

Javaslat

A MEOSZ **Közlekedési támogatásokra** vonatkozó, a korábbi kormányok számára már rendelkezésre bocsátott koncepciója alapján a következők szerint teszünk javaslatot, **a járműszerzési és átalakítási támogatási rendszer lépcsőzetes átalakítására.**

I.) A módosítási javaslat alapelvei

1./ A támogatást azok számára kell nyújtani akik a tömegközlekedési eszközöket nem, vagy csak jelentős nehézségek árán, tudják használni, vagy azért mert magára az eszközre nem tudnak mozgásképeségük, vagy értelmi akadályozottságuk miatt felszállni, vagy mozgáskorlátozottságuk miatt, nem tudnak olyan távolságot gyalog megtenni, hogy a tömegközlekedési eszközök megállóhelyeit megközelíthessék. **Ez a hátrány elsősorban a mozgáskorlátozott emberek számára jelentkezik**, bár halmozott fogyatékoság, illetve az értelmi sérülés súlyosabb eseteiben szintén értelmezhető.

A támogatási rendszer átalakítása első lépcsőben a súlyosan mozgáskorlátozott emberek számára szükséges, egy következő lépcsőben javasoljuk kiterjeszteni a támogatásban részesíthetők körét más, közlekedésükben súlyos mértékben akadályozott fogyatékos csoportokra is.

Az elbírálás szempontjai a fentiekre tekintettel:

- a gyaloglás képessége, hiszen a tömegközlekedési eszközök megállóinak megközelítése ennek hiányában erősen nehezített, vagy lehetetlen
- a lépcsőn járás, az átlagos járműre való felszállás képessége
- a teher hordás képessége
- a kapaszkodás nehezítettsége
- az egyensúlyi helyzet
- *a tömegközlekedési eszközök használatának egyéb akadályozottsága (p. teljes vakság, súlyos értelmi sérülés, súlyos autizmus) - második lépcsőben kialakítandó támogatással*

Hangsúlyozni kívánjuk, hogy az ilyen támogatottak köre mozgássérült emberek esetében nem azonos a fogyatékosági támogatásban részesülők körével, hanem a kör annál szélesebb.

Az a mozgássérült ember aki a mindennapi életében nem szorul ugyan külső segítő személy igénybevételére, közlekedésében még lehet igen jelentős mértékben korlátozott.

Ugyanakkor például a fogyatékosági támogatásban részesülő enyhébb fokban értelmi sérült személyeknél, vagy a gyengénlátóknál, nem feltétlen áll fenn a közlekedésben való akadályozottság.

Ezért, a támogatás jogossága szempontjából, a közlekedésben való akadályozottság tényét kell vizsgálni.

Álláspontunk szerint, a nem mozgáskorlátozottság miatt fogyatékosági támogatásban részesülők esetén, kizárólag a magasabb összegű fogyatékosági támogatásra jogosultak lehetnek e támogatás alanyai.

2./ Meg kell változtatni a jogosultság elbírálására vonatkozó szabályokat, amelyek keretében feltétlen meg kell szüntetni a házi orvosok elbírálási jogosultságát és helyette az ORSZI keretei közt, a közlekedési képesség vizsgálatára létrehozott, mozgásszervi szakemberekből álló bizottságok kompetencia körébe kell utalni az elbírálással kapcsolatos szakvélemények kiadását.

Ennek megállapítására a jelenlegi pontozásos rendszer (9 pontos mérési skála a mozgásképeség vizsgálatára) alapelvei, vagy a Fogyatékos Személyekért Közalapítvány megbízása alapján **2010. május** hónapban, egy szakértői bizottság által kialakított szempontrendszer felhasználható, azonban a jogosultság vizsgálatát mindenképpen az ORSZI – hoz, mint objektív megítélésre alkalmas szakértői testülethez kell telepíteni.

Becslésünk szerint, ez a kötelezettség az ORSZI Bizottságok számára az **első évben országosan összesen mintegy 5.000 db. vizsgálaton alapuló vélemény kiadását jelenti.** Ha a jogszabály a vélemény kiadásához feljogosítja az ORSZI Bizottságokat a nyilvánvaló esetek irat alapján történő véleményezésére, pl. végtaghiány, nyilvánvaló bénulás, magasabb összegű fogyatékosági támogatásra való jogosultság, stb, akkor a **megjelenési kötelezettséggel járó vizsgálatok** száma ezt a becsült számot bizonyosan nem haladja meg. Ezt követően az éves új igények száma csak néhány ezerre tehető, hiszen ha az ORSZI végleges állapotot véleményez, akkor vizsgálni csak az új sérülteket kell, illetve azok esetében kell véleményeket kiadni, akik az adott évben járművet kívánnak vásárolni és szakvéleménynek még nem rendelkeznek.

Természetesen, a vizsgálatok ellátásához szükséges forrást az ORSZI számára biztosítani kell, melynek általunk becsült költsége vizsgálatonként mintegy 2000.-Ft/fő

3./ Meg kell szüntetni e támogatások jövedelmi szempontok szerinti elbírálását, mivel ezek a támogatások céljuk és indokuk szerint a fogyatékoságból származó közlekedési hátrányok kompenzálását és nem az alacsony jövedelem kiegészítését szolgálják. A jelenlegi támogatási rendszerben alapvető ellentmondás az, hogy a munkát végző fogyatékos személy elvileg hamarabb juthat jármű szerzési támogatáshoz, illetve magasabb összegű közlekedési támogatásra jogosult - ezek a szempontok egyébként helyesek - ugyanakkor ha munkát végez és ezzel a munkajövedelemmel "átlépi a jövedelem határt", akkor egyáltalán nem jogosult ilyen támogatásra. Ez a megoldás a tipikus "22-es csapdája". A jelenlegi szabályozásnak a jövedelem határra vonatkozó része teljesen rehabilitáció ellenes, értelmetlen, ellenkezik a fogyatékos emberek rehabilitációját ösztönző, az esélyegyenlőség és a hátrány kompenzáció megteremtését célzó modern elvekkel, jogszabályokkal és gyakorlatokkal.

4./ A támogatás hátránykompenzációs elvére tekintettel, támogatás nyújtásánál meg kell szüntetni a vásárolt jármű értékére, illetve annak hengerűrtartalmára vonatkozó korlátozást. Ez a korlát ismét a szociális szempontokat hozza vissza, csak más formában.

A támogatási összeg feletti saját erő mértékét nem szabad jogszabályi eszközökkel korlátozni, ez nem az állami szabályozás színtere a modern államokban.

A fogyatékos ember hátránya nem függ össze törvénytörően az anyagi lehetőségeivel. Előfordulhat, hogy pl. egy súlyosan fogyatékos embernek olyan járművet kell vásárolnia –pl. speciálisan kialakított mikrobusz – amelyben utazás közben a biológiai, ápolási szükségleteit is ki lehet elégíteni, vagy több fogyatékos ember – esetleg nagy család él együtt, ezért nagyobb járműre van szükség. Az automata sebességváltóval szerelt gépkocsik pedig eleve drágábbak, viszonylag nagy hengerűrtartalmúak műszaki okok miatt.

Elképzelhetőnek és kívánatosnak tartjuk ugyanakkor hazai gépkocsi gyártóval (Suzuki) különleges kedvezmények elérése érdekében felvenni a kapcsolatot, mert ez segíthet a hazai foglalkoztatási helyzeten is. Ilyen gyártmányok esetében lehetne differenciálni a támogatási összeget.

5./ Meg kell szüntetni e támogatások körében az intézményben élő súlyos fogyatékosok negatív diszkriminációját, amely szerint ők ezekhez a támogatásokhoz nem juthatnak hozzá. Ez a rendelkezés diszkriminatív, igazságtalan és értelmetlen, hiszen az intézményben élőknek ugyanúgy jogot és lehetőséget kell biztosítani a közlekedésre mint másoknak. Teljesen hibás az a korábbi hivatkozási elv, amely szerint az intézmények megoldják a fogyatékos emberek közlekedésével kapcsolatos gondokat. Ez soha nem volt így és egyre inkább nem lesz így, tehát az intézményben élők e téren jelenleg tényleges hátrányban vannak.

II./ A támogatási rendszer elemei:

A./ Egészségügyi feltételek:

Jármű szerzési támogatásban azok részesülhessenek akik:

- a./ **maguk képesek** járművet vezetni, vagy
 - b./ **együtt élő házastársuk** vezeti a járművet, vagy
 - c./ a fogyatékos **gyermek szülője** vezeti a járművet,
 - d./ **különös méltánylást** érdemlő esetekben a fogyatékos szülő gyermeke, illetve a fogyatékos személy vele együtt élő testvére vezeti a járművet.
- átmeneti jelleggel, azok számára, akik a korábbi jogszabály alapján, megújítási kötelezettség nélkül, hozzátartozói jogon rendelkeznek határozattal. Ilyen személyek számára új jogosultság már nem állapítható meg.

Ennél szélesebb körre, álláspontunk szerint, indokolatlan kiterjeszteni a támogatást, mert ennél szélesebb kör számára a támogatás már nem a tényleges célját szolgálja.

E támogatási körben, fontosnak tartjuk azoknak a **speciális utcai közlekedési eszközöknek** a beszerzéséhez nyújtott támogatást, amelyek nem minősülnek gépjárműnek és beszerzésüket az egészségbiztosítási pénztár sem támogatja - pl. speciálisan kialakított robbanó, vagy elektromos motoros utcai közlekedési eszközök - azonban a fogyatékos emberek településen belüli önálló közlekedését biztosítják akkor is, ha a fogyatékos ember közlekedését nem tudja, vagy nem akarja gépkocsi igénybevételével megoldani.

B./ A jármű szerzési támogatás összege:

A szerzési támogatás összegét, tekintettel a korábban érvényes jogszabály alapján még rendszerben lévő, alanyi jogon, megújítási kötelezettség nélkül, hozzátartozói jogon kiadott határozatokra, valamint az eltérő közlekedési szükségletre, továbbá különös tekintettel a támogatás rehabilitációs céljára, több lépcsőben javasoljuk meghatározni az alábbiak szerint:

a./ hozzátartozói jogon biztosított szerzési támogatás:

- **összege: megegyezően a támogatás jelenlegi összegével, a jármű vételárának 60 %-a, de legfeljebb 300.000.- Ft.**

Ezt a támogatási összeget kaphassák azok a személyek, akik:

- a korábbi jogszabály alapján, megújítási kötelezettség nélküli, hozzátartozói határozattal rendelkeznek.
- Különös méltányosság alapján, súlyosan fogyatékos személy gyermekeként, testvéreként, szállítást vállaló hozzátartozói jogon részesülhetnek támogatásban

Az éves megyei keretszámok kialakításánál, a megelőző év december 31-én nyilvántartott ilyen igényjogosultak legfeljebb 15 %-ban határozható meg a kielégíthető keretszám.

b./ saját jogon biztosított szerzési támogatás:

összege: a megvásárolt jármű vételárának legfeljebb 75 %-a, felső határa: a tárgyév első napján érvényes minimál nyugdíj összegének 20 szorosa, 50 ezer forintra felfelé kerekítve. (jelen összeg alapján: 600.000.-Ft)

Ezt a támogatást kaphatják a következő személyek:

- akik fogyatékos személyként érvényes vezetői engedéllyel rendelkeznek vagy jármű vezetésre való alkalmasságukat igazolják,
- akiknek járművezetői engedéllyel rendelkező, velük egy háztartásban élő házastársuk nyilatkozatban vállalja a szállításukat,
- azok a 18 éven aluli súlyosan fogyatékos gyermeket saját háztartásukban nevelő, gondozó szülők, akik igazolni tudják, hogy gyermekük iskola rendszerű képzésben, oktatásban részesül és az oktatási intézménybe történő szállítást a szülő végzi.
- azok a szülők, akik súlyosan fogyatékos, nagykorú gyermeküket saját háztartásukban gondozzák, ha a nagykorú fogyatékos személy jármű vezetésére nem alkalmas

c./ kiegészítő szerzési támogatás:

- az a személy aki a támogatással megvásárolt járművet igazolható módon **rendszeres munkavégzéshez, iskolarendszerű képzéshez használja, és új gépjárművet** kíván vásárolni, az eredményes pályázatában megjelölt új jármű vételárának 5 %-a de **legfeljebb 100.000.- Ft összegig** kiegészítő szerzési támogatásban részesülhet, a pályázatot elbíráló szerv határozata alapján, amelyet a szerzési támogatással együtt, kizárólag **új** (esetleg külön szerződéssel preferált magyar gyártó által előállított) **jármű** megvásárlásához vehet igénybe.

d.) Egyéb kedvezmény a támogatás igénybevételéhez:

aki közös háztartásban olyan súlyosan fogyatékos személlyel (személyekkel) él, aki (vagy akik) **külön külön is jogosultak** a b. pont szerinti saját jogú szerzési támogatásra, **de közösen kívánnak egy járművet vásárolni**, a további jogosultaknak a saját jogú támogatásról legalább 3 évre történő lemondó nyilatkozata alapján, az első lemondó személy esetén a saját jogú támogatási összeg 50 %-ig, minden további lemondó személy esetén további 20 -20 %-ig terjedő kiegészítő támogatásban részesülhet, a pályázatot elbíráló szerv határozata alapján.

A b. és c. pontban meghatározott támogatási formák összevonása esetén sem haladhatja meg a támogatás a megvásárolt jármű vételárának a 80 %-át.

C.) Jármű átalakítási támogatás

a./ **Akiknek jármű használatához**, speciális, a normál járműhöz képest, műszaki szempontból eltérő - pl. nagyobb terjedelmű, automata sebességváltóval szerelt, magasított üléssel, kézi kezelő berendezéssel, kiegészítő biztonsági berendezéssel, rámpával, emelővel gyárilag felszerelt stb. – jármű megvásárlása, illetve a normál jármű **speciális átalakítása szükséges**, azok a pályázatukhoz csatolt árajánlattal indokolt **többletköltségek 70 %-ának erejéig, de legfeljebb a számukra megállapítható szerzési támogatás összegének 30 %-áig átalakítási támogatásban** részesülhetnek. A támogatás indokoltságát, a pontos szükségletek meghatározásával, az ORSZI járművezetői alkalmasságot vizsgáló bizottsága által kiadott szakértői véleménnyel, vagy a járművezetői engedélybe történő bejegyzés bemutatásával kell igazolni.

b./ A jármű átalakításra felhasználható támogatási keretet a tárgyév megelőző év december 31-én nyilvántartott jogosultsági határozatok figyelembevételével úgy kell megállapítani, hogy az átalakítási pályázatok lehetőleg kielégítésre kerüljenek.

III./ Eljárási szabályok

1./ A járműszerzési és átalakítási támogatásokra fordítható éves keretösszeget a költségvetési törvényben kell meghatározni. A költségvetési törvényben meghatározott keretösszeg területenkénti, illetve támogatási formákra való felosztásáról a fogyatékos emberek esélyegyenlőségének megvalósításáért felelős tárca vezetője, a fogyatékos emberek országos érdekérvényesítő szervezetével történő kötelező egyeztetés alapján dönt.

2./ A támogatásokhoz történő hozzáférés több lépcsőben valósulhat meg:

a./ Az egészségügyi jogosultság megállapítása a lakóhely szerint illetékes **Szociális és Gyámhivatal** által kiadott államigazgatási határozattal történik, az ORSZI Bizottság szakvéleménye alapján.

Az ORSZI Szakvélemény alapján kiállított jogosultsági határozat, amennyiben az ORSZI szakvélemény végleges állapotot rögzít, lejárat nélküli érvényességgel kiadható. Az ORSZI szakvélemény által vélelmezett állapot változás alapján a jogosultsági határozat meghatározott ideig tartó érvényességgel is kiadható.

b./ A jogosultságról szóló határozatokat a határozatot hozó hatóság a jogosult számára küldi meg. A jogorvoslati eljárás az államigazgatási szabályoknak megfelelő formában történhet.

c./ a jogosultak igényeinek kielégítése pályázati formában:

- A jogosult személy, a reá érvényes egészségügyi jogosultságot tartalmazó határozat alapján minden év **május 30.** napjáig **pályázatot nyújthat** be a járműszerzési, illetve az átalakítási támogatás igénybevételére vonatkozóan a **létrehozandó Megyei Pályázati Előkészítő Bizottsághoz.**

- A pályázat benyújtása egységes, a jogszabály mellékletét képező pályázati adatlappal történhet, amelyet a lakóhely szerinti önkormányzattal hitelesíteni kell.

- A pályázati adatlapon az alábbi körülményeket fel kell tüntetni:

a pályázó személyi adatai

a közlekedési akadályozottságot jelentő fogyatékoság közérthető és értékelhető leírása, a pályázó családi körülményei

a pályázó és családja által, a pályázat benyújtásakor birtokolt közlekedési eszközök leírása típus, évjárat megjelölésével

a pályázó életvitelére vonatkozó, mérlegelendő körülmények leírása: munkavégzés, tanulás, gyermeknevelés, több fogyatékos személy együttélése, stb.

a pályázat benyújtására vonatkozó különös indokok megjelölése pl. egyedül élő, kistelepülésen, rossz közlekedési ellátással rendelkező településen élő, stb.

a megvásárolni szándékozott jármű típusának, egyéb jellemzőinek leírása,

a rendelkezésre álló saját erő, illetve a felvenni szándékozott hitel összegének megjelölése, a saját erő rendelkezésre állását bizonyító banki kivonat csatolásával

új jármű hitellel történő vásárlásának szándéka esetén, a vételárra és várható kamat összegére vonatkozó árajánlat

átalakítási támogatás esetében, az előírt átalakításra vonatkozó árajánlat

d./ A Megyei Pályázati Előkészítő Bizottság összetétele:

Elnöke: - A MEOSZ Elnöksége által megbízott, a területen működő érdekvédelmi szervezetek javaslata alapján kiválasztott, megfelelő képzettséggel rendelkező szakértő személy.

Tagjai: - Mozgásszervi rehabilitációban jártas szakorvos

- A területileg illetékes Szociális és Gyámhivatal által delegált szociális szakember

A benyújtott pályázatokkal kapcsolatban a Megyei Pályázati Előkészítő Bizottság egy tagja helyszíni környezettanulmányt végez, majd a benyújtott iratok, illetve a helyszíni környezettanulmány alapján előre meghatározott pontrendszer segítségével kielégítési sorrendet is tartalmazó javaslatot készít az Országos Bíráló Bizottság részére.

e./ Az Országos Bíráló Bizottság összetétele:

Elnöke: a MEOSZ Elnöksége által megbízott szakértő személy

Tagjai: a Szociális támogatásokért felelős Miniszter által megbízott személy

Mozgásszervi rehabilitációban jártas szakorvos

Az Országos Bíráló Bizottság a beérkezett javaslatok alapján, törekedve a területi igények figyelembevételére, az éves források függvényében elbírálja a pályázatokat.

f./ A támogatásban nem részesülő pályázókat értesíteni kell arról, hogy pályázatukat ebben a pályázati időszakban a Bizottság nem tudta támogatni, de pályázatukat a következő pályázati időszakban megismételhetik. Akiknek a pályázata az adott évben nem támogatható, azoknak a következő évben új pályázatot kell benyújtaniuk, azonban az előzőleg benyújtott pályázat ténye többlet pontot jelenthet.

Tekintettel arra, hogy a pályázati rendszer nem államigazgatási jellegű, így a nem támogatott pályázók számára nem szükséges jogorvoslati lehetőséget biztosítani.

g./ A támogatási határozatban a támogatási összeg felső határát kell meghatározni, a konkrét összeg, a vásárolt jármű, illetve az elvégzett átalakítás számlával igazolt költségeinek arányában kerül felhasználásra.

h./ A támogatási összeg felhasználása támogatási keret utalvánnyal történhet, amely alapján, a járművet értékesítő kereskedelmi szerv, illetve az átalakítást végző szakműhely számlájának figyelembevételével, a támogatás kifizetésével megbízott szervezet folyósít a számlát kibocsátó szervezet számára 15 napon belül történő átutalással.

i./ A támogatással vásárolt járműre vonatkozóan elidegenítési tilalmat kell bejegyezni.

j./ Az elidegenítési tilalom bejegyzésére, illetve feloldására vonatkozó szabályokat a támogatásban részesülő személyek érdekeinek és a támogatás céljának megvalósulására tekintettel kell meghatározni.

IV./ Egyéb javaslatok:

1./ Zártabbá, kiszámíthatóbbá tehetné a támogatás rendszerét, ha nyílt közbeszerzési pályázaton, nagy országos hálózattal rendelkező márkakereskedők, akik meghatározott árképzési, ellenőrzési, minőség biztosítási feltételek megteremtését vállalják – kaphatnának jogot a támogatással beszerzett járművek /használt és új egyaránt/ értékesítésére. A márkák országos központjaival kötött megállapodás alapján az adott márka dealer hálózata is azonos feltételek mellett végezhetné a tevékenységet, hiszen a márka kereskedői status eleve jelentős megkötöttségekkel jár az ebben részt vevők számára.

Biztosak vagyunk abban, hogy az országos hálózattal rendelkező márkakereskedők örömmel pályáznának erre az értékesítési módra és egészen biztosan el lehetne érni a velük való tárgyalás alapján, a jelenleginél kedvezőbb vásárlási pozíciókat –pl. flotta kedvezmények, könnyített fizetési feltételek stb.

Ebben a körben preferenciát lehetne biztosítani a magyar gyártói, vagy jelentős beszállítói háttérrel rendelkező márkák számára.

2./ Mindenképpen célszerű és szükséges, a pályázatokkal kapcsolatos tevékenységbe, illetve a pályázatok elbírálásába a fogyatékos emberek érdekvédelmi szervezeteit konkrétan meghatározott jogokkal és kötelezettségeket bevonni, az ehhez szükséges anyagi források számukra történő biztosításával.

Szövetségünk ez úton is felajánlja közreműködését meglévő hálózatának továbbfejlesztésével.

Kormányzati „kiszerezés” esetén a tevékenység lebonyolítását teljes felelősséggel a Mozaik Egyesületeinek Országos Szövetsége e tevékenység lebonyolítását végző szakmai szervezet létrehozásával vállalja.

3.) Az általunk a fentiekben felvázolt rendszer már 2011. évben is megvalósítható, mivel a támogatási rendszert Kormányrendelet szabályozza.

Amennyiben a kormányrendelet 2010. októberében megjelenne, úgy 2011. második félévéig megtörténhetnének a szükséges ORSZI vizsgálatok (irat alapján a nyilvánvaló esetekben, vizsgálat, a vitás esetekben).

A második félév elején lehetne ez első pályázati elbírálás, eddig az időpontig a szükséges ORSZI vizsgálatok elvégezhetők, így jelentős érdeksérelem senkit sem érne, hiszen jelenleg is júliusban történnek az elbírálások, így legfeljebb két hónappal később juthatnának a rászorulóknak hozzá, egy a jelenleginél magasabb összegű és korszerűbb, célzottabb támogatáshoz.

A jelenlegi rendszerben is minden évben újra kell igényelni a támogatásra való jogosultságot, ezért a jogszabály módosítás szerzett jogokat nem sértene.

4.) A támogatási rendszer általunk javasolt változtatása, az elbírálási határidő jogszabályi megváltoztatását, illetve ***támogatásban részesíthetők számának a csökkenését eredményezi***, azonban a támogatások hatékonyabb felhasználása ezt a hátrányt kompenzálja.

A két együttes hatás azt eredményezné, hogy az első ütemben, már 2011. évben, a 2010. évi költségvetési keretösszeggel azonos összegből (mintegy 1.7 md. Forint) egy magasabb színvonalú, célzottabb és érzékelhetőbb támogatás lenne megvalósítható. Az ezzel kapcsolatos pozitív kommunikációs tevékenység lebonyolítását vállaljuk.

5.) Az általunk javasolt pályázati rendszerrel, nagyrészt kiszűrhetők lennének az anyagi szempontból megalapozatlanul benyújtott igények, - amelyek létét bizonyítja a jelentős mennyiségű visszaadott utalvány - továbbá, mivel az elbírálásban részt vevők számára ellenőrzött, friss adatok állnak rendelkezésre a pályázó helyzetéről, ezáltal objektívebb és igazságosabb lehet az elbírálás.

6.) A rehabilitációt ösztönző módon, differenciáltan emelkedő támogatási összegek, az ilyen támogatásban részesülők számára a korábinál sokkal jobban érzékelhető, valódi segítséget nyújtanak, ugyanakkor a rendszerben jelenleg még alanyi jogon ott lévő, hozzátartozói jogon jogosult személyek számára sem jelentenek a szerzett jogok elvonását.

7.) Természetesen szükségesnek tartjuk, a támogatásra fordítandó összegek folyamatos növelését, amely sajnos 1995. óta nem változott. Ennek egyik forrása lehetne, a második ütemben (2012-től) megvalósítandó, a közlekedési támogatási rendszer átalakítása során felszabaduló forrás, amely a teljesen elértéktelenedett, ebben a formában értelmetlen évi 7000.- Ft os közlekedési támogatás új támogatási rendszerré alakítását jelentené.

8.) A támogatási összegnek a minimál - nyugdíj összegével való összekötése bizonyos mértékben garantálná az értékállóságot abban az esetben, ha legalább ugyanebben az arányban növekedne az éves költségvetési keretösszeg is.

A javaslataink alapján kialakítandó jogi szabályozásban, a MEOSZ szakértői szívesen működnének közre.

Budapest, 2010. augusztus 23.

A javaslatot a MEOSZ korábbi koncepciójának felhasználásával készítette:

Dr.Hegedüs Lajos
elnök