

Tisztelt Olvasó!

A mobilitás-szervezés egyik új, ígéretes eszköze az alkalmazottak közlekedési költségkerete, egy olyan hatásos pénzügyi ösztönző, amely az alkalmazottakat a fenntarthatóbb közlekedésre ösztönzi. Az eszközt már sikerrel alkalmazzák, főleg Hollandiában. Az e-update jelen száma ismerteti az elgondolást, illetve bemutat néhány inspiráló példát és a közlekedési költségkeret előnyeit. Emellett áttekinti a sikeres megvalósítás néhány kulcsfontosságú feltételét is.

Örömmel közöljük, hogy megkezdődött a regisztráció a Frankfurt am Mainban megrendezésre kerülő [ECOMM 2012](#) konferenciára. Az e-update mostani számából további előzetes információt is megtudhat a mobilitás-szervezés legfontosabb konferenciájáról.

Mi a közlekedési/mobilitási költségkeret?



A közlekedési költségkeret egy olyan alkalmazottanként meghatározott havi keretösszeg, amelyet a munkához kapcsolódó közlekedés költségeire lehet fordítani, függetlenül attól, hogy milyen közlekedési mód igénybe vételével történik az utazás. Ha a hónap végéig a keretet nem költik el teljesen, az alkalmazottak vagy megtarthatják a maradék összeget, vagy a megmaradt összegtől függően egyéb kedvezményben részesülhetnek (pl. további szabadnapokat kapnak). Minél okosabban gazdálkodnak a kerettel, pl. úgy, hogy kerékpárt, közösségi közlekedést használnak, vagy személyes találkozás helyett telefonkonferenciát szerveznek, annál többet tudnak megtakarítani. Ez az egyszerű, ám hatásos pénzügyi ösztönző az alkalmazottakat a fenntarthatóbb közlekedési módok igénybe vételére sarkallja.

2012. januárjában a legnagyobb Holland munkálatókat tömörítő [B50](#) mobilitással foglalkozó munkacsoportja egy differenciáltabb mobilitási keretet mutatott be (Isd. a ['Slim Reisbudget'](#) című beszámolót, hollandul). Ennek a keretnek van egy rögzített része, amely független az utazások számától, és egy változó része, amelynek nagysága a megtett út hosszától, a közlekedési módtól vagy az utazásra fordított időtől függ. Ennek az összetett megközelítésnek köszönhetően a munkálató a keretet könnyebben tudja a vállalat aktuális utazási igényeihez igazítani. Ha a fő cél az utazások csökkentése, a fix résznek a változó résznél sokkal nagyobbak kell lennie. Ha viszont a vállalat az igénybe vett közlekedési módot vagy az utazással töltött időt akarja befolyásolni, a kereten belül a változó rész arányát kell növelni, hogy a dolgozó több pénzt kaphasson, ha gépkocsi helyett kerékpárral vagy a csúcsforgalom után utazik.

Néhány inspiráló példát

Yacht: 19%-os szén-dioxid kibocsátás csökkenés egy év alatt

Pár évvel ezelőtt a diplomás munkavállalók közvetítésével foglalkozó holland szervezet, a Yacht alkalmazottainak mintegy ¼-e lízingelt kocsival járt, ami 2000 gépkocsit, 85 millió kilométernyi gépkocsival megtett utat és 5,5 millió l üzemanyagfelhasználást jelentett. 2007-ben a szervezet bevezette a mobilitási költségkeretet. Ez lehetővé tette az alkalmazottak számára, hogy a lízingelt gépkocsit visszaadják, és akkor vagy a lízing költség 120%-át kitevő közlekedési költségkeretet, vagy egy közösségi közlekedési bérletet és a fennmaradó összegnek megfelelő béremelést kapjanak. A közlekedési költségkeret programban részt vevő munkavállalók aránya a 2009. évi 13,4%-ról 2010-re 15,4%-ra nőtt (Isd. (Isd. [Maatschappelijk Verslag Yacht 2010](#), 36-41.o., hollandul). A fenntartható közlekedési módok érdekében a közlekedési költségkeret program mellett a Yacht más intézkedéseket is bevezetett, pl. csakis alacsony szén-dioxid kibocsátású kocsikat lízingel, a dolgozók [Mobility Card-ot](#) kapnak, egy olyan chipkártyát, amellyel a vonatjegyért, a taxiért, a gépkocsi bérletéért és/vagy a P + R parkolókat használatáért lehet fizetni, továbbá elindították a SMART márkájú gépkocsikra épülő megosztott gépkocsihaszálatot. Mindezen intézkedések eredményeképpen a vállalat egy év alatt 19%-kal tudta mérsékelni a szén-dioxid kibocsátást. (Részletesebben lásd [itt](#), hollandul).



© 2011 Daimler AG. All rights reserved

GDF Suez: A parkolás 75%-os csökkentése egy év alatt.



© 2011 Daimler AG. All rights reserved

A GDF Sueznek a Brüsszel központjában álló új irodaépületében a parkolóhelyek számát kb. 700-ról 170-re kellett csökkentenie, ezért az alkalmazottaknak a lízingelt gépkocsik helyett alternatívaként közlekedési költségkeretet ajánlottak fel (Isd. erről a [belső honlapjukon](#) az utolsó bekezdést). Minden dolgozó több juttatás pl. vasúti bérlet, összehajtható kerékpár, a beteg gyerekekhez igénybe vehető gyermekmegőrző szolgáltatás vagy többlet-szabandnap közül választhatott. Egy év alatt a gépkocsival munkába járó alkalmazottak aránya 70-ról 30%-ra mérséklődött. Ma a GDF Sueznek néhány üres parkolóhelye is van.

Erasmus Kórház: feleannyi gépkocsiasználó

Néhány évvel ezelőtt a rotterdami Erasmus Kórház óriási parkolási gondokkal küzdött. Ráadásul a probléma súlyosbodásával kellett számolni, mert a terület tervezett rekonstrukciója a parkolóhelyek számát 2700-ról 1700-ra akarta csökkenteni. Az alkalmazottak gépkocsival történő munkába járásának visszaszorítása érdekében bevezették az Egyéni Közlekedési Költségkeretet ([Individual Travel Budget \(ITB\)](#) - ITB), amely kilométerenként 10 euro-centet fizettek azoknak, akik nem gépkocsival közlekedtek. Emellett az ITB keretében az alkalmazottak a csúcsgazdálkodási órában évente 12 alkalommal mindössze napi 1,50 euroért parkolhattak. A 13. alkalomtól kezdve a parkolási díj napi 12,50 euróra nőtt. Az intézkedéscsomag hatására a gépkocsiasználók aránya 45%-ról 20%-ra csökkent. A pénzügyi ösztönzők a költségeket évente 1,3 millió euróval növelték, de ez még mindig kevesebbe került, mint egy újabb parkoló megépítése, amelynek költsége évi 4 millió euro lett volna.

Előnyök és hátrányok

A mobilitási költségkeretek megítélése igen kedvező. A [Maatschappij Monitor Mobiliteit](#) (Mobilitási Társadalmi Monitor, hollandul), a holland Achmea biztosítótársaság által rendszeresen végzett felmérés szerint a hollandok 48%-a választaná a közlekedési költségkeretet, ha a munkáltatója felajánlaná neki, és csak 34%-uk részesítené előnyben a lízingelt gépkocsit.



eltis.org

A [B50 jelentés](#) (hollandul) a közlekedési költségkerettel kapcsolatban több előnyt is megemlít:

- Társadalmi szempontból a kevesebb gépkocsival megtett út kisebb zsúfoltságot, kevesebb közlekedési dugót, ezáltal kevesebb anyagi veszteséget, kevesebb útépitési beruházást és kevesebb légszennyezést jelent.
- Az alkalmazottak szempontjából előnyök a pénzügyi ösztönzők, a rugalmasabb, az utazási körülményekhez igazodó közlekedési mód, amellyel kedvezőbb egyensúlyt lehet kialakítani a munka és a magánélet között, csökkenteni lehet a stresszt.
- A munkáltató szempontjából előnyt jelent, hogy a munkába járás irányítása révén csökkenthetők a közlekedésre és a parkolásra fordított kiadások. A közlekedési költségkeret segítheti a vállalatot abban, hogy fenntartható/vonzó munkáltatónak tekintsék, és tényleges megtakarítást is eredményez.

Ha azonban a módszer alkalmazásához nem áll rendelkezésre megfelelő eszköz (on-line platform, Excel fájlok), a rendszer jelentős adminisztrációs terhet jelenthet. Hollandiában több olyan szolgáltatás is van, amely segíti a közlekedési költségkeret alkalmazásával járó adminisztrációt (pl. a [Mobility Mixx](#)). A költségkeretnek emellett elég magasnak kell lennie ahhoz, hogy motiválja a közlekedési magatartás változását, de nem lehet túl magas, nehogy felesleges utazásokra ösztönözzön (Isd. a [WSP jelentés](#), angol nyelvű összefoglalóját).



A közlekedési költségkeret előnyeinek és hátrányainak részletesebb feltárása céljából két mintaprojekt kerül megvalósításra 2012-ben.

Hollandiában, a dél-limburgi régióban 6 vállalat együttesen hozza létre a [pilot smart leasing](#) projektet (hollandul). Egy teljes éven át néhány száz lízingelt autóval és közlekedési költségkerettel rendelkező alkalmazott utazási szokásait vizsgálják. A projektben részt vevő alkalmazottak egy számítógépes on-line felmérés keretében válaszolnak a közlekedési igényeikre és az általuk választott közlekedési módra vonatkozó kérdésekre. A számítógép feljegyz minden egyes alkalmazott utazási magatartását, és informálja őket a közlekedési költségeikről, valamint az egyes utazások során kibocsátott szén-dioxid mennyiségéről. Az intézkedést 2012 végén fogják értékelni.

Flandriában a flamand kormány támogatásával öt vállalat vesz részt a [Mobility Budget works!](#), (hollandul), azaz a Közlekedési Költségkeret Működik! elnevezésű projektben. Első lépésként elemzik az alkalmazottak utazási szokásait, majd az egyes vállalatok igényeit figyelembe véve kialakítanak egy közlekedési költségkeretet. Egy speciális Excel-táblázat segít a munkaadóknak a projekt végrehajtásában. A vállalatok tapasztalatai alapján útmutatót készítenek és ajánlásokat tesznek, amelyek a későbbiekben segítenek a vállalatoknak a közlekedési költségkeretek bevezetésében és működtetésében.

Nálunk is működhet?



A közlekedési költségkereteket Hollandiában vezették be, és eddig csupán néhány vállalat alkalmazza őket. A közelmúltban [Franciaországban](#) (franciául) és [Belgiumban](#) is kísérletezni kezdtek velük. Svédországban a WSP mérnöki és vezetési tanácsadó iroda [tanulmányt](#), (angol nyelvű összefoglaló) készített a közlekedési költségkeretek svédországi alkalmazhatóságáról és megvalósíthatóságuk feltételeiről. A tanulmány szerint a módszer alkalmazásának egyik fontos akadálya lehet a pénzügyi rendszer (Isd. a [belga tanulmányt](#), hollandul). Ha ez nem engedi a az utazási költségek megtérítését, vagy ha akár az alkalmazottak, akár a vállalat számára az utazási költségkeret veszteséggel jár, a módszer nem fog működni. Az alkalmazottak számára ugyanis az utazási költségkeret választásának legfontosabb oka a pénzügyi ösztönzés (a [Muconsult research 2009 felmérés](#), hollandul, válaszadónak 62%-a szerint).

Egy másik kulcstényező a megfelelő közlekedési alternatívák jelenléte. Ilyen alternatíva például a sűrű közösségi közlekedési hálózat, a fennakadás nélküli, folyamatos közlekedést szolgáló megoldások, az integrált jegyrendszer és a közösségi kerékpárkölcsonzó állomás közelsége.

Ha Ön érdeklődik a közlekedési költségkeret bevezetése iránt, kérjük, vegye fel a kapcsolatot az [Eurocities](#). Az EPOMM bevált politikai transzfer módszerével segít kiépíteni a megfelelő kapcsolatokat és megszervezi azt a folyamatot, amely biztosítja a közlekedést költségkeret sikeres alkalmazását az Ön vállalatánál vagy hazájában.

Szeretne többet tudni? Vessen egy pillantást a legújabb kiadvány az [Smart Mobility Management](#).

ECOMM 2012: Regisztráljon most!



Az EPOMM idén június 12-15. között a 16. alkalommal rendezi meg éves Európai Mobilitás-szervezési Konferenciáját (European Conference on Mobility Management - ECOMM) a németországi **Frankfurt am Mainban**.

Az ECOMM 2012 három fő témával foglalkozik:

- **Elektromos közlekedés**, a mobilitás változásának egyik legfontosabb kihívása,
- **A városok előtt álló kihívások** pl. a re-urbanizáció és a szub-urbanizáció, a gazdasági válság, az éghajlatváltozás elleni harc céljai, a tisztább járművek, valamint a kulturális és demográfiai változások,
- **A mobilitás-szervezéssel foglalkozó európai projektek tapasztalatai.**

A konferencia vonzó tanácskozási formái, mint pl. az interaktív műhelyek, a Pecha Kucha szekciók, a tréningek és a „Meet the Germans” („Ismerje meg a németeket”) program izgalmassá és szórakoztatóvá teszik a megismerést és a kapcsolatépítést. A részletes programról az [ECOMM honlapján](#) tájékozódhat. A jelentkezéshez kattintson [ide](#).

Április 24. előtt történő jelentkezés esetén a részvételi díj kedvezményes. A jelentkezés végső határideje május 11. A konferenciával kapcsolatos gyakorlati információkat a második [ECOMM 2012 Hírlevélben](#) és az [ECOMM 2012 röplapon](#) talál.

Találkozunk Frankfurtban!

Közelgő események

- **International Transport Forum: Seamless transport: Making Connections**
2012. május 2 – 4., Lipcse, Németország
[more information](#)
- **Az Active Access projekt zárókonferenciája és tréningje**
2012. június 7 – 8., Budapest
[more information](#)

További eseményekért nézze meg az [EPOMM Calendar](#)-t!