

A hazai személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó kedvezményrendszer modernizációs lehetőségei

Cél a személyszállítási közszolgáltatások keretében megvalósuló utazásokhoz kapcsolódó kedvezményrendszer felülvizsgálata. Ennek keretében áttekintik a hatályos kedvezményrendszert, ezen belül is a kedvezménykulcsokat és a kedvezményeket biztosító jogcímeket. A cikk szerzői törekednek annak feltárása, hogy milyen módosítások válhatnak szükségessé a hatályos kedvezményrendszerben ahhoz, hogy az hatékonyabban működjön. Megfontolandók azok a javaslatok, amelyek arra fókuszálnak, hogy valóban a rászorult társadalmi rétegek részesüljenek a kedvezményekben.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2023.4.2>

Dr. Szeri István – Dancz Ákos Gyula

VPE Kft.

e-mail: szeri.istvan@kti.hu, akos.dancz@kti.hu

1. BEVEZETÉS

Magyarországon a közlekedési közszolgáltatási utazásokhoz kapcsolódó kedvezményrendszer elavult - állítják egyes szolgáltatók és utasképviselők. A közforgalmú közlekedésben tradicionális jelleggel alkalmazott utazási kedvezmények jellemzően szociálpolitikai eredetűek, ezért a népesség jelentős része számára rendkívül kedvezővé teszik a szolgáltatás igénybevételét. Az állam által meghatározott, különböző mértékű és irányultságú kedvezmények a társadalom széles körét érintik, amelynek racionalizálása vélhetően csak jelentős társadalmi konfliktusok árán valósítható meg.

A közforgalmú közlekedés versenyképességének megtartása érdekében a lakosságot a szolgáltatás színvonalának növelésével, de az utas által megfizethető áron kell ezen eszközök használatának irányába terelni úgy, hogy mindez még a szolgáltatók és az ellátásért felelősök részéről finanszírozható maradjon [10].

A közlekedési közszolgáltatások biztosítása nagymértékű ráfordításokat igényel. A gazdaságilag is fenntartható közlekedési rendszerek kialakítását jelentősen megnehezíti a 2022 eleje óta tartó energia- és üzemanyagárak ugrásszerű növekedése, ami drasztikusan megnövelte az ágazat egészének működési költségét. A 2023. május 1-jétől bevezetett

új vármegye- és országbérlet-konstrukció révén az elmúlt három évtized legjelentősebb díjszabási fejlesztését hajtották végre a hazai helyközi közforgalmú szolgáltatók. Ez azonban várhatóan többletfinanszírozást igényel a szolgáltatás minőségének fenntartása mellett. Mindemelllett olyan globális trendek is érzetetik hatásukat, mint az urbanizáció. A világ városi népessége az 1970-es években 30%, 2014-ben már elérte az 54%-ot és az előzetes becslések alapján 2050-re megközelítheti a 70-75%-ot [6]. A városi lakosság arányának ugrásszerű növekedésével a közforgalmú közlekedés szerepének folyamatos felértékelődése várható. Megállapítható, hogy a közszolgáltatási feladatok hatékony finanszírozását számos tényező befolyásolja, ezért a hazai közszolgáltatásként ellátott közforgalmú közlekedés tekintetében is megérett a szociálpolitikai menetdíj-támogatási rendszer (Szmt.) felülvizsgálata.

Elvi szinten ugyan konszenzus mutatkozik abban, hogy a szociálisan hátrányos helyzetben lévő állampolgárok ne szenvedjenek érdeksérelmet az Szmt. rendszer tekintetében. Azonban a kedvezményt biztosító jogcímek és alkalmazott kedvezménykulcsok egyszerűsítésének és racionalizálásának kérdése szakmai szinten évek óta jelen van. Szükséges tehát annak feltárása, hogy meg kell-e változtatni az utazásokhoz kötődő szociális kedvezményeket, illetve hogy azokat hatékonyabbá és életszerűbbé lehet-e tenni? E kérdések megválaszolása érdekében szükséges a társadalmi kedvezmények, de különösen a hazai közlekedési kedvezményrendszer jelenlegi helyzetének átvizsgálása.

2. BETEKINTÉS A HAZAI KEDVEZMÉNYRENDSZERBE

Jogcímét tekintve a közlekedéshez kapcsolódó Szmt. támogatásnak minősül. A támogatás az Áht. értelmező rendelkezésének értelmében „Az államháztartás központi vagy önkormányzati alrendszeréből, bármilyen formában, ellenérték nélkül nyújtott juttatás.” A kiindulópont az, hogy a támogatást nyújtó úgy dönt, hogy valamely tevékenységet vagy cél megvalósítást finanszírozni

kíván. A finanszírozás általánosságban nem más, mint pénzügyi eszközöknek az érintett jogalany tevékenységei támogatása érdekében való, külön ellenszolgáltatás nélküli átruházása [7]. A támogatásoknak különböző céljai lehetnek: nyújthatók vállalkozási célokra (mezőgazdasági támogatások, gazdaságfejlesztés), foglalkoztatási, munkaügyi célokra (oktatás, képzés, különös foglalkoztatási formák támogatása), területfejlesztésre, környezetvédelemre, oktatási, tudományos, kulturális, illetve szociális célok megvalósítására [5]. Az Szmt. -t tehát vállalkozási célokra juttatják a közszolgáltatásként ellátott kedvezményes viteldíjak ellentételezésére. A szolgáltatók az adóhatóságtól menetdíj-támogatás jogcímén igénylik, hiszen vannak olyan személyek, akik jogalkotói döntés okán kedvezményrel vagy éppen térítésmentesen utazhatnak, így e kezdeményeket ellentételezni kell a szolgáltatók részére [7].

A jelenlegi hazai közlekedési kedvezményrendszerrel általánosságban elmondható, hogy közlekedési eszköztől független, azaz a kedvezmény mértéke elsősorban a jogcím függvénye. Kivételt képeznek ez alól a jogszabályban rendezett vasúti dolgozóknak és családtagjaiknak nyújtott kedvezmények, amelyek kizárólag menetrend szerinti vasúti személyszállítási szolgáltatások esetén vehetők igénybe. Eltérés mutatkozik továbbá a helyi és helyközi közszolgáltatások kedvezményrendszerében. Míg a helyközi közlekedésben a kedvezmények köre a jegy- és bérletvásárlásra egyaránt kiterjed, a helyi közlekedésben a kedvezmények csak bérlet vásárlása esetén érvényesíthetők. A közlekedési közszolgáltatók az állam által biztosított kedvezmények kompenzálására Szmt. jogcímén ellentételezést kapnak [2].

Általában a társadalmi kedvezmények a népesség legszélesebb körének szólnak. Azok az előnyök sorolhatók ide, amelyeket a közhatalmi szervek (állam, tartomány, régió, települési önkormányzatok) azért biztosítanak az állampolgároknak, hogy javítsák életkörülményeiket és növeljék jólétüket. A társadalmi kedvezmények célja az is, hogy a társadalmi igazságosság jegyében biztosítsák az

alapvető szükségletek kielégítését, valamint egyenlő esélyeket teremtsenek a gazdasági növekedés és a társadalmi stabilitás elérése érdekében.

2.1. A kedvezményrendszer és a társadalmi igazságosság kapcsolata

A társadalmi igazságossági elméletek tekintetében számos kutató jelentős megállapításokat tett. A Nobel-díjas Amartya Sen véleménye szerint a társadalmi igazságosság vizsgálatával „a cél annak megítélése, hogy miként csökkenthető az igazságtalanság és hogyan mozgatható elő az igazságosság ahelyett, hogy az a tökéletesen igazságos társadalmak jellemzésére törekedne” [8]. Az igazságossági elméleteknek két nagy csoportja különböztethető meg. A transzcendentális institucionalizmus az elterjedtebb, ami azt vizsgálja, hogy milyen a tökéletesen igazságos világ (szabályok és intézményrendszerek) felépítése. Ezzel szemben Sen azt állítja, hogy nem kell a lehető legigazságosabb világ szabályait ismerni ahhoz, hogy képesek legyünk különbséget tenni jó és rossz között.

Ez a komparatív megközelítés amellet érvel, hogy az igazságosság előmozdítása érdekében se nem elegendő, se nem szükséges kizárólag az intézmények és szabályok fontosságára hagyatkozni. A fókuszban valamilyen fennálló igazságtalanság felismerése és megszüntetése áll, és ezáltal egy lépéssel közelebb kerülhetünk a társadalmilag igazságosabb világ felé [4]. Jelen tanulmány Amartya Sen komparatív felfogását szem előtt tartva közelíti meg a hazai kedvezményrendszer helyzetképét, átalakításának lehetőségeit.

2.2. Helyzetkép a hazai szociálpolitikai menetdíj-támogatásról

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (Sztv.) 33. pontja szerint szociálpolitikai menetdíj-támogatás: személyszállítási közszolgáltatások keretében megvalósuló utazásokhoz az állam által jogszabályban biztosított utazási kedvezmények ellentételezéséhez nyújtott támogatás; Magyarországon a közszolgáltatásként ellá-

tott közforgalmú közlekedési szolgáltatásokat számos utazói csoport a teljes árú menetdíjnál (menetjegy és utazási bérlet) alacsonyabb, kedvezményes díj fizetése mellett veheti igénybe. Mind a kedvezmények, mind a kedvezményt előíró által a kedvezményt nyújtó szolgáltató részére biztosított ellentételezés szabályozása rendkívül összetett, amit bizonyít, hogy sok jogszabály foglalkozik a kérdéssel ú.m.:

- a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény
- a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 85/2007. (IV. 25.) Korm. rendelet
- a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló 121/2012. (VI. 26.) Korm. rendelet
- a szomszédos államokban élő magyarokról szóló 2001. évi LXII. törvény
- a szomszédos államokban élő magyarokról szóló 2001. évi LXII. törvény hatálya alá tartozó személyek diákkezdményeiről szóló 319/2001. (XII. 29.) Korm. rendelet
- a hadigondozásról szóló 1994. évi XLV. törvény
- az egyes vasúti utazási kedvezményekről szóló 57/2009. (X. 20.) KHEM rendelet
- az állami vezetői juttatásokról szóló 275/2015. (IX. 21.) Korm. rendelet
- a szociálpolitikai menetdíj-támogatást nem tartalmazó, adómentes közlekedési kedvezményekről szóló 498/2013. (XII. 29.) Korm. rendelet
- az oktatási igazolványokról szóló 362/2011. (XII. 30.) Korm. rendelet
- a munkába járással kapcsolatos utazási költségterítésről szóló 39/2010. (II. 26.) Korm. rendelet
- a közforgalmi személyszállítási utazási kedvezmények igénybevételéről és nyilvántartásáról szóló 72/2007. (HK 13.) HM utasítás
- a szomszédos államokban élő magyarokról szóló 2001. évi LXII. törvény pedagógusokat és oktatókat érintő rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 206/2003. (XII. 10.) Korm. rendelet

- a szomszédos államokban élő magyarokról szóló 2001. évi LXII. törvény hatálya alá tartozó személyek igazolványának tartalmi és formai követelményeiről szóló 33/2010. (XII. 31.) KIM rendelet
- a családok támogatásáról szóló 1998. évi LXXXIV. törvény végrehajtásáról szóló 223/1998. (XII. 30.) Korm. rendelet
- a súlyos fogyatékoság minősítésének és felülvizsgálatának, valamint a fogyatékosági támogatás folyósításának szabályairól szóló 141/2000. (VIII. 9.) Korm. rendelet
- a menedéjogról szóló 2007. évi LXXX. törvény végrehajtásáról szóló 301/2007. (XI. 9.) Korm. rendelet.

A kedvezményrendszert szabályozó legfontosabb **85/2007. (IV. 25.) Korm. rendelet** szerint a belföldi menetrend szerinti közszolgáltatásként ellátott közforgalmú közlekedésben utazókat **55 jogcímen három kedvezménykulcs** (50%, 90% és 100%) alkalmazásával illetik meg utazási kedvezmények. A jogalkotó számos **szempont szerint csoportosítja** a kedvezmények körét: életkor; tanulói és hallgatói jogviszony alapján; ellátottak utazási utalványával igénybe vehető kedvezmények; állást keresőket; menekülteket vagy oltalmazottakat; alkalmazásban állókat, fogyatékos személyeket megillető kedvezmények, valamint a csoportos utazási kedvezmények stb. [1].

A kedvezmények nyújtása – a szolgáltatók által munkavállalóiknak és egyes hozzátartozóiknak nyújtott kedvezmények kivételével – jogszabályi felhatalmazások alapján történik. A biztosított kedvezmények szolgáltatói bevételekiesés ellentételezése okán az Sztv. a személyszállítási közszolgáltatások keretében megvalósuló utazásokhoz az állam által jogszabályban biztosított utazási kedvezmények ellentételezéséhez nyújt támogatást. A törvény kimondja, hogy az utazási kedvezmények mértékének meghatározása a bevételekiesés szociálpolitikai menetdíj-támogatással történő ellentételezése a Központi Költségvetés feladata. Mindezek alapján – és a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételeének szabályairól szóló **121/2012. (VI. 26.) Korm. rendeletben lefektetett sza-**

bályok szerint– a szociálpolitikai menetdíj-kedvezmény minden olyan személyszállítási közszolgáltatások keretében megvalósuló utazáshoz rendelt utazási kedvezmény, amelyet egyrészt az állam jogszabályban biztosít, másrészt a közlekedési szolgáltató a tárgyi utazási kedvezmények ellentételezéseként a támogatás megállapítására, bevallására és elszámolására alkalmas nyilvántartás benyújtása mellett támogatást – költségvetési forrást – vehet igénybe, a Nemzeti Adó és Vámhivaltól, mint adóhatóságtól.

2.3. Nemzetközi kitekintés

A közlekedési utazási kedvezmények tehát lehetővé teszik az egyes utazó állampolgárok és csoportok számára, hogy alacsonyabb áron vegyék igénybe a közforgalmú közlekedési közszolgáltatásokat, így csökkentve az utazási költségeiket. Az ilyen kedvezmények szintje és típusa azonban országonként, vagy akár régiók és városok között is jelentősen eltérhet:

- Az Egyesült Királyságban a köz- és felsőoktatásban résztvevő diákok kedvezményes áron vásárolhatnak bérleteket a vasúti és autóbuszjáratokra, és a nyugdíjasok is jogosultak a utazási kedvezményekre. Ingyenes hozzáférés is biztosított London mellett egyes nagyvárosokban, amennyiben a szociális feltételeknek megfelelnek.
- Németországban a nyugdíjasok és a fogyatékkal élők jelentős kedvezményeket kapnak a közösségi közlekedés használatkor az egész szövetségi államban, míg a diákok csak egyes tartományokban, ill. régiókban jogosultak az utazási kedvezményekre.
- Japánban egyes városokban és régiókban a nyugdíjasok és a fogyatékkal élők utazási kedvezményeket kapnak egyes vasúti és buszjáratok használatkor, míg a diákok kedvezményei régióként jelentősen eltérnek.
- Az Amerikai Egyesült Államokban az alap- és középfokú oktatásban résztvevők, ill. a főiskolai hallgatók és az egyetemisták utazási kedvezményeket kapnak a helyi és távolsági autóbuszok, a metrók

és a vasúti járatok használatakor, azonban nincsenek egységes utazási kedvezmények az egész szövetségi államban.

- Magyarországon az idősek (65 éves kor felett) ingyenesen utaznak. A nyugdíjasok a helyközi közlekedésben számában korlátozott, míg a helyi közlekedésben korlátlan kedvezményekre jogosultak. A legnagyobb kedvezmény a köz- és felsőoktatásban résztvevő diákokhoz köthető, ugyanis jelentős kedvezményeket kapnak a közszolgáltatást ellátó közlekedési eszközökön.

3. A KUTATÁS MÓDSZERTANA

A kutatás célja megvizsgálni, hogy miként racionalizálható a hazai szinten alkalmazott kedvezményrendszer, valamint igyekszik feltárni, hogy milyen változtatások szükségesek ahhoz, hogy valóban a rászorult, szociálisan hátrányos rétegek részesüljenek előnyben. A 2022. november – 2023. április között végzett kutatás a hazai kedvezményrendszer tekintetében mértékadó szereplők véleményét vizsgálja. Az adatgyűjtés 2023 áprilisában kvantitatív módon zajlott, kérdőíves megkérdezések segítségével vette górcső alá az egyes szereplők véleményeit.

A megfogalmazott kérdéslista 25 kérdést tartalmazott a hazai személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó kedvezményrendszer vonatkozásában. Felmerültek a jelenlegi kedvezményrendszer szerkezetére, szűkítésére és bővítésére vonatkozó kérdések, vizsgáltuk a válaszadók véleményét a szociálisan rászorult rétegek tekintetében, valamint vizsgálat alá vettük a közszolgáltatók anyagi ellentételezésének lehetőségét és a hazai szabályozás alapvető jogszabályainak tartalmát is.

A megfogalmazott kérdésekre kapott válaszok a teljesség igénye nélkül kerülnek bemutatásra (1. táblázat).

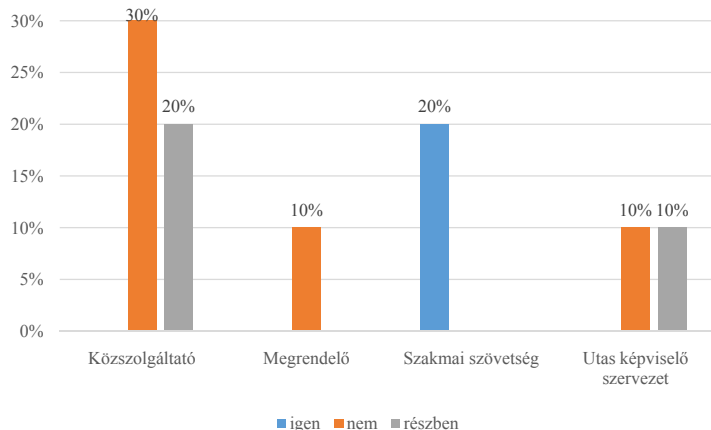
3.1. A minta bemutatása

A mintát 10 fő alkotja, amely 5 meghatározó közszolgáltató, 2 szakmai szövetség, 2 utasképviselő szervezet és 1 megrendelő szervezet képviselőjének véleményét tartalmazza, széles körben lefedve a hazai közszolgáltatásként ellátott közlekedés helyi és helyközi szereplőit. A feltett feleletválasztós kérdéseket – kompetencia okán – eltérő mértékben válaszolták meg az egyes megkérdezettek, azonban minden esetben lehetőségük volt rövid indoklás megadására, amelyek főbb megállapításaink fontos bemeneteként szolgáltak. Az eredmények feldolgozása a mögöttes okokat feltáró tényezők megismerése érdekében anonim módon történt.

4. A KVANTITATÍV KUTATÁS EREDMÉNYEI

Általános megállapítás, hogy a szakmai szövetségek kivételével a megkérdezettek nem elégedettek a közforgalmú közlekedés jelenlegi kedvezményrendszerével. Ennek elsődleges oka a rendszer komplexitásában rejlik, ezért hatékony működtetése számos erőforrást köt le, valamint folyamatos infor-

1. ábra: A közforgalmú közlekedés kedvezményrendszerével kapcsolatos elégedettség



1. táblázat: Kvantitatív adatgyűjtés során feltett kérdések

1.	A közforgalmú közlekedés kedvezményrendszerével alapvetően elégedett-e?
2.	Egyetért-e a hazai szabályozás két alapvető jogszabályának tartalmával? (lásd lentebb)
3.	85/2007. (IV. 25.) Korm. Rendelet a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről
4.	121/2012. (VI. 26.) Korm. Rendelet a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól
5.	Szűkíteni-e az utazási kedvezményeket?
6.	Bővíteni-e az utazási kedvezményeket?
7.	Egyszerűsíteni-e a szociálpolitikai menetdíj-támogatás (SZMT) igénybevételének szabályait?
8.	Lát-e végrehajtási problémát az SZMT jelenlegi igénylési rendszerében?
9.	Egyetért-e azzal, hogy csak szociálisan rászorult rétegek kapjanak utazási kedvezményt?
10.	Lát-e abban kockázatot, hogy csak a szociálisan rászorult rétegek kapjanak utazási kedvezményt?
11.	Egyetért-e azzal, hogy a közlekedési szociálpolitikai támogatás ne az utazási eseményhez, hanem anyagi rászorultsághoz kapcsolódjon?
12.	Véleménye szerint helyes lenne-e a szociális ellátó rendszert módosítani azzal, hogy csak a hátrányos helyzetű személyek, családok vagy társadalmi csoportok kapjanak utazáshoz kötött szociális támogatást?
13.	Véleménye szerint elegendő érv-e, hogy utazási kedvezményt kapjon minden nyugdíjas és minden oktatásban részt vevő személy?
14.	Támogatná-e, hogy a helyközi közlekedés szociálpolitikai támogatása azonos elbírálás alá essen a helyi közlekedésével?
15.	Egyetért-e azzal, hogy a közforgalmú közlekedést a 65 éven felüli személyek a jövőben is ingyenesen vegyék igénybe?
16.	Egyetért-e azzal, hogy a 65 éves életkorhoz kötött kedvezményt a mindenkori öregségi nyugdíjkorhatárhoz kössék?
17.	Helyesnek tartaná-e, hogy a közforgalmú közlekedést a 65 éven felüliek minimális értékű regisztrációs jeggyel vegyék igénybe?
18.	Fontosnak tartaná-e azt, hogy a közlekedési közszolgáltatók az SZMT helyett ellentételezést kapjanak az ellátásért felelősöktől?
19.	Egyetért-e azzal, hogy a szociális érzékenységu csoportok (tanuló, nyugdíjasok) ingyenesen vehessék igénybe a tömegközlekedést?
20.	Egyetért-e azzal, hogy környezetvédelmi, energiatakarékosági és forgalombiztonsági okokból a magyar állampolgárok ingyenesen vehessék igénybe a tömegközlekedést?
21.	Lát-e kockázatot az ingyenes tömegközlekedés bevezetésében?
22.	Egyetért-e azzal, hogy az ingyenes utazások bevételkiesésének kompenzációját a társadalom szolidaritási alapon viselje?
23.	Támogatná-e, hogy a tömegközlekedés használatának ösztönzése érdekében az összekapcsolt közlekedési szolgáltatósokra (pl. háztól-házig) a felhasználó árkedvezményt, a szolgáltatók pedig kompenzációt kapjanak?
24.	Egyetért-e azzal, hogy a közlekedési kedvezmények helyett, egyes rászorult csoportok választható társadalmi szolidaritási alapon jussanak hozzá a bizonyos közszolgáltatási kedvezményekhez?
25.	Szükségesnek tartja-e azt, hogy az utazási kedvezmények igénybevételét ellenőrizhető elektronikus alapokra helyezzék?

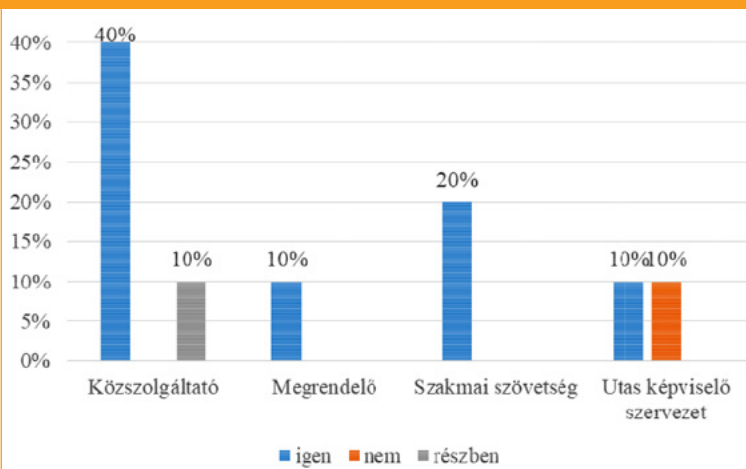
matikai fejlesztéseket igényel. Az eltérő vélemények rávilágítanak, hogy a közforgalmú közlekedés hazai kedvezményrendszerének modernizációs lehetőségeinek vizsgálata számos aspektusból vizsgálható.

A megrendelői oldalt képviselő szereplők az ingyenes utazások regisztrációját, a kedvezményrendszer egyszerűsítését, valamint a kedvezmények biztosításával és megtérítésével összefüggő adminisztrációs terhek más intézményi/hatósági szintre történő delegálását tartják fontosnak.

A közszolgáltatók részéről számos javaslat felmerült. Véleményük szerint elsősorban a kedvezmények racionalizálása szükséges, mégpedig valós rászorultság alapján. A jogosultság kiosztását és igazolását igazolványhoz kötnék, amely egyben az ellenőrzési folyamatot is egyszerűsítene. Ennek alapját egy elektronikus jegyrendszer bevezetése jelentené, amelynek technológiai folyamatai áttekinthetőbbé tennék a jelenlegi kedvezményrendszert. Minden megkérdezett egyetértett abban, hogy az utazási kedvezmények igénybevétele ellenőrizhető elektronikus alapokra érdemes helyezni, és ennek érdekében módosítani szükséges a jelenlegi kedvezmények szerkezetét. Továbbá teljes egyetértés mutatkozott abban is, hogy a kedvezményre való jogosultságok igazolási feltételrendszeréhez szükséges az elektronikus adathordozók (pl. személyi igazolvány) jogosultságokra való feltöltése, amely akár az oktatási igazolványnál már alkalmazott gyakorlatnak megfelelően történhet.

A közszolgáltatók részéről felmerült a teljesen ingyenes utazási jogosultság megszüntetése vagy regisztrációja, hiszen finanszírozási nehézségeket okoz, hogy a kedvezményes igény-

2. ábra: Az ingyenes tömegközlekedés bevezetésében rejlő kockázat

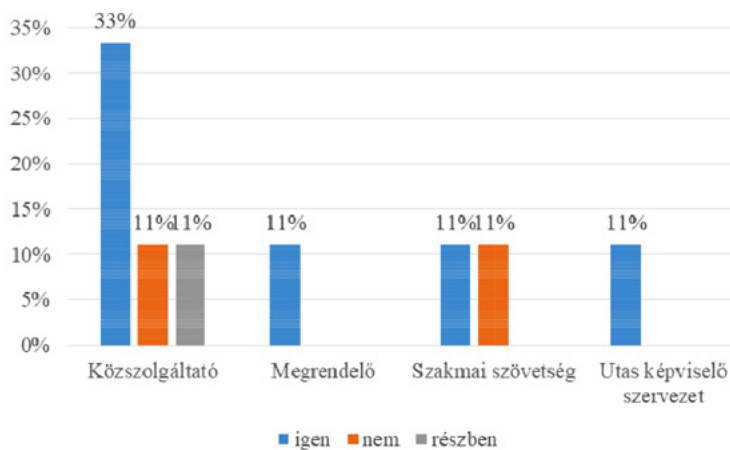


bevétel pontos mérése nem valósul meg. Ezzel ellentétben az utasképviselő szervezetek részben az ingyenes szolgáltatás biztosításában látják a megoldást. Hangsúlyozták, hogy a teljes ingyenesség azonban önmagában nem elegendő, szükséges a szolgáltatás minőségi tényezőit is vizsgálni és fejleszteni. A díjfizetési kötelezettség segít a nem feltétlenül szükséges utazások elkerülésében, amelynek teljes eltörlése az államháztartásra, a szolgáltatások minőségére és a szolgáltatók magatartására is komoly hatást gyakorolna [3].

Az ingyenesség bevezetésével kapcsolatban megállapítható, hogy ebben a megkérdezettek döntő hányada alapvetően kockázatot lát.

A jelenlegi komplex kedvezményrendszer egyszerűsítése és a hátrányos helyzetben lévő utascsoportok előnyben részesítése érdekében megvizsgáltuk, hogy az egyes szervezetek miként vélekednek arról, hogy a közlekedési kedvezmények helyett, a rászoruló utascsoportok választható társadalmi szolidaritási alapon jussanak hozzá bizonyos közszolgáltatási kedvezményekhez. Az eredmények alapján a közszolgáltatói megrendelői és utasképviselői oldalról megkérdezett szervezetek képviselői is támogatnák az elképzelést, míg a szakmai szövetségek esetében megoszlanak a vélemények. A megkérde-

3. ábra: Rászorult társadalmi csoportok szolidaritási alapon való hozzájárítása a közszolgáltatási kedvezményekhez



zettek válaszukat szöveges indoklással nem egészítették ki, ezért a mögöttes okokat nem ismertük meg.

Ezt követően megvizsgáltuk, hogy kizárólag a szociálisan rászoruló utascsoportok utazási kedvezményének támogatásról miként vélekednek a megkérdezettek. E tekintetben az egyes szerepkörökön belül is különböző álláspontok figyelhetők meg, amely leginkább azzal magyarázható, hogy a nemleges választ adók társadalmi kockázatot látnak abban, ha kizárólag a szociálisan rászoruló rétegek

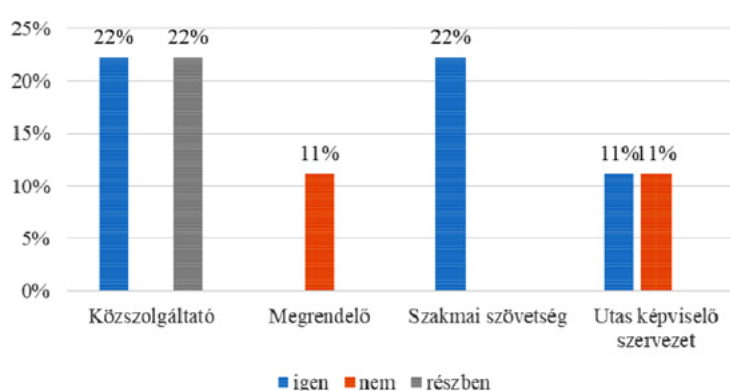
részesülnének utazási kedvezményekben.

A közforgalmú közlekedési szolgáltatások és a valós utazási igények között nem minden esetben jön létre az egyensúly. A háztól-házig szolgáltatás közforgalmú rendszerbe ágyazása lehetővé tenné az utas szállítását az indulási pontjától végpontjáig, vagy a közforgalmú közlekedés infrastruktúrájához majd onnan az utas célállomásáig. Ehhez azonban szükség van a kiindulási és cél-

pontok közötti személyszállítást biztosító szolgáltatások (autóbuszos, vasúti, taxi közlekedés a személygépkocsival nyújtott személyszállítás stb.) közötti együttműködés megteremtésére, a helyi és helyközi közlekedés rugalmasságának növelésére. Ennek egy lehetséges eszköze a felhasználói árkedvezmény és szolgáltatói kompenzáció bevezetése az összekapcsolt közlekedési szolgáltatások ösztönzése érdekében.

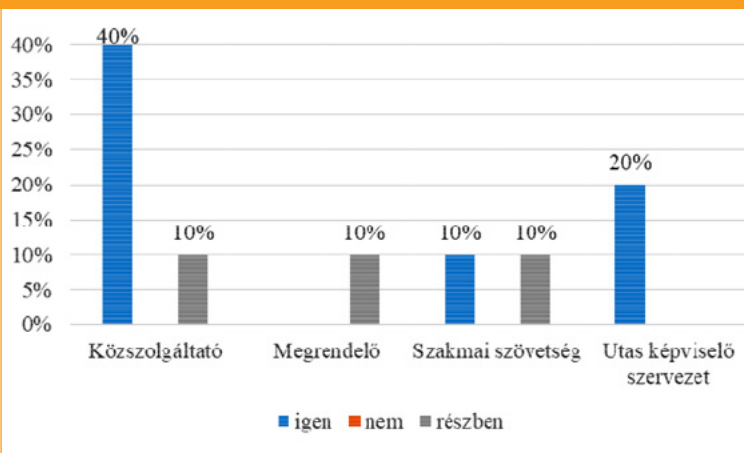
A megkérdezettek alapvetően támogatják, hogy a tömegközlekedés használatának ösztönzése érdekében az összekapcsolt közle-

4. ábra: Felmerülő kockázat lehetősége kizárólag a szociálisan rászoruló rétegek utazási kedvezménye esetében



dési szolgáltatásokra (pl. háztól-házig) a felhasználók árkedvezményt, a szolgáltatók pedig kompenzációt kapjanak. Egy ilyen rendszerben minden szereplőnek rentábilisabb üzemeltetés válna elérhetővé, mégis az egyes közszolgáltatásban bevonható közlekedési alágazatok az utasok tömeges igényei mellett a csoportos, de egyéni igényeihez is jobban alkalmazkodnának [9].

5. ábra: Felhasználói árkedvezmény és szolgáltatói kompenzáció bevezetése az összekapcsolt közlekedési szolgáltatások (háztól-házig) ösztönzése érdekében



5. A HAZAI KEDVEZMÉNYRENDSZER ÁTALAKÍTÁSÁNÁL FELMERÜLŐ SZEMPONTOK, EGYSZERESÍTÉS LEHETŐSÉGEI

5.1. A társadalmi egyeztetés szükségessége

Minden szociális kedvezmény átalakításához fontos a társadalom széles köreivel való konzultáció, különösen az érintettekkel (állam, önkormányzatok, utasképviselő szervezetek, közlekedési közszolgáltatók és olyan civil szervezetek, amelyek a lakosság ilyen irányú véleményét egzakt módon tolmácsolják), hiszen ilyen esetben jellemzően több szempontnak is meg kell felelni (költségvetési lehetőségek, társadalmi célok és igények).

Az egyik ilyen az elektronikus jegyrendszer bevezetése, amelynek technológia folyamatai áttekinthetőbbé tennék a jelenlegi kedvezményrendszert, amelynek alapelvei lehetnek:

- a kedvezmények mértéke csak annyiban változzon amennyiben még a szociálisan érzékeny érintettek nagy csoportjai (oktatásban részt vevők, nyugdíjasok, 65 éven felüliek) a kedvezményeket elérhetik,

- a szociálisan érzékeny további csoportokat azonosítani kell és számukra is elérhető kedvezményeket kell biztosítani,
- a szociális rászorultságot jövedelem alapján javasolt biztosítani (pl. létminimum),
- a szociális rászorultság bizonyítása a közhatalmi szervek felé a jogosult feladata legyen,
- a kedvezmény mértékét javasolt összevont jogcímen szerepeltetni (pl. kedvezményre jogosult és indokolt kísérője),

- a kedvezmények kezelhetőségét javasolt biztosítani egy létrejövő e-jegy és e-bérletrendszeren belül,
- az alanyi jogon járó és utazási eseményhez kötött kedvezménykulcsok rögzítése vagy kártyán, vagy elektronikus személyi igazolványon,
- a diákigazolványon szerepeltetni javasolt a közlekedési kedvezmény jogosultságot megszemélyesítés alapján,
- a papír alapú közlekedési jogosultságot biztosító dokumentumok kibocsátásának és használatának megszüntetése,
- az előzőek biztosítása érdekében átgondolt újra kodifikációt javasolt megvalósítani, amellyel megszüntethetők az alkalmazási jogbizonytalanságok.

5.2. A jelenlegi kedvezményrendszer elemei

Alanyi jogon járó kedvezmények (pl. 7 év alatti, 65 év feletti, nyugdíjas státusz, tanuló-hallgatói jogviszony):

- utazást megvalósító eseményhez kötött (eseti) kedvezmények (pl. sajátos nevelési igényű gyermekek kísérői, hadigondozottak, rokkantak stb., kísérői, óvodás csoportok kísérői),
- korlátlan számú utazást biztosító kedvezmények (diákok bérletkedvezménye),

- korlátozott számú utazást biztosító kedvezmények (nyugdíjasok helyközi jegykedvezménye).

A jogcímekhez kapcsolódó kedvezménykulcs kategóriák:

- 100%-os jegy- és bérletkedvezmény,
- 90%-os jegy- és bérletkedvezmény,
- 50%-os jegykedvezmény
- a helyi közlekedésben egységdíjas támogatású tanuló/nyugdíjas bérlet bérletkedvezmény.

A kedvezményrendszertaközforgalmúközlekedésben egységesen javasolt biztosítani (vasúti-autóbusz közlekedés, helyi-helyközi közlekedés), figyelemmel a létrejött és várhatóan tovább fejlődő területi bérletekre (vármegye-országos, esetleg majd járási kistérségi), de különösen az ún. összekapcsolt szolgáltatások fejlődése okán.

Az alágazatoktól független egységének biztosítása érdekében a peremfeltételek mentén a kedvezményrendszer alábbi módosítására teszünk javaslatot:

- egy létrejövő elektronikus jegy- és bérletrendszerben és az elektronikus közigazgatási rendszerben is kezelhető, egységesen (helyi-helyközi közlekedés) működtethető, elektronikus kedvezmény struktúra kialakítása, ahol a szociálpolitikai előnyök rászorultsága mellett, a mobilitási igények növelése biztosítottá válik az állami-önkormányzati ellátási felelősségi rendszerben,
- egy, a közigazgatási rendszerben nyilvántartott kedvezmény-adatbázis létrehozása,
- a szociális ellátó rendszerben – közoktatás, felsőoktatás, életkori és egyéb jogcímen – járó kedvezmények egy adott algoritmus struktúrában való létrehozása.

6. LEHETSÉGES TÁRSADALOMPOLITIKAI CÉLOK MEGVALÓSÍTÁSÁNAK LÉPÉSEI

A közlekedési kedvezményrendszereknek a szociális ellátó rendszerbe való integrálása:

- alanyi jogosultság objektív kritériumainak meghatározása (jövedelem helyzet, családi helyzet, lakhatási helyzet, mobilitási helyzet, egészségügyi helyzet stb.) - társadalmi egyeztetések az érintett rétegek képviselőivel,
- költségvetési hatások modellezése,
- technikai feltételek megteremtése (elektronizálás) nyilvántartási, adathordozói, valami validálási oldalak megtervezése és végrehajtása.

Felvetődik továbbá, hogy miért a közlekedésfinanszírozási rendszeren keresztül kell támogatni a szociális alapon előnyben részesítendő személyeket, továbbá mi indokolná azt, hogy a személyszállítási közszolgáltatások finanszírozásához az utasoktól befolyó díjbevételeket az állam a közpénzek terhére átvállalja.

7. A MEGVALÓSÍTÁS LEHETSÉGES FELTÉTELEIRŐL

Kedvezményre csak természetes személy legyen jogosult, a kedvezmény jellegéhez illeszkedő feltételekkel:

- megvalósítása a közszolgáltatásként ellátott egységes közlekedési hálózatokon,
- általános, tehát minden utazási célhoz legyen igénybe vehető,
- a kifejezetten utazási célhoz kötött (pl. oktatási, egészségügyi, közigazgatási, kulturális, sport stb.) intézmények elérhetősége érdekében.

A jelenlegi, illetve a javasolt módosítási rendszerek főbb kedvezménykulcsainak (50, 90 és 100 %) kezelése nem jelenthet problémát egy jól megtervezett elektronikai rendszerben, erre számtalan példa van más országokban.

A kérdés az, hogy az alanyi jogú csak életkorhoz kötött ingyenesség fenntartása vagy

szélesebb körű bővítése elegendő-e a társadalom felé annak tudatosításához, hogy a jelentős központi és önkormányzati erőforrások biztosításával működtetett közszolgáltatások (amelyeknek jelentős szolgáltatási értékük van) megfelelően szolgálják-e az életminőség javítását és kiszolgálják-e a mobilitási igényeket.

Általában helyes lehet az a társadalompolitikai cél – az ingyenesség biztosításával –, hogy egyes rétegek (pl. 65 éven felüliek, ami már azonos az öregségi nyugdíjkorhatárral néhány esettől eltekintve pl. a nők 40+ intézményétől) ingyenesen vehessék igénybe a közlekedési közszolgáltatásokat, de a csúcsidejű szolgáltatások idejére való felfüggesztését és a peremidőkre való terelését érdemes megfontolni kapacitáskihasználási és zsúfoltság megszüntetési okokból. Továbbá egy elektronikus utazási jegy- és bérletrendszerben azt is meg kell fontolni, hogy az ingyenes utazások a desztinációk és járatok használatának rögzítésével történjenek meg, vagy nem. Így megszűnnének azok az elégedetlenségek is (elsősorban a közszolgáltatók részéről), hogy a szociálpolitikai menetdíj-támogatás ne a korrigált személyszállítási árbevételhez, hanem a valós 65 éven felüli utasszámhoz kötődjön.

Nemzetközi összehasonlításban hazánkban a nagy támogatottságú (90%) oktatási intézmények látogatásához kötött utazások kedvezményének fenntartása indokolt, hiszen így ösztönözve vannak a tanulók, hallgatók arra, hogy elsősorban lakóhelyükön éljenek, ezáltal csökkentve a családi terheket (pl. albérleti költség). Az oktatási intézmények pedig a kollégiumok fenntartási költségeiben érhetnek el megtakarításokat.

Az előzőek tovább erősítenék azt a körülményt, hogy a diákok ingyenes utazása további bevételkiesést jelentene a közszolgáltatóknál, ami újabb költségvetési erőfeszítéseket igényelne az ellátásért felelősök részéről „bevétellel nem fedezett indokolt költségértérítés” jogcímén. Igaz, „hazánkban az elmúlt évtizedben elmaradt a tarifa költségalapú emelése, így ennek okán az utasok által fizetett bevételek gyorsul

útemben csökkentek, egyre nagyobb teher hárul a társadalom egészére” [3]. Amennyiben a 90%-os kedvezmény helyett 100%-os kedvezményben részesülne a fenti jogosult kör, az várhatóan többletkapacitásokat is igényelne, és tovább növelné a költségvetési kiadásokat. Az ellátásért felelősök kiemelt célja az is, hogy a közlekedési szolgáltatások színvonalát minél magasabbra emeljék, ezért az kontraproduktív hatást válthat ki a szolgáltatás teljes viteldíját megfizető utasokban, tovább motiválva őket arra, hogy elhagyják a közlekedési közszolgáltatásokat. További kockázatként felmerülhet a járatokon hirtelen jelentkező megnövekvő utasszám, amely egyes viszonylatokban az ellátás színvonalát rontaná.

A nemzetközi példákat elemezve látható, hogy a díjmentes közlekedési közszolgáltatások bevezetése (pl. Észtország, Luxemburg) komoly szakmai vitákat indított el, hogy az ingyenes utazások vajon többlet, „felesleges” utazási igényeket generálnak-e? A rendelkezésre álló rövid tapasztalatok alapján kijelenthető, hogy a helyközi közlekedésben alig mérhető, míg a helyi közlekedésben számottevő többletutazások generálódtak. Ez utóbbi elérendő célként jelent meg elsősorban azért, hogy a településeken belüli egyéni közlekedés aránya csökkenjen.

8. LEHETSÉGES MEGOLDÁSOK, JAVASLATOK

A kutatási tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a kedvezményre jogosult csoportok számát egyszerűsíteni szükséges, a kedvezménykulcsokat (50, 90, 100%) felhasználásuk szerint állandó, korlátozott és eseti kategóriákban érdemes létrehozni.

Az egyes szociális ellátási kategóriákon belül az igényjogosultsági feltételek leírását egzakt módon érdemes meghatározni. Az egyes szociális kategórián belül szükséges több fokozatot is létrehozni, ezáltal a sajátos nevelést igénylő gyermekek esetében a kísérő jogosultsága is jól kezelhetővé válik.

A jogosultság regisztrációja egy közlekedési kártya kibocsátásával vagy az elektronikus

személyigazolvány kiterjesztésével (egy erre kijelölt szervezetben) valósulhat meg. Cél lehet továbbá, hogy a már meglévő kártyákhoz (pl. diákigazolvány) lehessen kedvezmény-jogosultságot rögzíteni. Utazáskor, jegy- és bérletváltáskor akár elővételben, akár a fedélzeten történik meg az egyéni kártyákon rögzített jogosultságok jelenjenek a validálás érdekében.

A jogosult a kedvezményt igazoló kártyákhoz igénylés útján jusson hozzá, a közigazgatási hivatalokban személyesen vagy elektronikus ügyintézésel. Felmerül a kérdés, hogy a nem személyhez kötött szociálpolitikai kedvezményeket (pl. közalkalmazotti jogviszony) kell-e és érdemes-e perszonalizálni?

8.1. Konkrét javaslatok

- A közlekedési kedvezményeket (rászoru-ltsági alapon) érdemes a hazai szociá-lis ellátási rendszer keretén belül kezelni.
- Indokolt lehet egy alanyi jogon kialakí-tott szociális ellátási keret kialakítása, amely alapján a jogosultra bízható a szo-ciális keretének felhasználása.
- A közlekedési kedvezmények moder-nizációs feltételei tehát, hogy a jelenleg kodifikált kedvezményrendszereket át kell tekinteni és a kedvezményrendszer igénybevétele legalább valamilyen elekt-ronikusan kezelt jogosultsági kártya igénybeviteléhez kötni.
- Az előző kötelezettségeket a hazai állam-polgárookra kötelezően, míg a külföldiek-re igény szerint lehessen érvényesíteni.
- Az elektronikus kártyákhoz azonban nem csak a kedvezményt, hanem a kor-látozását is javasolt meghatározni.
- A kedvezmények mértékének számsze-rűsítési rendszerét javasolt megszüntetni, vagyis számbeli korlátozás ne történjen.

A kedvezmények javasolt kulcsai: 50, 90 és 100%.

A kísérői és csoportos kedvezmény biztosítása 50%-os mentjegy kedvezménnyel általánosan kiterjeszthető minden csoportra, amelyik nem rendelkezik munkaviszonnyal vagy poten-ciálisan munkahely kereső (például tanulók,

65 év alatti nyugdíjasok). Ezzel megszűnne a nyugdíjszerű ellátásokban részesülők, továbbá az aktív korú ellátottak limitált, ezen belül két-kulcsos kedvezménye.

Az öregségi nyugdíjasok helyzetét csak annyi-ban érdemes másképpen kezelni, hogy a nők 40+ jogosultságát a helyközi közlekedésben 50%-os kedvezménnyel javasolt megtartani szintén a számbeli korlátozás megszüntetése mellett (jelenleg évente 16 utazásra szól 2 db 90%-os még a többi 50%-os) kedvezmény mel-lett). Az érintettek korlátlan 50%-os kedvez-ménye bőven kompenzálná a két db 90%-os kedvezmény elvesztését.

A kisgyermekekre vonatkozó 100%-os ked-vezményt célszerű kiterjeszteni 8 évre, hogy ne érvényesüljön a 7 év feletti óvodás gyer-mekek utaztatását és kedvezményét érintő ano-mália.

A 65 évnél idősebb utasok közlekedési kártyá-hoz, vagy E-szig-hez kötött utazási kedvezmé-nyét szintén 100%-ban érdemes a jövőben is alkalmazni.

Helyes lenne utaslétszám alapján igénybe ve-hető (csoportos) kedvezmény szociálpolitikai alapon való nyújtásának megszüntetése, és az üzletpolitikai kedvezmények felé terelése.

A gyermekotthonokban nevelt gyermekek es-senek az általános tanulói kedvezménynek kö-rébe még akkor is, ha az utazásokat kísérővel valósítják meg.

A szülők és velük együtt utazó legalább három gyermekük kedvezményének alkalmazását ja-vasolt a nagycsaládos igazolvány használatá-hoz kötni a gyermeknevelés igazolásával úgy, hogy a szülők is a gyermekek kedvezményében részesüljenek.

Az egy jogcímen a speciális kíséretre jogosul-taknak (pl. rokkant, hadirokkant, tartósan be-teg) és a kísérőinek nyújtott eddig külön jog-címként kezelt 90, illetve 100% kedvezményt egységesíteni szükséges 90 %-ban úgy, hogy a kíséret jogosultsága igazolható legyen.

A fenti egyszerűsítések hatása mind a jogosultság igazolása, mind a megszemélyesítés, mind az elektronikus kártyák használata során jelenjen meg, így a jogosultságot igazolás speciális értelmezései megszűnnének.

Végezetül fontos cél, hogy egy ilyen új rendszer csökkentse az adminisztrációs terheket, mivel gyorsítja a jegy- és bérletvásárlást különösen a fedélzeteken.

9. KONKLÚZIÓ

Bár a szociális innovációs törekvések sokféle területen jelennek meg (pl. egészségügy, az oktatás, energiaszolgáltatás, élelmiszer vásárlás, munkaerőpiac stb.), mégis a közszolgáltatás-ként biztosított közlekedés az egyik legfontosabb, hiszen kulcsfontosságú a társadalmi kihívások kezelésében. Ezekkel az újító szemléleti változásokkal – és különösen az emberekre való odafigyeléssel – lehet hozzájárulni a társadalmilag hátrányos helyzetű csoportok életminőségének javításához. A közlekedéshez tartozó szociális innovációk ugyanis nemcsak a közösségi szükségletekre válaszolnak, hanem törekednek a fenntartható és társadalmilag igazságos megoldások kialakítására és alkalmazására is, hiszen az embereket szolgálják, és a társadalmi problémák megoldására fókuszálnak.

Összességében kijelenthető, hogy a közlekedési közszolgáltatások működtetéséhez bármely közforgalmú közlekedési alágazatban (helyi, elővárosi, regionális, országos) jelentős mértékű támogatásra van szükség. Ez részben a kedvezményes viteldíjak ellentételezésben jelenik meg (Szmt. jogcímen), de a bevétellel nem fedezett indokolt költségértítés (köznapi nevén: veszteségértítés) jogcímen is megvalósul. A hazai kiterjedt közforgalmú közlekedési hálózat fenntartása, megrendelése (menetrendi km.) a megrendelőknek (állam, önkormányzatok) egyre nagyobb költségvetési terheket jelent, de a helytállást biztosítaniuk kell a szolgáltatókon keresztül. A közforgalmú közlekedésnek ugyanis infrastruktúra pótló szerepe is van (egészségügy, oktatás, közüzem stb.). Bár mind kör-

nyezetvédelmi, mind forgalombiztonsági okokból indokolt lenne a közforgalmú közlekedés részarányát nem csak megőrizni, hanem növelni, ehhez jelentős viteldíjreformot (és ehhez kapcsolódó kedvezményreformot) kellene végrehajtani. Nem véletlen jön elő egyre sűrűbben itthon is, hogy Észtország és Luxemburg példáját követve az ingyenes közlekedés tudná megnövelni a közforgalmú közlekedés részarányát ún. „modal split-et”. Ez azonban újabb nagy költségvetési teherrel járna a megrendelőknek, igaz az externáliákat is figyelembe véve lehet, hogy társadalmi szinten a költségek hosszú távon megtérülnének. „A közösségi eszközök használatára ösztönözni a lakosságot a szolgáltatás kiszámítható és utasbarát működtetése mellett lehetséges, amelyet a szolgáltatóknak a lehetőségekhez képest gazdaságilag fenntartható módon szükséges üzemeltetniük.” [8]

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 85/2007. (IV. 25.) Korm. rendelet a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről
- [2] 121/2012. (VI. 26.) Korm. rendelet a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételeének szabályairól
- [3] Ács B. – Kövesdi I.: Lehet-e ingyenes a tömegközlekedés? KTI Műhelytanulmány, 2021.
- [4] Bajmócy Z. – Mihók B. – Gébert J.: Furthering social justice for disabled people. A framework based on Amarty Sen's capability approach, STUDIA UBB SOCIOLOGIA 2022/8 69-84 DOI: <https://doi.org/khvj>
- [5] Erdős É. (szerk.): Az állami támogatások jogi szabályozásának anomáliái, Pénzügyi Jogot Oktatók Konferenciáinak előadásai 2006-2009 Miskolc, Novotni Kiadó, 2010.
- [6] Goodall W. – Fishman T. D. – Bornstein J. – Bonthron B.: The rise of mobility as a service. Deloitte Review, Deloitte Development LLC., 2017.
- [7] Pfeiffer Zs.: A támogatási jogviszonyról pénzügyi és polgári jogi aspektusból, Miskolci Jogi Szemle 11. évfolyam, 2016/2 96-110

- [8] Sen A.: The Idea of Justice. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2009.
- [9] Szeri I. – Albert G.: A közlekedési kedvezményrendszerről, KTI Műhelytanulmány, 2017.
- [10] Tóth Sz.: A helyi közösségi közlekedés finanszírozásának környezete, International Journal of Engineering and Management Sciences, 2019/9 190-196 DOI: <https://doi.org/khjw>
- [11] Tóth Sz.: A városi közösségi közlekedés fenntartása, Régiókutatás Szemle, 2021/1 133-142 DOI: <https://doi.org/khix>



Options for modernising the domestic public passenger transport discount scheme

The purpose of the study is to review the discount system related to trips made within the framework of public passenger transport services. In this context, the effective discount system is under scrutiny, including the discount rates and legal titles providing discounts. The authors of the article strive to reveal what modifications may be necessary in the current discount system in order for it to function more effectively, and they also make a proposal so that the needy social strata really benefit from the discounts. In the form of in-depth interviews, the research examines the opinions of representatives of standard service providers, customers and passenger organizations, which serves as an input for the main findings of the study.



Optionen für die Modernisierung des Ermäßigungssystems in Verbindung mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten in Ungarn

Ziel der Studie ist die Überprüfung des Ermäßigungssystems für Fahrten im Rahmen des öffentlichen Personenverkehrs. In diesem Zusammenhang wird das tatsächliche Ermäßigungssystem untersucht, einschließlich der Ermäßigungssätze und der Rechtstitel, die den Ermäßigungen begründen. Die Autoren des Artikels versuchen aufzuzeigen, welche Änderungen im derzeitigen Ermäßigungssystem notwendig sind, damit es effektiver funktioniert, und sie machen auch einen Vorschlag, damit die bedürftigen Bevölkerungsschichten wirklich von den Ermäßigungen profitieren. In Form von Tiefeninterviews werden die Meinungen von Vertretern von Standarddienstleistern, Kunden und Fahrgastverbänden untersucht, die als Input für die Hauptergebnisse der Studie dienen.