58. Terület- és Településfejlesztési Operatív Program 6.0 (tervezési) változat, Nemzetgazdasági Minisztérium, Budapest, 2014.12.15.

## VII. Mellékletek

1. Az ausztriai Jobticket rendszer szabályai, 2013. – Osztrák Pénzügyminisztérium, német nyelvű
2. Napi ingázás Ausztriában 1971-2001, 2007 – Statistik Austria, népszámlálási adatok alapján, német nyelvű
3. Klima und Energiefonds Jahresprogramm 2014., német nyelvű
4. Das Klimaaktiv Mobil Programm – Umweltfreundliche Mobilität als Chance für Wirtschaft, Städte, Gemeinden und Regionen, német nyelvű
5. Fietsen in Nederland... een tandje erbij, Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland (Kerékpározás Hollandiában... egy kis segítséggel. Javaslatok az aktív kerékpár stratégia megvalósítására Hollandiában), A közlekedési államtitkár jelentése. KST134218 0809tkkst31796-4 ISSN 0921 – 7371 Sdu Uitgevers 's-Gravenhage, 2009, holland nyelvű
6. Betreft Verder met de werkkostenregeling, A pénzügyminisztérium államtitkárának jelentése a béren kívüli juttatások kibővítéséről, DB2014/272, 's-Gravenhage, 2014, holland nyelvű
7. Ingázás – ki fizeti a számlát?, 2014 – Holger Haubold, European Cycling Federation, angol nyelvű
8. Fiscale vergroening (Zöldülő pénzügyek), A pénzügyi államtitkár jelentése. KST131559 0809tkkst31492-11 ISSN 0921 – 7371 Sdu Uitgevers 's-Gravenhage, 2009, holland nyelvű
9. Onderwerp reactio op initiatiefnota fiets (Válaszok a kerékpáros javaslatokra), a közlekedési miniszter jelentése. VenW/ DGMo-2010/2849 's-Gravenhage, 2010, holland nyelvű
10. 2. melléklet (a közlekedési miniszter jelentéséhez): A kerékpározás költségvetési forrásai, 's-Gravenhage, 2010, holland nyelvű
11. 3. melléklet (a közlekedési miniszter jelentéséhez): A kerékpározás támogatási forrásainak megoszlása a különböző szervezetek között. 's-Gravenhage, 2010, holland nyelvű
12. Openbaar vervoer en fietsparkeren Brasschaat (Közösségi közlekedés és kerékpár tárolás Brasschaat-ban), projektlap, Fietsberaad, Belgium, 2008, holland nyelvű
13. Gent plaatst tijdelijke fietsenstallingen (Gent ideiglenes kerékpártárolókat helyez ki), projektlap, Fietsberaad, Belgium, 2008, holland nyelvű
14. Fietsplan Lekker Fietsen-'s-Hertogenbosch (Kerékpáros terv „Kellemes biciklizést” 's-Hertogenbosch-ban), projektlap, Fietsberaad, Belgium, 2009, holland nyelvű
15. Fietsenstallingen in Vlaanderen en Brussel, Goede praktijkvoorbeelden (Kerékpár tárolók Flandriában és Brüsszelben, Jó gyakorlati példák), Fietsersbond vzw, Oude Graanmarkt 63, 1000 Brussel, 2009, 2013, holland nyelvű