



1054 Budapest, Alkotmány u. 5.

**Levélcím:** 1391 Budapest 62 Pf. 211

**Telefon:** (06-1) 472-8865, **Fax:** (06-1) 472-8860

**Ügyszám:** Vj/43/2014.

**Iktatószám:** Vj/43-137/2014.

*Nyilvános változat!*

A Gazdasági Versenyhivatal a Bittera és Tóth Ügyvédi Iroda (1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 5. I/1.), a Lovretity Ügyvédi Iroda, a Réciczka Dentons Europe LLP Ügyvédi Iroda (1061 Budapest Andrásy út 11.) és dr. T. T. ügyvéd (1061 Budapest Andrásy út 11.) által képviselt **Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt.** (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér) eljárás alá vont vállalkozással szemben gazdasági erőfölénnyel való visszaélés feltételezett megsértése miatt indult versenyfelügyeleti eljárásban – nyilvános tárgyalást követően – meghozta az alábbi

**v é g z é s t .**

I. Az eljáró versenytanács az eljárást megszünteti az eljárás alá vont által vállalt kötelezettségek egyidejű elfogadásával.

II. Az eljáró versenytanács a Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt. számára (a kötelezettségvállalások vonatkozásában: BUD) az alábbi kötelezettségvállalások teljesítését írja elő:

1. A BUD a Terminál parkolóba történő egy napon belüli harmadik és további behajtásokat követő 0-5 percre felszámolt díjat 300 Ft-ra, míg ezen díjat a Prémium parkoló esetében 400 Ft-ra csökkenti az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított három hónapon belül. Az egy napon belüli harmadik és további behajtásokért fizetendő díjakat a BUD 2019. december 31-ig nem emeli meg.
2. A Bónuszkártya tulajdonosok a kártya feltöltésekor a Prémium Parkoló használatakor 20%-os, a Terminál Parkoló esetében 15%-os kedvezményben részesülnek az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított három hónapon belül oly módon, hogy a Prémium Parkoló esetében 50 000 Ft befizetésével 60 000 Ft, a Terminal Parkoló esetében 25 000 Ft-os befizetésével 28 750 Ft kredit íródik a kártyára. Az imént rögzített összegektől eltérő összegű feltöltés esetén a rendszer nem írja jóvá a kedvezményt. Az előző összegű feltöltés teljes felhasználása előtt is lehetséges ezen 25 000, illetve 50 000 Ft összegek feltöltése. Egymást követően többször is fel lehet tölteni a Bónuszkártyát ezen összegekkel, egészen a 325 000 Ft-os keret elérésig. E kedvezményt a BUD 2019. december 31-ig garantálja. A Bónuszkártya módosított igénylő lapját a társaság honlapján az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított 15 napon belül elérhetővé teszi. A három hónapos felkészülési időt követően a BUD a Bónuszkártyát a szokásos ügymenetben, de legkésőbb a hiánytalanul kitöltött igénylőlap kézhezvételétől számított 4 napon belül megküldi az igénylőnek, amely ettől az időponttól kezdve azonnal használható.

3. A BUD az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított három hónapon belül 325 000 Ft-ra emeli a Bónuszkártyára feltölthető összeg maximumát. A Bónuszkártya limitemelése nem szűnik meg 2019. december 31. előtt.
4. A BUD az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított 15 napon belül lehetővé teszi, hogy az érkezési szint külső sávok karéjában található buszparkolótól 15 km-es körben ténylegesen parkolót üzemeltető vállalkozások parkolóhelyet béreljenek, alkalmanként 2 órás időkorláttal, napi korlátlan számú behajtási lehetőséggel. Ennek díja férőhelyenként havi 225 000 Ft + ÁFA a Prémium Parkoló, havi 150 000 Ft + ÁFA a Terminál Parkoló területére. E két parkoló együttes használatát lehetővé tevő kombinált bérlet ára havi 300 000 Ft + ÁFA. A bérlő minden egyes parkolóhelyhez három parkoló kártyát igényelhet, további kártyák havi 4 500 Ft + ÁFA összegért igényelhetők. A parkolóhely bérlet lehetősége és az e pontban meghatározott kondíciók 2019. december 31-ig változatlanul fennállnak.
5. A BUD az 1-4. pontokban foglalt vállalások tartalmáról honlapjának parkolásról szóló rovataiban tájékoztatást tesz közzé az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított 15 napon belül.
6. A BUD az 1-4. pontokban foglalt vállalások teljesítéséről minden év január 31-ig, utolsó alkalommal 2020. január 31-ig, beszámolót készít, s azt megküldi a GVH számára.
  - (a) *A beszámoló a Bónuszkártya használatáról szóló része tartalmazza a kártyatulajdonosok számát, ezen belül a Prémium Parkolóra és a Terminál Parkolóra szóló Bónuszkártyák számát.*
  - (b) *A parkolóhely bérléről szóló beszámoló tartalmazza a parkolóhelyet bérlők számát, az általuk bérelt parkolóhelyek számát a Terminál Parkolóban, az általuk bérelt parkolóhelyek számát a Prémium Parkolóban, és a két parkolóban kombináltan bérelt parkolóhelyek számát.*

A végzéssel szemben a közléstől számított nyolc napon belül a Gazdasági Versenyhivatalhoz benyújtott vagy ajánlott küldeményként postára adott, a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bírósághoz címzett jogorvoslati kérelemmel lehet élni. A kérelmet a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság nem peres eljárásban bírálja felül, amely során kizárólag okirati bizonyításnak van helye, azonban a bíróság a feleket a szükségeshez képest meghallgathatja.

## **I n d o k o l á s**

### **I.**

#### **Az eljárás megindításának körülményei**

1. A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) 2014. május 20-án versenyfelügyeleti eljárást indított a Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi

Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: BA Zrt. vagy Budapest Airport Zrt.) vállalkozással szemben, mert észlelte, hogy a BA Zrt. 2013. december 10-től kezdődően olyan behajtási és várakozási díjakat, illetve feltételeket alkalmaz a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: repülőtér) közvetlen közúti előterének vonatkozásában, amelyek alkalmasak lehetnek a repülőtér környezetében parkolási, és ahhoz kapcsolódó transzferszolgáltatást nyújtó vállalkozások piacról történő kizárására. 2013. december 10-ig a repülőtérre való behajtás ingyenes volt 5 percen belüli távozás esetén, azt követően azonban csak napi két alkalommal vehető igénybe az ingyenes behajtás, míg 5-30 perc tartózkodás esetén 2000 Ft parkolási díj fizetendő a behajtások számától függetlenül. Az új behajtási rendszer jelentős versenyhátrányt jelenthet azon vállalkozások számára, amelyek a repülőtéri, illetve a repülőtér környéki hosszú távú parkolási szolgáltatások tekintetében a BA Zrt. versenytársai, hiszen ezen vállalkozások az ügyfelek telephelyükről a repülőtérre történő szállítása során naponta akár többször is kötelesek megfizetni a fenti behajtási díjat. A fenti magatartásával a BA Zrt. a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 21. §-ának a) és j) pontjaiban foglalt tényállás megvalósításával valószínűsíthetően megsértette a Tpv. 21. §-ában előírt tilalmat.

2. A versenyfelügyeleti eljárás az eljárást megindító végzés<sup>1</sup> indokolása szerint kiterjed „az eljárás alá vont által üzemeltetett, és a repülőtér környéki hosszú távú parkolási, és ahhoz kapcsolódó transzfer szolgáltatások nyújtásához szükséges eszközökhöz való hozzáférés – különösen a repülőtérre való behajtás és a repülőtér forgalmi előterében való tartózkodás – 2013. december 10-től érvényes feltételeinek vizsgálatára.

## **II.**

### **Az eljárás alá vont vállalkozás**

3. A Budapest Airport Zrt. fő tevékenysége a Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér üzemeltetése, amely légi szállítást kiegészítő szolgáltatásnak minősül. A vállalkozás egyéb, a fő tevékenységgel kapcsolatos kereskedelmi és szolgáltatásbiztosítási tevékenységei: az eszközök karbantartása és fejlesztése; speciális fejlesztések; a leszállási és repülőtéri díjak meghatározása és beszedése; az utasforgalmat, valamint a csomagok, az üzemanyagok és kenőanyagok, áruk és postai küldemények kezelését kiszolgáló létesítmények működtetése; a repülőtéri utastájékoztató rendszer karbantartása; az elsősegély és repülésegészségügyi szolgáltatás fenntartása a repülőtéren; más, a kezelt ingatlanok hasznosítása; a biztonsági kötelezettségek teljesítése és az utasbiztonsággal kapcsolatos, a speciális jogszabály által a társaság tevékenységi körébe utalt feladatok ellátása.

## **III.**

### **A vizsgált termék és piaca**

4. A vizsgálatnál közvetlenül érintett szolgáltatás a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren illetve környékén igénybe vehető, a reptéri utasok számára nyújtott hosszú távú parkolási szolgáltatás. A szolgáltatást azok az utasok veszik igénybe, akik saját

---

<sup>1</sup> Vj/43/2014.

személygépjárművel közelítik meg a repülőteret, amelyet az utazás idejére a repülőtéren vagy annak közvetlen környezetében hagynak.

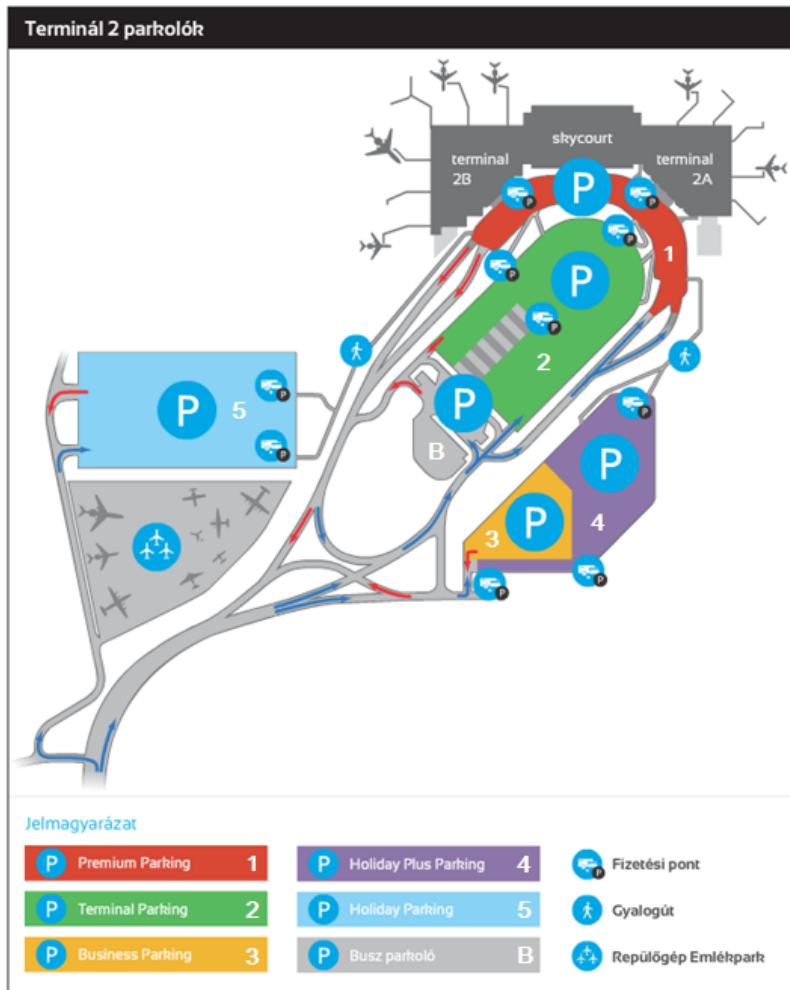
5. A vizsgálat szempontjából relevánsak olyan további szolgáltatások is, amelyek a repülőtér elérését biztosítják, és így a személygépjárművel való érkezés (és parkolás) alternatíváját jelenthetik. Ilyen szolgáltatások lehetnek pl. a taxi szolgáltatások, a minibuszos shuttle szolgáltatások és a közösségi közlekedési (BKK) szolgáltatások.
6. A vizsgálat érinti továbbá a fenti szolgáltatásokhoz vertikálisan kapcsolódó upstream szolgáltatást, a repülőtéri utasfelvételt és kiszállást biztosító infrastruktúrához való hozzáférés biztosítását, amelyet az eljárás alá vont vállalkozás nyújt a repülőteret elérni kívánó magánszemélyek és vállalkozások számára.

### **III.1. A BA Zrt. parkolási szolgáltatásai**

7. A BA Zrt. a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2-es termináljánál<sup>2</sup> összesen hat, különböző távolságra fekvő és különböző díjszabású illetve funkciójú parkolót üzemeltet. A parkolók közötti alapvető funkcionális különbség az, hogy rövid vagy hosszú távú tartózkodásra alkalmasak elsősorban. Ezek a parkolók a következők:
  - Prémium parkoló (korábbi nevén Gyorsparkoló, illetve Pay&Display parkoló),
  - Terminál parkoló (korábbi nevén Rövid távú parkoló),
  - Holiday parkoló (korábbi nevén Hosszú távú parkoló),
  - Holiday Plus parkoló (2012. október óta üzemel),
  - Business parkoló (korábbi nevén Őrzött parkoló),
  - Buszparkoló.
8. A parkolók elhelyezkedését alábbi térkép mutatja be.

---

<sup>2</sup> A BA Zrt. 2012 májusában, a Malév csődje után függesztette fel a repülőtér 1-es termináljának működését.



### III.1.1. A hosszú távú parkolók

9. A BA Zrt. parkolói közül a Holiday, Holiday Plus és Business parkoló tekinthető hosszú távú parkolónak, amelyek napi díjszabással működnek, és arra a célra szolgálnak, hogy a saját gépjárművel érkező repülőtéri utasok a repülőtéren hagyassák gépjárműüket az utazás idejére. Ezekben a parkolókban a leggyakrabban igénybevett parkolási időtartam 3-4 nap.
10. Ezek a parkolók a repülőtértől valamivel távolabb helyezkednek el. A BA Zrt. alacsonyabb árfekvéssel üzemelteti a Holiday és a Holiday Plus parkolókat, ahonnan kb. 6-10 ill. 3-5 perc gyaloglással közelíthető meg a repülőtér. A BA magasabb színvonalú és árfekvésű hosszú távú parkolója a Business parkoló, melyben a szolgáltatás része a gépjármű őrzése, valamint a repülőtérre való minibuszos transzfer, amelyet az AirportShuttle.hu Zrt. végez a BA Zrt.-vel kötött megállapodás alapján.
11. Az alábbi táblázat mutatja be a BA Zrt. hosszú távú parkolóinak alapárát, melyből online foglalás (amennyiben legalább 8 nappal a parkolás előtt történik) illetve egyéb akciók keretében kedvezményeket biztosít (a szolgáltatás 10 napnál hosszabb távra is igénybe vehető a társaság által meghirdetett, itt be nem mutatott árakon):

Terminal 2	Business	Holiday Plus	Holiday
Idő/Period	Ft/HUF	Ft/HUF	Ft/HUF
1 nap / day	9 000	3 000	2 500
2 nap / day	12 000	5 500	4 000
3 nap / days	15 000	7 500	5 000
4 nap / days	18 000	9 500	6 000
5 nap / days	20 000	10 000	7 000
6 nap / days	22 000	10 000	8 000
7 nap / days	24 000	10 000	9 000
8 nap / days	26 000	10 000	9 000
9 nap / days	28 000	14 000	10 500
10 nap / days	30 000	15 000	11 500

12. A fenti árak a Business parkoló esetében 2012. június 22. óta, a másik két parkolóban a Holiday Plus parkoló megnyitása, 2012. október 1. óta érvényesek.

### III.1.2. A rövid távú parkolók

13. Rövid távú parkolóknak tekinthetők a Prémium és Terminál parkolók. A rövid távú parkolók díjszabását az alábbi táblázat mutatja be. Az 5 percen belüli tartózkodás a sorompós behajtási rend bevezetése előtt ingyenes volt mindkét parkolóban. Jelenleg a díjfizetés csak az egy napon belüli harmadik és azt követő behajtások után fizetendő. A rendelkezésre álló információk alapján ezekből a díjakból a BA Zrt. a Prémium parkoló esetében nem ad kedvezményt, a Terminál parkolóban azonban újabban jelentős mértékű hétfévi kedvezményt<sup>3</sup> biztosít online foglalás esetén.

Terminal 2	Premium	Terminal
Idő/Period	Ft/HUF	Ft/HUF
0-5 perc/min	500	500
6-30 perc/min	2 000	800
31-60 perc/min	3 000	1 200
2 óra / hours	6 000	2 000
3 óra / hours	9 000	2 700
4 óra / hours	12 000	3 200
5 óra / hours	15 000	3 700
6 óra / hours	18 000	4 200
7 óra / hours	21 000	4 700
8 óra / hours	24 000	5 200
9 óra / hours	27 000	5 700
10 óra / hours	30 000	6 200
11-14 óra/hours	30 000	7 000
15-24 óra/hours	30 000	7 000
+egy nap / +one day	+20,000	+4,000

14. A fenti árak a Prémium parkolóban 2012. augusztus 8. óta, a Terminál parkolóban 2012. június 22. óta érvényesek.

15. A Prémium parkoló funkciója egyértelműen eltér a hosszú távú parkolókéétól, hiszen a parkoló területéhez tartozik a repülőtér közvetlen előtere (az ún. „karéj”), ahol az utasok felvétele és kiszállása történik, itt helyezkednek el a taxidrosztok és a BKK buszmegálló is.

<sup>3</sup> 3-4 napos hétfévi parkolás esetén a parkolási díj 19000 Ft helyett 6990 Ft (63% kedvezmény).  
(Forrás: [http://www.bud.hu/utazas/kozlekedes\\_es\\_parkolas/parkolas](http://www.bud.hu/utazas/kozlekedes_es_parkolas/parkolas))

16. A személyszállítást végző vállalkozásoknak a szolgáltatás nyújtásához be kell hajtaniuk a Prémium parkolóba, ha közvetlenül a terminál bejáratánál kívánják kitenni és felvenni utasaikat. Ez igaz azon vállalkozásokra is, akik a repülőtér környékén hosszú távú parkolási szolgáltatást nyújtanak, és onnan szállítják be ügyfeleiket a repülőtérre. A parkoló perc ill. óra alapú díjszabással üzemel, azonban a leggyakrabban (az esetek kb. 98%-ában) igénybevett időtartam 0-5 perc, ami arra utal, hogy valójában nem várakozási (a köznyelvben parkolási) szolgáltatásként, hanem behajtási, hozzáférési szolgáltatásként veszik igénybe a behajtók.
17. A Terminál parkolót a reptér épületétől a forgalmi sávok és egy lépcső választja el, díjszabása szintén alapvetően perc ill. óra alapú. A Prémium parkolóhoz képest kedvezőbb árazása alapján a Terminál parkoló alkalmas lehet a napon belüli, néhány órás parkolásra, illetve a hétvégi (online) kedvezményrel akár több napos tartózkodásra is. A Terminál parkoló igénybevételének volumene és módja jelentősen változott az elmúlt években a behajtási díjak és feltételek változása következtében, az átlagos tartózkodási idők (1-2 óra, a 30 perc feletti tartózkodások között 2-4 óra) alapján azonban egyértelmű, hogy mindvégig rövid távú parkolóként üzemelt elsősorban, és csak korlátozottan használhatták több napos parkolásra. A tartózkodási idők alapján a Terminál parkolót is jelentős részben csak az utascserre idejére veszik igénybe a behajtók. Az alábbi ábra mutatja be a rövid távú parkolók esetében a behajtások számát az igénybevett parkolási (tartózkodási) idő szerinti bontásban. (Az ábra üzleti titok)

[...]

18. Az ábra alapján látható, hogy a Prémium parkolót szinte kizárólag (98%-ban) 5 percen belüli tartózkodásra használták a behajtók, de a Terminál parkolóban is 60% feletti volt ez az arány 2013-ban. A behajtási rendszer bevezetését követően az 5 percen belüli behajtások száma jelentősen csökkent mindkét parkolóban, de arányuk csak a Terminál parkolóban csökkent jelentősen.
19. A Buszparkoló alapvetően szintén rövid távú parkolóként üzemel, 1500 Ft/óra parkolási díjjal. A parkoló a Terminál parkoló után, a terminálepülettől néhány perc sétányi távolságra helyezkedik el.

### III.1.3. Parkolóhely bérlés

20. A BA Zrt. lehetőséget biztosít arra, hogy egyedi megállapodás keretében havi fix összegért hozzáférést nyújtson egy vagy több repülőtéri parkolóhoz (Prémium érkezés, Prémium indulás, Terminál és Buszparkolók).<sup>4</sup> A megállapodások parkolóhely bérleti szerződésként kerülnek megkötésre, azonban nem dedikált parkolóhelyre vonatkoznak, a bérlők az aktuális szabad férőhelyeken parkolhatnak. A BA Zrt. a megállapodásokban kiköti, hogy nem áll módjában szavatolni, hogy a parkolóhelyet egyéb idegen gépjárművek nem fogják jogtalanul használni. A parkolóhely bérlés mögött tehát ugyanaz a behajtási, hozzáférési szolgáltatás áll, mint az eseti behajtási díjak mögött, csak az árazás és a fizetés módja eltérő.
21. A Terminál és a Buszparkoló korlátlanul használható a bérlők számára, míg a Prémium parkolóban 2 óra/alkalom korlátozás érvényes. A bérleti szerződések a legtöbb esetben határozatlan időre szólnak. A Terminál és a Prémium parkolóra kötött megállapodások szerint 10 főnél kevesebb szállítására alkalmas gépjárművel engedélyezett csak a parkolás.

<sup>4</sup> A Vj/43-54/2014. sz. feljegyzéssel átemelt B/354-14/2014. sz. irat E/6. és E/7. sz. mellékletei

22. A bérleti díjak eltérőek az egyes parkolók vonatkozásában, valamint a BA Zrt. különbséget tesz árazása során aszerint is, hogy a bérlő milyen céllal veszi igénybe a parkolóhelyet. A bérleti díj alacsonyabb a repülőtéren helyiségeket bérlő és alaptevékenységként nem földi személyszállítással foglalkozó vállalkozások számára, és drágább az alaptevékenységként földi személyszállítással foglalkozó társaságok számára. Utóbbiak esetén a parkoló bérleti díj függ továbbá a mennyiségtől (a gépjárművek száma, a parkolási engedélyek száma, az adott társaság által szállított utasok száma).<sup>5</sup> A BA Zrt. úgy nyilatkozott, hogy a szerződéskötési folyamat során nem használ konkrét árképletet, ami alapján számolt díjtól a megállapodásban nem térhetnének el.<sup>6</sup>
23. Egy személyszállítással foglalkozó vállalkozás számára a jellemző bérleti díj [...] euró + ÁFA havonta, vagyis 2014-es átlagos árfolyamon számolva bruttó [...] Ft/hó, éves szinten pedig kb. [...] Ft. Emellett behajtási kártyánként [...] eurót kell fizetni, amennyiben több autóval kívánják igénybe venni a behajtási lehetőséget.<sup>7</sup>
24. A parkolóhely bérleti szolgáltatás nem egy nyilvánosan meghirdetett szolgáltatás, a BA Zrt. honlapján semmilyen információ nem szerepel róla (még a szolgáltatás létezéséről sem), a honlap keresője pedig nem hoz találatot a „parkolóhely bérlet” vagy „parkolóhely bérlés” keresőszavakra. Ezt támasztja alá az is, hogy a piaci szereplők közül többen nem ismerik a szolgáltatást, nem tudnak annak létezéséről.

### III.2. A repülőtéren kívüli parkolási szolgáltatások

25. Az utóbbi 5-8 évben egyre több piaci szolgáltató nyújt a BA Zrt. hosszú távú szolgáltatásához hasonló, azt helyettesítő szolgáltatást. A B/296/2014. sz. bejelentés bejelentője szerint jelenleg kb. 15-20 kisebb szolgáltató működik, elsősorban Budapest XVIII. kerületében és Vecsés területén, ezek közül nyolcat sorolt fel adatszolgáltatásában. Az eljárás alá vont vállalkozás 16 vállalkozást nevezett meg, illetve jellemzett kapacitás, parkolási díjak, a repülőtértől való távolság és egyéb szempontok alapján. A GVH által megkeresett 15 vállalkozásból 9 válaszolt az adatkérésre, melyből egy vállalkozás<sup>8</sup> úgy nyilatkozott, hogy már megszüntette tevékenységét, egy másik vállalkozás<sup>9</sup> esetében pedig más vállalkozások jelezték, hogy már nem működik.
26. A parkolók szolgáltatási színvonala és árazása is jelentős szórást mutat. A parkolók őrzött parkolók, egyes parkolók pedig mélygarázzsal vagy fedett parkoló résszel is rendelkeznek, melyek igénybevétele drágább. Ugyanakkor több vállalkozás csak murvás felületet biztosít a parkolásra, míg a BA Zrt. parkolói aszfaltozottak. A BA Zrt. versenytársai esetén a minibuszos transzfer minden esetben a parkolási szolgáltatás részét képezi, mivel a távolság miatt a repülőtér gyalogos elérése nem lehetséges. A parkolók a repülőtértől jellemzően 3-5 km távolságra, 6-10 perces útra találhatóak. A repülőtéren kívüli parkolás egyik hátránya tehát a reptéri parkoláshoz képest, hogy valamivel nagyobb időigénnyel jár, ugyanakkor a transzforszolgáltatás adott esetben kényelmesebb lehet, mint a hosszú távú parkolók gyalogos megközelítése. A transzforszolgáltatás a legtöbb esetben ingyenes, vagyis a parkolási díjak fedezik a behajtási díjakat, egyes szolgáltatóknál azonban előfordul, hogy külön kérik el az ügyfelektől a behajtási díjakat (minden esetben 1000 Ft-ot).

<sup>5</sup> Vj/43-59/2014. sz. irat 7. pont

<sup>6</sup> Vj/43-66/2014. sz. irat 1. pont

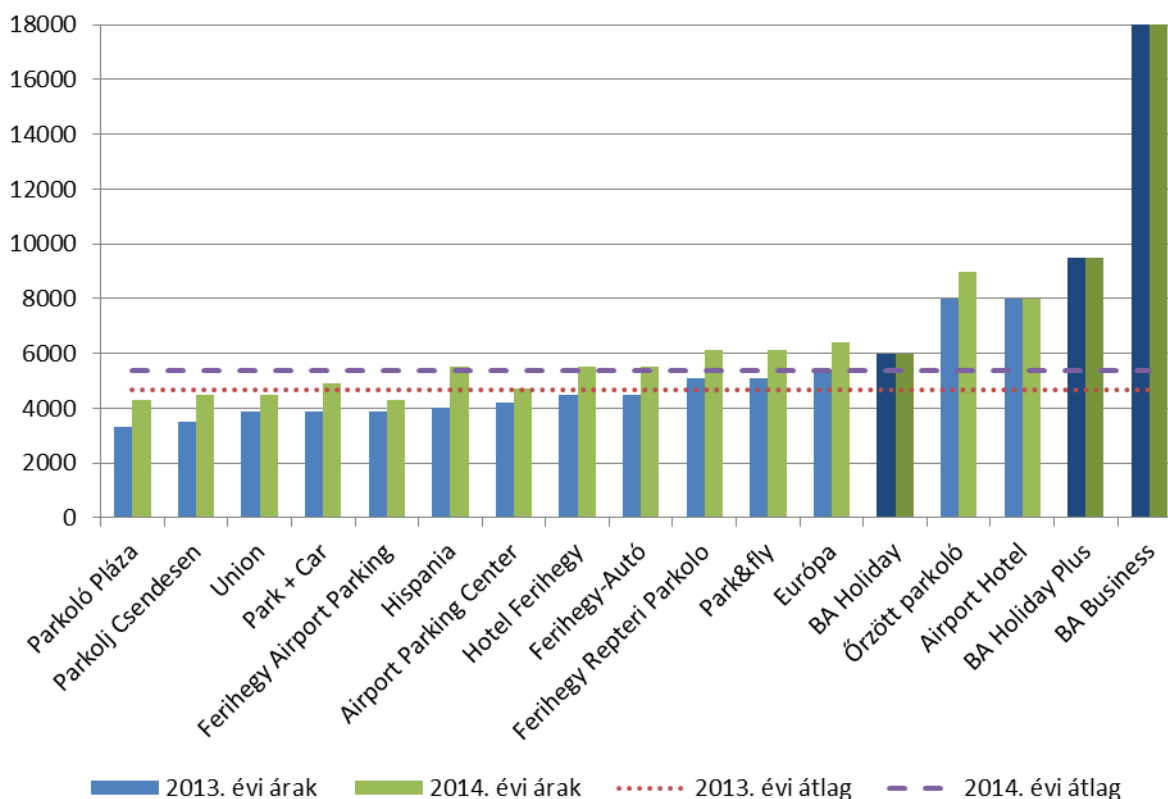
<sup>7</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/11. melléklet

<sup>8</sup> Elite-Car Bt.

<sup>9</sup> Fly Road Kft.



27. A válaszoló piaci szereplők legnagyobb része 2010 és 2013 között kezdett el parkolási szolgáltatást nyújtani a repülőtéri utasok számára, nem ritkán kiegészítő jelleggel az idegenforgalmi vagy autókereskedési és -szerelői alaptevékenység mellett. A nyilatkozatok alapján az ügyfelek Budapestről és az ország egész területéről, illetve a szomszédos országokból is érkeznek, pontos megoszlást azonban nem tudtak benyújtani, a becsült részarányok pedig jelentősen különböztek az egyes vállalkozások esetén. Nyilatkozataik alapján a leggyakoribb tartózkodási idő a 3-4, illetve a 7-8 nap.
28. A válaszok alapján a parkolási cégek abban is jelentős szórást mutatnak, hogy naponta átlagosan hány alkalommal hajtanak be a repülőtérre, és jellemzően hány percet töltenek ott. A kisebb forgalmú vállalkozások naponta átlagosan 5-10, csúcsidejében 10-30 alkalommal hajtanak be a reptérre, a nagyobb forgalmúak naponta átlagosan 20 alkalommal, míg az Airport Hotel napi átlag 60-100 behajtásról nyilatkozott (a vállalkozás parkolóhely bérleti szerződést kötött a BA Zrt.-vel, így az eseti behajtási díjakat nem kell megfizetnie). A vállalkozások jellemzően úgy nyilatkoztak, hogy az esetek többségében (75%-99%) elég az 5 perces tartózkodási idő, de voltak olyan vállalkozások is, amelyek szerint az 5 perc szinte soha nem elég.
29. A vállalkozások egy kivétellel mind úgy nyilatkoztak, hogy versenytársnak tekintik a BA Zrt.-t a hosszú távú parkolási szolgáltatás vonatkozásában, és elsősorban alacsonyabb árral, illetve személyre szabottabb, rugalmasabb szolgáltatással igyekeznek ügyfeleket szerezni. Nyilatkozataik szerint a BA Zrt. a terminálhoz való közelsége miatt engedheti meg magának, hogy magasabb árakat szabjon, annak ellenére, hogy a Business parkoló kivételével az utasoknak gyalogosan kell a parkolókból csomagjaikkal eljutni a terminál épületéhez. Egyedül a Ferihegy-Autó Kft. nyilatkozott úgy, hogy alapvetően meglévő, az alapszolgáltatásukat is igénybe vevő ügyfeleket szolgálják ki, ezért álláspontjuk szerint „nem kifejezetten” versenytársak a BA Zrt.-vel.
30. A piaci szereplők jellemzően az árat jelölték meg legfontosabb versenyméretnek, (5 fokozatú skálán 4,5-ös átlag), de többségük fontosnak ítélte a minőség, a kapacitás és a marketing szerepét is (3,5-3,6 körüli átlagértéket kaptak). Egyéb jelentős versenyméretet nem jelölték meg a vállalkozások.
31. A vállalkozásokra jellemző, hogy a visszatérő vendégeknek kedvezményt adnak, illetve online és eseti szezonális kedvezményt alkalmaznak, melyek mértéke 10-30% között mozog. Az alábbi ábra mutatja be a piaci szereplők és a BA Zrt. által a jellemzőnek tekinthető 4 napos tartózkodás esetén alkalmazott 2013. és 2014. évi listaárakat, illetve a piaci szereplők – kapacitásokkal súlyozott – átlagárát, amely tehát a BA Zrt. árait nem tartalmazza. Az árak tartalmazzák a behajtási díjakat abban az esetben is, ha a vállalkozás azt nem a parkolási díjban, hanem azon felül kéri el az ügyfelektől.



#### Hosszú távú parkolók 2013. és 2014. évi listaárai 4 napos tartózkodás esetén

32. Az ábra alapján látható, hogy a piaci szereplők többsége 2013-ban jelentősen alacsonyabb árakat szabott, mint a BA, és a 2014. évi áremelkedést (átlagosan 698 Ft) követően is az átlagár felett érhető el a BA legalacsonyabb árú szolgáltatása listaáron. Online kedvezmény igénybevételével a BA Holiday 4 napos igénybevétele 4900 Ft, ami a 2013. és a 2014. évi átlagos listaár között helyezkedik el, amely nem tartalmazza a piaci szereplők által nyújtott kedvezményeket. A piaci szereplők közül egyedül az Airport Hotel nem emelte meg a parkolási szolgáltatás árát, a vállalkozás azonban parkolóhely bérleti szerződést kötött a BA Zrt.-vel, ezért az eseti behajtási díjakat nem kell megfizetnie.
33. A szintén igen jellemzőnek mondható 7 napos igénybevétel esetében az átlagár 2013-ban 6300 Ft volt, mely 2014-re 7050 Ft-ra emelkedett, míg a BA Holiday listaára 9000 Ft volt mindkét évben, online kedvezménnyel pedig 6900 Ft.
34. Összefoglalóan megállapítható, hogy a BA Holiday és BA Holiday Plus parkolók online (kedvezményes) árai az átlag listaár körül alakulnak, míg az offline listaárak 20-40%-kal magasabbak. A minibuszos transzfert is biztosító BA Business parkoló árai három-négyszer drágábbak az átlagnál.

### III. 3. A repülőtér alternatív elérési módjai

35. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér elérését biztosító szolgáltatások bemutatása és igénybevételük elemzése az érintett termékpiac meghatározását szolgálja, mely során vizsgálandó, hogy a repülőtér elsődlegesen személygépjárművel megközelítő, és annak környezetében hosszú távú parkolási szolgáltatást igénybe vevő repülőtéri utasok számára mennyiben jelent ésszerű alternatívát (például áremelkedés esetén), hogy más módon közelítsék meg a repülőtér (ezzel elkerülve az áremelkedés

káros hatásait). Olyan utasok szemszögéből vizsgálándók tehát az alternatív szolgáltatások, akik rendelkeznek gépjárművel, és az utazás idejére ott tudják hagyni a repülőtér környékén.

36. Az egyes utazási módok igénybevételéről és az utazási eszköz kiválasztásának szempontjairól a BA Zrt. Pax Fax nevű, 1000 fő megkérdezésével negyedévenként készített kérdőíves felmérése alapján áll rendelkezésre információ.<sup>10</sup> A repülőtér elérése használt gyakoribb utazási módok főbb jellemzőinek bemutatása nyilvános információk (pl. a szolgáltatók honlapjai) alapján történik.

### III.3.1. Az utazási módok megoszlása

37. A Pax Fax felmérések alapján a repülőtérre érkező utasok leggyakrabban magánautóval (35-40%), taxival (20-30%)<sup>11</sup> vagy BKK busszal (20-30%) közelítik meg a repülőtérre. A további utazási módok közül igénybevétel alapján említendők még az az Airport Shuttle minibusz (6-8%)<sup>12</sup>, illetve az ország különböző pontjairól vagy szomszédos országokból induló buszjáratok (3-5%). A felmérés szerint minimális (összesen 1-3%) azon utasok aránya, akik más módon (repülővel, vonattal vagy turista busszal) érkeznek a repülőtérre. (Az ábra üzleti titok.)

[...]

#### Utazási módok megoszlása az összes repülőtérre érkező utas között

38. Magánautó használata esetén elkülöníthető az az eset, amikor családtag vagy ismerős viszi ki az utast (szívességi fuvar), így parkolásra nem kerül sor, és az az eset, amikor az utas saját autóval érkezik, és azzal parkol a fentiekben bemutatott parkolók egyikében. A felmérés szerint a magánautóval történő érkezések 70-80%-a ismerős gépjárművel történik, és 20-30% a saját tulajdonú, vagy saját használatú céges autók aránya. A saját (használatú) autóval érkezők kb. negyede veszi igénybe valamelyik hosszú távú parkolót, a többi esetben vélhetően családtag vagy ismerős vezeti az autót, amivel elhagyja a repülőtérre. Arra a kérdésre, hogy miért nem hagyja parkolóban az autót az utazás idejére, a saját (használatú) autóval érkezők [...] úgy válaszolt, hogy szükség van az autóra (családtagnak, cégnek), és [...] % válaszolt úgy, hogy drágának tartja a reptéri parkolást. Ugyanakkor az ismerős autójával érkezők között is előfordulnak olyanok, akik állításuk szerint a hosszú távú parkolóban hagyják az autót.
39. Összességében tehát a felmérések alapján az autóval érkező utasok 5-10%-a (az összes utas 2-4%-a, évente kb. [...] ezer ember) veszi igénybe a hosszú távú parkolás lehetőségét. Ennek megfelelően a szívességi fuvar kategóriába sorolható az autóval való érkezések kb. 90-95%-a (az összes utas 33-36%-a).
40. Az utazási eszköz kiválasztását érdemben befolyásolja, hogy az utasok honnan kívánják megközelíteni a repülőtérre. A felmérések alapján az utasok kb. [...] %-a Budapestről indul, kb. 5-10%-a Pest megyéből, 20-25%-a az ország más részéről, 5-10%-a pedig

<sup>10</sup> Összesen 10 negyedévnnyi (2012Q4-2015Q1) adat, 10 ezer válaszadó. (Vj/43-24/2014. sz. irat E/2. sz. melléklete és Vj/43-59/2014. sz. irat E/13. sz. melléklete)

<sup>11</sup> A taxi részarányának csökkenése vélhetően a 2013. szeptember 1-jén bevezetett fővárosi taxirendelettel van összefüggésben, amely az árak emelkedését eredményezte.

<sup>12</sup> Az Airport Shuttle.hu Zrt. adatszolgáltatása szerint az utasforgalomból való részesedése csak kb. 4,5%, tehát a válaszadók között vagy felülreprezentáltak az Airport Shuttle utasai, vagy tévesen jelölték meg a szolgáltatást olyan utasok, akik valójában más minibuszos szolgáltatást vettek igénybe, és az „Egyéb busz,” kategóriába lennének sorolhatók. (A Vj/43-54/2014. számú irattal áttemelt B/354-10/2014. sz. irat 3. sz. melléklete.)

külföldről, elsősorban Romániából érkezik. Az alábbi ábra mutatja be az utazási módok megoszlását a kiindulás helye szerint csoportosítva. (Az ábra üzleti titok.)

[...]

#### Az utazási módok megoszlását a kiindulás helye szerint

41. Az ábráról leolvasható, hogy Budapestről a leggyakoribb utazási mód a taxi, az országos átlaghoz képest pedig kevesebben közelítik meg a repülőteret magánautóval. Budapestet nem számítva azonban egyértelműen a magánautó az elsősorú megközelítési mód, minél távolabbról érkeznek az utasok a repülőtérre, értelemszerűen annál alacsonyabb a taxi részaránya. A belföldről érkezők jelentős számban veszik igénybe a közösségi közlekedést, míg külföldről érkezők között a különböző nemzetközi (főként Romániából érkező) buszjáratok népszerűek, negyedük ilyen módon közelíti meg a repülőteret.<sup>13</sup> A külföldről érkező utasok közel [...]%-a repülővel érkezett a repülőtérre.
42. Az alábbi ábrán látható, hogy a magánautót használók az összes utashoz képest nagyobb arányban érkeznek vidékről, azon utasok pedig, akik le is parkolnak az utazás idejére, többségében ([...]%) vidékről érkeznek, a budapestiek aránya pedig [...]%. A külföldről érkezők aránya valamennyi részmintában [...]%-os körüli. (Az ábra üzleti titok.)

[...]

#### Az utasok megoszlása kiindulási hely szerint

### III.3.2. Az utazási eszköz kiválasztásának főbb szempontjai

43. A Pax Fax felmérések alapján az utazási eszköz kiválasztása során az utasok elsődlegesen az utazás kényelmét és időigényét veszik figyelembe, fontos szempont továbbá az utazás költsége és a nagy mennyiségű és méretű csomagokkal való igénybevétel lehetősége.<sup>14</sup> Kevés utas számára fontos szempont a több utas együttes utazásának lehetősége, a rossz időjárás esetén való használhatóság, valamint az a körülmény, hogy el tudja-e kíséni valaki az utast a repülőtérre.
44. A magánautóval érkezők kevésbé érzékenyek a költségekre, és fontosabbnak ítélik a kényelmet, valamint a nagy csomaggal való utazás lehetőségét, a parkoló utasok preferenciái azonban nem térnek el ilyen jelentősen a teljes átlagtól, számukra az utazás költsége is fontos tényező.

[...]

#### Az utazási mód kiválasztásának főbb szempontjai

(A válaszadók a 3 legfontosabb szempontot jelölhették meg, átlagosan 2,4-et jelöltek meg)

45. A Pax Fax felmérés kiterjed arra a kérdésre is, hogy az utasok mely utazási módokról gondolják, hogy megfelelnek azoknak az elvárásoknak, amelyeket korábban a döntéshozatal befolyásoló tényezőnek jelöltek meg (pl. kényelem, gyorsaság). A válaszadók ugyanakkor az esetek döntő többségében azt az utazási módot jelölték meg megfelelőnek, amellyel utaztak, még olyan esetekben is, amikor az utazási módok jellemzői alapján nem ez volt várható (pl. a közösségi közlekedéssel érkezők kb. [...]%-a szerint a busz a

<sup>13</sup> Elképzelhető, hogy a vidéki és külföldi utasok tévesen jelölték meg az Airport Shuttle-t utazási módként, hiszen a szolgáltatás csak Budapesten elérhető. Valószínűsíthető, hogy ezek az ügyfelek más minibuszos szolgáltatást vettek igénybe, tehát helyesen az „Egyéb busz” kategóriához sorolhatók. Ezt támasztják alá az AirportShuttle.hu Zrt. utasforgalmi adatai is.

<sup>14</sup> A kérdés szövege: „Mi alapján szokta eldönteni, hogy milyen közlekedési eszközzel jut ki a Budapest Airportra?”

legkényelmesebb és leggyorsabb utazási mód). Ez alól egyedül az utazás költsége szempont jelent kisebb kivételt, ahol a buszos közlekedés<sup>15</sup> számottevő (10-15%) jelölést kapott más módon utazóktól is, de még a legdrágább utazási módnak tekinthető taxival érkezőknek is közel [...]%-a válaszolta azt, hogy az a mód a legolcsóbb, amivel érkezett.

46. A magánautóval érkező, majd parkoló utasok nagy többsége jelölte meg a személyautót, mint legkényelmesebb ([...]%), leggyorsabb ([...]%), legolcsóbb ([...]%; busz: [...]%), és nagy csomaggal leginkább megfelelő ([...]%) utazási módot. Ezek a mutatók magasabbak, mint más közlekedési eszközök esetében.

### III.3.3. A főbb utazási módok jellemzői

47. Az alábbiakban a hosszú távú parkolás lehetséges alternatívái közül röviden bemutatjuk a gyakoribb utazási módok (szívességi fuvar, taxi, közösségi közlekedés, Airport Shuttle minibusz, egyéb buszos szolgáltatások) fontosabb jellemzőit.
48. Az igénybe vehető fizetős szolgáltatásokban közös, hogy a díjszabás jellemzően távolságarányos és egy útra vonatkozik, melyet külön-külön kell megfizetni oda és vissza úton, és amely díj – értelemszerűen – független attól, hogy a repülőtéri utas mennyi időre utazik el. Ezért a parkolási díjakkal való összehasonlítás (és így a helyettesítés kérdése) is nagyban függ az utazás időtartamától, illetve az utasok kiinduló és célállomásának repülőtértől vett távolságától.
49. Az összehasonlíthatóság érdekében a hosszú távú parkolás díjaihoz hozzá szükséges számolni az utazás költségét is, amely üzemanyagköltségből és a jármű amortizációjából adódik. Személygépjárművekre számítható átlagos fogyasztási, amortizációs és üzemanyagár adatok<sup>16</sup> esetén az alábbi (egy autóra eső) költségek becsülhetők oda-vissza út esetén:

- Budapestről (2x20 km): 1500-2000 Ft;
- Agglomerációból (2x30-60 km): 2000-4000 Ft;
- Nagyobb vidéki városokból (2x150-250 km): 10000-18000 Ft.

#### *Szívességi fuvar*

50. A szívességi fuvar – mint ingyenes, szívességi szolgáltatás – értelemszerűen a legkedvezőbb utazási mód valamennyi döntési tényező alapján, így igénybevételét elsősorban az elérhetősége korlátozza. Bár mind a magyar, mind a külföldi utasok esetén elképzelhető, hogy egy ismerőst, rokont vagy barátot kérnek meg arra, hogy magánautóval menjek ki eléjük a repülőtérre, megállapítható, hogy ezen opció igénybevétele eléggé esetleges, ugyanis nagyban függ a barát, rokon szabadidejétől, hogy ki tud-e menni az utasért a reptérre. Hétköznapi munkaidőben, esetleg éjszaka, vagy hajnalban megérkező repülőgéphez valószínűleg sokkal nehezebb szívességi fuvart keríteni, mint egy erre szakosodott fuvarozó szolgáltatását igénybe venni. Különösen igaz lehet ez vidéki utasok esetében, hiszen több órás útra vélhetően nehezebben lehet szívességi fuvart szervezni.

<sup>15</sup> A felmérés ezen pontja nem különbözteti meg a közösségi (BKK) és az egyéb buszokat, de feltehetőleg a közösségi közlekedésre vonatkozik az adat.

<sup>16</sup> Fogyasztás: 7-8 l/100 km, amortizáció: 9 Ft/km, üzemanyagár (/liter): 2014. évi KSH átlagár (benzin: 408 Ft, gázolaj 418 Ft), és jelenlegi átlagos árak (benzin 370-390 Ft, gázolaj 360-380 Ft).

## Taxi

51. Az eljárás alá vont vállalkozás a behajtási rendet főszabály szerint a taxik esetében is alkalmazza, azonban a BKK-val kötött megállapodás értelmében a BKK-nál regisztrált taxikra a 2013. december 10-én bevezetett díjmentes behajtási limitet, illetve az azon túl fizetendő 500 Ft-os díjat nem alkalmazza. A budapesti taxik tehát továbbra is korlátlan számban hajthatnak be díjmentesen a repülőtér Prémium parkolójába, amennyiben azt 5 percen belül elhagyják. 5 percen felüli tartózkodás esetén a meghirdetett parkolási díjak (6-30 perc esetén 2000 Ft) érvényesek a taxikra is.
52. A 2013. szeptember 1-jén hatályba lépett taxirendelet<sup>17</sup> következtében a taxik hatósági áron nyújtják személyszállítási tevékenységet, mely gyakorlat alól a repülőtéri fuvarok sem jelentenek kivételt. A taxi-társaságok honlapjain található díj-kalkulátorok<sup>18</sup> szerint napszaktól (forgalomtól) függően egy belváros-repülőtér út díja kb. 6-8000 Ft, nagyobb távolság, illetve Budapest területén kívüli út esetén pedig a díj meghaladhatja a 10 000 Ft-ot is. Az oda-vissza út esetén felmerülő 15-20000 Ft-os díj tehát lényegesen drágább, mint a jellemző utazási időtartamokra érvényes parkolási díjak, számos parkolóban 30 napot meghaladó tartózkodás sem kerül ennyibe. A szolgáltatás árazása tehát arra utal, hogy legfeljebb hosszabb tartózkodási idő, illetve a repülőtérhez közeli kiinduló és végcél esetében lehet a taxi a hosszú távú parkolás reális alternatívája.

## Közösségi közlekedés

53. Budapest belvárosa és a repülőtér közötti utat közösségi közlekedéssel (BKK járatokkal) közvetlenül nem lehet megtenni, mivel a repülőtéri buszok Kőbánya-Kispestről indulnak, amely a belvárosból további tömegközlekedési eszközök (metró, vonat) igénybevételével érhető el. A belváros-repülőtér út így kb. 1 órát vesz igénybe, két db menetjegy ára nem éri el az 1000 Ft-ot.
54. A budapesti fejpályaudvarok és autóbusz állomások szintén nincsenek közvetlen összeköttetésben a repülőtérrel, azokról csak átszállással lehet eljutni a repülőtér T2 termináljaihoz. A repülőtérhez legközelebbi vasúti megállóhely a (2012-ben bezárt) Ferihegy T1 terminálnál található, ahonnan busszal lehet eljutni a repülőtérre. A T2 terminálnál ugyan van volánbusz megálló, azonban ott a csak a munkanaponként egyszer közlekedő Monor-Üllő-Vecsés-T2 járat áll meg. További volánbusz járatokról szintén a buszjáratra kell átszállni a repülőtér eléréséhez.
55. Tekintettel arra, hogy az utasok döntő többsége a kényelmet és a gyorsaságot tarja elsődlegesnek az utazási módra vonatkozó döntés meghozatala során, megállapítható, hogy a közösségi közlekedés igénybevétele lényegesen kényelmetlenebb megoldást jelent a magánautóhoz képest. Nemcsak kényelmi, de időtakarékosági szempontból is kedvezőtlenebb a közösségi közlekedési eszközeinek igénybe vétele a magánautó használathoz képest, bár közlekedési dugók esetén a metró kiegyenlítheti a tömegközlekedés lassúbb voltát. Ezenkívül a közösségi közlekedés mint utazási alternatíva elérhetősége korlátozott, mivel a 200E busz éjszaka (éjfél és 4 óra között) nem közlekedik, bár ebben az időszakban csak kevés repülőgép érkezik Budapestre.

---

<sup>17</sup> A személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételének rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról szóló 31/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet

<sup>18</sup> <http://new.6x6taxi.hu/dijkalkulator>, <http://www.taxiplus.hu/>, <http://taxi2000.hu/dijkalkulator>, <http://www.budapesttaxi.hu/utvonaltervezo>,

### Airport Shuttle minibusz

56. A repülőtér és Budapest között 2015. december 31-ig az AirportShuttle.hu Zrt. (a továbbiakban: Airport Shuttle) nyújtott háztól házig közlekedő, gyűjtő-terítő módon működő shuttle szolgáltatást<sup>19</sup>. Utóbbi azt jelenti, hogy egy járműben az azonos irányba tartó, vagy a repülőtérre azonos irányból érkező utasok foglalnak helyet. Ebből adódóan az Airport Shuttle minibusz menetideje hosszabb, mint pl. a magánautó vagy a taxi menetideje. Továbbá, a minibusz csak abban az esetben indul el a repülőtérről, ha több, egy irányba utazni kívánó utas összegyűlt. Ameddig a minibusz gazdaságosan nem indítható el, a minibuszt igénybe venni kívánó utasnak várakoznia kell.
57. Az Airport Shuttle árazás szempontjából Budapest területén három körzetet különböztetett meg: Reptér Körzet, Belváros-Hotel Körzet és Kertváros Körzet. Az egy utasra eső díjak alacsonyabbak az együtt fizető és fel/leszálló utasok (pl. egy család) esetében, és az oda-vissza útra szóló jegyek kedvezményt tartalmaznak. A szolgáltatás Budapesten kívül a délkeleti agglomeráció egyes településein is elérhető (pl. Vecsés, Monor, Cegléd), melyek esetében a szolgáltatás díja távolságfüggő.
58. Az alábbi táblázat tartalmazza az Airport Shuttle budapesti listaárait, melyek a repülőtéri rendelés esetén voltak érvényesek. Online foglalás esetén kb. 10%-os kedvezményt nyújt a vállalkozás.

Utasok száma <sup>20</sup>	Reptér Körzet		Belváros-Hotel Körzet		Kertváros Körzet	
	egy út	retúr	egy út	retúr	egy út	retúr
1	1900	3200	3200	5500	6900	13800
2	3000	5600	4790	8790	7900	15800
3	4000	7400	5990	10990	8900	17800
4	5000	9200	6990	12800	9900	19800

59. Az agglomerációs települések közül Vecsés a Reptér Körzethez tartozik árazás alapján, Monorról egy út online kedvezménnyel 8640 Ft, Ceglédre pedig 25920 Ft.
60. Az Airport Shuttle minibusz szolgáltatás tehát utazási idő szempontjából akkor jelenthetett valódi alternatívát, ha megfelelő mennyiségű utas kíván adott időpontban adott irányba közlekedni, ami leginkább a belvárosi úti cél, illetve csoportosan utazók esetében jellemző. Együtt utazó négy fő esetén azonban a minibusz már nem olcsóbb, mint a taxi, a retúrjegyek ára pedig lényegesen magasabb, mint egy 4-8 napos hosszú távú parkolás díja. A vidékről magánautóval érkezők számára az Airport Shuttle szolgáltatása nem elérhető, a távolabbi agglomerációs városok (pl. Cegléd) esetében pedig jelentősen drágább a szolgáltatás, mint a hosszú távú parkolás díja.
61. Az AirportShuttle.hu Zrt. a BA Zrt.-vel kötött megállapodás alapján szerződésben meghatározott utasonkénti díjat fizet a repülőtéri infrastruktúra használatáért, azon felül további behajtási vagy parkolási díjat nem kellett fizetnie.

### Egyéb buszos szolgáltatások

62. A nyilvánosan elérhető információk alapján számos vállalkozás nyújt Budapestről illetve az ország különböző pontjairól, vagy akár szomszédos országokból is személyszállítási

<sup>19</sup> Ezt követően az itt leírt szolgáltatás megszűnt.

<sup>20</sup> A táblázatban az együtt utazó és fizető utasok (pl. egy családhoz tartozó) száma szerepel, nem a busz összes utasa. Egy egyéni utazó által fizetendő díjat nem befolyásolja, hogy rajta kívül hány (tőle független) utas van a buszon.

szolgáltatást a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre. A szolgáltatások között található taxi jellegű, csak egy utast vagy csoportot szállító minibuszos szolgáltatások, háztól házig közlekedő gyűjtő-terítő járatok és menetrendszerűen közlekedő járatok is.

63. A szolgáltatások teljeskörű feltárása nélkül, a vállalkozások honlapjai alapján az állapítható meg, hogy a taxi jellegű szolgáltatások irányonként és minibuszonként kb. 5-8000 Ft-ba kerülnek Budapestről, Pest megye településeiről pedig 8-15000 Ft-ba. A távolabbi városokból (pl. Pécs, Debrecen, Miskolc) jellemzően háztól házig közlekedő gyűjtő-terítő járatok vehetők igénybe, melyek retúr árai személyenként 16-18000 Ft körül alakulnak (több együtt utazó utas esetén 14-16000 Ft/fő).
64. Az ilyen típusú szolgáltatást nyújtó vállalkozások többségében az eseti behajtási díjakat fizetik meg a repülőtéri fuvarok esetében, amelyeket a fuvardíjak fedeznek. A rendelkezésre álló információk alapján egyes szolgáltatók parkolóhelyet bérelnek a BA Zrt.-től a repülőtér területén, így nekik nem kell az eseti behajtási díjakat megfizetni.

#### Összegzés

65. Az egyes utazási módok költségeit az alábbi táblázat foglalja össze. A táblázat alapján jól látható, hogy a repülőtértől való távolság, az utasok száma és a távol töltött idő függvényében más-más megoldás lehet kedvezőbb a költségek szempontjából.

Utazási mód		Budapestről	Agglomerációból	Vidékről
Magánautó és parkolás <sup>21</sup>	4 nap	7000-8000	8000-10000	16000-24000
	7 nap	9000-10000	10000-12000	18000-26000
Taxi	-	12000-16000	20000-25000	-
Közösségi közlekedés <sup>22</sup>	1 fő	0-700	2000-3000	7000-9000
	4 fő	0-2800	8000-12000	28000-36000
Airport Shuttle	1 fő	5500-13800	8460-25920	-
	4 fő	12800-19800	14040-31320	-
Egyéb busz	1 fő	10000-16000	16000-30000	16000-18000
	4 fő			56000-64000

Az utazási módok költségei (Ft)

#### III.4. Piaci részesedések és piaci viszonyok a parkolási piacon

66. A repülőtér környéki parkolási szolgáltatások piacán pontos részesedési adatok nem kalkulálhatók, mivel egyrészt a piacon számos kisméretű vállalkozás tevékenykedik, melyek megkeresése nem volt lehetséges az eljárás során, másrészt a megkeresett piaci szereplők adatszolgáltatásai is igen hiányosak voltak.
67. A piac jelentős részét lefedő vállalkozásokra vonatkozóan ismertek a kapacitás (férőhely) adatok, azonban ügyfélszám és árbevételi adatok csak néhány vállalkozás esetén állnak rendelkezésre. Utóbbiak csak arra alkalmasak, hogy a BA Zrt. és egyes piaci szereplők egy férőhelyre eső ügyfélszám és árbevételi adatai alapján durva becslést lehessen adni a BA Zrt. ügyfélszám és árbevétel alapú részesedésére. Emellett a Pax Fax felmérések is

<sup>21</sup> A magánautó használat költsége (fogyasztás és amortizáció) és a 2013. évi, BA Zrt. parkolóit is figyelembe véve számolt, kapacitással súlyozott átlagos parkolási díjak (4 nap: 5800 Ft, 7 nap: 7700 Ft) összege.

<sup>22</sup> A BKV bérlettel rendelkező utasok számára a repülőtér elérése ingyenesnek tekinthető Budapestről. Az agglomerációból és vidékről érkezők esetében a budapesti közlekedési díjakat is tartalmazzák a feltüntetett összegek.



tartalmaznak ugyan erre vonatkozó kérdéseket, a parkoló utasok alacsony aránya miatt azonban a minta elemszáma is roppant alacsony, így csak tájékoztató jelleggel kerülnek bemutatásra.

### III.4.1. Részesedések kapacitások alapján

68. A BA Zrt. által üzemeltetett parkolók összes kapacitása 2601, melyből 178 tartozik a Prémium parkolóhoz, 771 pedig a Terminál parkolóhoz, a hosszú távú parkolók kapacitása tehát összesen 1652. A piaci szereplők által üzemeltetett parkolók jellemzően 100-300 férőhelyesek, de van köztük két nagyobb parkoló is.

Parkolók	Kapacitás	Részesedés
BA Holiday	980	19,4%
BA Holiday Plus	468	9,2%
BA Business	204	4,0%
<b>BA Összesen</b>	<b>1652</b>	<b>32,6%</b>
Park&fly	960	19,0%
Airport Hotel	500	9,9%
Park + Car	300	5,9%
Ferihegy Airport Parking	275	5,4%
Őrzött Parkoló	250	4,9%
Parkoló Pláza	200	3,9%
Airport Parking Center	157	3,1%
Ferihegy-Autó	150	3,0%
Európa	150	3,0%
Hispania	120	2,4%
Union	100	2,0%
Ferihegy Reptéri Parkoló	100	2,0%
Hotel Ferihegy	80	1,6%
Parkolj Csendesen	70	1,4%
<b>Összesen</b>	<b>5064</b>	<b>100,0%</b>

#### A repülőtéri parkolási piac részesedései kapacitások alapján (2014)

69. A rendelkezésre álló kapacitásadatok alapján tehát az eljárás alá vont hosszú távú parkolóinak (Business, Holiday, Holiday Plus) részesedése 32,6%. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a táblázatban nem szerepel az összes piaci szereplő, vagyis a BA Zrt. részesedése alacsonyabb lehet. Másfelől azonban a Terminál parkolót az ügyfelek részben hosszabb távú parkolásra is használják, amely kapacitások a fenti adatokban nem szerepelnek. Kapacitások alapján tehát a BA Zrt. kb. 30%-os részesedéssel rendelkezik a repülőtér környéki parkolási piacon.

### III.4.2. Becsült részesedések ügyfélszám és árbevétel alapján

70. A Pax Fax kérdőívre válaszoló parkoló utasok kb. 70%-a valamelyik BA parkolót jelölte meg (beleértve a Terminál parkolót is), amely arra utalhat, hogy a BA Zrt. ügyfélszám alapú részesedése magasabb lehet, mint a kapacitás alapú részesedése. Ugyanerre enged következtetni, hogy az egy férőhelyre eső ügyfélszám adatok magasabbak a BA parkolók esetében, mint azon vállalkozásoknál, amelyek be tudtak nyújtani megfelelő adatokat. Az egy férőhelyre eső árbevételi adatok között még nagyobb a különbség (összhangban azzal, hogy a BA Zrt. árai is magasabbak), tehát a becsült részesedések is magasabbak árbevétel alapján számítva. Az alábbi táblázat foglalja össze a részesedéseket:

Parkolók	Ügyfélszám (Pax Fax) 2014	Ügyfélszám (Becslés) 2013	Árbevétel (Becslés) 2013	Árbevétel (Becslés) 2014
BA Holiday	37,0%	24,5%	24,1%	28,1%
BA Holiday Plus	15,1%	9,5%	11,6%	16,8%
BA Business	1,4%	8,6%	20,7%	14,5%
<u>BA Összesen</u>	<u>69,9%<sup>23</sup></u>	<u>42,7%</u>	<u>56,4%</u>	<u>59,3%</u>
Más vállalkozások	30,1%	57,3%	43,6%	40,7%
<u>Összesen</u>	<u>100,0%</u>	<u>100,0%</u>	<u>100,0%</u>	<u>100,0%</u>

#### Durván becsült részesedések

71. Az adatok alapján tehát a BA Zrt. hosszú távú parkolóinak részesedése ügyfélszám alapján durva becsléssel 40-50%-ra tehető (a Terminál parkoló nélkül), míg árbevétel alapján 50-60% körüli részesedés adódik.
72. A piac jelentős részét lefedő vállalkozásokra vonatkozóan ismertek a kapacitás (férőhely) adatok, azonban ügyfélszám és árbevételi adatok csak néhány vállalkozás esetén állnak rendelkezésre. Utóbbiak csak arra alkalmasak, hogy a BA Zrt. és egyes piaci szereplők egy férőhelyre eső ügyfélszám és árbevételi adatai alapján durva becslést lehessen adni a BA Zrt. ügyfélszám és árbevétel alapú részesedésére. Emellett a Pax Fax felmérések is tartalmaznak ugyan erre vonatkozó kérdéseket, a parkoló utasok alacsony aránya miatt azonban a minta elemszáma is roppant alacsony, így csak tájékoztató jelleggel kerülnek bemutatásra.

#### III.4.3. Az eljárás alá vont szerepe a piacon

73. A Budapest Airport Zrt. a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetőjeként kizárólagos joggal rendelkezik a repülőtér közúti infrastruktúrájához való hozzáférés biztosítása tekintetében. Ez az upstream piaci szolgáltatás nélkülözhetetlen azon vállalkozások számára, melyek a repülőtéri utasok közötti szállításával foglalkoznak, beleértve azon repülőtér környéki parkolókat is, amelyek a parkoló és a repülőtér között végeznek transzforszolgáltatást.
74. A repülőtéri utasok közötti szállításában az eljárás alá vont nem vesz részt, csak szerződéses partnerei (Főtaxi, Airport Shuttle). Egyedülként üzemeltet azonban hosszú távú parkolót közvetlenül a repülőtér mellett (gyaloglási távolságban), azon repülőtéri utasok számára, akik autóval érkeznek, melyet az utazás idejére a repülőtéren terveznek hagyni.
75. Hasonló parkolási szolgáltatást számos vállalkozás nyújt a repülőtér 5 km-es körzetében, az eljárás alá vont azonban komoly versenyelőnyt élvez:
  - kedvező elhelyezkedése és az abból adódó kényelmi és időtakarékosági előnyök;
  - nagy kapacitásai;
  - jobb ismertsége, intenzívebb marketing tevékenysége és jobb marketing lehetőségei (a repülőtér üzemeltetéséből fakadóan); és
  - versenytársaihoz mérten kiemelkedő tőkeereje, professzionális vállalatirányítása révén.

<sup>23</sup> Az adatban szerepel a Terminál parkoló részesedése (15,1%) és a BA parkolók közül pontos parkolót megjelölni nem tudók aránya (1,4%) is. A klasszikus hosszú távú parkolók együttes részesedése tehát 53,4%.

76. A versenytársak elsősorban kedvezőbb árazásukkal képesek versenynyomást gyakorolni a BA Zrt.-re, másfelől egyes utasok számára kényelmi előnyt is jelenthet, amennyiben a terminál épületétől gyaloglás helyett transzforszolgáltatással juthatnak el a parkolóban hagyott autóiig. Az árkülönbség a parkolási szolgáltatók áremelése következtében a 2014. évre számottevően csökkent.

#### IV. A vizsgált magatartás

77. Az eljárás tárgya az eljárás alá vont által a repülőtéri utasfelvételt és -kiszállást biztosító infrastruktúrához való hozzáférés – különösen a repülőtérre való behajtás és a repülőtér forgalmi előterében való tartózkodás – vonatkozásában 2013. december 10-től (jelenleg is) alkalmazott díjak és feltételek. Az eljárás kiterjed valamennyi olyan – az eljárás alá vont által üzemeltetett – eszközhöz való hozzáférés feltételeire, amelyek szükségesek a repülőtér környéki hosszú távú parkolási, és ahhoz kapcsolódó transzfer szolgáltatások nyújtásához.
78. A vizsgált magatartás részét képezi az eljárás alá vont által bevezetett sorompós behajtási rend és az ahhoz kapcsolódó fizetési feltételek, kedvezmények, valamint azon szolgáltatások feltételei is, amelyeket kifejezetten a repülőtérre nagy gyakorisággal behajtó, professzionális felhasználók számára nyújt a BA Zrt. Ilyen például a bónuszkártyák igénybevételének lehetősége, illetve a korábban ismertetett parkolóhely bérlés.

#### IV.1. A BA parkolóinak forgalma, kihasználtsága és értékesítési adatai

##### IV.1.1. A rövid távú parkolók

79. A sorompós behajtási rend Prémium parkolóban való bevezetése (2012. augusztus 8.) és a harmadik behajtástól fizetendő 500 Ft-os díj (2013. december 10.) hatása is jól kimutatható a behajtások számának alakulása alapján. (Az ábra üzleti titok.)

[...]

##### Behajtások havi darabszáma a rövid távú parkolókba<sup>24</sup>

80. A Prémium parkolóra vonatkozóan csak a sorompós parkolási rend bevezetését követően állnak rendelkezésre behajtási adatok. A hónap közben való bevezetés miatt a 2012. augusztusi adatok nem teljes hónapra vonatkoznak (szaggatott vonallal jelölve).
81. Az intézkedések jelentős forgalmat tereltek át a Terminál parkolóba, melynek azonos időszakban (január-július<sup>25</sup>) mért forgalma 2012-ről 2013-ra [...]szeresére nőtt.
82. Az alábbi ábra alapján látható, hogy az áterrelt forgalom legnagyobb része 5 percen belül távozó autósokból állt, kisebb mértékben azonban a hosszabban parkoló autók száma is nőtt. Az is kimutatható, hogy a harmadik behajtás után fizetendő 500 Ft-os díj jelentősen csökkentette a behajtások számát, ezért végeredményen igen kevés ilyen fizetési tranzakcióra került sor (az ábrán gyakorlatilag nem látható kék sáv). A 2014. január-július időszakban [...]kal kevesebb behajtás történt a Terminál parkolóba, mint 2013 azonos időszakában, az 5 percnél rövidebb parkolások száma pedig [...]kal csökkent. A

<sup>24</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/7. sz. melléklet. A függőleges vonalak a sorompós behajtási rend és az 500 Ft-os díj bevezetésének időpontját jelölik.

<sup>25</sup> Az összehasonlított időszakok ilyen módon történő meghatározása biztosítja egyrészt a forgalom szezonálisának, másrészt az új forgalmi rendhez való alkalmazkodás időszakának kiszűrését.

hosszabban parkoló autósok száma kisebb mértékben tovább nőtt 2014-ben is. (Az ábra üzleti titok.)

[...]

#### A Terminál parkolóba való behajtások száma tartózkodási idő szerint<sup>26</sup>

83. A 2013. december 10-i intézkedés hatása a Prémium parkoló esetében is kimutatható. A behajtások időtartam szerinti megoszlása nem változott az intézkedés következtében, a behajtások száma azonban a január-november időszakokat összehasonlítva közel felére (48%-kal csökkent). Az 5 percen belüli parkolások számának visszaesése mindkét parkoló esetében – legalább részben – azzal magyarázható (az eljárás alá vont nyilatkozata<sup>27</sup> szerint is), hogy az ingyenes behajtások számának korlátozását követően sok járművezető felhagyott azzal a gyakorlattal, hogy a parkolókból való 5 percenként történő ki- és ismételt behajtással kerülje el a díjfizetést.

#### Kihasznátság<sup>28</sup>

84. A BA Zrt. előadása szerint a kihasználtsági adatokat a „Parking Management System” rendszerből nyerik ki, és az alapján számolnak havi átlagos kihasználtsági adatokat. A kihasználtságot a rendszer folyamatosan méri, de csak az órán belüli maximum kihasználtságot rögzíti.
85. 2014. január 1-jét megelőzően az órás (maximum) kihasználtsági adatok alapján számolt napi maximum adatok figyelembevételével készültek a havi átlagos kihasználtsági adatok, tehát a havi átlag a napi csúcsórák alapján készült.
86. A kihasználtsági adatokat érintő másik fontos, szintén 2014. január 1-jével bevezetett változás, hogy a parkolót üzemeltető személyzet hetente 2 vagy 3 alkalommal megszámlálja a Terminál parkolóban és a Prémium parkolóban az utolsó járat után maradt járműveket, és a kihasználtság számlálókát ennek megfelelően állítja át a rendszer adatainak korrigálása érdekében. Erre a változtatásra azért volt szükség, mert gyakori jelenség, hogy egyes járművek szorosan az előttük lévő jármű mögött közlekedve (fizetés nélkül) hagyják el a parkolókat („vonatozás”/„tailgating”). Ebben az esetben a rendszerben rögzített kihasználtsági adatok nem megbízhatóak, ugyanis a rendszer azt mutatja, hogy a jármű még a parkolóban van, holott már távozott.
87. Megjegyzendő, hogy 2013-ban már dupla sorompós rendszert alkalmazott a BA Zrt. a parkolók kijáratánál, ami megnehezíti a vonatozást, még ha nem is szünteti meg azt teljesen.<sup>29</sup> Mindenestre az megállapítható, hogy a 2012 nyarán mért irracionálisan magas, akár 800% feletti havi értékek 2013-ra eltűntek, és nem emelkedtek többé 100% fölé. Az órás adatok között 2013-ban még előfordultak 100-200% közötti kihasználtságok, 2014-ben azonban már az órás adatok között sincsenek 100% feletti értékek.
88. A 2014. január 1. előtti adatok megbízhatósága ezért valóban megkérdőjelezhető, de ez elsősorban a 2012-es adatokra igaz, 2013-ra – valószínűleg a dupla sorompós rendszer hatására – javulhatott a mérés pontossága (ebben az időszakban nem változtak a behajtási díjak, így a mért forgalom visszaesése elsősorban a pontosabb mérésnek tudható be). A 2013-as adatok tehát minden bizonnyal felülbecslik valamilyen mértékben a valós kihasználtságot, de a 2014. évi adatok esetében ez a hatás már minimális lehet. A tartósan

<sup>26</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/7. sz. melléklet

<sup>27</sup> Vj/43-31/2014. sz. irat 5. pont

<sup>28</sup> Vj/43-31/2014. sz. irat 1. és 2. pontok

<sup>29</sup> Vj/95-104/2011. sz. irat

100% feletti értékek ugyanis azért alakulhatnak ki, mert a rendszer bizonyos időszakonkénti manuális átállítása nélkül a (naponta akár csak néhány járművet jelentő) vonatozók behajtási adata hetekig is a rendszerben maradhat és kumulálódhat, miközben heti többszöri rendszeres átállítás esetén a kumulálódás kizárt, így a vonatozó járművek csak kis mértékben képesek torzítani az adatokat. A 2014. január 1. utáni adatok tehát alapvetően megbízhatónak tekinthetők azzal, hogy kismértékű felfelé való torzítás elképzelhető.

89. A kihasználtsági adatokat az eljárás alá vont minden esetben a parkolóban tartózkodó járművek darabszámában adta meg, így a százalékos mutató előállítására a férőhely adatok felhasználásával került sor. A BA Zrt. 178 parkolóhelyet jelölt meg a Prémium parkoló esetében, melybe nem számított bele az autókölcsönzők (13 db) és a rendőrség (4 db) számára fenntartott helyeket. Mivel azonban a kihasználtsági adatok a parkolóba behajtó összes gépjárműtípust tartalmazzák kivétel nélkül<sup>30</sup> (tehát a bérelt autókat és a rendőrautókat is), a százalékos mutatók számításához ezeket a férőhelyeket is figyelembe vette a vizsgálat.
90. A havi átlagos kihasználtsági adatok alapján nem mutatható ki egyértelműen a behajtási rend változtatásaival kapcsolatban olyan jelentős hatások, mint a behajtási adatok alapján. A Terminál parkoló kihasználtsága [...] -kal<sup>31</sup> nőtt 2012. augusztusát követően, 2014-re pedig – a behajtási rend második változtatása után – további [...] -kal. (Az ábra üzleti titok)

[...]

**A rövid távú parkolók havi átlagos kihasználtsága (napi maximum kihasználtság alapján)<sup>32</sup>**

91. Mindez megerősíti, hogy mindkét intézkedés kimutatható forgalmat terelt át a Prémium parkolóból a Terminál parkolóba, azonban azt is mutatja, hogy a parkolóban rövid időt (0-5 percet) töltő járművek számának drasztikus emelkedése csak szerényebb mértékben emelte meg a parkoló kihasználtságát, amely értéke annak ellenére sem emelkedett tartósan 50% fölé, hogy a vonatozás miatt a bemutatott értékek felső becslésnek tekinthetők. A kihasználtság 2014-től kezdődő pontosabb mérése azonban arra utal, hogy a 2014. évi növekedés valamivel magasabb lehetett, mivel ebben az időszakban a vonatozás kisebb mértékben torzíthatta felfelé az adatokat, mint a 2013. évben.
92. A vonatozás hatása a Prémium parkoló esetében mutatható ki egyértelműen, ahol egyes időszakokban 100% feletti értékek<sup>33</sup> alakultak ki. Az ilyen értékeket az eljárás alá vont is a vonatozással indokolta.<sup>34</sup> A Prémium parkoló kihasználtságában látható jelentős csökkenés mögött tehát egyszerre állhat a forgalom csökkenésének, Terminál parkolóba való átterelődésének, illetve a megváltozott mérési módszernek a hatása. A havi kihasználtsági adatok alapján csak az állapítható meg tehát, hogy a 2014. évben a Prémium parkoló kihasználtsága is 40-50% között mozgott, és azt megelőzően is csak legfeljebb a nyári hónapokban működhetett a parkoló tartósan a kapacitáshatár közelében.

<sup>30</sup> Vj/43-59/2014. sz. irat 2. pont

<sup>31</sup> A 2012. és 2013. évek január-július időszaki abszolút darabszámban számolt adatok alapján. A százalékos kihasználtsági adatok alapján a változás ennél nagyobb ([...]), mert 2012. májusában csökkent a Terminál parkoló kapacitása. A 2011. májusi jelentős kihasználtság-csökkenés szintén a kapacitások változása (növekedése) miatt történt.

<sup>32</sup> Vj/43-31/2014. sz. irat E/6. sz. melléklet és Vj/43-49/2014. sz. irat E/7. sz. melléklet

<sup>33</sup> Az ábrán ezeket az értékeket 100%-kal helyettesítettük.

<sup>34</sup> Vj/43-31/2014. sz. irat 3. pont

93. Az alábbi ábra azt mutatja be, hogy a Prémium parkolóban hány olyan nap volt egy adott hónapban, amikor a maximális kihasználtság (legalább egyszer, egy pillanatra) elérte a 90, illetve 100%-ot. (Az ábra üzleti titok.)

[...]

#### Nagy forgalmú napok száma havonta a Prémium parkolóban<sup>35</sup>

94. A fenti ábra ugyan szintén a Prémium parkoló kihasználtságának jelentős csökkenését mutatja, azonban a változások időben nem kapcsolódnak sem a 2013. decemberi intézkedéshez, sem a 2014. januártól bevezetett fokozott adatellenőrzéshez (és a forgalom szezonálisához is csak részlegesen), hiszen a nagy kihasználtságú napok száma két ütemben, először 2013. év elején, majd 2013 októberében csökkent jelentősen. Ebből adódóan nem lehet egyértelműen megállapítani, hogy mi okozta a kihasználtság csökkenését, az azonban látható, hogy ezen intézkedéseket követően a csúcsidőszakokban sem volt jellemző a zsúfoltság (2014. január óta a Prémium parkolóban nem rögzítettek 100%-os kihasználtságot, és 90%-os kihasználtságot is csak néhány alkalommal). Megállapítható, hogy 2013-ban a nyári csúcsidőszakban havonta jellemzően 5-10 olyan nap volt, amikor a Prémium parkoló kihasználtsága legalább egy pillanatra igazán magasnak volt mondható.
95. A Terminál parkolóban 2011. január és 2014. október között egyetlen egyszer sem rögzítettek 100%-os kihasználtságot, és 90%-os kihasználtságot is csak egy alkalommal, 2014 januárjában.
96. Az adatok alapján megállapítható, hogy a Prémium parkoló indulási oldalának kihasználtsága nem változott érdemben 2013-ról 2014-re, az átlagos kihasználtság és zsúfoltnak tekinthető órák aránya is csak kis mértékben csökkent. Megállapítható ugyanakkor az is, ezek az értékek egyik évben sem voltak magasak, napi szinten átlagosan legfeljebb 1-2 óra tekinthető zsúfoltnak.
97. A Prémium parkoló érkezési oldala esetében jelentős csökkenés mutatható ki, ez azonban nem függetleníthető a kihasználtsági adatok manuális korrekciójának bevezetésétől, amely csak a 2014. évi adatokat érinti. Az adatok szerint 2013. évi csúc szezon 20-30%-a volt igen zsúfolt időszak (napi 5-7 óra), amely zsúfoltság 2014-re teljesen megszűnt.
98. A Terminál parkolók esetében az órás adatok megerősítik a havi adatok által sugallt képet, miszerint a kihasználtság kimutathatóan nőtt mindkét intézkedés hatására, azonban a 2014. évben sem volt jellemző, hogy a parkoló akár csak rövid időre is igazán zsúfolt legyen.

#### Árbevételi adatok

99. A BA Zrt. rövid távú parkolóiban 2013-ról 2014-re jelentősen megnőtt a [...], ez azonban csak a Terminál parkolóban járt együtt az árbevétel hasonló arányú emelkedésével. A Prémium parkolóban csökkent az egy tranzakcióra eső átlagos bevétel, ami kis értékű (500 Ft) tranzakciók megjelenésére utal. (A táblázat üzleti titok.)

<sup>35</sup> Vj/43-31/2014. sz. irat E/6. sz. melléklet

Forgalmi adat	Év	Prémium parkoló	Terminál parkoló	Összesen
Fizetett tranzakciók száma	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
Árbevétel	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]

**A BA Zrt. rövid távú parkolóinak értékesítési adatai<sup>36</sup>**

100. A fentiekén túl a BA Zrt. rövid távú parkolási bevételei közé sorolhatók a parkolóhely bérleti szolgáltatásból származó bevételek is. A BA Zrt. jelenlegi állás szerint [...] partnerrel kötött parkolóhely bérleti megállapodást, melyből [...] vállalkozás alaptevékenysége a személyszállítás. A 2014. évre rendelkezésre álló adatok alapján a szerződések összértéke éves szinten [...] euró (2014. évi átlagárfolyamon számolva kb. [...] Ft). Ebből a személyszállítási vállalkozókhöz köthető szerződések összértéke [...] euró (kb. [...] Ft).<sup>37</sup>

#### **IV.1.2. A hosszú távú parkolók**

##### *Parkolások száma*

101. Az alábbi ábra mutatja a BA Zrt. hosszú távú parkolóiban igénybe vett parkolási szolgáltatások számának alakulása 2011. január és 2015. március között. Az ábra alapján az állapítható meg, hogy a Business parkoló forgalma gyakorlatilag nem változott az időszak alatt (a szezonális ingadozást leszámítva), azonban a Holiday és Holiday Plus parkolók forgalma trendszerűen emelkedik kb. 2013. év eleje óta folyamatosan. (Az ábra üzleti titok.)

[...]

**Parkolások száma a BA Zrt. hosszú távú parkolóiban<sup>38</sup>**

102. A behajtási rend hatása szempontjából összevethető időszakok (január-július) alapján 2013-ra [...] -kal, 2014-re pedig további [...] -kal nőtt a hosszú távú parkolók együttes forgalma (Business parkoló nélkül számolva [...] és [...]).<sup>39</sup> Ebben természetesen közrejátszik a – terminál épülethez közelebb elhelyezkedő, ezért kényelmesebben használható – Holiday Plus parkoló 2012. októberi megnyitása is, de az ábráról látható, hogy a Holiday parkoló forgalma önmagában is növekedett.

##### *Kihasználsági adatok*

103. A hosszú távú parkolók kapacitása folyamatosan bővült az elmúlt években, különösen az alacsonyabb átfekvésű Holiday és Holiday Plus parkolóknál (utóbbi 2012 októberében nyílt meg). Az alábbi ábrán látható, hogy ezen parkolók átlagos (a parkoló járművek darabszámában megadott) kihasználtsága is folyamatosan és jelentősen nőtt a 2013. év végéig, amelyet lassú csökkenés követett. (Az ábra üzleti titok.)

<sup>36</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/7. sz. melléklete

<sup>37</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/11. sz. melléklete

<sup>38</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/7. sz. melléklete

<sup>39</sup> Hosszabb időszakok összehasonlítása alapján is hasonlóak az eredmények: 2011. szeptember – 2012. július és 2012. szeptember – 2013. július időszakok között [...] a növekedés, 2013. január-november és 2014. január-november időszakok között [...] (Business parkoló nélkül számolva).

[...]

**A Holiday és a Holiday Plus parkolók együttes kapacitása és havi átlagos kihasználtsága<sup>40</sup>**

104. A parkolók éves átlagos kihasználtságát az alábbi táblázat mutatja be. Az adatok alapján a Holiday parkoló kihasználtsága 2012-ről 2013-ra jelentősen nőtt, majd a korábbi szintre csökkent, miközben az idő közben elindított Holiday Plus kihasználtsága változatlan maradt. Megállapítható, hogy a hosszú távú parkolók sem működnek kapacitásaik határán, amely jelentős részben a parkolóhelyek bővítésének tudható be. (A táblázat üzleti titok.)

Év	Holiday parkoló	Holiday Plus parkoló	Business parkoló	Összesen
2012	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]

**A BA Zrt. hosszú távú parkolóinak kihasználtsági adatai**

*Árbevételi adatok*

105. Az árbevételi adatok alapján megerősíthető, hogy a Holiday és Holiday Plus forgalma jelentősen nőtt az elmúlt két évben (különösen 2013-ról 2014-re), a Business parkoló bevétele azonban nem változott számottevően. (A táblázat üzleti titok.)

Év	Holiday parkoló	Holiday Plus parkoló	Business parkoló	Összesen
2012	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]
2013/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
2014/2013	[...]	[...]	[...]	[...]

**A BA Zrt. hosszú távú parkolóinak értékesítési adatai<sup>41</sup>**

**IV.1.3. Költség adatok**

106. Az eljárás alá vont a 2012. és 2013. évek vonatkozásában az alábbi működési költségeket ismertette a rövid és hosszú távú parkolókkal kapcsolatban:<sup>42</sup>

– 2012: [...] Ft (ebből bérköltség: [...] Ft)

– 2013: [...] Ft (ebből bérköltség: [...] Ft)

107. Az adatok nem tartalmazzák a hóeltakarítás, a takarítás, közüzemi szolgáltatások (világítás, víz, stb.), kertészeti munkák, szemétszállítás költségeit tekintettel arra, hogy ezeket vállalati szinten tervezik, illetve végzik, és nem áll rendelkezésre arra vonatkozó adat, hogy mekkora rész esik a parkolóokra.

108. A parkolókkal kapcsolatos beruházások értéke 2011 és 2014 között [...] forintot tettek ki a BA Zrt. tájékoztatása szerint.<sup>43</sup>

<sup>40</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/7. sz. melléklete

<sup>41</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat E/7. sz. melléklete

<sup>42</sup> Vj/43-24/2014. sz. irat 5. pont (E/2. sz. melléklet). Az adatok euróban kerültek benyújtásra, a forint értékek az adott évi átlagárfolyam alapján kerültek meghatározásra.



## IV.2. Behajtási rend

### IV.2.1. Az aktuális behajtási rend bevezetésének szakaszai

109. A jelenleg érvényes behajtási rend kialakítása két ütemben történt:

- Első lépésként a BA Zrt. 2012. augusztus 8-án új parkolási- és behajtási rendszert vezetett be, amelynek során sorompóval látta el a repülőtéri utasfelvételt és kiszállást biztosító infrastruktúrát is tartalmazó parkolót (melyet ekkor nevezett el Prémium parkoló), és jelentősen megemelte a 5 perc feletti tartózkodás után fizetendő díjakat mindkét rövid távú parkolóban. A Prémium parkolóba való behajtás 5 percen belüli tartózkodás esetén díjmentes volt, ez a feltétel volt érvényes a Terminál parkoló esetében is, amely már korábban is sorompóval volt felszerelve. Az 5 percet meghaladó tartózkodások esetén a jelen végzés 13. pontjában leírt díjakat kellett megfizetni.
- Második ütemben a BA Zrt. 2013. december 10-től úgy módosította a behajtási feltételeket, hogy az ingyenes behajtás csak napi két alkalommal vehető igénybe, a harmadik behajtástól kezdődően 500 Ft fizetendő minden behajtás után (5 percen belüli tartózkodás esetén). A behajtási rend többi eleme nem módosult.

110. Jelen eljárás csak a 2013. december 10-től kezdődően érvényben lévő feltételek, azaz a második ütemben bevezetett módosítás versenyhatásaira terjedt ki.

### IV.2.2. Az 5 perces díjmentes türelmi időszak működése

111. Az 5 perces díjmentes türelmi időszak kizárólag az adott napon belül az első két (bármely parkolóba való) behajtásra vonatkozik, a harmadik alkalomtól kezdődően az általánosan érvényben lévő parkolási díj fizetendő. Ez minden gépjárműre vonatkozik, az első két behajtás alkalmával a parkolóban eltöltött parkolási idő hosszától függetlenül. Amennyiben a kérdéses gépjárművek az adott napon az első két alkalommal a beprogramozott díjmentes áthaladási időnél több időt töltöttek el a parkolóban, akkor a parkolásért a vonatkozó parkolási díjat meg kellett fizetniük, de ezek a behajtások is beleszámítanak a napi behajtási számba, tehát a további behajtások díjkötelesek.

112. Az eljárás alá vont tájékoztatása<sup>44</sup> szerint a beprogramozott díjmentes áthaladási idő valójában hosszabb mint 5 perc:

	Prémium parkoló	Terminál parkoló
Nyilvánosan kommunikált díjmentes áthaladási idő	5 perc	5 perc
Beprogramozott díjmentes áthaladási idő	[...]	[...]
Nyilvánosan kommunikált, fizetést követő díjmentes kihajtási idő	10 perc	10 perc
Beprogramozott, fizetést követő díjmentes kihajtási idő	[...]	[...]

**A kommunikált és a beprogramozott áthaladási idők a Prémium és a Terminál parkolóban**

<sup>43</sup> Vj/43-24/2014. sz. irat 5. pont (E/2. sz. melléklet).

<sup>44</sup> Vj/43-59/2014. irat 11. és 12. pontok

113. Az eljárás alá vont fent hivatkozott tájékoztatása szerint a rendszer a következő módon működik:

- Amennyiben a gépjármű az utas ki- vagy beszállítást követően a beprogramozott díjmentes áthaladási időkorláton ([...]) belül a kijáráshoz hajt, díjfizetés nélkül elhagyhatja a parkolót, az adott napon belül az első két alkalommal (az összes parkolóba történő behajtásokat tekintve).
- Amennyiben a sofőr az utas ki- vagy beszállítást követően, a nyilvánosan kommunikált díjmentes áthaladási időkorláton (5 perc) belül valamelyik díjfizető automatához megy a parkolójegy érvényesítése (a parkolási díj megfizetése) érdekében, az automata jelzi, hogy a parkolás díjmentes volt, és hogy további 5 perc áll rendelkezésére, hogy gépjárművével díjfizetés nélkül kihajtsa a parkolóból, az adott napon belül az első két alkalommal (az összes parkolóba történő behajtásokat tekintve).
- Amennyiben a sofőr több mint 5 perc után megy valamelyik díjfizető automatához, az általánosan érvényben lévő parkolási díjat kell megfizetnie, majd a rendszer a beprogramozott, fizetést követő díjmentes kihajtási időt biztosítja a gépjármű számára, azaz a parkolóból további díjfizetés nélküli kihajtáshoz [...] perc áll rendelkezésre.

#### **IV.2.3. A bónuszkártyák**

114. A bónuszkártyák lényegében feltöltő-kártyaként működnek: a felhasználó megvásárolja a bónuszkártyát a feltöltött értékkel, amely a kártya használata során fokozatosan csökken a hivatalos parkolási díjnak megfelelően. A bónuszkártya használatával nem kell a fizető-automatákat használni minden egyes behajtás és kihajtás alkalmával, ezért egyszerűsíti, gyorsítja a fizetést, de kedvezményt nem tartalmaz.

115. A Prémium és a Terminál parkolóba külön-külön lehet bónuszkártyát vásárolni, amelyek tehát csak egy megadott parkolóba érvényesek, így megkülönböztethetők a Prémium parkoló bónuszkártya és a Terminál parkoló bónuszkártya. A Prémium parkoló bónuszkártya ára 1500 forint, a feltöltendő összeg egységesen 50 000 forint, mely 2 évig érvényes. A Terminál parkoló bónuszkártya ára szintén 1500 forint, a feltöltendő összeg pedig egységesen 25 000 forint, mely szintén 2 évig érvényes.<sup>45</sup>

116. A BA Zrt. tájékoztatása szerint a bónuszkártya előre fizetett szolgáltatás, a számlát a vásárlás vagy a feltöltés összegéről kapja meg az ügyfél.

117. A bónuszkártya kizárólag egyféle összeggel tölthető fel, és valódi kedvezményt nem tartalmaz, csak kényelmesebb fizetési lehetőséget biztosít.

### **V.**

#### **Harmadik felek véleménye**

##### **V.1. A vizsgálat során megkérdezett versenytársak véleménye**

118. A Hotel Ferihegy vecsési székhelyű vállalkozás előadta, hogy 2013-ról 2014-re 1000 Ft-al emelkedett az egy fuvarra eső parkolási költség, emiatt ennyivel emelte meg a díjait is. A költségeit úgy csökkentette, hogy az eddigi egy helyett több autót bérel. Naponta nagyjából 20-szor fordulnak meg a repülőtéren. A szolgáltatást többnyire a szállóvendégeik veszik igénybe, akik kb. 70 %-a külföldi. Jelenleg Prémium kártyát

<sup>45</sup> Vj/43-59/2014. sz. irat 8. pont

használnak, de a feltöltött pénz elhasználásáról nem kapnak részletes számlát. Nincs tudomása arról, hogy a BA Zrt. parkolási díjainak változása hatására valamely versenytársa elhagyta volna a piacot.<sup>46</sup>

119. A Parkolj Csendesen Kft. előadta, hogy naponta 15-20 alkalommal használja a repülőteret. Egy héten 3-5 alkalommal fordul elő, hogy belefutnak a 2.000,- Ft-os díjba pl. sorompónál való feltorlódás miatt. Emiatt a behajtási díj 5 percre 500,- Ft, ténylegesen azonban (a 6. perctől 30 percig) 2.000,- Ft. Az 500 Ft-os díjnak legalább 15 perces bent tartózkodásra kellene jogosítania. A reptéri parkolási díjemelést kénytelenek az utasaikra hárítani.<sup>47</sup> A piacról való kilépésről nincs tudomása.
120. Az Airport Hotel Budapest a Liszt Ferenc repülőtér utasai számára nyújt 2005. óta hosszú távú parkolási szolgáltatásokat, amelyhez kiegészítő és extra szolgáltatásokat is nyújt (örzött parkoló, fedett parkoló, poggyászcsoomagoló- szolgáltatás, kávé-, üdítőautomata, gépjármű biztosítás, autómosás-ápolás, reptéri transzfer-szolgáltatás). 2013-2014-ben nem változtatta a díjszabását. A transzfer szolgáltatáshoz 8 fős kisbuszt használ. Nem elegendő az 5 perces időkeret a behajtásra, az utasok megkeresésére, megvárására, a csomagos ki-, és beparkolására és a kihajtásra.<sup>48</sup>
121. A Új-Ra Trans Kft. kiegészítő tevékenységként foglalkozik elsősorban kamionok, kisteherautók parkoltatásával, illetve kisebb mértékben személyautóknak is nyújtanak parkolási szolgáltatást. Az ezt igénybe vevők nem kizárólag a repülőtérrel utazni szándékozók köréből kerülnek ki. Előfordul, hogy egy nap többször is ki kell menni a reptérre, akár ugyanazt az utast is többször kivinni. A reptéri parkolók díjainak emelését át kellett hárítaniuk az utasokra.<sup>49</sup>
122. A BTB Consulting előadta, hogy a parkolóba történő minden behajtást azonnali 500 forintos „behajtási díj” terheli, majd az ötperces türelmi idő (az utasok be-, vagy kiszállásának időtartama) leteltével 2 000 forint parkolási díj ellenében hagyható el a parkoló. A behajtási díj megfizetésére alkalmazott bérletről parkolási díjat tartalmazó számlát állítanak ki. A számlát parkolási szolgáltatásról állítják ki, holott tényleges a behatásért fizet, és így az ÁFA elszámolásban sem tudja az utána fizetett ÁFÁ-t visszaigényelni. A bérlet nem érvényes a csarnokok megközelítésére. Ott csak automatáknál lehet fizetni, amely esetben a türelmi időn belül lehetetlen elhagyni a parkolót. Ezt kifejezetten hátrányos intézkedésnek tartja. Szolgáltatása egyik fontos előnye volt, hogy a taxikhoz hasonlóan a csarnokok bejáratánál szállhattak ki és be az utasok. Másrészt a behajtási díj önmagában is méltánytalannak tartja, hiszen azért valójában semmilyen szolgáltatást nem kap.<sup>50</sup>

## V.2. Harmadik felek véleménye a BA által benyújtott kötelezettség-vállalásról

123. A BA Zrt. VII. fejezetben ismertetett tartalommal kötelezettség-vállalást nyújtott be az eljáró versenytanácsához, amelyet az megküldött az ismert versenytársaknak és érdekképviselői szerveknek véleményezésre. A megkeresésre a versenytársaktól érdemben az alábbi válasz érkezett.
124. Az Új-Ra Trans Kft. szerint a kötelezettségvállalás a versenytársaknak okozott versenyhátrány kiküszöbölésére nem alkalmas. Az 5 percen belüli behajtási díj valamivel

<sup>46</sup> Vj/43-18/2014.

<sup>47</sup> Vj/43-21/2014.

<sup>48</sup> Vj/43-22/2014.

<sup>49</sup> Vj/43-23/2014.

<sup>50</sup> Vj/43-26/2014.

csökkentettebb mértékben, de továbbra is megvalósítja a versenykorlátozást. A vállalt díjcsökkentés egy mikrovállalkozás számára továbbra is jelentős, nem elhanyagolható mértékű többletköltséget okoz, amelyért semmilyen szolgáltatást nem kap. Álláspontunk szerint a jogsértő magatartás kiküszöbölésére az 5 percen belüli behajtásokra vonatkozó díjfizetés teljes eltörlése lenne alkalmas, a 2013. decemberét megelőző időszakban irányadó gyakorlat szerint.<sup>51</sup>

### V.3. A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara álláspontja

125. Az MKIK a Közlekedési- és Logisztikai Kollégiumán (a továbbiakban: Kollégium) keresztül a BA Zrt. kötelezettségvállalását ismertette és észrevételezésre megküldte az érintett terület gazdálkodó szervezeteinek. Mindezek alapján tájékoztatja a GVH-t az MKIK Közlekedési és Logisztikai Kollégiuma részéről megfogalmazott észrevételeket. Álláspontja szerint a BA Zrt. kötelezettség vállalása nem tartalmaz semmiféle kedvezményt, vagy könnyebbséget a "vidéki" személygépkocsis személyszállítók, taxisok és autóbuszos személyszállítók részére.

126. A parkoló üzemeltetők álláspontja a Kollégium előtt nem ismert, de a kötelezettségvállalás nem tartalmaz túl sok kedvezményt részükre sem:

- rövid az ingyenes türelmi idő (5 perc) a sorompón belül,
- a személyszállító vállalkozások gyakran kettőnél többször veszik igénybe a Terminal ill. a Premium parkolót, a kötelezettségvállalásban ígért csökkentés jelentéktelen,
- a vidéki vállalkozások részére nincs biztosítva ingyenes parkolási lehetőség a Terminal parkolóban; a Budapesti Közlekedési Központtal szerződött budapesti taxisok a "táblázás" idejére ingyen parkolhatnak a kijelölt parkoló területen,
- a Bónusz kártya csupán a BA Zrt. számára előnyös, tekintettel arra, hogy megelőlegezti a vállalkozásokkal a majdani behajtási díjakat. Jelentős, legalább 60%-os kedvezménnyel lenne elfogadható.

127. A Kollégium álláspontja azt, hogy a "kötelezettségvállalás" csak időhúzás jellegű. A Kollégium a kötelezettségvállalást elfogadni nem tudja.

## VI.

### Az eljárás alá vont álláspontja

128. Az eljárás alá vont a B/296/2014. sz. bejelentéses eljárásban a behajtási rendszer módosításának indokoltságával kapcsolatban előadta, hogy a társaság feltételezi, hogy azok a személyek, akik a repülőtér közúti előterére naponta két alkalomnál többször hajtanak be, üzletszerűen végeznek személyszállítási tevékenységet. Mivel a repülőtér a BA Zrt. is üzletszerűen működteti, és fenntartja az oda behajtók részére a közúti előtereket is, indokoltnak tartotta (hasonlóan az üzletszerű személyszállítást végző vállalkozókhoz, akik szolgáltatásukért szintén díjat szednek) ezért a szolgáltatásért meghatározott díjat szedni a repülőtér közúti előterét üzletszerű szolgáltatásuk céljára használó személyektől.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> Vj/43-111/2014.

<sup>52</sup> B/296-6/2014. 1. pont (átemelve: Vj/43-54/2014)

129. A versenyfelügyeleti eljárásban benyújtott adatszolgáltatásában a BA Zrt. - fenntartva a fenti nyilatkozatát – hozzátette, hogy a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2-es Termináljának közúti előtér kapacitásai nagyon szűkösek, és különösen így van ez az 1-es Terminál bezárása óta (a forgalom átirányulása miatt). A 2-es Terminál előterét évtizedekkel ezelőtt tervezték, és építették, amikor a reptéri forgalom töredéke volt a jelenleginek. A közúti előtér használatáért történő díjszedés közgazdaságilag racionális módja a szűkös kapacitásokhoz való hozzáférés szabályozásának.<sup>53</sup>
130. A behajtási rend hatásával kapcsolatban a BA Zrt. előadta, hogy mára a repülőtéri területek (elsősorban a közúti előtér) szűkösségéből adódó problémákat sikerült jelentősen visszaszorítaniuk (különösen a 2012. augusztus előtti állapotokhoz képest), és lényegesen rendezettebb és biztonságosabb állapotokat teremteni az előtereken, tekintettel arra, hogy a forgalom jelentős hányada a Terminal Parkolóba terelődött.<sup>54</sup>
131. A BA Zrt. B/296/2014. sz. bejelentéses eljárásban az érintett piaccal kapcsolatban úgy nyilatkozott, hogy az utasok döntő hányada négy módon közlekedik a repülőtér és Budapest között: személyautóval, taxival, minibusszal, illetve BKV busszal. Ezeken túlmenően igénybe vesznek még turistabuszt, bérautót, limuzint sofőrrel, hotelbuszt stb. Tekintve, hogy mind a taxi, mind a minibusz, mind a BKV busz, és egyéb személyfuvarozó eszközök közvetlen elérést biztosítanak a terminálokhoz, azok a reptéri illetve a reptér környéki parkolásnak reális alternatívái. Az eljárás alá vont vállalkozás hivatkozott a Vj/95/2011. sz. ügy személyfuvarozási módok helyettesíthetőségét elemző anyagaira is. Álláspontja szerint ez a helyettesíthetőség az ország távolabbi pontjairól illetve szomszédos országokból érkező utazók vonatkozásában is fennáll, hiszen ezek az utazók nincsenek rákényszerítve, hogy lakóhelyükről közvetlenül a reptérre utazzanak; ezt megtehetik úgy is, hogy Budapest belvárosába utaznak (pl. vonattal), és onnan közelítik meg a repteret a fenti közlekedési eszközök valamelyikével.<sup>55</sup>
132. A versenyfelügyeleti eljárásban benyújtott adatszolgáltatásában a BA Zrt. fenntartotta a fenti nyilatkozatát, és hozzátette, hogy az utasok nem csak elméleti, funkcionálisan rendelkezésre álló helyettesítési alternatívának tekinthetik, hanem sokkal inkább egy valós, versenyjogi értelemben is helyettesítőként értékelhető megoldásként veszik igénybe a tömegközlekedési eszközöket, azok kombinációit a Repülőtérről a városba való bejutáshoz.<sup>56</sup>
133. A BA Zrt. az utazási módok közötti részarányok változására hivatkozva állította, hogy a tömegközlekedés és a taxi funkcionálisan és versenyjogi értelemben is helyettesítő termékek, illetve a BKV buszok által igénybe vehető tömegközlekedési szolgáltatások és a taxi szolgáltatások a Repülőtér és a város között személyszállítási szolgáltatások piacán helyettesítik egymást, amit álláspontja szerint a tényadatok kétséget kizáróan alátámasztanak. Állította továbbá, hogy a magánautók igénybevétele jelentős korlátot képes emelni a taxi szolgáltatások áremelési (vagy az azzal ekvivalens szolgáltatásminőség-rontási) törekvéseivel szemben.
134. Az eljárás alá vont hangsúlyozta, hogy egy adott időszak alacsony piaci részesedése nem bizonyítja azt, hogy nem létezik helyettesítés a kis piaci részesedésű szolgáltatás és a magasabb piaci részesedésű szolgáltatás között, a piaci részesedések változása azonban a helyettesítés fennállását támasztják alá.

---

<sup>53</sup> Vj/43-24/2014. sz. irat. 12. pont

<sup>54</sup> Vj/43-31/2014. sz. irat 5. pont

<sup>55</sup> B/296-6/2014. 13. pont (átemelve: Vj/43-54/2014)

<sup>56</sup> Vj/43-24/2014. sz. irat. 13. pont

135. A parkolási szolgáltatásokkal kapcsolatban a BA Zrt. megjegyezte, hogy a parkolási lehetőségek nyújtásának szolgáltatási piacára könnyű a be- és a kilépés. Álláspontja szerint összességében tehát a hosszú távú parkolási piac a helyettesítési lehetőségek nagy száma és a helyettesítés magas foka miatt versenyző, a piac maga pedig megtámadható. Mindezek alapján megállapíthatónak tartja, hogy vállalkozás nem rendelkezik gazdasági erőfölénnyel az érintett piacokon.
136. Az eljárás alá vont azonos adatszolgáltatásában a magatartás visszaélésszerűségével kapcsolatban előadta,<sup>57</sup> hogy a repülőtérrel a városba való eljutáshoz és a fordított irányban a szükséges szolgáltatások nyújtásához nélkülözhetetlen hozzáférés korlátozását törvényi előírás töri meg. A jog ereje eleve lehetővé teszi azt, hogy az utasok tömegközlekedési eszközzel a repülőtérrel bejuthassanak a városba. A rövid távú parkolókkal kapcsolatos - tulajdonjogon alapuló – kizárólagos joggyakorlás tehát eleve korlát közé van szorítva.
137. Megítélése szerint a BA Zrt. teret biztosít különféle vállalkozásoknak arra, hogy szolgáltatásaikat nyújtsák ahhoz, hogy a repülőtérre érkező utasok a városba eljuthassanak, illetve fordítva. A társaság hozzáférést biztosít e szolgáltatási piac más szereplői számára is a szerződéses taxi társaságon kívül is.
138. Külön hangsúlyozta, hogy a hosszú távú parkolási piacon keletkező releváns piaci összbevétel összességében is a BA Zrt. összbevételének elhanyagolható %-át éri el, ami nyilvánvalóan olyan mérték, ami alapján kijelenthető, hogy a BA Zrt. nem érdekelt a piac piacszerkezetének alakításában, érdemi előnye abból nem származott és nem is származhatott. A BA Zrt. tehát nem képes a hosszú távú parkolási piacokat monopolizálni és nem is célja. A BA Zrt. szerint kijelenthető, hogy a magatartás önmagában sem értékelhető visszaélésszerűnek – függetlenül az eljárás alá vont piaci helyzetétől, vagy a piac szerkezetétől.
139. A hosszú parkolók forgalmának alakulásáról, és az annak háttérben álló folyamatokról a BA Zrt. azt nyilatkozta, hogy a rövidtávú parkolók forgalom szervezése nem volt hatással a hosszú távú parkolókra, mivel a két eltérő típusú parkoló-csoport nagyon különböző célt szolgál. Mindazonáltal az intenzív marketing kampányoknak és az alkalmazott kedvezményes áraknak köszönhetően az online foglalások számának növekedését tapasztalta.<sup>58</sup>
140. Az eljárás alá vont által kezdeményezett meghallgatáson<sup>59</sup> felmerült a Tpv. 75. §-a szerinti kötelezettségvállalás benyújtásának lehetősége, azonban ezzel kapcsolatos elköteleződést nem mutatott. A meghallgatáson ezzel kapcsolatban tett nyilatkozat kiegészítésére felhívó vizsgálói adatkérésre az eljárás alá vont úgy válaszolt, hogy az eljárásnak ebben a fázisában ilyen nyilatkozatot nem kíván tenni.<sup>60</sup>
141. Az eljárás alá vont az eljárás versenytanácsi szakaszában a Vj/43-88/2014. sz. beadványában részletesen kifejtette, hogy a vizsgálati jelentés alapján miért nem tartja továbbra sem jogsértőnek a BA Zrt. magatartását.
142. A BA Zrt. alapvetően nem értett egyet a GVH-val a vizsgálati jelentésben foglalt termékpiac meghatározásával. Az upstream piacot a vizsgálati jelentés egyértelműen hozzáférési piacként határozza meg. A BA Zrt. nézete szerint, jóllehet a terminálok fontosak a Budapestre érkező vagy onnan elutazni szándékozó utasok számára, érintett

---

<sup>57</sup> Vj/43-24/2014. sz. irat. 13. pont

<sup>58</sup> Vj/43-49/2014. sz. irat. 5. pont

<sup>59</sup> Vj/43-60/2014. sz. irat

<sup>60</sup> Vj/43-66/2014. sz. irat 3. pont

piacot azért még nem alkotnak. Itt nem valósul meg piaci tevékenység formájában nyújtott hozzáférési szolgáltatás, és a BA Zrt. ilyen terméket nem kínál ügyfeleinek. a BA Zrt. hangsúlyozza, hogy a GVH pontatlanul határozza meg az upstream piacot. Az infrastruktúrát és a BA Zrt. parkolási szolgáltatásait el kell különíteni egymástól annak ellenére, hogy a kettő szorosan összefügghet egymással. A (rövid távú) parkolási szolgáltatások piaca mindenféleképpen önálló piacként kezelendő, nem tekinthető az infrastruktúrával együtt azonos piacnak. Az ún. upstream piacon a nélkülözhetetlen fontosságú létesítmény(ekhez) való hozzáférés tekintetében a BA Zrt. nincs monopolhelyzetben, az utasok nemcsak autóval, parkolás, illetve többedszeri behajtás révén juthatnak ki, illetve távozhatnak el a reptérről (a közösségi közlekedés járművei és a személytaxik térítésmentesen hajthatnak be a terminálokhoz).

143. A BA Zrt. határozottan tagadja, hogy magatartása visszaélést valósított volna meg. A Terminal és a Prémium parkoló nagyon rövid idejű igénybe vételért az adott napi harmadik és ezt követő behajtások esetén fizetendő díj bevezetése 2013-ban szerinte indokolt volt. A BA Zrt. hivatkozik a GVH saját elemzésére (a vizsgálati jelentés 227. és 228. pontja<sup>61</sup>), amelynek eredményeként a GVH elismeri, hogy a Prémium parkolóban fennállt a torlódás lehetősége, esetenként pedig ténylegesen ki is alakultak torlódások. Egy mérsékelt díj alkalmazása nélkül a forgalom nem szabályozható, az utasok számos nehézséggel kellene hogy megküzdjenek a terminál megközelítésekor. Egy ésszerű mértékű díj felszámítása nélkül azt sem lehetne kiküszöbölni, hogy egyesek parkolás helyett az előtéri területen vagy a Terminal parkoló területén körözzenek az autójukkal.
144. A BA Zrt. hangsúlyozza, hogy az 500 forintos díjat nem a hosszú távú parkolási piac lezárása érdekében, hanem azért vezette be, hogy a behajtó professzionális szolgáltatók ezáltal szerény mértékben hozzájáruljanak a BA Zrt. infrastruktúrájának a fenntartási költségeihez. A BA Zrt.-nek jelentős (állandó) kivitelezési, valamint üzemeltetési és karbantartási (változó) költségei merülnek föl a parkolási üzletág kapcsán. A BA Zrt. hangsúlyozza továbbá, hogy az előtéri terület, a Prémium parkoló) és a Terminal parkoló tulajdonlásával és folyamatos fenntartásával (karbantartásával) összefüggésben jelentős költségek merülnek föl. Adott infrastruktúra igénybe vételért egy bizonyos díj felszámításának objektív megalapozottságát semmilyen elmélet, bizonyíték vagy érvrendszer nem cáfolhatja.
145. Egy repülőtér üzemeltetőjének árképzési stratégiája és gyakorlata rendkívül összetett lehet. A BA Zrt. kiélezett versenyben üzemelteti a repülőtérrel, amelyben az általánosan alkalmazott árképzési rendszer szerint a komplex szolgáltatásokat és termékeket kis részekre bontják és az így meghatározott összetevőkre külön-külön árazást alkalmaznak.
146. Álláspontja szerint „ötperces szabály” nem jelent valódi korlátozást a parkolási szolgáltatók által működtetett transzfer szolgáltatások tekintetében. A Prémium parkolóban a felhasználók 98%-a 5 percen belül áthalad a kapukon. Ha ez a Prémium parkolóban megvalósítható, akkor ez a Terminal parkolóban is kivitelezhető. Tudni kell továbbá, hogy az ötperces szabály csupán egy meghirdetett időkeretet jelöl, mert a parkolás-irányítási rendszerben a Prémium parkoló esetében 10, a Terminal parkoló esetében pedig 7 perc a rendszerbe programozott térítésmentes áthaladási idő.

---

<sup>61</sup> Az eljáró versenytanács megjegyzi, hogy a hivatkozott pontok arról szólnak, hogy a tartós zsúfoltság miatt nem igazolható.

## VII.

### Az eljárás alá vont által tett kötelezettségvállalási nyilatkozat

147. Az eljárás alá vont az eljáró versenytanács előzetes álláspontjának megismerése előtt is tett kötelezettségvállalási nyilatkozatokat<sup>62</sup>. A BA Zrt. hozzájárult ahhoz, hogy a GVH a kötelezettségvállalásokat az eljárás során véleményt nyilvánított parkolókat üzemeltető társaságok és érdekképviselői szervezetek számára véleményezésre megküldje.
148. Az eljáró versenytanács az eljárás alá vont által véglegesnek szánt, Vj/43-90/2014. sz. beadványban foglaltakra vonatkozóan az előzetes álláspontban fejtette ki jogi álláspontját.
149. Az eljárás alá vont az eljáró versenytanács előzetes álláspontjának megismerését követően számos ponton érdemi módosításokat tett a benyújtott módosított kötelezettségvállalási nyilatkozatában.<sup>63</sup>
150. A 2016. május 31-én megtartott nyilvános tárgyaláson a benyújtott kötelezettségvállalás 1., 3-4. pontjai véglegesítésre kerültek. A 2. és az 5. pontok tartalmát a tárgyaláson elhangzottaknak megfelelően az eljárás alá vont újabb beadványában pontosította.<sup>64</sup>
151. A kötelezettségvállalás szövege:
1. A BUD a Terminál parkolóba történő egy napon belüli harmadik és további behajtásokat követő 0-5 percre felszámolt díjat 300 Ft-ra, míg ezen díjat a Prémium parkoló esetében 400 Ft-ra csökkenti az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított három hónapon belül. Az egy napon belüli harmadik és további behajtásokért fizetendő díjakat a BUD 2019. december 31-ig nem emeli meg.
  2. A Bónuszkártya tulajdonosok a kártya feltöltésekor a Prémium Parkoló használatakor 20%-os, a Terminál Parkoló esetében 15%-os kedvezményben részesülnek az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított három hónapon belül oly módon, hogy a Prémium Parkoló esetében 50 000 Ft befizetésével 60 000 Ft, a Terminál Parkoló esetében 25 000 Ft-os befizetésével 28 750 Ft kredit íródik a kártyára. Az imént rögzített összegektől eltérő összegű feltöltés esetén a rendszer nem írja jóvá a kedvezményt.<sup>65</sup> E kedvezményt a BUD 2019. december 31-ig garantálja. A Bónuszkártya módosított igénylő lapját a társaság honlapján az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított 15 napon belül elérhetővé teszi. A három hónapos felkészülési időt követően a BUD a Bónuszkártyát a szokásos ügymenetben, de legkésőbb a hiánytalanul kitöltött igénylőlap kézhezvételétől számított 4 napon belül megküldi az igénylőnek, amely ettől az időponttól kezdve azonnal használható.
  3. A BUD az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított három hónapon belül 325 000 Ft-ra emeli a Bónuszkártyára feltölthető összeg maximumát. A Bónuszkártya limitelése nem szűnik meg 2019. december 31. előtt.

<sup>62</sup> Vj/42-88/2014., Vj/42-89/2014., Vj/42-90/2014.

<sup>63</sup> Vj/43-132/2014.

<sup>64</sup> Vj/43-134/2014.

<sup>65</sup> A tárgyalást követő egyeztetés során kötelezettségvállalás szövege kiegészült az alábbiakkal: „Az előző összegű feltöltés teljes felhasználása előtt is lehetséges ezen 25 000, illetve 50 000 Ft összegek feltöltése. Egymást követően többször is fel lehet tölteni a Bónuszkártyát ezen összegekkel, egészen a 325 000 Ft-os keret elérésig.”, Vj/43-135/2014.



4. A BUD az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított 15 napon belül lehetővé teszi, hogy az érkezési szint külső sávok karéjában található buszparkolótól 15 km-es körben ténylegesen parkolót üzemeltető vállalkozások parkolóhelyet béreljenek, alkalmanként 2 órás időkorláttal, napi korlátlan számú behajtási lehetőséggel. Ennek díja férőhelyenként havi 225 000 Ft + ÁFA a Prémium Parkoló, havi 150 000 Ft + ÁFA a Terminál Parkoló területére. E két parkoló együttes használatát lehetővé tevő kombinált bérlet ára havi 300 000 Ft + ÁFA. A bérlő minden egyes parkolóhelyhez három parkoló kártyát igényelhet, további kártyák havi 4 500 Ft + ÁFA összegért igényelhetők. A parkolóhely bérlet lehetősége és az e pontban meghatározott kondíciók 2019. december 31-ig változatlanul fennállnak.
5. A BUD az 1-4. pontokban foglalt vállalások tartalmáról honlapjának parkolásról szóló rovataiban tájékoztatást tesz közzé az eljárást megszüntető végzés kézhezvételétől számított 15 napon belül.
6. A BUD az 1-4. pontokban foglalt vállalások teljesítéséről minden év január 31-ig, utolsó alkalommal 2020. január 31-ig, beszámolót készít, s azt megküldi a GVH számára.

*(c) A beszámoló a Bónuszkártya használatáról szóló része tartalmazza a kártyatulajdonosok számát, ezen belül a Prémium Parkolóra és a Terminál Parkolóra szóló Bónuszkártyák számát.*

*(d) A parkolóhely béretről szóló beszámoló tartalmazza a parkolóhelyet bérlők számát, az általuk bérelt parkolóhelyek számát a Terminál Parkolóban, az általuk bérelt parkolóhelyek számát a Prémium Parkolóban, és a két parkolóban kombináltan bérelt parkolóhelyek számát.*

## **VIII. Jogi háttér**

152. A Tpv. 1. §-a értelmében a törvény hatálya kiterjed a természetes és a jogi személynek, valamint a jogi személyiség nélküli gazdasági társaságnak - ideértve a külföldi székhelyű vállalkozás magyarországi fióktelepét is a VI. fejezetben szabályozott magatartások kivételével (a továbbiakban az előzőek együtt: vállalkozás) a Magyarország területén tanúsított piaci magatartására, kivéve, ha törvény eltérően rendelkezik.
153. Az ismertett tényállás értékelésére a Tpv. 21. §-a szerint kerül sor. Tekintettel arra, hogy az eljárás 2014. május 20-án indult, a hivatkozott jogszabályok ekkor hatályos szövege alapján értékelendő a magatartás.
154. A Tpv. 21. §-a szerint tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélni, így különösen:
  - a) az üzleti kapcsolatokban - ideértve az általános szerződési feltételek alkalmazásának esetét is - tisztességtelenül vételi vagy eladási árakat megállapítani, vagy más módon indokolatlan előnyt kikötni, vagy hátrányos feltételek elfogadását kikényszeríteni;
  - j) a versenytárs számára indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremteni, vagy gazdasági döntéseit indokolatlan előny szerzése céljából befolyásolni.

155. A Tpv. 14. §-a (1) bekezdése szerint az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni. A (2) bekezdés szerint a megállapodás tárgyát alkotó árun túlmenően figyelembe kell venni az azt - a felhasználási célra, az árra, a minőségre és a teljesítés feltételeire tekintettel - ésszerűen helyettesítő árukat (keresleti helyettesíthetőség), továbbá a kínálati helyettesíthetőség szempontjait.
156. Ugyanezen törvényhely (3) bekezdése szerint földrajzi terület az, amelyen kívül
- a) a fogyasztó, illetve az üzletfél nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut beszerezni, vagy
  - b) az áru értékesítője nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut értékesíteni.
157. A Tpv. jelen eljárásban alkalmazható 75. §-ának (1) bekezdése szerint ha a hivatalból indult versenyfelügyeleti eljárásban vizsgált magatartás tekintetében az ügyfél kötelezettséget vállal arra, hogy magatartását meghatározott módon összhangba hozza e törvény, illetve az EK-Szerződés 81-82. cikkének rendelkezéseivel, és a közérdek hatékony védelme e módon biztosítható, az eljáró versenytanács végzéssel - az eljárás egyidejű megszüntetésével - kötelezővé teheti a vállalat teljesítését, anélkül, hogy a végzésben a törvénysértés megvalósulását, vagy annak hiányát megállapítaná. A végzés ellen külön jogorvoslatnak van helye (82. §).
158. A Tpv. 76. § (1) bekezdésének a) pontja szerint a vizsgáló utóvizsgálatot tart a 75. § szerinti végzésben meghatározott kötelezettség teljesítésének ellenőrzése érdekében.
159. A Tpv. 45. §-a értelmében a GVH jár el minden olyan versenyfelügyeleti ügyben, amely nem tartozik a bíróság hatáskörébe. A GVH illetékességét a Tpv. 46. §-a állapítja meg.

## **IX. Jogi értékelés**

### **IX.1. Az érintett piacok meghatározása**

#### **IX.1.1. Az érintett termékpiacok**

##### *A repülőtér környéki hosszú távú parkolási szolgáltatás piaca*

160. A jelen eljárásban vizsgált magatartás közvetlenül azokat a vállalkozásokat érinti, amelyek a BA Zrt. hasonló szolgáltatásainak alternatívájaként a repülőtér környezetében hosszú távú parkolási szolgáltatást nyújtanak. Ezen túlmenően a repülőtér minden olyan megközelítése és elhagyása, amelyek a hosszú távú parkolás szolgáltatás ésszerű alternatívái lehetnek az utasok számára.
161. A repülőtér különböző elérési módjai közötti helyettesítést a Gazdasági Versenyhivatal a Vj/95/2011. sz. eljárásban vizsgálta legutóbb. Az ügy tárgya a BA Zrt. által a taxi-társaságok esetén alkalmazott, a kiszállásra és az utasok felvételére vonatkozó szabályok vizsgálata volt, az eljárás során ezért a repülőtéri taxi-szolgáltatások potenciális helyettesítőinek (magánautó, közösségi közlekedés, minibusz) vizsgálatára került sor. A Versenytanács az eljárást megszüntető végzésében arra a következtetésre jutott, hogy az elérhetőségi, kényelmi és időtakarékosági szempontokat, valamint az árat figyelembe véve a vizsgált időszakban a taxi-szolgáltatásnak valószínűsíthetően nem voltak helyettesítői az egyéb utazási módok, így a magánautó használat és a közösségi

közlekedés sem.<sup>66</sup> A magánautó használata kapcsán a versenytanács megállapította, hogy az igénybevételi lehetősége szűkebb, mint a mindenkor, mindenki számára, minden körülmények között elérhető taxiszo­lgáltatásé, ezért a taxiszo­lgáltatásnak a magánautó nem valódi helyettesítője. Erre tekintettel az eljáró versenytanács valószínűsítette, hogy a vizsgált magatartással közvetve érintett piacként a repülő­tér és Budapest közötti taxi­szo­lgáltatás azonosítható, a piac pontos meghatározásától azonban az eljáró versenytanács eltekintett. Az eljárás értelemszeren nem terjedt ki arra a kérdésre, hogy a repülő­tér környéki parkolást mennyiben képesek helyettesíteni más elérési módok.

162. A Vj/95/2011. sz. eljárásban az érintett piac a repülő­téri taxi­szo­lgáltatások lehetséges helyettesítőit vizsgálta, és megállapításra került, hogy a magánautó igénybevételi lehetősége szűkebb, mint a mindenkor, mindenki számára, minden körülmények között elérhető taxiszo­lgáltatás, ezért a taxiszo­lgáltatásnak nem valódi helyettesítője a magánautó. (Vj/95-137/2011. 115. pont). Azonban ez fordított irányban már nem feltétlenül igaz.
163. Van ugyanis a magánautó használóknak egy olyan, pontosan meg nem határozott, de feltehetően nem jelentéktelen köre, nevezetesen a vidékről (és esetleg külföldről) a reptérre érkező utasok, akik számára viszont a taxiszo­lgáltatás nyilvánvalóan kizárható alternatívája a magánautónak.
164. A vidékről utazni szándékozó és magánautóval rendelkező utasok számára a repülő­tér alternatív megközelítése csak közösségi közlekedéssel, többszöri átszállással és lényegesen nagyobb időigénnyel és kényelmetlenséggel lehetséges.
165. Ezen utasközönség számára a szívességi fuvar ésszerű alternatíva lehet, hiszen ebben az esetben ugyan nem kell parkolási díjat fizetni, de a szívességet tevőnek az indulási ponttól a reptérig mind az induláskor, mind pedig az érkezéskor kétszer kell megtennie ugyanazt az utat, amelyek a hosszú távú parkolási szo­lgáltatás igénybevétele esetében csak egyszer. Ezért a szívességi szo­lgáltatás igénybevételére (elfogadására vagy kérésére) hatást gyakorol a parkolási szo­lgáltatás ára, így a szo­lgáltatás képes lehet versenynyomást gyakorolni ez utóbbiak árára.
166. A szívességi szo­lgáltatások igénybevételének mértékének, mennyiségének, kiterjedtségének nagyságára a GVH nem rendelkezik még csak megközelítő becsléssel sem. Az eljáró versenytanács szerint azonban az e körből származó versenynyomás nagysága nem lehet számottevő.
167. A Budapestről induló és magánautóval rendelkező utasok számára azonban a taxiszo­lgáltatás ésszerű alternatívája a magánautó és a hosszú távú parkolási szo­lgáltatás igénybevételének, hiszen számukra a Budapest megközelítése nem megoldandó feladat, mint a vidéki utasoknak.
168. A fentiek alapján a jelen eljárásban érintett piac felhasználói köre két részre bontható: egyrészt, a vidékről vagy külföldről magánautóval rendelkező utazókra, illetve másrészt a magánautóval rendelkező budapesti utasokra. Az előbbiek számára a repülő­tér környéki hosszú távú parkolásnak (a szívességen túlmenően) nincs valódi alternatívája, a budapesti utasoknak azonban a taxiszo­lgáltatás valódi helyettesítő szo­lgáltatást képezhetne, hiszen mind árban, mind pedig kényelmi szempontból összevethető a magánautó és a parkolási szo­lgáltatás együttes igénybevételével.

---

<sup>66</sup> Vj/95-137/2011. sz. irat 115. pont

169. Az eljáró versenytanács nem foglalt állást abban a kérdésben, hogy a jelen eljárásban érintett piac az előzőekben azonosított két felhasználói csoport szerinti tovább szegmentálása eredményez-e két, elkülönült piacot vagy sem.
170. A Vj/95/2011. sz. ügyben az eljáró versenytanács hasonlóan nyitva hagyta a kérdést, hogy az érintett piac szűkebb vagy tágabb értelmezése az alkalmazandó. Ez jelen esetben azt jelenti, hogy a szűkebb értelmezés szerinti érintett piacon csak a vidékről, illetve külföldről érkező utasoknak nyújtott parkolási szolgáltatások vannak, míg a tágabban értelmezett piac magában foglalja a budapesti utasokat is.

*A BA Zrt. rövid távú parkolóinak használata a reptér környéki hosszú távú parkolási szolgáltatást igénybevevők számára*

171. A repülőtér környéki parkolási szolgáltatás szükséges és nélkülözhetetlen feltétele, hogy a szolgáltatók saját járműveikkel az utasokat el tudják juttatni a beszálló helyekhez, illetve megérkezéskor el tudják őket hozni onnan. Ehhez szükséges repülőtéri utasfelvételt és kiszállást biztosító infrastruktúrához való hozzáférés, amely viszont a hosszú távú parkolást igénybevevők és nyújtók számára nem lehetséges másképpen, csak a Terminal vagy a Premium parkolók igénybevételén keresztül. Ennek a szolgáltatásnak az ára ezért többnyire beépül az teljes árba, és annak nem képezi külön elszámolt tételét.
172. A hosszú távú parkolókból az utasterminálokhoz való oda- és visszajutás a BA Zrt. hosszú távú parkolóiból lehetséges parkolói transzferek (buszok) igénybevételével vagy akár gyalogosan, hiszen ezek, pl. a Holiday és a Holiday Plus parkolóktól kb. 6-10 ill. 3-5 perc gyaloglással közelíthetők meg a repülőtéri terminálok.
173. A versenytársak parkolói azonban ennél lényegesen nagyobb földrajzi távolságokra helyezkednek el, ezért versenyképes szolgáltatást csak úgy tudnak nyújtani, ha maguk gondoskodnak a náluk parkoló utasok oda- és visszaszállításáról. Ez pedig mind az elutazásnál, mind pedig a visszaérkezésnél szükségessé teszi a BA Zrt. rövid távú parkolóinak használatát, más ésszerű módon az utasok a repülőtér termináljait nem érhetik el.

### **IX.1.2. Az érintett földrajzi piacok**

174. Az eljárás alá vont közvetlen működési területe a Liszt Ferenc Repülőtér és környéke, de a repteret igénybevevők köre ennél nyilván szélesebb. A jelen eljárásban a magánautót használó utasok a fogyasztók, akik Budapesttől távolabbi vidéki helységekből, akár külföldről is érkezhetnek. Az eljárás megszüntetésére való tekintettel az érintett földrajzi piac pontosabb meghatározása jelen eljárásban nem szükséges.

### **IX.2. Gazdasági erőfölény**

175. Az eljárás alá vont a kapacitásokra alapozott számítások alapján 30 % körüli részesedéssel rendelkezik a repülőtér környéki hosszú távú parkolói piacon. Az érték-, illetve volumenalapú becslések nagy fokú bizonytalanságot tartalmaznak.
176. Az erőfölény megállapíthatósága mellett szól az a körülmény, hogy a BA Zrt. egyedüliként üzemeltet hosszú távú parkolót közvetlenül a repülőtér mellett (gyaloglási távolságban), azon repülőtéri utasok számára, akik autóval érkeznek, melyet az utazás idejére a repülőtéren terveznek hagyni. Hasonló parkolási szolgáltatást számos vállalkozás nyújt a repülőtér 5 km-es körzetében, az eljárás alá vont azonban komoly versenyelőnyt élvez:

- kedvező elhelyezkedése és az abból adódó kényelmi és időtakarékosági előnyök;

- nagy kapacitásai;
  - jobb ismertsége, intenzívebb marketing tevékenysége és jobb marketing lehetőségei (a repülőtér üzemeltetéséből fakadóan); és
  - versenytársaihoz mérten kiemelkedő tőkeereje, professzionális vállalatirányítása révén.
177. A versenytársak elsősorban kedvezőbb árazásukkal képesek versenynyomást gyakorolni a BA Zrt.-re, másfelől egyes utasok számára kényelmi előnyt is jelenthet, amennyiben a terminál épületétől gyaloglás helyett transzferszolgáltatással juthatnak el a parkolóban hagyott autóiig. Az árkülönbség a parkolási szolgáltatók áremelése következtében a 2014. évre számottevően csökkent.
178. Ezt a versenynyomást viszont csak úgy képesek érvényesíteni azonban, hogy igénybe veszik a BA Zrt. rövid távú parkolóit is. Mivel ez számukra nélkülözhetetlen inputnak minősül, ez ugyancsak az erőfölény megállapíthatósága mellett szól.
179. Az érintett piacon a GVH tudomása szerint legalább 14 vállalkozás nyújt a BA Zrt.-vel versenyző parkolási szolgáltatást, ami viszont arra utal, hogy a piac megtámadható.
180. Tekintettel arra, hogy a benyújtott kötelezettségvállalások reális és ésszerű lehetőségeket biztosítanak a versenytársaknak a számukra nélkülözhetetlen inputként funkcionáló Prémium és/vagy Terminál parkolókhöz és erre tekintettel az eljárás megszüntetésre került, az eljáró versenytanácsnak nem kellett egyértelműen állást foglalnia a BA Zrt. gazdasági erőfölényének megállapíthatóságával összefüggésben.

### **IX.3. Gazdasági erőfölénnyel való visszaélés**

#### **IX.3.1. Jogi keretek**

181. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint a 2013. december 10-től érvényes új behajtási és az ehhez kapcsolódó díjfizetési rendszer versenyhátrányt jelenthet azon vállalkozások számára, amelyek a repülőtéri, illetve a repülőtér környéki hosszú távú parkolási szolgáltatások tekintetében a BA Zrt. versenytársai, hiszen ezen vállalkozások az ügyfelek telephelyükről a repülőtérre történő szállítása során naponta akár többször is kötelesek megfizetni a fenti behajtási díjat.
182. A BA Zrt. a behajtási rendszer alkalmazásával többletköltséget, ezáltal versenyhátrányt okoz a piaci versenytársainak (*raising rivals' cost*), azokat áremelésre, a szolgáltatási minőség rontására (a Prémium parkoló helyett a Terminál parkolóban való utascserére) vagy a piac elhagyására kényszerítheti.
183. A versenytárs költségeinek emelése működési mechanizmusát tekintve azonos a kiszolgálás megtagadásával, hiszen a szolgáltatás nyújtásához szükséges inputhoz való hozzáférés korlátozásán, így a működési költségek emelkedésén keresztül kerül versenyelőnybe az erőfölényes vállalkozás a versenynek kitett piacon.
184. Egy alapanyag (termék, szolgáltatás) abban az esetben nélkülözhetetlen, ha nincs tényleges vagy potenciális helyettesítő termék vagy szolgáltatás, amelyre a termelési vagy forgalmazási láncban lejjebb lévő piacon lévő versenytársak – legalább hosszú távon – támaszkodhatnak a szállítás megtagadásából adódó negatív következmények kivédése érdekében. Ebben a tekintetben az Európai Bizottság rendszerint azt vizsgálja<sup>67</sup>, hogy a versenytársak belátható időn belül képesek lesznek-e hatékonyan helyettesíteni az

<sup>67</sup> A bizottsági iránymutatás 81-90. pontjai.

erőfölényben lévő vállalkozás által előállított alapanyagot. A helyettesítés kifejezés az alternatív forrásból történő hatékony beszerzést jelenti, amely lehetővé teszi a versenytársak számára, hogy a termelési vagy forgalmazási láncban lejjebb lévő piacon versenyképesszert alkalmazzanak az erőfölényben lévő vállalkozással szemben.

185. A vonatkozó esetjogot<sup>68</sup> figyelembe véve megállapítható, hogy a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés nem csak akkortól állapítható meg, ha már egyáltalán nincs verseny a piacon, mivel a „verseny megszüntetésének kockázata” és a „valószínűsíthetően megszünteti a versenyt” a közösségi bíróság által különbségtétel nélkül alkalmazott kifejezés. Ugyancsak nem kell azt bizonyítani, hogy minden verseny megszűnne a piacon.

186. A Versenytanács Vj/10/2002. ügyben hozott elvi jelentőségű döntése<sup>69</sup> szerint az üzleti viszony létrehozásához kötődő ügyekben két jogilag védett érdek között kell egyensúlyt találni. Egyfelől az erőfölényben levő vállalkozást is megilleti a tulajdonnal való rendelkezés. Másfelől a versenyjog előírásai bizonyos többlet kötelezettségeket róhatnak a gazdasági erőfölényben lévő vállalkozásokra, a hatékony verseny fenntartásához fűződő közérdek védelme érdekében. A döntés szerint a gazdasági erőfölényes helyzetben lévő vállalkozás akkor marasztalható el az üzleti kapcsolat létrehozásától/fenntartásától való elzárkózás miatt, ha:

- azt nem tudja az objektív, üzletileg ésszerű indokkal megmagyarázni; és
- a konkrét vállalkozásokat ért érdeksérelem mellett, a piacon folyó versenyre, annak hatékonyságára is érezhetően negatív hatással jár.

### **IX.3.2. A vizsgált magatartás visszaélésszerűsége keretében vizsgált körülmények értékelése**

#### *A BA Zrt. versenytársai költségeinek emelkedése*

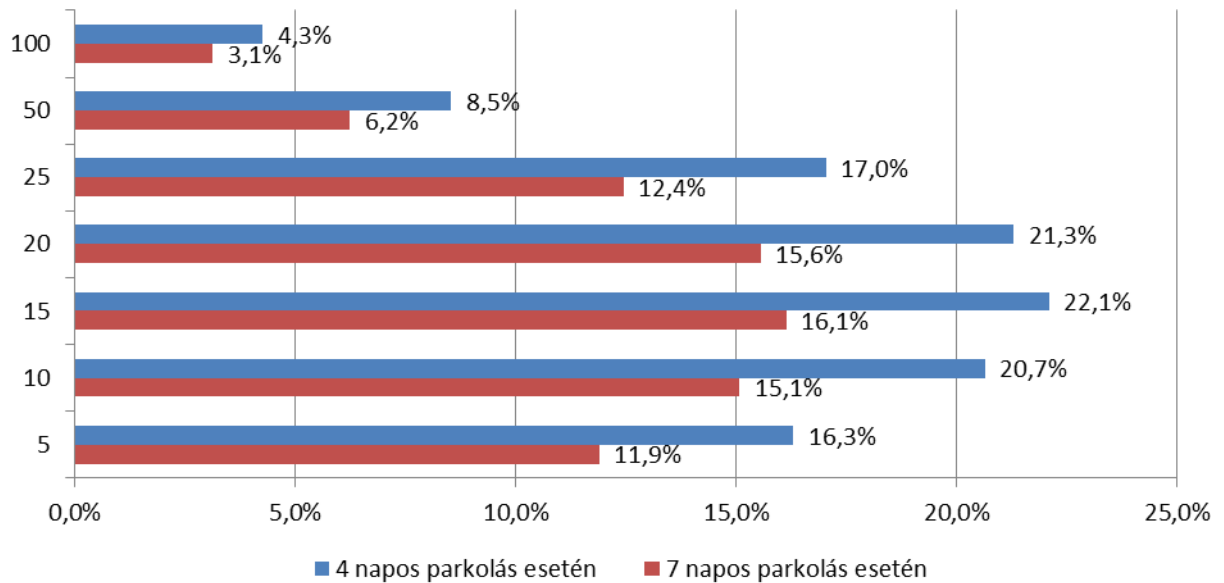
187. A magatartás által okozott többletköltség függ attól, hogy egy adott vállalkozás milyen gyakorisággal és mennyi időt tölt az egyes parkolóknak. A parkolási vállalkozások forgalma jelentősen eltér, többségük napi átlagban 10-20 alkalommal hajt be a repülőtérre, amely csúc szezonban 15-30 közé emelkedhet, az esetek többségben pedig 5 percnél kevesebbet töltenek a parkolóknak (leginkább a Terminál parkolóban, de ez már a magatartás következménye).

188. Az alábbi ábra mutatja be az egy parkolási szolgáltatáshoz nyújtásához szükséges kétszeri behajtás költségének arányát a leginkább jellemző 4 illetve 7 napos parkolási szolgáltatások 2013. évi átlagárához képest.<sup>70</sup>

<sup>68</sup> T-201/04. sz. ügy 561-653. pontok

<sup>69</sup> A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának a Tpv-t.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2015, 21.11.

<sup>70</sup> A számításához használt feltételezések: A behajtások 75%-a 5 percen belüli, az első kétszeri behajtás ingyenes, az 5 perct meghaladó parkolások a Terminál parkolóban történnek. A parkolóhely bérlet díja 750 euró + Áfa (napi bruttó 9800 Ft) A bónuszkártya és a parkolóhely bérlethez tartozó kártya díja nem szerepel a számításban. A parkolási szolgáltatás 2013. évi, BA Zrt. parkolói nélkül számított kapacitásokkal súlyozott átlagára 4 napra 4600 Ft, 7 napra 6300 Ft.



**Behajtási költségek aránya a parkolási szolgáltatás bevételeihez képest, a napi átlagos behajtások számának függvényében (Terminál parkoló)**

189. Kimutatható, hogy napi átlag 10-20 behajtás között az egy parkolási szolgáltatásra eső átlagos behajtási díjak 950 Ft és 1040 Ft között alakulnak, amelyek a 4 napos parkolási díjak 20-22%-át, a 7 napos parkolási díjak 15-16%-át teszik ki.
190. A számításhoz használt kiinduló feltételek változtatásai az alábbiak szerint módosítják a fenti százalékos értékeket (minden egyéb változatlansága mellett):
- a Prémium parkoló használata esetén a vonatkozó értékek rendre 21-34% és 16-25%;
  - az 5 percen belüli kihajtás alacsonyabb aránya (50%) esetén a vonatkozó értékek rendre 22-26% és 16-19%, magasabb aránya (95%) esetén 18-20% és 13-15%;
  - rövidebb parkolási időtartam (3 nap) esetén kb. 24-27%, hosszabb parkolás (14 nap) kb. 10-12%;
  - valamennyi fenti körülmény együttes fennállása esetén minimum 9% (Terminál parkoló, 95%-ban 5 perc alatti tartózkodás, 14 napos parkolás) és maximum 50% (Prémium parkoló, 50%-ban 5 perc alatti tartózkodás, 3 napos parkolás).
191. A díjak magasabbak lehetnek továbbá, amennyiben a vállalkozások nem szereznek tudomást a parkolóhely bérelt lehetőségéről, vagy a BA Zrt. elzárkózik annak megkötésétől (a Terminál parkolóban esetén napi 19, a Prémium parkolóban napi 12 behajtás felett).
192. A parkolási szolgáltatók számára tehát jellemzően 15-20% közötti többletköltséget okozott a vizsgált magatartás, amely egyes esetekben valamivel alacsonyabb (10-15%), de akár jelentősen magasabb (25% feletti) is lehetett. A számított adatok összhangban vannak a piaci szereplők nyilatkozataival, miszerint a behajtási díjak megfizetése elviszi az összes árbevételük 10-25%-át. Megállapítható továbbá, hogy a 4 ill. 7 napos parkolás átlagos díja (a BA Zrt. parkolói nélkül számolva) 15,0 ill. 11,8%-kal emelkedett a behajtási díjak hatására.

### *A magatartás piaci hatása*

193. A magatartás által okozott kizáró hatás nem kimutatható a rendelkezésre álló adatok hiányossága és pontatlansága (piaci szereplők pontos száma, forgalma), illetve az elmúlt években párhuzamosan zajló, és a forgalmi adatokat erősen befolyásoló események (a vizsgált magatartás különböző elemei, keresleti trendek, taxirendelet, stb.) miatt, melyek hatásai nem különíthetők el egymástól.
194. A kereslet átterelődésére utalhat azonban, hogy a BA Zrt. hosszú távú parkolóinak forgalma és árbevétele is jelentősen nőtt 2012 óta. Fontos körülmény, hogy a növekedés 2013 és 2014 között volt igazán jelentős, vagyis nem ezen szolgáltatások 2012. évi átszervezését követően, hanem a 2013. év végén bevezetett, és a versenytárs parkolási szolgáltatások számára áremelést kikényszerítő 500 Ft-os díj bevezetése után.
195. Szintén a parkolási piacra gyakorolt hatásra utalhat, hogy a parkolási vállalkozások nyilatkozatai alapján a piaci szereplők számának korábban jellemző folyamatos növekedése valószínűsíthetően megállt, vagy akár kis mértékben csökkent is.

### *Objektív indokolhatóság*

196. Az eljárás alá vont által a magatartás indokoltsága kapcsán előadta, hogy az rövid távú parkolók vizsgált díjemelését az üzleti felhasználók (köztük a repülőtér közeli hosszú távú parkolói szolgáltatást nyújtók) számára nyújtott szolgáltatás ellentételezése indokolja. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint önmagában ugyan nem kifogásolható versenyjogi értelemben a BA Zrt. azon magatartása, hogy a hozzáférési szolgáltatásért is külön díjat szed, azonban a díjszedés módja és mértéke nem feltétlenül tekinthető objektíven szükségszerűnek és indokoltnak.
197. Az eljárás alá vont másik érve a behajtási rend indokoltságával kapcsolatban a repülőtér forgalmi előterének szűkös kapacitására, és a megnövekedett forgalomból adódó túlszűfoltásra vonatkozott. A szűkös kapacitásokhoz való hozzáférés szabályozásának valóban közgazdaságilag racionális módja a díjszedés, hiszen ilyen módon a piac megtisztítható a túlkereslettől, melynek eredményeképpen azok a fogyasztók jutnak hozzá a szolgáltatáshoz, akik azt a legtöbbre értékelik. A zsúfoltság kezelése továbbá – általánosságban véve – javíthatja a szolgáltatás színvonalát is, hiszen a díjakat megfizető fogyasztók elkerülik a zsúfoltság okozta kellemetlenségeket.
198. Jelen ügyben a GVH vizsgálata nagy hangsúlyt fektetett az eljárás alá vont által a parkolóiban mért kihasználtsági adatok részletes elemzésére. A kihasználtsági adatok részletes, órás szintű elemzés megmutatta, hogy már 2013-ban, tehát az 500 Ft-os díj bevezetését megelőzően is csak a Prémium parkoló érkezési szintjén fordulhatott elő tartós zsúfoltság, azonban a leginkább ezt a parkolót érintő mérési problémák miatt még ez sem állapítható meg minden kétséget kizáróan. A következő év azonos időszakára a mért kihasználtság jelentősen csökkent, és megalapozottan állítható, hogy a valós kihasználtság még pillanatokra sem emelkedett 90% fölé (70 % fölé is csak három alkalommal, a legmagasabb mért érték 86%).
199. Ezzel szemben a Prémium parkoló indulási szintjén már 2013 nyarán is igen alacsony (5%) volt azon órák aránya, amikor a kihasználtság szintje igazán magas (90% feletti) volt, 2014-re pedig ez a mutató tovább csökkent (3%). A zsúfoltnak tekinthető órák számának ilyen arányai semmiképpen sem teszik indokolttá az intézkedést, a szélsőértékre (maximális kihasználtságra) való tervezés csak akkor lenne indokolt, ha ezek a szélsőértékek előfordulása valóban gyakori lenne.



200. A Terminál parkolóban a kihasználtság a korábbi évekre vonatkozóan is vizsgálható. Megállapítható, hogy a kihasználtság kimutathatóan nőtt a behajtási rend módosításainak hatására, azonban ez a növekedés is csak arra volt elegendő, hogy leggyakoribb kihasználtsági értékek a 10-30%-os sávból először 10-50% közé emelkedjenek, majd 30-70% közé. 70%-nál magasabb kihasználtság azonban egyetlen pillanatra sem fordult elő a parkolóban, így a zsúfoltság kezelésének szükségessége fel sem merülhetett a Terminál parkoló esetében. Megjegyzendő, hogy az eljárás alá vont is a repülőtér közúti előterének zsúfoltságára hivatkozott, amelynek nem része a Terminál parkoló, vagyis ezzel a parkolóval kapcsolatban a BA Zrt. sem szolgáltatott olyan érvet, amely alapján a díjak objektív indokoltsága megállapítható lenne.
201. Kijelenthető, hogy a rövid távú parkolóknak mért kihasználtsági adatok nem támasztják alá, hogy forgalomcsillapítási céllal indokolt lett volna a 2013-ban érvényes díjak további emelése (új díjbevezetés).
202. Ezek után egyetlen olyan körülmény marad, amelyet ugyan az eljárás alá vont nem hozott közvetlen összefüggésbe a vizsgált magatartással, de az eljáró versenytanács álláspontja szerint nem hagyható teljes mértékben figyelmen kívül a magatartás objektív indokoltságának értékelése során. Ez pedig az ötperces korlátozás kijátszásával összefüggésbe hozható „körözés”. A körözés azon (nem csak üzleti) felhasználók számára biztosított lehetőséget az öt percet meghaladó parkolás esetében a díjfizetés elkerülésére, akiknek az érkező utasok megtalálása és összegyűjtése nyilvánvalóan nem volt ésszerűen lehetséges öt percen belül, ezért az 5 perc lejártá előtt kihajtottak, majd újra behajtottak a rövid távú parkolóba. Ezek között elsősorban a taxis vállalkozók, a – ma már nem létező - airport shuttle és a különböző buszok jöhettek számításba – a hosszú távú parkolási szolgáltatókon kívül. Ezen üzleti körbe ma már nem számítanak bele a BA Zrt.-vel megállapodást kötött taxis társaságok, illetve a shuttle bus szolgáltatást nyújtó cég, amelyek számára a BA Zrt. korlátlan ingyenes behajtást biztosít. Ezért ma már leginkább csak a hosszú távú parkolást nyújtó cégek, az BA Zrt.-vel megállapodást nem kötött taxisok, illetve a nem üzleti célú felhasználók élhetnének a körözés lehetőségével.

### **IX.3.3. A vizsgált magatartással kapcsolatos versenyprobléma azonosítása**

203. A fentiek alapján az eljáró versenytanács az alábbiak szerint azonosította a BA Zrt. vizsgált magatartásával kapcsolatos versenyproblémát. Álláspontja szerint a fentiek alapján megállapítható, hogy a BA Zrt a rövid távú parkolóinak igénybevételi feltételeit 2013. december 10. után olyan módon határozta meg és tartotta fenn (illetve tartja fenn jelenleg is), hogy azzal jelentős versenyhátrányt okoz a repülőtér környéki hosszú távú parkolási piacon működő versenytársai számára, megnehezítve ezzel a számukra nélkülözhetetlen inpathoz, a BA Zrt. rövid távú parkolóihoz történő hozzáférést.
204. A gazdasági erőfölénnyel való visszaélés megállapíthatóságának kérdésében az eljáró versenytanácsnak nem kellett állást foglalnia tekintettel arra, hogy az eljárás alá vont által benyújtott kötelezettségvállalásokat alkalmasnak találta az azonosított versenyprobléma kezelésére.

## **X.**

### **A kötelezettségvállalás jogi értékelése**

#### **X.1. Jogi háttér**

205. Tpv. 75. § (1) bekezdése értelmében, ha a hivatalból indult versenyfelügyeleti eljárásban vizsgált magatartás tekintetében az ügyfél kötelezettséget vállal arra, hogy

magatartását meghatározott módon összhangba hozza a törvény rendelkezéseivel, és a közérdek hatékony védelme e módon biztosítható, az eljáró versenytanács végzéssel – az eljárás egyidejű megszüntetésével – kötelezővé teheti a vállalat teljesítését, anélkül, hogy a törvénysértés megvalósulását, vagy annak hiányát megállapítaná. A Tpv. 82. §-a értelmében a végzés ellen külön jogorvoslatnak van helye.

## **X.2. A kötelezettségvállalás értékelése**

206. Az eljárás alá vont által Vj/43-132/2014. sz. iratként benyújtott, valamint a Vj/43-135/2014. sz. irattal kiegészített vállalat tartalmát a jelen végzés 151. pontja ismerteti.
207. A Tpv. 75. § alapján az eljáró versenytanács a betervezett kötelezettségvállalást három szempont alapján vizsgálja:
- az eljárás alá vont a kötelezettségvállalása alkalmas-e a feltételezett jogsértés jövőbeni megakadályozására, vagyis, hogy ezen magatartás tekintetében biztosított-e az eljárás alá vont magatartásának jövőbeni összhangja a Tpv. rendelkezéseivel;
  - biztosítja-e a közérdek hatékony védelmét;
  - annak betartása ellenőrizhető-e.
208. Az eljáró versenytanács a fentiekben megállapította, hogy a BA Zrt a rövid távú parkolóinak igénybevételi feltételeit 2013. december 10. után olyan módon határozta meg és tartotta fenn (illetve tartja fenn jelenleg is), hogy azzal jelentős versenyhátrányt okoz a repülőtér környéki hosszú távú parkolási piacon működő versenytársai számára.
209. A versenyhátrány forrása az, hogy a parkolási szolgáltatók számára jellemzően 15-20% közötti többletköltséget okozott a vizsgált magatartás, amely egyes esetekben valamivel alacsonyabb (10-15%), de akár jelentősen magasabb (25% feletti) is lehetett. A számított adatok összhangban vannak a piaci szereplők nyilatkozataival, miszerint a behajtási díjak megfizetése elviszi az összes árbevételük 10-25%-át. Megállapítható továbbá, hogy a 4 ill. 7 napos parkolás átlagos díja (a BA Zrt. parkolói nélkül számolva) 15,0 ill. 11,8%-kal emelkedett a behajtási díjak hatására (192. pont).
210. A kötelezettségvállalásokat tehát abból a szempontból kell először is értékelni, hogy eredményezhetik-e a BA Zrt. hosszú távú parkolási piacon meglévő versenytársainak a 2013. december 10-i díjmódosítások miatt bekövetkező többletköltségeinek érdemi mértékű csökkenését, amely elégséges lehet a hatékony verseny fennmaradásához.
211. Az 1. sz. kötelezettség-vállalás a BA Zrt. valamennyi ügyfelét érintően tartalmazza a Terminál parkolóba történő egy napon belüli harmadik és további behajtásokat követő 0-5 percre az 500 Ft-ról 300 Ft-ra, a Prémium parkoló esetében pedig 400 Ft-ra történő csökkentését. Ez a versenytársak többletköltségeinek nem elhanyagolható mértékű - a Terminál esetében azok 40 %-os, a Prémium esetében 20 %-os - csökkentését jelenti.
212. Ehhez járul hozzá a 2. sz. kötelezettség-vállalás, amely szerint a Bónuszkártya tulajdonosok a Prémium parkoló használatakor 20%-os, a Terminál Parkoló esetében 15%-os kedvezményben részesülnek. Ez a kedvezmény az 1. sz. vállalásban foglalt kedvezményekkel összevonható. Eredményképpen a Terminál parkolóba való behajtás többletköltsége 500-ról 255-re, a Prémium parkoló esetében pedig 500-ról 320-ra, tehát közel felére csökken.
213. A 3. sz. kötelezettségvállalás lehetővé teszi, hogy egyszerre viszonylag nagyobb összegeket lehessen feltölteni a Bónuszkártyákra, megkönnyítve ezzel a kártyák gyakoribb cseréjével járó adminisztratív terheket.

214. A 4. sz. kötelezettségvállalás oly módon intézményesíti a már korábban nem nyilvánosan létező parkolóhely bérlet lehetőségét, hogy a korlátlan számú behajtáshoz egy továbbá lehetőségként minden behajtáshoz két órai benntartózkodási lehetőség párosul.
215. A 4. sz. kötelezettségvállalás célzottjai a BA Zrt. piaci versenytársai, a „repülőtér-közeli parkolókat üzemeltető vállalkozások”. A számukra felkínált parkoló bérleti lehetőség alkalmanként 2 órás időkorláttal és napi korlátlan számú behajtási lehetőséget kínál. A BA Zrt. korábban is kötött parkolóhely bérleti szerződéseket, de ez nem volt nyilvánosan meghirdetett lehetőség. Olcsóbb volt ugyan, de nem tartalmazta az alkalmanként két órás ingyenes benntartózkodás lehetőségét. Ennek az új lehetőségnek a kihasználása feltehetően új üzleti modellek kialakítását igényli, erre vonatkozóan a versenytársak nyilatkozatai nem tartalmaztak értékelhető információt.
216. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint a 4. sz. vállalatot tekinthető olyannak, amely alkalmas lehet kiváltani a többi üzleti felhasználónak már biztosított ingyenes hozzáférést, ha a parkolóhely bérlet által nyújtott lehetőséget a versenytársak valóban képesek lesznek olyan mértékben igénybe venni, hogy az ellensúlyozhatja a 2013. december 10-i intézkedésből eredő indokolatlan többletköltségek túlnyomó részét.
217. E kötelezettségvállalás értékelésekor az eljáró versenytanács támaszkodott a BA Zrt. versenytársainak nyilatkozatainak (V. fejezet) azon részére, amelyek a repülőtérre történő napi behajtások számára vonatkoztak. Ezek száma jelentősen szóródik 15-20 és 50-60 között.<sup>71</sup>
218. Ahhoz, hogy a parkoló bérlet díja egyáltalán megtérüljön, havi legalább 562,5, azaz napi 18,7 behajtás lenne szükséges a Prémium parkolóba, és legalább havi 500, azaz napi 16,7 behajtás lenne szükséges Terminál parkolóba. A kombinált bérlet megtérüléséhez – 50-50 %-os behajtási arányt feltételezve a két parkoló között, napi 29,16 behajtás lenne szükséges. Ilyen nagyságrendű behajtás rendszeres megvalósítására a megkérdezettek közül jelenleg legfeljebb egy-két vállalkozás lehet képes.
219. A 4. sz. kötelezettségvállalás hosszabb távú hatása jelenleg nem látható pontosan előre. Az látható, hogy a elsősorban a viszonylag hatékony versenytársak számára kínál költségcsökkentési lehetőséget, amennyiben az utasforgalmukat növelni tudják, és ennek következtében a napi behajtási szám akár számottevően is meghaladhatja a megtérüléshez szükséges értéket. Továbbá a 2 órás benntartózkodási lehetőség új üzleti modell kifejlesztését is elősegítheti, amelyhez a kötelezettségvállalás három éves időtartama elegendően hosszú.
220. Az eljáró versenytanács a benyújtott kötelezettségvállalásokat összességében alkalmasnak tartja az eljárás során azonosított versenyprobléma kezelésére, mivel azok által a hosszú távú parkolási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások 2013. december 10-i díjmelésből adódó többletköltségei a hatékony verseny fennmaradását lehetővé tevő mértékű meg nem haladó szintre csökkenhetnek.
221. Az eljáró versenytanács szerint nem elhanyagolható szempont az sem, hogy a feltételezett jogsértés megállapítása nehezen becsülhető további jogalkalmazási költségekkel és időbeli késedelemmel járna. Ezzel szemben a kötelezettségvállalás elfogadásával megtakaríthatóvá válik az eljárás alá vont észrevételeinek vizsgálatához, illetve értékeléséhez; valamint az esetleges bírósági eljáráshoz kapcsolódó jogalkalmazási költség és idő.

---

<sup>71</sup> A pontos behajtási számokat a nyilatkozók többsége üzleti titokként kérte kezelni.

222. Az eljáró versenytanács megjegyzi továbbá, hogy a feltételezett jogsértés, illetve a feltételezett jogsértő állapot akkénti megszüntetésének előírása, amely a harmadik és további behajtás esetén az 500 Ft-os többletfizetés eltörlését írja elő, azzal járhatna, hogy ismét lehetővé válna a körözés, ami pedig objektíve nem kívánatos jelenség kiújulását okozhatná. Az eljáró versenytanács úgy ítélte meg, hogy a kötelezettségvállalásokkal csökkentett díj ennek elkerüléséhez még elegendő, ugyanakkor más vállalatokkal kiegészítve a versenytársaknak nem okoz a hatékony verseny fennmaradását veszélyeztető többletköltséget. Az azonosított versenyprobléma illetően megoldása ezért csak kötelezettségvállalással volt kielégítően kezelhető.
223. Értelemszerűen csak olyan kötelezettségvállalás fogadható el, amelynek betartása a Gazdasági Versenyhivatal által megfelelően ellenőrizhető. Az ellenőrizhetőség elengedhetetlen feltétele az előírt kötelezettség egyértelműsége, annak elkerülése érdekében, hogy utóbb annak értelmezése vitatottá váljon a Gazdasági Versenyhivatal és a kötelezett vállalkozás között. Az eljáró versenytanács szerint a kötelezettségvállalás kiegészítései kellő mértékben könnyítik meg a kötelezettségvállalások ellenőrizhetőségét az utóvizsgálat(ok) számára.
224. A kötelezettségek betartását a GVH utóvizsgálatok révén fogja ellenőrizni.

#### **X.2.4. Az eljáró versenytanács kötelezettségvállalással kapcsolatos álláspontjának összefoglalása**

225. Az eljáró versenytanács a kötelezettségvállalást tartalmában elfogadhatónak tartotta, amely alkalmas az azonosított versenyproblémák kezelésére. Erre tekintettel az eljáró versenytanács a Tpvt. 75. § alapján megállapította, hogy a kötelezettségvállalás alkalmas a jogsértés jövőbeni megakadályozására, vagyis, hogy ezen magatartás tekintetében biztosított az eljárás alá vont magatartásának jövőbeni összhangja a Tpvt. rendelkezéseivel és biztosítható a közérdek hatékony védelme.
226. Mindezek alapján az eljáró versenytanács a rendelkező rész szerinti – az eljárás alá vont vállalásával egyező – kötelezettség előírása mellett az eljárását a Tpvt. 75. § alapján megszüntette.

### **XI. Eljárási kérdések**

227. A GVH hatásköre az EUMSZ. 102. cikke tekintetében az 1/2003/EK rendelet 5. cikkén, valamint a Tpvt. 33. § (3) bekezdésén, a Tpvt. 21. § tekintetében pedig a Tpvt. 45. §-án alapul. A GVH illetékessége a Tpvt. 46. § alapján az ország egész területére kiterjed.

Budapest, 2016. június 7.

Dr. Bara Zoltán s.k.  
előadó versenytanácsstag

dr. Köhalmi Attila s.k.  
versenytanácsstag

Dudra Attila s.k.  
versenytanácsstag