



Ügyiratszám: VFEJL/1-36/2022.


Ügyintéző: Zákány Zoltán


## ELŐTERJESZTÉS

- a Közgyűléshez -

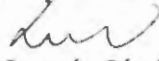
Nyíregyháza város helyi közösségi közlekedés tarifarendszerének megújítására

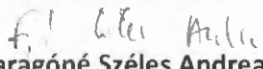
  
Dr. Kovács Ferenc  
polgármester

  
Dr. Podlovič Roland  
alpolgármester

  
Pató István  
osztályvezető

törvényességi véleményezést végző  
személyek aláírása:

  
Dr. Szemán Sándor  
címzetes főjegyző

  
Faragóné Széles Andrea  
jegyzői kabinet vezetője

### Véleményező bizottságok:

- Gazdasági és Tulajdonosi Bizottság
- Jogi, Ügyrendi és Etikai Bizottság
- Pénzügyi Bizottság
- Városstratégiai és Környezetvédelmi Bizottság



## Tisztelt Közgyűlés!

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata, mint a helyi közösségi közlekedési szolgáltatás megrendelője elkötelezett a magas minőségű autóbusz-közlekedés iránt. A 2020 előtti, korábbi hálózat és menetrendi struktúra jelentősen átalakult, és korszerű utastájékoztatás emeli a mindennapi utazások minőségét.

A 2020. május 1-től bevezetett pandémiás menetrend, majd a 2020. augusztus 20-tól elindított új hálózat és menetrend révén ma már egy modern nagyvárosi közösségi közlekedési rendszer jellemzi a helyi autóbuszos közszolgáltatást. Az új hálózat, annak folyamatos utánkövetése és fejlesztése egyre inkább növeli a szolgáltatás iránti bizalmat.

A folyamatos együttműködés a megrendelő Önkormányzat, a szolgáltató Volánbusz és a tervező, a Mobilissimus között pedig garanciát jelent arra, hogy az utasbarát szolgáltatás biztosítása az egyetlen előremutató lehetőség a bevételek növelésére, új utasok megszerzésére, a meglévők megtartására. Ezt a trendet a Covid hatások ellenére is visszaigazolják az értékesítési adatok és az utazóközönség visszajelzése. A hálózat, menetrend és utastájékoztatás új alapokra helyezését akkor nem követte a tarifarendszer újragondolása, az Önkormányzat ütemezetten tervezte az egyes lépések megvalósítását. 2022-ben megfogalmazódott az igény a viteldíjrendszer megújítására.

A tarifamegújítás alapja a meglévő és elérhető adatbázisok elemzése és kiértékelése a díjtermékhasználati szokások megismerésére, a trendek feltárására. A Volánbusz Zrt. adatszolgáltatása volt az elsődleges forrás a díjtermékek értékesítési volumenének és trendjeinek áttekintésére, amely alapvetően pontos és megbízható, a nem díjfizető utasok kapcsán nem áll rendelkezésre információ. Márpedig 2021-ben és 2022. első félévben a jogszabály alapján hagyományosan díjmentesen utazó csoportokon túl az egészségügyben dolgozók utazása is ingyenes volt, jelentős bevételi hatások mellett. A nyíregyházi adatbázisok elemzésén túl hazai és nemzetközi díjtermék benchmarkot készített a Mobilissimus Kft., amely célja a helyi díjtermékek rendszerének, elérhető elemeinek és árazási logikájának, valamint a díjak mértékének összehasonlíthatósága volt. Az összehasonlító elemzések révén kirajzolódtak a legfontosabb trendek és az elérhető díjtermékpaletta a hazai közép-és nagyvárosok között, a nemzetközi értékelés pedig az árképzés logikájának megújításához és a Nyíregyházán még nem elérhető termékek megalapozásához jelentett komoly háttérrel, segítséget. A helyi díjtermék-értékesítési mennyiségek és trendek elemzéséből, valamint a kétféle benchmark kidolgozásából kirajzolódott a javasolható díjtermékstruktúra mind a lakossági, mind a nagyfoglalkoztatói szegmens számára, valamint a tarifarendszer árazási logikájához is jelentős inputként szolgált.

Annak érdekében, hogy a jelenlegi nyíregyházi díjtermék palettát a többi hazai nagyváros kontextusában is elhelyezhessük, komplex összehasonlító elemzésre volt szükség **(előterjesztés 1. melléklet)**. Az összehasonlítást a tíz legnagyobb lakónépességű magyar nagyváros (népesség szerinti csökkenő sorrendben: Budapest, Debrecen, Szeged, Miskolc, Pécs, Győr, Nyíregyháza, Kecskemét, Székesfehérvár, Szombathely), valamint három további olyan magyar nagyváros bevonásával



készítettük el, amely saját tulajdonú közlekedési szolgáltatóval rendelkezik (Tatabánya, Kaposvár, Veszprém). Az összehasonlításban Budapest adatai –a többi városénál egy nagyságrenddel nagyobb

népessége és az ország közlekedésében betöltött speciális szerepe miatt –elsősorban információs jelleggel szerepelnek, ezáltal a számszerű kiértékeléseknél sem vettük figyelembe azokat. Az összevetésben szereplő további 12 város között Nyíregyháza lakónépessége középtájon helyezkedik el. A vizsgált városok között vegyesen található olyanok, ahol a Volánbusz, saját önkormányzati cég, magáncég vagy ezek valamilyen kombinációban szolgáltatják a helyi közforgalmú közlekedést. A benchmarkba bevont városok többségében – a négy legnagyobb kivételével – csak autóbuszos kiszolgálás üzemel.

Fontos kiemelni, hogy a vizsgált városok közül Debrecenben, Pécsen, Székesfehérváron és Kaposváron az elmúlt hónapokban, Miskolcon pedig 2020.09.01-én történt az utolsó áremelés, a többi vizsgált városban jellemzően 8-10 éve változatlanok a tarifák, így Nyíregyházán is. A városok egy részében 2023.01.01.-től (további) tarifaemelést terveznek, amelyek konkrétumai még nem ismertek.

Az eredményeket kiértékelve összességében megállapítható, hogy a jelenlegi nyíregyházi árak a díjtermékek többségét illetően kedvezőnek mondhatók a hasonló méretű nagyvárosokkal való összevetésben, azonban az elérhető paletta szélessége valamelyest kisebb a többi városhoz képest. Többek között kiütöző a 10-db-os gyűjtőjegy, a 72 órás jegy, valamint a kisgyermekes bérlet válthatóságának hiánya.

A **lakossági** tarifakoncepció alapja, hogy vonzó díjtermékekkel, ésszerű, megfizethető és a hosszabb távú elköteleződést segítő, differenciált árázással segítse a meglévő utasok megtartását, új, fizető utasok megjelenését. Minden közösségi közlekedési rendszer esetén a legnagyobb utasvesztést a szolgáltatás leépítése, a teljesítmények csökkentése idézi elő, negatív közlekedési spirált generálva. A szolgáltatás szintjének jelentős csökkentése révén elsőként azok pártolnak el, akik találnak más alternatívát és azt meg is tudják és akarják fizetni. Nyíregyházán is utasszámcsökkenés, majd stagnálás közeli helyzet volt jellemző az elmúlt évtizedben, és szerencsére jelentős teljesítménycsökkentésre nem került sor. Az új hálózat és menetrend egyik alapja volt, hogy az évek során apránként elpártolt utasokat újból közösségi közlekedést használóvá kell tenni, és új, fizető utasokat szükséges elérni, akik számára a jobb szolgáltatás és esetlegesen a költségek általános növekedése módváltásra tud sarkallni. Az értékesítési adatok korábban olvasható elemzéséből kiderül, hogy az új hálózat és menetrend elérte ezt a célját, a Covid hatások ellenére is trendfordító tudott lenni bizonyos utazói szegmensek díjtermékhasználati szokásait érintően. Ennek alapjaira épül az új, lakossági tarifarendszer, amely célja, hogy a már megújult és folyamatosan fejlődő helyi buszközlekedés díjtermék palettáját is vonzóbbá lehessen tenni.

A **nagyfoglalkoztatói** tarifakoncepció kidolgozása érdekében az elmúlt időszakban több eseményen történő részvétellel vált lehetővé a foglalkoztatók igényeinek megismerése, melyből látszik, hogy szükséges új bérlet bevezetése. Ilyen a kiegészítő műszakos havibérlet, mely bérlet elsődlegesen az ipari területeken működő foglalkoztatók részére biztosíthat kedvezményt, a helyközi közlekedési eszközt igénybe vevők részére.



Jelen előterjesztés 2. számú melléklete a Helyi Közösségi Közlekedés Tarifarendszerének felülvizsgálata, melyet a Mobilissimus Kft. készített. A tanulmány elengedhetetlen részét képezi az előterjesztésnek, mert részletesen kerül benne bemutatásra a tarifarendszer felülvizsgálatának fontossága.

Kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy az előterjesztett javaslatot megtárgyalni, a csatolt határozattervezetet és annak mellékletét elfogadni szíveskedjen.

**Nyíregyháza, 2022. november 24.**

**Dr. Kovács Ferenc,**



díjtermék (óraalapúak és csúszó évenyességűek aláhúzással)	város:	Budapest	Debrecen	Szeged	Miskolc	Pécs	Győr	Nyíregyháza	Kecskemét	Székesfehérvár	Szombathely	Tatabánya	Kaposvár	Veszprém	alkalmazási arány	átlag (vidék)	maximum (vidék)	Nyíregyháza	
lakónépesség 2021. január 1-jén:		1 723 836 fő	200 974 fő	159 074 fő	150 695 fő	140 237 fő	132 735 fő	116 554 fő	109 651 fő	95 545 fő	78 324 fő	65 145 fő	59 777 fő	58 153 fő					
közlekedési szolgáltató:		önkormányzati cég + Volánbusz + magáncég	önkormányzati cég	önkormányzati cég + Volánbusz	önkormányzati cég	önkormányzati cég	Volánbusz	Volánbusz	önkormányzati cég	Volánbusz	magáncég	önkormányzati cég	önkormányzati cég	önkormányzati cég	a vizsgált városokban			Jelenlegi nyíregyházi tarifa mértéke a maximum előfordulóhoz képest (Budapest kivételével)	
a díjtermékekkel használható közlekedési eszközök:		autóbusz, trolibusz, villamos, metró, hév, fogaskerekű	autóbusz, trolibusz, villamos	autóbusz, trolibusz, villamos, tram-train	autóbusz, villamos	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz					
vonaljegy elővételben		350 Ft	400 Ft	390 Ft	350 Ft	400 Ft	250 Ft	260 Ft	250 Ft	340 Ft	275 Ft	280 Ft	300 Ft	250 Ft	100%	312 Ft	400 Ft	65,0%	
vonaljegy automatából váltva		350 Ft	400 Ft	390 Ft	330 Ft	---	250 Ft	---	---	---	275 Ft	280 Ft	---	250 Ft	62%	311 Ft	400 Ft	---	
vonaljegy elektronikus úton váltva		350 Ft	380 Ft	390 Ft	350 Ft	400 Ft	250 Ft	260 Ft	250 Ft	340 Ft	275 Ft	280 Ft	300 Ft	250 Ft	100%	310 Ft	400 Ft	65,0%	
vonaljegy járművön váltva		450 Ft	500 Ft	550 Ft	500 Ft	500 Ft	440 Ft	340 Ft	400 Ft	400 Ft	275 Ft	390 Ft	500 Ft	330 Ft	100%	427 Ft	550 Ft	61,8%	
kedvezményes vonaljegy (időbeli felhasználhatósági korláttal)		---	---	---	---	---	---	235 Ft	190 Ft	---	---	---	---	---	15%	213 Ft	235 Ft	---	
különleges igényeket kielégítő céljáraatokra érvényes vonaljegy		1 500 Ft	---	450 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	15%	450 Ft	450 Ft	---	
gyűjtőjegy (10 db-os)		3 000 Ft	4 000 Ft	3 600 Ft	3 000 Ft	3 800 Ft	2 250 Ft	---	2 375 Ft	---	2 475 Ft	2 550 Ft	---	2 250 Ft	77%	2 922 Ft	4 000 Ft	---	
átzállójegy		530 Ft	---	---	---	---	---	---	450 Ft	---	---	---	---	---	15%	450 Ft	450 Ft	---	
30 perces jegy		530 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	8%	---	---	---	
60 perces jegy		---	440 Ft	440 Ft	550 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	23%	477 Ft	550 Ft	---	
90 perces jegy		750 Ft	---	---	---	---	---	---	---	280 Ft	---	---	---	---	15%	280 Ft	280 Ft	---	
120 perces jegy		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0%	---	---	---	
napijegy (naptári napra) / 24 órás jegy		2 500 Ft	1 200 Ft	1 200 Ft	1 200 Ft	1 100 Ft	800 Ft	1 300 Ft	---	800 Ft	825 Ft	830 Ft	---	990 Ft	85%	1 025 Ft	1 300 Ft	100,0%	
csoportos kombinált tanuló 24 órás jegy 5 főig		5 000 Ft	nincs korlátozva a személyek száma; 500 Ft/fő	nincs korlátozva a személyek száma; 600 Ft/fő	3 500 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	15%	3 500 Ft	3 500 Ft	---	
csoportos kombinált tanuló 24 órás jegy 10 főig		---	---	---	7 000 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	8%	7 000 Ft	7 000 Ft	---	
kerékpár napijegy		---	---	---	340 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	8%	340 Ft	340 Ft	---	
hétvégi családi jegy		---	2 600 Ft	---	2 500 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	15%	2 550 Ft	2 600 Ft	---	
3 napos jegy (naptári napokra) / 72 órás jegy		5 500 Ft	2 500 Ft	2 400 Ft	3 000 Ft	2 800 Ft	---	---	---	1 650 Ft	---	---	---	---	46%	2 470 Ft	3 000 Ft	---	
hetijegy = egyheti bérlet (naptári hétre) / 7 napos jegy (csúszó érv.)		6 500 Ft	3 200 Ft	3 000 Ft	4 000 Ft	3 500 Ft	2 500 Ft	2 160 Ft	2 320 Ft	2 300 Ft	2 060 Ft	3 100 Ft	2 800 Ft	---	92%	2 813 Ft	4 000 Ft	54,0%	
5/30 napijegy		4 550 Ft	---	4 410 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	15%	4 410 Ft	4 410 Ft	---	
félhavi bérlet = kétheti bérlet (naptári hetekre) / 15 napos bérlet (csúszó érv.)		6 300 Ft	4 700 Ft	4 800 Ft	---	4 900 Ft	3 600 Ft	4 320 Ft	---	4 700 Ft	4 140 Ft	---	6 200 Ft	3 800 Ft	77%	4 573 Ft	6 200 Ft	69,7%	
általános egyvonalas havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	5 200 Ft	---	---	5 670 Ft	---	---	5 400 Ft	4 700 Ft	6 400 Ft	---	38%	5 474 Ft	6 400 Ft	88,6%	
általános vonalcsoporthoz havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5 650 Ft	---	2 500 Ft	15%	4 075 Ft	5 650 Ft	---	
általános kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		9 500 Ft	7 500 Ft	8 000 Ft	7 700 Ft	7 300 Ft	5 600 Ft	6 480 Ft	6 610 Ft	8 400 Ft	6 290 Ft	6 500 Ft	8 300 Ft	6 750 Ft	100%	7 119 Ft	8 400 Ft	77,1%	
tanuló / nyugdíjas kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		3 450 Ft	4 400 Ft	4 800 Ft	4 300 Ft	3 900 Ft	2 200 Ft	2 580 Ft	2 300 Ft	3 400 Ft	1 990 Ft	3 050 Ft	4 000 Ft	2 350 Ft	100%	3 018 Ft	4 800 Ft	53,8%	
kisgyermekes kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		3 450 Ft	4 190 Ft	5 000 Ft	4 300 Ft	4 200 Ft	---	---	3 305 Ft	---	1 990 Ft	---	---	2 350 Ft	62%	3 619 Ft	5 000 Ft	---	
kutya kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		5 250 Ft	---	---	2 200 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	15%	2 200 Ft	2 200 Ft	---	
kerékpár havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		540 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	8%	---	---	---	
felmutatóra szóló havi bérlet = arcképnélküli havi bérlet		---	22 500 Ft	23 000 Ft	29 700 Ft	---	19 800 Ft	---	---	19 600 Ft	---	---	---	18 500 Ft	46%	22 183 Ft	29 700 Ft	---	
általános negyedéves bérlet / 90 napos bérlet (csúszó érv.) (90 napos bérlet)		28 500 Ft	---	23 000 Ft	---	20 880 Ft	16 500 Ft	19 440 Ft	18 840 Ft	23 100 Ft	---	---	---	19 000 Ft	62%	20 109 Ft	23 100 Ft	84,2%	
szemeszter bérlet		16 200 Ft	---	24 000 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	10 000 Ft	23%	17 000 Ft	24 000 Ft	---	
általános féléves bérlet / 185 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	45 000 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	8%	45 000 Ft	45 000 Ft	---	
általános éves bérlet / 365 napos bérlet (csúszó érv.)		103 000 Ft	74 000 Ft	88 000 Ft	84 500 Ft	---	---	---	75 400 Ft	---	---	71 000 Ft	---	---	46%	78 580 Ft	88 000 Ft	---	
felmutatóra szóló éves bérlet = arcképnélküli éves bérlet		189 000 Ft	---	---	326 000 Ft	---	---	---	---	---	---	---	---	---	15%	326 000 Ft	326 000 Ft	---	
																		átlag:	71,9%
<b>főbb díjtermékek árának egymáshoz képesti aránya</b>	<b>város:</b>	<b>Budapest</b>	<b>Debrecen</b>	<b>Szeged</b>	<b>Miskolc</b>	<b>Pécs</b>	<b>Győr</b>	<b>Nyíregyháza</b>	<b>Kecskemét</b>	<b>Székesfehérvár</b>	<b>Szombathely</b>	<b>Tatabánya</b>	<b>Kaposvár</b>	<b>Veszprém</b>	<b>minimum (vidék)</b>	<b>átlag (vidék)</b>	<b>maximum (vidék)</b>		
napijegy és elővétel nélküli vonaljegy árának aránya		7,14	3,00	3,08	3,43	2,75	3,20	5,00	---	2,35	3,00	2,96	---	3,96	2,35	3,31	5,00		
általános kombinált havi bérlet és vonaljegy árának aránya		27,14	18,75	20,51	22,00	18,25	22,40	24,92	26,44	24,71	22,87	23,21	27,67	27,00	18,25	22,98	27,67		
általános kombinált havi bérlet és napijegy árának aránya		3,80	6,25	6,67	6,42	6,64	7,00	4,98	---	10,50	7,62	7,83	---	6,82	4,98	6,92	10,50		
tanuló és általános kombinált havi bérlet árának aránya		0,36	0,59	0,60	0,56	0,53	0,39	0,40	0,35	0,04	0,32	0,47	0,48	0,35	0,04	0,42	0,60		



2. sz. melléklet a VFEJL VFEJL/1-36/2022. előterjesztéshez

# HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI TARIFARENDSZER FELÜLVIZSGÁLATA



I. RÉSZTELJESÍTÉS  
2022. október

# HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI TARIFARENDSZER FELÜLVIZSGÁLATA

## I. részteljesítés

Megbízó:

**Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata**



Készítette:

**Mobilissimus Kft.**



Csippán András | Ekés András | Fejér Balázs | Kovács Gergő | dr. Szele András

Nyíregyháza, 2022.10.27.

# TARTALOM

---

## Tartalom

Tartalom .....	3
Bevezető gondolatok.....	4
1 Elemzések, előkészítési munkarészek .....	7
1.1 Jegyértékesítési adatok elemzése és az eredmények kiértékelése.....	7
1.1.1 A jelenlegi nyíregyházi tarifarendszer bemutatása .....	7
1.1.2 Díjtermékek értékesítési mennyiségének alakulása az utóbbi években .....	11
1.1.3 Hazai díjtermék benchmark .....	20
1.2 Nemzetközi díjtermék benchmark .....	26
2 Lakossági tarifakoncepció kidolgozása.....	29
2.1 Lakossági tarifarendszer koncepció kialakítása.....	30
2.2 Egyeztetések a tarifarendszer koncepciójával kapcsolatban .....	36
3 Nagyfoglalkoztatói tarifakoncepció és kedvezményrendszer kidolgozása .....	37
3.1 Nagyfoglalkoztatói tarifakoncepció kialakítása.....	38
3.2 Nagyfoglalkoztatói és ajánlatkérővel történő egyeztetések .....	41
4 Tarifarendszer megújítást támogató háttér folyamatok.....	43
4.1 Tarifatermék értékesítési átjárhatóság elősegítése .....	43
4.2 Újszerű, digitális fizetési lehetőségek feltárása és kapcsolódó egyeztetések szervezése, a bevezetés támogatása.....	44
4.3 A munkáltatói költségtérítés Magyarországon .....	47

## BEVEZETŐ GONDOLATOK

---

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata, mint a helyi közösségi közlekedési szolgáltatás megrendelője elkötelezett a magas minőségű autóbusz-közlekedés iránt. A 2020 előtti, korábbi hálózat és menetrendi struktúra jelentősen átalakult, és korszerű utastájékoztató emeli mindennapi utazások minőségét. A 2020. május 1-től bevezetett pandémiás menetrend, majd a 2020. augusztus 20-tól elindított új hálózat és menetrend révén ma már egy modern nagyvárosi közösségi közlekedési rendszer jellemzi a helyi autóbuszos közszolgáltatást.

Az új hálózat, annak folyamatos utánkövetése és fejlesztése egyre inkább növeli a szolgáltatás iránti bizalmat. A folyamatos együttműködés a megrendelő Önkormányzattal, a szolgáltató Volánbusz és a tervező, a Mobilissimus között pedig garanciát jelent arra, hogy az utasbarát szolgáltatás biztosítása az egyetlen előremutató lehetőség a bevételek növelésére, új utasok megszerzésére, a meglévők megtartására. Ezt a trendet a Covid hatások ellenére is visszaigazolják az értékesítési adatok és az utazóközönség visszajelzése.

A hálózat, menetrend és utastájékoztató új alapokra helyezését akkor nem követte a tarifarendszer újragondolása, az Önkormányzat ütemezetten tervezte az egyes lépések megvalósítását. 2022-ben megfogalmazódott az igény a viteldíjrendszer megújítására, és jelen dokumentum e folyamat megalapozását, megtervezését valósítja meg.

A dokumentum szerződés szerint az alábbi munkarészekből áll, ebből a jelen, első részteljesítés az aláhúzott fő és alpontokat érinti:

### 1. Elemzések, előkészítési munkarészek

#### 1.1. Jegyértékesítési adatok elemzése több évre visszamenő díjtermék értékesítési adatok alapján

#### 1.2. Nemzetközi díjtermék benchmark

#### 1.3 Feldolgozott eredmények kiértékelése és Ajánlatkérő számára történő összegzése

### 2. Lakossági tarifakoncepció kidolgozása

#### 2.1. Lakossági tarifarendszer koncepció kialakítása

#### 2.2. Egyeztetések a tarifarendszer koncepciójával kapcsolatban

#### 2.3. A lakossági tarifakoncepció véglegesítése

### 3. Nagyfoglalkoztatói tarifakoncepció és kedvezményrendszer kidolgozása

#### 3.1. Nagyfoglalkoztatói tarifakoncepció kialakítása

#### 3.2. Nagyfoglalkoztatói és ajánlatkérővel történő egyeztetések

#### 3.3. Nagyfoglalkoztatói tarifakoncepció véglegesítése

#### 4. Tarifarendszer megújítást támogató háttér folyamatok<sup>1</sup>

4.1. Tarifatermék értékesítési átjárhatóság elősegítése (pl. MÁV-Start; Volánbusz regionális és országos)

4.2. Újszerű, digitális fizetési lehetőségek feltárása és kapcsolódó egyeztetések szervezése, a bevezetés támogatása

4.3. Kommunikációs anyagok készítése a tarifarendszer megújításával kapcsolatban (pl. nyilatkozatok, online és nyomtatott sajtóanyagok) Az ajánlatnak tartalmaznia kell a teljes feladat elvégzéséhez szükséges ütemterv elkészítését az egyes részfeladatok időbeli ütemezését.

A helyi közlekedés tarifarendszerének átalakítása különös jelentőséggel bír az aktuális időszakban, amikor egyrészt az inflációs hatás és a szolgáltatói és így megrendelői költségnövekedés is számottevő, másrészt megalakítás alatt áll az új, országos közlekedésszervező, amely egyelőre a helyi közlekedésben nem vesz részt, de indirekt módon jelentős érintettsége lesz, például az integrációs folyamatokat tekintve.

Megrendelői kérésre, épp a fentiek miatt, a lakossági és nagyfoglalkoztatói tarifarendszer előkészítésében az első részteljesítésben elvártakhoz képest sokkal mélyebb és konkrétabb javaslatok készültek el, figyelembe véve egy differenciált díjmelés szándékát is.

Ahhoz, hogy a tarifakoncepció minden részletében kidolgozható legyen, komoly bemenő adatmennyiségre volt szükség, leginkább az értékesítési volumenek és trendek kapcsán. A Mobilissimus jelentős adatkérési csomagot állított össze, leginkább az alábbi témákban:

1. Szolgáltató által készített, Közszolgáltatási Szerződésben rögzített beszámolók 2015-től.

2. Értékesítési adatok havonkénti bontásban 2018-tól.

a) értékesítési darabszámok megadásával

b) 2020 után értékesítési csatornánként szedve (Volánbusz pénztár, MÁV pénztár, MÁV app, Mobiljegy app, Volánbusz automata, MÁV automata, viszonteladók)

c) MÁV-Start értékesítés esetén értékesítési helyek és értékesítés kezdete óta eladott össz. darabszám értékesítési helyenként.

3. Értékesítési adatok 2015-től éves bontásban, díj termékenként éves eladott darabszám feltüntetésével.

4. Jegy és bérletrendszerre beérkező utas észrevételek Szolgáltatóhoz, Megrendelőhöz

5. Pótdíjazással kapcsolatos adatszolgáltatás 2018-tól.

---

<sup>1</sup> Időarányos teljesítés mellett

- a) Ellenőrzések száma
- b) Pótdíjazási események száma
- c) Rendezés módja (Utólagos bemutatás, 30 napon túli...)

#### 6. Nyíregyháza helyi személyszállítási menetdíjai 2007-től.

Az adatszolgáltatást a Volánbusz Zrt. az Önkormányzat számára megküldte, azokból a tervezési munkát el lehetett kezdeni. Némileg nehezített az adatelemzést és feldolgozást, hogy a jogelőd szolgáltató cégek miatt az adattípusok egységessége nem volt teljes.

Az értékesítési adatokon kívül ugyanakkor nagyon fontos lett volna látni az utasszámok és utazási szokások változását, azonban ezen adatok kizárólag az értékesítésből származtatott és nem mért adatok (pl. utasszámlálás) voltak. Az ilyen adatok esetében jelentős a hibaforrás nagysága, mivel a számított adatok mögött nincsenek valós, mért utazási szokások, hosszok, és számos tarifális kategória mögött legfeljebb becslések vannak vagy azok sem állnak rendelkezésre (pl. 6 éven aluliak, 65 év felettiak, egészségügyi jogosultsággal átmenetileg díjmentesen utazók volumene). Ez utóbbiakat valamelyest standardizálta a Mobilissimus által 2022. év elején végzett díjtermékhasználati szokásjellemzők felmérésére irányuló számlálás, amely tipizált viszonylatokon és jellemző fordákon elemezte a használói szokásokat valamennyi díjterméket megfizető és nem megfizető utazói csoport esetén. Ebből valamennyire kirajzolódott az értékesítési adatokból származtatható és a valós utazások közötti különbség.

Az értékesítési adatok elemzése alapján – a rendelkezésre álló adattípusok erejéig – látható, hogy a Covid hatás más városokhoz hasonlóan jelentősen visszavetette az utasszámot, mely az új hálózatnak és a mobilitási szokások visszarendeződésének köszönhetően ismét a 2019-es szint közelébe kerül várhatóan 2022 végéig. Ugyanakkor kedvezőtlen trend, hogy a bérletes utasok egy része vélhetően a kevésbé rendszeres utazások miatt eseti utassá válik, ezt pedig sem az elköteleződés, sem a bevételek szempontjából nem kedvező. Éppen ezért az új tarifarendszer egyik legfontosabb alapja, hogy hosszú távú elköteleződést érjünk el az utazóközönségnél, visszatérítve a jegy típusú termékek felől a bérletesek irányában. Ezt segítik elő a javasolt új tarifarendszer nagyfoglalkoztatói díjtermékei, valamint a lakossági tarifarendszernél a bérlet típusú termékek jegyekhez képesti alacsonyabb áremelése és az egyútvásárlási kedvezmények vagy hosszabb távú bérletek kedvezőbb árfekvése.

A nagy kiterjedésük miatt, így a könnyebb olvashatóság érdekében a hazai és nemzetközi benchmarkok, illetve a javasolt díjtermékek táblázatait mellékletekben külön is rendelkezésre bocsátjuk.

# 1 ELEMZÉSEK, ELŐKÉSZÍTÉSI MUNKARÉSZEK

---

A tarifamegújítás alapja a meglévő és elérhető adatbázisok elemzése és kiértékelése a díjtermékhasználati szokások megismerésére, a trendek feltárására. A Volánbusz Zrt. adatszolgáltatása volt az elsődleges forrás a díjtermékek értékesítési volumenének és trendjeinek áttekintésére, amely bár alapvetően pontos és megbízható, a nem díjfizető utasok kapcsán nem áll rendelkezésre információ. Márpedig 2021-ben és 2022. első félévben a jogszabály alapján hagyományosan díjmentesen utazó csoportokon túl az egészségügyben dolgozók utazása is ingyenes volt, jelentős bevételi hatások mellett.

A nyíregyházi adatbázisok elemzésén túl hazai és nemzetközi díjtermék benchmarkot készítettünk, amely célja a helyi díjtermékek rendszerének, elérhető elemeinek és árazási logikájának, valamint a díjak mértékének összehasonlíthatósága volt. Az összehasonlító elemzések révén kirajzolódtak a legfontosabb trendek és az elérhető díjtermékpaletta a hazai közép- és nagyvárosok között, a nemzetközi értékelés pedig az árképzés logikájának megújításához és a Nyíregyházán még nem elérhető termékek megalapozásához jelentett komoly háttérrel, segítséget.

A helyi díjtermék-értékesítési mennyiségek és trendek elemzéséből, valamint a kétféle benchmark kidolgozásából kirajzolódott a javasolható díjtermékstruktúra mind a lakossági, mind a nagyfoglalkoztatói szegmens számára, valamint a tarifarendszer árazási logikájához is jelentős inputként szolgált.

## 1.1 JEGYÉRTÉKESÍTÉSI ADATOK ELEMZÉSE ÉS AZ EREDMÉNYEK KIÉRTÉKELÉSE

### 1.1.1 A JELENLEGI NYÍREGYHÁZI TARIFARENDSZER BEMUTATÁSA

A nyíregyházi helyi közlekedés jelenleg érvényben lévő tarifarendszerét „A HELYI AUTÓBUSZOS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ELEMZÉSE ÉS ÉRTÉKELÉSE” című 2017-ben készült tanulmányunkban részletesen elemeztük:

**A díjtermékpalettáról megállapítható, hogy összetett.** Külön díjtermékek léteznek a belterületi és a külterületi viszonylatokra, utóbbiak drágábbak a nagyobb távolságok miatt.

**Az alap díjtermékek a menetjegyek és a havi bérletek (és 30 napos bérletek),** de létezik kedvezményes menetjegy a 9 és 13 óra közötti

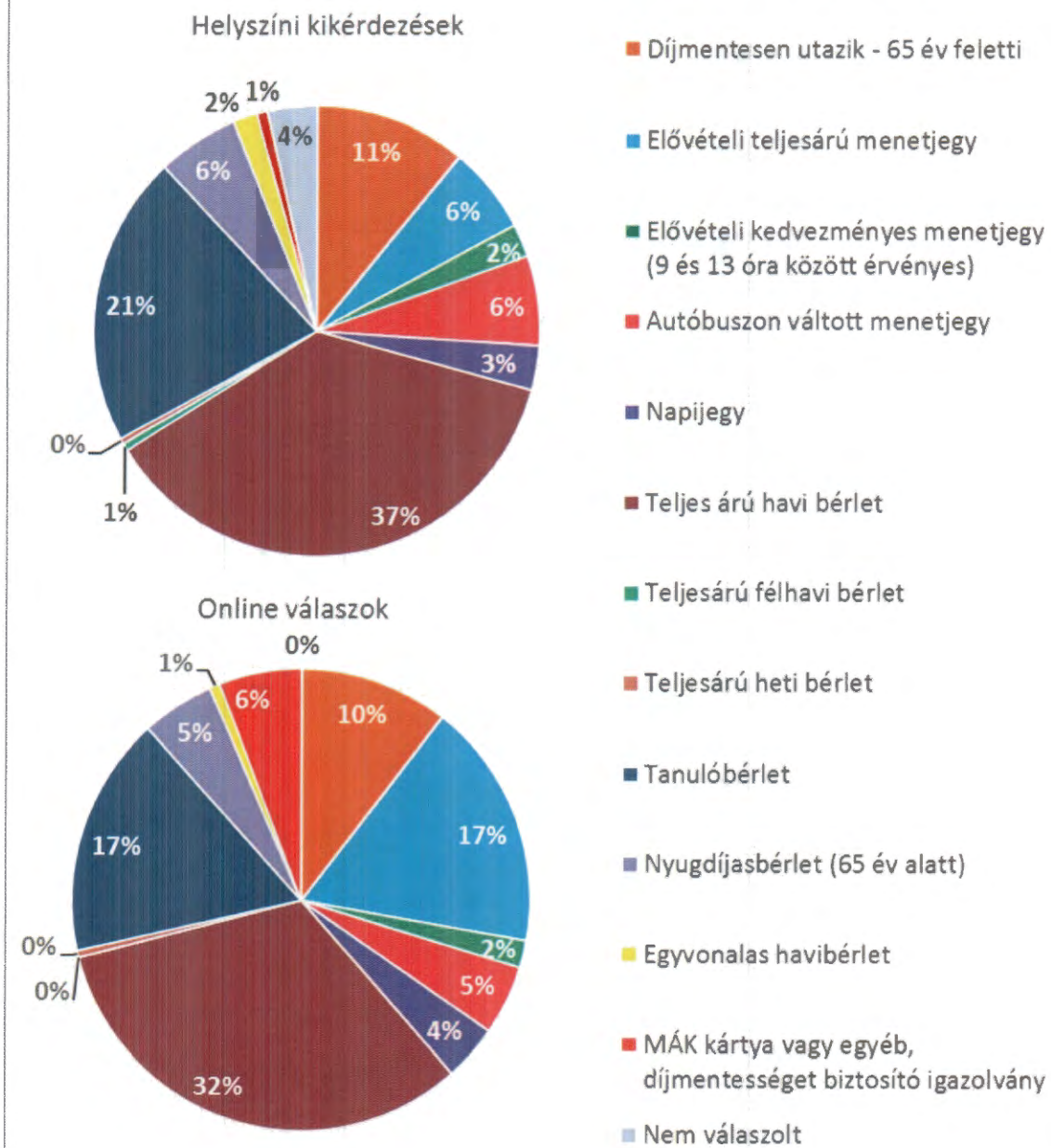
utazásokra hétköznapi, napijegy, hetijegy, félhavi bérlet, negyedéves bérlet, valamint a külterületi viszonylatok esetén egyvonalas havibérlet is. A többi díjtermék jellemzően belterületi és külterületi (összvonalas) kivitelben is léteznek. A napijegy adott naptári napra, a félhavi bérlet naptár szerinti félhónapokra érvényes, a hetijegy viszont tetszőleges kezdőnappal váltható. A menetjegy ára 260 Ft elővételen, 340 Ft a járművön váltva. A teljes árú havi bérlet ára 6480 Ft (belterületi), 8280 Ft (külterületi), a tanuló és nyugdíjas bérleté 2580 Ft (belterületi), 3350 Ft (külterületi).

A forgalmazott díjtermékeket a decentrumoknál a közlekedési szolgáltató bérletpénztáraiban, a járműveken a járművezetőknél, illetve a nagyszámú vizonteladónál lehet megvásárolni, továbbá 2021 óta már a MÁV-Start Zrt. pénztáraiban, jegykiadó automatáiban, MÁV applikáció mobilalkalmazásában is. Ugyanebben az évben a Volánbusz Zrt. Nyíregyházán 4 db jegykiadó automatát is üzembehelyezett.

A kapható díjtermékek köre rendkívül széles, azonban a rendszer ma már nem korszerű, számos termék iránti kereslet minimális, ugyanakkor fontos díjtermékek hiányoznak a palettáról (pl. gyűjtőjegy).

A hivatkozott tanulmányban több módszerrel azt is vizsgáltuk, hogy az autóbusszközlekedést használók milyen díjtermékeket vesznek igénybe. A helyszíni és az online felmérés nagyjából hasonló eloszlást mutat. Mindkét ábrából kitűnik, hogy a két legnépszerűbb díjtermék a teljes árú havi bérlet és a tanuló bérlet, így megállapítható, hogy a járatokon utazók fele tanuló vagy aktív dolgozó.

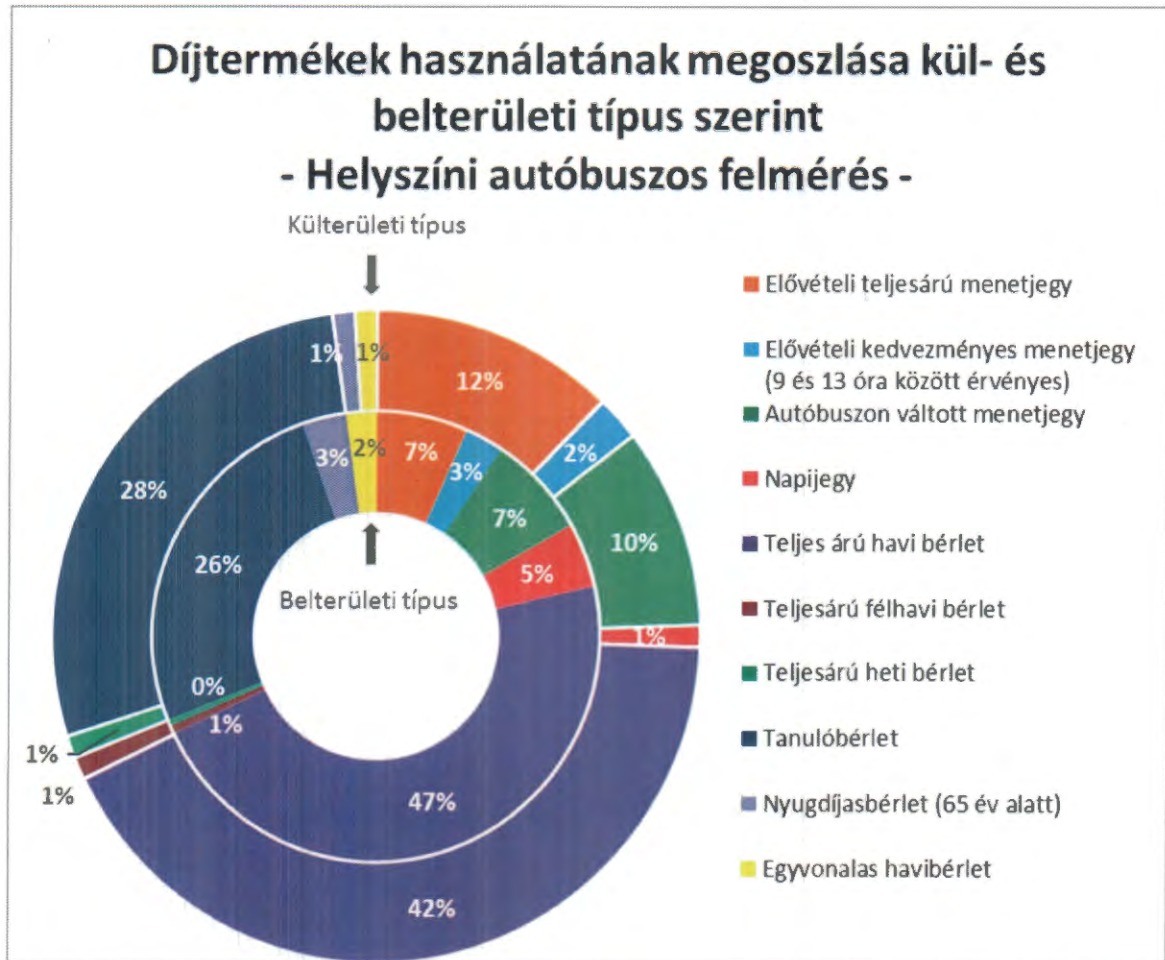
## Használt díjtermékek



1. ábra: Autóbuszos kikérdezések - Használt díjtermékek

Nyíregyháza településszerkezeti sajátosságaihoz igazodva a díjtermékek nagy részénél lehetőség van belterületi, illetve külterületi típust használni, ezért ezt a válaszadók körében külön vizsgáltuk.

Az alábbi ábrán megfigyelhető a használt díjtermékek típusának kül-, illetve belterületi megoszlása a helyszíni autóbuszos felmérés válaszadói körében.



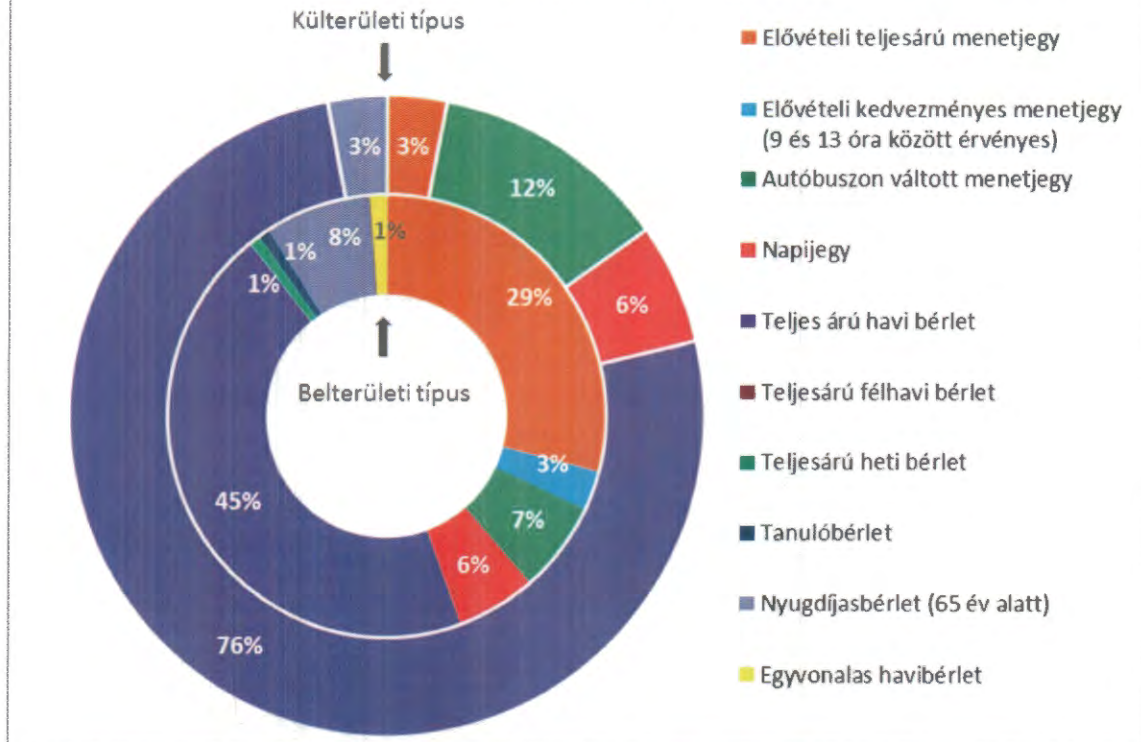
2. ábra: Autóbuszos kikérdezések - Díjtermékek használatának megoszlása kül- és belterületi típus szerint - Helyszíni autóbuszos felmérés

Az összehasonlításból kitűnik, hogy több mint másfélszer annyian váltanak külterületi elővételi teljesárú menetjegyet, mint belterületit, továbbá az autóbuszon váltott menetjegyek aránya is magasabb a külterületi típusban. Ez összefüggésben állhat a jegy- és bérletárusító helyek elérhetőségével. A külterületivel szemben magasabb arányú belterületi napijegy használat számát a belváros forgalomvonzó létesítményei, illetve a magasabb lakosság is magyarázhatja.

Az online autóbuszos felmérés során szintén vizsgáltuk a díjtermékek használatának kül-belterületi típus szerinti megoszlását. Itt szintén az elővételi teljes árú menetjegyek tekintetében adódik a legnagyobb eltérés.

## Díjtermékek használatának megoszlása kül- és belterületi típus szerint

### - Online autóbuszos felmérés -



3. ábra: Autóbuszos kikérdezések - Díjtermékek használatának megoszlása kül- és belterületi típus szerint - Online autóbuszos felmérés

Belterületi elővételi menetjegyet a válaszadók 29%-a, külterületit pedig mindössze 3% használ. A teljes árú havi bérlet a külterületi típusból a válaszadók 76%-a, belterület ennél kevesebb, 45%-a használ. Az online kikérdezés esetén jóval magasabb azok aránya, akik teljesárú díjhordozóval utaznak (vagy utaznának, használat esetén). Ők azok, akik könnyen találnak más alternatívát, és hagyják el a közösségi közlekedést.

### 1.1.2 DÍJTERMÉKEK ÉRTÉKESÍTÉSI MENNYISÉGÉNEK ALAKULÁSA AZ UTÓBBI ÉVEKBEN

Nyíregyháza tarifarendszerének megújításához szükségesek az elmúlt időszak bevételei és értékesítési adatainak vizsgálata.

Az adatok elemzése az alábbi adatok felhasználásával történt:

- Szolgáltatói éves beszámolók 2015 – 2021
- Értékesítési adatok éves bontásban 2015 – 2017

- Értékesítési adatok hónaponkénti bontásban 2018. január – 2022. augusztus

Az adatok összehasonlíthatóságát korlátozó tényezők:

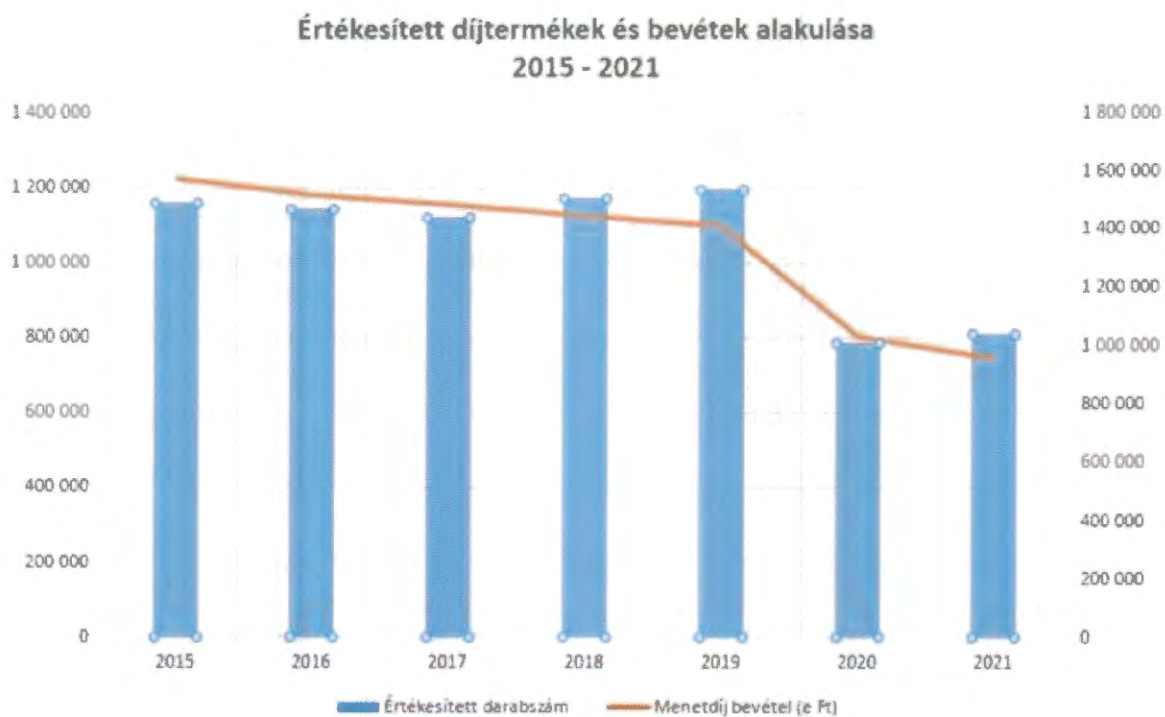
- rendelkezésre álló adatok időbeni bontásának eltérő jellege
- 2022. év teljes egészében nem vizsgálható
- járványhelyzettel összefüggő jogszabályban biztosított díjmentes utazás lehetősége
- szolgáltatói adatszolgáltatás sajátosságai (pl. negyedéves bérletek elszámolása)
- új díjtermékek bevetése (30 napos bérlet megjelenése)
- értékesítési csatornák változása, bővülése.

#### **Értékesített darabszámok és személyszállítási bevételek alakulása 2015 – 2021 között**

2015 és 2021 között a következő táblázatban szereplő díjtermék mennyiség került értékesítésre. A táblázatban külön egységet képeznek az egyszeri utazásra jogosító menetjegyek, és a többszöri utazásra szóló díjtermékek. A fejezet későbbi szakaszaiban is a fenti csoportosítás alapján kerülnek elemzésre az értékesítési adatok. A táblázatban a színjelölések éves bontásban jelenítik meg a különböző díjtermékek mennyiségeit, a legalacsonyabb mennyiséget piros színek, míg a magasabb darabszámban eladott termékeket zöld háttérszínek jelölik. Általánosságban elmondható, hogy alacsony értékesítési mennyiség figyelhető meg az egyvonalas díjtermékekből, a külterületi termékekből, negyedéves bérletekből. A kirívóan alacsony mennyiségben értékesített termék esetében felmerülhet a termék kivezetésének vizsgálata, illetve a rendeltetésszerű használat és felhasználási szabályok átalakításával a termék célközönségének növelése.

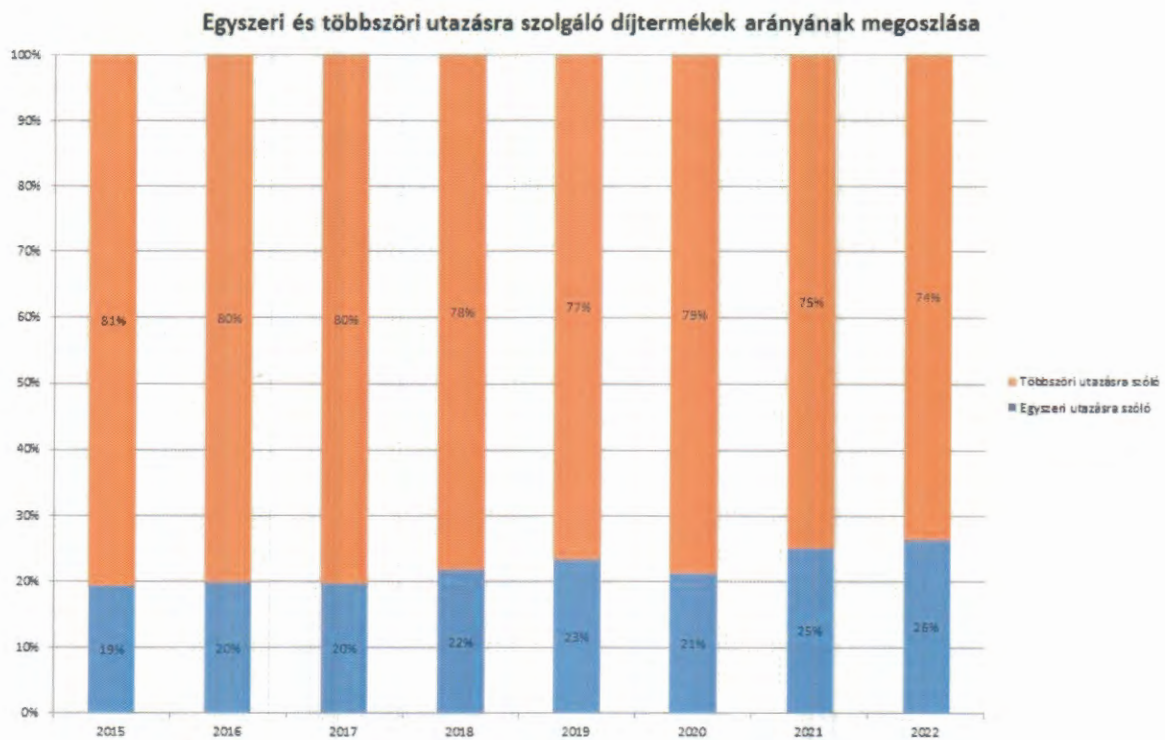
Díjtermék megnevezése	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Évben értékesített összes darabszám						
<b>Egyszeri utazásra érvényes díjtermékek</b>							
Elővételen váltott belterületi menetjegy	730 686	726 671	723 987	769 155	768 898	527 917	565 196
Elővételen váltott kedvezményes belterületi menetjegy	186 314	171 708	158 756	146 692	139 869	75 009	65 193
Autóbuszon váltott belterületi menetjegy	342 437	348 304	342 435	387 494	429 974	268 548	287 768
Autóbuszon váltott külterületi menetjegy	47 680	49 537	47 236	46 806	50 105	34 442	31 960
<b>Többszöri utazásra érvényes díjtermékek</b>							
Elővételen váltható belterületi napijegy	156	201	223	222	221	153	237
Elővételen váltható külterületi napijegy	0	1	9	2	6	7	10
Belterületi összvonalas heti bérlet	1 781	1 455	1 353	1 342	1 155	717	707
Külterületi egyvonalas heti bérlet	1	3	0	1	0	4	35
Külterületi összvonalas heti bérlet	311	236	236	274	124	123	72
Belterületi összvonalas II. félévi bérlet	274	304	337	323	283	329	210
Külterületi egyvonalas II. félévi bérlet	2	0	1	1	2	0	1
Külterületi összvonalas II. félévi bérlet	145	164	206	209	161	61	92
Külterületi egyvonalas havi bérlet	3	6	5	19	8	7	318
Belterületi összvonalas havi / 30 napos bérlet	54 862	52 281	54 787	54 653	51 278	43 213	36 400
Külterületi összvonalas havi / 30 napos bérlet	13 743	15 812	15 017	13 218	12 628	7 782	5 476
Belterületi tanuló havi / 30 napos bérlet	77 491	70 448	68 215	63 372	62 240	39 771	35 773
Külterületi tanuló havi / 30 napos bérlet	7 189	6 418	5 656	4 465	3 938	2 252	2 217
Belterületi nyugdíjas havi / 30 napos bérlet	25 026	23 229	19 736	16 419	14 838	9 729	7 360
Külterületi nyugdíjas havi / 30 napos bérlet	1 983	1 636	1 286	961	824	504	379
Belterületi összvonalas negyedéves bérlet	543	145	60	664	39	67	1 204
Belterületi tanuló negyedéves bérlet	8	12	20	26	165	87	93
Belterületi nyugdíjas negyedéves bérlet	18	19	10	9	18	24	21

4. ábra: Értékesített darabszámok alakulása 2015 – 2021 között



5. ábra: Értékesített darabszámok és személyszállítási bevételek alakulása 2015 – 2021 között

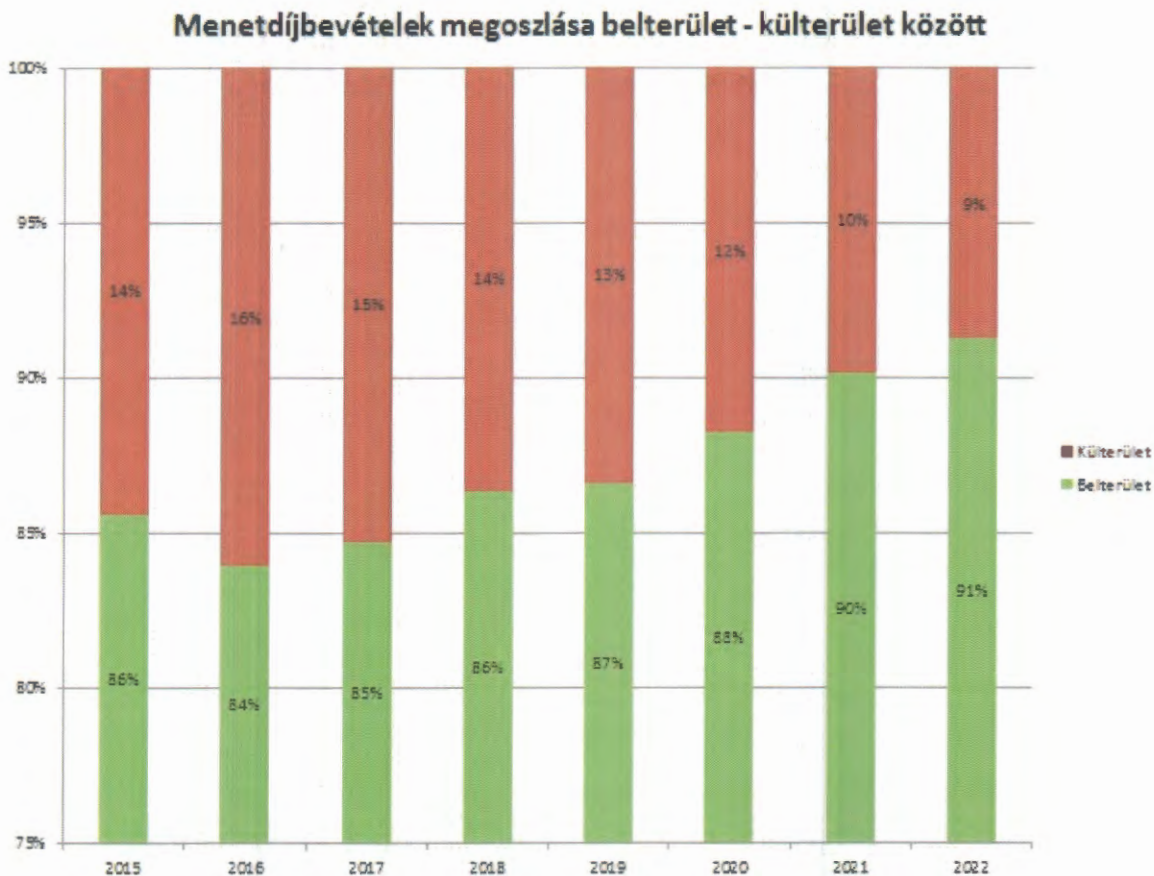
2015 óta jelentős mértékben megváltoztak az értékesítési és bevételi eredmények. Általánosan elmondható az értékesített díjtermékek számának és a személyszállításból eredő menetdíj bevételek számának csökkenése. 2015. bázisévhez tekintve 2021. évre a vizsgált értékesítési és bevételi adatok harmadával csökkentek. A csökkenés számos okra vezethető vissza. Elsődlegesen látható a közösségi közlekedésre hazánk számos városában jellemző visszaesés 2015 és 2019 között. Ezen időszak csökkenő értékeinek főbb okai az egyéni közlekedés terjedésére, a személygépkocsik számának növekedésére, a menetrendi kínálat szűkítésére vezethetők vissza. Jelentős visszaesést hozott a 2020 és 2021 év adatai, melyek egyértelműen a világjárvány hatásaival indokolhatók. A kijárási korlátozások, a távoktatás, az otthoni munkavégzés, a szolgáltatások hozzáférhetőségének korlátozása, a több ízben a közösségi közlekedést veszélyes közegként megjelenítő kommunikációk külön-külön is jelentős hatással bírnak a jelenlegi időszak eredményeire is, azonban együttesen, az utolsó teljes évet vizsgálva jelentős csökkenést eredményeztek.



**6. ábra: Egyszeri és többszöri utazásra jogosító termékek aránya**

2015. és 2022. közötti adatok alapján 7%-os elmozdulás figyelhető meg az értékesített díjtermékekből származó bevételek figyelembevételével. Nyíregyháza megújuló tarifarendszerében fontos szerepet kap a hosszú távú elköteleződésre ösztönzés, ezáltal a többszöri utazásra szóló díjtermékek számának és azokból eredő bevétel növelése céljából. Az elköteleződés növekedése további pozitív hatást gyakorol az értékesítési csatornák leterheltségére, kiváltképp a járművezetők által történő jegyértékesítés nagyságának csökkenésére, mellyel rövidül a jegyvásárlási idő, a díjtermékek előállításának költsége csökken. A rendszeres utazásra szóló díjtermékek növekedése érdekében szükséges a meglévő kínálati szint bővítése, átalakítása, valamint a felhasználási feltételek rugalmassá tétele, utasok tényleges igényeihez való igazítása.

### Külterületi díjtermékek integrálása



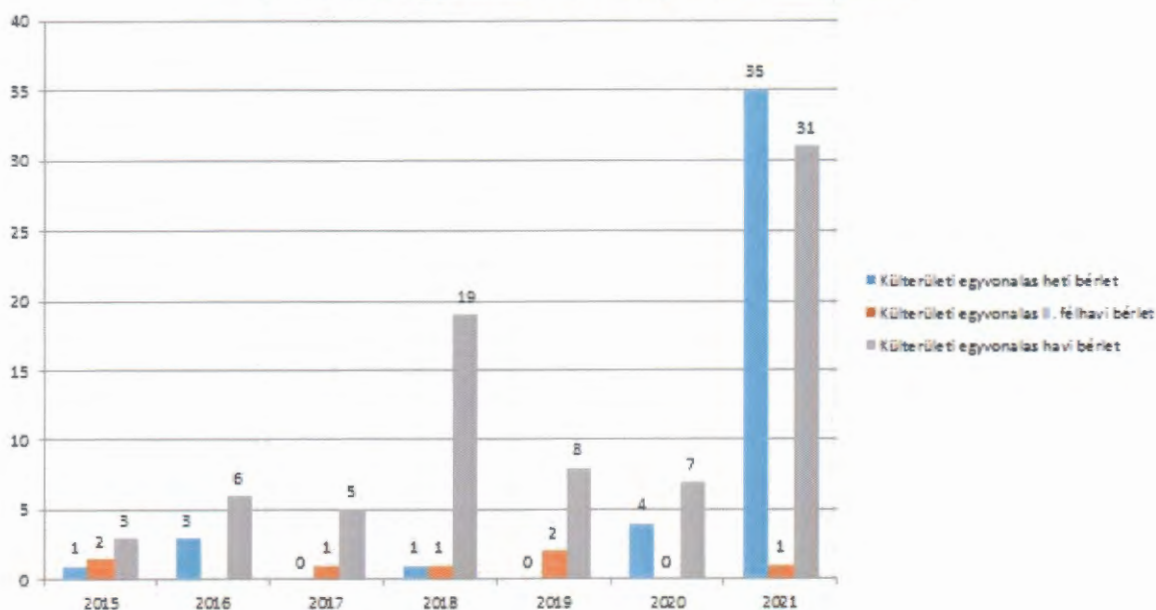
7. ábra: Menetdíjbevételek megoszlása a belterületi és külterületi menetdíjbevételek között

A vizsgált időszakban a külterületi díjtermékekből származó bevételek aránya folyamatosan csökken a belterülethez képest. A külterületi értékesítés arányának csökkenése a következő okokra vezethető vissza:

- külterületeken történő lakosságszám változás.
- Részben párhuzamosan közlekedő helyközi járatok eltérő díjszabási szabályozása
- kiemelt foglalkoztatókat érintő járatok belterületi tarifával történő igénybevételének biztosítása.
- településszerkezeti adottságok miatt szolgáltatásfejlesztés eltérő mértékben képes megvalósulni.

Figyelembe véve a külterületi bevételek arányának folyamatos csökkenését, figyelembe véve a közösségi közlekedéshez való egyenlő hozzáférés elvét a külterületi díjszabás kivezetése javasolható. Az elmaradó bevételek az új teljes hálózatra szóló díjtermékek megfelelő árszintjének megállapításával kompenzálhatóak.

## Külterületi egyvonalas bérletek értékesítési adatai



8. ábra: Külterületi egyvonalas bérletek értékesítése

Nyíregyháza városában jelenleg külterületi járatokra egyvonalas bérletek vásárlása lehetséges. A külterületi egyvonalas díjtermékek éves eladási mennyisége jelentéktelen. A 2021. évben tapasztalható növekedés volánbusz Zrt. által üzemeltetett jegykiadó automatákon keresztül történő értékesítésre vezethetőek vissza, a Szolgáltatótól érkező visszajelzések alapján ezen növekmény nem rendeltetésszerű használatra vezethetőek vissza. A külterületi egyvonalas bérleteknek 2020. előtt a kiemelt foglalkoztatókat kiszolgáló H31Y, H31X, H40L járatok belterületbe kerülésével a bérletek potenciális vásárlói köre jelentősen lecsökkent. A külterületeken élők részére a termék önmagában csak korlátozottan alkalmas az utazási igények biztosítására, tekintettel arra, hogy számos célpont csak átszállással érhető el. Jelenleg szabályozási hézagot is felvet a H30/H31 járatok esetében a bérletek elfogadása. Az alacsony értékesítési adatokra való tekintettel az egyvonalas díjtermék család megszüntetése javasolható. Az utazóközönség számára jelentős költségnövekedés nélkül elérhetővé válnak az új összvonalas díjtermékek, amelyekkel valamennyi helyi autóbuszvonal igénybe vehető. A korábban jelzett nagyfoglalkoztatói igények kiszolgálása céljából új termékek és kedvezmények bevezetését javasoljuk, melynek részletes szabályait a 3. fejezet tartalmazza.

### 2022. év értékesítési adatainak elemzése

2022. évben a korábbi évek visszaesése után az értékesített díjtermékek számának növekedése figyelhető meg. A januártól szeptembert hónapig terjedő időszak adataiból megállapítható az értékesítési adatok szezonális jellege, a nyári időszakban a bérletek számának visszaesése, a járművezetői vonaljegyek, napijegyek, hetijegyek számának növekedése mellett. Szeptember hónapban a legtöbb bérlettípus esetében az év legnagyobb mennyisége került értékesítésre.

2022. Értékesítési darabszámok										
Díjtermék / Hónap	Január	Február	Március	Április	Május	Junius	Július	Augusztus	Szeptember	1-9 hó összesen
Elővetelben váltott belterületi menetjegy	48 463	32 856	59 011	55 355	51 727	67 486	67 764	67 755	61 639	512 056
Elővetelben váltott kedvezményes belterületi menetjegy	5 366	2 296	6 399	4 767	5 373	6 884	7 511	6 117	6 538	51 251
Autóbuszon váltott belterületi menetjegy	27 201	27 136	32 640	33 144	36 325	39 273	38 634	42 102	41 308	317 763
Autóbuszon váltott külterületi menetjegy	2 480	2 383	2 720	2 806	2 895	3 176	3 393	3 834	3 308	26 995
Elővetelben váltható belterületi napijegy	22	19	33	41	30	41	66	58	19	328
Elővetelben váltható külterületi napijegy	1	0	0	4	5	0	3	5	2	20
Belterületi összvonalas heti bérlet	56	53	68	60	64	111	126	163	75	776
Külterületi egyvonalas heti bérlet	1	2	1	1	0	1	0	5	0	11
Külterületi összvonalas heti bérlet	8	13	12	27	8	13	27	15	11	134
Belterületi összvonalas II. félévi bérlet	14	22	19	18	21	106	27	34	21	282
Külterületi egyvonalas II. félévi bérlet	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Külterületi összvonalas II. félévi bérlet	5	3	5	7	6	10	9	17	6	68
Külterületi egyvonalas havi bérlet	0	0	0	0	1	2	2	0	0	5
Belterületi összvonalas havi / 30 napos bérlet	3 378	3 352	2 920	3 357	4 035	2 806	4 059	3 639	4 142	31 688
Külterületi összvonalas havi / 30 napos bérlet	498	249	471	506	520	508	550	548	600	4 450
Belterületi tanuló havi / 30 napos bérlet	4 835	5 145	5 279	5 209	4 770	3 646	2 700	1 724	5 196	38 508
Külterületi tanuló havi / 30 napos bérlet	258	238	268	249	238	197	151	105	289	1 993
Belterületi nyugdíjas havi / 30 napos bérlet	569	580	584	598	584	613	640	574	638	5 379
Külterületi nyugdíjas havi / 30 napos bérlet	25	27	30	29	31	29	30	29	35	265
Belterületi összvonalas negyedéves bérlet	112	102	68	116	121	114	124	124	121	1 004
Belterületi tanuló negyedéves bérlet	30	25	29	32	31	29	12	12	17	216
Belterületi nyugdíjas negyedéves bérlet	0	0	0	1	1	1	4	4	4	15

9. ábra: Értékesítési darabszámok 2022-ben

2022. év ismert értékesítési és bevételi adatait a járványhelyzet előtti, 2019. év, és az elmúlt, 2021. év azonos (január – szeptember) időszakait összehasonlítva megállapítható, hogy 2021-hez képest a bevételek harmadával növekedtek, míg a 2019. azonos időszakához képest 81%-a teljesült. Fenti összehasonlításakor azonban fontos kiemelni, hogy 2022. június 15. napjáig a járványügyi védekezésben részt vevők díjmentesen utazásra voltak jogosultak. 2022. évre vonatkozóan fontos megjegyezni, hogy a Volánbusz Zrt. adatszolgáltatásaiban a teljes évre 662 294 000 Ft prognózisának 96%-a realizálódott a 2022. első kilenc hónapjában.

Díjtermék neve	Ár (Ft)	2022 I. - IX.		2019. I.- IX.			2021. I. - IX.		
		Db	Bevétel (Ft)	Db	Bevétel (Ft)	Változás	Db	Bevétel (Ft)	Változás
Elővételekben váltott belterületi menetjegy	260	512 056	135 134 560	587 608	152 778 026	87%	418 239	108 742 139	122%
Elővételekben váltott kedvezményes belterületi menetjegy	235	51 251	12 043 985	109 577	25 750 588	47%	50 807	11 939 644	101%
Autóbuszon váltott belterületi menetjegy	340	517 763	108 039 515	320 455	108 954 672	99%	198 163	67 375 469	160%
Autóbuszon váltott külterületi menetjegy	390	26 995	10 528 050	38 095	14 857 040	71%	23 522	9 173 578	115%
Elővételekben váltható belterületi napijegy	1300	328	426 833	163	211 900	201%	198	257 400	166%
Elővételekben váltható külterületi napijegy	1950	20	39 000	4	7 800	500%	5	9 750	400%
Belterületi óraszovonals heti bérlet	2160	776	1 676 160	842	1 818 719	92%	510	1 102 320	152%
Külterületi egyvonalas heti bérlet	2760	11	30 360	0	0	0%	19	51 661	59%
Külterületi óraszovonals heti bérlet	1860	134	249 240	82	152 520	163%	62	115 320	216%
Belterületi óraszovonals II. félévi bérlet	4520	282	1 218 240	218	941 739	129%	163	705 360	173%
Külterületi egyvonalas II. félévi bérlet	3780	1	3 780	2	7 560	50%	1	3 780	100%
Külterületi óraszovonals II. félévi bérlet	3520	68	375 360	131	723 120	52%	76	419 520	89%
Külterületi egyvonalas havi bérlet	3670	5	26 730	5	28 350	94%	6	34 020	79%
Belterületi óraszovonals havi / 30 napos bérlet	6480	31 688	205 335 003	38 394	248 792 385	83%	26 109	169 183 382	121%
Külterületi óraszovonals havi / 30 napos bérlet	8280	4 450	36 847 585	9 506	78 707 665	47%	3 778	31 282 145	118%
Belterületi tanuló havi / 30 napos bérlet	2580	38 508	99 349 749	44 111	113 806 333	87%	20 575	53 082 349	187%
Külterületi tanuló havi / 30 napos bérlet	3350	1 993	6 675 888	2 972	9 955 507	67%	1 452	4 862 736	137%
Belterületi nyugdíjas havi / 30 napos bérlet	2580	5 379	13 877 312	11 174	28 828 997	48%	5 501	14 191 450	98%
Külterületi nyugdíjas havi / 30 napos bérlet	3350	265	886 993	621	2 079 139	43%	279	935 760	95%
Belterületi óraszovonals negyedéves bérlet	6480	1 004	6 503 029	33	213 840	3041%	843	5 461 729	119%
Belterületi tanuló negyedéves bérlet	2580	216	556 924	108	278 640	200%	34	87 198	639%
Belterületi nyugdíjas negyedéves bérlet	2580	15	38 700	15	38 700	100%	18	46 440	83%
<b>Összesen:</b>			<b>637 862 996</b>		<b>788 933 259</b>	<b>81%</b>		<b>479 063 140</b>	<b>133%</b>

10. ábra: 2022. évi értékesítési adatok összehasonlítása a korábbi évek azonos időszakával

### 1.1.3 HAZAI DÍJTERMÉK BENCHMARK

Annak érdekében, hogy a jelenlegi nyíregyházi díjtermék palettát a többi hazai nagyváros kontextusában is elhelyezhessük, komplex összehasonlító elemzést végeztünk. Az összehasonlítást a tíz legnagyobb lakónépességű magyar nagyváros (népesség szerinti csökkenő sorrendben: Budapest, Debrecen, Szeged, Miskolc, Pécs, Győr, Nyíregyháza, Kecskemét, Székesfehérvár, Szombathely), valamint három további olyan magyar nagyváros bevonásával készítettük el, amely saját tulajdonú közlekedési szolgáltatóval rendelkezik (Tatabánya, Kaposvár, Veszprém). Az összehasonlításban Budapest adatai – a többi városénál egy nagyságrenddel nagyobb népessége és az ország közlekedésében betöltött speciális szerepe miatt – elsősorban információs jelleggel szerepelnek, ezáltal a számszerű kiértékeléseknél sem vettük figyelembe azokat. Az összevetésben szereplő további 12 város között Nyíregyháza lakónépessége középtájon helyezkedik el. A vizsgált városok között vegyesen található olyanok, ahol a Volánbusz, saját önkormányzati cég, magáncég vagy ezek valamilyen kombinációban szolgáltatják a helyi közforgalmú közlekedést. A benchmarkba bevont városok többségében – a négy legnagyobb kivételével – csak autóbuszos kiszolgálás üzemel.

Az összehasonlításban táblázatosan vizsgáltuk

- az egyes városokban elérhető díjtermékeket,
- a díjtermékek érvényességi időtartamát,
- a díjtermékek árát, illetve
- a főbb díjtermékek árának egymáshoz képesti arányát.

A városokat balról jobbra lakónépesség szerinti csökkenő sorrendben tüntettük fel. A könnyebb átláthatóság és az értékek vizualizálásának érdekében zöldtől pirosig terjedő színskálát is alkalmaztunk az adott díjtermék különböző városokban előforduló árának érzékeltetéséhez (a legalább három városban elérhető díjtermékek esetében). A zöldebb árnyalatok az alacsonyabb árakat, a pirosabb árnyalatok a magasabb árakat szimbolizálják. A hasonló érvényességi időtartamú termékeket azonos díjtermékcsoportonként vizsgáltuk, azonban aláhúzással jelöltük azokat a díjtermékeket és áraikat, amelyek időalapúak és gördülő érvényességűek, azaz nem kötöttek fix naptári időszakokhoz (adott hét, hónap, év), hanem tetszőleges kezdő érvényességi időponttól/naptól válthatók (például 24 órás jegy vagy 30 napos bérlet). A táblázatban nem szerepel az összes vizsgált város összes díjterméke, de azok a főbb díjtermékek maradéktalanul, amelyek Nyíregyháza szempontjából az összehasonlításban relevánsnak lehetnek. Nyíregyháza esetében a belterületi díjtermékek árait tüntettük fel, kivéve az egyvonalas bérletnél, amely kizárólag külterületi járatokra váltható. A táblázat utolsó oszlopaiban feltüntettük az adott díjtermék alkalmazásának arányát a vizsgált városokat tekintve, a minimum és maximum árakat (a budapesti árakat figyelmen kívül hagyva), valamint azt, hogy a jelenlegi nyíregyházi ár hol helyezkedik el a vidéki települések maximum árához képest. Fontos

kiemelni, hogy a vizsgált városok közül Debrecenben, Pécsen, Székesfehérváron és Kaposváron az elmúlt hónapokban, Miskolcon pedig 2020.09.01-én történt az utolsó áremelés, a többi vizsgált városban jellemzően 8-10 éve változatlanok a tarifák, így Nyíregyházán is. A városok egy részében 2023.01.01.-től (további) tarifaemelést terveznek, amelyek konkrétumai jelen elemzés írásakor még nem ismertek.

Az elemzés komplexitása miatt az összehasonlító táblázat nagy kiterjedésű, A4-es formátumban nehezen olvasható, ezért az alábbiakban több részre bontva is bemutatjuk, illetve elérhetővé tesszük tetszőlegesen nagyítható pdf formátumban is.



díjtermék	város:	Budapest	Debrecen	Szeged	Miskolc	Pécs	Győr	Nyiregyháza
(áralapúak és csúszó évenységűek aláhúzással)								
lakónépesség 2021. január 1-jén:		1 723 836 fő	200 974 fő	159 074 fő	150 695 fő	140 237 fő	132 735 fő	116 554 fő
közlekedési szolgáltató:		önkormányzati cég + Volánbusz + magáncég	önkormányzati cég	önkormányzati cég + Volánbusz	önkormányzati cég	önkormányzati cég	Volánbusz	Volánbusz
a díjtermékekkel használható közlekedési eszközök:		autóbusz, trolibusz, villamos, metró, hév, fogaskerekű	autóbusz, trolibusz, villamos	autóbusz, trolibusz, villamos, tram-train	autóbusz, villamos	autóbusz	autóbusz	autóbusz
vonaljegy elővételben		350 Ft	400 Ft	390 Ft	350 Ft	400 Ft	250 Ft	260 Ft
vonaljegy automatából váltva		350 Ft	400 Ft	390 Ft	330 Ft	---	250 Ft	---
vonaljegy elektronikus úton váltva		350 Ft	380 Ft	390 Ft	350 Ft	400 Ft	250 Ft	260 Ft
vonaljegy járművön váltva		450 Ft	500 Ft	550 Ft	500 Ft	500 Ft	440 Ft	340 Ft
kedvezményes vonaljegy (időbeli felhasználhatósági korláttal)		---	---	---	---	---	---	235 Ft
különleges igényeket kielégítő céljáratokra érvényes vonaljegy		1 500 Ft	---	450 Ft	---	---	---	---
gyűjtőjeggy (10 db-os)		3 000 Ft	4 000 Ft	3 600 Ft	3 000 Ft	3 800 Ft	2 290 Ft	---
át szállójeggy		530 Ft	---	---	---	---	---	---
30 perces jeggy		530 Ft	---	---	---	---	---	---
60 perces jeggy		---	440 Ft	440 Ft	550 Ft	---	---	---
90 perces jeggy		750 Ft	---	---	---	---	---	---
120 perces jeggy		---	---	---	---	---	---	---
napjeggy (naptán napra) / 24 órás jeggy		2 500 Ft	1 200 Ft	1 200 Ft	1 200 Ft	1 100 Ft	940 Ft	1 300 Ft
csoportos kombinált tanuló 24 órás jeggy 5 főig		5 000 Ft	nincs korlátozva a személyek száma; 500 Ft/fő	nincs korlátozva a személyek száma; 600 Ft/fő	3 500 Ft	---	---	---
csoportos kombinált tanuló 24 órás jeggy 10 főig		---	---	---	7 000 Ft	---	---	---
kerékpár napjeggy		---	---	---	340 Ft	---	---	---
hétvégi családi jeggy		---	2 600 Ft	---	2 500 Ft	---	---	---
3 napos jeggy (naptán napokra) / 72 órás jeggy		5 500 Ft	2 500 Ft	2 400 Ft	3 000 Ft	2 800 Ft	---	---
hetijeggy = egyheti bérlet (naptán hétre) / 7 napos jeggy (csúszó érv.)		6 500 Ft	3 200 Ft	3 000 Ft	4 000 Ft	3 500 Ft	2 590 Ft	2 160 Ft
5/30 napjeggy		4 550 Ft	---	4 410 Ft	---	---	---	---
félhavi bérlet = kétheti bérlet (naptán hetekre) / 15 napos bérlet (csúszó érv.)		6 300 Ft	4 700 Ft	4 800 Ft	---	4 900 Ft	3 600 Ft	4 320 Ft
általános egyvonalas havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	5 200 Ft	---	---	5 670 Ft
általános vonalcsoporthoz havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	---	---	---	---
általános kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		9 500 Ft	7 500 Ft	8 000 Ft	7 700 Ft	7 300 Ft	5 600 Ft	6 480 Ft
tanuló / nyugdíjas kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		3 450 Ft	4 400 Ft	4 800 Ft	4 300 Ft	3 900 Ft	2 200 Ft	2 580 Ft
kisgyermekes kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		3 450 Ft	4 190 Ft	5 000 Ft	4 300 Ft	4 200 Ft	---	---
kerékpár kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		5 250 Ft	---	---	2 200 Ft	---	---	---
kerékpár havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		540 Ft	---	---	---	---	---	---
felmutatóra szóló havi bérlet = arcképnélküli havi bérlet		---	22 500 Ft	23 000 Ft	29 700 Ft	---	19 800 Ft	---
általános negyedéves bérlet / 90 napos bérlet (csúszó érv.)		28 500 Ft	---	23 000 Ft	---	20 880 Ft	16 500 Ft	19 440 Ft
szemeszter bérlet		16 200 Ft	---	24 000 Ft	---	---	---	---
általános féléves bérlet / 185 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	45 000 Ft	---	---	---	---
általános éves bérlet / 365 napos bérlet (csúszó érv.)		103 000 Ft	74 000 Ft	88 000 Ft	84 500 Ft	---	---	---
felmutatóra szóló éves bérlet = arcképnélküli éves bérlet		189 000 Ft	---	---	326 000 Ft	---	---	---
<b>főbb díjtermékek árának egymáshoz képesti aránya</b>	<b>város:</b>	<b>Budapest</b>	<b>Debrecen</b>	<b>Szeged</b>	<b>Miskolc</b>	<b>Pécs</b>	<b>Győr</b>	<b>Nyiregyháza</b>
napjeggy és elővételi vonaljeggy árának aránya		7,14	3,00	3,08	3,43	2,75	3,20	5,00
általános kombinált havi bérlet és vonaljeggy árának aránya		27,14	18,75	20,51	22,00	18,25	22,40	24,92
általános kombinált havi bérlet és napjeggy árának aránya		3,80	6,25	6,67	6,42	6,64	7,00	4,98
tanuló és általános kombinált havi bérlet árának aránya		0,36	0,59	0,60	0,56	0,53	0,39	0,40

12. ábra: Hazai díjtermék benchmark (részlet)

díjtermék	város:	Nyíregyháza	Kecskemét	Székesfehérvár	Szombathely	Tatabánya	Kaposvár	Veszprém
(óralapúak és csúsztó évenyességek alahúzással)								
lakónépeség 2021. január 1-jén:		116 554 fő	109 651 fő	95 545 fő	78 324 fő	65 145 fő	59 777 fő	58 153 fő
közlekedési szolgáltató:		Volánbusz	önkormányzati cég	Volánbusz	magáncég	önkormányzati cég	önkormányzati cég	önkormányzati cég
a díjtermékekkel használható közlekedési eszközök:		autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz
vonaljegy elővételben		260 Ft	250 Ft	340 Ft	275 Ft	280 Ft	300 Ft	250 Ft
vonaljegy automatából váltva		---	---	---	275 Ft	280 Ft	---	250 Ft
vonaljegy elektronikus úton váltva		260 Ft	250 Ft	340 Ft	275 Ft	280 Ft	300 Ft	250 Ft
vonaljegy járművön váltva		340 Ft	400 Ft	400 Ft	275 Ft	390 Ft	500 Ft	330 Ft
kedvezményes vonaljegy (időbeli felhasználhatósági korláttal)		235 Ft	190 Ft	---	---	---	---	---
különleges igényeket kielégítő céljáratokra érvényes vonaljegy		---	---	---	---	---	---	---
gyűjtőjeggy (10 db-os)		---	2 375 Ft	---	2 475 Ft	2 550 Ft	---	2 250 Ft
átszállójeggy		---	450 Ft	---	---	---	---	---
30 perces jeggy		---	---	---	---	---	---	---
60 perces jeggy		---	---	---	---	---	---	---
90 perces jeggy		---	---	280 Ft	---	---	---	---
120 perces jeggy		---	---	---	---	---	---	---
napjeggy (naptári napra) / 24 órás jeggy		1 300 Ft	---	820 Ft	825 Ft	830 Ft	---	990 Ft
csoportos kombinált tanuló 24 órás jeggy 5 főgg		---	---	---	---	---	---	---
csoportos kombinált tanuló 24 órás jeggy 10 főgg		---	---	---	---	---	---	---
kerékpár napjeggy		---	---	---	---	---	---	---
hétvégi családi jeggy		---	---	---	---	---	---	---
3 napos jeggy (naptári napokra) / 72 órás jeggy		---	---	1 650 Ft	---	---	---	---
hetjeggy = egyheteti bérlet (naptári hétre) / 7 napos jeggy (csúsztó érv.)		2 160 Ft	2 320 Ft	2 300 Ft	2 060 Ft	3 100 Ft	2 800 Ft	---
5/30 napjeggy		---	---	---	---	---	---	---
félhavi bérlet = kétheti bérlet (naptári hetekre) / 15 napos bérlet (csúsztó érv.)		4 320 Ft	---	4 700 Ft	4 140 Ft	---	6 200 Ft	3 800 Ft
általános egyvonalas havi / 30 napos bérlet (csúsztó érv.)		5 670 Ft	---	---	5 400 Ft	4 700 Ft	6 400 Ft	---
általános vonalcsoporthos havi / 30 napos bérlet (csúsztó érv.)		---	---	---	---	5 650 Ft	---	2 500 Ft
általános kombinált havi / 30 napos bérlet (csúsztó érv.)		6 480 Ft	6 610 Ft	8 400 Ft	6 290 Ft	6 500 Ft	8 300 Ft	6 750 Ft
tanuló / nyugdíjas kombinált havi / 30 napos bérlet (csúsztó érv.)		2 580 Ft	2 300 Ft	---	1 990 Ft	3 050 Ft	4 000 Ft	2 350 Ft
kisgyermekes kombinált havi / 30 napos bérlet (csúsztó érv.)		---	3 305 Ft	---	1 990 Ft	---	---	2 350 Ft
kutya kombinált havi / 30 napos bérlet (csúsztó érv.)		---	---	---	---	---	---	---
kerékpár havi / 30 napos bérlet (csúsztó érv.)		---	---	---	---	---	---	---
felmutatóra szóló havi bérlet = arcképnélküli havi bérlet		---	---	19 600 Ft	---	---	---	18 500 Ft
általános negyedéves bérlet / 90 napos bérlet (csúsztó érv.)		19 440 Ft	18 840 Ft	23 100 Ft	---	---	---	19 000 Ft
szemeszter bérlet		---	---	---	---	---	---	10 000 Ft
általános fél éves bérlet / 185 napos bérlet (csúsztó érv.)		---	---	---	---	---	---	---
általános éves bérlet / 365 napos bérlet (csúsztó érv.)		---	75 400 Ft	---	---	71 000 Ft	---	---
felmutatóra szóló éves bérlet = arcképnélküli éves bérlet		---	---	---	---	---	---	---
<b>főbb díjtermékek árának egymáshoz képesti aránya</b>	<b>város:</b>	<b>Nyíregyháza</b>	<b>Kecskemét</b>	<b>Székesfehérvár</b>	<b>Szombathely</b>	<b>Tatabánya</b>	<b>Kaposvár</b>	<b>Veszprém</b>
napjeggy és elővételi vonaljeggy árának aránya		5,00	---	2,35	3,00	2,96	---	3,96
általános kombinált havi bérlet és vonaljeggy árának aránya		24,92	26,44	24,71	22,87	23,21	27,67	27,00
általános kombinált havi bérlet és napjeggy árának aránya		4,98	---	10,50	7,62	7,83	---	6,82
tanuló és általános kombinált havi bérlet árának aránya		0,40	0,35	0,04	0,32	0,47	0,48	0,35

13. ábra: Hazai díjtermék benchmark (részlet)

díjtermék (árnapok és csúszó érvényességük dátumaként)	város:	Szeged	Miskolc	Pécs	Győr	Nyíregyháza	Kecskemét	Székesfehérvár	alkalmazási arány	átlag (vidék)	maximum (vidék)	Nyíregyháza
lakossági 2021. január 1-jén:		123 014 Ft	150 692 Ft	140 237 Ft	152 135 Ft	116 354 Ft	109 651 Ft	95 545 Ft				
közlekedési szolgáltatás:	önkormányzati cég - Volánbusz	önkormányzati cég - Volánbusz	önkormányzati cég	Volánbusz	Volánbusz	Volánbusz	önkormányzati cég	Volánbusz	a vizsgált városokban			Jelenlegi nyíregyházi tarifa növekedése a maximum előfordulóhoz képest (Budapest kivételével)
a díjtermékekkel használható közlekedési eszközök:	autóbusz, trolibusz, villamos, tram-tram	autóbusz, villamos	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz	autóbusz				
vonaljegy elővételben	390 Ft	350 Ft	400 Ft	250 Ft	360 Ft	250 Ft	340 Ft	100%	312 Ft	400 Ft	65,0%	
vonaljegy automatából váltva	390 Ft	350 Ft	---	250 Ft	---	---	---	62%	311 Ft	400 Ft	---	
vonaljegy elektronikus úton váltva	390 Ft	350 Ft	400 Ft	250 Ft	360 Ft	250 Ft	340 Ft	100%	310 Ft	400 Ft	65,0%	
vonaljegy járművön váltva	350 Ft	360 Ft	300 Ft	440 Ft	340 Ft	480 Ft	400 Ft	100%	427 Ft	550 Ft	61,8%	
kedvezményes vonaljegy (időből felhasználhatóság kódossal)	---	---	---	---	---	---	---	15%	213 Ft	235 Ft	---	
külsőleges igényeket kielégítő céljártatás értesítés vonaljegy	450 Ft	---	---	---	250 Ft	100 Ft	---	15%	450 Ft	450 Ft	---	
gyűjtőjegy (10 db-os)	3 600 Ft	3 000 Ft	3 800 Ft	2 200 Ft	---	2 370 Ft	---	77%	3 923 Ft	4 000 Ft	---	
átszállójegy	---	---	---	---	---	---	---	15%	450 Ft	450 Ft	---	
20 perces jegy	---	---	---	---	---	---	---	8%	---	---	---	
60 perces jegy	443 Ft	350 Ft	---	---	---	---	---	23%	477 Ft	550 Ft	---	
90 perces jegy	---	---	---	---	---	---	380 Ft	15%	280 Ft	280 Ft	---	
120 perces jegy	---	---	---	---	---	---	---	0%	---	---	---	
napijegy (naptári napra) / 24 órás jegy	1 200 Ft	1 200 Ft	1 100 Ft	850 Ft	1 300 Ft	---	800 Ft	85%	1 023 Ft	1 300 Ft	86,0%	
csoporthoz kombinált támaszó 24 órás jegy 5 főig	---	3 500 Ft	---	---	---	---	---	15%	3 500 Ft	3 500 Ft	---	
csoporthoz kombinált támaszó 24 órás jegy 10 főig	400 Ft	7 000 Ft	---	---	---	---	---	8%	7 000 Ft	7 000 Ft	---	
kerékpár napijegy	---	340 Ft	---	---	---	---	---	8%	340 Ft	340 Ft	---	
hétvégi családi jegy	---	2 500 Ft	---	---	---	---	---	15%	2 550 Ft	2 600 Ft	---	
3 napos jegy (naptári napokra) / 72 órás jegy	2 400 Ft	3 800 Ft	2 800 Ft	---	---	---	1 400 Ft	46%	2 470 Ft	3 000 Ft	---	
hétjegy = egyben bilet (naptári hétre) / 7 napos jegy (csúszó érv.)	1 800 Ft	6 600 Ft	2 500 Ft	2 500 Ft	2 180 Ft	2 330 Ft	2 220 Ft	92%	2 813 Ft	4 000 Ft	54,0%	
5-30 napjegy	4 410 Ft	---	---	---	---	---	---	15%	4 410 Ft	4 410 Ft	---	
félhavi bilet = kétéltű bilet (naptári hetekre) / 15 napos bilet (csúszó érv.)	4 800 Ft	---	4 900 Ft	3 600 Ft	4 320 Ft	---	4 700 Ft	77%	4 573 Ft	6 290 Ft	66,7%	
általános egyvonalas havi / 30 napos bilet (csúszó érv.)	---	5 200 Ft	---	---	5 670 Ft	---	---	38%	5 474 Ft	6 400 Ft	86,0%	
általános vonalcsoporthoz havi / 30 napos bilet (csúszó érv.)	---	---	---	---	---	---	---	15%	4 073 Ft	5 650 Ft	---	
általános kombinált havi / 30 napos bilet (csúszó érv.)	1 000 Ft	7 200 Ft	2 500 Ft	2 600 Ft	6 480 Ft	6 610 Ft	2 400 Ft	100%	7 119 Ft	8 400 Ft	77,1%	
tanuló / nyugdíjas kombinált havi / 30 napos bilet (csúszó érv.)	4 800 Ft	4 800 Ft	3 900 Ft	3 300 Ft	2 580 Ft	---	---	100%	3 018 Ft	4 800 Ft	53,8%	
kisgyermekes kombinált havi / 30 napos bilet (csúszó érv.)	5 000 Ft	4 200 Ft	4 200 Ft	---	---	2 385 Ft	---	62%	3 619 Ft	5 000 Ft	---	
kurva kombinált havi / 30 napos bilet (csúszó érv.)	---	2 200 Ft	---	---	---	---	---	15%	2 200 Ft	2 200 Ft	---	
kerékpár havi / 30 napos bilet (csúszó érv.)	---	---	---	---	---	---	---	8%	---	---	---	
felmutatóra szóló havi bilet = arcképfelmutató havi bilet	25 000 Ft	29 700 Ft	---	19 800 Ft	---	---	19 670 Ft	46%	22 183 Ft	29 700 Ft	---	
általános negyedéves bilet / 90 napos bilet (csúszó érv.)	23 000 Ft	---	20 680 Ft	16 500 Ft	19 440 Ft	18 840 Ft	25 000 Ft	62%	20 109 Ft	23 100 Ft	64,2%	
szemeszter bilet	24 000 Ft	---	---	---	---	---	---	23%	17 000 Ft	24 000 Ft	---	
általános fél éves bilet / 180 napos bilet (csúszó érv.)	45 000 Ft	---	---	---	---	---	---	8%	45 000 Ft	45 000 Ft	---	
általános éves bilet / 365 napos bilet (csúszó érv.)	88 070 Ft	84 500 Ft	---	---	---	73 400 Ft	---	46%	78 590 Ft	88 000 Ft	---	
felmutatóra szóló éves bilet = arcképfelmutató éves bilet	---	326 000 Ft	---	---	---	---	---	15%	326 000 Ft	326 000 Ft	---	
<b>Összes díjtermék árának egyezéses képesti aránya</b>									<b>átlag:</b>			<b>71,9%</b>
város:	Szeged	Miskolc	Pécs	Győr	Nyíregyháza	Kecskemét	Székesfehérvár	minimum (vidék)	átlag (vidék)	maximum (vidék)		
napijegy és elővétel vonaljegy árának aránya	3,08	3,43	2,75	3,20	5,00	---	2,35	3,31	5,00			
általános kombinált havi bilet és vonaljegy árának aránya	26,51	22,00	18,21	22,40	24,92	28,44	34,71	18,25	22,98	27,47		
általános kombinált havi bilet és napijegy árának aránya	6,67	6,42	6,84	7,00	8,00	---	80,70	4,98	6,92	10,50		
tanuló és általános kombinált havi bilet árának aránya	3,66	6,28	0,53	0,39	0,40	0,35	6,02	0,04	0,42	0,60		

14. ábra: Hazai díjtermék benchmark (részlet)

Az eredményeket kiértékelve összességében megállapítható, hogy a jelenlegi nyíregyházi árak a díjtermékek többségét illetően kedvezőnek mondhatók a hasonló méretű nagyvárosokkal való összevetésben, azonban az elérhető paletta szélessége valamelyest kisebb a többi városhoz képest. Többek között kiütköző a 10-db-os gyűjtőjegy, a 72 órás jegy, valamint a kisgyermekes bilet válthatóságának hiánya.

A napijegy látványos kivételt képez az általános tendenciából, az az 1300 Ft-os árával jelenleg a legdrágább a vidéki magyar városok között. A napijegy ára pontosan 5 db elővételes vonaljegy árával egyezik meg, amely messze a legkedvezőtlenebb arány a vizsgált „mezőnyben”. Az általános havibilet elővételes vonaljegyhez képesti ára is magasabbak közé tartozik, ugyanakkor a napijegy árához képest vizsgálva a legalacsonyabb: a havibilet ára valamivel kevesebb, mint 5 napijegy ára. A negyedéves bilet pontosan háromszorosa az általános havibilet árának, tehát egyáltalán nem kínál árelőnyt.

Az érvényességi időtartam nem minden díjtermék esetében kellően rugalmas, például a napijegy nem 24 órán keresztül érvényes, hanem naptári napra szól, illetve a félhavi biletetek esetén sem biztosított a gördülő érvényesség.

## 1.2 NEMZETKÖZI DÍJTERMÉK BENCHMARK

A hazai díjtermék benchmarkhoz hasonlóan az egyes díjtermékek elérhetőségének és árának vizsgálatát nemzetközi kontextusban is elvégeztük.

Az összehasonlítás alapját Nyíregyháza méretével közel egyező települések jelentették szomszédos országokból, illetve olyan, főleg német és cseh városokból, ahol a közösségi közlekedési integráció és így a tarifaintegráció is különösen fejlett, így jó alapot ad a helyi díjrendszer újragondolásához.

Az összehasonlításban táblázatosan vizsgáltuk

- az egyes városokban elérhető díjtermékeket,
- a díjtermékek érvényességi időtartamát,
- a díjtermékek árát, illetve
- a főbb díjtermékek árának egymáshoz képesti arányát.

A városokat balról jobbra lakónépség szerinti csökkenő sorrendben tüntettük fel. A könnyebb átláthatóság és az értékek vizualizálásának érdekében zöldtől pirosig terjedő színskálát is alkalmaztunk az adott díjtermék különböző városokban előforduló árának érzékeltetéséhez (a legalább három városban elérhető díjtermékek esetében). A zöldebb árnyalatok az alacsonyabb árakat, a pirosabb árnyalatok a magasabb árakat szimbolizálják. A hasonló érvényességi időtartamú termékeket azonos díjtermékcsoportokba soroltuk. A táblázatban nem szerepel az összes vizsgált város összes díjterméke, de azok az főbb díjtermékek maradéktalanul, amelyek Nyíregyháza szempontjából az összehasonlításban relevánsnak lehetnek. Nyíregyháza esetében a belterületi díjtermékek árait tüntettük fel, kivéve az egyvonalas bérletnél, amely kizárólag külterületi járatokra váltható. A táblázat utolsó oszlopaiban feltüntettük az adott díjtermék maximális árát a vizsgált városokban, valamint azt, hogy a jelenlegi nyíregyházi ár hol helyezkedik el ehhez képest.

A „vonaljegyeknél” nem egyszerű összevetni a termékeket és árakat, mivel teljesen eltérő felhasználhatóság alapja: a német, osztrák és cseh jegyeknél alapvetően nem felszállásra, hanem utazásra szólnak a jegy típusú termékek, jellemzően időlimittel (pl. 60, 90 perc) visszautazás lehetősége nélkül.

Sok várostérségben közlekedési szövetségi rendszer van, zónarendszerrel vagy méhsejtrendszerrel vagy egyéb tarifamoddellel, és egységes díjmegállapítási logika van városi és regionális szinten, és nem szolgáltató vagy városhatár szerint különülnek el az elérhető és felhasználható termékek.

15. táblázat: Nemzetközi díjtételek benchmark

díjtétel	város	Rijeka (Horvátország)	Würzburg (D)	Ilm (D)	Pforzheim (D)	Innsbruck (A)	Bula Mare (Románia)	Osijek (Horvátország)	Nyirgyháza	Olomouc (C)	Hradec Králové (C)	Maribor (S)	Prešov (Egyesült Királyság)	maximum érték	Jelenlegi ártételek aránya a maximum értékhez képest
lakosság a legfrissebb adatok szerint		126 000 fő	128 000 fő	127 000 fő	25 000 fő	121 000 fő	120 000 fő	117 800 fő	116 334 fő	131 900 fő	93 000 fő	92 000 fő	90 000 fő		
a díjtételekkel kapcsolatos közvéleményes felmérés		2020.02.0	2012.08.01	2022.10.01	2021.11.12	2022.09.16	2022.04.01	2022.01.01	2013.03.01	2022.01.01	2016.09.01	2017.05.01	2020.09.01		
érvénybe lépés óta eltelt napok száma		909	87	26	310	41	209	209	3527	209	2347	2005	786		
vonatjegy elővételben		528 Ft	1 141 Ft	933 Ft	1 013 Ft	1 181 Ft	---	611 Ft	360 Ft	520 Ft	317 Ft	420 Ft	---	1 191 Ft	21,8%
vonatjegy utóműköltés nélkül		528 Ft	1 141 Ft	933 Ft	1 013 Ft	1 181 Ft	---	611 Ft	---	---	317 Ft	420 Ft	---	1 191 Ft	---
vonatjegy elővételben utóműköltés nélkül		528 Ft	---	827 Ft	887 Ft	---	---	611 Ft	360 Ft	---	212 Ft	420 Ft	---	1 191 Ft	21,8%
vonatjegy utóműköltés nélkül		667 Ft	1 141 Ft	933 Ft	1 013 Ft	---	---	611 Ft	360 Ft	520 Ft	---	857 Ft	---	1 141 Ft	29,8%
30 perces jegy		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	212 Ft	212 Ft	---
60 perces jegy		528 Ft	---	---	---	---	790 Ft	---	---	---	---	---	707 Ft	578 Ft	---
gyűjtőjegy (10 db-os)		---	---	---	---	5 850 Ft	---	---	---	---	---	3 350 Ft	---	6 850 Ft	---
napjegy (napközi jegy) / 24 órájegy		1 334 Ft	1 901 Ft	1 654 Ft	2 452 Ft	2 585 Ft	1 941 Ft	1 300 Ft	797 Ft	1 860 Ft	1 674 Ft	1 082 Ft	2 595 Ft	50,1%	
hetijegy = egyhavi bérlet (napközi bérlet) / 7 napos jegy (csúszó érv.)		5 326 Ft	5 915 Ft	7 880 Ft	---	10 049 Ft	---	2 169 Ft	2 183 Ft	3 119 Ft	---	3 100 Ft	5 040 Ft	21,9%	
félhavi bérlet = két heti bérlet (napközi bérlet) / 15 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	---	---	---	4 320 Ft	---	---	---	---	---	4 320 Ft	---
általános egyvonalas havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	---	---	---	5 670 Ft	---	---	---	---	---	5 670 Ft	---
általános kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		18 576 Ft	22 097 Ft	21 794 Ft	24 983 Ft	13 997 Ft	5 073 Ft	15 393 Ft	6 980 Ft	8 317 Ft	12 560 Ft	7 095 Ft	24 083 Ft	26,9%	
különböző / rugalmas kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		8 057 Ft	1 708 Ft	16 314 Ft	17 213 Ft	---	---	2 580 Ft	5 032 Ft	3 983 Ft	7 533 Ft	4 300 Ft	7 543 Ft	14,5%	
Létszám kombinált havi / 30 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	---	---	---	---	5 250 Ft	---	---	---	---	5 250 Ft	---
fokozatosan szűk havi bérlet = útlejtéssel havi bérlet		---	---	---	---	---	---	---	---	11 362 Ft	---	---	29 700 Ft	29 700 Ft	---
általános negyedéves bérlet / 90 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	---	23 100 Ft	14 570 Ft	---	19 440 Ft	15 994 Ft	23 351 Ft	---	18 020 Ft	23 100 Ft	64,2%
szemesítéses bérlet		---	---	---	65 701 Ft	61 986 Ft	---	---	16 200 Ft	---	---	---	---	69 714 Ft	---
általános éves bérlet / 185 napos bérlet (csúszó érv.)		---	---	---	---	---	25 603 Ft	---	---	---	33 787 Ft	---	---	33 787 Ft	---
általános éves bérlet / 305 napos bérlet (csúszó érv.)		187 605 Ft	154 216 Ft	217 088 Ft	200 833 Ft	157 919 Ft	42 670 Ft	152 363 Ft	---	51 113 Ft	64 108 Ft	65 402 Ft	240 831 Ft	---	
fokozatosan szűk éves bérlet = útlejtéssel éves bérlet		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	117 087 Ft	---	117 087 Ft	---
szemesítéses figyelembe vett árfolyam		1 euró kora 55,99 forint	1 euró 424,27 forint	1 euró 424,27 forint	1 euró 424,27 forint	1 euró 424,27 forint	1 román lej 85,24 forint	1 horvát kuna 55,59 forint	---	1 cseh korona 17,31 forint	---	1 euró 424,27 forint	---	---	23,9%
Bővítő díjtételek árnak egymáshoz képesti aránya	város	Rijeka (Horvátország)	Würzburg (D)	Ilm (D)	Pforzheim (D)	Innsbruck (A)	Bula Mare (Románia)	Osijek (Horvátország)	Nyirgyháza	Olomouc (C)	Hradec Králové (C)	Maribor (S)	Prešov (Egyesült Királyság)	maximum	
napjegy és elővétel nélküli vonatjegy árnak aránya		2,53	1,67	1,72	2,42	2,18	2,67	3,18	3,01	1,51	1,99	3,96	3,38	5,00	
általános kombinált havi bérlet és vonatjegy árnak aránya		35,08	19,37	25,36	23,77	3,75	23,33	25,9	24,92	11,46	23,97	29,90	23,75	35,18	
általános kombinált havi bérlet és napjegy árnak aránya		13,50	11,62	13,48	9,83	3,59	3,75	7,91	4,96	7,61	6,00	7,30	9,54	13,53	
különböző és általános kombinált havi bérlet árnak aránya		0,43	0,80	0,75	0,74	---	---	---	0,92	0,30	0,48	0,60	0,41	0,80	

A nemzetközi díjtermék benchmark legfontosabb közvetlen és közvetett megállapításai az alábbiak:

- Nyíregyházára nézve nem elsősorban a díjak nagysága az irányadó, hanem a díjrendszer logikája, a rugalmassága és a elérhető termékek köre
- A közlekedési szövetségi modellben (vagy egységes megrendelőszervezet alatt működő rendszerek esetén) a tarifarendszer logikája a várost és térségét vagy egy egész (mobilitási) régiót magában foglal. Az integrált tarifarendszerek bár már jellemzően digitális díjtermékeken és megoldásokon alapulnak, papírsjegyek formájában is évtizedeken keresztül kiválóan működtek és ellenőrizhetőek voltak.
- Jellemző, hogy a hosszabb távú elkötelezettséget támogató termékek (bérletek) sokkal kedvezőbb árúak fajlagosan a jegyeknél, de még a havi bérleteknél is, és a szemeszterre szóló, de különösen az éves bérletek esetén nagyon komoly kedvezményeket biztosítanak a szolgáltatók, megrendelők.
- Németországban a tanuló kedvezmény nem olyan nagy mértékű, mint a közép-kelet-európai városokban, de a teljes árú bérletek is nagyon kedvezményesen érhetők el vásárlóerő paritáson mérve.
- A bemutatott példákon túl, az ausztriai modellben az országos és regionális Klimaticket, Németországban pedig a hasonló, jelenleg kidolgozás alatt álló, flat-rate alapú díjak révén rendkívül egyszerű és könnyen megfizethető termékek kerülnek a rendszerbe, helyi és regionális szinteken napi 1 €, több régiót érintő utazások esetén napi 1,6 – 2 € költségen vehető igénybe valamennyi helyi és regionális közösségi közlekedési szolgáltatás országon belül. Az ilyen modellek jelentős előnyökkel járnak a használó számára költségoldalon, de erős zsúfoltságot, másodlagos elpártoló hatást és a részletes adatok megismerésének elvesztését idézhetik elő.

## 2 LAKOSSÁGI TARIFAKONCEPCIÓ KIDOLGOZÁSA

---

A lakossági tarifakonceptió alapja, hogy vonzó díjtermékekkel, ésszerű, megfizethető és a hosszabb távú elköteleződést segítő, differenciált árazással segítse a meglévő utasok megtartását, új, fizető utasok megjelenését.

Minden közösségi közlekedési rendszer esetén a legnagyobb utasvesztést a szolgáltatás leépítése, a teljesítmények csökkentése idézi elő, negatív közlekedési spirált generálva. A szolgáltatás szintjének jelentős csökkentése révén elsőként azok pártolnak el, akik találnak más alternatívát és azt meg is tudják és akarják fizetni. Nyíregyházán is utasszámcsökkenés, majd stagnálás közeli helyzet volt jellemző az elmúlt évtizedben, és szerencsére jelentős teljesítménycsökkenésre nem került sor. Az új hálózat és menetrend egyik alapja volt, hogy az évek során apránként elpártolt utasokat újból közösségi közlekedést használóvá kell tenni, és új, fizető utasokat szükséges elérni, akik számára a jobb szolgáltatás és esetlegesen a költségek általános növekedése módváltásra tud sarkallni. Az értékesítési adatok korábban olvasható elemzéséből kiderül, hogy az új hálózat és menetrend elérte ezt a célját, a Covid hatások ellenére is trendfordító tudott lenni bizonyos utazói szegmensek díjtermékhasználati szokásait érintően. Ennek alapjaira épül az új, lakossági tarifarendszer, amely célja, hogy a már megújult és folyamatosan fejlődő helyi buszközlekedés díjtermék palettáját is vonzóbbá lehessen tenni.

Ennek érdekében az alábbi legfontosabb alapelveknek felel meg az új tarifarendszer (lakossági oldalról):

- A kül- és belterületi díjszabás összetettsége helyett egységes tarifarendszer jöjjön létre, a belterületi árazást alapul véve.
- A díjtermékpaletta bővüljön a hiánytó termékek bevezetésével.
- A díjtermékpaletta nem vagy alig használt termékei, korszerűtlen elemei kerüljenek kivezetésre.
- A rendszer támogassa a hosszabb távú elköteleződést (bérlet típusú termékek vonzóbbá tétele a jegy típusúak helyett)
- A nem elkerülhető díjemelés differenciáltan érintse a jegy- és bérlet típusú termékeket az előbbiek magasabb, utóbbiak alacsonyabb emelése révén, speciális kedvezményezési lehetőségek mellett.
- A díjtermékek árazásánál egy logaritmusos függvény logikáján alapuljanak a javasolt díjak, segítve ezzel a hosszabb időszakra szóló termékek vásárlását, ezzel az erősebb elköteleződést.
- Jelenjenek meg együttvásárlási kedvezmények, melyek révén a teljes árú bérletek iránti kereslet növelhető (lakossági oldalon is).

- A járműfedélzeti vásárlás helyett az elővételi lehetőségeket válasszák a használók (ez a menetidőre csökkenésére is kedvező hatással van).
- A rendszeres utasokon kívül a nyíregyházi eseti és a más településekről Nyíregyházára látogatók (pl. turisztikai céllal érkezők) számára is reálisan elérhető és vonzó díjtermékek álljanak rendelkezésre.
- A rendszer legyen alkalmas az új országos közlekedésszervező által is szorgalmazott integrációs törekvések befogadására.
- Későbbiekben bővíthető legyen az elérhető csatornák száma a korszerű digitális megoldások révén.

Az lakossági tarifarendszer koncepció ezen elvek mentén született meg, többszöri megbízói és szolgáltatói egyeztetések mentén, a hazai és nemzetközi díjtermék benchmark és a nyíregyházi helyi felmérések, megalapozó dokumentumok és tervezői tapasztalatok, bejárások eredményeit is felhasználva.

## 2.1 LAKOSSÁGI TARIFARENDSZER KONCEPCIÓ KIALAKÍTÁSA

A hazai és nemzetközi benchmark során feltárt hiányosságok, az értékesítési adatok konzekvenciái és a fent ismertetett szempontok figyelembevételével alakítottunk egy attraktív koncepciót a nyíregyházi lakossági tarifarendszerre. A javaslatcsomag tartalmaz kivezetésre javasolt, új valamint megváltozó érvényességi idejű vagy igénybevételi feltételű díjtermék elemeket is, amelyeket az alábbiakban mutatunk be részletesen a hozzájuk tartozó árképzési javaslattal együtt.

### **Kivezetésre javasolt díjtermékek:**

- Autóbuszon váltott külterületi menetjegy
- Külterületi összvonalas 24 órás jegy
- Külterületi összvonalas hetijegy
- Külterületi egyvonalas hetijegy
- Belterületi összvonalas II. félévi
- Külterületi összvonalas II. félévi
- Külterületi egyvonalas II. félévi
- Külterületi egyvonalas havibérlet
- Külterületi összvonalas havibérlet
- Külterületi összvonalas tanuló / nyugdíjas havibérlet

A javasolt kivezetések főbb indokai a külterületi bérletek megkülönböztetésének megszüntetése, az összvonalas termékek alkalmazása, a rugalmatlan, naptári félhónapokhoz között termékek mellőzése, valamint a hosszú évek óta kiugróan alacsony értékesítési mennyiségű, illetve nem rendeltetésszerű használatú termékek megszüntetése.

#### **Javasolt új díjtermékek, funkciójuk leírása és a hozzájuk kapcsolódó javasolt árképzés:**

- 10 db-os gyűjtőjegy

A 10 darabos gyűjtőjegy 10 db normál vonaljegy tartalmaz. Több vonaljegy egyszerre és előre történő megvásárlást javasolt mennyiségi kedvezménnyel ösztönözni, ezzel összhangban a gyűjtőjegy javasolt ára 10 db kedvezményes vonaljegy árával egyezik meg. A gyűjtőjeggyel egyszerre több személy is utazhat, ilyenkor az utazók számának megfelelő menetjegyet kell érvényesíteni. A menetjegy azon a járaton érvényes, amelyiken azt felszálláskor érvényesítették.

Amennyiben azonos menetrendi mezőben szereplő megállóból egy másik megállóba történő utazáskor a végállomáson is át kell utazni (például körjáratoknál, hurokjáratoknál, betéréssel közlekedő járatoknál), az nem minősül visszafelé utazásnak, új menetjegyet csak a felszállási megálló túlutazása esetén kell érvényesíteni.

- Összvonalas 24 órás jegy szálláshelyek részére

Fontos a közösségi közlekedés használatának népszerűsítése és elősegítése a helyi idegenforgalmi szektor szolgáltatásait igénybe vevők irányába is. Ez díjtermék ezt a célt hivatott szolgálni egyféle kapcsolat szolgáltatásként, a szállásadók számára is új lehetőséget kínálva. Az utazás megkezdése előtt feltüntetett naptári napon korlátlan számú utazásra érvényes. Nyíregyháza MJV Önkormányzata által engedélyezett szálláshelyek részére vásárolható. Egyidejű minimum vásárlási mennyiség: 50 db. A terméket a szálláshely nem viszonteladóként, hanem szálláshelyhez kapcsolódó szolgáltatásként értékesíti / ingyen adja (beépítve a szállás árba). A javasolt árképzés alapja: kevesebb, mint a 24 órás jegy, valamint kevesebb, mint 3 vonaljegy.

- Összvonalas csoportos 24 órás jegy

Együtt utazó csoportok számára szóló kedvezmény biztosítására javasoljuk a csoportos 24 órás jegy bevezetését. Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő időponttól (hónap, nap, óra, perc) számított 24 órán át legfeljebb 5 fő részére korlátlan számú utazásra.

A jegyet legfeljebb 5 fő együtt, egy járműben történő utazásnál veheti igénybe. Az együtt utazók neveit az első utazás megkezdése előtt fel kell tüntetni. Javasolt árképzés alapja: három darab 24 órás jegy árával egyezzen meg az ára.

- Összvonalas 72 órás jegy

Új, érvényességi időtartam szempontjából áthidaló termék a napi és hetijegy között. Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő időponttól (hónap, nap, óra, perc) számított 72 órán át korlátlan számú utazásra. Javasolt árképzés alapja: árban a 24 órás és a hetijegy között helyezkedjen el, de legyen olcsóbb, mint két 24 órás jegy.

- Félhavi (15 napos) bérlet

A naptári félhónapokhoz kötött félhavi bérletek helyett rugalmasabb, bármely érvényességi kezdőnappal váltható, gördülő érvényességű 15 napos bérlet bevezetését javasoljuk. Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő naptól számított 16. napon 02:00-ig. Javasolt árazása a heti 3000 Ft-os és havi 7000 Ft-os bérlet ára közé illeszkedik, logaritmikus skálán.

- Családtagi kedvezményes havibérlet / 30 napos bérlet

Együttvásárlási kedvezmény biztosítását javasoljuk abban az esetben, ha a „felnőtt” havibérlet tanulóbérlet mellé, egyszerre kerül megváltásra. Ez a kedvezmény várhatóan több új, bérletes utast generálhat.

Tanuló bérlettel egyidejűleg (6 éven aluli gyermek esetében óvoda, bölcsőde által kiállított jogviszony igazolás felmutatásával), a megváltott tanulóbérlet (6 éven aluli gyermek esetében óvoda, bölcsőde által kiállított jogviszony igazolás) tulajdonosával azonos lakcímen élő természetes személy vásárolhatja. A kedvezményre való jogosultság vásárláskor igazolandó.

Tanuló bérlet esetében tanulóbérletenként csak egy bérletszelvény, a tanuló bérlet megvásárlásával egyidejűleg váltható, a kedvezmény javasolt mértéke 10%.

- Kisgyermekes 30 napos bérlet

Számos magyar nagyvárosban évek óta létező díjtermék, amely a kisgyermekes szülők bérletvásárlását ösztönzi. A gyermekkonozási támogatásra (GYES, GYET) jogosító igazolás felmutatásával együtt érvényes. A bérletszelvényen az igazolás száma feltüntetendő. Javasolt ára – a többi városhoz hasonlóan – megegyezik a tanuló / nyugdíjas havibérletével. Javaslatunk szerint csak 30 napos formátumban lenne váltható.

- Összvonalas 365 napos bérlet, illetve összvonalas tanuló / nyugdíjas 365 napos éves bérlet

Az év bármelyik napján megváltható és 365 napig érvényes bérletek jelentősen megnövelhetik e díjtermék iránti keresletet, mert ezáltal már nem csak januárban lenne érdemes megvásárolni ezt a terméket. Az utasokat hosszútávú elköteleződésre motiválja, a szolgáltató számára pedig tervezhető és előre beszédett bevétel jelent. Az érvényesség első napját követő év azonos napján 02:00-ig érvényes. Javasolt ára a havibérlet árának 10,5-szerese.

#### **Érvényességi időt, elnevezést, igénybevétel feltételeit érintő javaslatok:**

- Elővételen váltott kedvezményes menetjegy

Érvényes a fedélzeti jegyértékesítő készülék által nyomtatott időpont alapján munkanapokon 8:00-12:59 óra között, valamint 19:00-tól üzemzárásig, szabad- és munkaszüneti napokon egész nap, kivéve a 900-as járatokon.

- Összvonalas 24 órás jegy

Érvényes az utas által kért és vásárláskor feltüntetett kezdő időponttól (hónap, nap, óra, perc) számított 24 órán át, korlátlan számú utazásra.

- Heti (7 napos) bérlet

Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő nap 00:00-tól számított 7. napon 02:00-ig.

- Összvonalas 100 napos bérlet és Összvonalas tanuló / nyugdíjas 100 napos bérlet

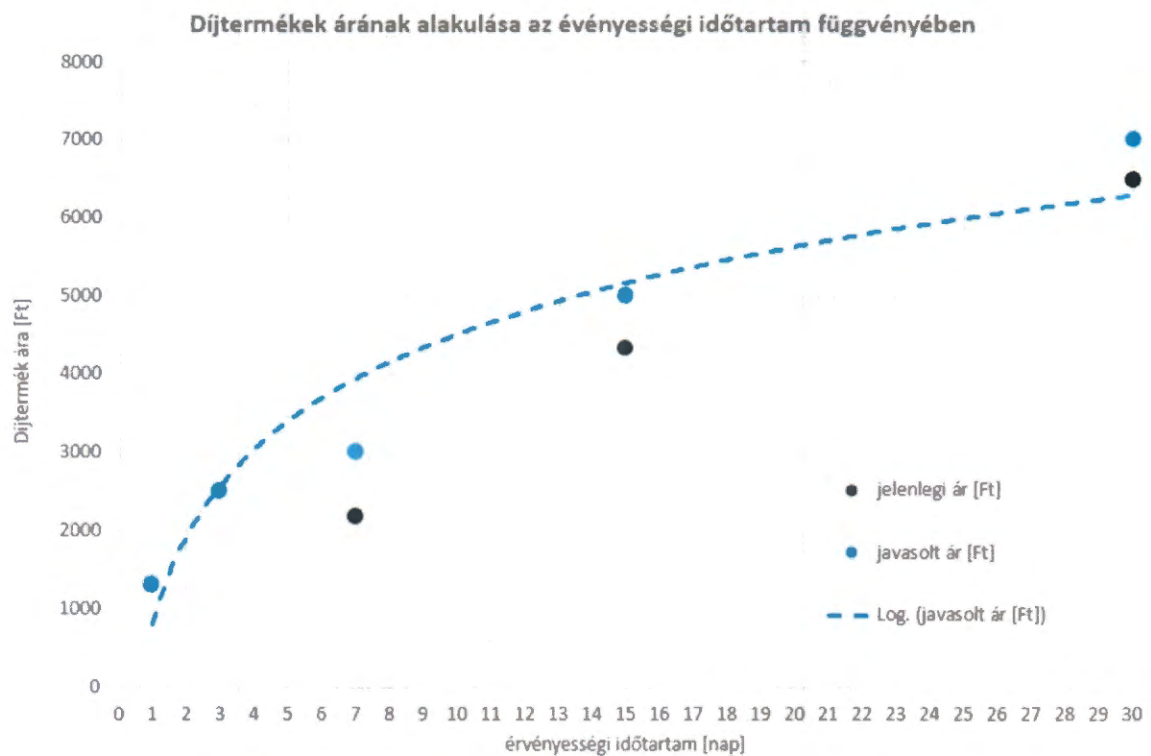
Érvényes korlátlan számú utazásra az érvényesség első napját követő 100. nap 02:00 óráig. A negyedéves bérletnek a mainál 10 nappal hosszabb 100 napos érvényességi időtartamot javasolunk és gördülő érvényességet, azaz bármely naptári kezdőnappal megváltható volna. Az extra 10 nap érvényességi időtartam az utasok hosszabb távú érvényességét honorálná a hosszabb távú elköteleződésért cserébe (mivel javaslatunk szerint a termék ára továbbra is 3 db havibérlet árával egyezne meg).

**A következő táblázatban foglaltuk össze a díjtermékpaletta átalakítására és árazási logikájára vonatkozó javaslatainkat.**

Díjtermék neve	Jelenlegi ár (Ft)	Javasolt ár (Ft)	Javasolt ár a jelenlegihez képest (%)
Elővételen váltott menetjegy	260	350	135%
Elővételen váltott kedvezményes menetjegy	235	300	128%
Autóbuszon váltott <b>belterületi</b> menetjegy	340	450	132%
Autóbuszon váltott <b>külsőterületi</b> menetjegy	390		115%
10 db-os gyűjtőjegy	<b>új termék</b>	3 000	
<b>Belterületi</b> összvonalas 24 órás jegy	1 300	1 300	100%
<b>Külsőterületi</b> összvonalas 24 órás jegy	1 950		67%
Összvonalas 24 órás jegy szálláshelyek részére	<b>új termék</b>	1 000	
Összvonalas csoportos 24 órás jegy	<b>új termék</b>	3 900	
Összvonalas 72 órás jegy	<b>új termék</b>	2 500	
<b>Belterületi</b> összvonalas heti (7 napos) bérlet	2 160	3 000	139%
<b>Külsőterületi</b> összvonalas hetijegy	2 760		109%
<b>Külsőterületi</b> egyvonalas hetijegy	1 890	kivezetésre javasolt	
<b>Belterületi</b> összvonalas II. féléves	4 320	kivezetésre javasolt	
<b>Külsőterületi</b> összvonalas II. féléves	5 520	kivezetésre javasolt	
<b>Külsőterületi</b> egyvonalas II. féléves	3 780	kivezetésre javasolt	
Összvonalas féléves (15 napos) bérlet	<b>új termék</b>	5 000	
<b>Külsőterületi</b> egyvonalas havibérlet	5 670	kivezetésre javasolt	
<b>Belterületi</b> összvonalas havibérlet / 30 napos bérlet	6 480	7 000	108%
<b>Külsőterületi</b> összvonalas havibérlet	8 280		85%
Családtagi kedvezményes havibérlet / 30 napos bérlet	<b>új termék</b>	6 300	

Belterületi öszvonalas tanuló / nyugdíjas havibérlet / 30 napos bérlet	2 580	2 800	109%
Külterületi öszvonalas tanuló / nyugdíjas havibérlet	3 350		84%
Kisgyermekes 30 napos bérlet	új termék	2 800	
Öszvonalas 100 napos bérlet	19 440	21 000	108%
Öszvonalas tanuló / nyugdíjas 100 napos bérlet	7 740	8 400	109%
Öszvonalas 365 napos bérlet	új termék	73 500	
Öszvonalas tanuló / nyugdíjas 365 napos bérlet	új termék	29 400	

A díjtermékek javasolt árazásának kialakításakor logaritmusos függvényt alkalmaztunk. Ez a karakterisztika az, amely leginkább ösztönzi a hosszabb időszakra szóló termékek vásárlását, ezáltal az erősebb elköteleződést anélkül, hogy a rövid időtartamra szóló termékek aránytalanul drágák legyenek. A főbb, időalapú díjtermékek jelenlegi és javasolt árazását a következő diagramon mutatjuk be.



16. ábra: A díjtermékek jelenlegi és javasolt árának alakulása az érvényességi időtartam függvényében

## 2.2 EGYEZTETÉSEK A TARIFARENDSZER KONCEPCIÓJÁVAL KAPCSOLATBAN

Az Ajánlatkérővel az egyeztetések történtek, időrendben:

- 2022. szeptember 7:

Adatkéréssel kapcsolatos egyeztetés, személyes

- 2022. szeptember 19:

Nagyfoglalkoztatói fórum szervezése, tarifakoncepció alapjainak egyeztetése – online egyeztetés

- 2022. szeptember 26:

Nagyfoglalkoztatói fórum- személyes részvétel

- 2022. október 3:

Nyíregyházi Foglalkoztatási Paktum – személyes részvétel

- 2022. október 14.

Megrendelői egyeztetés - online

- 2022. október 19.

Nagyfoglalkoztatói fórum – személyes egyeztetés

- 2022. október 19.

Megrendelői egyeztetés a szolgáltató részvételével- online

### 3 NAGYFOGLALKOZTATÓI TARIFAKONCEPCIÓ ÉS KEDVEZMÉNYRENDSZER KIDOLGOZÁSA

---

2020 májusában elindított komplex hálózati – menetrendi fejlesztések kezdetén Nyíregyházán új alapokra helyeződött a kiemelt foglalkoztatók kiszolgálása. Az átmeneti menetrenddel 7 új viszonylat indult (90-96 jelzéssel) a város iparterületeire az előzetesen egyeztetett műszakrendekhez igazodva. A járatok bevezetésével új, átszállásmentes kapcsolatok jöttek létre a város két legnagyobb lakótelepe, Jósaváros és Örökösöld irányában. Az új számcsoport bevezetésével, és a korábbi H31X, H31Y, H40L vonalak megszűnésével valamennyi nagyfoglalkoztató belterületi bérlettel elérhetővé vált. A külterületi járatok szakaszhatárainak módosítására azonban nem kerülhetett sor, így a Debreceni úton H31, a Tiszavasvári úton a H40 járatok igénybevétele esetén a Díjszabás jelenleg is megköveteli a külterületi termékek használatát.

A járványhelyzet idején több esetben, több területen is megfogalmazódott a díjszabás módosítási igénye. A rendszer nem átjárható a szerződéses / helyi / helyközi személyszállítási szolgáltatások között, nem ad lehetőséget a használat arányos igénybevételi díj megfizetésére, nem ösztönöz a helyi közösségi közlekedés igénybevitelére, sőt a járványhelyzet egyes időszakában a zsúfoltságot kerülni kívánó utasok egyes foglalkoztatóknál kénytelenek voltak a külterületi bérletet megváltani.

Az energia árak növekedésével, illetve az egyre stabilabban működő műszaki járatok miatt 2022 tavaszára egyre több foglalkoztató esetében merült fel a jelenleg szerződéses járatokat használók menetrend szerinti járatokra való terelésének igénye. A foglalkoztatókkal történő több egyeztetés során azonban megállapítható volt, hogy sarkalatos pontját képezik a rendszernek a tarifakérdés mielőbbi rendezése. A foglalkoztatók egy része szerződéses járatait csak Nyíregyháza város határán belül közlekedtetni, vagy olyan viszonylatokban közlekednek települések között szerződéses járatok, ahol a helyközi közlekedés közúton és vasúton egyaránt megoldott, a szerződéses járatokkal közel azonos eljutási időt biztosítva. A jelenlegi, kizárólag a belterületi összvonalas bérletet vásárlók esetében azonban nem költséghatékony a sokszor csak 4-5 megálló igénybe vételét szolgáló utazási igények kiszolgálására.

A fenti igények biztosítása érdekében szükségessé vált a nagyfoglalkoztatók részére történő ajánlati csomag kidolgozása. A létrehozandó ajánlattal szemben támasztott minimális elvárás a foglalkoztatók részéről, hogy tegye lehetővé kizárólag a Vasútállomás / Autóbusz-állomás és az ipari területek közötti utazást, a szolgáltatás díjában a jelenlegi szerződéses járataik költségein belül maradván. A szolgáltatás megrendelése, üzemeltetése szempontjából fontos, hogy a

bevezetni kívánt díjtermék fedezetet nyújtson a 90-es járat üzemeltetésére, valamint a díjtermék rendeltetésszerű használatával a meglévő termékek értékesítésének volumene ne csökkenjen.

### 3.1 NAGYFOGLALKOZTATÓI TARIFAKONCEPCIÓ KIALAKÍTÁSA

A nagyfoglalkoztatók részére szóló bérletrendszer lehetséges modelljeinek vizsgálatokor számos lehetséges modell vizsgálatára került sor Magyarországon és külföldön egyaránt.

Számos városban kerül alkalmazásra az arckép nélküli bérlet váltásának lehetősége. A bérlet átruházható, bárki használhatja utazásra nem kötött igazolványhoz. Egyes esetekben a foglalkoztatók számára ennek bevezetése könnyebbséget jelenthet, a műszakváltásoknál a dolgozók a bérletet egymásnak átruházzák. A rendszer nehezen nyomon követhető, kivitelezése komoly logisztikát igényel a foglalkoztató részéről, jelentős az egyéni visszaélések veszélye.

Budapesten 2012-től 2018-ig a Fővárosi Önkormányzat által fenntartott közintézmények dolgozói részére biztosított kedvezményesen arckép nélküli bérletvásárlási lehetőséget. A rendszerben több esetben előfordult, hogy a bérletet nem arra jogosultak használták, akár engedély nélküli tovább értékesítéssel.

Miskolcon a nagyfoglalkoztatók részére biztosít egyedi megállapodás alapján kedvezményt, amely esetében a kedvezőbb árú bérlet mellett a jegy megjelenési formája is eltérhet a szokványostól, például a munkahelyi belépőkártyára ragasztott matricát alkalmazva. A rendszer részleteit, konkrét árazását és szabályozását a szolgáltató egyedi megállapodásokban rögzíti, azok nem nyilvánosak. Előnye, hogy maximális rugalmasságot biztosít, az egyéni megállapodások különböző mértékű kedvezmény alkalmazását teszi lehetővé figyelembe véve akár a foglalkoztató sajátosságait. A rendszer az eseti szerződések miatt azonban bonyolulttá válhat, a termékhez való hozzáférés jellege bürokratikusabb.

Külföldön is számos példát találunk a foglalkoztatói bérlet kedvezmények biztosítására, elsősorban német nyelvterületen.

Ausztriában a 2021-ben bevezetett, majd 2022 folyamán országosra kiterjesztett Klima Ticket alapján jelentősen átalakult, egyszerűsödött a rendszer, bővülő kínálatot biztosítva. Tirol tartományban a korábbi zónarendszer megtartása mellé integrálódott a Klima Ticket. A díjtermékeknél biztosított a helyi városi (Innsbruck, Kufstein, Schwaz, Lienz) mellett régióra, teljes tartományra, illetve országos kedvezmény is elérhető. A kedvezményt egyedi szerződés alapján érhetik el a nagyfoglalkoztatók. A kedvezmény mértéke egységesen 10%, melyet szerződéskötést követően, kedvezményes szelvény formájában van lehetőség érvényesíteni.

Németországban, München városában a város lakossága számára elérhető Isar Card speciális, Isar Card Job változata biztosít kedvezményt. A kedvezmény mértéke sávós, 100 bérlettől biztosít 5% kedvezményt, amely szintén megállapodás alapján érhető el. Fontos, hogy az ilyen módon kiállított bérletek névre szólók, nem átruházhatók.

Fenti példák alapján Nyíregyháza sajátosságait figyelembe véve a tarifarendszer megújításához két termék bevezetését javasoljuk:

#### **Kiegészítő műszakos havibérlet:**

A bérlet elsődlegesen az ipari területeken működő foglalkoztatók részére biztosíthat kedvezményt, a helyközi közlekedési eszközt igénybe vevők részére. Érvényes a 90-től 99-ig számozott autóbuszvonalakon a tárgy hónap 1-jén 0:00-tól a tárgyhónapot követő hónap 6-án 02:00-ig korlátlan számú utazása a Volánbusz Zrt., Trans-Tour Kft. vagy a MÁV-START Zrt. által kiadott azonos hónapra szóló havi bérletszelvényvel együtt, melynek kiindulási vagy célállomása Nyíregyháza. A helyközi bérlet a vásárláskor bemutatandó. A vásárlás és az utazás során is rendelkeznie kell az utasnak érvényes helyközi bérlettel. A helyközi és a kiegészítő bérleten feltüntetett igazolványszámnak meg kell egyeznie. A bérlet javasolt árának figyelembevételével fontos, hogy a rendeltetésszerű használat biztosítása érdekében, valamint a bérlet hézagpótló szerepe miatt a bérlet árának megállapításánál a helyközi bérletek árának figyelembevétele. Az értékesítési mennyiségtől függően mennyiségi kedvezmény alkalmazását javasoljuk. A javasolt árazás szerint 50 db bérletenként sávosan, 5%-os lépcsőkkel nő a kedvezmény mértéke. Kedvezményhez minimum 50 bérletet kell egyszerre vásárolni, és kedvezmény maximuma 20%.

Fentiek alapján a következő áron javasoljuk értékesíteni a bérleteket.

<b>Mennyiség</b>	<b>Javasolt ár (Ft)</b>
<b>49 db alatt</b>	2 800
<b>50-99 db</b>	2 650
<b>100-149 db</b>	2 520
<b>150-199 db</b>	2 380
<b>200 db felett</b>	2 240

A sávós kedvezményes ár miatt nagyobb tételben történő bérletvásárlás esetén korlátozott hozzáférhetőséget javaslunk. A bérlet előzetesen a Volánbusz Zrt.-vel kötött szerződés alapján váltható meg. A szerződésben szabályozott módon az ilyen módon kiszolgált bérleteket a munkáltató megjelölheti, felhasználása során saját szervezetéhez való tartozásának igazolásához kötheti.

A visszatérítés nem megengedett, az érvényesség kezdete előtt fel nem használati igényel benyújtott bérletek következő hónapra történő beszámítási szabályait a felek szerződésben szabályozhatják.

### **Mennyiségi kedvezményes öszvonalas havibérlet**

Természetesen felmerül az igény a városon belüli kedvezményes bérlet vásárlásra is. A műszakos kiegészítő bérlet kiterjesztése a jelenlegi hálózati és városszerkezeti adottságok miatt nem megoldható, bevezetése egyes, 90-es járatokkal nem elérhető városrészeket megkülönböztetően érintene.

Fentiek alapkán számos más városban található gyakorlat alapján sávos árkedvezmény bevezetését javasoljuk, a következő áron:

Mennyiség	Javasolt ár (Ft)
49 db alatt	7 000
50-99 db	6 650
100-149 db	6 300
150-199 db	5 950
200 db felett	5 600

A javasolt árazás szerint 50 db bérletenként sávosan, 5%-os lépcsőkkel nő a kedvezmény mértéke. Kedvezményhez minimum 50 bérletet kell egyszerre vásárolni, és kedvezmény maximuma 20%.

A bérletek esetén fontosnak tartjuk, hogy azok nem csak a klasszikusan az ipari parkokban működő foglalkoztatók részére legyenek elérhetőek, hanem bármely jogi személy részére biztosítson kedvezményt, így elsősorban a közintézmények számára is biztosítson kedvezményt.

Érvényes a tárgyhónap 1-jén 0:00-tól a tárgyhónapot követő hónap 6-án 02:00-ig.

A sávos kedvezményes ár miatt nagyobb tételben történő bérletvásárlás esetén korlátozott hozzáférhetőséget javasolunk. A bérlet előzetesen a Volánbusz Zrt.-vel kötött szerződés alapján váltható meg. A szerződésben szabályozott módon az ilyen módon kiszolgált bérleteket a munkáltató megjelölheti, felhasználása során saját szervezetéhez való tartozásának igazolásához kötheti.

A visszatérítés nem megengedett, az érvényesség kezdete előtt fel nem használati igényel benyújtott bérletek következő hónapra történő beszámítási szabályait a felek szerződésben szabályozhatják.

## 3.2 NAGYFOGLALKOZTATÓI ÉS AJÁNLATKÉRŐVEL TÖRTÉNŐ EGYEZTETÉSEK

A nagyfoglalkoztatói tarifakoncepció kidolgozása érdekében az elmúlt időszakban több eseményen történő részvétellel vált lehetővé a foglalkoztatók igényeinek megismerése:

### 1. Nyíregyházi Foglalkoztatási Paktum

Nyíregyháza Foglalkoztatási Paktum 3. munkacsoportja a közlekedés, munkába járás lehetőségeinek vizsgálatát, javítását tűzte ki céljául. A paktum ülésein megfogalmazódott a helyközi és helyi közlekedés integráltságának hiánya, amelyből adódóan nem biztosított a megfelelő, biztos, a szerződéses kiszolgálásnál olcsóbb közszolgáltatás keretein belül elérhető bejárás lehetősége.

A foglalkoztatási paktum üléseinek időpontjai és helyszínei:

- 2022. július 12: Electrolux-Lehel Kft. telephelye
- 2022. augusztus 2: Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata

A foglalkoztatási paktum ülésein a nagyfoglalkoztatókon túl részt vettek a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal munkatársai, a Volánbusz Zrt. képviselői, valamint a helyközi közlekedés megrendelőjének képviseletében a Debrecen székhelyű Regionális Közlekedésszervezési Iroda (KTI-RKI) munkatársai is. Az egyeztetésen elhangzott igények alapján javasoljuk bevezetésre a Nyíregyházára ingázók részére a kombinált műszakos bérlet bevezetését.

### 2. Nagyfoglalkoztatói Fórumok

A városi egyeztetések mellett a hagyományos nagyfoglalkoztatói fórumok is megtartásra kerültek a tarifamegújítással kapcsolatosan. A nagyfoglalkoztatói fórumokon hagyományosan lehetőséget biztosítanak a Szolgáltató, Megrendelő részéről a nagyfoglalkoztatók igényeinek jobb megismerése, és kiszolgálása céljából.

Nagyfoglalkoztatói fórumok időpontjai és helyszínei:

- 2022. szeptember 26: Technológiai Transzfer Központ
- 2022. október 19: Eissmann Automotive Hungaria Kft. telephelye

A foglalkoztatói fórum részt vettek a Megrendelő és Szolgáltató mellett a MÁV-Start Zrt. munkatársai is.

A két nagyfoglalkoztatói esemény kiemelt témája volt a tarifamegújítás lehetősége. A foglalkoztatók indokoltnak és időszerűnek tartják a

taifamegújítást, örömmel fogadták a foglalkoztatók számára történő díjtermékek bevezetésének gondolatát.

Az ajánlatkérővel történt egyeztetések időpontjai a lakossági tarifakoncepció bemutatásánál kerültek ismertetésre.

### 4.1 TARIFATERMÉK ÉRTÉKESÍTÉSI ÁTJÁRTHATÓSÁG ELŐSEGÍTÉSE

2021. jelentős előrelépést hozott a tarifatermékek átjárhatóságának megteremtésében. A helyi járatí díjtermékek elérhetővé váltak országosan a MÁV-Start Zrt. pénztáraiban, jegykiadó automatáiban, MÁV applikáció mobilalkalmazásában. Ugyanebben az évben a Volánbusz Zrt. Nyíregyházán 4 db. jegykiadó automatát helyezett üzembe a Vasútállomás, Búza tér, Vay Ádám körút, Bujtos utca megállóhelyeken. A lehetőségek számának bővülése jelentős előrelépés volt a korábbi időszakhoz képest, azonban fontos kiemelni, hogy ezen értékesítési csatornák elsődlegesen a helyközi igények kiszolgálására épültek, a helyi díjtermékek értékesítése nem tekinthető elsődleges prioritásnak ezen csatornákon. A díjtermékek elérést nehezíti, hogy az értékesítési csatornákon külön érhetőek el a külterületi és belterületi termékek.

Az átjárhatóság segítése érdekében fontos az új csatornákon történő termékvásárlás lehetőségeinek népszerűsítése, figyelemfelhívó kampányokkal, feliratokkal, illetve a személyes értékesítést végzők által történő termékek kijánlása.

A jelenlegi „értékesítési közösség” lehetőségeinél sokkal nagyobb feladat a valódi tarifaközösség és átjárhatóság kialakítása. Nyíregyháza esetében számos lehetőség rejlik a helyközi járatok bevonására a helyi tarifa igénybevételével. A tarifális átjárhatóság több szinten megmutatkozik. Lehetséges a helyközi személyszállításban a helyi járatí díjtermékekre vonatkozó jegy – és bérletfoglalási megállapodás kötése „háromoldalú megállapodás”. Ebben az esetben a megállapodásban rögzített ellentételezés fizetendő meg a helyközi szolgáltatás teljesítménye alapján. Hasonló megállapodások alapján lehetséges kombinált bérletek bevezetése is, ebben az esetben a részes szolgáltatók megállapodnak a befolyó díjak megosztásáról. Hosszútávú fejlesztésként a valódi tarifaközösség szolgálna ki leginkább az utazóközönség igényeit.

Nyíregyháza esetében megfontolható lehet az alábbi területek elsődlegesen helyközi járatokkal történő kiszolgálása:

- Kőlapos
- Felsőcsima – Polyákbokor
- Felsőpázsit
- Butykasor

## 4.2 ÚJSZERŰ, DIGITÁLIS FIZETÉSI LEHETŐSÉGEK FELTÁRÁSA ÉS KAPCSOLÓDÓ EGYEZTETÉSEK SZERVEZÉSE, A BEVEZETÉS TÁMOGATÁSA

A klasszikus díjtermék csatornákhöz képest a könnyen elérhető technológia jelentős változásokat eredményez a közlekedési szolgáltatóknál és megrendelőknél. A hagyományos, papír alapú termékek Nyíregyházán is megszokottak, népszerűek, ugyanakkor ma már nem tekinthetők korszerűnek, leginkább a nem utazásra, hanem megfelelő érvényesítő készülékek hiányában felszállásra szóló jegyek miatt. Ugyanakkor a papírjegyek terén is bevezethetők innovatív díjtermékek, tehát a digitalizáció nem kizárólagos kulcsa a tarifarendszer megújításának. A papíralapú díjtermékek esetén is elvi lehetőség van a hozzáférhetőség növelésére (elővétel, pénztár, járműfedélzet, viszonteladó, szálláshely, stb...), de jelentős korlátokkal.

A papíralapú termékek és a digitális csatornák közötti átmenetet jelentik a jegyautomaták, melyek előnye a személyzet nélküli díjtermék vásárlás éjjel-nappal, hátránya a magas telepítési és üzemeltetési költség, különösen a kis darabszámok vagy a város teljes lefedésének igénye esetén.

A digitális csatornák között vannak már ma is elérhetőek, mint a mobiljegy és a MÁV alkalmazásban történő díjtermék vásárlás. Előbbi előnye, hogy bármely nyíregyházi jegy és bérlet megvásárolható, hátránya az érvényesítés kevéssé utasbarát módja a járművön elhelyezett QR kód leolvasásával, mely minden felszállás során érvényesítendő. Ezen felül a nyíregyházi autóbuszokon minden járműhöz egy megadott kód és egy megadott visszaigazoló rajz tartozik, amely akár visszaélésre is okot adhat a folyamatosan változó rajzokhoz képest, pl. Budapesten. A mobiljegyhez tartozó 5%-os jutalék is komoly díjtétel a termékek összarához viszonyítva.

A MÁV-Start JÉ rendszeréből vásárolt termékek esetén kedvező, hogy akár a vonatjeggyel egyszerre is megvásárolhatók, de kevéssé ismert jelenleg, így az elérése is alacsony.

A korszerűbb digitális csatornák között léteznek hardverigényt jelentő megoldások (pl. bankkártyás fizetés, telefonos NFC alapú fizetés, közlekedési kártya alapú fizetés) vagy hardvermentes, applikáció alapú rendszerek. Előbbiek előnye, hogy alap díjtermékek megválthatók (akár díjtermék nyomtatással, akár sms vagy alkalmazás alapú visszaigazolással). Ez esetben azonban minden járműre egy vagy több fedélzeti eszköz, validátor felszerelése szükséges, mely költséges. A hardvermentes megoldások lényege, hogy egy mobil jegyrendszer alkalmazás segítségével történik az utazás megkezdése és befejezése, ideiglenes jegy kiállítása és utólagos díjfizetés mellett.

A jelenlegi Mobiljegy rendszerben Nyíregyházán nem létezik időalapú jegy, így a vonaljegyek nem utazásra, hanem a papírjegyekkel megegyező módon felszállásra szólnak. Ez pedig a rövid utazásokat és az átszállásos utazásokat aránytalanul drágává teszi a hosszabb vagy átszállásmentes utazásokkal szemben.



17. ábra: Bankkártyás díj fizetés tájékoztatója Brnóban, villamoson (fotó: Ekés András)



18. ábra: Bankkártyás validátor Brnóban (fotó: Ekés András)

Bármely digitális csatorna is kerül Nyíregyházán kifejlesztésre és bevezetésre, fontos, hogy minél inkább átjárhatóvá, szolgáltatóktól függetlenül alkalmazhatóvá tegye az utazásokat, és a használó számára könnyű megoldásokat kínáljon.

Szintén fontos, hogy a költségek optimalizálása érdekében a telepítés és üzemeltetés terén drága megoldások helyett minél kevésbé hardverigényes és minél inkább az integrációt (akár több ütemben) támogató rendszerek mellett köteleződjön el Nyíregyháza Önkormányzata és a mindenkor helyi szolgáltató is.

A modern, digitális megoldások legfontosabb célja, hogy a használók számára vonzó legyen, növelje az utazások és így a díjtermékhasználat mértékét és a bevételek nagyságát. Erre számos technológia áll

rendelkezésre melyek közötti fő különbség a telepítés és üzemeltetés költségeiben, valamint az utasok számára érzékelhető egyszerűségben és rugalmasságban érhető el. A csatornákkal kapcsolatban az utas számára legfontosabb szempontok:

- Könnyen érthető és elérhető megoldások
- Utazás során minél nagyobb rugalmasság a díjtermékeket és azok felhasználhatóságát illetően
- Utazás során minél kevesebbszer kelljen bankkártyát, egyéb kártyát, mobiltelefont érvényesítés, vásárlás miatt elővenni (pl. egy utazáshoz lehetőleg legfeljebb egy érvényesítés)
- Mindenhol hozzáférhető legyen
- Szolgáltatók számától és utazástípusoktól függetlenül teljes körűen elérhető és használható legyen
- Adatpálható legyen későbbi integrációs lépések során is, segítve a többszolgáltató vagy átszállásos utazások díjtermékhasználati egyszerűsítését is.

A megrendelő, szolgáltató számára legfontosabb szempontok:

- Alacsony beszerzési, fejlesztési, üzemeltetési költségek jellemezzék
- Az üzemeltetési és jutalék-költségek mellett az adott technológiai megoldás valós szolgáltatási szint emelkedést és utasszám növekedést segítsenek elő, tehát a fejlesztő és a megrendelő, szolgáltató azonos érdekeket képviseljenek.
- Nagy, lehetőleg teljes körű elérés a szolgáltatási területen belül
- Növekedjenek az utasszám, a fizető utasok aránya és a bevételek
- Ne szigetüzem jöjjön létre, hanem könnyen fejleszthető legyen integrációs lépések esetén is
- Technológiai értelemben már bizonyított megoldások létesítése indokolt

## 4.3 A MUNKÁLTATÓI KÖLTSÉGTÉRÍTÉS MAGYARORSZÁGON

Nyíregyháza területén számos nagyfoglalkoztató van, melyek kiszolgálása az új hálózat és menetrend révén folyamatosan fejlődik. A kilencvenes viszonylatok alap- és expresszjáratai egyre népszerűbbek, a nagyfoglalkoztatókkal pedig folyamatosan egyeztet a megrendelő, a szolgáltató és a tervező a minőség folyamatos monitoringja és fejlesztése érdekében. Ugyanakkor bármennyire is törekszik az Önkormányzat a minőség javítására, a hatályos költségtérítési modellek mentén a közösségi közlekedési utazások, különösen a helyi közösségi közlekedést is tartalmazó utazások versenyhátrányban vannak az autós ingázás költségtérítésével szemben. A modell országos, nem Nyíregyháza specifikus, de fontosnak tarjuk a bemutatását és a lehetséges megoldási

irányokat egy kiegyensúlyozottabb és a fenntartható módokkal történő ingázás támogatása érdekében.

Jelen fejezet célja az, hogy a város döntéshozóinak bemutassa az Európában használatos utazási költségtérítések változatosságát, komplexitását és az ebben rejlő lehetőségeket.

A munkáltatói költségtérítés alkalmazásának célja a munkavállalók utazással kapcsolatos anyagi terheinek csökkentése. A munkába járás költségeinek megtérítése széles körben, de nem mindenhol használatos megoldás.

Nyugat-Európában a költségtérítés fő elvi alapjai az egyenlő esélyek biztosítása, a lakhatási helyzet javítása és az alacsonyabb jövedelmű rétegek mobilitásának támogatása, de az általánosan magas motorizáció és személygépkocsi-használat miatt a középrétegek is komoly támogatásokat kapnak mind a céges autó, mind a személygépkocsi-használat, mind a közösségi közlekedés használatának ellentételezésére, emellett a mobilitás magas szintjének fenntartása is erős motiváció annak pozitív gazdasági hatásai miatt.

Fontos különbség a közép- és a nyugat-európai költségtérítésben, hogy a kifinomult, több lábbon álló munkáltatói költségtérítéssel jellemezhető nyugat-európai államokban jelentősen különböző a közeg, amiben ez a támogatási forma működik. A fizetésekhez képest itt a közlekedés olcsó, a munkáltatói költségtérítésnek nincs fizetéskiegészítő szerepe, így a társadalmi célokat szolgálhatja, emellett értékválasztási alapon komoly közösségi közlekedési támogatások léteznek.

A legjobb megoldásokat az osztrák és a német rendszerek kínálják, egyes kérdésekben pedig a francia út a legelőremutatóbb. Az általányalapú, adójóváírásra épülő megoldások elterjedtsége, egyszerűsége szembeűnő. A később bemutatott rendszerek a magyar megoldáshoz képest természetes módon a lakóhelytől a munkahelyig tartó teljes utazást támogatják.

Közép-Európában az elvi háttér kevésbé megismerhető és elsősorban a céges autó használatában érhető tetten az utazások támogatása. Az alacsonyabb életszínvonal és a kevésbé fejlett közlekedési rendszerek mellett a költségtérítés elsősorban a céges autókra koncentrál, emellett az álláskeresőknél és a fogyatékossgal élőknek juttat támogatásokat. Magyarország kicsit kilóg ebből a képből, a hazai rendszer inkább a nyugat-európai példákra emlékeztet.

### **A munkáltatói költségtérítés Magyarországon**

A munkáltatói költségtérítéssel kapcsolatos problémák gyökere az, hogy **a közlekedés (mind a közösségi, mind az egyéni) Magyarországon drága a fizetésekhez képest.** Ezért mindenki jogosnak érzi a sokszor tényleg magas költségek térítését, és a jelenlegi, alig korlátozott rendszerben ez a

módszer fizetésekiegészítési feladatokat is ellát. Fontos részlet, hogy a helyközi közlekedést (mind az autóst, mind a közösségi közlekedést) jelentős részben a cégek tartják el a munkáltatói költségtérítésen keresztül. **A jelenlegi rendszer számos közlekedésszakmai és igazságossági problémával terhelt, ugyanakkor a használók körében népszerű.**

A jelenlegi rendszerben a **helyközi közlekedés** (és csak az) 86%-a téríthető meg a költségtérítésben. A nagyvároson belüli vasúthasználat helyközi utazásnak számít, így téríthető. Akár több ugyanarra a hónapra szóló bérlet (például vasúti és helyközi autóbusz bérlet) is elszámolható a megadott maximális értéken belül. A helyközi bérletek vagy jegyek elszámolhatóságához a cég nevére szóló számla szükséges, de a saját névre szóló számlát is elfogadja a könyvelők egy része, tehát az elszámolási szabályok sem teljesen egyértelműek a mindennapokban. Az elszámolás havi rendszerességű. A helyközi közlekedés 86%-os értéke régóta beégett arány, mögötte feltehetően a munkába járás és a magáncélú használat közötti különbségtétel szándéka áll, a 14% valószínűleg a magánhasználatú arányt hivatott megjeleníteni.

A **helyi bérlet** el nem számolhatósága mögött is főleg a magáncélú használat korlátozásának szándéka állhatott. A 86% a kötelezően térítendő arány, de ez felmehet 100%-ig is, ami nem is ritka gyakorlat, mivel bérkiegészítésként is funkcionál. A bonyolultabb utazási láncot igénybe vevők (például a helyi és a helyközi bérletet is vásárlók) számára csak a helyközi szakasz bérlete térített 86%-ban. Ez különösen a személygépkocsi-használat háztól-házig való elszámolhatóságának tükrében visszas. A helyi közösségi közlekedés elszámolására is van lehetőség, de azt jelentős adóteher sújtja.

A **személygépkocsi használata** 9-15 Ft/km összeggel háztól-házig támogatott, a cég mérlegelésére van bízva, hogy 9-15 Ft között mennyit fizet ki, de ez mindenképpen adómentes összeg. Az autóhasználat esetében lényegében önbevallás van. A személygépkocsi térítésnél általánosan alkalmazott a 2017-ben 15 Ft/km-re emelt felső plafon. A mai rendszer alkalmas a robogó és a motor elszámolására a személygépkocsira elszámolt értéknél alacsonyabb összeggel, de ugyanabban a rendszerben.

A **kerékpározás** elszámolására is vannak könyvelői megoldások (például céges kerékpár vásárlása és a munkavállaló rendelkezésére bocsátása), de ezek kívül esnek a munkáltatói költségtérítés körén. A gyaloglás vagy a mikromobilitási eszközök használatának térítése nem gyakorlat, nincsenek meg a szükséges szándékok és jogszabályok sem egyelőre.

A 39/2010 kormányrendelet 4. §-a tartalmazza azokat a megkötéseket, amelyek fennállása esetén km pénz fizethető az autóhasználat után. A szöveg értelmezése alapján a jogalkotói szándék a közösségi közlekedéssel való munkába járás támogatása volt, illetve néhány, valójában elhanyagolható arányban előforduló, de jogos igény esetében

a személygépkocsihasználat támogatása. Ettől 2022-re már nagyon messze kerültünk. Adóügyi ellenőrzések, bár léteznek, de nem gyakoriak és leginkább a formai részletekre térnek ki (aláírások, táblázatok rendben vannak-e például), a jogosultságot nem vizsgálják. Más ellenőrzési forma nem érinti a költségtérítést.

A vállalkozások szempontjából a legfontosabb motiváció a munkáltatói költségtérítés használatára annak adómentes volta, így lényegében a fizetésnél sokkal jobb kondíciókkal tudnak juttatást adni a dolgozóknak. Megéri akár a 86% helyett 100%-ot is téríteni, mert a kettő között nincsen érdemi különbség, és különösen érdemes személyautóra költségtérítést adni, mert az valóban tiszta bértkiegészítés.

A munkavállaló szempontjából a rendszer fő előnye az, hogy a cégek könnyen adják, lényegében alanyi jogon jár. Talán elmondható az is, hogy sok munkavállaló esetében az ilyen jogcímen kifizetett összegek és a munkába járás között kevés összefüggés van. A munkavállalónak is jobb a személygépkocsi elszámolása, így elképzelhető, hogy többségében azok veszik igénybe a helyközi közösségi közlekedés térítését, akinek nincs autójuk (nem tudják elszámolni) vagy a torlódások, parkolási díjak miatt nem éri meg számukra az autóhasználat, vagy egyszerűen csak nem élnek a kínálgató lehetőséggel. Egyébként a rendszer olyan mélyen beágyazódott, hogy kevesekben merül fel, hogy a munkáltató általi utazási költségtérítés milyen célokat is kívánt szolgálni eredetileg.

A cégek gyakran kihasználják a kiskapukat. Ilyen kiskapu például a MÁV Start-klub kártya használata, amellyel jelentős összeget lehet megspórolni, különösen, ha az illető sokat utazik. A cégeknek érdemes megvenni a Start-klub kártyát, még ha az nem is adómentes, mert a későbbi utazások elszámolásánál visszajöhet az ára az olcsóbban megváltható jegyek és bérletek miatt. Előfordul az is, hogy a munkáltató biztosít céges buszt a munkába járáshoz és emellett a dolgozók mindegyike számára biztosítja a személygépkocsi költségtérítését is.

## **Európai gyakorlatok**

### *Ausztria*

Az osztrák **munkáltatói költségtérítési** rendszer kifinomult, bőkezű és széles körben hozzáférhető. A rendszer alapja az állam által adójóváírás formájában biztosított ingázói átalány (Pendlerspauschale), amelynek két fajtája van: kis- és nagyingázói. Az igénybe vehető támogatások összege a lakóhely és a munkahely közötti távolságtól, valamint az utazás gyakoriságától függően akár 3 672 Euro is lehet évente. Az Ausztriában dolgozó munkavállalók a következő utazási támogatásokra lehetnek jogosultak:

- kisingázói átalány (Pendlerspauschale)
- nagyingázói átalány (Pendlerspauschale)
- ingázói támogatás (Pendlereuro)

- külföldi állandó lakóhely esetén a családhoz való hazautazási költségtérítés (Familienheimfahrten)

**A kisingázói átalány jogosultság** akkor áll fenn, ha közösségi közlekedési van a lakó- és a munkahely között és annak igénybevétele lehetséges és elvárható.

**A nagyingázói átalány** akkor jár, ha nincs közösségi közlekedés a lakó -és a munkahely között vagy ha van, akkor használata nem elvárható. Nem elvárható a közösségi közlekedés igénybevétele, ha a lakó- és a munkahely közötti utazási idő 20 km-ig 1,5 óránál, 20-40 km esetében 2 óránál, 40 km esetében pedig 2,5 óránál több.

Az illetékes osztrák minisztérium a weboldalán biztosít egy **kalkulátort** (<https://pendlerrechner.bmf.gv.at/pendlerrechner/>) **ami minden fontos jellemzőt kiszámít és eldönt**, így a kis- vagy nagyingázói jogosultságot is. Az ingázói átalányt a munkáltatónál lehet kérelmezni, vagy a munkavállalói adóbevallás keretében lehet igényelni. Az első esetben is valószínűleg az adóhatósághoz kerül az adat és az igény.

A kisingázói átalány 20 km felett, a nagyingázói 2 km feletti utazásokra jár. Az előbbinek oka lehet a más módokon egyébként is jelentősen dotált közösségi közlekedés kizárása a rendszerből, az utóbbi esetében pedig a nagyon rövid, akár gyalog is teljesíthető utak kivétele lehet az indok, jóllehet ez igazságossági és urbanisztikai oldalról is megkérdőjelezhető. Az átalánynak nincs felső határa, a 60 km feletti munkába járás jelentős támogatása az osztrák közlekedési rendszerben életszerű, mert ezek jelentős része 1 óránál gyorsabban teljesíthető. Az urbanisztikai hatások itt is ellentmondásosak lehetnek, de az is állítható, hogy ezzel a lépéssel Ausztria munkaerőpiaca rugalmasabb és versenyképesebb. Látható, hogy a személygépkocsis utazások támogatására használt nagyingázói átalány bőkezűbb, az igazi kérdés itt az, hogy mennyire könnyű ehhez hozzáférni a magas szintű közösségi közlekedéssel működő országban. A jelentős területeken ma is vidékies, kisvárosias Ausztria esetében egy ilyen rendszer a gazdasági és munkaerőpiaci központok, a nagyobb városok jó megközelíthetőségét biztosítja a kisebb településekről is, ahol nehéz életképes közösségi közlekedést kiépíteni.

A részmunkaidőben dolgozók is igényelhetik az ingázó átalányt, ha legalább 4 napot dolgoznak egy hónapban, még úgy is, hogy általában nem kell személyi jövedelemadót fizetniük, csak szociális hozzájárulást. A gyermeküket egyedül nevelő szülők magasabb összegre jogosultak. A teljes ingázó átalányt leírhatják az adóalapból azok, akik a hónap lehetséges munkanapjainak több, mint a felén dolgoztak. Az ingázó átalány kétharmadát számolhatják el azok, akik havonta 8-10 napot dolgoztak és egyharmadát, ha 4-7 napot dolgoztak.

Aki jogosult az ingázó átalányra, az ezen felül egyszer egy évben elszámolhat 1 eurót kilométerenként (**ingázói támogatás, Pendlereuro**) a munkahely és a lakóhely közötti útra oda és vissza is. Aki teljesíti az ingázó átalány igénybevételeinek feltételeit, de nem fizet jövedelemadót, amiből

érvényesíthetné, az is jogosult 290 euró ingázói pótléokra. Ezzel együtt az összesen kifizethető negatív adó összege maximálisan 400 euró lehet, amelyet az adóhivatal fizet ki, az adóbevallás alapján.

Azok a munkavállalók, akiknek a munkahelyük közelében szállásuk van és hetente járnak haza (havonta legalább 4 napon ingáznak), igénybe vehetik a részarányos ingázó átalányt, amennyiben az adóbevallásban a hazautazások költségét (Familienheimfahrten) nem tudják érvényesíteni.

Az ingázói átalány igénybe vehető ún. jobtickets-szel is. A **jobticket**<sup>23</sup> kifejezést az SZJA törvény használja munkahelyre való utazás díjtermékeire, amelyet a munkahely és a lakóhely közötti utazásra lehet adómentesen igénybe venni. **2013 óta nem kötelező, de a munkáltató részben vagy teljes egészében fizetheti a munkavállaló közösségi közlekedési költségeit.** A jobticket nem jár automatikusan, a munkáltatón múlik, hogy ad-e ilyen fizetésen kívüli juttatást és az nem válthatja ki a fizetés egy részét, vagy korábbi (adóköteles) utazási hozzájárulást, ezt szigorúan ellenőrzik. A munkáltató vásárolja meg a jegyet vagy bérletet számla ellenében, a számla a munkáltató nevére kerül kiállításra és a munkavállaló neve is szerepel rajta. Ha a munkavállalónak is hozzá kell járulnia az utazási költségekhez, úgy azt költséget az ingázói átalány maximális összegéig megteheti az SZJA bevallásban (mint ún. werbungskosten). A munkavállaló adott havi fizetési lapján fel kell tüntetni a jobticket igénybevételét, költségeit.

#### *Németország<sup>45</sup>*

Németországban a jövedelemadó törvény rendelkezik arról, hogy minden munkavállaló és vállalkozó **csökkentheti az adóköteles jövedelem összegét a munkába járás költségeinek ellentételezésére 0,3 euro/km értékkel, függetlenül a használt közlekedési eszköztől** (kivéve taxi, repülő). A németországi ingázási átalányt az adóbevallásban kell feltüntetni, A számításnál a munkanapok számát szorozzák a lakóhely és a munkahely között megtett kilométerrel, majd a kapott távolságot megszorozzák 30 centtel. Ez az átalány, ami levonható az éves jövedelemből. Csak a ténylegesen ledolgozott napokat lehet figyelembe venni és munkanaponként csak egyszer alkalmazható az egyirányú és csak közvetlenül a munkahelyre vezető útra. Csak a teljes, nem megkezdett kilométereket veszik figyelembe. A naptári évre vonatkozó felső határ 4500 euro. Az adóhivatal egy naptári évre 5 napos hetekkel számolva 220-

<sup>2</sup> <https://www.wko.at/service/steuern/Jobticket.html>

<sup>3</sup> <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/arbeitnehmerinnenveranlagung/pendlerfoerderung-das-pendlerpauschale/informationen-zur-pendlerfoerderung.html>

<sup>4</sup> <https://www.steuerklassen.com/steuererklaerung/anlage-n/#werbungskosten-anlage-n>

<sup>5</sup> <https://nemetszagi-magyarok.de/infok/ingazasi-koltsegek-leirasa-az-adobol>

230 utat fogad el, míg a 6 napos munkahetekre 260-280 napot. Lakóhelyként azt a helyet veszik figyelembe, amelyet a munkavállaló általában használ, két lakóhely esetén a távolabbit tekintik irányadónak.

Az adóhivatal a legrövidebb út szabályt alkalmazza, de lehet hosszabb utat is választani, ha az bizonyítottan kedvezőbb, például a torlódások miatt gyorsabb. P+R használat esetén a legrövidebb odavezető utat veszik figyelembe. Kombinált utazásnál fel kell tüntetni, hogy az adott utazás során milyen közlekedési eszközöket használt az utas. A kollégákkal közösen használt autónál a munkahelyre való utazás során mindenki levonhatja az átalányösszeget a rá vonatkozó távolságnak megfelelően. Szintén az adóbevallásban lehetséges a céges autó vagy a saját autó munka célú kilométerkölségeinek elszámolása, 0,3 euro/km költséggel. A családjuktól, állandó munkahelyüktől távol munkát vállalók heti hazaújuk költségeit le tudják írni a jövedelemadójukból, kivéve a repülés költségeit.

#### *Franciaország<sup>678910</sup>*

Franciaországban az utazási költségtérítés minden munkavállalónak jár, ideértve a részmunkaidőben dolgozókat és a gyakornokokat is. **A közösségi közlekedési költségtérítés a metró, busz, villamos, vonat és kerékpárkölsönzésre fordított költségekre számolható el, amennyiben azokat a foglalkoztató veszi rendszeres éves, havi vagy heti bérletek formájában. A támogatás alapja a közösségi közlekedés jegy ára a munkahely és a lakóhely közötti legrövidebb útra, másodosztályra. Ennek legalább 50%-át téríteni kell, de a munkáltató ennél többet is téríthet. A költségtérítés havonta kerül elszámolásra, amely a fizetési bérlapon is feltüntetésre kerül. A munkahelyre való utazás tényleges költségéig a támogatást adó- és társadalombiztosítási járulékok terhelik. Az előre megvett bérletek jövedelemadómentesek.**

Franciaországban a munkavállalók több mint 70%-a autót használ a munkába járáshoz, így a munkahelyre való utazás adókedvezményei az autóhasználatot is finanszírozzák. A munkáltató **az autóval történő munkába járás költségeit részben vagy egészben megtérítheti.** Ha a munkáltató bevezet egy ilyen térítést, akkor annak minden munkavállalóra azonos kondíciókkal kell érvényesnek lennie. Ez a támogatás akár a mobilitási csomag részeként is adható (például telekocsi, elektromos vagy hibrid autó, robogó, kerékpár használata esetén).

<sup>6</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/LOM%20-%20Mesures%20cl%C3%A9s.pdf>

<sup>7</sup> [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill\\_2.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill_2.pdf)

<sup>8</sup> <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F19846>

<sup>9</sup> [http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dvp/15b3277\\_rapport-information](http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dvp/15b3277_rapport-information)

<sup>10</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

Ha a vállalat nem biztosít céges autót, és ha a munkavállaló Párizs körüli Île-de-France régióban, vagy más városi közlekedési rendszer szolgáltatási területén kívül él, a munkáltató adó- és járulékmentesen térítheti meg az üzemanyagköltséget, melynek évi 200 eurós korlátja van. Ezenkívül megtérítheti a kilométerenként felmerült költségeket is. A megengedett kilométerenkénti térítés az autó motorteljesítményével és CO<sub>2</sub>-kibocsátásával növekszik, egyben csökken az évenként megtett kilométerek számával.

A munkavállalóknak a személyi jövedelemadójuk kiszámításánál 10%-os egyösszegű adójóváírás jár a munkába járás költségeinek ellentételezéseként. Ha a tényleges költségek magasabbak, akkor a munkavállalók igényelhetik ezeket a költségeket. Ezt a szabályt különösen azon munkahelyre való utazáshoz kapcsolódó költségek esetében alkalmazzák, amelyeket a munkáltató nem térít meg. A levonható összeg kiszámítása vagy a tényleges költségek (pl. a közösségi közlekedési bérlet ára), vagy autók és motorok esetében kilométerenkénti fix összeg felhasználásával történik, amely megegyezik azzal az összeggel, amelyet a munkáltató téríthetett volna. **A közösségi közlekedés helyett az egyéni motorizált közlekedés használatát, valamint a 40 km-nél hosszabb távolságokra vonatkozó igényeket indokolni kell.**

2019 decemberében a Francia Nemzetgyűlés elfogadta a régóta tervezett **mobilitási orientációs törvényt**<sup>11</sup> (loi d'orientation des mobilités, LOM). Ez az új jogszabály a mindennapi közlekedés hozzáférhetőbbé, fenntarthatóbbá tételét és jobb alkalmazkodását célozza. A LOM törvény kötelezővé teszi a munkahelyi életminőség és a munkahelyre való utazás fenntarthatóbb feltételeinek évenkénti újratárgyalását a legalább 50 alkalmazottal rendelkező vállalkozások és a legalább 50 munkavállalót foglalkoztató telephelyek esetében. Az ilyen típusú intézkedések megkönnyítése érdekében az új törvényjavaslat előírja egy „fenntartható mobilitási csomag” létrehozását 2020. január 1-jétől, amely lehetővé teszi a vállalatok számára, hogy **munkavállalóiknak megtérítsék a munkahelyre való eljutás költségeit, ha azok környezetbarát utazási móddal** (például kerékpár vagy telekocsi) **valósulnak meg.** A tervezett szabályozás végrehajtási szövegének csak egy része jelent meg hivatalosan 2020. júliusig<sup>12</sup>. Ez az átalány mentes a jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulékok alól, legfeljebb évi 400 euróig, beleértve a jármű üzemanyag költségeit is (üzemanyag, áram, legfeljebb 200 euróig). A fenntartható mobilitási támogatás összege rögzített, kombinálható a közösségi közlekedési bérlet munkáltató általi visszatérítésével, de a teljes összeg nem haladhatja meg a 400 eurót.

<sup>11</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

<sup>12</sup> <https://www.actu-environnement.com/ae/news/loi-orientation-mobilites-retard-35931.php4>

Speciális francia intézmény a **versement mobilité**<sup>13</sup> (korábban versement transport), amely közel 50 éves múltra tekint vissza és eredetileg a nagyvárosi közösségi közlekedés beruházási igényeinek tőkevonzatát volt hivatott biztosítani. A versement mobilité egy céges adóforma a közösségi közlekedés fejlesztésére és fenntartására, amit a 11 fő alkalmazotti létszámnál nagyobb cégek fizenek egyes kijelölt városokban és várostérségekben. Először Párizsban vezették be, 1973-ban terjesztették ki a 300 000 főnél népesebb városi régiókra, 1974-ben a 100 000 főnél népesebb városi régiókra, majd 1982-ben a 30 000 főnél népesebb városi régiók következtek. Végül 1999-ben a 10 000 főnél népesebb városi régiók is sorra kerültek. A versement transport-nak elvülhetetlen érdemei vannak a mai francia közösségi közlekedési rendszer színvonalának megteremtésében. A szabályozás mára kifinomult, folyamatos az adaptáció, melynek egyik fontos részlete, hogy ma már jelentős részben az üzemeltetést finanszírozzák belőle és nem a fejlesztést. A versement mobilité-t a munkáltató fizeti a foglalkoztatottak bruttó bére alapján a Regionális Közlekedési Hatóságnak. A versement mobilité jelentőségét mutatja, hogy az Ile-de-France régió munkaadói a közösségi közlekedés működési forrásainak 43%-át biztosítják jelenleg ezen a módon. A versement mobilité mértéke különbözik a várostérségek mérete szerint.

#### *Hollandia*<sup>14</sup>

A munkavállaló munkahelyre való napi közösségi közlekedési utazását a másodosztályú költségek alapján térítik. A munkavállaló nem jogosult erre a juttatásra, ha vállalati gépjármű-juttatást, gépjármű-kedvezményt vagy kilométer-pótlékot kap.

A **kilométer-pótlék** esetén a munkavállaló a munkahelyre való napi utazásért kilométer alapú juttatást kap. A távolságot a leggyakrabban használt útvonal alapján határozzák meg. Erre a juttatásra minden munkavállaló jogosult, kivéve azokat, akik céges autót kapnak vagy akik a támogatást a közösségi közlekedéssel való utazásra használják fel. A juttatást az adóhatóság állapítja meg, jelenleg 0,19 eurócent kilométerenként, évente legfeljebb 214 napra. A heti 5 napnál kevesebbet munkába utazó alkalmazottak arányosan kisebb juttatást kapnak.

#### *Csehország*

Csehországban **nincs törvényi szabályozás** a munkavállalók utazási költségeinek megtérítésére, mindenkinek magának kell finanszíroznia a munkába járást. A lakóhely és a munkahely közötti utazás nem jogosítja

---

<sup>13</sup> [https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/versement\\_mobilité](https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/versement_mobilité)

<sup>14</sup> <https://hrmnetherlands.com/benefits/>

fel a munkavállalókat utazási támogatásra, a munkáltató akkor fizeti ki a teljes útiköltséget, ha üzleti útról van szó. A munkavállalók számára kínált juttatási csomagoknak gyakran része az utazási költségekhez való valamilyen formájú hozzájárulás. A hozzájárulás formája a gyakorlatban sokféle lehet, megtéríthetik például a közösségi közlekedési viteldíjat, a munkáltató biztosíthatja akár saját, akár a szerződő fuvarozó szállítóeszközével a munkába szállítást, visszatérítheti az üzemanyag árát, ha a munkavállaló a saját járművét használja. Térítés esetén a munkavállaló szempontjából ez mindig adóköteles jövedelem, a munkáltató oldaláról pedig általában adóból levonható kiadás.

A **céges autó** népszerű alkalmazotti juttatás, ami jelentősen befolyásolja az autók értékesítését is. Csehországban 2018-ban a nyilvántartásba vett autók 72% -át olyan cégek vásárolták, amelyek év végén adócsökkentő tételként számoltak el járművet.

### Lengyelország<sup>1516171819</sup>

Lengyelországban a rendes munkaszerződéssel (nem megbízási szerződéssel) foglalkoztatott munkavállaló lakó és munkahelye nem egy településen van, akkor a **munkahelyre való utazási költség részben leírható a személyi jövedelemadóból**. A költségelszámolás és az adójóváírás a folyó hónapban történik az elszámolt költségek alapján. Ha a lakóhely és a munkahely más településen van, akkor átalány díjvisszatérítést jár adójóváírás formájában, amit nem a távolság alapján számolnak ki. Például, ha valaki néhány perces sétával jár dolgozni egy másik településre, akkor jár az átalány költségtérítés. Míg abban az esetben, ha valaki a lakóhelyén dolgozik és közösségi közlekedést használ, a távolságtól függetlenül nem jár az átalány. 2019-ben a leírható összeg maximuma 30,97 EUR volt havonta. Az általánosan levonható költség 24,78 EUR<sup>20</sup> Nem lehetséges adóvisszatérítés, ha a munkavállaló a saját autóját használja a munkahelyre való eljutásra és viseli az üzemanyagköltséget. Bár egyéb esetben nem kötelezi törvény a munkáltatót, de hozzájárulhat a munkavállaló munkahelyre való utazásának költségeihez. Ez a hozzájárulás a fizetés részeként adóköteles. A Munka törvénykönyve alapján a munkavállaló jogosult az utazási

<sup>15</sup> <https://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=2244504>

<sup>16</sup> [https://nowydworgdanski.praca.gov.pl/dla-bezrobotnych-i-poszukujacych-pracy/formy-wsparcia/zwrot-kosztow-przejazdu-i-zakwaterowania?p\\_p\\_id=175\\_INSTANCE\\_FXRYMU3jq9qT&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=pop up&p\\_p\\_mode=view&p\\_p\\_col\\_id=column-1&p\\_p\\_col\\_pos=1&p\\_p\\_col\\_count=2&\\_175\\_INSTANCE\\_FXRYMU3jq9qT\\_struts.action=%2F175%2Fview\\_content%2F175\\_INSTANCE\\_FXRYMU3jq9qT\\_assetEntryId=11173871&\\_175\\_INSTANCE\\_FXRYMU3jq9qT\\_viewMode=print&\\_175\\_INSTANCE\\_FXRYMU3jq9qT\\_type=content&\\_175\\_INSTANCE\\_FXRYMU3jq9qT\\_urlTitle=11173867-informacja-odnosnie-zwrotu-kosztow-dojazdu-do-pracy](https://nowydworgdanski.praca.gov.pl/dla-bezrobotnych-i-poszukujacych-pracy/formy-wsparcia/zwrot-kosztow-przejazdu-i-zakwaterowania?p_p_id=175_INSTANCE_FXRYMU3jq9qT&p_p_lifecycle=0&p_p_state=pop up&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=2&_175_INSTANCE_FXRYMU3jq9qT_struts.action=%2F175%2Fview_content%2F175_INSTANCE_FXRYMU3jq9qT_assetEntryId=11173871&_175_INSTANCE_FXRYMU3jq9qT_viewMode=print&_175_INSTANCE_FXRYMU3jq9qT_type=content&_175_INSTANCE_FXRYMU3jq9qT_urlTitle=11173867-informacja-odnosnie-zwrotu-kosztow-dojazdu-do-pracy)

<sup>19</sup> [https://www.praca.pl/poradniki/rynek-pracy/dojazd-do-pracy-zwrot-kosztow,rozliczenie-pit,czas-dojazdu,dodatek-paliwowowy\\_pr-2357.html](https://www.praca.pl/poradniki/rynek-pracy/dojazd-do-pracy-zwrot-kosztow,rozliczenie-pit,czas-dojazdu,dodatek-paliwowowy_pr-2357.html)

<sup>20</sup> 1 EUR = 4,49 PLN

költségek egy részének adójóváírás formájában való elszámolására akkor is, ha az állandó munkavégzés helyét ideiglenesen megváltoztatják vagy kiküldetésre megy.

**3. sz. melléklet a VFEJL/1-36/2022. sz. előterjesztéshez**

Határozat-tervezet

**Nyíregyháza Megyei Jogú Város**

**Közyűlésének**

**...../2022.(XII.01.) sz.**

**h a t á r o z a t a**

**Nyíregyháza város helyi közösségi közlekedés tarifarendszerének megújításáról**

**A Közgyűlés**

az előterjesztést megtárgyalta és a határozat 1. számú mellékletében szereplő díjtermékpalletta átalakítására és árazási logikájára vonatkozó javaslatokat **jóváhagyja**.

**Nyíregyháza, 2022. december 01.**

**Erről értesülnek:**

- 1./ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Címzetes Főjegyzője és a Polgármesteri Hivatal belső szervezeti egységeinek vezetői
- 2./ Volánbusz Zrt.



1. sz melléklet a ...../2022.(XII.01) számú határozathoz

Díjtermék neve 2023.01.01-től	Ár (Ft) 2023.01.01-től	Érvényességi szabály 2023.01.01-től	Különleges felhasználási szabály 2023.01.01-től
Eiővételeiben váltott menetjegy	350	A menetjegy azon a járaton érvényes, amelyiken azt felszálláskor érvényesítették.	
Menetjegy autóbuszvezetőnél váltva	450	Amennyiben azonos menetrendi mezőben szereplő megállókból egy másik megállóba történő utazáskor a végállomáson is át kell utazni (például körjáratoknál, hurokjáratoknál, betéréssel közlekedő járatoknál), az nem minősül visszafelé utazásnak. Új menetjegyet csak a felszállási megálló túlutazása esetén kell érvényesíteni.	A gyűjtőjeggyel egyszerre több személy is utazhat, ilyenkor az utazók számának megfelelő menetjegyet kell érvényesíteni.
10 db-os gyűjtőjegy	3 000		
Összvonalas 24 órás jegy	1 300	Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő időponttól ( dátum, óra, perc) számított 24 órán át korlátlan számú utazásra.	
Összvonalas 24 órás jegy szálláshelyek részére (később kerül bevezetésre)	1 000	Az utazás megkezdése előtt feltüntetett naptári napon korlátlan számú utazásra érvényes. Nyíregyháza MJV Önkormányzata által engedélyezett szálláshelyek részére vásárolható. Egyidejű minimum vásárlási mennyiség: 50 db. A terméket a szálláshely nem viszonteladóként, hanem szálláshelyhez kapcsolódó szolgáltatásként értékesíti / ingyen adja (beépítve a szállás árba).	
Összvonalas csoportos 24 órás jegy	3 900	Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő időponttól ( dátum, óra, perc) számított 24 órán át legfeljebb 5 fő részére korlátlan számú utazásra.	Az első utazás megkezdése előtt valamennyi utazó személy azonosítására alkalmas igazolvány száma feltüntetendő.
Összvonalas 72 órás jegy	2 500	Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő időponttól számított 72 órán át korlátlan számú utazásra.	
Heti (7 napos) bérlet	3 000	Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő nap 00:00-tól számított 7. napon 02:00-ig.	
Félhavi (15 napos) bérlet	5 000	Érvényes a jegyen jegyváltáskor megjelölt kezdő nap 00:00-tól számított 16. napon 02:00-ig.	
Összvonalas havibérlet / 30 napos bérlet	7 000	Havibérlet: A tárgy hónap 1-jén 0:00-tól a tárgyhónapot követő hónap 6-án 02:00-ig. 30 napos bérlet: Az érvényesség első napját követő hónap azonos napján 02:00-ig.	
Mennyiségi kedvezményes összvonalas havibérlet 50-99 db	6 650	Érvényes a tárgy hónap 1-jén 0:00-tól a tárgyhónapot követő hónap 6-án 02:00-ig. A bérlet előzetesen a Volánbusz Zrt.-vel kötött szerződés alapján váltható meg. A szerződésben szabályozott módon az ilyen módon kiszolgált bérleteket a munkáltató megjelölheti, felhasználása során saját szervezetéhez való tartozásának igazolásához kötheti. A visszatérítés nem megengedett, az érvényesség kezdete előtt fel nem használt igénnyel benyújtott bérletek következő hónapra történő beszámítási szabályait a felek szerződésben szabályozhatják.	
Mennyiségi kedvezményes összvonalas havibérlet 100-149 db	6 300		
Mennyiségi kedvezményes összvonalas havibérlet 150-199 db	5 950		
Mennyiségi kedvezményes összvonalas havibérlet 200 db. felett	5 600		
Családi kedvezményes havibérlet / 30 napos bérlet	6 300	Havibérlet: A tárgy hónap 1-jén 0:00-tól a tárgyhónapot követő hónap 6-án 02:00-ig. 30 napos bérlet: Az érvényesség első napját követő hónap azonos napján 02:00-ig.	Tanuló bérlettel egyidejűleg (6 éven aluli gyermek esetében óvoda, bölcsőde által kiállított igazolás felmutatásával), a megváltott tanuló bérlet (6 éven aluli gyermek esetében óvoda, bölcsőde által kiállított igazolás) tulajdonosával azonos lakcímen élő leendő gyermek személy vásárolhatja. A kedvezményre való jogosultság vásárláskor igazolandó. Tanuló bérlet esetében tanuló bérletként csak egy bérletszervény, a tanuló bérlet megvásárlásával egyidejűleg váltható.
Összvonalas tanuló havibérlet / 30 napos bérlet	2 800		
Összvonalas nyugdíjas havibérlet / 30 napos bérlet	2 800		
Kisgyermekes 30 napos bérlet	2 800	30 napos bérlet: Az érvényesség első napját követő hónap azonos napján 02:00-ig.	A gyermekkonozási támogatásra (GYES, GYET) jogosító igazolás felmutatásával együtt érvényes. A bérletszervényen az igazolás száma feltüntetendő.
Kiegészítő műszakos havibérlet	2 800	Érvényes a 90-től 99-ig számozott autóbuszvonalakon korlátlan számú utazásra a Volánbusz Zrt., Trans-Tour Kft. vagy a MÁV-START Zrt. által kiadott azonos hónapra szóló havi bérletszervénnyel együtt, melynek kiindulási vagy célállomása Nyíregyháza. A helyközi bérlet a vásárláskor bemutatandó. A vásárlás és az utazás során is rendelkeznie kell az utasnak érvényes helyközi bérlettel. A helyközi és a kiegészítő bérleten feltüntetett igazolványszámnak meg kell egyeznie.	
Mennyiségi kedvezményes kiegészítő műszakos havibérlet 50-99 db	2 650	Érvényes a 90-től 99-ig számozott autóbuszvonalakon korlátlan számú utazásra a Volánbusz Zrt., Trans-Tour Kft. vagy a MÁV-START Zrt. által kiadott azonos hónapra szóló havi bérletszervénnyel együtt, melynek kiindulási vagy célállomása Nyíregyháza. A vásárlás és az utazás során is rendelkeznie kell az utasnak érvényes helyközi bérlettel. A helyközi és a kiegészítő bérleten feltüntetett igazolványszámnak meg kell egyeznie. A bérlet előzetesen a Volánbusz Zrt.-vel kötött szerződés alapján váltható meg. A szerződésben szabályozott módon az ilyen módon kiszolgált bérleteket a munkáltató megjelölheti, felhasználása során saját szervezetéhez való tartozásának igazolásához kötheti. A visszatérítés nem megengedett, az érvényesség kezdete előtt fel nem használt igénnyel benyújtott bérletek következő hónapra történő beszámítási szabályait a felek szerződésben szabályozhatják.	
Mennyiségi kedvezményes kiegészítő műszakos havibérlet 100-149 db	2 520		
Mennyiségi kedvezményes kiegészítő műszakos havibérlet 150-199 db	2 380		
Mennyiségi kedvezményes kiegészítő műszakos havibérlet 200 db felett	2 240		
Összvonalas 100 napos bérlet	21 000		
Összvonalas tanuló 100 napos bérlet	8 400	Az érvényesség első napját követő 100. nap 02:00 óráig. Csak az érvényesség kezdete előtt téríthető vissza.	
Összvonalas nyugdíjas 100 napos bérlet	8 400		
Összvonalas 365 napos bérlet	73 500		
Összvonalas tanuló 365 napos bérlet	29 400	Az érvényesség első napját követő év azonos napján 02:00-ig. Csak az érvényesség kezdete előtt téríthető vissza.	
Összvonalas nyugdíjas 365 napos bérlet	29 400		

Pótdíjak:

Pótdíjazás oka	Díj (Ft)	megjegyzés
Jármű beszenyezése, utazási feltételek megsértésével kézipoggyászként nem szállítható tárgy autóbuszba történő bevitelle	5 000	
Jegy, vagy érvényes utazási igazolvány nélküli utazás, a bérleten nincs tényleg felülírt az igazolvány száma, kutyát érvényes vonaljegy nélkül szállít	8 000	
Készenléti díj 30 napon túli kiegyenlítés esetén további	16 000	
Bérlet, kedvezményre jogosító igazolvány utólagos bemutatása	1 500	5 munkanapon belül a Szolgáltató által kijelölt értékesítési helyeken.

Egyéb díjak:

Kezelési költség visszatérítés esetén	díjtermék árának 20%-a, de legfeljebb: 1 000 Ft	Szolgáltató az érvényesség kezdete előtt visszatérítésre benyújtott többszöri utazásra szóló díjtermékeket kezelési költség levonásával visszatéríti. Az elővételeiben váltott menetjegy, autóbuszon váltott menetjegy, gyűjtőjegy, mennyiségi kedvezményre vásárolható bérlet nem visszatéríthető.
---------------------------------------	---	--