

## KERÉKPÁRRAL MUNKÁBA

*Az Infojegyzet bemutatja a munkába történő kerékpáros közlekedés jellemzőit és ösztönzőit annak kapcsán, hogy a Kormány [1377/2020. \(VII. 10.\)](#) számú határozatában támogatja annak fejlesztését, a „Kerékpározás éve” program keretein belül.*

### A munkába történő kerékpáros közlekedés előnyei

- Kedvező élettani-egészségügyi hatások: pl. csökken a cukorbetegség és az érrendszeri betegségek kialakulásának veszélye, segíti az ideális testsúly elérését, erősíti a fizikális és mentális állapotot.
- Az egész évben kerékpárral ingázó munkavállalók harmadával kevesebb betegnapot vesznek ki az autóval közlekedőkhöz képest.
- A közlekedési dugók és a környezeti terhelés (zaj- és légszennyezés) csökkentése.
- Költségmegtakarítás az infrastruktúrában: a kerékpárok kevesebb helyet és kevésbé összetett infrastruktúrát igényelnek. A kerékpártárolók telepítési és karbantartási költségei jóval alacsonyabbak, mint a gépjármű-parkolóhelyeké.
- Azoknak is alternatívát jelent, akik más módon nem képesek megoldani a munkába járást: akik nem rendelkeznek jogosítvánnyal, gépjárművel, vagy nincs tömegközlekedési hozzáférésük.
- Externális költségei alacsonyak (csak a sérülés), szemben a gépjárművekkel (légszennyezés, zaj, dugók, sérüléssel járó balesetek).
- A kereskedelemben és a szolgáltatásban új munkahelyeket hoz létre.
- Közvetve hozzájárul a kerékpáros turizmus fejlődéséhez is.

### Gátló tényezők

- A kerékpározás legfőbb akadálya a biztonságérzet hiánya.
- A gyenge infrastruktúra, amely közvetlenül is felelős a balesetekért.
- A kerékpár tárolók hiánya.
- Gyenge intermodalitás (a különböző közlekedési módok összekapcsolása).
- Az időjárásnak való kitettség.

([KPMG, The Promotion of Cycling](#), [CFE-certification](#), [Promoting cycling](#), [EU Cycling Strategy](#), [Pape, 2015](#))

### EURÓPAI UNIÓS ÁLLÁSPONT

Az Európai Unió támogatja a kerékpárhasználat növelését és népszerűsítését a városi mobilitás problémáinak megoldásában ([Fehér könyv](#), [COM/2013/0913 final](#), [Declaration 2015](#), [2017/C 088/10](#)).

- A Covid-19 járvány alatt a távolságtartás miatt megnövekedett a kerékpáros közlekedés súlya. A világ számos nagyvárosában különböző intézkedéseket hoztak a kerékpáros közlekedés ösztönzésére és támogatására. A kerékpárokból is globális szinten hiány alakult ki a kereslet robbanásszerű növekedése miatt ([G7 2020](#), [Qubit 2020](#), [Index 2020](#)).
- Számítások szerint 2018-ban közlekedési dugók összes költsége meghaladta az Európai Unióban az évi 240 milliárd eurót, vagyis az EU GDP-jének majd 2%-át.
- A kerékpár-használók évente átlagosan legalább 1,3 nappal kevesebb betegszabadságot vesznek ki, mint nem kerékpározó munkatársaik.
- Magyarországon 2020-ban egy felmérés szerint az aktív kerékpárhasználók 33%-a munkába járásra is használja a kerékpárt ([MK 2020](#)).
- Magyarországon a kerékpáros munkába járás pénzügyi ösztönzését ötször annyian támogatják, mint ellenzik. Legnagyobb a támogatottsága a megyeszékhelyen, legkevesebb a fővárosban.
- A munkaerőpiacon aktívak 29 százalékának kerékpárral való munkába járását támogatta a munkahelye valamilyen formában (pl. biztonságos kerékpártároló, öltöző, zuhanyzó).

## Az Európai Unió Kerékpáros Stratégiája

A [stratégia](#) (2017) szerint a nemzeti adórendszereket meg kell reformálni a munkahelyre történő kerékpározás ösztönzéséhez:

- **Adókedvezmények a vállalatoknak** a kerékpáros infrastruktúra (pl. tárolók, zuhanyozók) kialakításához, valamint a **munkáltatók útján a munkavállalók számára, kerékpárok vásárlásához**.
- **Adómentes kilométer-visszatérítés** bevezetése: a visszatérítés összegének elég magasnak kell lennie ahhoz, hogy valódi ösztönzést nyújtson, és ideális esetben magasabb legyen rövidebb távolságokra, mivel ez jelenti a legnagyobb lehetőséget a modális váltás szempontjából.
- **Csökkentett hozzáadottérték-adó (héta, Magyarországon: áfa) kulcsok alkalmazása** a tagállamokban a kerékpárok vásárlásához és javításához, amely a kiváló minőségű, tartósabb kerékpárok számának növekedéséhez vezethet. Jelenleg 8 uniós ország biztosít [kedvezményes áfát](#) a kerékpárszer-vételhez.
- A monetáris ösztönzők különösen akkor hatékonyak, ha egyidejűleg **megszüntetik az autós közlekedés** (pl. céges autóhasználat) támogatását.
- A **dugódíjakból** származó bevételek lehetőséget biztosítanak a kerékpáros és a tömegközlekedés fejlesztéséhez.
- Az **üzemanyag-árakba** az externális költségek is be kell építeni.

## Kerékpárosbarát munkahelyek

Az [Európai Kerékpáros Szövetség](#) és az Unió gyakorlati [ajánlásokat](#) is kidolgozott a [kerékpáros barát munkahelyek](#) kialakítása számára:

- kedvezményes árú vállalati kerékpárok biztosítása az alkalmazottak számára;
- kerékpárok és felszerelések beszerzésének támogatása;
- munkavállalói árkedvezmény biztosítása kerékpárszaküzletekben;
- a karbantartás támogatása, vagy megtérítése; időszakos átvizsgálások, (fék, világítás), kisebb javítások elvégzése helyben;

- karbantartási lehetőségek megteremtése: szervízbox, kis műhely kialakítása, szolgáltatási szerződés egy helyi kereskedővel;
- zárt kerékpárparkolók bérlése a tömegközlekedési állomásokon;
- a tömegközlekedés és a kerékpár együttes használatának, a Park & Bike támogatása;
- bérelhető speciális kerékpárok biztosítása (cargo, tandem, pótkocsi);
- jutalmazási rendszer a nem autóval ingázóknak;
- megfelelő számú biztonságos kerékpártároló kialakítása (min. 1 kerékpár/5 alkalmazott), amely közelebb van a bejáratához, mint a gépjárműparkoló;
- öltöző, zuhanyzó kialakítása, kisebb zárható szekrények biztosítása, esetleg szárító helyiség, mosógép;
- parkolási tilalom, fizetős parkolás;
- céges autók számának csökkentése, ill. kedvezményes használatának megszüntetése.

## EURÓPAI TÁMOGATÁSI GYAKORLATOK

Számos országban monetáris ösztönzőkkel támogatják a **munkáltató kerékpárvasárlását**, illetve azok **munkavállalói kedvezményes vagy ingyenes használatát** (pl. [Ausztria](#); [GB](#): kölcsönzési rendszeren keresztül, vételi opcióval). [Belgiumban](#) a vállalati kerékpár költségeinek 120%-a, 2021-től 100%-a levonható a munkáltató adózás előtti eredményéből. A költségek magukba foglalják a kerékpár és a szükséges felszerelés vásárlását, javítását, a tárolók, öltözők, zuhanyzók létrehozását és javítását is. [Hollandiában](#) a vállalati kerékpárt magáncélokra használóknak minden évben hozzá kell adniuk adóköteles jövedelmükhöz kerékpárjuk ajánlott kiskereskedelmi árának 7%-át ([KPMG](#)).

[Írországbán](#) a munkaadó által biztosított kerékpárok esetében az alkalmazott részletekben törleszti a költségeket, de mentesül több adótétel megfizetésétől. Így pl. egy legmagasabb adókulcsot fizető alkalmazott, akár egy új kerékpár és felszerelés költségének 51%-át is megtakaríthatja. Az adómentesség felső határa 1250 €.

A köztisztviselőknek, közalkalmazottaknak, tanároknak a kerékpárokat és felszereléseket a kormányzati beszerzési hivatal által jóváhagyott beszállítók listájáról kell beszerezniük ebben a rendszerben. A munkavállaló négyévente egyszer veheti igénybe a támogatást. Adókedvezményeket biztosítanak az irodaépületek zuhanyzóinak és kerékpártárolóinak kialakításához is (ECPRD).

[Finnországban](#) egy törvényjavaslat szerint a vállalati kerékpár árával csökkenteni lehet a munkáltatói szja-fizetési kötelezettséget. Az adókedvezmény felső határa 1200 €, tömegközlekedéssel kombinálva max. 3400 €.

Gyakori, hogy a kerékpárral ingázók **adómentes kilométeralapú támogatás**ban részesülnek általában a munka- és lakóhely közötti legrövidebb távolság alapján. ([Belgium](#): 0,22 €/km; [Dánia](#): 1,99 DKK/km – de csak 12 km-nél távolabbról ingázóknak; [Hollandia](#): 0,19 €/km, [GB](#): 0,24 €/km). [Németországban](#) ez közlekedési módtól függetlenül 0,30 €/km, de évi 4 500 € költség felett csak gépkocsikra érvényes.

Egyes országokban **adólevonást** lehet érvényesíteni ([Finnország](#): 85 €/év, Svédország 350 SEK/év amennyiben az adózó éves költsége meghaladja a 11 000 SEK-ot), vagy a munkáltató hozzájárul a **kerékpárral kapcsolatos költségekhez** bizonyos összeghatárig (Franciaország: max. 400 €/év) (ECPRD).

Portugáliában 2020-ban parlamenti határozat szorgalmazza a kerékpárbeszerzés és -javítás, valamint a kerékpáros ingázás támogatását (ECPRD).

A **kerékpár vásárlás** (időszakos) állami/önkormányzati **támogatása** is gyakori forma. Bukarest 2017–18-ban 500 lej értékű utalvánnyal támogatta a kerékpárvásárlást. Franciaország pénzügyi segítséget nyújt a kerékpárok javításához, felújításához, valamint kerékpáros oktatáshoz 2020. máj. 11. és dec. 31. között max. 50 € értékig. A rendelkezésre álló keretösszeg 80 millió €. Luxemburgban magánszemélyek új kerékpár vagy pedelec vásárlásakor az áfa nélküli költségek legfeljebb 50%-át (típustól függő összeghatárral) igényelhetik 5 évente. Olaszországban az 50 ezer fő feletti regionális vagy tartományi fővárosok, illetve nagyvárosok felnőtt lakosai egyszeri mobilitási utalványra pályázhatnak, amelyet 2020. máj. 4. és dec. 31. között

lehet felhasználni pl. (e-)kerékpárok vásárlására. Az utalvány a költségek 60%-át fedezheti, legfeljebb 500 € összegig. Portugáliában 2020-ban a nem sportcélú kerékpárok vásárlását támogatják típustól függően akár az ár 50%-ig, de legfeljebb 350 €-ig (ECPRD).

Az olasz [Bari](#) városában 2019-ben egy 4 hónapos kísérletben 0,20 €/km támogatást kaptak a kerékpárral munkába járók, plusz 0,04 €-t minden egyéb kilométerért. Egy fő max. havi 25 €-t kaphatott, de minden hónapban az első tíz helyezettet plusz 50 euróval jutalmazták. Támogatták új kerékpár vásárlását is: 150 € a hagyományos, 250 € e-bike-ok esetén.

Több országban is a **vállalatok** – önkéntes alapon – öltözők, tárolók létesítésével támogatják a munkavállalói kerékpárhasználatot.

#### MAGYARORSZÁGI HELYZET

Az [1377/2020. \(VII. 10.\) Korm. határozat](#) által rögzített „**Kerékpározás éve**” program többek között a következő elemeket tartalmazza:

- a kerékpárral munkába járás pénzügyi ösztönző rendszerének kidolgozása;
- kerékpártárolók és parkolók kialakításának szabályozása, kerékpártároló-kialakítási program;
- irodai munkahelyeken öltöző és zuhanyzó helyiségek kialakításának szabályozása;
- munkába járás és munkaidőn belüli ügyintézés céljára e-kerékpárok beszerzését támogató rendszer kidolgozása;

2016-ban már felmerült a kerékpáros munkába járás **támogatása** (pl. kedvezményes kerékpárvasárlás, kedvezményes BUBI-bérlet), de végül ez nem valósult meg.

2016-tól pl. [Óbuda önkormányzata](#) külön juttatás formájában támogatja a kerékpárral munkába járó, hivatali, intézményi és gazdasági társaságainak dolgozóit, amelynek keretében jelenleg munkanaponként bruttó 600, de egy hónapban max. bruttó 12 ezer Ft összegű juttatást kaphatnak. Az önkormányzat flottájában több tucat kerékpár található.

A hivatal kerékpárok karbantartásával, tisztálkodási és átöltözési lehetőséggel, kerékpár

kiegészítők felajánlásával is támogatja a dolgozóit (Közérdekű adatigénylés, 2020).

A Magyar Kerékpárosklub az Aktív Magyarországért felelős kormánybiztossággal együttműködve készítetett egy [tanulmányt](#) a hazai kerékpáros ingázás ösztönzéséről. A tanulmány az **adómentes fix kilométerdíj** (15–45 Ft/km) **bevezetését**, illetve (belga gyakorlat alapján) a **vállalati kerékpár biztosításának támogatását** tartja a leghatékonyabb eszköznek. Ezen kívül az **e-kerékpárok vásárlását** is államilag támogatná (KPMG).

2020 októberében a [kormány támogatási programot](#) hirdetett meg munkába járók számára **elektromos kerékpárok vásárlására**. Novemberi [kormányzati bejelentés](#) szerint megkezdtek az egyeztetéseket a vállalati kerékpárflották támogatásáról.

Az [1995. évi CXVII. törvény](#) alapján, illetve a [39/2010. \(II. 26.\) Korm. rendelet](#) szerint [költésértéítés](#) címén a munkában töltött napokra a munkahely és a lakó- vagy tartózkodási hely között szja-mentesen 15 Ft/km adható; ennek

60 százaléka (9 Ft) kötelezően, a fennmaradó összeg mérlegelés alapján jár. A közösségi közlekedés költségének megtérítése helyett a közigazgatási határon belüli munkába járásért jelenleg a munkáltató költségétérítést adhat, ha

- a munkavállaló lakó- vagy tartózkodási, valamint a munkavégzés helye között nincs közösségi közlekedés,
- súlyos fogyatékosága miatt nem képes közösségi közlekedést igénybe venni,
- a munkavállalónak bölcsődei ellátást igénybe vevő vagy tíz év alatti, köznevelési intézményben tanuló gyermeke van.

A költségtérítés kerékpárral közlekedőnek is jár.

A [253/1997. \(XII. 20.\) Korm. rendelet 7. sz.](#) melléklete tartalmazza az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, minimálisan elhelyezendő kerékpártárolók számát, többek között munkahelyek esetében.

#### Források:

- [The Promotion of Cycling](#). European Parliament, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, 2010.
- [Fehér Könyv](#). Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011.
- A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé. [COM/2013/0913 final](#)
- [Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode](#). Informal meeting of EU ministers for Transport Luxembourg, October 7th, 2015.
- Pape, Marketa: [Cycling mobility in the EU](#), European Parliamentary Research Service, 2015.  
A Régiók Európai Bizottsága véleménye – Az EU kerékpározásra vonatkozó ütemterve [2017/C 088/10](#)
- [EU Cycling Strategy](#). Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030. 2017.
- Kerékpárral munkába járás pénzügyi ösztönző rendszerének kidolgozásához szükséges tanulmány, [KPMG](#), 2020.
- [ECPRD](#) (European Center for Parliamentary Research and Documentation): A Parlamenti Kutatás és Dokumentáció Európai Központján keresztül a társintézményektől (parlamenti kutatószolgálatok) kapott információk