

**A FŐVÁROSI AUTÓBUSZOS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI (KÖZ)SZOLGÁLTATÁS
VERSENYJOGI HELYZETÉNEK ALAKULÁSA ÉS KORLÁTAI**

– Különös tekintettel a 2012-es változásokra és a liberalizáció első lépéseire (?) –

TARTALOMJEGYZÉK

I. Bevezetés	2
II. Közlekedési közszolgáltatás	4
III. Különleges helyzetű vállalkozások versenyjogi szabályozása	8
1. Általános gazdasági érdekű szolgáltatások	9
IV. Állami támogatások	11
1. Tiltott vagy nem: párhuzamban a Malév és a BKV	12
2. A közszolgáltatási kötelezettségek kompenzálása	14
V. A közforgalmú közlekedés (hazai) specialitása	17
1. A közúti személyszállítási közszolgáltatás uniós szabályozása: PSO-rendelet	17
1.1. Főbb eltérések	19
1.2. Szerződéses meghatározottság	20
1.3. Ellentételezés	22
2. Az autóbusszal végzett menetrend szerinti közszolgálati személyszállítás	23
VI. Az új szolgáltatási struktúra és a verseny megjelenése	25
1. Az új struktúra letéteményese: a BKK	25
2. Liberalizáció a fővárosi közszolgálati autóbuszos személyszállításnál?!	27
3. Az új közszolgáltatási rendszer: feladatok és megoldásaik	28
VII. A BKV és a GVH	30
1. BKV az idegenforgalmi piacon?	31
2. BKV és a City Tour	34
3. Versenyjogi vizsgálódás 1. – Versenykorlátozás?	34
4. Versenyjogi vizsgálódás 2. – Gazdasági erőfölény?	40
VIII. Befejezés	42
IX. Irodalomjegyzék	44
1. Hivatkozott irodalom	44
2. Hivatkozott uniós források	45

2.1. Rendeletek	45
2.2. Irányelvek	46
2.3. Határozatok	46
2.4. Bizottsági közlemények	46
2.5. Egyéb	47
3. Hivatkozott hazai források	47
3.1. GVH-döntések	49
4. Hivatkozott esetek	49
5. Egyéb	51

I. BEVEZETÉS

„Itt jártam, testvér, mindent megfigyeltem.

A jobbkanyart lehetne élesebben.”¹

A közszolgáltatások – uniós kontextusban az általános gazdasági érdekű szolgáltatások – meghatározó szerepet töltenek be mindennapjainkban és a közös uniós értékekben²: előmozdítják a területi és társadalmi kohéziót, elősegítik az emberek jólétét és egész Európa gazdasági fejlődését. Az Európai Unió elismeri ennek jelentőségét az állampolgárok életszínvonalának biztosítása terén, s maguk a tagállamok határozhatják meg, hogy mit tekintenek közszolgáltatásnak.

Dolgozatomban egyrészt az Önkormányzati törvényben³ előírt helyi tömegközlekedés biztosításának⁴ és a fővárosi tömegközlekedés ellátásának⁵ (jogi) megvalósulását, másrészt pedig egy, a Gazdasági Versenyhivatal által vizsgált esettel kapcsolatban a BKV idegenforgalmi piacon való helyzetét vizsgálom.

Az Európai Unió tagállamaként nem feledkezhetünk meg az uniós előírásokról: ennek tükrében kellett újraalkotni a 2012. április 30-án lejárt szolgáltatási szerződést⁶ és megszervezni a tömegközlekedési közszolgáltatás nyújtását a Budapesti Közlekedési Központ⁷ létrehozásával. Így – az alapvetően londoni mintára készült – „kompetencia központ” révén szétválik a megrendelő és a szolgáltató, előbbi szerepét a BKK, utóbbi egyikét pedig a BKV tölti be. Mellette már más szolgáltatók is versenyezhetnek az autóbuszos személyszállítási szolgáltatás ellátásáért.

¹ Balázs Imre József: Egy buszsofőr feljegyzése egy vonaljegy hátlapjára. *Látó Szépirodalmi Folyóirat*. 2012. január.

² A Szerződések (26.) jegyzőkönyvének az általános érdekű szolgáltatásokról 1. cikke. In A szerződések egységes szerkezetbe foglalt változata – Alapjogi Charta (Luxembourg: Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2010) 308.o.

³ 1990. évi LXV. törvény a helyi önkormányzatokról. (Továbbiakban Ötv.)

⁴ Ötv. 8.§ (1) bekezdés.

⁵ Uo. 63/A.§ g) pont.

⁶ Szolgáltatási szerződés (továbbiakban: SZSZ, a Budapest Főváros Önkormányzata és a Budapesti Közlekedési részvénytársasági között. 2006. január 9-én aktualizált változata. 2004.04.30.) tárgya szerint Budapest területén ezekre vonatkozik a közforgalmú személyszállítási kötelezettség. SZSZ 3.1.

⁷ A 2010. október 27-ei közgyűlésen hozott határozatok szerint. Főv. Kgy. hat. 1832/2010.(10.27.).

A tömegközlekedési közszolgáltatás mindenki számára való biztosítása alapvető kötelezettség⁸, melynek uniós versenyjogi háttérében az általános gazdasági érdekű szolgáltatással megbízott vállalkozás áll. Erre – különösen a 2003-as Altmark-ítélet⁹ óta – speciális feltételek vonatkoznak. A közszolgáltatási kötelezettségből kifolyólag – az Európai Bizottság állami támogatási szabályozási kontrollja mellett – lehetőség van a közszolgáltatók számára a közszolgáltatásokhoz kapcsolódó indokolt, ám meg nem térülő költségek állami megtérítésére.¹⁰

Az ezeket tartalmazó cikkekre 2004. május 1-je, a versenyjogi eljárási reform szabályainak¹¹ hatályba lépése és az unióhoz való csatlakozásunk óta a tagállamok közötti kereskedelem érzékelhető érintettsége esetén a hazai bíróságok előtt is lehet hivatkozni, de az ezzel lényegében azonos tartalmat hordozó magyar versenyjogi törvény, a Tpv.¹² alkalmazandó, ha itt valósult, valósulhatott meg a versenyjogi jogsértés.

E kettősségre építem munkámat, mely érdekes körutazásnak tekinthető a versenyjog és a közlekedési közszolgáltatás érdekében, mely során számos átszállásra alkalmas állomás megpillantása mellett az elméleti tudás és a gyakorlati megvalósulás fájánál is leszállhattam.

II. KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁS

Az Európai Unió a szabad versenyen alapuló nyitott piacgazdaság elvén nyugszik¹³, s magának az uniós versenyjognak a célja annak biztosítása, hogy a belső piacon a verseny ne

⁸ Uniós szinten a közlekedési ágazat vonatkozásában a PSO-rendelet (lsd. 57. lbj.) 2. cikkének e) pontja mondja ki, hogy a „Közszolgáltatási kötelezettség valamely illetékes hatóság által annak érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, hogy biztosítsa az olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtását, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezné el.”

⁹ Lsd. C-280/00 sz. ügy. Altmark ügy. [2003] EBHT I-7747.

¹⁰ Staviczky Péter: *Az Európai Bizottság határozata a Postbus AG számára nyújtott közszolgáltatási kompenzáció tárgyában*, (5) Állami Támogatások Joga 2010/1. 33.

¹¹ Az uniós és a magyar jog viszonyáról részletesebben az 1/2003/EK rendelet [A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002.12.16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásától HL L 1/1 2003.1.4. 205-229.]

¹² 1996. évi LVII. törvény a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról. (Továbbiakban: Tpv.)

¹³ EUMSZ 119. cikk.

torzuljon¹⁴. Így mind uniós, mind tagállami szinten érvényesül a verseny szabadsága, mely „korlátjának” a közszolgáltatási kötelezettség tekinthető.

A közszolgáltatás fogalma uniós kontextusban használva az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat jelenti, melyek működtetésével megbízott vállalkozásokról minden ország saját joga dönteni, s esetükben az uniós jog csak olyan mértékben alkalmazandó, amennyiben nem akadályozza a vállalkozásokra bízott sajátos feladatok végrehajtását.

A közlekedési közszolgáltatásra különösen speciális szabályok vonatkoznak: egyrészt az általános gazdasági szolgáltatást nyújtó, másrészt a közlekedés „létéből” kifolyólag. Az EUMSZ jelenleg 14. cikke¹⁵, az amszterdami módosítás eredményeképpen került az akkori EKSZ-be, s szubszidiárius jelleggel a közlekedési, a közüzemi és a támogatási politika szabályainak mögöttes alapelveként fogalmazza meg, hogy az általános érdekű szolgáltatásoknak az Unió közös értékrendjében¹⁶ és a társadalmi és területi kohéziójában fontos szerepe van és mind a Közösség, mind a tagállamok lehetővé teszik, hogy azok teljesítsék rendeltetésüket.

Ez gyakorlatilag kivételt teremt a 3. cikk (1) bekezdés b) pontja és a 119. cikk (1) bekezdés által megfogalmazott általános elv alkalmazása alól az általános érdekű gazdasági szolgáltatások körében.

A 3. cikk (1) bekezdésének b) pontja, a 119. cikk (1) bekezdése és a 345. cikk közötti feszültséget oldja fel¹⁷ a 106. cikk, fenntartva a szerződés semlegességét a tulajdoni formákkal kapcsolatban¹⁸. E cikk meghatározza, hogy az EUMSZ szabályai – kiváltképp a versenyjogi szabályozás alapját képező 101. és 102. cikkek – milyen feltételek mellett alkalmazhatóak a 106. cikk által nevezett vállalatokra, melyek nem szükségszerűen állami tulajdonúak¹⁹, így az mondható, hogy e rendelkezés célja, hogy a közszektort a magánszektor szabályozásához hasonló szabályozásnak vesse alá.²⁰

A tulajdoni semlegesség jegyében és részben az állammal, illetve az állami monopoljogokkal rendelkező részével fenntartott kapcsolat feltárása érdekében a Bizottság

¹⁴ 27. számú jegyzőkönyv.

¹⁵ A korábbi EKSZ 16. cikke.

¹⁶ Az Unió közös értékrendje a demokrácián, a szabadságon és a társadalmi igazságosságon alapul. Vö. Pálvi Leino-Roman Petrow, *Between 'Common Values' and Competing Universals – The Promotion of the EU's Common Values through the European Neighbourhood Policy*. (15) European Law Journal 2009/5. 654-671.

¹⁷ David Edward és Mark Hoskins: *Article 90: Deregulation and EC LAW* (32) Common Market Law Review. 1995. 157.

¹⁸ A Bizottság közleménye a közérdekű szolgáltatásokról. 1996.09.11. OJ C 281/5, 1996.09.26. 16. pont.

¹⁹ 30/87. sz. ügy Corinne Bodson kontra SA Pompes [1988] EBHT I-1988.o.

²⁰ Vö. Verebics János: *Európai üzleti és gazdasági jog – A közösségi jog sajátosságai – a négy alapszabadság – versenyjog*. (Bp: Tansegédlet, 2006)

többletterheket rótt az említett vállalatokra a Transzparencia irányelven²¹ keresztül, mely speciális bejelentési kötelezettségeket állapított meg.²²

Az EUMSZ a versenyjogi – vonatkozású – szabályai közül a 93. cikk révén a közlekedés, a 106. cikk (2) bekezdése pedig az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások vonatkozásában derogál.

²¹ A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról. L 318/17 2006.11.17.

²² Franciaország, Olaszország és az Egyesült Királyság is megkérdőjelezte a közösségi eljárást a semleges elbánás veszélyeztetése miatt. 188-190/80. Franciaország, Olaszország és az Egyesült Királyság kontra Bizottság [1982] ECR 2545.

III. KÜLÖNLEGES HELYZETŰ VÁLLALKOZÁSOK VERSENYJOGI SZABÁLYOZÁSA

Az EUMSZ 106. (korábbi EKSZ 86.) cikke a nemzeti jog alapján különleges helyzetben lévő vállalkozások uniós versenyjogi helyzetét tartalmazza. E cikk igazán jelentős szerepet a nyolcvanas évek második felében kezdett el játszani, amikor kiterjesztették a szabad piaci versenyt: liberalizálták a piacot, mely az állami szabályok fokozatos leépítését, a deregulációt jelentette.²³ Ez azonban nem egyenlő a piaci viszonyok teljes magára hagyásával: „regulázásra” szükség van, melyet a közszolgáltatások, általános gazdasági érdekű szolgáltatások garantálási kötelezettsége is példáz.

A különleges helyzet abból adódik, hogy az adott tagállam bizonyos gazdasági tevékenységet állami vagy magánvállalatokra bíz: egyrészt ez közvállalkozások létrehozásában nyilvánul meg, másrészt pedig egyes vállalkozásokat ruház fel különleges feladatokkal, jogokkal. Az előbbi esetben a tagállamok egészen addig szabadon alapíthatnak közvállalkozásokat, amíg ezeknek elegendő tér áll rendelkezésre az uniós jog keretein belül való cselekvésre; s ezek a közvállalkozások teljes mértékben alanyai az uniós jognak, így irányukba a 106. cikk (1) bekezdése közvetlenül hatályos. Az utóbbi esetben pedig főszabály szerint alkalmazandó e cikk (1) és (2) bekezdése, de – s számunkra ez az igazán lényeges – e (2) cikk az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott (és a jövedelemtermelő monopólium jellegű) vállalkozások esetén feltételekhez köti az uniós jog alkalmazását: csak olyan mértékben érvényesül, amennyiben nem akadályozza az adott vállalkozásokra bízott sajátos feladatok végrehajtását.

A három szakaszból álló passzus első két bekezdése a tagállamoknak és a közszolgáltató vállalkozásoknak szól, kijelöli azokat a határokat, amelyek között a piaci szereplőknek kizárólagos és különleges jogokat adományozhatnak. A vállalkozások számára még korlátozott körben lehetőséget is biztosít az EUMSZ-ben előírtak be nem tartására. A harmadik bekezdés a Bizottságnak ad felhatalmazást határozatok és irányelvek²⁴

²³ Tóth Tihamér: Az Európai Unió versenyjoga. (Bp: CompLex, 2007) 478.

²⁴ Megjegyzendő, hogy ez az egyetlen területe az uniós versenyjognak, ahol irányelvekkel lehet találkozni.

meghozatalára. Ezek közül esetünkben a második szakasz kiemelendő, hiszen az tartalmaz a közszolgáltatást nyújtó vállalkozásokra kivételt:

„Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vagy a jövedelemtermelő monopólium jellegű vállalkozások olyan mértékben tartoznak a Szerződések szabályai, különösen a versenyszabályok hatálya alá, amennyiben ezek alkalmazása sem jogilag, sem ténylegesen nem akadályozza a rájuk bízott sajátos feladatok végrehajtását. A kereskedelem fejlődését ez nem befolyásolhatja olyan mértékben, amely ellentétes az Unió érdekeivel”.

1. Általános gazdasági érdekű szolgáltatás

Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások az Amszterdami Szerződést előkészítő kormányközi konferenciának²⁵ egyik fő vitatémáját jelentették: végül, a franciák javaslatát elfogadva előre²⁶, az (akkor hatályos EKSZ 16. cikkébe) EUMSZ 14. cikkébe, az alapelvek közé került, mely sokak szerint a negatív integráció végét és a pozitív integráció kezdetét jelentette²⁷.

A pontos definiálásra azonban sem itt, sem a későbbiekben nem került sor. Az értelmezés a bírói gyakorlatra²⁸ lenne bízva, mely azonban csak kazuisztikusan használja, így a Bizottság a meghatározás jogát a tagállamokra hagyta.

A szakirodalomban²⁹ azonban kialakult egy univerzálisan elfogadható kritériumrendszer, mely szerint egy tevékenység általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintendő, ha az

- egy nagyobb közösség számára alapvető fontosságú: ha az adott vállalkozás nem látná el, akkor magának az államnak kellene erről gondoskodni;
- a megbízott vállalkozás tevékenységét az állam által előírt keretek között, szabályozottan végzi, az állam a feladatok megfelelő szintű ellátását ellenőrzi;

²⁵ 2007.07.23-tól október 18-ig tartott, melynek eredményeképp kialakult szerződést 2007.12.18-án írták alá Lisszabonban.

²⁶ Az EUMSZ itt említi először, majd a 106. cikk (2) bekezdésében.

²⁷ Fritz W. Scharpf: *Balancing Positive and Negative Integration: The Regulatory Options for Europe*. Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschungs Working Paper. 1997/8. Elérhető: <http://www.mpifg.de/pu/workpap/wp97-8/wp97-8.html> (Lehívva: 2012.02.06.)

²⁸ C-320/91. sz. Paul Corbeau elleni büntetőeljárás [1993] EBHT I-2533; C-219/97 sz. Maatschappij Drijvende Bokken BV kontra Stichting Pensioenfonds ügy [1999] EBHT I-6121.

²⁹ Derrick Wyatt–Alan Dashwood: *The substantive law of EEC*. (London: Sweet&Maxwell, 1987) 526.

- mindenkire nézve azonos feltételek mellett köteles a szolgáltatást biztosítani;
- az államilag előírt kötelezettségek velejárója, „fájdalomdíja” a jogi monopólium biztosítása és esetleg állami támogatás adása.³⁰

A Bizottság 1996-os közleménye az általános érdekű szolgáltatásokról³¹ össze is vetette az általános gazdasági érdekű, a közérdekű és az univerzális szolgáltatások fogalmát.

Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások fogalma olyan piaci jellegű gazdasági szolgáltatások összefoglaló elnevezése, melyek közcélúak és közérdeket szolgálnak. Általános az érdek akkor, ha nem egyes személyek vagy azok meghatározott, akár nagyszámú egyént vagy vállalkozást tömörítő csoportjának érdekvédelméről van szó.³² Gazdasági érdekű a szolgáltatás, amikor kifejezetten nyereségérdekű tevékenységről van szó, azaz nem karitatív, nem jóléti és nem szociális alapon nyújtott szolgáltatás.

A közszolgáltatás ezzel szemben utalhat egyrészt magára a közszolgáltatóra, illetve magára a szolgáltatásra. Utóbbi alatt meghatározott testületre bízott közérdekű szerep ellátását értjük. A vállalkozás, a „köz”, azaz mindenki számára nyújtja a szolgáltatást – nem ő dönti el, hogy kit lát el, így a fogalomban kimondatlanul ugyan, de benne foglaltatik a szerződéskötési kötelezettség is. A szerződéskötési vagy ellátási kötelezettség tehát jele lehet a közérdekű szolgáltatásnak, utalhat arra, hogy a vállalkozás a 106. cikk (2) bekezdése alá tartozónak tekintendő. Közellátási vagy közszolgáltatási kötelezettséget ír elő általában a kizárólagos jogot biztosító állam a közszolgáltató részére, ami a verseny kizárásából adódó monopolhelyzet ára. Vagyis a közellátási kötelezettség a kizárólagosság szükségszerű és kívánatos szabályozási követelménye, ennek egyik legitimáló eleme.

A közszolgáltatást nemcsak országos, hanem regionális szinten is lehet értelmezni. A közszolgáltató nem szükségszerűen állami vállalkozás vagy szerv. A „köz” ehelyütt nem a vállalkozás állami érdekszférába, tulajdonosi körébe való tartozását jelöli, bár megjegyzendő, hogy a közérdek fennforgása miatt majdhogynem szükségszerű egyfajta speciális kapcsolat a szolgáltató és az állam között. A közszolgáltató tevékenységét nem teljesen saját üzletpolitikája alapján, nem teljesen szabad versenykörülmények között végzi, hanem bizonyos, más esetben egyébként a piac törvényei által alakított tényezők állami szabályozása mellett.

³⁰ I.m. Tóth (2007) 503-504.

³¹ Bizottsági közlemény: Általános érdekű szolgáltatások Európában. HL C 281, 1996.9.26.

³² Ezért nem tartozik ide pl. egy szerzői jogokat védő-képviselő társaság tevékenysége. Lsd. 127/73. sz. Belgische Radio en Televisie kontra SV SABAM és NV Fonior [1974] EBHT 51. Ide sorolható viszont egy meghatározott területen lakó közösség érdekében tevékenykedő szolgáltató.

IV. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK

Az állami támogatás az állam által vagy állami forrásokon keresztül, szelektív módon nyújtott pénzügyi előny, melynek ellenőrzése az Európai Unió versenyjogának egyik alapvető pillére: ezek befolyásolják a piac működését azáltal, hogy egyes vállalatoknak kedveznek, de ezzel egyidejűleg komoly károkat okozhatnak a versenytársaiknak.³³ E cikk ellenőrzését az Európai Bizottság végzi³⁴: mind előzetes, mind utólagos vizsgálatok során, melynek végeredményeképpen akár a támogatás tiltottnak minősítése esetén, a belső piaccal összeegyeztethetetlen voltából kifolyólag a visszafizetést is kötelezővé teheti, mint ahogy ezt a közelmúltban a Malév³⁵ esetén is tette.

Sokan párhuzamot vonnak a nemrég a BKV-nak adott támogatással, s sejtetik annak veszélyét, hogy a Bizottság azt is majd tiltott állami támogatásnak minősítse³⁶, így e szempontot vizsgálva elemezném a vonatkozó EUMSZ-részeket.

Alapvetően az EUMSZ 107. cikke általánosságban tiltja az állami támogatásokat – (1) bekezdés –, azonban rögtön utána kivételeket határoz meg – (2) bekezdés a-c) pont –, végül pedig a Bizottság jóváhagyásától függő mentességek körét rögzíti – (3) bekezdés –. Mivel utóbbi két kategóriába sem az általam vizsgált budapesti közösségi közlekedés ügye, sem a Malév esete nem tartozik, részletezésüktől³⁷ eltekintenk.

³³ I.m. Tóth (2007) 311.

³⁴ EUMSZ 108. cikk.

³⁵ A Bizottság Határozata (2012.01.09.) a Magyarország által a Malév Magyar Légitársaság Zrt. számára nyújtott SA.30584 (C 38/2010, korábbi NN 69/2010) állami támogatásról. C (2011) 9316 végleges. Brüsszel, 2012.01.09.

³⁶ „Rogán: Tiltott állami támogatás a BKV-nál?” 2012.02.05.

http://index.hu/belfold/budapest/2012/02/06/rogan_tiltott_allami_tamogatas_a_bkv-nal/ (Lehívva: 2012.02.17.)

³⁷ Lsd. bővebben: Boytha Györgyné és Tóth Tihamér: *Versenyjog*. (Bp:PPKE JÁK, 2010) 327-340.; Tóth (2007) i.m. 527-611.;

1. Tiltott vagy nem: párhuzamban a Malév és a BKV

Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése magába foglalja azt az öt feltételt, mely következtében egy támogatás tiltott állami támogatásnak minősül:

„Ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése céljából torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”

Eszerint egyrészt szükséges, hogy 1) a támogatás a tagállam által nyújtott vagy állami forrásból származzon; másrészt, hogy az 2) szelektálást eredményezzen, tehát csak bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelése esetén jelentsen 3) előnyt; s ezáltal 4) ténylegesen vagy valószínűsíthetően torzítsa a versenyt, 5) mely a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolja hatását.

Pusztán ezt a szakaszt vizsgálva már meg lehet cáfolni a felkapott és felduzzasztott sajtóhíreket, hiszen: a budapesti közösségi közlekedést biztosító vállalat támogatása nem érinti a tagállamok közötti kereskedelmet (5. pont).

Tekintettel arra, hogy a felsorolt feltételek konjunktív feltételek, ezek hiánya miatt nem lenne szükség további vizsgálatra, de érdekes kérdés, hogy: milyen forrásról is van szó. A BKV 100%-osan a Budapest Főváros Önkormányzatának tulajdonában áll, finanszírozásában 2002 és 2009 között évente változó mértékű, tízmilliárdos nagyságrendű hiány mutatkozott, mely pótlására az akkor még hitelképes hiteleket vett fel: működésére. A BKV adósságállománya 64 milliárd forint, a hitelek pedig 2012-ben lejárnak: az első „akadályt” 9 milliárd, április 30-áig visszafizetendő tulajdonosi kölcsön és 6 milliárd forint közszolgáltatási ellentételezés formájában ugrotta át a Fővárosi Önkormányzat segítségével.³⁸

Az önkormányzat tulajdonosi kölcsönnek nevezi a támogatást, mely a megnevezéstől függetlenül állami támogatás, de ebben az esetben nem tiltott, hiszen itt az alapvető közszolgáltatási kötelezettség garantálása biztosítása miatt nyújtják: visszautalva az EUMSZ

³⁸ Jegyzőkönyv a Fővárosi Közgyűlés 2012. január 25-én a Városháza Dísztermében megtartott üléséről. Az előterjesztések elérhetőek: <http://budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=79669#documents> (Lehívva: 2012.02.17.)

93. cikkére – illetve továbbutalva a később elemzett Altmark-kritériumokra –, a közlekedés kompenzálása megállapítható.³⁹ (Megjegyzendő, hogy közvetlenül a kormány nemhogy támogatást nem adott, még a 32,5 milliárdos normatívát⁴⁰ is zárolta mindaddig, ameddig a főváros számára elfogadható finanszírozási tervezetet⁴¹ nem készít.⁴²)

A Malév esettel való párhuzamba állítás leginkább jó „szenzációnak” mondható, melyet a „laikusokkal” el is lehet hitetni: a repülés is közlekedés, a tömegközlekedés is közlekedés, s mindkettő az „államtól” kapott pénzt. Ugyanakkor a párhuzamba állítás alapjaiban téves: habár kétségtelen, hogy közlekedésről van szó, a közlekedési ágazaton belül eltérő szabályok vonatkoznak a légi és a közúti, vasúti közlekedésre, előbbire példának okáért vonatkozik a korábban elemzett⁴³ tervezet is, míg az általunk vizsgált közúti közlekedésre nem.

Fontos különbség, hogy a légiközlekedésben már megvalósult a liberalizáció, a Malév versenyben állt más (európai uniós) légitársaságokkal, különösen az 1993. január 1-jén hatályba lépett harmadik liberalizációs csomag következtében⁴⁴, míg a fővárosi tömegközlekedés egy közszolgáltatás, mely esetén ahhoz hasonló liberalizációról nem lehet szó, ráadásul még versenytársai sincsenek, szemben a Malévval. Így, míg utóbbi megszűnésével a piaci helyét szinte azonnal betöltötték, a BKV-nak nincs más alternatívája: megszűnésével Budapesten csak káosz keletkezne.

A tulajdonosi viszonyok sem azonosak: már említettem, hogy a BKV Zrt. 100%-ban önkormányzati tulajdonú, zártkörűen működő részvénytársaság, részvényei felett a tulajdonosi jogokat a Főváros Önkormányzata gyakorolja, míg a Malév tulajdonosi háttere⁴⁵ teljesen tisztázatlan volt⁴⁶.

³⁹ Érdemes összevetni e néhány adatot az Állami Számvevőszék jelentésével: Jelentés a Budapesti Közlekedési Zrt. gazdálkodásának ellenőrzéséről. Állami Számvevőszék Számvevői Iroda. Iktatószám: V-3007-109/2011. 2012.01.

⁴⁰ 2010. évi CLXIX. törvény a Magyar Köztársaság 2011. évi költségvetéséről. Kihirdetve 2010.12.10-én. „10. Helyi közösségi közlekedés támogatása Előirányzat: 35 240,0 millió forint [...]”, ebből a fővárosé 32,5 milliárd.

⁴¹ „A Századvég dolgozik a BKV-koncepción” (Tenczer Gábor) 2012.02.16. http://index.hu/belfold/budapest/2012/02/16/a_szazadveg_dolgozik_a_bkv-koncepcion/ (Lehívva: 2012.02.17.)

⁴² Benda Györggyel (a BKK munkatársa) való 2012.02.11-én folytatott személyes beszélgetés alapján.

⁴³ ...néhány fenntartással ugyan. 2012/21/EU Bizottság határozata (2011.12.20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról. [2012] HL L 7/3, 2012.01.11., 1. cikk 3. pontja. 7.o

⁴⁴ Lsd. 38. lbj. VII.1. (58) pont.

⁴⁵ Lsd. részletesebben 38. lbj. II. fejezet 4-6.o. Tömören összegezve három főbb szakaszra bontanám a relációt: I. 2007 előtt: a Malév bizonyos százalékban privatizálva volt – 1992: Alitalia-Simest (35%); 1997-ben ezt a részt az OTP-MKB vette meg, majd 1999-ben visszavásárolta az állam, így 2007-ig állami tulajdonban volt a Malév; II. 2007 után a feltőkésítés vált szükségessé, így ismét privatizálták a céget és eladták a Malév részvényeit az AirBridge-nek, melynek 49%-ban orosz, 51%-ban pedig magyar magánszemélyek voltak a tulajdonosai. Az ekkor kötött megállapodásnak szempontunkból kiemelendő pontja, hogy az orosz tulajdonos egy orosz banktól (rövidített nevén: VEB) kölcsönt vett fel, melynek nem tudott eleget tenni, így a 49%-os tulajdoni hányadát zálogjog terhelte, s így megszerezte a részvényeket. III. 2009 elején még tovább romlott a Malév pénzügyi

2. A közszolgáltatási kötelezettségek kompenzálása

Az állami támogatások összeegyeztethetlensége alóli mentesülést jelenti az Európai Bíróság 2003. július 24-ei Altmark-ítéletében⁴⁷ tisztázott feltételrendszerének való megfelelés, mely fennállása mellett a közszolgáltatás ellentételezése nem képez állami támogatást.⁴⁸

E kritériumok fennforgása alapján az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdése alapján azok a vállalkozások mentesülhetnek – egyedi, úgynevezett ex ante jellegű vizsgálat alapján – az állami támogatási szabályok alkalmazása alól, amelyeknél az ellentételezés nem haladja meg a tevékenység során felmerült és kimutatott többletköltséget és az iparágban indokolt hasznot. Az ex ante vizsgálatra azon vállalkozások esetében kell sort keríteni, melyek nem minősülnek eleve „hatékonyak” mert kiválasztásukra nem nyilvános eljárás során került sor.

A Bíróság szerint: a vállalkozásnak ténylegesen rendelkeznie kell olyan, világosan meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel, melyeket teljesíteni köteles.⁴⁹ A kompenzáció számításának alapját képező paramétereket előre, objektívan és átláthatóan meg kell határozni. A kompenzáció mértéke nem haladhatja a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban felmerült költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket. Amennyiben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő vállalkozást nem olyan közbeszerzési eljárással választják ki, mely lehetővé teszi azon pályázó kiválasztását, aki a közösség számára a szolgáltatásokat a legkisebb költséggel képes nyújtani, akkor szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy tipikus – hatékonyan vezetett és felszerelt – vállalkozásnál felmerülhettek volna, figyelembe véve az e kötelezettségek teljesítésével járó ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket.

A Bíróság a felé intézett kérdésekre adott válaszában előzménye volt, hogy egy busztársaság, az Altmark Trans a Landkreis Stendhallal kötött közszolgáltatási szerződése alapján igényt tarthatott az általa állított kilométerenkénti 0,58 német márka működési

helyzete, így a Malév Ground Handling-et, a Malév leányvállalatát értékesítették a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-nek [...], majd 2010 elején visszaállamosításra került sor.

⁴⁶ Többek között Mohi Csaba az Európai Bizottságot is felelőssé teszi a Malév csődjéért, hiszen 2007 és 2010 között a Malév százmilliárd forint megengedhetetlen állami dotációban részesült, s ezt a Bizottságnak fel kellett volna derítenie... Lsd. A HírTV 2012.02.19. Rájátszás c. műsorát.

⁴⁷ C-280/00 sz. ügy. Altmark ügy. [2003] EBHT I-7747. 89-93.pont.

⁴⁸ A Bizottság Közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról. [2011] Brüsszel, XXX tervezet. 12. o 3.1. pont.

⁴⁹ Ez a megbízás már a 106. cikk (2) bekezdés szerinti közüzemmi minősítés szempontjából is elengedhetetlen.

veszteség pótlására. A társaság 1994-ben – pályáztatás nélkül – nyerte el egyes menetrend szerinti buszjáratok üzemeltetésének engedélyét és ennek következtében a hatóságoktól anyagi támogatást kapott a szolgáltatás költségeinek kompenzálására (az említett összegben). A versenytárs emiatt pert indított a hazai bíróságok előtt, arra hivatkozva, hogy a cég valójában életképtelen, nem tudja ellátni a szolgáltatásnyújtással kapcsolatos feladatait a kompenzáció nélkül. A német Szövetségi Közigazgatási Bíróságnak a kérdés eldöntéséhez azt kellett meghatároznia, hogy a hatóságoknak jogában állt-e ezeket az ellentételezéseket az állami támogatásokra vonatkozó közösségi szabályok figyelembevétele nélkül kifizetni. Ebben a kérdésben fordult az Európai Bírósághoz az EUMSZ 93., 106. cikke és az akkor hatályos 1191/69. rendelet⁵⁰ értelmezésére vonatkozólag. A két, kisebb helyi tömegközlekedési szolgáltató közötti jogvita az Európai Bíróság elé került egy 267. cikk szerinti utalással. A három feltett kérdés közül számunkra az első a legjelentősebb: a helyi közlekedés megfelelő működése érdekében nyújtott támogatás az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének általános tilalmába ütközik-e, vagy a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására alkalmatlan annak következtében, hogy túlnyomórészt regionális jelentőséggel bír?

A Bíróság azt állapította meg, hogy az esetben a kereskedelem érintettsége a helyi vagy a regionális jellegtől függetlenül megállapítható, majd azt vizsgálta, hogy a kompenzáció gazdasági előnyt jelentette-e. Ennek értelmezése során utalt a korábbi ADBHU⁵¹- és Ferring⁵²- ügyben hozott döntéseire, melyek szerint ha a közszolgáltatási kötelezettség kapcsán nyújtott támogatás a szolgáltatással járó többletköltségek ellentételezésének tekinthető, akkor nem minősül gazdasági előnyt biztosítónak. Másik oldalról megemlítette, hogy minden olyan intézkedés támogatásnak minősül, ami közvetve vagy közvetlenül egyes vállalkozásoknak kedvez, vagy ami olyan gazdasági előnyt jelent, melyet a kedvezményezett rendes piaci körülmények között nem tudott volna elérni⁵³.

Tehát amennyiben a négy feltétel nem kumulatíván teljesül, akkor alkalmazható az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése, melynek értelmét és terjedelmét a Bizottság 2005-ös –

⁵⁰ A Tanács 1191/69/EGK rendelete (1969.06.26.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről. [1969] HL L 156, 1969.6.28., 19-25.

⁵¹ 240/83. sz. ADBHU ügy. [1985] EBHT I-531.

⁵² C-53/00. sz. Ferring SA kontra ACOSS ügy. [2001] EBHT I-9067.

⁵³ Lsd. C-119/97. sz. Ufex, korábban: SFEI, DHL International és Service CRIE kontra az Európai Közösségek Bizottsága és May Courier ügy. [1999] EBHT 1999 I-1341.

jogszabálynak minősülő – határozata⁵⁴ tartalmazza; az ez alapján kivételben nem részesülő kompenzáció egyedi megítélésének részleteiről pedig egy keretszabály⁵⁵ rendelkezik. E 2005-ös csomagban a Bizottság egyértelműsítette az állami támogatásokra vonatkozó cikkek alkalmazását az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért nyújtott ellentételezésekre.

2005-ös Bizottsági csomag	
Határozat	Keretszabály
Feltételek, melyek teljesülésekor a vállalkozásoknak közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért nyújtott ellentételezés összeegyeztethető az állami támogatási szabályokkal, és mentesül a Bizottságnak való bejelentés alól.	Feltételek, melyek alapján a határozat hatálya alá nem tartozó ellentételezést a Bizottság jóváhagyhatja.

Készítette a szerző.

Hatálybalépésük óta az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály a Bizottság legfontosabb eszközei az ezekhez kapcsolódó, nagy számú állami támogatási ügy értékeléséhez, kiegészülve még az azóta hatályba lépő ágazatspecifikus állami támogatási szabályokkal.

⁵⁴ A Bizottság 842/2005/EK határozata (2005.11.28.) az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról. HL L 312., 2005.11.29. 67. 2011 novemberében hatályát veszítette.

⁵⁵ A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály. HL C 297., 2005.11.29., 4.

V. A KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS (HAZAI) SPECIALITÁSA

A közlekedési szektor erősen szabályozott, nem versenyző piac volt világszerte a XIX. század utolsó negyedéig, melynek liberalizációját az Európai Unió a legtöbb közlekedési-szállítási ágazatában az elmúlt két évtizedben hajtotta végre. A közúti személyszállítás, ezen belül a tömeg- és közforgalmú közlekedés speciális területet jelent: mind az állami támogatások megítélése, mind a liberalizáció szempontjából.

Ezt jelzi egyrészt, hogy az ezzel kapcsolatos támogatásokra sem a 2005. évi keretszabály, sem a határozat nem, hanem – az EUMSZ 93. cikke⁵⁶ alkalmazandó, mely szerint

„A Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”.

Így témánk szempontjából – a később részletesen elemzett – PSO rendelet⁵⁷ rendelkezései a relevánsak.

Másrészt pedig az említett liberalizáció is problémás, különösen Budapest vonatkozásában: a piacnyitás e területen ahhoz hasonlítható, mint amikor kinyitják az oroszlankeztrec ajtaját anélkül, hogy ott állna az idomár. Azaz életveszélyes helyzet.⁵⁸ Ez főképp a közlekedés közszolgáltatás, általános gazdasági érdekű szolgáltatás szolgáltatási kötelezettségéből, mindenki számára való biztosításából fakad, mely nem teszi lehetővé az oroszlánok „idomár” nélküli szabadon engedését.

⁵⁶ Korábbi EKSZ 73. cikke.

⁵⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007.10.23.) a vasúti és a közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről. [2007] HL L 315, 2007.12.3., 1-11.

⁵⁸ Nagy Aranka (szerk.): *Aktuális kérdések a piacliberalizáció területén*. (Bp: Bibó István Szakkollégium, 2011) 8.

A közösségi közlekedés, mint közfeladat biztosítását az Ötv.⁵⁹ 63/A.§ g) pontja⁶⁰ a főváros esetén a Fővárosi Önkormányzat feladatkörébe utalja. Eszerint⁶¹ ezen feladatokat teljes mértékben átadhatja gazdasági társaságoknak. Épp ezen alapul az ún. új közszolgáltatási struktúra, mely az uniós elvárásoknak megfelelően: a megrendelőt és a szolgáltatót szétválasztja, mely teljesítése érdekében hozták létre a BKK-t, vagyis a Budapesti Közlekedési Központot, s vezetik be a szolgáltatók közötti versenyt.⁶²

Ez azonban az ágazati törvények módosítása hiányában nem tudott volna megvalósulni: az Országgyűlés 2011. december 23-án fogadta el az – immár uniós joggal harmonizáló, Alaptörvénnyel⁶³ összefüggő módosításról szóló – változásokat: így a 2011. évi CCI. törvény⁶⁴ 256.§-a módosította az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény egyes rendelkezéseit.

A PSO-rendelettel együtt alkalmazandó a Busztörvény⁶⁵, vagyis az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló törvény.

⁵⁹ Lsd. 3. lbj. 2013. január 1-jén az új önkormányzati törvény, a 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól válik hatályossá, e körben azonban nem okoz változást.

⁶⁰ „A Fővárosi Önkormányzat feladata különösen: (...) ellátja a főváros tömegközlekedési és forgalomtechnikai feladatait (...) Az e pontban meghatározott feladatok - a fővárosi közutak útosztályba sorolása kivételével - az önkormányzat által kijelölt, 100%-ban köztulajdonban álló, közlekedés-szervezési feladatot ellátó gazdasági társaság útján is elláthatók.”

⁶¹ Ez már az PSO-rendelet preambuluma (14) bekezdéséből is következik, s azzal áll összhangban.

⁶² Később részletesen kifejtve.

⁶³ Magyarország Alaptörvénye. (2011.04.25.) Kihirdetve a Magyar Közlöny 2011. évi 43. számában.

⁶⁴ Egyes törvények az Alaptörvénnyel összefüggő módosításáról szóló 2011. évi CCI. törvény.

⁶⁵ 2004. évi XXXIII. törvény az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról. (Továbbiakban: Busztörvény).

1. A közúti személyszállítási közszolgáltatás uniós szabályozása: a PSO-rendelet

A vasúti és közúti személyszállításról, mint közszolgáltatásról a PSO-rendelet⁶⁶ tartalmaz előírásokat, s rendelet formájából kifolyólag kötelező erejű, közvetlen hatályú és általánosan alkalmazandó jogforrás⁶⁷. A még rövid ideig érvényes szolgáltatási szerződés⁶⁸ azonban még az 1191/69/EGK illetve az 1107/70/EKG⁶⁹ rendelet idejében íródott, azokra való tekintettel. Azonban a nyolc évre kötött szerződés 2012. április 30-án lejár, s a változatlan tartalommal történő meghosszabbítására⁷⁰ az 1370/2007/EK rendelet alapján nincs is jogszerű lehetőség.

1.1. Főbb eltérések

Az egyik legszembevetőbb eltérés a korábbi és a hatályos rendelet között, hogy előbbi hatálya még kiterjed a belvízi személyszállítási közszolgáltatásokra is, míg utóbbi már csak a közúti és a vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozik. Ez, és – amennyiben nem szabályozza uniós jogszabály – a nemzeti tengereken történő személyszállítási közszolgáltatások megszervezése az EUMSZ általános elveinek a hatálya alá tartozik, kivéve, ha a tagállamok úgy döntenek, hogy ezt a rendeletet kívánják alkalmazni. Emellett az árufuvarozási szolgáltatásokat is kiveszi a hatálya alól.⁷¹

Kiemelendő, hogy előbbi még nem terjedt ki a közszolgáltatási szerződések odaítélésének uniós módjára, s nem érintette azt sem, hogy milyen körülmények között kötelező a versenyeztetési eljárás.⁷² Alapvetően elmondható⁷³, hogy megfelelő védintézkedésekkel a szolgáltatók közötti szabályozott verseny bevezetése lehetővé teszi a vonzóbb és innovatívabb, alacsonyabb költségekkel járó szolgáltatások nyújtását anélkül, hogy akadályoznák a közszolgáltatókat a rájuk bízott sajátos feladataik végrehajtásában⁷⁴.

⁶⁶ Lsd. 57. lbj.

⁶⁷ EUMSZ 288. (EKSZ 249.) cikk.

⁶⁸ Lsd. 6. lbj.

⁶⁹ A Tanács 1107/70/EGK rendelet (1970.06.04.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról. [1970] HL L 130, 1960.6.15. 1-5.

⁷⁰ 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdése.

⁷¹ Uo. (14) bekezdés.

⁷² Uo. preambulum (6) bekezdés.

⁷³ Uo. (7) bekezdés.

⁷⁴ Fő kitétele az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdésének.

1.2. Szerződési meghatározottság

A hazánkban szolgáltatási szerződésnek nevezett közszolgáltatási szerződés révén az erre illetékes hatóság és – az átláthatóság, versengő szolgáltatókkal szembeni egyenlő bánásmód és az arányosság elve alapján – a kiválasztott közszolgáltató megállapítja a közszolgáltatási kötelezettségek jellegét, ellenszolgáltatását.

A kiválasztás során alapvetően nem bír jelentőséggel, hogy a közszolgáltatásokat köz- vagy magánvállalkozások működtetik-e, hiszen itt is érvényesül a semlegesség⁷⁵, a szubszidiaritás és az arányosság elve⁷⁶, valamint, hogy a tagállamok szabadon határozhatják meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat⁷⁷.

A szerződéseknek alapvetően határozott időtartamra⁷⁸ kell szólniuk, mivel így jobban valószínűsíthető a szolgáltatások minőségének védelme, a verseny minimális torzulása. A hosszú időtartamra szóló szerződések⁷⁹ esetén a piac a szükségesnél hosszabb időtartamra bezárulna, csökkentve ezáltal a verseny által gyakorolt nyomás kedvező hatásait.

Lehetőség van arra, hogy esetünkben a Fővárosi Önkormányzat az általa igazgatott térségben maga gondoskodjon a személyszállítási közszolgáltatásokról⁸⁰, vagy azokat versenytárgyalási eljárás lefolytatása nélkül belső szolgáltatóra⁸¹ bízza. A méltányos versenyfeltételek biztosítása érdekében azonban szigorúan szabályozni kell a saját üzemeltetésű működtetés lehetőségét. Az integrált személyszállítási közszolgáltatást⁸² nyújtó illetékes hatóságnak vagy hatóságcsoportnak⁸³ kell gyakorolnia a szükséges ellenőrzést, együttesen vagy tagjai által. Továbbá a szállítási szolgáltatásról maguk gondoskodó illetékes

⁷⁵ EUMSZ 345. (EKSZ 295.) cikke.

⁷⁶ A rendelet keletkezésének idejében hatályos EKSZ 5. cikke, jelenleg az EUMSZ 69. cikke utal rá, s helyet a (2.) Jegyzőkönyv a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról című dokumentumban kapott. [2004] HL C 310/207, 2004.12.16., 207-209.

⁷⁷ EUMSZ 14. (EKSZ 16.) cikke.

⁷⁸ SZSZ. 4.1-2. pontja. 9. „Jelen Szerződés a mindkét Fél általi aláírást követően 2004. április 30-ával lép hatályba (...) határozott időtartamra, nyolc évre jön létre.”

⁷⁹ A közszolgáltatási szerződések meghosszabbítására a felhasználók pozitív visszajelzései esetén van mód, de legfeljebb az eredeti időtartamnak a felével, amennyiben a közszolgáltatónak olyan eszközökbe kell beruháznia, amelyek értéksökkenésének ideje kivételes hosszúságú, valamint a legkülső régiók esetében és ha a közszolgáltató olyan infrastrukturális vagy gördülőállomány- és járműberuházást valósít meg, amely kivételes abban az értelemben, hogy tekintélyes pénzeszközöket érint és a szerződést méltányos versenytárgyalási eljárás alapján ítélik oda. [A gördülőállomány fogalma a vasúti összefüggésben értelmezendő: vontató (mozdony) és vontatott (vagon) járművek összességét jelenti.]

⁸⁰ „Személyszállítási közszolgáltatás a nyilvánosság számára megkülönböztetés nélkül és folyamatosan nyújtott általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatások.” Uo. a) bekezdés.

⁸¹ „A belső szolgáltató olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság (...) a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol.” Uo. 2. cikk j) pontja.

⁸² Uo. m) bekezdés.

⁸³ Uo. b) pont.

hatóságok vagy a belső szolgáltatók számára meg kell tiltani, hogy a szóban forgó hatóságok területén kívül versenytárgyalási eljárásban vegyenek részt. A belső szolgáltatót ellenőrző hatóság számára továbbá lehetővé kell tenni, hogy megtiltsa e szolgáltatónak a területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban való részvételt.⁸⁴

A rendelet szerint az alvállalkozásba adás is egy lehetőség a hatékonyabb személyszállítás megvalósításához és lehetőséget nyújt, hogy a közszolgáltatási szerződést elnyert közszolgáltatótól eltérő vállalkozások is részt vegyenek a közszolgáltatás nyújtásában. A közforrások legjobb felhasználása céljából azonban az illetékes hatóságoknak képesnek kell lenniük a személyszállítási közszolgáltatásaik alvállalkozásba adására vonatkozó szabályok meghatározására, különösen belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások esetén. Az alvállalkozók továbbá nem akadályozhatók meg abban, hogy részt vegyenek bármely illetékes hatóság területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban. Az illetékes hatóságnak vagy belső szolgáltatójának a közösségi joggal összhangban kell kiválasztania az alvállalkozót.⁸⁵

Lehetősége van a hatóságnak arra is, hogy a közérdekű szolgáltatás ellátásával harmadik személyt bízson meg, ilyenkor pedig tekintettel kell lenni az uniós jogra a közbeszerzések és a koncessziók vonatkozásában, valamint az átláthatóság és az egyenlő bánásmód elvére.⁸⁶

Az illetékes hatóságoknak – sürgősségi intézkedések⁸⁷ és csak kis távolságon való szolgáltatásra vonatkozó szerződéseket kivéve – legalább egy évvel korábban meg kell tenniük a szükséges tájékoztatási intézkedéseket, hogy a potenciális jelöltek reagálni tudjanak.⁸⁸

Közvetlen odaítélés esetén a közszolgáltatási szerződésekre fokozatosan vonatkozik az átláthatóság követelménye, hiszen ebben az esetben a közszolgáltatás nyújtásának lehetőségét egy adott közszolgáltató számára előzetes versenytárgyalási eljárás nélkül ítélik oda.⁸⁹

1.3. Ellentételezés

A rendelet szerint a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő költségek fedezésére az illetékes hatóságok által nyújtott ellentételezést⁹⁰ oly módon kell kiszámítani,

⁸⁴ Uo. (16) bekezdés.

⁸⁵ Uo. (19) bekezdés.

⁸⁶ Uo. (20) bekezdés.

⁸⁷ Ilyen esetben fennállhat a szolgáltatásnyújtás megszakadásának kockázata.

⁸⁸ Uo. (29) bekezdés.

⁸⁹ Uo. (30) bekezdés.

hogy elkerüljék a túlkompenzációt⁹¹. Amennyiben valamely illetékes hatóság versenyeztetés nélkül kíván odaítélni egy közszolgáltatási szerződést, akkor is be kell tartania azokat a részletes szabályokat, amelyek biztosítják, hogy az ellentételezések összege megfelelő, továbbá tükrözik a hatékony és minőségi szolgáltatásra való törekvést.

⁹⁰ „Közszolgáltatási ellentételezés bármely olyan – különösen pénzügyi – előny, amelyet az illetékes hatóság a közforrások terhére közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásának időszakában időszaka alatt vagy ezen időszakhoz kapcsolódóan közvetve vagy közvetlenül nyújt.” Uo. 2. cikk g) pont.

⁹¹ Ennek számítási módját a rendelet melléklete tartalmazza.

2. Az autóbusszal végzett menetrend szerinti közszolgáltatási személyszállítás: a Busztörvény

A nemrég módosított 2004. évi XXXIII. törvény tervezetére⁹² már a szolgáltatási szerződés⁹³ is hivatkozott, a jelenleg készülő pedig már a változásokkal is összhangban fog állni, melyek közül kiemelendő a – változásokat indokoló – közlekedésszervező fogalmának megjelenése, mint új jogintézmény, mely a 2012. május 1-jét követő új közszolgáltatási struktúra meghatározó eleme. Eszerint az ezt a szerepet betöltő BKK Zrt. lesz a megrendelői feladatok ellátója, ezáltal szétválasztva a szolgáltatói és a megrendelői oldalt, annak érdekében, hogy a közlekedési infrastruktúra integrált működtetésével Budapest fenntartható és magasabb színvonalú közlekedési szolgáltatást nyújthasson az igénybevevők részére.

A szükséges módosítások következtében a menetrend szerinti helyi közösségi közlekedést fenntartó önkormányzatok egyes autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti személyszállítási közfeladataikat – a feladatok ellátáshoz szükséges forrásokkal együtt – a közlekedésszervezőnek adhatják át.⁹⁴

A közlekedésszervező fogalma nem kerül tisztázásra az értelmező rendelkezésekben, feladatai leírásán keresztül ismerhetjük meg: maga a jogintézmény az önkormányzat meghatározó befolyása alatt álló korlátolt felelősségű társaság vagy részvénytársaság, illetve költségvetési intézmény, melynek szakmai felügyeletét az önkormányzat látja el, évente egyszer értékeli tevékenységét és a következő időszakra tervezett stratégiai döntéseit. Döntéseit az önkormányzat megváltoztathatja vagy megsemmisítheti.⁹⁵

A közlekedésszervezőt az önkormányzat az ún. kijelölő rendelettel jelöli ki a feladatok ellátására⁹⁶, amelyekkel kapcsolatos részletszabályokat a feladat-ellátási szerződés⁹⁷ tartalmazza.

A kijelölő rendeletben a BKK feladatává tették – többek között – a bevételek beszedését, melynek következtében „ő”, mint közlekedésszervező kötelezett a közlekedési

⁹² A Magyar Köztársaság Kormányának T/9123. számú törvényjavaslata az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról.

⁹³ Lsd. 6. lbj.

⁹⁴ Megjegyzendő, hogy a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvényt is ugyanilyen tartalommal egészítették ki, ezért a jelenleg a BKV Zrt. által végzett minden személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó közlekedésszervezői feladat átadható a főváros részéről a BKK-nak.

⁹⁵ Busztörvény 5/A.§ (1)-(2) bekezdése.

⁹⁶ Uo. 5/B.§.

⁹⁷ Uo. (3) bekezdés.

közzolgáltatásokkal kapcsolatos díjbevételek beszedésére és jogosult a fogyasztói árkiegészítés igénylésére.⁹⁸

⁹⁸ Uo. (5) bekezdés. Lényegében ez az önkormányzat és a közlekedésszervező közötti megállapodás.

VI. AZ ÚJ SZOLGÁLTATÁSI STRUKTÚRA ÉS A VERSENY MEGJELENÉSE

Budapest Főváros Önkormányzata és a Budapesti Közlekedési Részvénytársaság az Európai Unióhoz való csatlakozás – szó szerinti – előestéjén, 2004. április 30-án kötötte meg a 8, azaz nyolc kerek esztendőre szóló szolgáltatási szerződését.

Annak ellenére, hogy a felek elkötelezett hívei az Európai Uniónak⁹⁹, az akkor kötött szolgáltatási szerződés nem volt EU-konform, így a korábbi formában semmiképp nem hosszabbítható meg: az uniós jogharmonizáció következtében a PSO-rendeletben előírtaknak meg kell felelni. Ez egyrészt egy megrendelő szerv életre hívását jelenti, melynek letéteményese a BKK, másrészt pedig a szolgáltatók kiválasztása sem lesz teljesen egyértelmű és a BKV-nak innentől versenytársai is lesznek.

1. Az új struktúra letéteményese: a BKK¹¹²

A Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaságot a Fővárosi Közgyűlés a Fővárosi Önkormányzat vagyonáról, a vagyontárgyak feletti tulajdonosi jogok gyakorlásáról szóló rendelet alapján¹⁰⁰ alapítói jogkörében eljárva, 2010. október 27-ei döntésével¹⁰¹ hozta létre a budapesti közlekedés új irányító szervezeteként.

A közösségi közlekedés – a világon néhány kivételtől eltekintve – nem tud önfenntartóan működni: a jegy- és bérleteladások nem fedezik a rendszer működésének kiadásait – mely Budapest esetében évente körülbelül 130 milliárd forintot jelent –, s tulajdonképpen ezért is közszolgáltatás a közösségi közlekedés, hiszen ha a saját bevétele nyereséget tudna biztosítani, tiszta piaci körülmények között működhetne.

Közszolgáltatásként szükséges a hiányzó bevételek biztosítása, melyet elsősorban állami és önkormányzati támogatások jelentenek, másodsorban pedig egyéb alternatív forrásokból lehet fedezni a rendszer működtetését és fejlesztését.

⁹⁹ SZSZ. 5.o.

¹⁰⁰ 75/2007. (XII.28.) Főv. Kgy. rendelet 52.§ (1) bekezdésének a) pontja alapján.

¹⁰¹ Főv. Kgy. határozata 1832/2010.(10.27.).

A BKK megalakulásával cél, hogy – fokozatosan – létrejöjjön egy egységes budapesti közlekedési kassza, melyben az állam, az önkormányzat támogatása és a jegybevételek mellett minden egyéb, közlekedésből származó bevétel – például a parkolásszervezési feladatok bevétele, teherforgalmi engedélyek díjai, közlekedésfejlesztési hozzájáruláskénti behajtási díj – is a BKK költségvetésébe kerüljön, mely révén követhetőbb és kiszámíthatóbb lesz a BKK napi üzemeltetése.

Emellett hangsúlyos szerepe van a fejlesztésnek, melyre európai uniós források állnak Magyarország rendelkezésére: a Kohéziós Alapon¹⁰² keresztül illetve 2007 és 2013 között az Európai Regionális Fejlesztési Alap által a Közép-Magyarországi Régióban. Ezek megszerzéséhez a BKK feladata, hogy a város egésze számára fontos közlekedésfejlesztési beruházásokat készítsen elő, melyek hasznosságuk révén alkalmasak az uniós társfinanszírozásra.

A BKK előkészítő munkálatai során górcső alá vettek számos, esetlegesen mintaként szolgáló európai nagyvárost, fővárost: egyrészt intézményi oldalról, másrészt a régió közlekedésszervezése szempontjából, s leginkább követendőnek a londoni közlekedés bizonyult. A Transport for London-t (TfL) 2000-ben hozták létre a Nagy-Londont újra életre hívó 1999-es törvény keretében¹⁰³, mellyel a londoni önkormányzati rendszer – a budapestihez hasonlóan – kétszintű lett. Ez készíti elő a város közlekedési stratégiáját, melyet jóváhagyását követően végrehajtanak; összefogja a közösségi közlekedés szervezését; közlekedési hálózatot és menetrendet tervez; szolgáltatásokat rendel meg; versenyezteti és kiválasztja a buszszolgáltatókat; üzemelteti és fejleszti a metróhálózatot; központosítottan felügyeli az egységes taxiszoolgáltatásokat; fejleszti és üzemelteti a forgalomtechnikai rendszert, kerékpárutakat, bérbicikli-rendszert üzemeltet; felügyeli a Temze hajóközlekedését és fenntartja a fővárosi kezelésű főutakat.

Példaértékű és követendő szinergia figyelhető meg Londonban, mely Magyarország, Budapest számára is követendő, hogy az egységes szemlélet révén, a közlekedési ágazatok közötti együttműködés által a főváros közlekedési közszolgáltatása minél jobb legyen.¹⁰⁴

¹⁰² Noha jelen dolgozat írásának idején ezek kifizetésének helyzete bizonytalan. Lsd. pl. „Kohéziós pénzek – Az Európai Bizottság 495 millió euró befagyasztását javasolja” 2012.02.22. Forrás: mti.

¹⁰³ Greater London Authority Act 1999. Elérhető: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/pdfs/ukpga_19990029_en.pdf (Lehívva: 2012.02.03.)

¹⁰⁴ Forrás: <http://www.bkk.hu/magunkrol/mi-a-bkk/> (Lehívva: 2011.10.20.)

2. Liberalizáció a fővárosi közszolgálati autóbuszos személyszállításnál?!

Az új szabályok alapján belföldi menetrend szerinti személyszállítással – a közforgalmú kötöttpályás közlekedést helyettesítő autóbuszjáratokkal végzett és a kabotázs személyszállítás kivételével – a szolgáltató kizárólag közszolgáltatási szerződés keretében bízható meg. A közszolgáltató kiválasztása vagy nyilvános pályázat útján, vagy belső szolgáltató részére, közvetlen odaítéléssel történhet.

Ezáltal a fővárosi közösségi közlekedés autóbusz-ágazatában liberalizáció történik: míg korábban a monopolhelyzetben lévő BKV Zrt.¹⁰⁵ volt az egyetlen szolgáltató, mely alvállalkozók keretében vont be más szolgáltatókat a szolgáltatás nyújtásában, most – átmenetileg – a belső szolgáltató szerepét fogja betölteni, mellette pedig pályázhatnak más szolgáltatók is buszos szolgáltatás nyújtására.

Ez a piacnyitás azonban más közlekedési formáknál nem megvalósítható: a kötöttpályás rendszerben nehezen képzelhetők el a BKV-n kívüli szereplők, itt azonban jelentős előrelépés, mely mindenképpen a szolgáltatás színvonalának emelkedését vonja maga után. Egyrészt azért, mert Budapesten a buszágazat részaránya a legnagyobb az összes tömegközlekedési mód közül: az utasok több mint 40%-át szállítja; másrészt azért, mert a BKV Zrt. és a Fővárosi Önkormányzat jelenlegi finanszírozási helyzete nem teszi lehetővé „nagykorú” buszállományának¹⁰⁶ cseréjét¹⁰⁷, azonban a külső üzemeltetők bevonásával jelentős mennyiségű járművet lehetne behozni és így a verseny megnyitásával a buszüzemeltetésben hatékonyságjavulás érhető el.

A kiválasztásra kerülő buszüzemeltető vállalkozások feladata a megfelelő számú és színvonalú járművek biztosítása mellett azok karbantartása, napi szintű üzemeltetése, továbbá a járművezetők és általában a menetrendszerű közlekedés feltételeinek garantálása, tehát a szolgáltatás; míg a forgalomszervezést, az értékesítést, a jegyellenőrzést, a menetrend-készítést a BKK, a megrendelő látja el. A szolgáltatást igénybevevő utas számára nem lesz érzékelhető a változás, hiszen a kiszervezés ellenére a bérlet, az utastájékoztatás, a menetrend, a járatszámozás egységes marad.

¹⁰⁵ Négy nagyméretű, háromszáz jármű felett autóbuszgarázst és egy, a trolibuszokkal vegyes garázst üzemeltet, amelyek tárolási, üzemeltetési és karbantartási feladatokat látnak el.

¹⁰⁶ Összességében 1100 darab autóbusz cseréje elengedhetetlen, a legtöbb több mint 18 éves, 1990 előtti gyártású.

¹⁰⁷ Ehhez közel 70-80 milliárd forintra lenne szükség.

Ezáltal számszerűen is érzékelhető lesz a változás, a verseny pozitív hatása: a megrendelő és a szolgáltató, az ellátó érdemben össze tudja vetni a versenyárat és a belső szolgáltató árát.

Jelenleg¹⁰⁸ folyik az előminősítési eljárás, melyre minden magyar és nemzetközi, jelentős tapasztalattal és flottával rendelkező autóbusz operátor jelentkezhet, s már 2011. december 23-án elindult egy közbeszerzési eljárás, melynek célja, hogy a 2012. április 30-án lejáró alvállalkozói szerződések pótlása, illetve a BKV állományából történő kisebb mértékű selejtezés megvalósulhasson; maga az eljárás nélkülözhetetlen a közszolgáltatás folyamatosságának biztosításában.

Aggályosnak tartom azonban annak kérdését, hogy a BKV Zrt. egyrészt mint belső szolgáltató garantáltan megbízott a közszolgáltatás nyújtásával, tervezetten 34%-ban, másrészt pedig pályázók között is szerepelhet, ahol azonban már szigorúbb, minőségi előírásoknak való megfelelés végett az ennek eleget tevő buszait tünteti fel, ezáltal esetlegesen torzítva a versenyt.

3. Az új közszolgáltatási rendszer: feladatok és megoldásaik

Az említett belső szolgáltató¹⁰⁹, vagyis a BKV Zrt. közvetlen odaítéléssel¹¹⁰, pályázat nélkül is megbízható a szolgáltatás elvégzésével, melyben a közszolgáltatási tevékenységét a PSO-rendelet 5. cikk (2) bekezdésének a)-c) és e) pontjában meghatározottak alapján, kizárólag az ellátásáért felelős illetékességi területén végzi. Felette a megrendelő ellenőrzési jogkört gyakorol, melynek nem követelménye a 100%-os tulajdoni részesedés, amennyiben az állami, önkormányzati befolyás meghatározható és az ellenőrzés más kritériumok alapján megvalósítható. Kiemelendő, hogy a közvetlen odaítélésre csak abban az esetben van lehetőség, ha a megrendelő az említett szabályoknak megfelelően ellenőrzési jogkört gyakorol a közszolgáltató felett. Ennek érdekében elengedhetetlen, hogy a közlekedésszervező-megrendelő BKK Zrt. a BKV Zrt.-t mint közszolgáltatót ezen szabályok szerint ellenőrizhesse, mivel a BKV Zrt. csak ebben az esetben tud közvetlen odaítélés útján továbbra is közszolgáltatási tevékenységet folytatni.

¹⁰⁸ 2012. január: ekkor már hat vállalkozás felkerült az előminősítettek listájára.

¹⁰⁹ Lsd. 84. lbj.

¹¹⁰ Lsd. 89. lbj.

A közszolgáltatási struktúra kialakítására vonatkozó koncepció feltételezte, hogy a BKV Zrt. részvényeinek apportjával a BKV Zrt. a BKK Zrt. tulajdonába kerül. A 2011. december 31-én hatályba lépett Vagyontörvény¹¹¹ azonban a többségi önkormányzati tulajdonban álló, közszolgáltatást nyújtó gazdasági társaságokban fennálló részesedéseket a forgalomképtelen önkormányzati törzsvagyona¹¹² sorolta, így a BKV Zrt. részvényei a jelenlegi jogszabályi környezetben nem idegeníthetők el és nem terhelhetők meg¹¹³. A Vagyontörvény azonban továbbra is lehetővé teszi, hogy a tulajdonosi jogok egy részének gyakorlását vagyongazdálkodási szerződés¹¹⁴ alapján a tulajdonos átengedhesse a Vagyontörvényben meghatározott személyek részére: így a PSO-rendelet szerinti belső szolgáltatóval szemben támasztott követelmények továbbra is teljesíthetők.

A számos kötelező szerződési elem közül kiemelendő a közszolgáltatási feladatok, a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért járó ellentételezés módja és mértéke, a teljesítése szabályainak meghatározása, hiszen a szolgáltatónak a közszolgáltatási tevékenységgel összefüggő, bevételekkel nem fedezett, a közszolgáltatási kötelezettség miatt felmerült és indokolt költségeinek, valamint a szokásos mértékű, ésszerű nyereség megtérítésére jogosult.¹¹⁵ Az ellentételezéssel kapcsolatban a közszolgáltatási szerződésben kell egyértelműen rögzíteni a szolgáltató közszolgáltatási feladatait, továbbá a szolgáltatót megillető ellentételezés számításának rendjét, amely előzetesen megszabott, objektív és átlátható módon meghatározott feltételekre épül. A szerződésben biztosítani kell, hogy az ellentételezés mértéke ne haladja meg a szolgáltató közszolgáltatási feladatok teljesítésével együtt járó költségeinek és egy méltányos nyereségnek a díjbevételel, a fogyasztói árkiegészítéssel és egyéb kapcsolódó bevételekkel és támogatásokkal nem fedezett összegét. Amennyiben a szolgáltató nem pályázat útján került kiválasztásra, az ellentételezés számításánál költségként az azonos jellegű és színvonalú közszolgáltatási feladatokat ellátó, hatékonyan működő szolgáltatók átlagköltségeit kell figyelembe venni.

¹¹¹ 2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról. Kihirdetve a Magyar Közlöny 164. számában. 2011.12.30.

¹¹² Uo. 5.§ (2) bekezdése.

¹¹³ Uo. 3.§ 3. pontja.

¹¹⁴ Lsd. 11.§.

¹¹⁵ Lsd. VIII. fejezet 1.3. pont.

VII. A BKV ÉS A GVH

A budapesti közlekedési közszolgáltatás nyújtása szempontjából a BKV monopolhelyzetben van: keresleti oldalról tekintve 2012-ben nincs helyettesítője. Az érintett piac mindazokat a (termékeket és/vagy) szolgáltatásokat magában foglalja, amelyeket a fogyasztó a jellemzőik, árak és rendeltetésük alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tart.¹¹⁶ A releváns érintett piacot a szolgáltatás és a földrajzi piac kombinálásával kell meghatározni: amennyiben előbbinek a fogyasztók egyik pontból a másikba történő eljuttatását véljük, utóbbinak pedig Budapestet, láthatjuk, hogy nincs még egy olyan szolgáltató, mely a szolgáltatása jellemzője, ára alapján helyettesíthetné a BKV-t.¹¹⁷ Még ha a fogyasztó számára bizonyos esetekben tényleg megéri például taxit igénybe venni, akkor sem valósulna meg a keresleti helyettesíthetőség, vagyis egy csekély (5-10%-os) állandó relatív árnövekedés esetén¹¹⁸ sem térnének át könnyen erre az utazási fajtára.¹¹⁹ A további taglalása a közszolgáltatási tömegközlekedésnek ilyen vonatkozásában felesleges, hiszen keresleti és kínálati helyettesíthetőség nem áll fenn, valamint jogszabály által előírt állami szolgáltatásról van szó.

Ezzel szemben a turisztika területén BKV mint idegenforgalmi szereplő jelentik meg a piacon, s ezzel, illetve az ún. hop on hop off buszokkal kapcsolatban¹²⁰ a Gazdasági Versenyhivatal (GVH) vizsgálatot folytatott, melyet általam megkérdőjelezett, a későbbiekben kifejtett okokból a vizsgálati szakban lezárt. Érdeemesnek látom a felvetett

¹¹⁶ A Bizottság közleménye a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról (97/C 372/03) HL C 372. 1997.12.09. 7. pont 156.

¹¹⁷ Hasonló megállapodásra jutott a GVH a Vj-30/2005/12. sz., illetve a Vj-136/2004/15. sz. ügyben hozott határozatában a Fővárosi Csatornázási Művek Részvénytársasággal kapcsolatban. Lsd. 28-29. pont.

¹¹⁸ Ez az SSNIP teszt. (Small but Significant Non-transitory Increase in Price).

¹¹⁹ S nem is lenne erre lehetőség, mivel a taxik nem képesek helyettesíteni egy tömegközlekedési formát sem. Vegyünk például egy nem csuklós autóbuszt: az IKARUS 415-öt. Ez összesen 62 fő szállítására képes, s a taxival való összehasonlíthatósága miatt csak az ülőhelyeket számítva is 27 helyről lehet beszélni. Taxi esetén, ha az emberek össze is fognának, és mindig megtöltenének egy átlagos taxit, négy főt tudnának szállítani. Így elmondható, hogy a busz csak ülőutasait számolva, a legkevesebb utast szállítani képes autóbuszt is legalább hét taxinak kéne helyettesítenie: hat taxi telve lenne, a hetedikben pedig három utas ülne. Nem kell nagy fantázia ahhoz, hogy tudjuk, hogy mekkora dugó keletkezne, s megbénulna Budapest közlekedése.

¹²⁰ A Gazdasági Versenyhivatal a Dr. K. és Dr. K. Ügyvédi Iroda valamint az Oppenheim Ügyvédi Iroda által képviselt City Tour Hop on Hop Off Idegenforgalmi Kft. és a Budapesti Közlekedési Zrt.-t vonta eljárása alá VJ-121/2008-as ügyszámon 2008.12.16-án.

valószínűsíthető jogsértések, vagyis a gazdasági erőfölénnyel való visszaélésnek és a versenyt korlátozó magatartás tanúsításának továbbgondolását.

A dolgozat következő részében először a BKV-t vizsgálom egy speciális területen, nevezetesen az idegenforgalomban, abból a szempontból, hogy az a hop on hop off szolgáltatók versenytársának minősül; majd a GVH említett végzését elemzem, s gondolom tovább.

1. BKV az idegenforgalmi piacon?

A BKV Zrt. és a különböző hop on hop off cégek egy leszűkített dimenzióban – az idegenforgalomban a turisták látványosságokhoz szállításában – konkurálnak egymással, hiszen létrehozzák a versenyhelyzetet, vagyis egy olyan piaci helyzetet, amelyben cégek vagy eladók, egymástól függetlenül törekszenek a vevők kegyeiért, hogy így elérjenek egy bizonyos üzleti célkitűzést, mint például a profitot, eladási mennyiséget és/vagy piaci részesedést. A verseny az ár, a minőség, a szolgáltatás vagy ezek kombinálása, illetve a fogyasztók által értékelhető más tényezők alapján valósul meg. A verseny egy fontos hozadéka, hogy rákényszeríti a gazdasági szereplőket a hatékonyságra, illetve a szélesebb körű, de alacsonyabb árú termékválaszték vagy szolgáltatás nyújtására.¹²¹

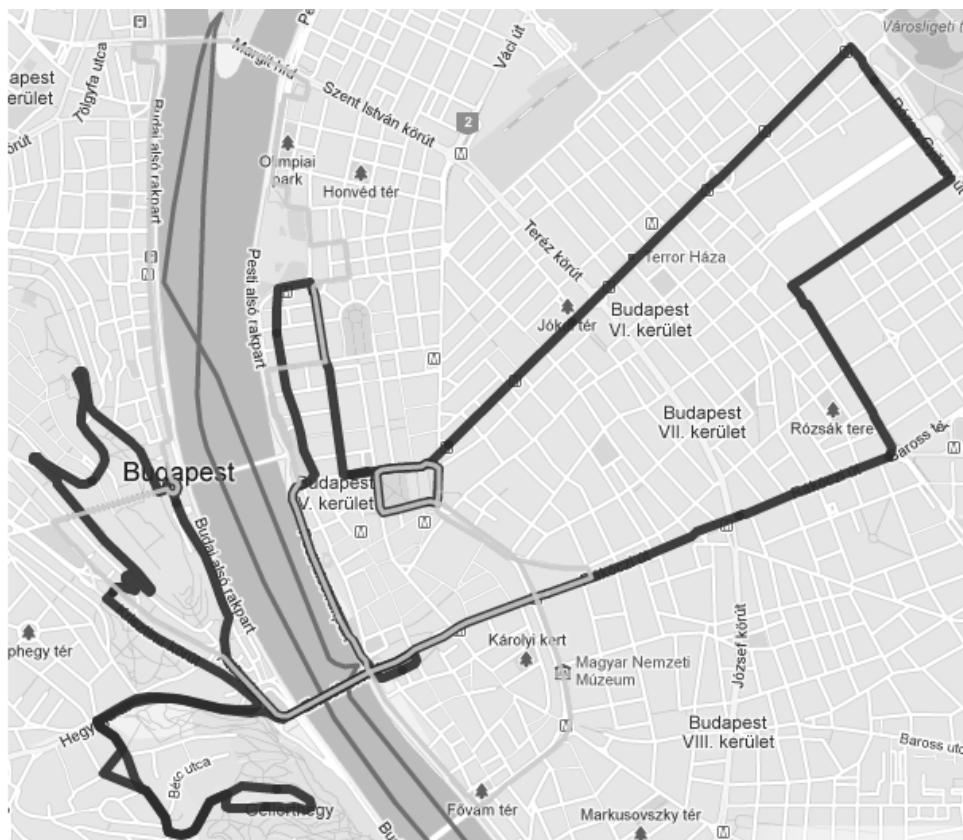
Budapestre 2010-ben a gazdasági válság ellenére is mintegy 4 millió külföldi látogató érkezett, akiknek 34,9%-a¹²², vagyis 1.396.000 külföldi 1-3 napot töltött városnézés céljából a fővárosban, akiknek célja elsősorban a rendelkezésre álló rövid idő alatt minél több látnivaló felfedezése. Erre a jelenleg működő egyik társaság alapvetően kettő, egy piros¹²³ és egy sárga¹²⁴ jelzésű útvonalat üzemeltet, mely a Dózsa György úttól a Gellért-hegyig, illetve a Margitszigettől a Fővám térig szállítja látnivaló-orientáltan a turistákat.

¹²¹ Glossary of Industrial Organisation Economics and Competition Law. Organisation for Economic Co-operation and Development. 29. pont. 22-23.o. (Letölthető: www.oecd.org/dataoecd/8/61/2376087.pdf; lehvva: 2012.02.25.)

¹²² Budapesti Mozaik 14. Budapest idegenforgalma, 2006-2010. *Területi Statisztikai Tükör*. 2011/50. 2011.07.26. 2.o.

¹²³ A térképen sötétebb színű vonallal jelölve.

¹²⁴ A térképen világosabb színű vonallal jelölve.



Forrás: Hop on hop off honlapjának (www.citytour.hu) 2012.01.15-én lementett, tárolt változata.

Az útvonal-azonosság nem véletlen¹²⁵, de alapvetően a látnivalók elhelyezkedése szempontjából is biztos, hogy ha nem a BKV megállóit használhatná a cég az utasok fel- és leszállítására, akkor is ezeken a pontokon haladna át.

Így például az Andrássy úton a kisköfalatti és a piros hop on hop off busz teljesen azonos útvonalon jár, szintúgy a Rákóczi utat szemlélve; de nincs ez másképp a sárga vonalon sem, hiszen ott meg a rakpart melletti kettős villamos jelent alternatívát.

Az érintett piac meghatározásának szolgáltatási eleménél elmondható, hogy a fogyasztók, az utasok a jellemzőik, áruk, rendeltetésük alapján egymással felcserélhetik, helyettesíthetik a két szolgáltatást: el tudnak jutni mondjuk a Hősök terétől a Vörösmarty térig akár a BKV, akár a hop on hop off cég eszközei révén; ár vonatkozásában a mérlegelésüktől függ, hogy melyiket válasszák, a kihasználtság függvényében; s amennyiben a rendeltetést ők az A-ból B-be való eljutásként fogják fel. A földrajzi piac alapvetően az adott körzetet jelenti, melyet Budapest magja, elsősorban az V., VI., VII., VIII., XI., XIII. és I. kerület jelent.

Az érintett piac meghatározásához szükséges értékesítési tényezők sajnos nem állnak rendelkezésemre, de az alapvető céloom anélkül is prezentálható volt: a BKV az

¹²⁵ Később a GVH-eljárás kapcsán részletesebben kifejtve.

idegenforgalom területén a városnéző turisták utaztatása céljából már évek óta versenyhelyzetben van, van alternatívája, mely jelenlétét az is megerősítette, hogy motivált volt a turistabarát szolgáltatások, például „You are here-táblák” használatában, a Budapest Kártya megalkotásában, turistatérképek és szórólapok ingyenes osztásában, s 2008-ban pedig az előző esztendőt értékelve – melyben 2,5 millió külföldi 75%-a, vagyis 1.875.000 látogató érkezett a fővárosba – a BKV Zrt. és a City Tour Hop on Hop Off Kft. – a később taglalt, GVH által is vizsgált – megállapodást kötött.

Eszerint 2008. március 31-étől négy éven keresztül a két cég között együttműködési megállapodás áll fenn, melynek célja a főváros turisztikai jellegzetességeinek megismertetése, illetve 2008. április 1-jétől a hop on hop off városnéző buszjáratok üzemeltetése. „Ennek keretében tizenkettő, átlagosan negyven fő befogadására alkalmas városnéző busz látja el a szolgáltatást, melynek jellegzetessége, hogy a >>turista menetközben is leszállhat<<¹²⁶, ha egy nevezetességnél több időt kíván eltölteni, majd a következő járatral folytathatja tovább a városnézést 24 órán belül bármikor (...), mindegyik járaton tizenhat különböző nyelven, fülhallgató segítségével hallható a tájékoztató anyag¹²⁷; s a szolgáltatás időjárásra való tekintet nélkül vehető igénybe reggel 10 órától este 18 óráig, felnőtteknek 4.000, diákoknak 3.000 forintért, s a BKV járműveire is érvényes kombinált jegy pedig 4.995 forint.”¹²⁸

A GVH e megállapodás miatt indította meg eljárását 2008. szeptember 16-án: mivel több, a City Tour Kft.-hez hasonló idegenforgalmi szolgáltatást¹²⁹ nyújtó autóbuszos vállalkozás a tudomására hozta, hogy annak ellenére, hogy a BKV – látszólag – több utazási irodával is szándékozott megállapodást kötni, csak egy céggel, a City Tour „Hop on Hop Off” Idegenforgalmi Kft.¹³⁰-vel kötött kizárólagos megállapodást.

¹²⁶ Fizikai képtelenség, de mindenképpen balesetveszélyes, jellegzetességgént értelmezve. Ha nem ilyen értelemben használjuk, akkor a le-felszállás szabadsága nem jellegzetesség, bármelyik BKV-járat esetén megtehetjük.

¹²⁷ Jellegzetességnek ez tekinthető.

¹²⁸ „BKV: Városnézés Hop on Hop off szemmel”. 2008.10.01. (Elérhető: http://www.bkv.hu/hu/kozlemlenyek/bkv_varosnezes_hop_on_hop_off_szemmel Lehívva:2012.02.25.) Az árak a 2008-as évben voltak érvényesek.

¹²⁹ Ebből kifolyólag a Busztörvény alkalmazási körébe nem tartozik: „1.§ (2) A törvény hatálya nem terjed ki az idegenforgalmi szolgáltatás részeként végzett személyszállításra, függetlenül menetrend szerinti jellegétől”.

¹³⁰ Ez két utazási iroda, a Budatours Kft. és az Eurama Utazási Iroda Kft. közös vállalata.

2. BKV és a City Tour

E kizárólagos megállapodás értelmében a BKV, a City Tour írásbeli hozzájárulása nélkül nem adhat engedélyt más, konkurens szolgáltatók számára a buszmegállók használatára, míg a társaság ingyen használhatja a BKV tizenhat buszmegállóját; a jegyeket közösen értékesítik, kölcsönösen reklámozzák egymást és a BKV nettó 15%-os bizományosi jutalékot kap az általa értékesített jegyek árából. A kizárólagosság alapján a felek kötelezték magukat, hogy más vállalkozások bevonását, illetve bármilyen hasonló jellegű idegenforgalmi szolgáltatás kialakítását kizárólag a másik fél hozzájárulása esetén kezdeményezhetik. Ez alapján a BKV nem járulhat hozzá buszmegállóinak harmadik fél által történő használatához.¹³¹

Az együttműködési megállapodást azonban a GVH-eljárás megindulását követően, 2008. december 18-án a BKV Zrt. egyoldalúan felmondta a szerződés jogszabálysértő voltára hivatkozva, hiszen a buszmegállók közterületek¹³², így az ezeket érintő szerződés megkötéséhez Budapest Főváros Önkormányzatának¹³³, mint tulajdonosnak a hozzájárulása szükséges.

Így a megállapodás a GVH szerint csak rövid ideig – 2008. március 31-e és december 18-a között – érvényesült, ezáltal a valószínűsíthető, későbbiekben részletesen elemzett versenykorlátozó megállapodás tilalma¹³⁴, illetve a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tilalmának¹³⁵ feltételezett megsértése nem valósult meg, s ezalatt még a versenytársak is működtek, így a GVH a vizsgálati szakaszban¹³⁶ megszüntette az eljárást¹³⁷.

3. Versenyjogi vizsgálódás 1. – Versenykorlátozás?

Habár a GVH befejezte az eljárását, a rendelkezésemre álló adatok alapján én mégis megpróbálkozom a vizsgáló szerepét betölteni.

¹³¹ A végzés ügyszám: VJ-121/2008/34. 120. lbj. II. fejezet 1. bekezdés. 2.

¹³² 59/1995. (X.20.) Főv. Kgy. rendelet a fővárosi közterületek használatáról és a közterületek rendjéről. Közzétéve a Fővárosi Közlöny 1999/1 különszámába.

¹³³ Lsd. uo. 4.§ (1) bekezdés: „A közterület rendeltetésétől eltérő használatához [...] a tulajdonos hozzájárulása és a hozzájárulást is tartalmazó írásbeli szerződés megkötése szükséges [...]”

¹³⁴ 1996. évi LVII. törvény a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról (Továbbiakban: Tptv.) 11.§ (1) bekezdése.

¹³⁵ Tptv. 21.§.

¹³⁶ A GVH versenyfelügyeleti eljárása négy szakaszra bontható: 1. vizsgálat; 2. a Versenytanács eljárása; 3. utóvizsgálat; 4. végrehajtás. Lsd. Bővebben 37. lbj. 380-391.

¹³⁷ 2009. január 14-ei dátummal a hivatalból indított versenyfelügyeleti eljárást végzéssel megszüntették.

Az ügy alapját az képezte, hogy a BKV és egyetlen egy cég kötött kizárólagos szerződést, ezáltal korlátozták a hop on hop off cégek közötti versenyt, s megvalósították a versenykorlátozás Tpvt.¹³⁸-be foglalt tilalmát.

Eszerint

„Tilos a vállalkozások közötti megállapodás és összehangolt magatartás (...), amely a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozza, vagy ilyen hatást fejthet, illetve fejt ki. Nem minősül azonban ilyenek az a megállapodás, mely egymástól független vállalkozások között jött létre.”¹⁸⁵

Esetünkben egyértelmű, hogy egymástól független vállalkozásokról van szó: a City Tour Hop On Hop Off Idegenforgalmi Korlátolt Felelősségű Társaság¹³⁹ és a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság¹⁴⁰ önállóan folytatják gazdasági tevékenységüket.

Ez a két vállalkozás egymással kizárólagos szerződést kötött, így materializálták is¹⁴¹ az akarategyezségüket. A tiltott magatartás megvalósításának három módja, vagyis a megállapodás, az összehangolt magatartás és a vállalkozások társulásainak döntése közül az elsőbe, vagyis a megállapodásba sorolnám a BKV és a City Tour között létrejövő viszonyt.

Kardinális kérdés még a versenykorlátozás létrejöttének eldöntése. A BKV és a City Tour közötti megállapodásban kikötötték, hogy a városnéző járatok üzemeltetésére és a hozzá kapcsolódó egyéb szolgáltatások tekintetében egymás részére kizárólagosságot biztosítanak, vagyis a BKV csak a City Tour-nak engedélyezi a buszmegállói használatát, s csak egymást ajánlják az utazóknak, ezen felül 2012. január 1-ig még kombinált jegyek megvételére is lehetőség volt.

¹³⁸ Az EUMSZ idevonatkozó, 101. és 102. cikkei, ebben az esetben a 101. cikk (1) bekezdése is majdnem ugyan ez, hiszen az uniós csatlakozást megelőzően fennálló jogharmonizációs kötelezettség miatt a magyar jogalkotónak át kellett vennie az uniós jog főbb rendelkezéseit, mégis, mivel nem uniós léptékű, hanem csak tagállami szinten érvényesülő valószínűsíthető versenykorlátozó megállapodásról van szó, csak a Tpvt. alkalmazandó. De amint a tagállamok közötti kereskedelem érzékelhető mértékben érintett, már az EUMSZ szabályai alkalmazandóak. Az uniós és a magyar jog viszonyáról részletesebben az 1/2003/EK rendelet [A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002.12.16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról HL L 1/1 2003.1.4. 205-229.o] tartalmaz szabályokat.

¹³⁹ Cégjegyzékszám: 01-09-890126. Székhelye: 1061 Budapest, Andrássy út 2. fszt. 2. Mely adatok bejegyzése, 2008. január 17-e óta nem változtak. (Az adatokat az e-cegjegyzek.hu-n keresztül kértem le 2012.02.22-én.)

¹⁴⁰ Cégjegyzékszám: 01-10-043037. Székhelye: 1980 Budapest, Akácfa utca 15.) Az adatok 2006 óta nem változtak, a cégbejegyzés 1997. január 16-ára datált. (Az adatokat az e-cegjegyzek.hu-n keresztül kértem le 2012.02.22-én.)

¹⁴¹ Az írásbeliség azonban nem szükséges körülmény, nem feltétel.

2012. JANUÁR 1-TŐL A KOMBINÁLT JEGYEK FORGALMAZÁSÁT BESZÜNTETTÜK!

Érvényes a BKV Zrt. járatain a feltüntetett kezdő időponttól (hónap, nap, óra, perc) számított 24 órán át, korlátlan számú utazásra autóbuszon, villamoson, metrón, földalattin, trolibuszon, fogaskerekűn a járatok teljes hosszán, valamint Budapest közigazgatási határáig a HÉV-en. A jegyet ellenőrzéskor fel kell mutatni, és az ellenőrzést végző személy kérésére át kell adni. A jegy elővételben is megváltható. Az érvényesség kezdete után nem váltható vissza.

Érvényes Hop on Hop off Busz és Hajó útvonalakra és a BKV járműveire.

GALÉRIA



JEGY ÁRAK

- Felnőtt jegy: 6000 Ft
- Diák jegy: 6000 Ft
- Gyerek: 6 éves korig ingyenes

Egy transzfer ára a szállodától az indulási helyszínig: +900 Ft/Hő.

A Giraffe Hop on Hop off jegy érvényes az első felszállás napján. Az azt követő nap ingyenes. A BKV jegy érvényes a feltüntetett időponttól 24 órán keresztül.

HOL VEHETEK JEGYET?

2012. Január 1-től a Kombinált jegyek forgalmazását beszüntettük.

A citytour.hu honlapról történt a lementés 2012.02.20-án, azonban az már 25-én nem elérhető.

Mindenképpen szükséges összehasonlítani azt a piaci helyzetet, ami a megállapodás hiányában jött volna létre.

A megállapodás eredményeképpen a BKV megállóit csak és kizárólag a City Tour hop on hop off-os buszai használhatták, s kölcsönösen reklámozták egymást, árusíthattak kombinált jegyeket. Úgy vélem, hogy ez a magatartás alapvetően alkalmas a verseny torzítására, korlátozására, mivel a buszmegállókat használatát csak ennek a cégnek teszi lehetővé, míg a többi konkurens cégről nem rendelkezik, ráadásul még közös, kombinált jegyeket is kínál, mely a verseny torzítását megvalósíthatja.

Szükséges azonban a versenykorlátozó cél megvizsgálása: ez független a felek szubjektív szándékától, a megállapodásból objektíven előre látható módon bekövetkező

helyzet¹⁴² a releváns. A BKV csak és kizárólag a City Tour-nak tette lehetővé a buszmegállói használatát, csak velük értékesítették együtt a jegyeket és árultak kombinált jegyeket, így ha szubjektív céljuk általuk el nem ismerve a verseny korlátozása, objektíven ez kimondható és erre lehet következtetni abból is, hogy még azt is kikötötték, hogy a City Tour hozzájárulása nélkül idegenforgalmi területen dolgozó harmadik felekkel nem köthetnek szerződést.

Általában a további bizonyítás érdekében, ha a versenykorlátozó cél nem tűnik kellően megalapozottnak, meg kell vizsgálni a megállapodás hatását, de ebben az esetben nincs szükség a megállapodás konkrét hatásainak figyelembe vételére, mivel úgy tűnik, hogy a célja a verseny akadályozása, korlátozása, torzítása¹⁴³.

Ezen felül mind horizontális, mind vertikális szinten megvalósul a versenykorlátozás. Utóbbi esetet dominánsabbnak tartom: a buszmegállók vonatkozásában a két vállalkozás eltérő piaci „termelési-értékesítési” szinten helyezkedik el: a BKV (és a Fővárosi Önkormányzat) rendelkezik kizárólag a megállókkal, míg hozzá képest a City Tour csak egy szolgáltató, akinek célja ellátásához szüksége van a megállókra, s a közöttük lévő megállapodással kizárták a harmadik feleket a versenyben való részvételre. Horizontálisnak, tehát az azonos szinten lévő vállalkozások között verseny korlátozásának, lezárásának tartom a jegyek közös értékesítését, kombinált jegy vásárlására való lehetőséget: amennyiben az előző fejezetekben a BKV-t és a hop on hop off cégeket versenytársaknak tartottam (ténylegesnek, de még konkrétabbá is válhatna a BKV oldaláról: nem kerülne semmibe és nem tartana semeddig saját buszokat ilyen célra használni), a megállapodás révén maguk között a versenyfolyamatot lezárták, korlátozták.¹⁴⁴

A hatásvizsgálathoz visszatérve azonban elmondható, hogy igen jelentős szerepet kap a mérlegelés. Azt kell összevetni, hogy a megállapodás hiányában az érintett piac hogy alakult volna, s a megállapodás következtében hogy alakulhat, hogy alakult. A következmény egyértelműen a megállók kizárólagos használata és a jegyek közös értékesítése, azonban hiányában az adott cégen kívül más – a végzésben is utalt¹⁴⁵ – versenytársak is a piacon lehetnének, maradhattak volna, a turistákért versenyezve, s a fogyasztói jólétüket növelve. Így mondhatni már a tagállamok közötti kereskedelem is érintett, mivel más tagállamból nem tudnak piacra lépni hasonló szolgáltatást nyújtó cégek, melyek esetlegesen jobb minőségű buszállománnyal rendelkeznének.

¹⁴² 29/83. és 30/83. sz. Compagnie royale SA kontra Bizottság egyesített ügyek. [1984] EBHT I-1679.

¹⁴³ 56-58/64. Établissements Consten S.a.R.L kontra Commission of the European Economic Community egyesített ügyek. [1966] ECR 299.

¹⁴⁴ I.m. Tóth (2007) 118.

¹⁴⁵ Lsd. 131. lbj. 2.o. 3. bekezdés.

Így egyrészt megvalósul¹⁴⁶ a Tpv. 11.§ (2) bekezdésének f) pontja: a piacra lépés akadályozása, másrészt pedig ez kiterjeszthető uniós szintre is, vagyis hogy lezárja más tagállamokból az esetleges szolgáltatók előtt a piacot, így gátolja az egyik uniós alapszabadságot, az áruk és szolgáltatások szabad áramlását, illetve megvalósítja az EUMSZ 101. cikkében foglaltakat azáltal, hogy a vállalkozások közötti megállapodás hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, és a célja vagy hatása a belső piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása, torzítása, s még az a) pontban megnevezett feltételeket is megvalósítja, mivel rögzítik az eladási árakat s egyéb üzleti feltételeket; illetve a d) pontban megfelelően eltérő feltételeket alkalmaznak az üzletfelekkel szemben, ami által azok hátrányos versenyhelyzetbe kerülnek; plusz az e) pont szerint a szerződések megkötéséhez ők is támasztanak egy olyan feltételt, mármint a másik hozzájárulását, mely sem természeténél, sem a kereskedelmi szokásoknak való megfelelés miatt nem tartozik a szerződés tárgyához.¹⁴⁷

Mind az uniós joggyakorlat, mint a magyar törvényi szabályozás meghatároz egy kört, amely kívül esik a versenykorlátozás tilalmán: a de minimis szabály szerint az érzékelhető hatás kifejtésére nem alkalmas megállapodások nem tiltottak.¹⁴⁸ Ennek eldöntéséhez szükséges a megállapodásban részes felek, vagyis a BKV és a City Tour együttes piaci részesedésének meghatározása, melynél a magyar jog vonatkozásában 10%, az uniós jogban a vertikális korlátozások esetén pedig 15% az a határ, ami alatt nem tiltott a vállalkozások versenykorlátozó magatartásai. Ennek figyelembevétele csak akkor történik, ha a hatás vizsgálata is szükséges, mert a cél nem egyértelműen megállapíthatóan versenykorlátozó. Esetünkben pontos adatok nincsenek, az azonban elmondható, hogy a BKV és a City Tour jelenlegi piaci részesedése – amennyiben az érintett piacot a korábbal levezetett leszűkítésnek megfelelően értjük – teljes. Azonban ha fenntartom álláspontomat, és a versenykorlátozó célt már eleve igazoltnak látom, erre az elemzési lépésre nincs is szükségem.

Azonban lehetőség van a mentesülésre¹⁴⁹, abban az esetben, ha négy konjunktív feltételnek megfelelnek a megállapodások. Ezekre bizonyára mind a BKV, mind a City Tour hivatkozhatna – hogy sikerrel járnának-e, az csak a tényleges jogerős határozatot követően derülne ki –, de véleményem szerint kettőnél többet nem tudnak teljesíteni. Az egyik, ami

¹⁴⁶ Mind az EUMSZ-ben, mind a Tpv.-ben felsorolt magatartások csak példálózó jellegűek.

¹⁴⁷ Túl messzire mutatna, ha a tagállamok közötti kereskedelem érintettségét is vizsgálnám, de mindenképp érzékeltetni szerettem volna, hogy egy ilyen dimenzióba is lehet folytatni az elemzést, s alapvetően az EUMSZ rendelkezései a nemzeti jogban is alkalmazandóak.

¹⁴⁸ Tpv. 13.§, illetve a Bizottság közleménye az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikke (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű (de minimis) megállapodásokról. HL 2001. C 368. 7.

¹⁴⁹ Tpv. 17.§, EUMSZ 101. cikk (3) bekezdése.

elfogadható, hogy a megállapodásuk hozzájárul a szolgáltatás nyújtásának ésszerűbb megszervezésére¹⁵⁰, a másik pedig, hogy a gazdasági verseny velejáró korlátozása vagy kizárása a gazdaságilag indokolt közös célok eléréséhez szükséges mértéket nem haladja meg¹⁵¹. El lehet fogadni, hogy ésszerűbb a két cég együttműködése, a közös jegyárusítás, kombinált jegyek értékesítése; azonban szükségesség nem áll fenn. Ez szorosan kapcsolódik a következő ponthoz, mely azt mondja ki, hogy akkor mentesül a tilalom alól a megállapodás, ha nem teszi lehetővé az érintett áruk jelentős részével kapcsolatban a verseny korlátozását¹⁵². Az elemzett megállapodás nemcsak hogy korlátozza a versenyt, de annak kizárására is törekszik. Egyrészt a buszmegálló-használat vonatkozásában, másrészt pedig a jegyek értékesítésével kapcsolatban: akkor nem állna fenn a helyzet, ha nem kizárólagos szerződést kötöttek volna és minden egyéb piacon lévő, vagy piacra lépő hop on hop off cég számára biztosítanák a megállók használatát és a közös jegyértékesítést (természetesen mondjuk ugyanezen feltételek mellett). A teljesítendő, negyedik feltétel pedig az, hogy a megállapodásból származó előnyök méltányos része a fogyasztóhoz, illetve az üzletfélhez jut¹⁵³, de ezt sem vélem teljesítettnek. (Érdekesebb lenne a helyzet, ha a City Tour környezetbarát buszokat állított volna a forgalomba, így a kötött szerződés célja a turisták szállítása, kiszolgálása mellett a környezetvédelem is lenne.)

Így, az én mérlegelésem szerint a BKV és a City Tour által kötött megállapodás semmiképpen sem versenybarát, kimeríti a versenykorlátozó magatartás fogalmát, így az semmis¹⁵⁴.

¹⁵⁰ Tpv. 17. § a) pont.

¹⁵¹ Uo. c) pont.

¹⁵² Uo. d) pont.

¹⁵³ Uo. b) pont.

¹⁵⁴ Tpv. 11. § (3) bekezdés.

4. Versenyjogi vizsgálódás 2. – Gazdasági erőfölény?

A másik, valószínűsíthető versenyjogi jogsértés a Tpvt. 21.§, annak is különösen c) és i) pontjába foglaltak, mely szerint:

„Tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélni, így különösen (...)

c) indokolatlanul elzárkózni az ügylet jellegének megfelelő üzleti kapcsolat létrehozásától, illetve fenntartásától (...)

i) a piacra lépést más módon akadályozni.”

Mindennek meghatározásához szükséges először tisztázni, hogy a BKV gazdasági erőfölénnyel rendelkezik-e: az érintett piacon¹⁵⁵ a gazdasági tevékenységét a piac többi résztvevőjétől nagymértékben függetlenül tudja-e folytatni, s anélkül, hogy piaci magatartásainak meghatározásakor érdemben tekintettel kellene lennie versenytársainak a vele kapcsolatos piaci magatartására.¹⁵⁶

Feltétlenül szükséges ebben az esetben az érintett piacot leszűkíteni a már korábban kifejtetteknek megfelelően a buszmegállók vonatkozására: abban a relációban van a BKV feltétlen „diktáló helyzetben”¹⁵⁷, s tudja mindenkitől függetlenül gyakorolni magatartását. Így a gazdasági erőfölény megállapítható, azonban a jogsértés meglétéhez még szükséges az ezzel való visszaélés is, melyet a BKV és a City Tour között létrejövő kizárólagos szerződés által megvalósítottak vélek.

A GVH végzéssel, anélkül, hogy érdemi határozatot¹⁵⁸ hozott volna abbahagyta a vizsgálódást, arra – is – hivatkozva, hogy a BKV a vizsgálat szeptemberi megindulását követően decemberben felmondta a megállapodását, ezáltal az eljárás alapjául szolgáló feltételezett visszaélő magatartás is megszűnt, mely alapvetően rövid ideig, márciustól decemberig állt fenn, s így csekély gazdasági következményekkel járt, s alapvetően a szerződést csak a Budapest Főváros Önkormányzatának tulajdonos beleegyezésével lehetett volna kötni, a közérdek hiánya miatt már nem indokolt az eljárás folytatása.

¹⁵⁵ Tpvt. 14.§.

¹⁵⁶ Tpvt. 22.§ (1) bekezdés.

¹⁵⁷ Hasonló tulajdonosi reláció Vj-148/2007/29. sz. határozata Nagyhalász Város Önkormányzata ellen.. Lsd. 27) Abban az ügyben az önkormányzat nem adta meg tulajdonosi hozzájáruló nyilatkozatát az Elektronet Zrt. részére kábeltelevíziós hálózat kiépítéséhez, melyről ő, mint tulajdonos rendelkezik. Ezért gazdasági erőfölénnyel való visszaélés miatt vizsgálta a GVH, de végül a GVH nem állapította meg a visszaélést.

¹⁵⁸ Tpvt. 47.§ (2) bekezdés.

Az időbeli terjedelemből való hivatkozást teljesen indokolatlannak tartom, hiszen a Tptv. már a potenciális versenykorlátozást is tiltja, másrészt a magánjogi értelemben vett semmisség a szerződés hatásán nem változtat. Az, hogy az eleve érvénytelen és nem az arra jogosult felek kötötték, egy másik eljárást eredményez. Ezen felül további vizsgálatra ad okot az is, hogy vélhetően a szerződés felmondása csak látszólagos volt, s a GVH eljárásának megszüntetését kívánták vele elérni, hiszen a kombinált jegyek forgalmazása csak ez év január elsejétől szűnt meg.

VIII. BEFEJEZÉS

A közösségi közlekedési autóbuszos (köz)szolgáltatás fővárosi helyzetét versenyjogi szemüvegen keresztül nézve úgy vélem, hogy – a mottómat idézve –: „*a jobbkanyart lehetne élesebben*” venni.

A GVH bemutatott, továbbgondolt vizsgálatával fel szerettem volna hívni a figyelmet az eljárás sajnálatos abbamaradására, mellyel vélhetően megállapítható lett volna a versenykorlátozó magatartás és a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés egy, a tömegközlekedési közszolgáltatáshoz képest speciális szektorban, az idegenforgalomban. A verseny korlátozása, kizárása egészen mostanáig fennállt: egyrészt a kombinált jegyek értékesítése révén, másrészt pedig a buszmegállók kizárólagos használati engedélyével. Már a mostani empirikus tapasztalatok azt támasztják alá, hogy élénkült a piac: 2012 nyaratól „hirtelen” angol buszos cég(ek) is a fővárosi turistákat kívánják szállítani.

E téren már – remélhetőleg – ténylegesen liberalizált lesz a piac: a turistáknak lesz módjuk választani a cégek által nyújtott szolgáltatások közül, a „fővárosiaknak” azonban ez nem jelent alternatívát. A tömegközlekedés általunk közszolgáltatásként definiált szolgáltatás, melynek biztosítása a főváros esetén a Fővárosi Önkormányzat feladata: az új szolgáltatási struktúrában pedig megrendelőként a BKK fog szerepelni. A cél az összehangoltság általi egységes közlekedésirányítás megvalósítása a város fenntartható fejlődéséért, a környezetének védelméért, az élhetőségének javításáért, a gazdasági versenyképességének fokozásáért és a közlekedési szolgáltatásokat használók elégedettségének növeléséért.¹⁵⁹ Mert a gazdasági verseny egyik legfontosabb célja a fogyasztói jólét növelése: mely esetünkben már az eszközállomány újításával is igencsak emelkedne. Naponta füstöl a metró¹⁶⁰, robban le egy autóbusz, így még az alapvető szolgáltatás nyújtása sem mondható biztosítottnak. Pedig a

¹⁵⁹ Javaslat Budapest főváros új közlekedési közszolgáltatási struktúrájának kialakítására. 1.o. (Lehívható: <http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2011/09/kozszolg.pdf>; lehvva: 2012.01.28.)

¹⁶⁰ „Leállt a 2-es metró – füstöl az egyik szerelvény”. 2012.01.09. http://nol.hu/mozaik/leallt_a_2-es_metro_-_fustol_az_egyik_szerelveny; „Ma a 3-as metró füstölt, kiürítették a Nagyvárad téri állomást” 2012.01.10. http://atv.hu/cikk/20120110_ma_a_3-as_metro_fustol_kiuritettek_a_nagyvarad_teri_allomast?source=hirkereso; „50 busz robbant le ma a hideg miatt a fővárosban”. 2012.02.01. <http://tv2.hu/tenyek/video/lerobbant-buszok-a-hidegben>. (Lehívva: 2012.03.06.)

tömegközlekedés Budapest motorja, így remélhetőleg az új koncepciónak megfelelően a „piacért” való verseny révén javul a kocsállomány, emelkedik a szolgáltatás színvonala és biztosíthatósága.

A piacért való verseny az autóbuszos szolgáltatás vonatkozásában valósul meg, mely egy korlátozott liberalizáltságot jelent: jogszabályi, ellenőrzött keretek között.

IX. IRODALOMJEGYZÉK

1. Hivatkozott irodalom

Betlejné Skurek Rita, Az Európai Bizottság végrehajtó funkciója, (25) Sectio Juridica et Politica, Miskolc, Tomus 2007/1. 233-249.

Boytha Györgyné–Tóth Tihamér: *Versenyjog*. (Bp: PPKE JÁK, 2010) 327-340.

Edward, David–Hoskins, Mark: *Article 90: Deregulation and EC LAW* (32) Common Market Law Review. 1995. 157.

Nagy Aranka (szerk.): *Aktuális kérdések a piacliberalizáció területén*. (Bp: Bibó István Szakkollégium, 2011) 8.

Leino, Pälyi–Petrow, Roman: *Between 'Common Values' and Competing Universals – The Promotion of the EU's Common Values through the European Neighbourhood Policy*. (15) European Law Journal 2009/5. 654-671.

Scharpf, Fritz W.: *Balancing Positive and Negative Integration: The Regulatory Options for Europe*. Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschungs Working Paper. 1997/8. Interneten elérhető: <http://www.mpifg.de/pu/workpap/wp97-8/wp97-8.html> (Lehívva: 2012.02.06.)

Staviczky Péter: *Az Európai Bizottság határozata a Postbus AG számára nyújtott közszolgáltatási kompenzáció tárgyában*, (5) Állami Támogatások Joga 2010/1. 33.

Tóth Árpád: Körüti hajnal (részlet). Domokos Mátyás (sorozatszerk.): Tóth Árpád összegyűjtött versei és versfordításai. (Bp: Osiris, 2000) 178.

Tóth Tihamér: Az Európai Unió versenyjoga. (Bp, CompLex, 2007) 503-504.o.

Verebics János: *Európai üzleti és gazdasági jog–A közösségi jog sajátosságai–a négy alapszabadság–versenyjog*. (Bp: Tansegédlet, 2006)

Wyatt, Derrick–Dashwood, Alan: *The substantive law of EEC*. (London: Sweet&Maxwell, 1987) 526.

Az Európai Unió Alapító Szerződéseinek Magyarázata. 1. kötet. (Bp: CompLex, 2008) 488.

Budapesti Mozaik 14. Budapest idegenforgalma, 2006-2010. *Területi Statisztikai Tükör*. 2011/50. 2011.07.26. 2.

2. Hivatkozott uniós források

Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Közösséget létrehozó szerződés módosításáról, melyet Lisszabonban írtak alá 2007. december 13-án. HL C 83, 2010.03.30. (EUMSZ)

Az Európai Gazdasági Közösséget Létrehozó Szerződés. 1957. március 25., Róma.

2.1.Rendeletek

A Tanács 169/2009/EK rendelete (2009.02.26.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési ágazatokra vonatkozó versenyszabályok alkalmazásáról. [2009] HL L 61 2009.03.05. 15.

Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007.10.23.) a vasúti és a közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről. [2007] HL L 315, 2007.12.3., 1-11.o. (PSO-rendelet)

A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002.12.16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásától. [2002] HL L 1/1 2003.1.4. 205-229.

A Tanács 1107/70/EGK rendelet (1970.06.04.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról. [1970] HL L 130, 1960.6.15. 1-5.

A Tanács 1191/69/EGK rendelete (1969.06.26.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről. [1969] HL L 156, 1969.06.28., 19-25.

A Tanács 1017/68/EGK rendelete (1968.07.19.) a vasúti, közúti és belvízi szállítási ágazatokra vonatkozó versenyszabályok alkalmazásáról [1968] HL L 175, 1968.07.23., 1-12.

2.2.Irányelvek

A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006.11.16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról. L 318/17 2006.11.17.

2.3.Határozatok

A Bizottság Határozata (2012.01.09.) a Magyarország által a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. számára nyújtott SA.30584 (C 38/2010, korábbi NN 69/2010) állami támogatásról. C (2011) 9316 végleges. Brüsszel, 2012.01.09.

2012/21/EU Bizottság határozata (2011.12.20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról. [2012] HL L 7/3, 2012.01.11., 1. cikk 3. pontja. 7.

A Bizottság 842/2005/EK határozata (2005.11.28.) az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról. HL L 312., 2005.11.29. 67. 2011 novemberében hatályát veszítette.

2.4.Bizottsági Közlemények

Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról. [2012] HL C 8, 2012.01.11. 12.o. 3.1. pont.

Az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának „Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó uniós

állami támogatási szabályok reformja”. Brüsszel, 2011. március 23. COM (2011) 146 végleges 4.o. alapján.

Az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának - Az „Egységes piac a 21. századi Európa számára” című dokumentumot kísérő, Általános érdekű szolgáltatások, beleértve az általános érdekű szociális szolgáltatásokat: az új európai kötelezettségvállalás című dokumentumban. COM (2007) 725 végleges 2007.11.20. 2.1. 5.

A Közösség lisszaboni programjának végrehajtása: Az általános érdekű szociális szolgáltatások az Európai Unióban című bizottsági közleményben [2006] HL C 57., 2007.03.10., 8-8.

A Közösség lisszaboni programjának végrehajtása: Az általános érdekű szociális szolgáltatások az Európai Unióban. COM (2006) 177 végleges, 2006.04.26.

Az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikke (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű (de minimis) megállapodásokról. HL 2001. C 368. 7.

A közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról (97/C 372/03) HL C 372. 1997.12.09. 7. pont 156.

A közérdekű szolgáltatásokról. 1996. szeptember 11. OJ C 281/5, 1996. szeptember 26. 16. pont.

Általános érdekű szolgáltatások Európában. HL C 281, 1996.9.26.

2.5.Egyéb

A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály. HL C 297., 2005.11.29., 4.

3. Hivatkozott hazai források

Magyarország Alaptörvénye. (2011. április 25.) Kihirdetve a Magyar Közlöny 2011. évi 43. számában.

2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról. Kihirdetve a Magyar Közlöny 164. számában. 2011.12.30.

Egyes törvények az Alaptörvénnyel összefüggő módosításáról szóló 2011. évi CCI. törvény.

2010. évi CLXIX. törvény a Magyar Köztársaság 2011. évi költségvetéséről. Kihirdetve 2010.12.10-én.

2004. évi XXXIII. törvény az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról (Busztörvény).

1996. évi LVII. törvény a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról (Tpv.).

1990. évi LXV. törvény a helyi önkormányzatokról (Ötv.).

Jegyzőkönyv a Fővárosi Közgyűlés 2012. január 25-én a Városháza Dísztermében megtartott üléséről. Az előterjesztések, mellékletek elérhetőek: <http://budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=79669#documents> (Lehívva: 2012.02.17.)

Jelentés a Budapesti Közlekedési Zrt. gazdálkodásának ellenőrzéséről. Állami Számvevőszék Számvevői Iroda. Iktatószám: V-3007-109/2011. 2012.01.

75/2007. (XII.28.) Főv. Kgy. rendelet 52.§ (1) bekezdésének a) pontja alapján.

Főv. Kgy. határozata 1832/2010. (10.27.).

2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól. 2013.01.1-jétől hatályos.

A Magyar Köztársaság Kormányának T/9123. számú törvényjavaslata az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról.

Szolgáltatási szerződés (továbbiakban: SZSZ, a Budapest Főváros Önkormányzata és a Budapesti Közlekedési részvénytársasági között. 2006. január 9-én aktualizált változata. 2004.04.30.) tárgya szerint Budapest területén ezekre vonatkozik a közforgalmú személyszállítási kötelezettség. SZSZ 3.1.

Benda Györggyel, a Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának vezetőjével való személyes beszélgetés alapján. (2011.12.1., 2012.02.11.)

Javaslat Budapest főváros új közlekedési közszolgáltatási struktúrájának kialakítására. 1.o.
(Lehívható: <http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2011/09/kozszozlgo.pdf>; lehvva:
2012.01.28.)

3.1.GVH-döntések

A Gazdasági Versenyhivatal a Dr. K. és Dr. K. Ügyvédi Iroda valamint az Oppenheim Ügyvédi Iroda által képviselt City Tour Hop on Hop Off Idegenforgalmi Kft. és a Budapesti Közlekedési Zrt.-t vonta eljárása alá VJ-121/2008-as ügyszámon 2008.08.16-án.

Vj-148/2007/29. sz. határozata Nagyhalász Város Önkormányzata ellen.

Vj-30/2005/12. sz. , illetve a Vj-136/2004/15. sz. ügyben hozott határozatában a Fővárosi Csatornázási Művek Részvénytársasággal kapcsolatban.

4. Hivatkozott esetek

56-58/64. Établissements Consten S.a.R.L. and Grundig-Verkaufs-GmbH kontra Commission of the European Economic Community egyesített ügy. [1966] ECR 299.

C-127/73. sz. Belgische Radio en Televisie és société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs kontra SV SABAM és NV Fonior. [1974] EBHT 51.o. 22. bekezdés.

C-155/73. sz. Giuseppe Sacchi. [1974] EBHT I-409.

188-190/80. Franciaország, Olaszország és az Egyesült Királyság kontra Bizottság [1982] ECR 2545.

29/83.-30/83. sz. Compagnie royale asturienne des mines SA és Rheinzink GmbH kontra Bizottság egyesített ügy. [1984] EBHT I-1679.

240/83. sz. Procureur de la République kontra Association de défense des brûleurs d'huiles usagées (ADBHU). [1985] EBHT I-531.

C-118/85. sz. Az Európai Közösségek Bizottsága kontra Olasz Köztársaság. [1987] EBHT I-2599.

30/87. sz. Corinne Bodson kontra SA Pompes funébres des régions libérées ügy. [1988] EBHT 1988.

66/86. sz. Ahmed Saeed Flugreisen és Silver Line Reisebüro GmbH kontra Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V. [1989] EBHT I-803.

C-331/88. sz. The Queen kontra Minister of Agriculture, Fisheries and Food és Secretary of State for Health, ex parte: Fedesa és társai ügy. [1990] EBHT I-4023. 5.

C-320/91. sz. ügy Paul Corbeau elleni büntetőeljárás. [1993] EBHT I-2533.

C-323/93. sz. Société Civile Agricole du Centre d’Insemination de la Crespelle kontra coopérative d’Élevage et d’Insemination Artificielle du Département de la Mayenne. [1994] EBHT 5077.

C-393/92. sz. Commune d’Almelo és társai kontra NV Energiebedrijf Ijsschnij. [1994] EBHT I-1477. a 36. és 101. cikkei

C-153/93. sz. Bundesrepublik Deutschland kontra Delta Schiffarts- und Speditionsgesellschaft mbH. [1994] EBHT I-2517., a 101. cikk

C-18/93. sz. Corsica Ferries Italia Srl kontra Corpo dei piloti del porto di Genova. [1994] EBHT I-1783.

C-387/97. sz. Banco de Crédito Industrial SA, devenue Banco Exterior de España SA kontra Ayuntamiento de Valencia. [1994] EBHT I-877.o. a 107. cikk alkalmazták együtt.

C-55/93. sz. Johannes Gerrit Cornelis van Schaik elleni büntetőeljárásban hozott ítélet. [1994] EBHT I-4837

C-219/97 sz. ügy Maatschappij Drijvende Bokken BV kontra Stichting Pensioenfonds voor de Vervoer- en Havenbedrijven. [1999] EBHT I-6121.

C-119/97. sz. Union française de l’express (Ufex), korábban: Syndicat français de l’express international (SFEI), DHL International és Service CRIE kontra az Európai Közösségek Bizottsága és May Courier. [1999] EBHT 1999 I-1341.

C-53/00. sz. Ferring SA kontra Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS). [2001] EBHT I-9067.

C-280/00 sz. ügy. Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH. [2003] EBHT I-7747.

5. Egyéb

XXVI. versenypolitikai jelentés, 134.pont.

XXV. versenypolitikai jelentés, 120.pont.

XXIV. versenypolitikai jelentés. [1994]. 215.pont.

I. versenypolitikai jelentés. [1972] 11.pont.

Glossary of Industrial Organisation Economics and Competition Law. Organisation for Economic Co-operation and Development. 29. pont. 22-23. (Letölthető: www.oecd.org/dataoecd/8/61/2376087.pdf; lehvva: 2012.02.25.)

„BKV: Városnézés Hop on Hop off szemmel”. 2008.10.01. (Elérhető: http://www.bkv.hu/hu/kozlemenyek/bkv_varosnezes_hop_on_hop_off_szemmel Lehvva: 2012.02.25.) Az árak a 2008-as évben voltak érvényesek.

„Rogán: Tiltott állami támogatás a BKV-nál?” 2012.02.05. http://index.hu/belfold/budapest/2012/02/06/rogan_tiltott_allami_tamogatas_a_bkv-nal/ (Lehvva: 2012.02.17.)

Ez a hanyatlás az elmúlt évtizedekre igen jellemző volt, azonban Magyarországon különösen most nőtt a jelentősége: állami monopóliumot akarnak a dohánytermékekre. Lsd. http://hvg.hu/gazdasag/20111127_allami_monopolium_dohany_kiskereskedelem (Lehvva: 2012.03.05.)

„A Századvég dolgozik a BKV-koncepción” (Tenczer Gábor) 2012.02.16. http://index.hu/belfold/budapest/2012/02/16/a_szazadveg_dolgozik_a_bkv-koncepcion/ (Lehvva: 2012.02.17.)

Többek között Mohi Csaba az Európai Bizottságot is felelőssé teszi a Malév csődjéért, hiszen 2007 és 2010 között a Malév százmilliárd forint megengedhetetlen állami dotációban részesült, s ezt a Bizottságnak fel kellett volna derítenie... Lsd. A HírTV 2012.02.19. Rájátszás c. műsorát.

Grater London Authority Act 1999. Elérhető: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/pdfs/ukpga_19990029_en.pdf (Lehvva: 2012.02.03.)

„Leállt a 2-es metró – füstöl az egyik szerelvény”. 2012.01.09.
http://nol.hu/mozaik/leallt_a_2-es_metro_-_fustol_az_egyik_szerelveny (Lehívva:
2012.02.17.)

„Ma a 3-as metró füstölt, kiürítették a Nagyvárad téri állomást”
2012.01.10.http://atv.hu/cikk/20120110_ma_a_3-as_metro_fustol_kiuritettek_a_nagyvarad_t_eri_allomast?source=hirkereso. (Lehívva: 2012.02.17.)

„50 busz robbant le ma a hideg miatt a fővárosban”. 2012.02.01.
<http://tv2.hu/tenyek/video/lerobbant-buszok-a-hidegben>. (Lehívva: 2012.03.06.)

„Kohéziós pénzek – Az Európai Bizottság 495 millió euró befagyasztását javasolja”
2012.02.22. Forrás: mti. (Lehívva: 2012.03.06.)