

## A FŐVÁROSI AUTÓBUSZOS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI KÖZLEKEDÉS

MIKOLA ORSOLYA IRÉN<sup>1</sup>

*Tárgyszavak:* közösségi közlekedés, belső szolgáltató, közszolgáltatási szerződés, idegenforgalmi piac, liberalizáció

### 1. Bevezetés

A közszolgáltatások – uniós kontextusban az általános gazdasági érdekű szolgáltatások – alapvető és meghatározó szerepet töltenek be mindennapjainkban és a közös uniós értékekben<sup>2</sup>, 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. Azt, hogy mit tekintenek közszolgáltatásnak, legtöbb esetben maguk a tagállamok határozhatják meg. Uniós és hazai szinten is közszolgáltatásnak tekintendő a közösségi közlekedés ellátása.

---

<sup>1</sup> A szerző a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Egyetem Doktori Iskolájában PHD hallgató. Jelen összefoglaló a szerző saját véleményét tartalmazza.

<sup>2</sup> Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés (Szerződések) 26. jegyzőkönyvének az általános érdekű szolgáltatásokról 1. cikke. Alapjogi Charta (Luxembourg: Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2010) 308.o.

E közfeladat biztosítását az Önkormányzati törvény<sup>3</sup> 63/A. § g) pontja<sup>4</sup> a főváros esetén a Fővárosi Önkormányzat feladatkörébe utalja. Az Önkormányzat ezen feladatok ellátását teljes mértékben átadhatja gazdasági társaságoknak, amelyre az uniós liberalizációs és állami támogatási szabályokat tartalmazó vasúti és a közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK rendelet<sup>5</sup> (a továbbiakban: PSO-rendelet) is lehetőséget ad.<sup>6</sup> Ezen alapul a Fővárosban bevezetett új közszolgáltatási struktúra, mely keretében jött létre a Budapesti Közlekedési Központ (a továbbiakban: BKK)<sup>7</sup>, és vezették be az ún. új buszüzemeltetési modellt<sup>8</sup>, megteremtve a szolgáltatók közötti versenyt az autóbuszos személyszállítás területén, megtéve a liberalizáció első lépéseit.

Elemzésemben egyrészt a fővárosi autóbuszos személyszállítási közszolgáltatás (verseny)jogi aspektusait, kiemelt aktualitással bíró, folyamatosan változó helyzetének pillanatképét<sup>9</sup> kívánom bemutatni, másrészt az idegenforgalmi piac helyzetét egy GVH-határozat<sup>10</sup> apropójából, ahol

<sup>3</sup> A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (a továbbiakban: Ötv.). 2013. január 1-jétől az új önkormányzati törvény, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény válik hatályossá, e körben azonban nem okoz változást.

<sup>4</sup> „A Fővárosi Önkormányzat feladata különösen: (...) ellátja a főváros tömegközlekedési és forgalomtechnikai feladatait, kijelöli a főútvonalakat, a tömegközlekedés által igénybe vett útvonalakat, ellátja Budapest területén a fővárosi önkormányzat tulajdonában levő országos közutak, közúti hidak, alul- és felüljárók – az autópályák és autóutak kivételével – üzemeltetését, fenntartását és fejlesztését, valamint a kerületi önkormányzatok tulajdonában levő tömegközlekedés által igénybe vett utak üzemeltetését, fenntartását és fejlesztését. 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.”

<sup>5</sup> HL L 315.; 2007.12.03., 1–10. o.

<sup>6</sup> PSO-rendelet preambuluma (14) bekezdése.

<sup>7</sup> 75/2007. (XII.28.) Főv. Kgy. rendelet 52.§ (1) bekezdésének a) pontja alapján.

<sup>8</sup> 157/2012. (01.25.) Főv. Kgy. határozata alapján.

<sup>9</sup> A kézirat lezárva: 2012. július 20-án.

<sup>10</sup> 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. szeptember 16-án.

már korábban piaci szereplőként és versenytársként jelent meg az akkor még egyedüli személyszállítást szolgáltató BKV a 'hop on hop off' turistabuszok viszonylatában.

## 2. Az új szolgáltatási struktúra és a verseny megjelenése

Az Unióhoz való csatlakozás előestéjén, 2004. április 30-án Budapest Főváros Önkormányzata és a Budapesti Közlekedési Részvénytársaság nyolc évre megkötötte a szolgáltatási szerződését (a továbbiakban: SzSz), melynek hatálya a közelmúltban lejárt. Az új szerződést már a 2009 decemberében hatályba lépett PSO-rendelettel összhangban kellett megkötni.

Annak ellenére, hogy a felek elkötelezett hívei voltak az Európai Uniónak<sup>11</sup>, az akkor kötött szolgáltatási szerződés az akkori formában semmiképp nem volt meghosszabbítható, mind vertikálisan, mind horizontálisan változtatásokra volt szükség: egyrészt létre kellett hozni a BKK<sup>12</sup>-t, hogy a megrendelő elváljon a szolgáltatótól; másrészt pedig a szolgáltatói oldalt kellett tágítani. Továbbá, ahogy az már említésre került, csak olyan szerződést lehetett kötni, ami megfelel az uniós állami támogatási szabályoknak is.

### 2.1. Letéteményese: a BKK

A BKK-t a Fővárosi Közgyűlés a Fővárosi Önkormányzat vagyonáról, a vagyontárgyak feletti tulajdonosi jogok gyakorlásáról szóló rendelet alapján<sup>13</sup> alapítói jogkörében eljárva, 2010. október 27-ei döntésével<sup>14</sup> hozta létre, a budapesti közlekedés új irányító szervezeteként.

Megalakulásával az volt a 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 parkolás-szervezési feladatok bevétele, teherfor-

<sup>11</sup> SzSz. 5.o.

<sup>12</sup> A 2010. október 27-ei közgyűlésen hozott határozatok szerint.

<sup>13</sup> 75/2007. (XII.28.) Föv. Kgy. rendelet 52.§ (1) bekezdésének a) pontja alapján. Hatályon kívül helyezve 22/2012. (III.14.) Föv. Kgy. rendelet 63.§.

<sup>14</sup> Föv. Kgy. határozata 1832/2010. (10.27.).

galmi engedélyek díjai, közlekedésfejlesztési hozzájáruláskénti behajtási díj – a BKK költségvetésébe kerüljön, mely révén követhetőbb, kiszámíthatóbb és átláthatóbb lesz a fenti feladatok finanszírozása.

E mellett fontos szerepe van a BKK-nak a fejlesztésekhez rendelkezésre álló európai uniós források megszerzésében, a város egésze számára fontos közlekedésfejlesztési beruházások előkészítésében.

A BKK előkészítő munkálatai során görcső alá vettek számos, esetlegesen mintaként szolgáló európai nagyvárost, fővárost, egyrészt intézményi oldalról, másrészt a régió közlekedésszervezése szempontjából. Leginkább követendőnek a londoni közlekedés bizonyult, ahol 2000-ben létrehozták a Transport for London-t (a továbbiakban: TfL) a Nagy-London-t újra életre hívó 1999-es törvény keretében,<sup>15</sup> és amellyel a londoni önkormányzati rendszer – a budapestihez hasonlóan – kétszintű lett.

## *2.2. A liberalizáció első lépései (!?)*

A fővárosi autóbuszos személyszállítás jogi környezete minden szempontból átalakulóban van. A Busztörvény helyébe lépő nemrég hatályba lépett új személyszállítási törvény<sup>16</sup> egységesen kívánja szabályozni a személyszállítást, különös figyelmet fordítva a fővárosi közlekedésszervezés lehetőségeinek jogszabályi megalapozására, a BKK hatékony működésének jogszabályi támogatására, igazodva az Európai Unió által előírt piaci modellhez. Cél a közösségi közlekedés versenyképességének növelése megfelelő árképzési elvek rögzítésével.<sup>17</sup>

A PSO-rendelet és az új személyszállítási törvény értelmében a belföldi menetrend szerinti személyszállítással – a közforgalmú kötöttpályás közlekedést helyettesítő autóbuszjáratokkal végzett és a kobotázs személyszállítás kivételével – a szolgáltató kizárólag közszolgáltatási szerződés keretében bízható meg. A közszolgáltató kiválasztása vagy nyilvános pályázat útján, vagy belső szolgáltató részére, közvetlen odaítéléssel tör-

<sup>15</sup> Greater London Authority Act 1999. Elérhető: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/pdfs/ukpga\\_19990029\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/pdfs/ukpga_19990029_en.pdf) (Lehívás időpontja: 2012.07.15.)

<sup>16</sup> A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: Személyszállítási törvény) Hatályos: 2012.07.02-től.

<sup>17</sup> Lsd. Személyszállítási törvény indoklása 18–50.o.

ténhet. Közvetlen odaítélésére kerülhet sor még a kis értékű szerződések, illetve az ellátás folyamatosságának biztosítása<sup>18</sup> érdekében is.

Ezáltal a fővárosi közösségi közlekedés autóbusz-ágazatában liberalizáció történik. Míg korábban a monopolhelyzetben lévő BKV Zrt.<sup>19</sup> volt az egyetlen szolgáltató, mely alvállalkozók keretében vont be más szolgáltatókat is a szolgáltatás nyújtásában, most – átmenetileg – a belső szolgáltató szerepét fogja betölteni, mellette pedig pályázhatnak más szolgáltatók is buszos szolgáltatás nyújtására. A cél azonban a piac egyre növekvő mértékű liberalizációja.

A buszágazat fokozatos liberalizációja 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, amely az utasok több mint 40%-át szállítja, másrészt azért, mert a BKV Zrt. és a Fővárosi Önkormányzat jelenlegi finanszírozási helyzete nem teszi lehetővé 'nagykorú' buszállományának<sup>20</sup> cseréjét<sup>21</sup>, 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. A forgalomszervezést, az értékesítést, a jegyellenőrzést, a menetrendkészítést a BKK, azaz a megrendelő látja el. A szolgáltatást igénybe vevő utas számára technikai szempontból nem lesz érzékelhető a változás, hiszen a kiszervezés ellenére a bérlet, az utas-tájékoztatás, a menetrend, a járat-számozás egységes marad.

<sup>18</sup> PSO -rendelet 5. cikk (4)-(5) bekezdés.

<sup>19</sup> Négy nagyméretű, háromszáz jármű feletti férőhellyel rendelkező autóbuszgarázst és egy, a trolibuszokkal vegyes garázst üzemeltet, amelyek tárolási, üzemeltetési és karbantartási feladatokat látnak el.

<sup>20</sup> Összességében 1100 darab autóbusz cseréje elengedhetetlen, a legtöbb több mint 18 éves, 1990 előtti gyártású.

<sup>21</sup> Ehhez közel 70-80 milliárd forintra lenne szükség.

### *2.3. Az új közszolgáltatási rendszer kiválasztási és vagyoni jogi kérdései*

Az említett belső szolgáltató<sup>22</sup>, vagyis a BKV Zrt. közvetlen odaítéléssel, pályáztatás 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 végezheti. 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 belső szolgáltató részére 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 a közszolgáltató BKV Zrt.-t ezen szabályok szerint ellenőrizhesse, mivel a BKV Zrt. csak ebben az esetben tud közvetlen odaítélés útján továbbra is közszolgáltatási tevékenységet folytatni.

A közszolgáltatási struktúra kialakítására vonatkozó koncepció feltételezte, hogy a BKV Zrt. részvényeinek apportjával a BKV Zrt. a BKK tulajdonába kerül. A 2011. december 31-én hatályba lépett Vagyontörvény<sup>23</sup> azonban a többségi önkormányzati tulajdonban álló, közszolgáltatást nyújtó gazdasági társaságokban fennálló részesedéseket a forgalomképtelen önkormányzati törzsvagyona<sup>24</sup> sorolta, így a BKV Zrt. részvényei a jelenlegi jogszabályi környezetben nem idegeníthetők el és nem terhelhetők meg<sup>25</sup>. A Vagyontörvény azonban továbbra is lehetővé teszi, hogy a tulajdonosi jogok egy részének gyakorlását vagyonkezelési szerződés<sup>26</sup> alapján a tulajdonos átengedhesse a Vagyontörvényben meghatározott személyek részére, így a PSO-rendelet szerinti belső szolgáltatóval szemben támasztott követelmények továbbra is teljesíthetőek. A

<sup>22</sup> „A belső szolgáltató olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság (...) a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol.” PSO-rendelet 2. cikk j) pontja.

<sup>23</sup> A nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (a továbbiakban: Vagyontörvény). Kihirdetve a Magyar Közlöny 164. számában. 2011. december 30.

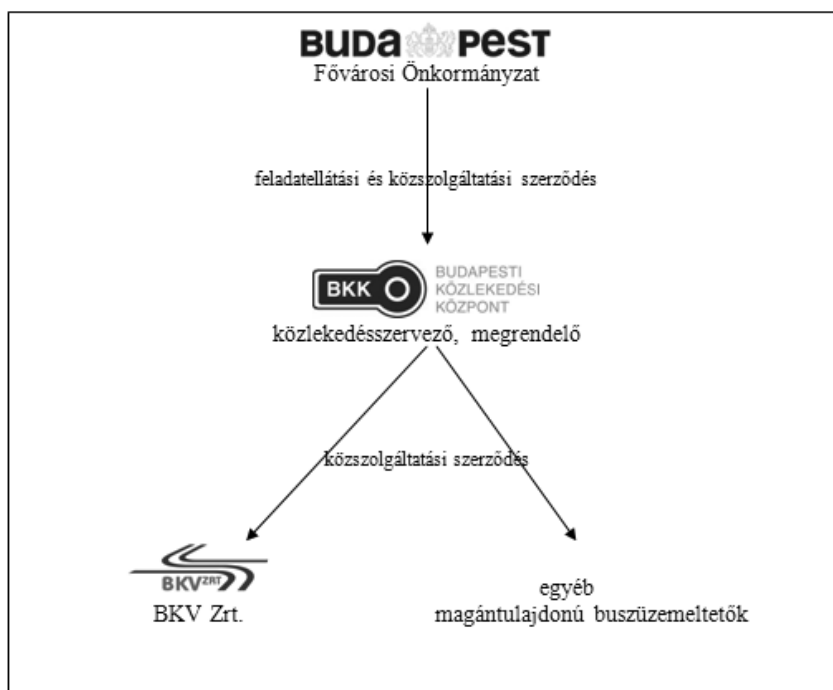
<sup>24</sup> Vagyontörvény 5.§ (2) bekezdése.

<sup>25</sup> Vagyontörvény 3.§ 3. pontja.

<sup>26</sup> Vagyontörvény 11.§.

jelenlegi rendszer azért működőképes, mert most a BKK a BKV részvényeinek vagyongazdálkodója. A Vagyontörvény 2012. június 30-tól hatályos módosítása azonban alapvetően megváltoztatja/-ta ezt a rendszert, hiszen a gazdasági társaságban fennálló állami vagy önkormányzati tulajdonban lévő társasági részesedés nem lehet vagyongazdálkodás tárgya.<sup>27</sup> A következő időszak feladata a jogszabályoknak megfelelő új struktúra kialakítása, és ennek megfelelően, a fennálló szerződések módosítása.

A legújabb javaslatok<sup>28</sup> szerint, mivel az autóbuszos és a kötöttpályás közlekedés különálló (üzemeltetési) rendszerben működik célszerű és indokolt a két közlekedési ágazat cégjogi szétválasztása. Fontos elem, hogy a cégjogi szétválasztással megszüntethető az ágazatok keresztfinanszírozásának lehetősége. Nem lenne a jövőben lehetőség arra, hogy a versenyhelyzetbe kerülő autóbuszos ágazat a nem versenyző más ágazatok rovására kerüljön finanszírozásra, mely eljárást egyébként az uniós szabályozások is tiltanak.



<sup>27</sup> Vagyontörvény 8.§ (7) bekezdés.

<sup>28</sup> A 2012. június 20-ai Fővárosi Közgyűlésen elhangzott, a Közösségi közlekedés finanszírozásával kapcsolatos egyes döntésekre vonatkozó javaslat tárgyában tett előterjesztés 4. pontja szerint.

### 3. A BKV az idegenforgalmi piacon?

Az idegenforgalmi piacon, az idegenforgalomban a turisták látványosságokhoz szállítása kapcsán a BKV már korábban is versenyhelyzetben szerepelhetett. A BKV Zrt. és a 'hop on hop off' cégek konkuráltak és konkurálnak egymással, a cégek, illetve a jegyárusok egymástól függetlenül törekszenek a vevők kegyeiért, hogy bizonyos üzleti célkitűzéseket elérjenek, például növeljék a profitot, az 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.<sup>29</sup>

A BKV egykori kiemelt helyzetét kiválóan példázza egy, a Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) által 2008-ban folytatott, majd a vizsgálati szakban<sup>30</sup> megszüntetett<sup>31</sup> eljárás<sup>32</sup>, melyben a gazdasági erőfőlénnel való visszaélés<sup>33</sup> és a versenykorlátozó megállapodás tilalmának<sup>34</sup> megsértését vizsgálták.

<sup>29</sup> 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](http://www.oecd.org/dataoecd/8/61/2376087.pdf); lehívás időpontja: 2012.07.15.)

<sup>30</sup> A GVH versenyfelügyeleti eljárása négy szakaszra bontható: 1. vizsgálat; 2. a Versenytanács eljárása; 3. utóvizsgálat; 4. végrehajtás. Lsd. Bővebben BOYTHA Györgyné – TÓTH Tihamér: *Versenyjog*. Budapest, PPKE JÁK, 2010. 380–391.o.

<sup>31</sup> 2009. január 14-ei dátummal a hivatalból indított versenyfelügyeleti eljárást végzéssel megszüntették.

<sup>32</sup> 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. szeptember 16-án.

<sup>33</sup> 1996. évi LVII. törvény a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról (a továbbiakban: Tpv.) 21.§.

<sup>34</sup> Tpv. 11.§ (1) bekezdése.

### 3.1. A GVH vizsgálódása

A BKV és a City Tour Hop On Hop Off Idegenforgalmi Kft. (a továbbiakban: City Tour) megállapodást kötött, mely szerint 2008. március 31-étől a két cég négy éven keresztül együttműködik. Az együttműködés célja a főváros turisztikai jellegzetességeinek megismertetése, illetve 2008. április 1-jétől a hop on hop off városnéző buszjáratok üzemeltetése. A megállapodás értelmében kombinált jegyeket forgalmaznak és a BKV a buszmegállói használatára kizárólagosan csak a City Tour jogosult. Több, hasonló idegenforgalmi szolgáltatást nyújtó autóbuszos vállalkozás a GVH tudomására hozta, hogy bár a BKV látszólag több utazási irodával is szándékozott megállapodást kötni, csak egy céggel, a City Tourral<sup>35</sup> kötött kizárólagos megállapodást. Az ügyben a GVH 2008. szeptember 16-án megindította eljárását.

Azonban a GVH-eljárás megindulását követően, 2008. december 18-án az együttműködési megállapodást a BKV Zrt. egyoldalúan felmondta a szerződés jogszabálysértő voltára hivatkozva, hiszen a buszmegállók közterületek<sup>36</sup>, így az ezeket érintő szerződés megkötéséhez Budapest Főváros Önkormányzatának<sup>37</sup> mint tulajdonosnak a hozzájárulása lett volna szükséges.

Így a megállapodás a GVH szerint csak rövid ideig – 2008. március 31-e és december 18-a között – érvényesült, ezáltal a valószínűsíthető jogsértések nem valósultak meg, s ezalatt még a közvetlen versenytársak is működtek. A fenti érvekre, így a közérdek sérelmének hiányára hivatkozva a GVH a vizsgálati szakaszban megszüntette az eljárást.

Az időbeli terjedelemre való hivatkozást teljesen indokolatlannak tartom, hiszen már a potenciális versenykorlátozás is tiltott<sup>38</sup>, másrészt a magánjogi értelemben vett semmisség a szerződés tényleges hatásán nem

<sup>35</sup> Ez két utazási iroda, a Budatours Kft. és az EURAMA Utazási Iroda Kft. közös vállalata.

<sup>36</sup> 59/1995. (X.20.) Főv. Kgy. rendelet a fővárosi közterületek használatáról és a közterületek rendjéről. Közzétéve a Fővárosi Közlöny 1999/1. különszámában.

<sup>37</sup> 59/1995. (X.20.) Főv. Kgy. rendelet 4.§ (1) bekezdés: „A közterület rendeltetésétől eltérő használatához (...) a tulajdonos hozzájárulása és a hozzájárulást is tartalmazó írásbeli szerződés megkötése szükséges (...)”.

<sup>38</sup> Tpv. 11.§ (1) „Tilos a vállalkozások közötti megállapodás és összehangolt magatartás (...), amely a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozza, vagy ilyen hatást fejthet, illetve fejt ki (...)”.

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.

### 3.2. A jelenlegi helyzet

A piaci szerkezet – tapasztataim alapján is – változott. Több, köztük külföldi – a Big Bus Tour – hop on hop off cég is megjelent a piacon a két legnagyobb szereplő, örök vetélytárs<sup>39</sup> City Tour és a Program Centrum Utazásszervező Kft. mellett. Előbbi helyzete azonban most is privilegizáltnak mondható, hiszen a Budapest Turisztikai Desztináció Menedzsment Nonprofit Kft. (a továbbiakban: BTDM) nyílt közbeszerzési pályázatát<sup>40</sup> a City Tour nyerte meg<sup>41</sup>, mellyel egy hasonló helyzet jött, jöhet létre, mint amely korábban fennállt, hiszen az ún. Budapest Kártyát igénybe véve csak ennek<sup>42</sup> a cégnek a buszaival lehet ingyenesen utazni.

<sup>39</sup> Legutóbb 2012 januárjában hozott ítéletet a Fővárosi Bíróság a két cég közötti vitában : „A Fővárosi Bíróság megállapítja, hogy az I. r. alperes (Program Centrum Utazásszervező Kft.) 2008. június 1-jétől azzal, hogy 'hop on hop off' típusú városnéző szolgáltatásait reklámozó prospektusait narancssárga alapszínben jelenteti meg, melyeken élénksárga feliratokat szerepeltet, továbbá ugyanezen időponttól azzal, hogy 'hop on hop off' jellegű szolgáltatását olyan városnéző buszokkal nyújtja, melyek piros alapszínűek és azokon élénksárga feliratok olvashatók, tisztességtelen piaci magatartást tanúsít az I. és II.r. felperessel (City Tour Hop On Hop Off Kft., EURAMA Utazási Kft.) szemben”. (A hír letöltve 2012. február 29-én a Program Centrum Utazásszervező Kft. hivatalos oldaláról.)

<sup>40</sup> A BTDM ajánlati felhívását a Közbeszerzési Értesítő (továbbiakban K.É.) 2012. évi 35. számában tették közzé 2012. 03.26-án. 38-47.o.

<sup>41</sup> Tájékoztató a „Vállalkozási szerződés hop on hop off budapesti városnézési szolgáltatásra” tárgyú eljárás eredményéről K.É.. 2012. évi 63. szám. 2012.06.06. 99–105.o.

<sup>42</sup> Megjegyzem, hogy a kártya hivatalos honlapján a kizárólagos használat nincs feltüntetve, ezáltal az interneten tájékozódó turistákat meglehet téveszteni. Lsd: [www.budapest-card.com](http://www.budapest-card.com) (Lehívás ideje: 2012.07.15.)

A hop on hop off tevékenység<sup>43</sup> megfelelő szabályozására már vannak törekvések<sup>44</sup>, melynek mozdatója a BKK<sup>45</sup>.

### *3.3. Az új személyszállítási törvény és az idegenforgalmi személyszállítás*

Az új személyszállítási törvény az általam vizsgált terület vonatkozásában nem teljesen egyértelmű. Míg a korábbi Busztörvény egyértelműen derogálja az idegenforgalmi szolgáltatás részeként végzett személyszállítást, függetlenül annak menetrend szerinti jellegétől<sup>46</sup>, a Személyszállítási törvény csak az idegenforgalmi szolgáltatás részeként végzett vízi személyszállítási szolgáltatásokat függetlenül annak menetrend szerinti jellegétől<sup>47</sup>, és a különleges szállítási igénnyel rendelkező utascsoportok részére biztosított, nem közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokat (betegszállítás, szállító szolgáltatások stb.)<sup>48</sup> vonja ki a hatálya alól, pontosan nem rendelkezve az idegenforgalmi személyszállítás kérdéséről.

## **4. Konklúzió**

A fővárosi autóbuszos személyszállítás közlekedés közösségi közlekedési és idegenforgalmi szolgáltatási ága is rengeteg változás alatt és előtt áll. Meg kell felelnie az Európai Unió és legközvetlenebbül az utasok által elvárt követelményeknek is. A versenyhelyzet, mely mind a köz-, mind

<sup>43</sup> Maga a kifejezés bárki számára való használhatóságát a Fővárosi Ítéltábla 8.Pkf.26.887/2009/5. számú ítéletében mondta ki, s úgy határozta meg, hogy a hop on hop off, vagyis 'szállj fel, szállj le' speciális turisztikai szolgáltatás, melyet úgy lehet leírni, hogy 'városnézés során meghatározott díj ellenében, adott időtartamon belül a menetrendszerűen közlekedő városnéző járműre fel- illetve le lehet szállni'.

<sup>44</sup> Lsd. „az autóbusszal végzett külön célú menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás végzéséhez szükséges járatí engedély kiadásának feltételeiről” szóló Főv. Kgy. rendelettervezet.

<sup>45</sup> Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III.14.) Főv. Kgy. rendelet.

<sup>46</sup> Busztörvény 1.§ (2) bekezdés.

<sup>47</sup> Személyszállítási törvény 1.§ (2) bekezdés a) pont.

<sup>48</sup> Személyszállítási törvény 1.§ (2) bekezdés b) pont.

az idegenforgalmi szolgáltatások esetén megjelenik valamilyen formában. Ez egy olyan piaci helyzet, melyben a cégek vagy eladók, egymástól – esetünkben valamelyest – függetlenül törekszenek a vevők kegyeiért, hogy így elérjenek egy bizonyos üzleti célkitűzést; maga a verseny pedig az ár, a minőség, a szolgáltatás vagy ezek kombinálása, illetve a fogyasztók által értékelhető más tényezők alapján valósul meg, s fontos hozzáadéka, hogy rákényszeríti a gazdasági szereplőket a hatékonyságra, illetve a szélesebb körű, de alacsonyabb árú termékválaszték vagy szolgáltatás nyújtására.<sup>49</sup> E verseny végső nyertesei azonban az utasok lesznek, kell, hogy legyenek.

---

<sup>49</sup> 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](http://www.oecd.org/dataoecd/8/61/2376087.pdf); lehívás időpontja: 2012.08. 20.)